

RAPPORT

Samrådsredogörelse

Norrbotniabanan, Skellefteå Degerbyn-länsgränsen Västerbotten/Norrbotten

Skellefteå kommun, Västerbottens län
2025-09-12



Trafikverket

Postadress: Trafikverket Region Nord, Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: Ej känslig

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2025-09-12

Ärendenummer: TÄHS-2023-00653

Version: 1.0

Kontaktperson: Sofia Jonsson, Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning	4
2 Samrådsrets	5
3 Samråd	6
3.1 Tidigare utförda samråd	6
3.2 Samråd om linjealternativ	6
3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse	6
3.2.2 Samråd med berörd kommun.....	11
3.2.3 Samråd med kollektivtrafikmyndigheten	13
3.2.4 Samråd med Försvarmakten	13
3.2.5 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda ...	13
3.2.6 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	22
3.3 Konsultationsordningen	31
3.4 Samråd vid utformning av planförslaget.....	31

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Inkomna synpunkter, protokoll och minnesanteckningar finns diarieförda hos Trafikverkets under ärendenummer TÄHS-2023-00653.

1 Sammanfattning

Samråd är en fortlöpande process som pågår under hela planläggningsprocessen, fram till granskningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få in deras synpunkter och kunskap. Samrådet kan se olika ut beroende på var i processen man befinner sig. Synpunkterna från genomförda samråd sammanställs i en samrådsredogörelse där Trafikverket också besvarar inkomna synpunkter. Trafikverket svarar kontinuerligt på frågor som inkommer via mejl och telefon från fastighetsägare och andra intressenter.

I samband med tidigare utredningar har samråd skett med representanter från berörda kommuner, Länsstyrelserna i Västerbottens och Norrbottens län samt andra berörda myndigheter, samebyar, organisationer, näringsliv samt med allmänheten. Synpunkter som framkommit genom samtal och möten har dokumenterats genom minnesanteckningar och mötesprotokoll och beaktats i utredningarna liksom de skriftliga yttranden som inkommit till Trafikverket.

Trafikverket har löpande mötesserier med Skellefteå kommun, Länsstyrelsen i Västerbottens län och räddningstjänsten i Skellefteå.

Under 2025 genomfördes ett tidigt samråd under perioden 3 februari till 2 mars. Ett samrådsmaterial som presenterade de studerade linjedragningarna på sträckan Skellefteå Degerbyn-länsgränsen Västerbotten/Norrbotten fanns tillgängligt på Trafikverkets hemsida under den perioden. Inkomna synpunkter har sammanfattats och bemötts i denna samrådsredogörelse.

2 Samrådsrets

Samrådsretsen har i ett inledande skede utgått ifrån den korridor som tidigare järnvägsutredningar 120 och 130 beslutat plus den utökning av korridoren som tagits fram i arbetet med aktuell järnvägsplan. Berörda fastighetsägare, ledningsrättsinnehavare, samfällighetsföreningar och delägare i berörda samfälligheter, gemensamhetsanläggningar och övriga rättighetshavare inom den korridoren har identifierats. Förutom berörda inom korridoren har intresseorganisationer, myndigheter, föreningar, länsstyrelse och kommun ingått i samrådsretsen. I och med att projektet bedöms medföra betydande miljöpåverkan har samråd skett med utökad krets.

För järnvägsplan Skellefteå Degerbyn-länsgränsen Västerbotten/ Norrbotten består samrådsretsen för tidigt samråd av direkt berörda fastighetsägare, ledningsägare, övriga berörda rättighetshavare samt berörda av buller och vibrationer. Förutom dessa berörda har intresseorganisationer, myndigheter, föreningar, Länsstyrelsen Västerbotten och Skellefteå kommun och allmänhet ingått i samrådsretsen.

3 Samråd

3.1 Tidigare utförda samråd

I tidigare projekt i Norrbotniabanan med järnvägsutredning 120 Robertsfors – Skellefteå – Ostvik och järnvägsutredning 130 Ostvik – länsgränsen AC/BD har flera samråd utförts. Samråden sammanfattas i PM samrådsredogörelse för respektive järnvägsutredning och inkomna yttranden finns diarieförda med diarienummer F 07-893/SA20 och F 07-895/SA20.

3.2 Samråd om linjealternativ

Ett tidigt samråd hölls under perioden 3 februari-2 mars 2025. Samrådsmaterial samt en interaktiv webbtjänst med kartmaterial fanns tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Inbjudan till samråd och informationsmöten har skett via annons i Skellefteåguiden 2025-02-02, Post- och Inrikes Tidningar, Norran, Västerbottens-Kuriren och Västerbottens Folkblad 2025-02-03 samt i Megafonen i Skellefteå 2025-02-12. Fastighetsägare inom korridoren som inte är bosatta i Sverige samt Länsstyrelsen i Västerbottens län, Skellefteå kommun, Piteå kommun och myndigheter och organisationer fick samrådsremiss via brev daterat 2025-01-31.

Det var under samrådstiden möjligt att lämna synpunkter till Trafikverket. Synpunkter önskades senast 2025-03-02. Trafikverket bjöd även in till två samrådsmöten, ett i Byske 2025-02-19 och ett i Skellefteå 2025-02-20.

Totalt inkom 37 yttranden från allmänheten och 20 yttranden från myndigheter, organisationer och företag. Efter avslutad samrådstid har ytterligare fyra synpunkter inkommit.

Informationsmöten med allmänheten har hållits i Byske och Skellefteå vid flera tillfällen. Se mer under avsnitt 3.2.5.

3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Trafikverket har löpande samverkansmöten med Länsstyrelsen i Västerbottens län där Trafikverket informerar om arbetet med järnvägsplanen.

I samband med samrådsremiss inkom länsstyrelsen med ett yttrande där följande synpunkter lyftes fram:

Länsstyrelsen anser att en fullt utbyggd Norrbotniabana mellan Umeå-Luleå är avgörande för att nå flera nationella mål.

1. Naturvärden:

Ostträsket är ett våtmarksområde med högt naturvärde, naturreservat samt Natura-2000 område med tillträdesförbud. Linjealternativ 3 tangerar området. Här bör påverkan på områdets bevarandevärden beaktas i och med eventuell markanspråk i nära anslutning till området. Området är en mycket viktig rastplats och häckningslokal för bland annat gäss, doppingar, tranor och änder. Även övriga alternativ kan beröra skyddsvärda fåglar då fåglarna håller till i ett större område än enbart Ostträsket,

Samtliga föreslagna linjer passerar våtmarksvärdetrakten Åbyälven. Vid utformning och anläggning bör särskild hänsyn tas till våtmarkerna och negativ påverkan i möjligaste mån undvikas. Linjerna berör flera objekt som omfattas av generellt biotopskydd och öppna jordbruksdiken som behöver beskrivas i kommande handlingar.

Linjerna påverkar skogsmark som Naturvårdsverket klassat som kontinuitetsskog.

Linjerna berör befintlig infrastruktur i form av vägar och kraftledningar. En väg- eller ledningsändring i landskapet kan innebära att områden som tidigare lämnats orörda utanför utredningskorridoren kommer att påverkas.

Öster om Ostträsket finns våtmarker med vissa samt höga naturvärden som alternativ 1 och 2 påverkar i större utsträckning. Helst bör påverkan på våtmarksområden undvikas i så stor utsträckning som möjligt och ur naturvårdessynpunkt är dessa alternativ sämre val ur ett lokalt perspektiv.

2. Rennäring:

Korridoren där Norrbotniabanan planeras berör fyra samebyar; Mausjaur, Svaipa, Semisjaur-Njarg och Västra Kikkejaure. E4:an och framtida Norrbotniabanan klassas som svåra passager för samtliga samebyar och löpande samråd med samebyarna är viktigt för att kunna mildra de negativa konsekvenserna. Norrbotniabanan kan få särskild stor negativ påverkan för rennäringen på sträckan mellan Frostkåge och Ostvik samt vidare österut till Osträset. Goda passagemöjligheter och eventuellt även andra anpassningar och åtgärder är avgörande för att inte påtagligt försvåra bedrivande av rennäring i dessa riksintresseområden.

