TRAFIKVERKET

SAMRÅDSUNDERLAG

NBK105 – Mötesstation Södra Grundfors

Skellefteå kommun, Västerbotten län

NBK105JP, 2023-11-30

Ärendenummer: TRV 2023/120615

Trafikverket
Postadress: Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG

Författare: WSP

Dokumentdatum: 2023-11-30
Ärendenummer: TRV 2023/120615

Uppdragsnummer: 182567

Version: 1.0

Kontaktperson: Sofia Hörnblad Klug Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning ... 5
2 Inledning ... 6
2.1. Läsanvisningar ... 6
2.2. Bakgrund ... 6
2.3. Syfte ... 6
2.4. Tidigare utredningar ... 7
2.5. Angränsande projekt ... 7
2.6. Ändamål och projektmål ... 8
2.7. Lagstiftning ... 9
2.8. Planprocessen ... 11
3 Avgränsningar ... 13
3.1. Utrednings- och influensområde ... 13
3.2. Tid ... 14
4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet ... 15
4.1. Befintligt transportsystem ... 15
4.2. Trafik och användargrupper ... 16
4.3. Regionen och dess utveckling ... 16
4.4. Lagskyddade områden ... 18
4.5. Landskapet ... 18
4.6. Kulturmiljö ... 21
4.7. Naturmiljö ... 25
4.8. Vatten ... 28
4.9. Grön infrastruktur ... 28
4.10. Naturresurser ... 29
4.11. Rekreation och friluftsliv ... 30
4.12. Buller, vibrationer och stomljud ... 31
4.13. Byggnadstekniska förutsättningar ... 33
4.14. Risk och säkerhet ... 34
5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper ... 35
5.1. Beskrivning av den planerade anläggningen ... 35
5.2. De möjliga miljöeffekternas typ ... 35
5.3. Osäkerheter i bedömningen ... 36
6 Åtgärder ... 37
7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan ... 38

8 Fortsatt arbete 39
8.1. Planläggning 39
8.2. Viktiga frågeställningar 39
9 Källor 40

1 Sammanfattning

I takt med att Norrbotniabanan byggs behöver åtgärder utföras på befintlig järnväg, Skelleftebanan i Skellefteå kommun, för att kunna ta emot en ökad trafikmängd medan resterande delar av Norrbotniabanan färdigställs.

Skelleftebanan går mellan Bastuträsk och Skelleftehamn. Den är 63 kilometer lång och trafikeras idag av godstrafik med cirka fyra tåg per dygn. I dagsläget finns endast en mötesstation (benämnd Finnsforsfallet) längs sträckan mellan Skellefteå centrum och Bastuträsk. Finnforsfallet är inte i bruk idag och klarar inte kraven för att nyttjas för tågmöten. Mötesstation Finnforsfallet kommer därför att rivas. För att klara den tillfälliga trafikökningen och det ökade kapacitetsbehovet på Skelleftebanan behöver en ny mötesstation, som ersätter Finnforsfallet, anläggas. Mötesstationen är en förutsättning för framtida rationell trafik på Skelleftebanan. Detta skapa bättre förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling, ökad konkurrenskraft för näringslivet och en positiv regional utveckling som gagnar hela landet.

Trafikverket har tidigare utrett lämplig placering och utformning av ny mötesstation på Skelleftebanan och slutligen valt alternativet Södra Grundfors.

Denna handling utgör samrådsunderlag för järnvägsplan ny mötesstation (driftplats) i Södra Grundfors. Samrådsunderlaget beskriver det tekniska och miljömässiga förutsättningarna inom utredningsområdet samt vilken miljöpåverkan som genomförandet av planen kan komma att innebära. Samrådsunderlaget aves även utgöra underlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan kommer en MKB att tas fram, där projektets miljöpåverkan beskrivs mer detaljerat tillsammans med förslag på relevanta försiktighets- och skyddsåtgärder.

Järnvägsplanen omfattar ett nytt mötesspår, i första hand för godståg, samt ett stickspår. Det nya mötesspåret är anpassad för både person- och godstrafik. De nya spåren ska utformas så att det är möjligt att förlänga i framtiden. Stickspåret ska då kunna kopplas ihop med det förlängda mötesspåret för att skapa en mötesstation med två parallella mötesspår.

Utredningsområdet och dess närhet utgörs av ett större skogsområde och den täta skogen runt den nya driftplatsen innebär att den inte kommer att påverka landskapsbilden i någon större utsträckning. Driftplatsen planeras i ett glest befolkat område, i kommande skede kommer det att utredas vidare vilka effekter som den anläggningen kommer att få för boende. Utredningen kommer att omfatta dels boende vid den nya driftplatsen, dels längst med befintlig järnväg på sträckan Skellefteå till Bastuträsk i och med de ökade trafikmängderna. Mängden buller och vibrationer bedöms öka till följd av den nya driftplatsen och den ökade trafikmängden. Kommande utredningar kommer visa om det finns risk att riktvärden för buller och vibrationer överskrids och i så fall ge förslag på lämpliga åtgärder som är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga.

Trafikverket gör bedömningen att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

2 Inledning

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en järnvägsplan.

I början av planläggningen tas det fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön, samrådsunderlaget. Samrådsunderlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en *samrådsredogörelse*.

2.1. Läsanvisningar

Samrådsunderlaget inleds med projektets bakgrund, syfte, mål, avgränsning samt en beskrivning över projektets omfattning (kapitel 2–3). Därefter följer en beskrivning av förutsättningarna i utredningsområdet i kapitel 4 och de möjliga effekterna av projektet beskrivs i kapitel 5 och 6. Samrådsunderlaget avslutas med Trafikverkets bedömning av projektets miljöpåverkan (kapitel 7) samt en beskrivning av det fortsatta arbetet (kapitel 8).

2.2. Bakgrund

Skelleftebanan går mellan Bastuträsk och Skelleftehamn. Den är 63 kilometer lång och trafikeras idag av godstrafik. I dagsläget finns en mötesstation längs sträckan, Finnforsfallet, men den är endast 390 meter lång och är i dåligt skick vilket gör att den inte nyttjas för tågmöten.

Innan Norrbotniabanan färdigställts mellan Skellefteå och Luleå kommer Skelleftebanan att användas som omledningssträcka till Stambanan och nyttjas för trafikering ut till Skelleftehamn. För att klara det ökade kapacitetsbehovet behövs en ny mötesstation, som ersätter Finnforsfallet, anläggas på Skelleftebanan. Lämpligast placering efter genomförd förstudie har värderats till Södra Grundfors.

2.3. Syfte

En viktig del vid planeringen är dialogen med alla som berörs. Samråd är alla de muntliga och skriftliga kontakter som sker med myndigheter, organisationer, sakägare och allmänhet om utbyggnaden. Syftet med samråd är dels att samla in den kunskap som finns om det aktuella området, dels att identifiera de synpunkter och intressen som är viktiga för planeringsarbetet. Samrådsunderlaget, denna handling, utgör en viktig del i samrådsprocessen.

Ett järnvägsprojekt ska planeras enligt en lagstyrd planläggningsprocess som slutligen leder fram till en fastställd järnvägsplan. Som vid all planering är det viktigt att tidigt i processen beakta relevanta miljöintressen. På så vis integreras miljöfrågor redan från början och kan vägleda såväl inriktningsbeslut som detaljutformning.

När Trafikverket planerar en verksamhet eller åtgärd anger miljöbalken och lagen om byggande av järnväg att det ska undersökas om projektet kan komma att innebära betydande miljöpåverkan. Detta dokument, samrådsunderlaget, utgör det sammanfattade resultatet av undersökningen. Underlaget syftar till att redogöra för utmärkande egenskaper för projektet, område för möjlig placering samt de möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

2.4. Tidigare utredningar

2.4.1. Förstudie Skelleftebanan ny mötesstation, Slutrapport september 2010

I den förstudie som togs fram 2010 togs fem alternativ för placering av ny mötesstation fram. Två av alternativen valdes bort innan jämförelse, UA3 Krångfors och UA5 Slind. UA3 valdes bort av tekniska skäl eftersom det innebar att mötesspåret skulle hamna i en svacka med branta lutningar i båda riktningarna. UA5 valdes bort för läget i förhållande till mötesplatserna vid Kattisträsk och Skelleftehamn gjorde inte lika stor nytta för att öka kapaciteten på banan. De tre alternativ som återstod och studerades närmare i förstudien var:

- UA1 – Södra Grundfors
- UA2 – Södra Grundfors
- UA4 – Krångfors

Samtliga kvarvarande alternativ uppfyllde målet att ett möjliggöra möte med 750 meter långa tåg. UA1 är det enklaste sett till anläggningsutförande att genomföra och även det planaste. De två andra alternativen hamnar mötesspåret på en kulle.

Baserat på förstudiens rapport och inkomna remissynpunkter har UA1 - Södra Grundfors valts för fortsatt utredning.

2.5. Angränsande projekt

2.5.1. Norrbotniabanan

När Norrbotniabanan är fullt utbyggd ska den sträcka sig från Umeå till Luleå och passera genom fem kommuner; Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå och Luleå. Den bedöms skapa förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling, ökad konkurrenskraft för näringslivet och en positiv regional utveckling som gagnar hela landet. Den halverar restiderna, sänker transportkostnaderna och förbättrar förbindelserna med övriga Sverige och Europa. Den nya järnvägen ska förstärka godstrafiken och persontrafiken längs Norrlandskusten. Det är en 27 mil ny, kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå med nya resecentrum i Skellefteå, Piteå och Luleå. Regionaltågsstationer kommer att placeras i bland annat Sävar, Robertsfors, Bureå och Byske.

2.5.1.1. Delsträcka Dåva-Skellefteå

I Skellefteå kommun sträcker sig järnvägen från Ytterbyn i söder, genom centrala Skellefteå och norrut mot Piteå. I centrala Skellefteå planeras det för ett resecentrum och utöver det kommer det inom Skellefteå kommun att anläggas regionaltågsstationer i Bureå och Byske. Under hösten 2023 sker planering för byggstart Dåva–Skellefteå.

Järnvägsplanerna för sträckan Dåva–Skellefteå är fastställda men på grund av att beslutet är överklagat har de inte vunnit laga kraft.

Samtidigt som överklagan behandlas pågår arbetet med att ta fram bygghandlingar och planering för byggstart längs sträckan. Målet är att påbörja en del förberedande arbeten så som upprustning av vägar och flytt av ledningar under 2023, för att kunna påbörja byggnationen under 2024. Tågen planeras börja rulla 2035.

2.5.1.2. Delsträcka Skellefteå-Luleå

För delsträckan Skellefteå–Luleå pågår planering och inledande utredningar och i slutet av året kommer arbetet med framtagande av järnvägsplaner att inledas. Byggstart planeras att inleda 2033.

2.5.2. Väg 791, Krångfors, ny väg - flytt av väg

Längs väg 791 genom Krångfors finns två riskområden där slänterna ner mot Skellefteå älv är instabila. De två områdena utgörs av en cirka 50 meter respektive 250 meter lång sträcka. Längs det ena riskområdet finns det spår av skred som skett de senaste åren. För att säkerställa vägens funktion och undvika risk för ras och skred kommer den längre sträckan att flyttas bort från riskområdet, så att den i stället går norr om fastigheterna.

Byggstart beräknas preliminärt till 2025.

2.5.3. Sidoprojekt; signaltekniska åtgärder och utbyggnad av kraftförsörjning på Skelleftebanan

Det kommer även att behövas andra åtgärder på Skelleftebanan, bland annat signaltekniska åtgärder och utbyggnad av kraftförsörjning, dessa åtgärder hanteras i sidoprojekt.

2.5.4. Skelleftebanan, spårbyte etapp 2

För att driftsäkra Skelleftebanan som idag är i dåligt skick kommer spåret delvis att bytas ut och ballasten renas på hela sträckan. Projektering pågår för spårbyte och ballastrening under 2024.

2.6. Ändamål och projektmål

2.6.1. Ändamål

Ändamålet kan ses som det övergripande syftet med projektet. Det ska ligga till grund för att ta fram och utvärdera möjliga lösningar av mötesstationen i Södra Grundfors. De lösningar som inte uppfyller ändamålet är inte att betrakta som alternativ och ska väljas bort.

Ändamål med mötesstationen i Södra Grundfors är:

- Skapa bättre förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling, ökad konkurrenskraft för näringslivet och en positiv regional utveckling som gagnar hela landet.
- Den nya järnvägen ska förstärka godstrafiken och persontrafiken längs Norrlandskusten.

2.6.2. Projektmål

Projektmålen beskriver tillsammans med ändamålet vad projektet ska bidra till. De kan ses som en precisering av ändamålet i form av vilka kvaliteter och funktioner som ska uppnås. Det är mot projektmålen som utredningsalternativens effekter utvärderas. Projektmålen har delats upp i tre delområden; Funktion(F), miljö(M) och Ekonomi(E). De har sammanställts i Tabell 1.

Tabell 1. Projektmål

NR	PROJEKTMÅL
P1 (F)	Planering av byggskedet ska göras för att **minimera driftstoppen** på befintlig järnväg samt att **minimera störningarna** på anslutande vägsystem.
P2 (F)	Kvaliteten för **näringslivets transportlogistik förbättras.**
P3 (M)	Projektet ska aktivt jobba med att **minimera miljöavtrycket** i de åtgärder som utförs. Återanvändning av massor, korta transporter och så lite deponi som möjligt.
P4 (M)	I järnvägsplanen ska skyddsåtgärder utredas och gällande riktlinjer för **buller** följas.
P5 (M)	Begränsa intrång i **naturvärden** och **kulturvärden**.
P6 (E)	Anläggningen ska utformas så att ändamålet och framtagna projektmål uppfylls till **lägsta möjliga anläggningskostnad**.
P7 (E)	Anläggningen ska utformas för att uppnå en **effektiv drift** med målsättning att **minimera livscykelkostnaderna**.