3. Kulturmiljö och jordbruksmark:

Länsstyrelsen anser att Trafikverket i stort har lyckats lyfta de platser där det behövs anpassning av banans utformning eller dragning med hänsyn till kulturmiljö och landskapsbild. Det gäller framför allt vid:

- Jordbrukslandskapet i Kåge/Ersmark/Kågemarken.
- Passagen över älven och genom samhället i Byske.
- Passage över älven och genom bebyggelsen i Åbyn.

Jordbruksmarken i Kåge/Ersmark/Kågemarken är den mest bördiga odlingsmarken i Skellefteåområdet. Dessa områden är viktiga för länets livsmedelsförsörjning och beredskap. Länsstyrelsen vill också framhålla att

gravmiljöerna på Storängesberget och Kvistberget i Kåge/Ersmark är viktiga komponenter i kulturlandskapet.

Kustlandsvägens äldre sträckningar behöver tas med i arbetet där anpassningar kan vara nödvändiga för att upprätthålla läsbarheten av denna.

4. Vattenförekomster och vattenverksamhet:

Järnvägen passerar oundvikligen flera ekologiskt viktiga vattendrag. Några av dem är Natura 2000-klassade samt flera av dem är älvar med vildlaxstammar. Det är extra viktigt med väl fungerande brolösningar på dessa platser. En extra utmaning blir vid Byske där anläggningarna hamnar ovanpå Byskebäcken. Det vore önskvärt att få till förbättringar i samband med byggnationen av Norrbotniabanan i området.

Länsstyrelsen vill uppmärksamma Trafikverket på att de grundvattenförekomster som passerar av projektet är prioriterade i den regionala vattenförsörjningsplanen. Vid Tåme kommer järnvägen även att gå nära ett vattenskyddsområde. Där går dock alla alternativa sträckor ihop så att järnvägen passerar mellan Vitsjön och vattenskyddsområdet vilket är positivt.

Utifrån prövning av vattenverksamhet kommer det inte att spela någon större roll för vilken av linjerna som väljs då de passerar samma älvar och bäckar. Det finns några skillnader där påverkan från vattenverksamheten kan vara avgörande för val av linje:

- Utifrån passage av Gårängesbäcken är alternativ 3 bättre (omkring 6+000) då den helt undviker bäcken.
- Passagen över Kågeälven är smalare för alternativ 3 (13+600).
- Passagen över Åbyälven är smalare för alternativ 3 (43+700) vilket kan vara en fördel.

5. Sulfidjord och förorenade massor:

Längs med samtliga linjealternativ återfinns aktiv sur sulfatjord på potentiell sur sulfatjord. Det innebär att det med stor sannolikhet kommer påträffas sulfidjord under byggnationen av järnvägssträckan vilket Trafikverket kommer behöva omhänderta.

Enligt dialog mellan länsstyrelsen och Trafikverket kommer Trafikverket att söka ett flertal tillstånd för sulfidjordsdeponier. För att effektivisera prövningen av kommande sulfidjordsdeponier samt byggnationen av hela Norrbotniabanan är det av stor vikt att Trafikverket samordnar sina ansökningar.

I nuläget har länsstyrelsen haft tre samråd inom sträckan Umeå-Skellefteå avseende omhändertagande av sulfidjord, varav en handlat om en deponi. De två andra var återvinning av avfall i anläggningsändamål och återvinning

av sulfidjord i bullerskyddsvall. Nämda verksamheter skiljer sig väldigt mycket från varandra vilket gör att prövningen blir svår att effektivisera.

Länsstyrelsen vill understryka vikten av en samordning inom Trafikverket vad gäller omhändertagande av påträffad sulfidjord längs med sträckan Skellefteå (Degerbyn) - länsgränsen.

Järnvägslinjerna passerar genom eller i närheten av ett antal förorenade områden som är utpekade på ebh-kartan. Trafikverket behöver utreda och bedöma om dessa förorenade områden är något som behöver tas hänsyn till vid anläggandet av järnvägen.

Järnvägslinjerna ser ut att gå igenom verksamhetsområdet för "Byske träförädling, Gullringshus" i Byske som sanerades med avseende på dioxiner 2012. Enligt de uppgifter som finns i ebh-stödet verkar saneringen ha gjorts inom en annan del av fastigheten än där järnvägen planeras att dras. Länsstyrelsen saknar uppgifter i ebh-stödet om den delen av fastigheten har undersökts med avseende på föroreningar och om det finns misstanke om/konstaterade kvarlämnade föroreningar.

Trafikverket bör även vända sig till Skellefteå kommun för att få mer information kring miljötekniska markundersökningar vid ebh-objekten som ligger i närheten av järnvägslinjerna. Detta gäller bland annat "Byske sotipp" strax norr om Byske, "Tjälen AB" (plantskola utanför Ersmark) samt industriområdet Klintfors som järnvägen planeras passera på väg ut från Skellefteå.

6. Risk och säkerhet:

Länsstyrelsen vill i detta tidiga skede lyfta att både etablering och nyttjande av järnvägstunneln kan innebära en försvårande räddningsinsats. En dialog med räddningstjänsten är viktigt under planskedet för att skapa rätt förutsättningar för räddningstjänsten. Detta har nämnts under tidigare samrådsmöten med Länsstyrelsen och kan gärna adderas till kapitlet Risk och säkerhet.

Gällande buller kan Länsstyrelsen inte i detta skede lämna några synpunkter eller rekommendationer då handlingen i nuläget inte redovisar någon bullerutredning.

7. Information: Länsstyrelsen upplyser om att ett kompletterande beslut om att projektet bedöms få betydande miljöverkan togs 2017-05-04.

Trafikverket svarar:

1. *Trafikverket känner till de olika naturvärden som finns inom utredningskorridoren och i valet av linje kommer avvägningar mellan de olika alternativen att göras för att minimera den påverkan som kan uppstå. I den fortsatta projekteringen kommer anläggningen att anpassas för att ytterligare minimera den negativa påverkan som kan uppkomma.*

I miljökonsekvensbeskrivningen, MKB, kommer samtliga värden som blir berörda att beskrivas, utifrån deras status och funktion idag, vilken påverkan anläggningen medför, vilka anpassningar och eventuella åtgärder som görs för att minimera påverkan, samt vilken konsekvens planerade åtgärder får.

Vid framtagande av MKB:n ingår direkta, indirekta samt kumulativa effekter som en del av bedömningarna.

Trafikverket är medveten om förekomsten av naturvärden öster om Ostträsket. Val av slutgiltig linje kommer att göras där den samlade bedömningen är att en så bra målpuppfyllelse utifrån samtliga teknikområden för hela sträckan kan nås.

- 2. Trafikverket har påbörjat konsultation med berörda samebyar och har haft ett första möte med tre av fyra samebyar. Samråd med samebyarna Sametinget och Svenska samernas riksförbund (SSR) kommer ske löpande under planprocessen.*
- 3. Trafikverket tar med sig era synpunkter till kommande MKB. Kustlandsvägens sträckning bör beaktas vid linjeval för att säkerställa att vägen påverkas så lite som möjligt. Linjen berör Kustlandsvägens sträckning där E4:an korsas samt i Byske. I Byske går det inte att undvika att Kustlandsvägens sträckning berörs oavsett linjeval. Ingen av milstolparna kommer att påverkas av linjedragningen och Trafikverket tar med sig synpunkterna inför planering av arbetsytor.*
- 4. Trafikverket kommer utreda lämpliga åtgärder och påverkan angående Byskebäcken. Gällande grundvattenförekomster kommer en riskutredning att genomföras som syftar till att utreda eventuell påverkan på de berörda grundvattenförekomsterna Tåmeåsen och Ostviksåsen. Riskutredningen kommer också ge svar på om och i så fall vilka skyddsåtgärder som kan krävas.*

Trafikverket kommer, om annat alternativ än UA3 väljs, vidare utreda teknisk lösning vid passage av Gårängsbäcken. Om passage sker med bro kommer ingen större påverkan vara aktuell. Krävs passage med trumma så ska valvtrumma eller motsvarande användas för att bibehålla bäckarnas naturliga bottenmiljöer.