2.7. Lagstiftning

2.7.1. Miljöbalken

Miljöbalkens syfte är att främja en hållbar utveckling samt att skydda och bevara natur- och kulturmiljöer, främja biologisk mångfald samt bidra till en god resurshushållning av mark, vatten och den fysiska omgivningen. På så vis främjas nuvarande och kommande generationers tillgång till en hälsosam miljö med god status.

I lagen om byggande av järnväg finns ett flertal inskrivna kopplingar till miljöbalken (1998:808). I detta projekt är exempelvis kopplingarna miljöbalkens hänsynsregler, bestämmelser om hushållning av mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt samt bestämmelser om miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivningar relevanta. Miljöbalkens bestämmelser och lagen om byggande av järnväg gäller parallellt vid planläggningen.

Hänsynreglerna

Miljöbalkens allmänna hänsynsregler enligt kapitel 2 1-9 §§ är en grundläggande förutsättning i arbetet med att ta fram en järnvägsplan. För skyddsåtgärder och försiktighetsmått är skälighet ett centralt begrepp som innebär att nyttan ska bedömas och jämföras med kostnaderna. De allmänna hänsynsreglerna omfattas av:

- Bevisbörda
- Kunskapskrav
- Försiktighetsprincipen
- Produktvalsprincipen
- Hushållnings- och kretsloppsprinciperna
- Lokaliseringsprincipen
- Rimlighetsprincipen
- Skadeansvar
- Skälighetsregeln

Hushållningsregler och riksintressen

Miljöbalkens grundläggande och särskilda hänsynsregler enligt 3 och 4 kapitel. miljöbalken tillämpas i arbetet med järnvägsplanen. Mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde ska ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning. Riksintressen är nationellt betydelsefulla områden som regleras i 3 och 4 kapitel. miljöbalken. Områden som är av riksintresse ska skyddas mot påtaglig skada. Om en konflikt finns mellan olika intressen måste en avvägning göras och företräde ska ges åt det eller de ändamål som på lämpligast sätt främjar en långsiktig hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt. Länsstyrelsen representerar staten och bevakar riksintressena i planläggningsprocessen.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) utfärdas med stöd av 5 kapitlet miljöbalken och avser kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt som behövs för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljön. En miljökvalitetsnorm fastställs utifrån vad människan kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse, eller vad miljön kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter. En norm kan exempelvis avse högsta eller lägsta tillåtna halt av ett visst ämne i luft, vatten och mark eller av en indikatororganism i vatten. Det finns idag miljökvalitetsnormer för utomhusluft, omgivningsbuller och vattenförekomster.

Miljökonsekvensbeskrivning

Kravet på framtagande av en miljökonsekvensbeskrivning regleras i 6 kapitlet miljöbalken. Miljökonsekvensbeskrivningen beskriver effekter på miljön och hushållning med naturresurser samt gör det möjligt att göra en slutlig och samlad bedömning av miljöeffekterna.

2.7.2. Kulturmiljölagen

Kulturmiljölagen (1988:950) anger grundläggande bestämmelser till skydd för viktiga delar av kulturarvet. Den anger att den som planerar eller utför ett arbete ska se till att skador på kulturmiljön undviks eller begränsas så att nuvarande och kommande generationer har tillgång till en mångfald av kulturmiljöer. Lagen innehåller bland annat bestämmelser för skydd av värdefulla byggnader liksom fornlämningar, fornfynd, kyrkliga kulturminnen och vissa kulturföremål. Enligt kulturmiljölagen är det exempelvis förbjudet att rubba, ta bort, ändra eller skada en fornlämning.

2.7.3. Plan- och bygglagen

Utöver planläggningsprocessen för byggande av järnväg är arbetet knutet till plan- och bygglagen (2010:900). En fastställd järnvägsplan ger rätt till den markåtkomst anläggningen redovisat behov av och kommunens detaljplaner och områdesbestämmelser reglerar användning av mark och vatten. En järnväg eller väg får inte byggas i strid mot gällande detaljplan eller områdesbestämmelse. I praktiken innebär detta att en väg- eller järnvägsplan inte bör fastställas innan kommunen har ändrat sina planer så att de överensstämmer med det planerade projektet. Om syftet med detaljplaner eller områdesbestämmelserna inte motverkas får dock mindre avvikelser göras.

2.8. Planprocessen

Ett järnvägsprojekt planeras enligt en särskild planläggningsprocess. Vid byggande av järnväg styrs denna process av lagen om byggande av järnväg (lag 1995:1649). Lagen om byggande av järnväg hänvisas även till andra lagar såsom miljöbalken (1998:808). Denna planläggningsprocess leder fram till en fastställd och lagakraftvunnen järnvägsplan. Planen är en förutsättning och en grund för att få tillträde till den mark som behövs för byggandet. Den övergripande processen beskrivs i Figur 1.

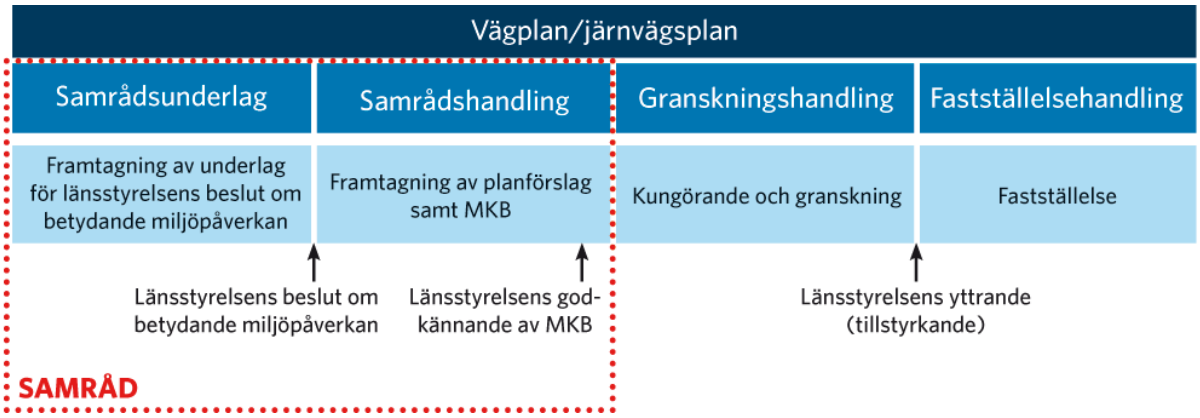
Figur 1. Planläggningsprocess på en övergripande nivå från åtgärdsvalsstudie till vägplan eller järnvägsplan.

Under processen analyseras och beskrivs järnvägsanläggningens utformningar. Slutligen läggs den valda detaljutformningen fast.

I början av planläggningen tas det fram ett underlag, samrådsunderlaget. Samrådsunderlaget beskriver översiktligt projektets omfattning, förutsättningar samt hur det kan påverka miljön, såväl allmänna som enskilda intressen. Samrådsunderlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig. Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse som bifogas samrådsunderlaget för länsstyrelsens bedömning.

Om projektet bedöms ha en betydande miljöpåverkan upprättas en separat miljökonsekvensbeskrivning (MKB), se Figur 2. Om projektet inte bedöms ha betydande miljöpåverkan kan en miljöbeskrivning upprättas till järnvägsplanen och integreras i samrådshandlingen.



Figur 2. Järnvägsplan för projekt som kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

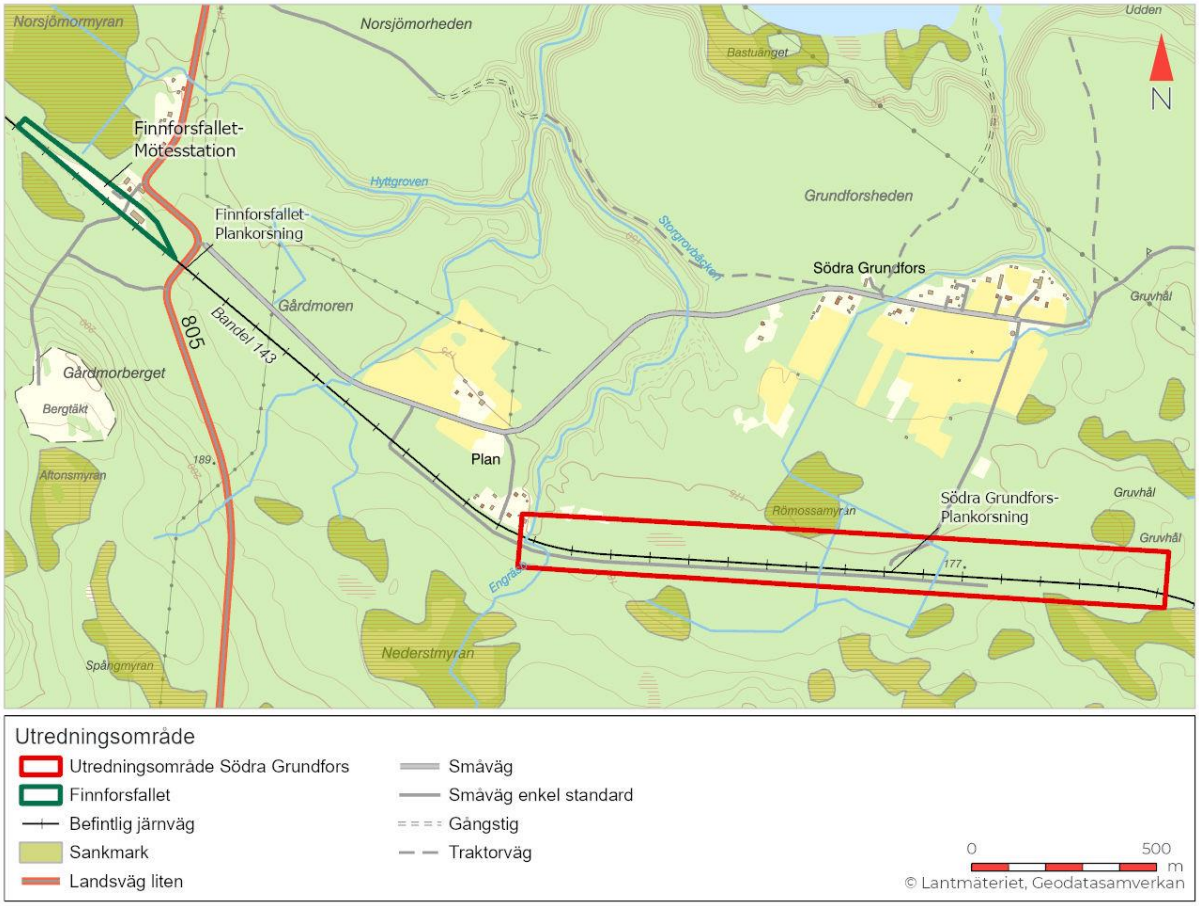
3 Avgränsningar

3.1. Utrednings- och influensområde

3.1.1. Utredningsområdet

Utredningsområdet för en järnvägsplan beskriver en geografisk avgränsning och ska täcka in tänkbar utformning av planerad järnväg, men även tillfälliga ytor som kan komma att krävas under byggnation av järnvägen. En ny mötesstation som ersätter Finnforsfallet kommer att anläggas på Skelleftebanan. Det aktuella utredningsområdet, Södra Grundfors visas i Figur 3.

Det kommer även att behövas andra åtgärder på banan, bland annat signaltekniska åtgärder och utbyggnad av kraftförsörjning, dessa åtgärder hanteras i sidoprojekt.



Figur 3. Karta över utredningsområdet Södra Grundfors samt den gamla driftplatsen Finnforsfallet.

3.1.2. Influensområde

Beskrivningen av projektets förutsättningar och effekter begränsas geografiskt till influensområdet. Influensområdet är det område inom vilket miljöeffekter bedöms kunna uppstå om järnvägsplanen genomförs. Influensområdets storlek varierar beroende på vilken miljöaspekt som studeras. För vissa aspekter är det begränsat till järnvägens närområde, medan det för andra som exempelvis buller och landskapsbild är större. I avgränsning av influensområde beaktas eventuella kumulativa effekter från projektet tillsammans med andra verksamheter som bedrivs eller har tillstånd att påbörjas.

3.2. Tid

För att trafiken på Norrbotniabanan söderifrån till Skellefteå ska kunna ledas ut till stambanan via Skelleftebanan behöver den nya driftplatsen stå klar i tid till att sträckan Dåva-Skellefteå är klar att driftsättas.