- 5. Trafikverket delar uppfattningen att en effektiv och tydligt samordnad tillståndsprocess är avgörande för att möjliggöra en hållbar utbyggnad av järnvägen. Trafikverket avser att vidta följande åtgärder för att förbättra samordningen av tillståndsansökningar kopplade till sulfidjord:*
 - Intern samordningsgrupp med uppdrag att ta fram en masshanteringsplan för hela Norrbotten.*
 - Intern samordningsgrupp tillstånd ska i så stor utsträckning som möjligt samordna och samla ansökningar för sulfidjordsdeponier. Detta för att undvika fragmenterade och olika typer av ansökningar -. Målet är att Getingmyran ska utgöra ett koncept för hela programmet.*

- *Tidiga dialoger med tillsynsmyndigheter. Trafikverket kommer att föra en kontinuerlig dialog med länsstyrelsen och kommunala tillsynsmyndigheter för att förankra tillvägagångssätt, redogöra för planerade lösningar samt undvika oklarheter i tillsyns- och prövningsprocesser.*
- *Erfarenhetsåterföring och lärande. Trafikverket kommer att dra lärdom av de samråd och prövningar som hittills genomförts inom sträckan Umeå–Skellefteå.*

En översiktlig miljöteknisk markundersökning i Byske gjordes sommaren 2024. Undersökningen påvisade inga föroreningar överskridande Naturvårdsverkets generella riktvärden för förorenad mark. I senare skede kommer ytterligare markmiljöundersökningar att genomföras.

Angående deponin, ”Byske soptipp”, har Trafikverket pågående dialog med Skellefteå kommun.

Plantskolan utanför Ersmark ligger cirka 500 meter från planerad sträcka och bedöms inte påverkas av den nya järnvägsanläggningen.

Industriområdet i Klintfors kommer undersökas närmare i nästa skede.

6. *Trafikverket tar med sig synpunkten och har sedan tidigare inlett en mötesserie med räddningstjänsten.*
7. *Trafikverket tar med sig upplysningen till kommande handlingar.*

3.2.2 Samråd med berörd kommun

Trafikverket har löpande, månadsvisa, samrådsmöten med Skellefteå kommun. På dessa möten diskuteras bland annat kommunens framtida planering, inriktningsbeslut och möjliga linjedragningar.

Skellefteå kommun inkom under samrådstiden för tidigt samråd med ett yttrande. Yttrandet sammanfattas:

Längs sträckan finns kungsörn. Det behöver beskrivas, om och hur en påverkan kommer att ske samt vilken hänsyn som kommer tas. Kontakt med Kungsörnsgruppen rekommenderas för mer kännedom om områdets värden.

1. **Degerbyn**
Kommunen är i en expansiv utveckling och därför är det deras önskemål att sträckningen på den nya järnvägen i så liten utsträckning som möjligt ska begränsa möjlig bostadsutveckling i Stämningsgården, Dalkarlsleden, Degerbyn och Brönet. Inom området Degerbyn förordar Skellefteå kommun alternativ 2. Skellefteå kommun vill dock poängtera vikten av att säkerställa möjligheten till anläggandet av ett triangelspår i väster mellan Norrbotniabanan och Skelleftebanan för framtiden. Kommun betonar även vikten av att trafiklösningarna i Degerbyn utreds ytterligare. Viktigt är även

att järnvägen inte ökar barriäreffekten för framför allt oskyddade trafikanter och att passagelösningar möjliggörs i nord-sydlig riktning. Vidare behöver tillräckligt utrymme finnas för att bygga om korsningen väg 95/Tunnelvägen utifrån Tunnelvägens framtida funktion som en del i västra länken. En kortsiktig enklare lösning med exempelvis förskjuten trevägskorsning får inte omöjliggöra eller betydligt fördyra en större korsningstyp. Längs en framtida Tunnelvägen bör utrymme finnas för en separat gång- och cykelväg. Befintlig järnvägsbro är inte tillräckligt lång för att rymma en gatusektion med körbana och GC-bana. Eventuella nya järnvägsbroar ska göras med en sådan längd att även gång- och cykelväg kan inrymmas.

Skellefteå kommun informerar om ekologiska värden inom Degerbyn, i området från älven upp längs Bjurån och vidare mot Klintforsån. Detta utgör ett värdefullt ekologiskt samband med värdefulla lövskogmiljöer. Barriärer genom den gröna infrastrukturen behöver minimeras och kompenseras för.

Skellefteå kommun poängterar att det är viktigt att minimera riskerna som kan uppstå vid skyfall. Järnvägslinjen med nya trafiklösningar bör anpassas med hänsyn till ett förändrat klimat för att säkerställa framkomlighet för uttryckningsfordon samt för gång-, cykel- och biltrafik i framtiden.

2. Degerbyn till Byske

Skellefteå kommun framför att det är viktigt att begränsa ingreppet i landskapet och planera för landskapsbroar när intrånget blir för stort. I samrådshandlingen föreslås en eventuell landskapsbro vid passagen av Ersmark/Kågedalen. Skellefteå kommun vill betona vikten av att det planeras en landskapsbro genom Kåge älvdal över väg 913, Kågeälven och väg 867 för att begränsa påverkan på området. Jordbrukslandskapet i Frostkåge berörs också av föreslagna linjesträckningar. Här är linjealternativ 2 att föredra, som tar fasta på bergen mot öster för att minska ingreppet i det öppna jordbrukslandskapet.

Skellefteå kommun vill informera att vid passage över Drängsmarksåsen behöver särskilda skyddsåtgärder vidtagas, i dialog med den kommunala VA-verksamheten, lokala tillsynsmyndigheten och länsstyrelsen.

3. Byske

Genom Byske är korridoren relativt smal och linjealternativen är därmed likartade. Skellefteå kommun förordar lokaliseringen av det nya resecentrumet vid korsningen Bäckgatan/Ringvägen.

Planeringen för Byske syftar till att möjliggöra byggandet av 2000 nya bostäder. I planprogrammet har en tyngdpunkt för ny bebyggelse pekats ut i de södra och västra delarna av Byske inom planområdet. I en framtida utveckling av Byske kommer ytterligare infrastrukturella åtgärder att bli

nödvändiga. Vid den fortsatta planeringen av järnvägsbron för Norrbotniabanan behöver nya gång- och cykelvägskopplingar beaktas utrymmesmässigt. De nuvarande vägkopplingarna via Furuögrundsvägen och Bruksgatan på södra sidan av Byskeälven kommer att vara nödvändiga även i framtiden för att säkerställa god tillgång till Ytterstfors och söderut mot Furuögrund. Ytterligare behov av nya lokala vägkopplingar kan uppstå och bör utredas vidare i det fortsatta planeringsarbetet.

4. Byske - Norra kommungränsen

Samtliga alternativ till linjesträckningar för järnvägen passerar Åbyn. Passagen av Åbyälven och omkringliggande bebyggelse i dalgångens öppna odlingslandskap bör beaktas i fortsatt arbete och utformas efter omgivningen då anläggningen annars kan få stor påverkan på upplevelsen av landskapet. För att inte störa holmarna i Åbyälven är det fördelaktigt att gå så långt österut som möjligt med järnvägen.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för yttrandet samt lämnade upplysningar och tar med det i fortsatt arbete med järnvägsplanen. I arbetet med kommande miljökonsekvensbeskrivning beskrivs miljöaspekter, åtgärder, effekter och konsekvenser samt förslag på skyddsåtgärder. Anpassningar av planförslaget utifrån utredningar och bedömningar av effekter och konsekvenser är en del av fortsatt arbete med järnvägsplanen.