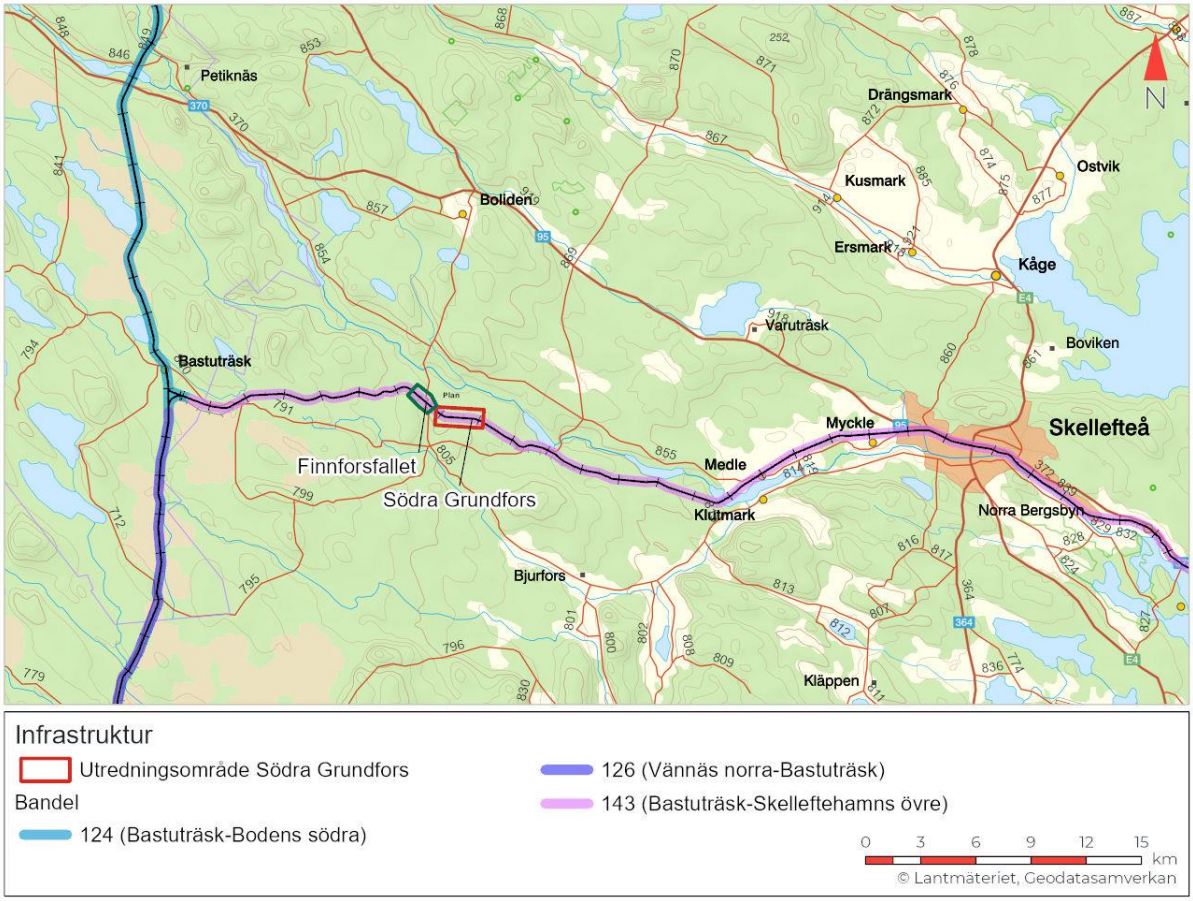
Mötesspåret planeras därför för att vara klart att kunna tas i bruk år 2030. Tidplanen illustreras i Figur 4.

Figur 4. Tidplan från järnvägsplan till "öppnande för trafik" för mötesspår i Södra Grundfors.

4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1. Befintligt transportsystem

4.1.1. Järnväg



Figur 5. Järnväg och vägar i området runt Skelleftebanan.

Skelleftebanan (bandel 143) är en enkelspårig tvärbana mellan driftplatserna Skelleftehamn övre i öster och Bastuträsk i väster. Järnvägen är cirka 63 kilometer lång. Järnvägen kopplar ihop Skellefteå och Skelleftehamn med Stambanan (bandel 124 norrut och bandel 126 söderut) och i och med det, resten av Sveriges järnvägsnät, se Figur 5. Den befintliga mötesstationen i Finnforsfallet är den enda driftplatsen mellan Skellefteå C och Bastuträsk. Den är i dåligt skick och möteslängden är endast 390 meter. Idag används Finnforsfallet enbart för att ställa upp arbetsfordon.

Skelleftebanans befintliga järnvägsanläggning är i dåligt skick med helsvetsad räl på träslipers. Under 2024 ska banan rustas upp, se kapitel 2.5 Angränsande projekt. Skelleftebanan är elektrifierad, men hjälpkraft saknas. Kraftförsörjningen längst med banan och ner till Skelleftehamn är undermålig och kanalisation saknas idag.

Trafikeringen på Skelleftebanan är inte fjärrstyrd och görs manuellt av tågklarerare. Tågledningen finns i Boden, där en tågklarerare bevakar Bastuträsk och en annan Skelleftehamns övre. För att ett tåg ska släppas ut på banan behöver de två tågklarerarna kontakta varandra för att säkerställa att banan är fri. För att ställa upp arbetsfordon i Finnforsfallet används en fysisk nyckel på plats för att växla in till sidospåret. Banan har bärighetsklassning för största tillåtna axellast på 25 ton, det vill säga att banan har en bärighet för vagnar med axelvikter upp till 25 ton.

4.1.2. Väg

Inom utredningsområdet finns endast enskilda vägar. På den södra sidan om järnvägen går en enskild grusväg med enkel standard som i öster har en vändplats. Den vägen korsar järnvägen på två ställen. En av dessa oövervakade övergångar ligger inom utredningsområdets södra del. Vägen ansluter till en större enskild grusväg (väg 11482) som underhålls av kommunen. Väg 11484 ansluter till statlig väg 805 i väster. Väg 805 går i nordsydlig riktning och är huvudled söderut från Boliden.

4.2. Trafik och användargrupper

De största flödena på banan utgörs av systemtåg (godståg där alla vagnar har gemensam utgångspunkt och destination). Industrin längs Norrlandskusten är exportintensiv och mer än hälften av den tunga godstrafiken kommer från norr med destination i söder. De största godsflödena, sett till godsvolymer, sker via sjöfart och på järnväg. Godstrafiken på Stambanan genom övre Norrland är omfattande.

Skelleftebanan är viktigt för näringslivet eftersom den används för att transportera gods till och från övre Norrland, till exempel kopparslig, rundvirke, sågade trävaror och pappersrullar. Idag går inga persontåg utan enbart godståg på banan. Sträckan trafikeras med cirka fyra tåg per dygn. Godstrafiken består av Green Cargos Aitik- och Kopparpendlar och tillhörande tjänstetåg. När sträckan Umeå-Skellefteå är klar kommer trafiken att gå via Skelleftebanan för att nå resten av övre Norrland. När Norrbotniabanan står klar i sin helhet, kommer godsvolymerna att minska på Skelleftebanan och den kommer att användas för omledning av trafiken. Detta minskar sårbarheten i järnvägssystemet i Norrland.

4.3. Regionen och dess utveckling

4.3.1. Skellefteå kommun

Södra Grundfors och Finnforsfallet ligger i Västerbottens län i Skellefteåkommun, cirka 30 kilometer väster om Skellefteå.

I pågående planering av Norrbotniabanan med resecentrum i Skellefteå centrum och i Bureå är ”Hela resan-perspektivet” en viktig utgångspunkt där en god samordning mellan olika trafikslag ska skapa hållbara, effektiva och enkla resor. En ny kustjärnväg skapar nya möjligheter till godstransporter och kollektivt resande. När Norrbotniabanan väl är i drift kommer, i den fortsatta utvecklingen av kollektivtrafiken, samordning mellan tåget och andra transportslag att vara en viktig del i kommunens trafikplanering.

Skellefteå är idag den största stad i landet som saknar persontrafik på järnväg. Sedan 1990 trafikeras Skelleftebanan endast av godståg. En ny kustjärnväg, Norrbotniabanan, skapar förutsättningar för mer hållbara och säkra resor och transporter till och från regionen samt ökade möjligheter för pendling i norra Norrland.

4.3.1.1. Befolkning

I Skellefteå tätort bor cirka 36 400 personer (år 2020) och här finns cirka 21 000 arbetsplatser. De närliggande tätorterna Ursviken och Skelleftehamn har cirka 3 800 respektive 3 200 invånare, samt cirka 700 respektive 1 500 arbetsplatser. Skellefteå kommun är till ytan Sveriges största kustkommun (cirka 10 000 kvadratkilometer) och har cirka 75 833 invånare (2023-09-26).

I området runt Södra Grundfors finns cirka 40 personer bosatta. De närmste byarna till utredningsområdet är Finnforsfallet, Plan, Andersberg och Krångfors. Det närmaste samhället är Boliden som ligger cirka tio kilometer norr om utredningsområdet.

4.3.1.2. Näringsliv och sysselsättning

De största arbetsgivarna i kommunen är:

1. Skellefteå kommun
2. Region Västerbotten
3. Boliden Mineral AB
4. Northvolt Ett AB
5. Holmen Wood Products AB

Av dessa är Skellefteå kommun är det absolut största arbetsgivaren.

4.3.2. Detaljplaner

Inga kommunala detaljplaner berörs.

4.3.3. Region Västerbotten

Region Västerbotten har som mål att ha en hållbar utveckling och bli en levande och cirkulär plats. För att uppfylla detta har regionen sex prioriteringar de jobbar efter och tre inriktningar som ska genomsyra arbetet.

De tre inriktningarna är:

- Sammanhållen region
- Jämlik och jämställd inkludering
- Föregångare i omställning

De sex prioriteringarna är:

- En nytänkande och smart region
- En region med platsbaserad hållbar näringslivsutveckling
- En nära tillgänglig region
- En region med hållbara livsmiljöer att bo, verka och leva i
- En hälsofrämjande region
- En region rik på kompetenser

4.4. Lagskyddade områden

Långsiktigt skydd enligt lag är viktigt för att bevara natur- och kulturmiljö och för att tillvarata grundläggande värden som rent vatten och ren luft samt opåverkade naturområden. Det finns olika former av skydd för natur- och kulturvärden. Skyddade områden regleras i 7 kapitlet miljöbalken och skyddade arter i 8 kapitlet miljöbalken. I miljöbalkens 7 kapitel finns dessa typer av områdesskydd uppräknade:

- Allemansrätt
- Nationalpark
- Naturreservat
- Kulturreservat
- Naturminne
- Biotopskyddsområde
- Djur-och växtskyddsområde
- Strandskyddsområde
- Miljöskyddsområde
- Vattenskyddsområde
- Natura 2000-område

I 8 kapitlet miljöbalken finns bestämmelserna om skydd för biologisk mångfald. Artskyddsförordningen (2007:845) är en författning som är utfärdad med stöd av miljöbalkens kapitel 8. Svenska och internationellt hotade arter får genom lagstiftningen ett skydd för att Sverige ska uppfylla kraven i EU:s habitatdirektiv och finns listade i bilaga 1 till artskyddsförordningen. Svenska arter som har fridlysts av Naturvårdsverket och länsstyrelserna finns i bilaga 2 till artskyddsförordningen.

Inom utredningsområdet finns inga riksintressen. Närmaste riksintresse finns 600 meter norr om området och utgörs av riksintresse för rennäring.

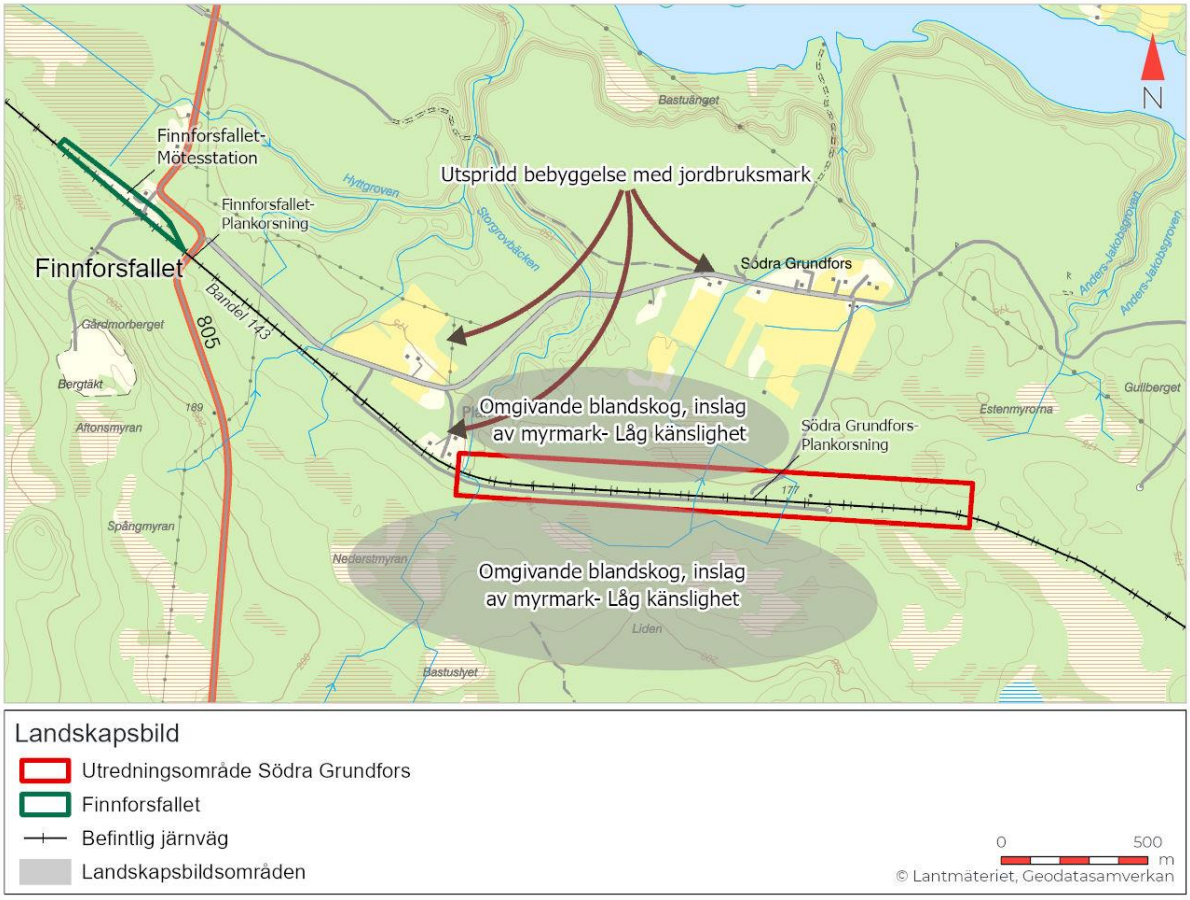
Vattendragen i och i närheten av utredningsområdet omfattas inte av strandskydd (Länsstyrelsen, 1979).

Utredningsområdet ligger inom Skellefteådalens vattenskyddsområde. Vattenskyddsområdet som fastställdes 2019 har skyddsföreskrifter indelade i olika zoner. Utredningsområdet ligger inom den tertiära skyddszonen vilket innebär att det inte finns några särskilda regleringar inom området. (Skellefteå kommun, 2023)

Utöver det finns inga utpekade skyddade områden eller kända förekomster av skyddade arter i eller i närheten av utredningsområdet.

4.5. Landskapet

Utredningsområdet ligger i ett storskaligt skogslandskap som karakteriseras av löv- och barrskog med inslag av myrmarker, se Figur 6. Skellefteälven går i öst-västlig riktning cirka 1,5 kilometer norr om området. I närheten av befintligt järnvägsspår ligger byarna Södra Grundfors och Plan. Båda byarna består av utspridd bostadsbebyggelse med inslag av odlad jordbruksmark. Det närmsta samhället är Boliden som ligger cirka tio kilometer norr om utredningsområdet.



Figur 6. Landskapsbilden runt utredningsområdet.

Landskapet upplevs visuellt slutet med ett fåtal utblickar mot myrmarker samt avverkade skogsskiften där hyggen lämnats, se Figur 7 till Figur 9. Mötesstationen planeras att placeras i ett tätt barrskogslandskap med låg känslighet, vilket innebär att de visuella aspekterna påverkas relativt lite för de boende i närheten.

Karaktären för området kommer att förändras något genom att mötesstationen skapar en större öppen yta som upplevs något mer exploaterad än i dagsläget.

Figur 7. Befintlig banvall omgärdad av tät vegetation.

Figur 8. Blandskog intill befintligt spår. Utredningsområdet består till största del sluten blandskog utan några längre siktlinjer eller utblickar.

Figur 9. Landskapet öppnar upp sig vid avverkade skogshyggen.

4.6. Kulturmiljö

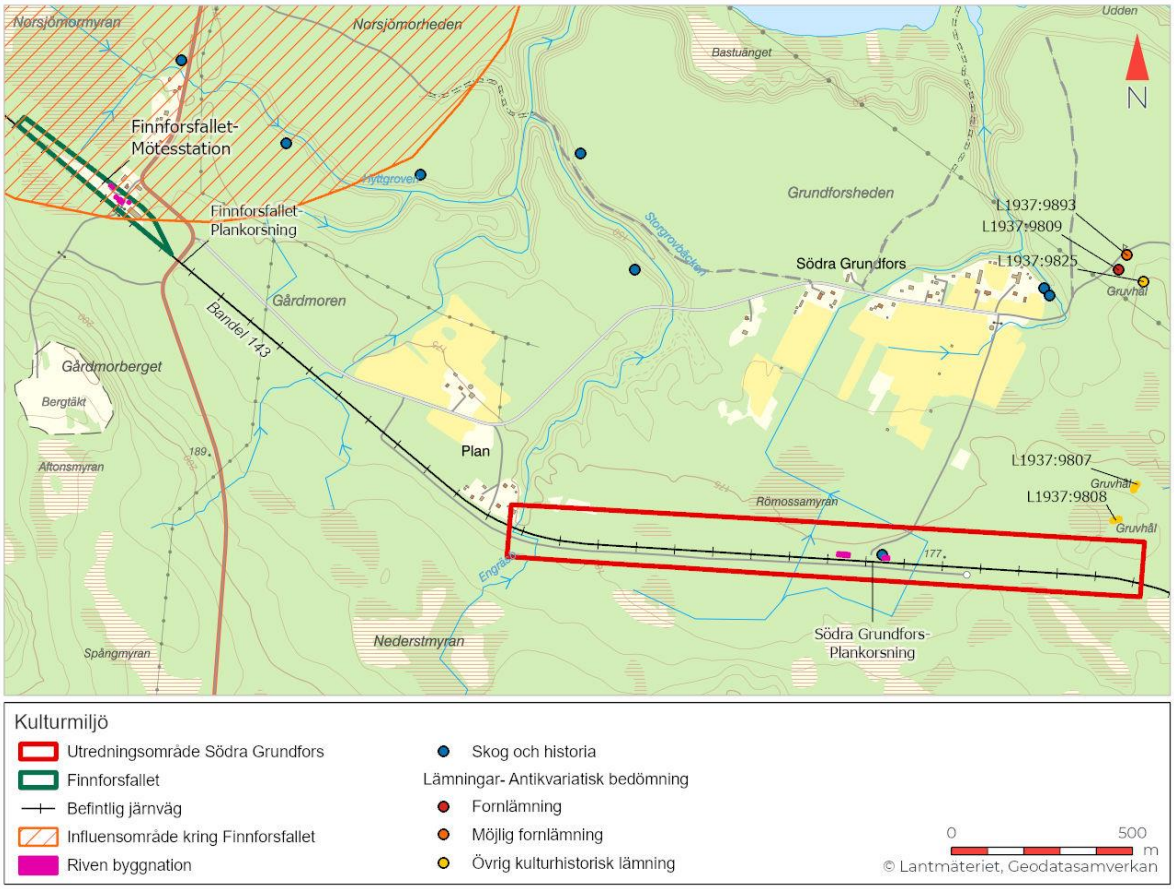
I avsnittet redogörs för kända värden och ställningstaganden som rör kulturmiljö. En översiktlig bedömning av värden görs också med utgångspunkt i Riksantikvarieämbetets *Plattform för kulturhistorisk värdering och urval* (2015), där miljöns bärande berättelser och dess fysiska uttryck identifieras.

4.6.1. Kulturhistorisk berättelse som avspeglas på platsen

Utredningsområdet ligger i flack skogsmark i silt- och moränmark intill ett myrområde. Före järnvägens etablering utgjorde området utmark, sannolikt brukad av samer för rennäringen, småbrukare och i liten skala av skogs- och gruvindustrin. I Fornsök (Riksantikvarieämbetets kulturmiljöregister) finns idag ett stort antal registrerade lämningar, huvudsakligen i ett område från Finnforsfallets kraftstation ner till Finnforsberget, det vill säga väster om utredningsområdet. De flesta är fångstgropar. I Fornsök finns även flera mindre gruvhål och kolningsanläggningar registrerade i skogarna runt utredningsområdet. De närmast belägna finns i skogen mellan järnvägen och Södra Grundfors och utgörs av gruvhål.

Då järnvägslinjen mellan Bastuträsk och Skellefteå öppnades 1912 skedde en viss bebyggelseexpansion, vilket innebar att byarna Plan och Södra Grundfors växte och att bebyggelse kopplad till järnvägen etablerades längs järnvägslinjen. De strukturer som syns längs med sträckan idag berättar om 1900-talets järnvägsprojekt, bland annat kopplat till gruvverksamheten vid Boliden. Järnvägslinjen kom även att användas till regional persontransport. De fysiska uttrycken närmast spåret utgörs av byggnader, grunder efter rivna plattformar, övergiven jordbruksmark samt vägdragningar. Invid järnvägslinjen finns en registrerad husgrund, vilken beskrivs i Skogsstyrelsens underlag från Skog- och historia-inventeringarna. Grunden bedöms vara en rest efter en järnvägsplattform. Ytterligare en möjlig plattformsrest, idag oregistrerad, finns väster om denna. Vid trafikplatserna Finnforsfallet och Plan finns äldre bebyggelse kvar som kopplar till järnvägen. Vid Finnsforsfallet revs en järnvägsstation på 1990-talet.

Underlagsdata för kulturmiljö har tagits fram för ett område som täcker in den aktuella åtgärden samt ett influensområde kring detta. Inom utredningsområdet finns två utpekade kulturmiljövärden, se Figur 10. Inom influensområdet finns ytterligare ett fåtal värden utpekade. Samtliga beskrivs nedan. Redovisningen omfattar även oregistrerade kulturmiljövärden som identifierats i samband med framtagande av detta underlag.



Figur 10. Kulturmiljövärden inom utredningsområdet och närområdet runt detta.

4.6.1.1. Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar (Riksantikvarieämbetet)

Inom utredningsområdet finns inga registrerade fornlämningar eller andra typer av kulturhistoriska lämningar registrerade i Riksantikvarieämbetets register Fornsök, se Figur 10. Närmaste lämningar är ett par gruvhål, i form av grävda rännor, cirka 150 - 240 meter norr om järnvägslinjen i utredningsområdets östra del. De har den antikvariska statusen övrig kulturhistorisk lämning (Fornsök: L1937:9808 och L1937:9807). Väster och norr om stationsområdet Finnforsfallet finns omfattande fornlämningsområden, främst fångstgropssystem och boplatslämningar med olika dateringar, en del troligen från stenåldern.

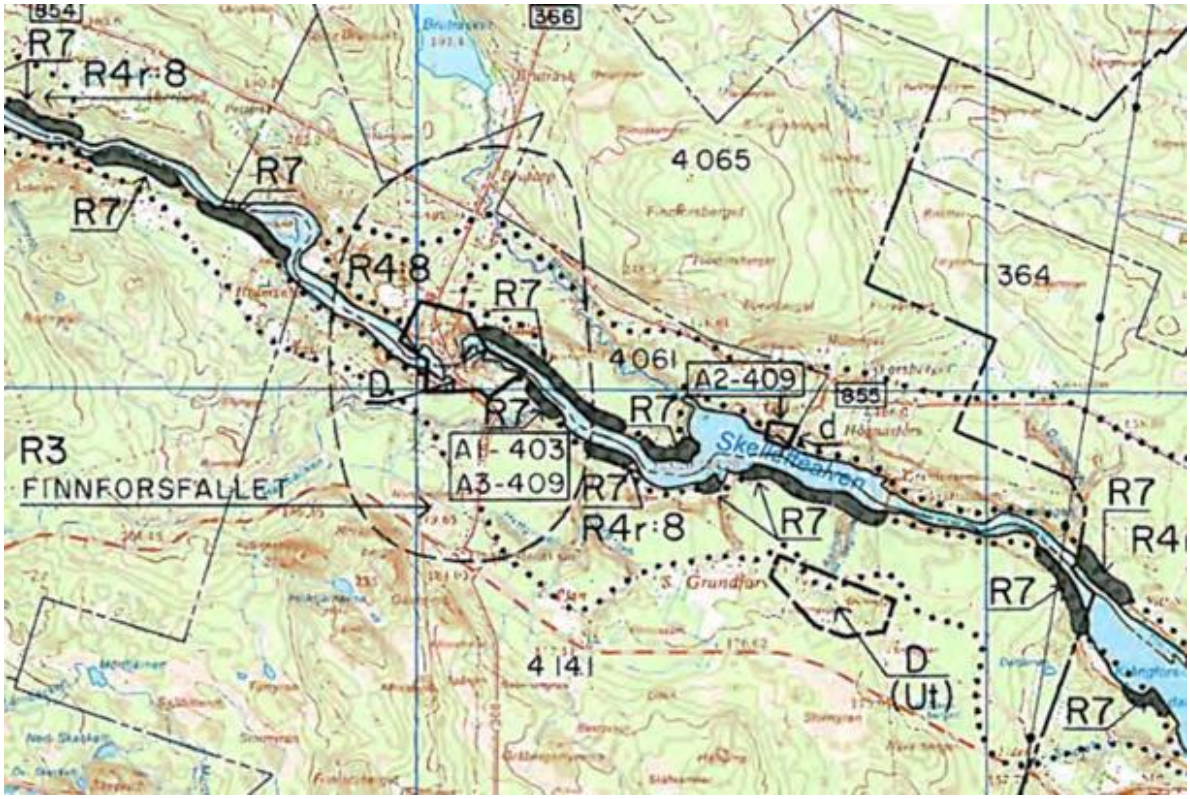
Fornlämningar omfattas av skydd enligt kulturmiljölagen (KML, kap 2). De lämningar som inte uppfyller kriterierna för fornlämning, men ändå anses ha ett antikvariskt värde kallas för övriga kulturhistoriska lämningar (ÖKL). Övriga kulturhistoriska lämningar har inte samma starka lagskydd som fornlämningar, men i enlighet med KML §1 samt skogsvårdslagen ska man eftersträva att förhindra eller begränsa skador på kulturhistoriska lämningar.