3.2.3 Samråd med kollektivtrafikmyndigheten

Trafikverket har inte samrått med kollektivtrafikmyndigheten i samband med tidigt samråd.

3.2.4 Samråd med Försvarsmakten

Trafikverket har tidigt, via remissdialog i oktober 2023, samrått med Försvarsmakten kring Försvarsmaktens intressen på Norrbotniabanans sträckning. Försvarsmakten fick samrådsremiss till tidigt samråd men hade inget att erinra.

3.2.5 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Trafikverket bjöd in till ett informationsmöte om Norrbotniabanan i Föreningshuset Gullringen i Byske den 26 september 2023. På mötet informerade Trafikverket om att planeringen av Norrbotniabanan genom Byske var uppstartad och tidplanen för järnvägsplanen samt att en ny station ska byggas i centrala Byske. Inbjudan skedde genom annons i Skellefteåguiden 2023-09-24, Skellefteå

Gratistidning 2023-09-21, Norran 2023-09-16 samt Västerbottens Kuriren och Västerbottens Folkblad 2023-09-16.

Trafikverket bjöd in till ett informationsmöte om Norrbottenbanan med fokus på de norra delarna av Skellefteå kommun på Sara kulturhus i Skellefteå den 12 december 2023. Inbjudan skedde via annons i Skellefteå Gratistidning 2023-11-30, Norran 2023-12-02 samt Megafonen i Skellefteå 2023-12-07.

Trafikverket bjöd in till ett informationsmöte om Norrbottenbanan på Sara kulturhus i Skellefteå den 5 november 2024 där det informerades om projektet och dess tidplan. Inbjudan skedde via annons i Norran 2024-10-26.

3.2.5.1 Tidigt samråd 3 februari-2 mars 2025

Under tidigt samråd mellan den 3 februari – 2 mars 2025 inkom 37 yttranden från allmänheten. Det har även löpande inkommit yttranden och synpunkter till Trafikverket om projektet, varav fyra synpunkter kom in efter avslutad samrådstid för tidigt samråd. Under samrådstiden bjöds allmänheten in till två informationsmöten, ett i Byske den 19 februari 2025 i Föreningshuset Gullringen, och ett i Skellefteå 20 februari 2025 på Medlefors Hotell och Konferens.

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter under rubriker med tillhörande svar från Trafikverket.

Dragning genom Byske

1. I ett yttrande framförs att Norrbottenbanan genom Byske skulle klyva samhället och yttrande protesterar mot detta och att det tidigare korridorsvalet var fel. I ett annat yttrande framförs att Byske är litet, och varför måste järnvägen dras rakt igenom byn? I samma yttrande föreslås järnvägen dras direkt väster om E4:an söder om älven och sen direkt öster om E4:an (eller att E4:an flyttas) norr om bron.
2. I ett yttrande framförs att alternativ 3 är bäst avseende dragningen genom Byske då det minimerar påverkan på kulturhistoriskt värdefull miljö, bättre bevarar industrihistoriskt arv och erbjuder bäst kompromiss mellan infrastruktur och kulturmiljö.
3. I ett yttrande som avser dragningen genom Byske framförs att förslagen är välplanerade men yttrande framför fråga om hur ljudnivån i Byske kommer påverkas. Det framförs att man måste göra allt och lite till för att få ner ljudnivåerna från tågen.
4. I ett yttrande framförs frågor om hur dragningen kommer bli i Byske och om det går att säga vilka hus som kommer att behöva rivas. I ett annat yttrande ställs fråga om hur deras boende kommer att påverkas. I ett annat yttrande framförs frågor om påverkan på fastigheter närmast spår samt säkerhetszon.

5. I ett yttrande framförs att placeringen av resecentrum i Byske kommer att påverka närliggande fastigheter och kulturhistoriska värden. Yttrande begär en mer grundlig utvärdering av alternativa lösningar och om inte det går att ändra placering önskas dialog med boende i närområdet.
6. På informationsmöte i Byske framfördes att det finns skidspår/motionsspår som kommer beröras.
7. I ett yttrande framförs en fråga om det kommer bli en järnvägsstation i Byske och om hur ofta per dag tåget kommer att stanna i Byske.

Trafikverket svarar:

1. *Ett beslut om val av korridor/dragning togs år 2010 av dåvarande Banverket (idag Trafikverket) rörande Norrbotniabanan med Järnvägsutredningar Norrbotniabanan - Bransch (JU 130 relaterar till beslut tagna om Byske). Banverket beslutade att Havsbadsalternativet i järnvägsutredningen, alltså föreslagen dragning, ska ligga till grund för den fortsatta planeringen av Norrbotniabanan. De alternativa korridorerna som behandlats i järnvägsutredningen, bland annat E4-alternativet, vägdes mot varandra med avseende på funktion, kostnad, samhällsekonomisk nytta samt påverkan på hälsa och miljö. Sammantaget så bedömdes "Havsbadsalternativet" vara det mest fördelaktiga.*
2. *Trafikverket tar med sig synpunkten i fortsatt arbete.*
3. *I nästa skede när Trafikverket valt linje kommer utformningen av Norrbotniabanan att projekteras vidare och det kommer att göras en bullerutredning som utreder effekterna av planförslaget. Bullerskyddsåtgärder kommer att föreslås där bullernivåer överstiger riktvärden.*
4. *I detta tidiga skede innan linje valts går det inte att säga hur olika fastigheter kommer att beröras samt vilka hus som kan bli föremål för inlösen. I nästa skede när Trafikverket tagit beslut om linje kommer den valda linjen projekteras vidare. I nästa samråd som planeras till 2027 kommer Trafikverket kunna redovisa påverkan på olika fastigheter.*

I detta skede, innan linjeval, har inte säkerhetszon projekterats i utredda förslag. Korridorsgränserna visar inom vilket område som Trafikverket kan placera vår järnvägsanläggning i men det är inte samma sak som en säkerhetszon. Fastigheter som hamnar nära järnvägen kan bli bullerberörda av Norrbotniabanan men i vilken utsträckning vet vi inte förrän i ett senare skede. Efter val av en linje i korridoren kommer vi gå vidare med mer detaljer i projekteringen och då kommer även utförliga bullerberäkningar genomföras. I samband med nästa samråd, planerat till år 2027, så får ni mer information om ni är specifikt berörda av buller och på vilket sätt. I de fall det visar sig att ljudnivån överskrider riktlinjerna vid fastigheten så undersöker vi vilken åtgärd som är mest lämplig. Exempel på åtgärder som vi kan göra är: fönsterbyte, tilläggsruta, byte till

lamellglasruta, åtgärder på ventiler, bullerskyddsskärmar och lokala skärmar (vid uteplatser).

- 5. Ett beslut om val av korridor/dragning togs år 2010 av dåvarande Banverket (idag Trafikverket) i Järnvägsutredning 130 Norrbotniabanan, delen Ostvik - länsgränsen AC/BD. Slutrapport. Banverket beslutade att Havsbadsalternativet i järnvägsutredningen, alltså föreslagen dragning, ska ligga till grund för den fortsatta planeringen av Norrbotniabanan. De alternativa korridorerna som behandlats i järnvägsutredningen, bland annat E4-alternativet, vägdes mot varandra med avseende på funktion, kostnad, samhällsekonomisk nytta samt påverkan på hälsa och miljö. Sammantaget så bedömdes "Havsbadsalternativet" vara det mest fördelaktiga.*
- 6. Trafikverket tar med sig informationen i fortsatt arbete.*
- 7. Det planeras för en regionalstågsstation i Byske. År 2045 kommer det enligt basprognosen att stanna 30 regionalståg i Byske per dag.*

Utfarten från Skellefteå

1. I tio yttranden framförs att alternativ 2 är det bästa alternativet ut ur Skellefteå. Alternativ 2 följer befintlig järnväg i större utsträckning, går inte lika nära bostäder i området och går inte heller utanför den sedan tidigare beslutade utredningskorridoren (i utfarten av Skellefteå). Det framförs att det är en fördel om man kan dra järnvägen genom skog jämfört med över jordbrukslandskap. Alternativ 2 bedöms enligt ett av yttrandena ge bäst förutsättningar för Skellefteås framtida utveckling. Enligt ett yttrande är alternativ 2 bäst för samtliga boende i Stämningssgården, Sjungande dalen, Stensvedjan och Brönet. I ett yttrande framförs att industriområdenas verksamheter inte borde vara högre prioriterade än privatpersoners bostäder.