4.6.1.2. Skog och Historia (Skogsstyrelsen)

Skog och historia var ett samarbetsprojekt mellan Skogsstyrelsen, kulturmiljövården (länsmuseerna) och Arbetsmarknadsverket som pågick mellan åren 1996 och 2002 i syfte att fördjupa förståelsen kring historiska spår i skogsmarken. I Skog och Historias register finns ett utpekat objekt inom utredningsområdet (Objekt ID: 3524687, Husgrund, historisk tid). Detta beskrivs som ”Grundrester efter stationshus vid 16 - 32 x 10 - 11m.” Grunden ligger vid Södra Grundfors trafikplats och har inte varit ett stationshus. Sannolikt rör det sig om en plattform för av- och pålastning alternativt av- och påstigning för persontrafik. Den bör betraktas som en övrig kulturhistorisk lämning enligt Riksantikvarieämbetets definitioner för kulturhistoriska lämningar. Den är därmed inte tillståndspliktig enligt Kulturmiljölagen.

4.6.1.3. Översiktsplan Skellefteå (1991)

Skellefteå kommuns gällande översiktsplan vann laga kraft 1991-11-21. I översiktsplanen är ett större område kring kraftverksmiljön vid Finnforsfallet utpekat som influensområde kring småorter, se Figur 11. Influensområdet är stort och omfattar bland annat området kring den numera rivna järnvägsstationen Finnforsfallet. Stationen revs några år efter det att översiktsplanen vann laga kraft. Skellefteå kommun håller just nu på att ta fram en fördjupad översiktsplan (FÖP) för Skellefteås landsbygder.



Figur 11. Karta från Skellefteå kommuns översiktsplan, 1991. Influensområdet R3 (streckad linje, polygon) till Finnforsfallets kraftverksmiljö sträcker sig ner och runt den numera rivna stationen Finnforsfallet.

4.6.1.4. Kulturmiljöprogram för Skellefteå kommun (2006)

Kommunen har ett kulturmiljöprogram, framtaget år 2006 av Skellefteå museum på uppdrag av Skellefteå kommun. I gällande översiktsplan (1991) är det fastställt att den kulturmiljöinventering som använts för upprättande av Kulturmiljöprogrammet ska utgöra underlag vid detaljplanering och vid prövning av bygglov. Syftet med programmet är att definiera vilka kulturhistoriska miljöer som finns, karaktärisera kulturhistoriska värden i dessa miljöer samt peka på vad som krävs för att säkerställa bevarandet av dessa. Inom aktuellt utredningsområde finns ingen kommunalt utpekad miljö. Närmaste är kraftverksmiljön vid Finnforsfallet (*Kraftverksmiljö med arbetarbostäder och kraftstation från sekelskiftet 1900*). Denna miljö är även byggnadsminnesförklarad. I kommunens översiktsplan är området runt Finnforsfallets järnvägsstation utpekat som en del av ett influensområde kopplat till de höga kulturmiljövärdena vid Finnforsfallets kraftstation.

4.6.1.5. Bebyggelse

Etableringen av den nya järnvägslinjen i början av 1900-talet innebar att nya vägar behövde dras från byarna ner mot järnvägen samt att plattformar, stationer, banvaktsstugor och andra byggnader kopplade till järnvägen etablerades längs linjen, bland annat vid Finnforsfallet, Plan och Södra Grundfors. Vid Finnforsfallet uppfördes bland annat en station som revs 1996. Platsen saknar idag tydliga spår efter denna stationsbyggnad, då marken sannolikt är utfylld. På fastigheten norr om stationen finns idag byggnader kvar som kopplar till järnvägens historia; det rör sig om ett bostadshus och två ekonomibyggnader. Närmast spåret finns en större byggnad av yngre datum. Även i Plan finns bebyggelse nära spåret som kopplar till järnvägens historia. Bebyggelse som kopplar till järnvägens etablering och dess mest intensiva epok under 1900-talets första hälft bedöms ha ett högt kulturhistoriskt värde.

4.6.1.6. Övriga kulturmiljövärden

Intill järnvägen på mark tillhörande Södra Grundfors har det tidigare funnits en trafikplats utan expeditions- och väntsalsbyggnad. Anläggningen är numera riven men på platsen syns ett par rektangulära nedgrävningar i marken, se Figur 12. Troligen utgör dessa spår efter rivna plattformar för av- och pålastning och/eller av- och påstigning. Fastighetsgränsen för järnvägsområdet är anpassad efter dem. Ett objekt är registrerat i Skogsstyrelsens register Skogens pärlor som husgrund, se ovan, men bedöms vara en plattformsrest. Lämningarna är inte registrerade i Fornsök och utgör inte fornlämning då de tillkommit efter 1850 (tidsmässig gräns för fornlämning). De är att betrakta som övriga kulturhistoriska lämningar. På flera ställen runt järnvägen finns även spår efter övergiven och numera igenvuxen jordbruksmark, som kopplar till bebyggelseexpansionen som skedde i samband med järnvägens etablering i tidigt 1900-tal. Detta är särskilt tydligt runt utredningsområdet i Södra Grundfors med ett nät av avvattningsdiken.

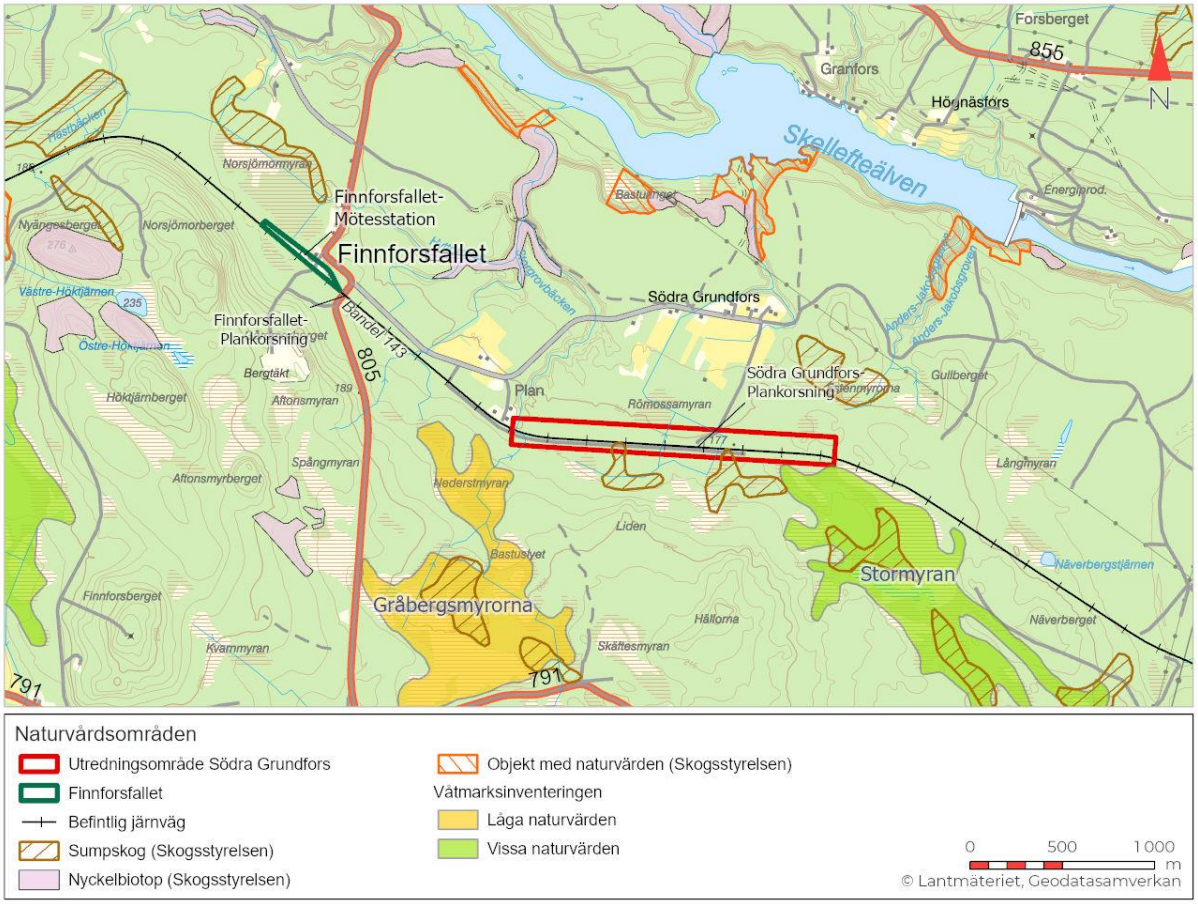
Figur 12. Utsnitt från Fornsök, Riksantikvarieämbetet, som visar området kring trafikplats Södra Grundfors med skuggning som bakgrundkarta. De två rektangulära strukturerna, troligen rester efter plattformar, norr om spåret är mycket tydliga. På båda sidor om spåret syns avvattningsdiken som avgränsar de gamla odlingsmarkerna.

4.7. Naturmiljö

Utredningsområdet är beläget i ett mosaikartat skogslandskap med bestående av barr- och lövskogar och en del våtmarker. Skogsområdena är till stor del påverkade av olika typer av skogsbruksåtgärder. Direkt söder om utredningsområdet breder två större våtmarksområden ut sig, Gråbergsmyrorna och Stormyran. Våtmarker är bland de mest artrika miljöerna i Sverige och de är därför viktiga för den biologiska mångfalden. Generellt är våtmarker viktiga för djur och växter då de bidrar med vatten och med strandmiljöer och strukturer i landskapet. Våtmarkerna fyller också fler funktioner i landskapet, de renar vatten och skyddar mot både torka och översvämningar genom att de fungerar som tillfälliga vattenmagasin. Stormyran och Gråbergsmyrorna har vid den nationella våtmarksinventeringen bedömts tillhöra klass 3 (vissa naturvärden) respektive klass 4 (låga naturvärden), se Figur 13. Inventeringen av våtmarker utfördes under flera år av Naturvårdsverket, dock till största del genom fjärranalys, vilket gör att naturvärdesbedömningar som gjorts i de flesta fall är preliminära.

Våtmarkerna söder om utredningsområdet avvattnas norrut, mot Skellefteälven. Dessa mindre bäckar genomkorsar den i övrigt flacka skogsmarken och bildar längre nedströms ett antal branta bäckraviner. Bäckravinerna hyser naturvärden som Skogsstyrelsen identifierat, antingen som nyckelbiotoper eller objekt med naturvärden, Figur 13 (Länsstyrelsens webkarta, 2023). Nyckelbiotoper är skogliga områden som utpekats som viktiga för den biologiska mångfalden och utgörs ofta av rester av miljöer som försvunnit i det omgivande landskapet. Objekt med naturvärden är områden som i dagsläget inte uppfyller nyckelbiotopskraven men ändå är viktiga för den biologiska mångfalden och på sikt kan utvecklas till nyckelbiotoper. Det finns även ett fåtal mindre sumpskogar i närheten av utredningsområdet. En sumpskog är en skog som växer på fuktiga marker och som ofta kan ha höga naturvärden och därmed vara av betydelse för den biologiska mångfalden. Dessa har också i likhet med våtmarkerna inventerats genom fjärranalys, i det här fallet av Skogsstyrelsen, varför man får anse de naturvärdesbedömningar som utförts som preliminära.

En naturvärdesinventering utförd i utredningsområdet har visat att det till största del består av trivial skog utan några större områden med naturvärden. Vid inventeringen påträffades endast ett fåtal värdeelement i form av exempelvis naturvärdesträd och stående döda träd. Beträffande artfynd var dessa också få till antalet.



Figur 13. Naturvårdsområden.

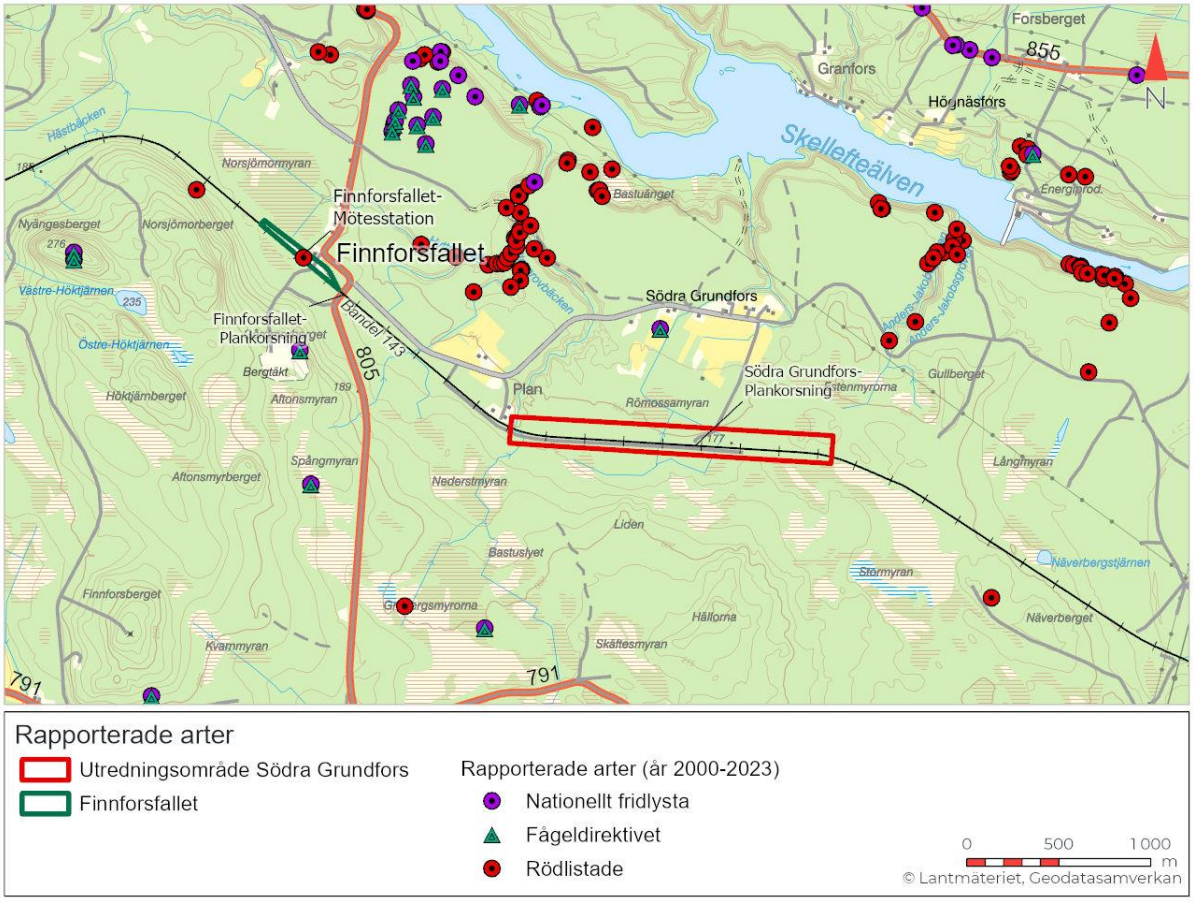
4.7.1. Rödlistade och skyddade arter

Artportalen är en oberoende samlingsplats för fynd av arter som finansieras av Artdatabanken och Naturvårdsverket. Vem som helst kan rapportera in sina fynd och den enskilde rapportören bestämmer själv vad som ska rapporteras. Uppgifter från Artportalen ska därför inte ses som en komplett kartläggning av artförekomster i ett område, men ger i många fall ett bra underlag i en kartläggning av ett områdes naturvärden.

En sökning i Artportalen efter rödlistade arter genomfördes 2023-10-05 för rapporteringsperioden 2000–2023. Den svenska Rödlistan innehåller en bedömning av olika arters risk att dö ut i Sverige. De arter som uppfyller kriterierna för någon av kategorierna Nationellt utdöd (RE), Akut hotad (CR), Starkt hotad (EN), Sårbar (VU), Nära hotad (NT) eller Kunskapsbrist (DD) benämns rödlistade. De arter som kategoriseras som CR, EN eller VU benämns hotade. Kategorin kunskapsbrist omfattar arter där kunskapen är så bristfällig att de inte kan placeras i någon kategori, men där tillgängliga data ändå tyder på att de borde vara rödlistade. Rödlistan baseras på internationellt vedertagna kriterier från Internationella Naturvårdsunionen (IUCN).

Sökningen resulterade i 164 observationer, varav det absoluta flertalet är lavar. Visualiserat i en prickkarta, se Figur 14, så blir det tydligt att de flesta observationerna är koncentrerade till ett fåtal punkter i anslutning till bäckravinerna utmed Skellefteälven. Ett mindre antal fynd finns också registrerade i anslutning till våtmarkerna Gråbergsmyrorna och Stormyran. Det är också viktigt att ha i åtanke att det vanligtvis finns en korrelation mellan inrapporterade fynd och välbesökta områden.

En sökning från samma tidsperiod och område efter fridlysta arter resulterade i 10 träffar. I denna sökning var fåglar inte inkluderade, då alla fågelarter är fridlysta och att inkludera dem skulle resultera i ett för stort antal träffar. Samtliga fynd utgörs av kärlväxter som till exempel knärot (VU), brudsporre och höstlåsbräken (NT).



Figur 14. Rapporterade rödlistade, fridlysta och fågeldirektiv i Artportalen (2023-10-05).

4.8. Vatten

4.8.1. Miljökvalitetsnormer (MKN)

Miljökvalitetsnormerna för vatten syftar till att säkra Sveriges vattenkvalitet. Miljökvalitetsnormen för vatten beskriver den kvalitet en så kallad vattenförekomst ska ha uppnått vid en viss tidpunkt. MKN för vatten gäller för både yt- och grundvatten. Genom normerna ställs krav på ytvattnets ekologiska och kemiska kvalitet och för grundvatten ställs krav på kemisk kvalitet och vattentillgång. För samtliga vattenförekomster är utgångspunkten att god status ska uppnås.

Inom utredningsområdet finns inga ytvatten- eller grundvattenförekomster. Den närmaste ytvattenförekomsten är Granforsens dämningsområde som är en del av Skellefteälven. Den ligger 1,4 kilometer norr om utredningsområdet. Vattenförekomsten är klassad med otillfredsställande ekologisk potential och uppnår ej god kemisk status. Granforsens dämningsområde är kraftigt modifierad på grund av väsentligt påverkad hydrologisk regim eller morfologiskt tillstånd. Dessutom bedöms att åtgärder för att nå god ekologisk status skulle medföra en betydande negativ påverkan på samhällsviktig vattenkraftsverksamhet. Kvalitetskravet för ekologisk potential är satt till Måttlig med tidsfrist till år 2039. Kvalitetskravet för kemisk ytvattenstatus är satt till God med undantag för de överalltöverskridande parametrarna kvicksilver och bromerad difenyleter.

4.8.2. Ytvatten

I utredningsområdets västra del finns ett naturligt vattendrag, Engräsbäcken, som har sitt ursprung i myrarna söder om befintlig järnväg och slingrar sig, nedsänkt i en ravin, genom utredningsområdet. Engräsbäcken ansluter till Storgrovbäcken nedströms utredningsområdet och vattnet når därefter Skellefteälven.

I utredningsområdets östra delar finns äldre markavvattningsföretag i form av utdikningar. De öppna dikena leder vattnet genom skogs- och åkermark norrut mot Södra Grundfors. Norr om samhället övergår dikena till ett mer naturligt vattendrag som har sitt utlopp i Skellefteälven.

4.8.3. Grundvatten

Markfuktigheten i utredningsområdet bedöms av Skogsstyrelsen som frisk-fuktig till fuktig och två karterade områden med sumpskog förekommer söder om spåren vilket kan tyda på marknära grundvattennivåer i jord. Inga undre/slutna grundvattenmagasin i jord bedöms förekomma.

Det förekommer inga grundvattenförekomster inom utredningsområdet och inte heller några av SGU karterade grundvattenmagasin.

4.9. Grön infrastruktur

Grön infrastruktur är ett samlingsbegrepp för ekologiskt funktionella nätverk av livsmiljöer och naturområden samt anlagda element som främjar biologisk mångfald och ekosystemtjänster. För att arter ska kunna röra sig och sprida sig i landskapet krävs att det finns tillräckligt många lämpliga livsmiljöer och att de finns inom lämpligt avstånd från varandra. Arter rör sig olika långt och urbana miljöer som bebyggelse och vägar kan skapa barriärer i landskapet.

Den regionala handlingsplanen för grön infrastruktur i Västerbottens län (Länsstyrelsen, 2020) har tagits fram på uppdrag av regeringen. Handlingsplanen beskriver nuläget för den gröna infrastrukturen i länet, vilka brister som finns och vilka utmaningar som landskapets aktörer har att ta sig an för att bevara, stärka och utveckla den gröna infrastrukturen.

I handlingsplanen har trakter tagits fram med hjälp av GIS-analyser. Dessa beskriver områden med högre koncentrationer av värden och värdekärnor än omgivande landskap. Fragmentering av landskapet är ett av de stora hoten mot den biologiska mångfalden idag. Kartläggningen av värdekärnor och värdetrakter är tänkt att utgöra ett underlag vid prövning och planering för att begränsa fragmenteringen av värdefulla ekologiska stråk i landskapet.

Utredningsområdet ligger inom skogligavärdetrakter (barrskog). Värdeområdet består av 4 420 hektar produktiv skogsmark varav elva procent (480 hektar) består av värdekärnor. Av den produktiva skogsmarken är två procent formellt skyddad, en procent är skyddade via frivilliga avtal och åtta procent är oskyddad (Länsstyrelsen, 2020b). Inom utredningsområdet finns ingen skyddad skog.

4.9.1. Skogens ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster från skogen utgörs bland annat av timmer, massaved och biobränslen. Andra försörjande ekosystemtjänster från skogen är vilt, bär och svamp. Öppna och halvöppna skogsmarker med både mark- och hänglav är en mycket viktig vinterbetesresurs för ren. Vinterbetesmarkerna är en flaskhals som begränsar hur stora renhjordarna kan vara. Då renkött och andra produkter från renskötseln är en huvudinkomst för många samer och renskötsel dessutom är en central del av den samiska kulturen och identiteten kan lavarna betraktas både som en försörjande och en kulturell ekosystemtjänst.

Älgjakten är i Västerbotten viktig inte bara som nyttjande av viltet från skogen, men också som en kulturell ekosystemtjänst. Skogen fyller också en viktig funktion för det vardagliga friluftslivet och rekreationen för många västerbottningar, men även för besökare inom upplevelseturismen. Skogen producerar också en rad reglerande ekosystemtjänster, som luftrening, förebygga erosion och jordras, vattenreglering och klimatreglering. Stödjande ekosystemtjänster från skogen är exempelvis pollinering, fröspridning, fotosyntes och markens bördighet.

4.10. Naturresurser

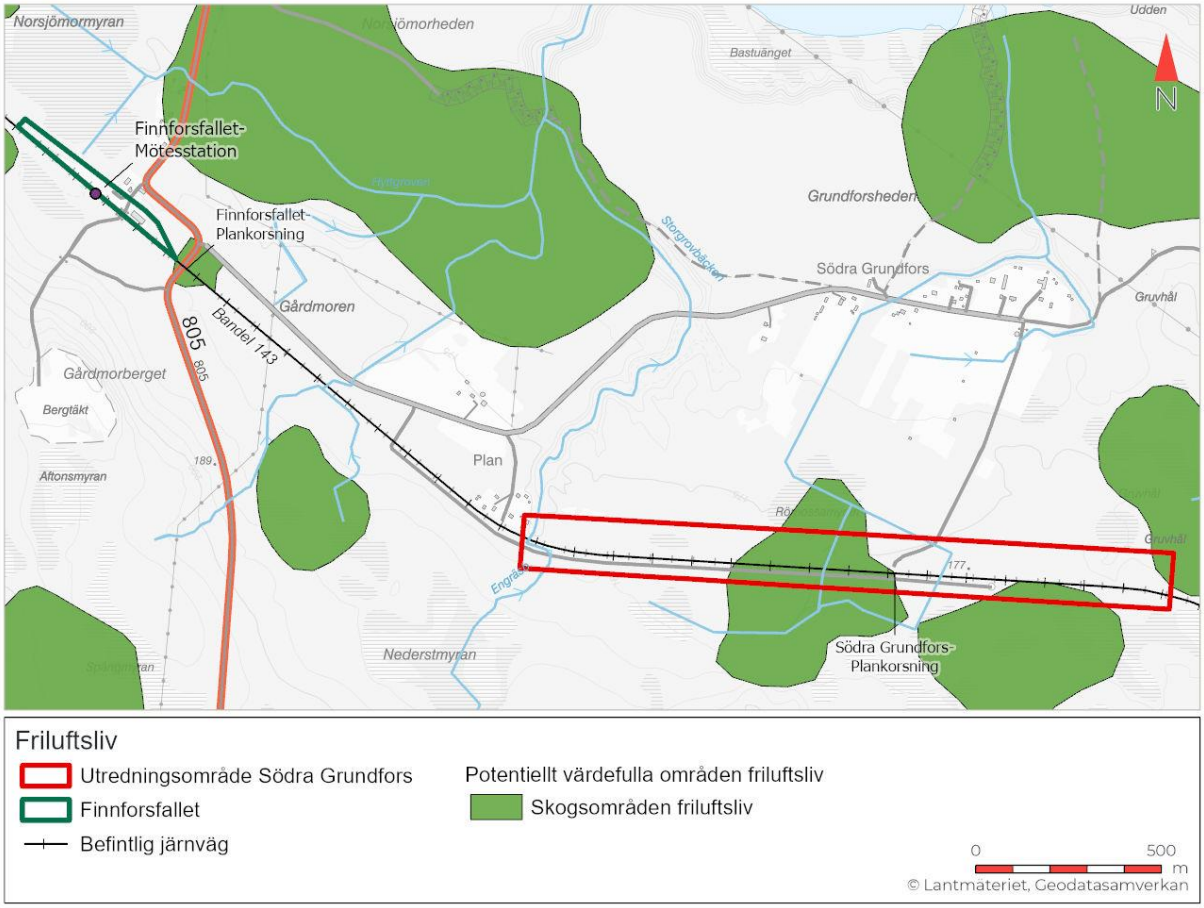
Naturresurser och areella näringar är knutna till resurser inom mark och vattenområden som exempelvis jordbruk, skogsbruk och mineraltäkter. Inom utredningsområdet bedrivs skogsbruk. Ett av samebyn Maskaures kärnområden ligger norr om utredningsområdet. Potentiellt nyttjas delar av området från befintlig järnväg och norrut till Skellefteälven, inklusive utredningsområdet, vid vissa tider på året i rennäringen. Sannolikt bedrivs även jakt i området, utredningsområdet ingår i Finnfors viltvårdsområde.

Utredningsområdet angränsar till område som enligt Skellefteå kommuns översiktskarta är markerat som framtida gruva. Det finns ett beviljat undersökningstillstånd, Rismyrliden nr 202, som sträcker sig från Plan i västar och till Liden i öster. Området sträcker sig fram till Skellefteälven i norr och fortsätter även söder om befintlig järnväg. Swedish Copper Norrland AB har tillstånd att utföra prospektering i området (gällande tillstånd till och med 2024-07-06) (SGU, 2023).