I tre andra yttranden förordas alternativ 3. I ett yttrande framförs att alternativ 3 inte inkräktar på de bättre ställena att bebygga inom Skellefteås närhet. I ett annat framförs att alternativ 3 utgör mindre störningar för boende och näringsidkare på Brönet samt huvudsakligen går över icke nyttjad jordbruksmark. I det yttrandet framförs att det finns en köport som förbinder Brönet med Bolidenvägen som idag används för passage för hästar samt vintertid som skoterled och som passage för skidåkare. I ett annat yttrande framförs att alternativ tre har minst påverkan på jordbruksmark. I ett yttrande framförs att alla andra alternativ än alternativ 3 vore katastrof för boende på Forsbrogatan-Åbrogatan. I ett av yttrandena framförs att alternativ 2 påverkar väg 95 och markvärden minst.

I ett yttrande förordas alternativ 1a och 1b då de ger minst påverkan för de som bor, arbetar och brukar mark i området. I ett annat framförs att 1b utgör mindre störning.

I flera yttranden framförs att alternativ 3 kommer alldeles för nära bebyggelse. I ett av yttrandena framförs att alternativ tre kommer ha stor

negativ påverkan på livsmiljön i Stämningsgården och Stensvedjan som redan idag störs av väg 95. I samma yttrande framförs kritik mot att den nuvarande korsningen Gamla Varuträskvägen/Väg 95 och Tunnelvägen försvinner då korsningen möjliggör ett promenad- och cykelstråk samt en mopedpassage utan att gångare och trafikanter måste transportera sig på väg 95.

I ett yttrande framförs att Stämningsgården/Degerbyn söder om Klintforsån och norr om väg 95 består av ca 2-50 meter sand med stora ådror av blålera och att betydande skredrisk förekommer mot Klintforsån varför ökad belastning på grund av flytt av tågbanan norrut (alternativ 1a samt 3) kan innebära ytterligare ökning av denna skredrisk. Finns vibrationsberäkningar framtagna baserat på markens beskaffenhet? Om ej behöver detta utarbetas.

I ett yttrande framförs ett fjärde alternativ ut ur Degerbyn där Norrbotniabanan går norr om väg 95 och väg 95 går i tunnel under järnvägen.

Trafikverket svarar:

1. *Trafikverket tar med sig era synpunkter om förordade alternativ i fortsatt arbete.*

Gällande utökningen av korridoren fick Trafikverket uppdraget av regeringen att fortsätta planera järnvägen för sträckning mellan Skellefteå (Degerbyn) till Luleå under juni 2022. Under 2022 återupptog då Trafikverket planeringsarbetet för denna sträckning utifrån den tidigare beslutade korridoren från järnvägsutredningen. Under 2023 utfördes bland annat fältundersökningar för geoteknik, naturmiljö och utredningar om arkeologi/kulturmiljö. Från dessa resultat såg Trafikverket motiv till att titta på alternativa dragningar utanför korridoren. Utredningsområdet utökades därför österut vid Brönet. Linjesträckningar i det utökade utredningsområdet möjliggör bland annat kortare sträckning för Norrbotniabanan.

I Trafikverkets utvärdering av de olika linjealternativen görs en sammanvägd bedömning av olika aspekter där exempelvis påverkan på fastigheter och jordbruksmark ingår. Den sammanvägda bedömningen ligger sedan till grund för det alternativ som Trafikverket förordar och fortsätter att planlägga i enlighet med Trafikverkets planläggningsprocess.

I nästa skede efter linjeval kommer Trafikverket beakta och säkerställa åtkomst till skiften där dessa blir påverkade.

I fortsatt projektering efter val av linje kommer vid behov stabilitetsutredningar utföras och förstärkningsåtgärder projekteras. Detta omfattar bland annat området längs med Klintforsån. Även vibrationsutredningar/beräkningar kommer utföras och nödvändiga åtgärder projekteras.

Efter att en linje valts kommer Trafikverket fortsätta utreda hur vägarna behöver förändras både för anslutningar till väg 95 från industriområdet, eventuella infarter till fastighetsägare från Degerbyvägen som påverkas och passagen mellan områdena söder om väg 95 och norr om väg 95. Nya vägdragningar kommer vi att samråda om under nästa samråd, preliminärt under 2027.

Värdering av linjer

I ett yttrande framförs att alternativ 2 är bäst, alternativ 3 är näst bäst och alternativ 1 är sämst.

I ett annat yttrande framförs att grön sträckning förordas förbi Tjärn och över Storbäcken och E4 vid Björkhammar. Därefter mot norr bör dragningen gå så nära östra sidan av E4 som möjligt för att vid Gammelboliden ansluta det blå alternativet in mot Byske. För Ostviks del förordas att den blå sträckningen går närmare E4 när den fortsätter norrut mot Byske.

I ett yttrande framförs synpunkter på sträckan från Byske och norrut. Yttranden frågar sig varför man inte lägger Norrbotniabanan längs med E4:an. På så vis skulle man inte komma nära de fina områden som finns inåt landet. I samma yttrande pekas Tåme, Vitsjön, Simmersjön och Tåmeträsk som fina områden som är välbesökta när det gäller bad, bärplockning och skogspromenader.

I ett yttrande framförs att sträckningen genom Frostkåge bör dras så långt österut som möjligt för att minimera störningen för djurlivet i området.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för yttrandena och tar med sig er värdering i fortsatt arbete med utvärdering av linjer inför linjeval.

Att bygga järnväg föregås av en lång planeringsprocess med många beslutspunkter som måste hanteras, i tur och ordning, innan själva bygget kan börjas. Planeringen av Norrbotniabanan påbörjades redan under åren 2004-2006 då Trafikverket genomförde tre förstudier på sträckan Umeå-Luleå under vilka inkluderade flera tänkbara korridorer på en översiktlig nivå (områden där järnvägen kan gå). Nästa steg i processen innebär att Trafikverket genomförde sex separata järnvägsutredningar mellan åren 2006-2011, vilket resulterade i en korridor för lokalisering längs hela sträckan. De alternativa korridorerna som behandlats i järnvägsutredningen, bland annat E4-alternativet, vägdes mot varandra med avseende på funktion, kostnad, samhällsekonomisk nytta samt påverkan på hälsa och miljö. När Trafikverket nu har startat upp arbetet med att fram en järnvägsplan så är det de beslutade korridorerna från järnvägsutredningarna beskrivna ovan som ligger till grund för den fortsatta planläggningen av delsträckan Skellefteå - länsgränsen Västerbotten/ Norrbotten.

Samrådet som genomfördes i februari 2025 var till för att få in synpunkter på möjliga sträckningar av Norrbottenbanan inom den sedan tidigare beslutade riksintressekorridoren.

Buller

I ett yttrande framförs en oro för hur miljön kring järnvägen med avseende på buller kommer att påverkas. I ett annat yttrande framförs en fråga om hur ljudet mot Vitsjön kommer att begränsas.