4.11. Rekreation och friluftsliv

Friluftslivet har positiv inverkan på människor på många olika sätt. Att vistas utomhus kan ge människor möjlighet att varva ner i en stressig vardag. Genom fysisk aktivitet bidrar friluftslivet till bättre hälsa. Vistelse i naturen kan även ha ett pedagogiskt värde både för barn och vuxna, där miljön och fysisk aktivitet främjar inlärning och kreativitet. Utöver att friluftslivet har positiva effekter för människor kan rekreationsområden även ge en positiv inverkan på turism och samhällsutveckling. Utifrån utgångspunkten att friluftslivet skapar hälsa, naturförståelse och regional utveckling, beslutade regeringen 2012 om tio mål för friluftspolitiken. Målen handlar bland annat om tillgänglighet till naturområden, att värna om allemansrätten, folkhälsa, attraktiv tätortsnära natur, hållbar regional tillväxt och landskapsutveckling samt friluftsliv i skolan.

Länsstyrelsen Västerbotten har tagit fram en landskapsanalys av områden potentiellt värdefulla för friluftsliv i syfte att identifiera områden i länet som potentiellt är viktiga för friluftslivet, se Figur 15. Med hjälp av GIS-analyser har områden med stigar, områden med utsikt över landskapet och sammanhängande områden med skog som inte är avverkad de senaste 60 åren tagits fram. Inom utredningsområdet finns två skogsområden för friluftsliv identifierade. Delar av dessa områden (söder om befintlig järnväg) är dock avverkade sedan analysen genomfördes. Sannolikt används skogsområdena runt Södra Grundfors, Plan och Finnforsfallet allmänt för närrekreation med aktiviteter som skogspromenader, svampplockning, ridning, skoteråkning jakt med mera.



Figur 15. Friluftsområden utpekade i länsstyrelsens landskapsanalys av potentiellt värdefulla områden för friluftsliv.

4.12. Buller, vibrationer och stomljud

Enligt Världshälsoorganisationen (WHO) är buller den näst mest skadliga miljöstressfaktorn i Europa näst efter luftföroreningar. När människor utsätts för buller höjs blodtrycket. Långvarig exponering leder till stress vilket kan orsaka spänningshuvudvärk, sus i öronen, tinnitus och i värsta fall problem med hjärt- och kärlsjukdomar. Buller och stomljud kan orsakas av industrier, byggarbetsplatser och olika transportslag ger sammantaget vad som brukar betraktas är en stor del av det buller som människor upplever i sina bostäder så kallat omgivningsbuller. Detta ställer krav på att planera och skapa goda boendemiljöer. I planeringsskedet finns krav i Plan och bygglagen (2010:900 med ändring 2023:533) att säkerställa att bullret inte ska orsaka olägenhet, och för den bedömningen används riktvärden i infrastrukturproposition, Trafikbullerförordningen och från Boverket.

Enligt Trafikverkets riktlinje för buller och vibrationer (TDOK 2014:1021, Trafikverket) som bygger på bullerriktvärdena i infrastrukturproposition 1996/97:53, så bör inte bullernivåer vid bostäder överskrida:

- 30 dB(A) ekvivalentnivå (inomhus)
- 45 dB(A) maximal ljudnivå (inomhus)
- 55* dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 60** dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå (vid uteplats)
- 70 dB(A) maximal ljudnivå (vid uteplats)

* Avser ljudnivå vid fasad från vägtrafik samt från spårtrafik i hastighet högre än 250 km/h.

**Avser ljudnivå från spårtrafik vid hastigheter lägre än eller lika med än 250 km/h. Ovanstående riktvärden är aktuella vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.

I enlighet med Trafikverkets riktlinje anges även riktvärden för rekreationsytor i tätorter, friluftsområden och betydelsefulla fågelområden:

- 45–55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus, för Parker och andra rekreationsytor i tätorter[1].
- 40 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus, för friluftsområden[2].
- 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus, vid Betydelsefulla fågelområden[3].

I riktlinjen finns det också särskilda riktvärden för vårdlokaler, skolor, hotell och kontor.

Vibrationer från väg- och järnvägstrafik fortplantar sig i marken och kan i byggnader ge upphov till buller i form av stomljud. Markens egenskaper påverkar hur långt vibrationer färdas samt hur ljudet upplevs i de byggnader som berörs. För spår på fast berggrund och i tunnel kan vibrationer färdas längre än 100 meter. Lera och jordarter med högre elasticitet minskar risken för stomljud, men kan ge upphov till konventionella markvibrationer.

---

[1] Parker eller andra rekreationsytor i tätorter som avsatts i detaljplan eller översiktsplan och där låg bullernivå utgör en särskild kvalitet. Området nyttjas normalt för vistelse under kortare stunder dag- och kvällstid.

[2] Friluftsområden. Områden i översiktsplan för det rörliga friluftslivet eller andra områden som nyttjas mer frekvent för friluftsliv där naturupplevelsen är en viktig faktor.

[3] Betydelsefulla fågelområden. Områden med avgörande betydelse för fågellivet och där trafikbuller riskerar att avsevärt påverka djurens beteende, försämra reproduktionen, öka dödligheten och minska populationstätheten

Trafikverkets riktvärde som eftersträvas vid nybyggnation och ombyggnad av järnväg är att ingen ska utsättas för vibrationsnivåer över 0,4 mm/s vägd RMS i bostäder och vårdlokaler där människor vistas stadigvarande. Vibrationer mäts i hastighet, mm/s. Mätvärdet uttrycks som root mean square (RMS) när det gäller komfortvibrationer (Trafikverket 2014).

4.12.1. Befintligmiljö och bullerpåverkan

Utredningsområdet för buller, vibrationer och stomljud innefattar området längsmed Skelleftebanan och startar vid stadsdelen Degerbyn i korsningen mellan Järnvägsleden och Brännavägen i Skellefteå och sträcker sig fram till Röjnoret strax öster om Bastuträsk. Längst med Skelleftebanan ligger spridda byar och bebyggelse exempelvis Medle, Forsbacka, Krångfors och Röjnoret. Huvudsakliga bullerkällor utgörs idag av tågen på Skelleftebanan och av biltrafik på väg 855 och väg 791. Skelleftebanan är lågtrafikerad med fem tåg per dygn. Även vägarna är lågtrafikerade, väg 855 har 1500 – 300 fordon per dygn (ÅDT) och väg 791 har 291 fordon per dygn (ÅDT). Bebyggelsen i dessa områden, av vilka vissa ligger mycket nära järnvägen, kommer att påverkas i samband med ändringen av trafikmängden på Skelleftebanan då antal tåg beräknas öka från 5 till 26 per dygn. Ökningen av trafik på Skelleftebanan kan ge upphov till störningar och ge påverkan på människors hälsa, vilket kan innebära betydande miljöpåverkan.

Det finns inga naturreservat eller områden av riksintresse för naturmiljö eller friluftsliv längsmed sträckan, men järnvägen passerar Skellefteälven och några mindre sjöar och vattendrag som kan vara attraktioner för friluftsliv och fiske. Av länsstyrelsens landskapsanalys, se information i kapitel 0, framgår att det finns flera potentiellt viktiga områden för friluftsliv. I området mellan Skellefteå och fram till att järnvägen passerar Skellefteälven är det framför allt områden med stigar som har pekats ut och vid Skellefteälven har flera av dessa bedömts ha högt värde. Vidare västerut finns flera utpekade skogsområden och även några utsiktsområden. Dessa områden bedöms ha låga bullernivåer idag och kan komma att påverkas av de ökade bullernivåerna i och med den ökade trafikeringen på banan.

En omfattande bullerutredning för nuläge och den framtida trafikscenario när tågen leds från Norrbotniabanan till Skelleftebanan kommer att tas fram, se kapitel 8.2.

4.12.2. Byggbuller

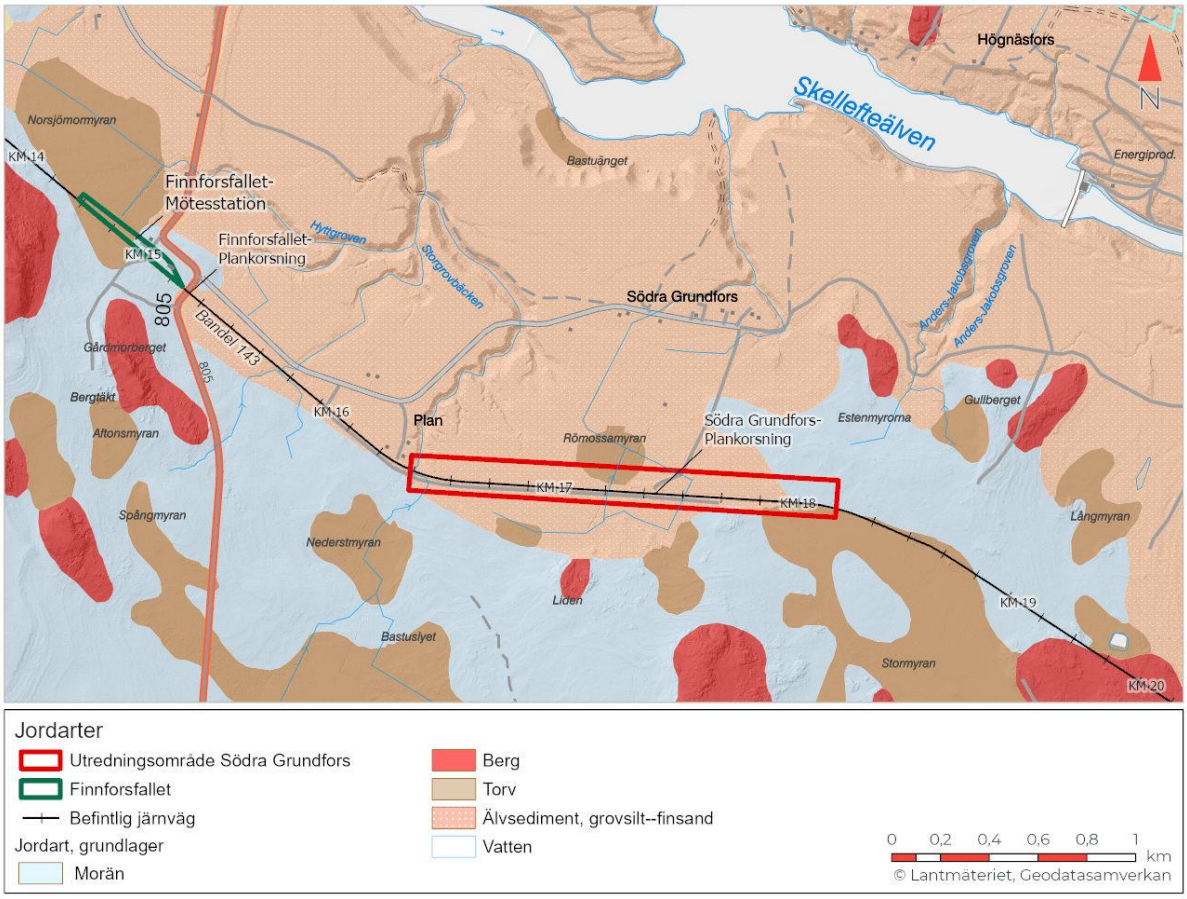
Buller från byggarbetsplatser i samband med byggnation av mötesstationen ska behandlas separat under nästa skede i planprocessen.

4.13. Byggnadstekniska förutsättningar

4.13.1. Geoteknik

Befintlig järnvägsbank består av makadamballast på en grusig sand- och moränfyllning på sandiga och siltiga sediment. Äldre makadamprovtagning på sträckan (vid KM 17+050 och KM 18+050) visar på 0,3–0,45 meter ren makadamballast som underlagras av 0,1–0,2 meter oren makadamballast och därunder cirka 0,5 meter sandigt grus. Partier med frostskyddsisolering förekommer längs aktuell sträcka, vilket kan vara en indikation på problem med uppfrysningar längs sträckan. Detta stämmer också överens med att det i området naturligt förekommer grovsilt-finsand, se Figur 16.

Den naturliga jorden bedöms bestå av ett tunt eller osammanhängande ytlager av torv på delar av sträckan. Detta ligger på fast lagrade sandiga och siltiga sediment med underliggande morän. I den västra delen av utredningsområdet förekommer löst till halvfast lagrade sediment ner till cirka 3,5 meter djup under markytan. Den underliggande jorden däremot är mycket fast lagrad.



Figur 16. Jordartskarta över utredningsområdet från SGU, modifierad.

4.13.2. Förorenad mark

Inom utredningsområdet vid Södra Grundfors finns det inga utpekade förorenade eller potentiellt förorenade områden enligt Länsstyrelsens databas, EBH-kartan. Det närmaste objektet tillhör branschen gruvindustri och är beläget cirka en kilometer norr om utredningsområdet. Sannolikheten för att föroreningar från verksamheten ska påverka föroreningssituationen inom utredningsområdet bedöms vara låg på grund av avståndet.

Diffus spridning av föroreningar kan förekomma från järnvägstrafik. I en översiktlig utredning som utförts vid Södra Grundfors påträffades PAH-H över Naturvårdsverkets generella riktvärde för känslig markanvändning (KM).

Inom utredningsområdet vid Finnforsfallet finns det inga utpekade förorenade eller potentiellt förorenade områden enligt EBH-kartan. Närmaste objekt är en tidigare bensinstation som legat 20 meter norr om aktuellt område. Underjordiska cisterner har avlägsnats och jordprover visade att marken var ren, inga halter överskred riktvärden för KM.