Trafikverket svarar:

Det går i dagsläget inte att säga hur specifika fastigheter kommer påverkas av buller från järnvägen. Ett och samma decibeltal kan också upplevas olika beroende på om du har tyst miljö i övrigt, eller om du redan hör mycket bakgrundsljud. Samma gäller för "ojämna ljud" som också upplevs som högre. Trafikverket har många åtgärder för att hålla nere bullret och det kommer tas fram bullerberäkningar som visar hur det kommer att se ut i driftskedet. Efter att Trafikverket har valt en linje kommer vi att arbeta vidare med projekteringen och en bullerutredning kommer tas fram. I den bullerutredningen beräknas även bullernivåer i rekreationsområden och områden med höga värden för kulturmiljö och friluftsliv. I de fall då det visar sig att ljudnivån överskrider riktlinjerna undersöks möjliga lämpliga skyddsåtgärder.

Kulturmiljö och skyddade fastigheter

1. I ett yttrande framförs frågor om hur Trafikverket väger in skydd av kulturhistoriskt värdefulla byggnader när ny dragning av järnväg planeras.

I samma yttrande ställs frågan om vilka de största konflikterna gällande skyddade fastigheter på södra sidan av älven i Byske och vad som väger tyngst i beslut om exakt placering av järnvägen.

En annan synpunkt som framförs är hur Trafikverket tar hänsyn till byggnaders kulturhistoriska värde när det kommer till expropriation av fastigheter. Får fastighetsägare extra ersättning för just det värdet?

Yttrande frågar vad som händer med byggnaderna vid inlösen. Om en fastighet blir obeboelig på grund av järnvägens närhet men själva byggnaden inte behöver rivas kan den då stå kvar, flyttas den, kan den säljas vidare och vem skulle i så fall ansvara för sådana åtgärder?

2. I ett yttrande framförs att Trafikverket tydligt måste redovisa hur kulturhistoriska värden kommer att hanteras.

Trafikverket svarar:

1. *Ur kulturmiljösynpunkt vill man att järnvägen ska gå så långt bort som möjligt från de skyddade fastigheterna eftersom järnvägen stör*

upplevelsen av närmiljön och ju närmre järnvägen är fastigheterna desto mer bullerskyddsåtgärder kommer behöva göras på byggnaderna i form av byte av fönster m.m.

Vid anläggande av järnväg ställs flera olika aspekter mot varandra till en sammanvägd bedömning när beslut om linje tas.

Vid inlösen av en fastighet görs en värdering, vanligtvis av en oberoende värderare som gör en bedömning av fastighetens värde. De tittar på olika faktorer så som fastighetens ålder, skick och lokalisering.

Trafikverkets grundregel är att vi förvärvar fastigheter som ej kan stå kvar på grund av järnvägens byggande. I första hand river vi dessa men det görs bedömningar från fall till fall om andra alternativa lösningar för byggnaden.

- 2. I nästa skede när Trafikverket tagit ställning till linje kommer projektering att fortsätta. Trafikverket kommer också ta fram en miljökonsekvensbeskrivning där kulturmiljön hanteras, bland annat kommer järnvägens påverkan på kulturmiljön bedömas och vid behov kommer skyddsåtgärder att föreslås.*

Ersättningsfrågor

1. I ett yttrande från en boende i Byske framförs att den ersättning som kan bli aktuell om järnvägen hamnar så att det blir aktuellt med inlösen inte är tillräcklig för att bygga nytt och att det inte är rimligt av Trafikverket att erbjuda marknadsvärde +25%.

I ett annat yttrande framförs att ersättning bör ske per kvadratmeter tomtmark eftersom korridoren sätter stopp för exploatering av tomtmark.

I ett yttrande framkommer specifika frågor om en fastighet kommer att beröras.

På informationsmötena framfördes frågor om kompensation av mark.

2. I ett yttrande framförs fråga om hur enskild väg kommer påverkas under byggtiden och oro framförs om den kommer tåla så tung trafik.
3. På informationsmötena ställdes frågor om hur jordbruksmark ska kunna brukas.

Trafikverket svarar:

1. *Trafikverkets ersättning för intrång baseras på den markanvändning som pågår vid den tidpunkt som marken ska tas i anspråk. Trafikverket anlitar vanligtvis oberoende värderare när de gör bedömning av marknadsvärde eller marknadsvärdeminskning när fastigheter ska lösas in. Utöver marknadsvärde eller marknadsvärdeminskning erläggs expropriationstillägg om 25%.*

Vid val av linjedragning och utformning vägs flera olika aspekter mot varandra, en av dessa aspekter är intrång på enskilda fastigheter, andra är olika miljöaspekter och järnvägstekniska aspekter. Om en enskild fastighet behöver tas i anspråk ersätter Trafikverket fastighetsägaren enligt gängse praktik, se ovan. Trafikverket kan inte idag säga vilka fastigheter som kommer bli aktuella för inlösen, det kommer att redovisas i nästa skede då en linje valts.

- 2. Trafikverket kan i dagsläget inte säga vilka vägar som kommer bli belastade av byggtrafik. Däremot kommer Trafikverket efter val av linje fortsätta projektera och då även titta på byggvägar och vilka tillfälliga ytor som kommer behövas under byggtiden. Detta kommer vi beskriva på kommande samråd, preliminärt 2027. Om det visar sig att vi har behov att använda befintliga vägar kommer vid behov vägarna förstärkas innan de används för tung trafik och efter användande kommer vägarna att återställas.*
- 3. I nästa skede efter linjeval kommer Trafikverket beakta och säkerställa åtkomst till skiften där dessa blir påverkade.*

Övriga synpunkter

1. Under samrådet inkom en synpunkt om att det bör bedrivas persontrafik på Skelleftebanan.
2. I ett yttrande framförs önskemål om fortsatt åtkomst till enskild väg längs med järnvägen för att kunna nyttja för hästar.
3. I ett yttrande framförs frågor om vad dragningen av järnväg innebär för Vitsjöns vattenskyddsområde och vad Trafikverket måste beakta när det kommer till vattenskyddsområden.
4. I ett yttrande framförs det att det i samrådsfoldern finns en punkt i en karta som redovisar en miljöfarlig verksamhet i Stämningsgården men som inte beskrivs.
5. I ett yttrande framförs att Åbyn inte är upptagen som del av vattenförsörjningen av Tåme vattenskyddsområde.
6. I ett yttrande framförs kritik mot att det är få som känner till planerna för Norrbotniabanan och att alternativ 3 diskuteras.
7. På informationsmöte framfördes att det finns häckande ugglor inom och utanför korridoren. Ett yttrande pekar ut ett gammalt viltstråk för klövvilt norr om Frostkåge samt ett annat område för intensivt fågelliv norr om Frostkåge men söder om Backen kring väg 874.

Trafikverket svarar:

- 1. Trafikverket har sedan tidigare undersökt möjligheten att bedriva persontrafik efter Skelleftebanan innan Norrbotniabanan tas i bruk. Undersökningen har gjorts tillsammans med den grupp som utrett behovet*

av pendeltrafik sträckan Jörn – Bastuträsk – Skellefteå men även med Vytåg. Resultatet av undersökningen är att det inte är möjligt att bedriva persontrafik på Skelleftebanan eftersom det saknas ett signalsystem för banan, något som är ett krav för att bedriva persontrafik, men även med hänsyn till de omfattande ombyggnationerna som planeras i Skellefteå. Det innebär att ingen ytterligare trafik kommer kunna ske under byggnationerna i Skellefteå utöver de godståg som idag trafikerar sträckan. Trafikverkets planering bygger på att Skelleftebanan börjar trafikeras samtidigt med Norrbottenbanan Umeå – Skellefteå för att leda trafiken till Luleå. Trafikverket arbetar för att få till en trafikstart så fort som möjligt så att invånarna i Skellefteå kan få börja åka tåg.