Vid mötesstationen har det tidigare förvarats impregnerade slipers vilket, utifrån utförda undersökningar, givit upphov till föroreningar i halter överskridande Naturvårdsverkets generella riktvärde för mindre känslig markanvändning (MKM). Kompletterande undersökningar utfördes och det kunde konstateras att föroreningarna var begränsade till det översta jordlagret (0–0,3 meter). Den förorenade jorden avlägsnades under år 2022, åtgärdsmålet var MKM. Slutprover visade att målet uppfyllts och schakten återfylldes med ren jord.

I en parallell utredning undersöktes om slipersupplaget orsakat spridning av föroreningar till en närliggande dricksvattenbrunn. Prover uttogs vid upprepade tillfällen och vid ett tillfälle överskreds Livsmedelsverkets riktvärden för tjänligt dricksvatten. Efterföljande prover visade dock på låga halter. Slutsatsen som drogs var att de förhöjda halterna troligen inte berodde på slipersupplaget men det föreslogs att ett vattenprov skulle uttas under snösmältningsperioden då vattenflödena är som högst, för att säkerställa att ingen spridning av föroreningarna sker. Det är oklart om detta har utförts.

4.13.3. Berg

Det finns inga bergytor i dagen inom utredningsområdet.

4.14. Risk och säkerhet

4.14.1. Olycksrisk

I anslutning till järnvägsanläggningen finns en olycksrisk kopplat till tåg som spårar ur och kolliderar med människor eller byggnader. Trafikverket tillåter generellt inte ny bebyggelse inom 30 meter från järnvägen. Platser eller verksamheter där människor vistas under kortare perioder som till exempel förrådsbyggnader, garage och parkeringsplatser kan tillåtas.

4.14.2. Hälsorisk

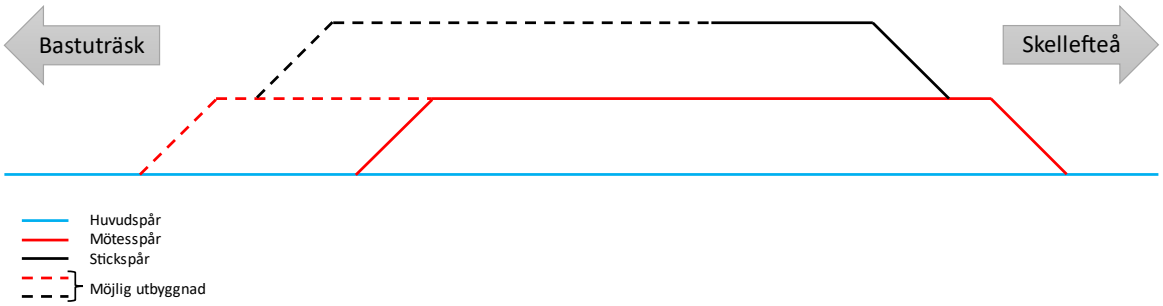
Runt elledningar och elektrisk utrustning skapas elektromagnetiska fält. För järnvägar finns elektromagnetiska fält i anslutning till själva kontaktledningen, magnetfältet är relativt svagt men ökar tillfälligt då tåg passerar. Magnetfältet avtar snabbt med ökande avstånd från kontaktledningen.

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1. Beskrivning av den planerade anläggningen

Utbyggnaden av en ny driftplats längst med Skelleftebanan kommer innebära att ett mötesspår samt ett sidospår kommer att anläggas längst med befintligt spår vid Södra Grundfors. Den nya anläggningen kommer att anläggas på den norra sidan om den befintliga banan. Innan projektet är klart kommer ett spårbyte att ske på Skelleftebanan, detta är planerat till 2024. Då ska spåret uppgraderas till räl 60E1 vilket innebär betongslipers, fastclipbefästning och ballastklass 1. Spårutformningens anpassning för signalobjekt ska vara anpassade för en kommande installation av ERTMS[4] (kombinerat signal- och säkerhetssystem), så som spårläge och spårskydd. Befintlig driftplats i Finnforsfallet ska rivas men det beskrivs inte i denna planprocess.

Den nya driftplatsen ska ha en hinderfri längd på minst 750 meter och det ska vara möjligt för samtidig infart och 40-övervakning. Sidospåret ska vara cirka 200 meter och växeln ska ligga i den östra delen mot Skellefteå. Anläggningen ska anpassas för att kunna möjliggöra en utbyggnad av mötesspåret i framtiden En principskiss för den nya anläggningen finns i Figur 17.



Figur 17. Principskiss över den nya driftplatsen i Södra Grundfors.

Inom utredningsområdet finns en oövervakad plankorsning som stängs utan att ersättas. Servicevägar med koppling till befintliga vägnätet ska anläggas till de nya växlarna.

5.2. De möjliga miljöeffekternas typ

5.2.1. Landskap, boende- och kulturmiljö

Den täta skogen runt den nya driftplatsen innebär att den inte kommer att påverka landskapsbilden i någon större utsträckning. Den nya driftplatsen planeras i ett glest befolkat område, i kommande skede kommer det att utredas vidare vilka effekter som den kommande anläggningen kommer att få för boende, dels vid den nya driftplatsen, dels längst med befintlig järnväg i och med de ökade trafikmängderna mellan Skellefteå och Bastuträsk. Mängden buller och vibrationer bedöms öka till följd av anläggningen. Eventuellt kommer det att krävas skyddsåtgärder för att uppfylla riktvärdena för utomhus- och inomhusmiljö. Vid tillämpningen av riktvärdena bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

[4] European Rail Traffic Management System (ERTMS) är ett EU-gemensamt signalsystem. Trafikverket ansvarar för införandet i Sverige.

De planerade åtgärderna påverkar inte några lagskyddade eller tillståndspliktiga kulturmiljövärden. Vid trafikplats Södra Grundfors kommer sannolikt två sentida lämningar efter plattformar (på norra sidan om spåret) att påverkas och möjligen behöva tas bort. Nära spåret i Plan och Finnforsfallet finns kulturhistoriskt värdefull bebyggelse som kopplar till järnvägslinjens 1900-talshistoria. Denna bedöms inte påverkas i någon större utsträckning av projektet, men hänsyn kan behöva tas och skyddsåtgärder vidtas under byggskedet.

5.2.2. Naturmiljö och ytvatten

Inom driftplatsens permanenta markanspråk kommer det inte vara möjligt att bevara den naturmiljö som finns idag och som utgörs av skogsmark. Den nyligen utförda naturvärdesinventeringen kommer att ge mer information om vilken typ av påverkan som anläggningen kommer att innebära. Utöver det permanenta markaspråket kommer även påverkan att ske inom ett lite större område under byggskedet. Vilka skadeförebyggande åtgärder och skyddsåtgärder som kan vidtas inom detta område, för att minimera påverkan på de skyddsvärda områden som identifieras, kommer att utredas vidare. I utredningsområdets ytterkanter, i öst och väst, finns vattendrag. Vid vattendragen finns värdefulla biotoper, särskilt nedströms den planerade driftplatsen mot Skellefteälven. Det kommer därför bli viktigt att utreda skadeförebyggande åtgärder för att undvika förändringar i vattenbalasen i dessa vattendrag. För byggskedet kommer skyddsåtgärder att utredas för att till exempel minimera grumling.

5.3. Osäkerheter i bedömningen

I den kommande planläggningsprocessen kommer anläggningen att utredas vidare. Den insamling av underlag som genomförts i detta samrådsunderlag baseras på befintligt material och ger en preliminär bild av utredningsområdet. För att kunna bedöma korridorernas miljöpåverkan behövs fördjupad kunskap i form av inventeringar, utredningar och undersökningar, vilka kommer att genomföras i det fortsatta arbetet.

6 Åtgärder

För att precisera vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått som krävs kommer kompletterande utredningar och undersökningar att behöva genomföras. I första hand bör negativ påverkan minimeras genom utformning och i andra hand begränsas genom skyddsåtgärder och försiktighetsmått. Om skada inte kan undvikas kan det bli aktuellt med kompensationsåtgärder.

Kommande utredningar ska bland annat analysera anläggningens påverkan på kulturmiljön, naturvärden, skyddade områden, skyddande arter, grön infrastruktur och ekosystemtjänster, geotekniska förutsättningar, yt- och grundvatten, markmiljön, buller, vibrationer och stomljud. Utredningarna ska också studera byggbarhet, påverkan under byggtid samt underhållstillgängligheten.

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Sammanfattningsvis gör Trafikverket bedömningen att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Huvudsakligen görs detta utifrån risk för negativ påverkan med avseende på de ökade buller- och vibrationsnivåer som kommer att uppkomma längs sträckan från Skellefteå till Bastuträsk i och med den ökade trafikmängden.

Trafiken bedöms öka från dagens fem tåg per dygn till cirka 26 tåg per dygn när tågen börjar ledas om från Norrbotniabanan till Skelleftebanan vidare in på stambanan. När Norrbotniabanan är fullt utbyggd kommer stora delar av trafiken troligtvis att gå på den och i och med det bedöms trafikmängderna på Skelleftebanan återigen minska. Den ökade trafikmängden kommer dock att vara i flera år. Järnvägen kommer även fortsättningsvis troligen att användas i större utsträckning än i dag i och med den nya driftplatsen och övriga upprustningar som görs och kommer att göras längst med Skelleftebanan.

Om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas. Följande miljöaspekter bedöms utgöra fokus i denna:

- Boendemiljö och hälsa
- Naturresurser och markanvändning
- Rennäring
- Natur- och vattenmiljö
- Klimatanpassning
- Grundvatten
- Kulturmiljö
- Rekreation och friluftsliv
- Markmiljö och masshantering

Trafikverket gör bedömningen utifrån Miljöbedömningsförordningen (2017:966) 10 § p. 1–3 och 11–13 §§ att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Bedömningen är gjord efter nu kända förutsättningar som presenterats här i samrådsunderlaget.

8 Fortsatt arbete

8.1. Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer att drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådskrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande kommer att finnas beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

8.2. Viktiga frågeställningar

Under det fortsatta arbetet kommer inventeringar, utredningar och analyser göras för att fördjupa kunskapsläget inom utrednings- och influensområdet samt om den påverkan den kommande anläggningen ger. Parallella och efterföljande dispenser, tillstånds- och anmälningsärenden/ prövningar förväntas framåt för projektet. Nedan beskrivs viktiga frågeställningar att beakta i det kommande arbetet med järnvägsplanen:

- Bullerutredning

  Det finns ingen bullerutredning framtagen inom området för befintlig tågtrafik. En omfattande bullerutredning för nuläge och den framtida trafikscenario när tågen leds från Norrbotniabanan till Skelleftebanan kommer att tas fram. Utredningen kommer att undersöka om närliggande fastigheter längst banan påverkas negativ av den tillkommande trafikmängden på Skelleftebanan. Om kraven, se kapitel 4.12, inte uppfylls kommer behov av skyddsåtgärder att utredas för hela sträckan från Skellefteå till Bastuträsk.

- Komfortvibrationer
  Mätning kommer att utföras i vissa utvalda bostadsbyggnader, inom 50 meter från spåret, utmed spårsträckan Skellefteå – Bastuträsk. Mätningarna utförs för att redovisa omfattning av eventuella komfortstörande vibrationer idag samt beräkna framtida omfattning baserat på ökad tågtrafik.

- Stomljud
  Där förutsättningar för stomljud från tågtrafik skulle kunna förekomma kan kontrollmätningar för verifiering av detta utföras.

- Kulturmiljö
  I det fall det fortsatta utredningsarbetet visar att skyddsåtgärder eller annan hänsyn krävs ska åtgärder vidtas för att minimera risk för påverkan på kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

9 Källor

1. *Good practice guide on noise exposure and potential health effects*, technical report No 11/2010, European Environment Agency EEA, 2010

2. *Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg* (TDOK 2014:1021) version 2.0, Trafikverket, 2017-03-02

3. *Infrastrukturinriktning för framtida transporter*, Proposition 1996/97:53, Sveriges riksdag, 1996-12-04

4. (Länsstyrelsen, 2020) Grön infrastruktur i Västerbottens län Regional handlingsplan. Länsstyrelsen Västerbotten 2020

5. (Länsstyrelsen, 2020b) Strategi för skydd av skog i Västerbottens län - Tilläggsdokument till Strategi för formellt skydd av skog i Västerbottens län

6. (Länsstyrelsen, 1979) Länsstyrelsens beslut om avgränsning av strandskyddet i Västerbotten. *https://www.lansstyrelsen.se/download/18.151739f161e6faa20642583/1526068836194/Beslut_Avgr%C3%A4nsning%20av%20generellt%20strandskydd_1979-05-21%20ompr%C3%B6vning%20av%20beslut%201975.pdf* och *https://www.lansstyrelsen.se/download/18.2e0f9f621636c8440271dc7a/1527841809397/Karta%20Avgr%C3%A4nsning%20av%20det%20generella%20strandskyddet.pdf*

7. *(Skellefteå kommun, 2023) Vattenskyddsområden Skellefteå kommun https://skelleftea.se/invanare/startsida/bygga-bo-och-miljo/vatten-och-avlopp/dricksvatten/vattenskyddsomraden*

8. *(SGU, 2023) Mineralrättigheter, SGU:s kartvisare. https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-mineralrattigheter.html?zoom=748717.6715054483,7190296.742533643,762101.6982735019,7197058.75605767*

TRAFIKVERKET
Trafikverket, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2–4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se