2. Trafikverket tar med sig önskemålet i fortsatt arbete.
3. Korridoren passerar västra delen av Tåme vattenskyddsområde. Vattenskyddsområdet är framtaget för Tåme vattentäkt vilken försörjer Tåme och Åbyn med dricksvatten. För båda utredningsalternativen som visas i samrådet har dessa dragits så att intrång i vattenskyddsområdet vid Vitsjön undviks. Trafikverket kommer att utreda påverkan på Tåmeåsen genom bland annat en riskutredning och hydrogeologiska utredningar. Visar utredningarna på behov av skyddsåtgärder kommer dessa fastställas i järnvägsplanen.
4. Trafikverket tackar för informationen.
5. Utpekad miljöfarlig verksamhet Stämningssgården i kartan avser en "planerad miljöfarlig verksamhet, någon typ av", enligt länsstyrelsens NikITa databas över tillståndspliktiga miljöfarliga verksamheter. Den planerade miljöfarliga verksamheten avser täktverksamhet för annat än markinnehavarens husbehov av berg, naturgrus eller andra jordarter.
6. Allmänheten har nåtts via annons i Post- och inrikestidningar Skellefteåguiden, Norran, Västerbottens-Kuriren, Västerbottens Folkblad och Megafonen i Skellefteå. Det är den praxis som Trafikverket har för att nå ut om vad som planeras i tidigt skede där alla inom en korridor kan anses möjligen berörda. Fastighetsägare inom korridoren som inte är bosatta i Sverige har fått brev. Ett utskick till alla boende och fastighetsägare inom korridoren har bedömts vara för omfattande.
7. Trafikverket tackar för informationen och tar med det i fortsatt arbete.

3.2.6 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Under tidigt samråd mellan den 3 februari – 5 mars 2025 inkom 8 yttranden från övriga myndigheter och organisationer samt 9 yttranden där myndigheten eller organisationen avstod från att yttra sig.

3.2.6.1 Skellefteå kraft

Trafikverket har haft ett flertal samverkansmöten med Skellefteå kraft. På mötena informerar Trafikverket om arbetet med järnvägsplanen samt dess tidplan och Skellefteå kraft informerar om deras pågående ledningskoncessioner och annan verksamhet.

3.2.6.2 Räddningstjänst

Trafikverket har regelbundna samverkansmöten med räddningstjänsten. Trafikverket har i samarbete med räddningstjänsten påbörjat ett arbete med att ta fram en insatsplan för tunnel.

3.2.6.3 Ambulanssjukvården Västerbotten

Trafikverket har haft ett samverkansmöte med ambulanssjukvården Västerbotten om insatsplan för tunnel.

3.2.6.4 Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet hänvisar i detta skede till Länsstyrelsen som företrädare för de statliga kulturmiljöintressena.

Riksantikvarieämbetet rekommenderar ett tidigt samråd med Länsstyrelsen angående förekomster av fornlämningar och annan kulturmiljö inom exploateringsområdet samt om behov finns av utredning enligt 2 kap. 11 § Kulturmiljölagen (KML). Eventuella fornlämningar, kulturmiljö eller riksintressen för kulturmiljövården samt världsarv redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) i samband med att natur- och kulturmiljön som helhet beskrivs och bedöms.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkten. Projektet håller regelbundna möten med länsstyrelsen.

3.2.6.5 Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har inkommit med yttrande där de skriver att de i dagsläget inte har några anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för informationen.

3.2.6.6 Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB har inkommit med yttrande där de skriver att de inte har några elnätanläggningar i området för rubricerat ärende och inte har något att erinra.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för informationen.

3.2.6.7 SJ AB

SJ har i yttrande angett några generella grundläggande önskemål om standarden för Norrbottenbanan i sin helhet och en specifik synpunkt på delen Skellefteå-länsgränsen Västerbotten/Norrbotten:

1. Banans geometri och anläggningsdelar måste medge en största hastighet på 250 km/h för fordon kat B på samtliga delar av banan utom avsnitten närmast stationerna i Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå.
2. Banans sträckning får inte omöjliggöra en utbyggnad till dubbelspår i sin helhet och markreservat för detta behöver säkras i samband med valet av sträckning. Linjen kommer redan från start att ha ett mycket högt kapacitetsutnyttjande om all godstrafik från Stambanan genom Övre Norrland flyttas över till de kustnära bandelarna. Omfattande blandad trafik med STH 250 km/h på ett enkelspår kommer att bli störningskänsligt och mötestidsmarginalerna blir längre och därmed blir linjekapaciteten lägre. Dubbelspår blir ofrånkomligt om trafiken skall kunna öka i någon större omfattning i framtiden.
3. Stationer där resandetåg gör uppehåll måste utrustas med två av varandra oberoende plattformslägen som möjliggör tågmöte på platsen. Således behöver Byske förses med åtminstone ett kort mötesspår och två plattformar. Erfarenheterna från sträckan Gävle-Umeå visar tydligt att närvaron av stationer med endast en plattform ger stora begränsningar såväl i planeringsläge som i operativt läge och försvårar påtagligt återställningsmöjligheterna vid störningar i trafiken.

Trafikverket svarar:

1. *En projekteringsförutsättning för sträckan är att största tillåtna hastighet, STH 250, ska klaras för samtliga ERTMS-kategorier. STH kan behöva vara lägre på specifika delar av banan om det är motiverat av ekonomiska, genomförande, geografiska eller andra skäl. Inget av alternativen klarar detta krav ut ur Skellefteå tätort.*
2. *För närvarande ser vi över behovet av dubbelspår/dubbelspårssträckor med hänsyn till det ökade trafikeringsbehov som är identifierat i våra trafikprognoser. Blandtrafik är, precis som ni beskriver det, kapacitetskrävande. Trafikverket får däremot inte ta mer mark i anspråk än vad anläggningen kräver. Vi kan inte heller lägga reservat för ett*

eventuellt kommande behov. Däremot kan vi förbereda/underlätta för eventuella kommande dubbelspårssträckor redan i planeringsskedet så att dessa inte blir svåra och/eller kostsamma att genomföra.

3. *En regionalstågsstation ska byggas i Byske. Regionalstågsstationen utformas med en mittplattform med spår på båda sidor.*

3.2.6.8 SMHI

SMHI inkommit med ett yttrande där de framför följande:

1. Hydrogeologi: Passager över vattendragen bör utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas. I de fall våtmarksområden påverkas av den planerade järnvägssträckningen bör åtgärder vidtas för att tillrinning och avvattnings av våtmarksområden inte ska störas.
2. Extrem nederbörd: Det är viktigt att utreda vilka konsekvenser extrem nederbörd får för tågtunneln. Tunneln bör konstrueras så att stora mängder regnvatten inte tränger in i den och orsakar översvämning. Hänsyn bör även tas till extrem nederbörd och översvämningar i framtida klimat.
3. Klimatpåverkan: Transporter till och från verksamhetsområdet samt arbetsmaskiner på området genererar utsläpp som har klimatpåverkan. SMHI ser gärna en plan för hur påverkan på klimatet kan minska genom minskade utsläpp av växthusgaser. Detta skulle kunna ske genom till exempel elektrifiering av fordon och arbetsmaskiner, användning av mer hållbara bränslen eller genom att effektivisera transporterna så att antal transporter kan minska.

Trafikverket svarar:

1. *Trafikverket tar med sig synpunkten i fortsatt projektering efter linjeval.*
2. *Trafikverket tar med sig synpunkten i fortsatt projektering efter linjeval. För att hantera klimatförändringar tas förändrade nederbördsförhållanden i beaktning vid dimensionering av järnvägens anläggning.*
3. *Miljöpåverkan kan minskas bland annat genom att ha en effektiv masshantering i konstruktionsskedet. Trafikverket arbetar med att effektivisera vår masshantering.*

Trafikverket ställer redan idag klimatkrav i form av att en viss andel förnyelsebart drivmedel ska användas inom entreprenaden. Arbetsmaskinerna ska drivas med miljöklassade drivmedel och miljövänliga oljor.

Norrbottenbanan är ett av två projekt av regeringen utpekade innovationsprojekt i Nationell plan för transportinfrastrukturen. Uppdraget är att driva på utvecklingen mot ett minskat klimatavtryck i byggskedet genom att genomföra systemdemonstration gällande

automatisering, digitalisering och elektrifiering. Norrbottenbanan arbetar med en åtgärdsplan som beskriver hur man avser att arbeta med att genomföra pilot- och demoprojekt samt främja innovation och nyttjande av klimatsmart teknik i planeringen och byggande. Arbetet pågår med åtgärdsplanen för att sedan söka finansieringen för dessa pilot- och demoprojekt.

3.2.6.9 Sametinget

Sametinget har inkommit med ett yttrande där de framför följande.

1. Sametinget frågar om man i tabell 6 under riksintressen menar uppsamlingsområde i stället för "...fångstområde i Skellefteå skärgård...".
2. Sametinget framför synpunkter på MKB:n till järnvägsutredningen som järnvägsplanen bygger på. De lyfter att det är märkligt att man i "PM studerade men bortvalda alternativ-Bilaga 1 metodik för korridorgenerering i förstudieskedet, kartor" i områden av betydelse för urval av utredningskorridor, på kartan, inte har med riksintressen för rennärings eftersom andra riksintressen ligger i kartorna och önskar en förklaring till det. Sametinget lyfter även att i MKB:n inte beskrivs att järnvägsanläggningens behov av bergmaterial av tillräckligt god kvalitet troligen kommer att innebära att nya täkter inom regionen kommer att startas vilket leder till intrång i renskötselrätten och inte bara i rennäringsintressen.
3. Vidare framför Sametinget att Norrbottenbanan blir en ny barriär i för renskötseln och förstärker den barriär som väg E4 utgör. Det krävs kunskap om området och hur det nyttjas, den kunskapen besitter samebyarna. Det är därför viktigt att samebyarna involveras och är delaktig i planering och utformning och vilken linjesträckning i utredningsområdet som ska väljas. Ett järnvägsprojekt pågår under en längre tid och berörda samebyars ställningstaganden kan förändras över tid utifrån andra kumulativa effekter och klimatförändringar.
4. Enligt 3 kap. 5 §, första stycket miljöbalken ska mark- och vattenområden som har betydelse för renskötseln skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra näringens bedrivande. Enligt andra stycket ska områden av riksintresse för renskötseln skyddas mot sådana åtgärder. Områdena karaktäriseras ofta som flyttvägar, svåra passager, kalvningsområden och rastbeten. Riksintresse rennärings ska ses i ett landskapsperspektiv eftersom det handlar om ett skydd för områden med olika ändamål som måste hänga ihop för att helheten ska fungera. Rennärings är en förutsättning för den samiska kulturen och riksintresseskyddet för rennärings tillkom p.g.a. rennärings svårigheter att hävda sig mot starka exploateringsintressen. Staten har en skyldighet att tillförsäkra att renskötseln ska kunna fortsätta existera och då är markerna av den största betydelse. Vid bedömningen av ett riksintresse är ett områdes funktion viktig, eftersom funktionaliteten och sambandet mellan områden är avgörande för renskötseln. Bedömningen ska göras utifrån kumulativa effekter av övrig markanvändning inom området.

5. Verksamhetsutövaren ska ha dialog direkt med berörd sameby om planerad exploatering. Sametinget anser att vissa normer ska följas för att det ska anses att samebyn deltagit effektivt. Detta innebär att:
- Samråd ska ske i ett tidigt skede.
 - Berörd sameby ska få så mycket information om åtgärden att de kan fatta ett informerat beslut om projektet och om de så önskar lämna sitt ”fritt och informerade samtycke”.
 - Berörd sameby ska ges möjlighet till ett effektivt deltagande och ett faktiskt inflytande. För att nå ett effektivt deltagande avses; tidsaspekten, ekonomiska resurser och att inga andra faktorer redan låst förutsättningarna.
6. För att Sametinget ska kunna ta ställning behöver bolaget göra en MKB för den berörda samebyns renskötsel. Enligt miljöbalken ska verksamhetsutövaren beskriva, identifiera och bedöma de miljöeffekter som verksamheten kan antas medföra. Det är viktigt att berörda samebyar kommer in i ett tidigt skede i arbetet med att ta fram en MKB för att kunna förmedla sina kunskaper och syn på den planerade verksamheten. För att förstå markens betydelse för renskötseln i området krävs information och kunskaper om hur samebyarna bedrivit, bedriver och avser att bedriva sin renskötsel och hur områdets funktion, både på lång och kort sikt, inverkar på samebyns renskötsel som helhet. Markanvändningen har betydelse för det samiska folket att vidmakthålla sin kultur. Sametinget rekommenderar en vägledning för hur samisk markanvändning ska integreras i MKB-processen: <https://www.sametinget.se/26843>

I en MKB ska bland annat följande beskrivas:

- Hur, när och var renskötsel bedrivs i det aktuella området
- Vilken funktion området har för rennäringen
- Samlad bedömning av vilka konsekvenser som kan uppstå för renskötseln inom berörd sameby samt påverkan på samebyns funktionella samband
- Kumulativa, permanenta, tillfälliga, sociala och kulturella effekter
- Redogöra för berörda riksintressen
- Redovisa förebyggande och skadelindrande åtgärder som vidtas för att minimera störningar på rennäringen
- Redovisa aktuell samt förutsägbar intrångsbild för berörd sameby
- Eventuell påverkan på angränsande samebyar
- Redovisa vad som framkommit i samrådet med berörd sameby

Sametinget rekommenderar att Akwé: kon-riktlinjerna ska tillämpas för att förebygga och mildra negativ påverkan på den samiska kulturen samt för att bidra till att uppnå respekt för traditionell kunskap och sedvanebruk som är

fastställda i artikel 8j och 10c i Konventionen om biologisk mångfald, CBD. Riktlinjer är avsedda att ge vägledning för parter och regeringar i införlivandet av kulturella, miljömässiga och sociala hänsynstagande av urfolk i nya och befintliga processer för konsekvensbeskrivningar.

Trafikverket svarar:

1. *Det är ett skrivfel i tabell 6 i samrådsfoldern. Riksintresse enligt miljöbalken 3 kapitel 5 § omfattar: Mark- och vattenområden som har betydelse för rennärings- eller yrkesfisket eller för vattenbruk. Det som står om fångstområde i Skellefteå skärgård berör yrkesfisket. Detta justeras i nästa skede, samrådshandling.*
2. *Angående PM Studerade men bortvalda alternativ – Detta är ett underlag från förstudien som togs fram 2003 och som sedan var en bilaga till järnvägsutredningen som togs fram 2006-2011. Det ser ut att ha blivit ett fel i den handlingen och vi beklagar detta. I utställningshandlingen för Järnvägsutredningen (JU120 och JU130) och den tillhörande MKB för både JU120 och JU130 finns däremot riksintresset och konsekvenserna beskrivna för respektive sameby.*

Angående MKB s 83 6.19 Övriga kumulativa och indirekta miljökonsekvenser. Trafikverket kan inte se att detta kommer från MKB för Utställningshandlingen för JU120 eller JU130.

3. *Trafikverket tar med sig synpunkten i fortsatt projektering efter linjeval. Trafikverket har under hösten 2024 påbörjat konsultationen med berörda samebyar och träffat 3 av samebyarna på sträckan (Mausjaur, Svaipa och Semisjaur-Njarg). Tyvärr har konsultation med Västra Kikkejaur inte kunnat utföras då de inte ännu haft möjlighet att träffa oss.*

Löpande samråd kommer att hållas med alla intressenter under hela planprocessen.

De behov och möjligheter till passager som samebyarna i konsultationen lyft har Trafikverket haft med i det initiala arbetet med att ta fram alternativa utredningslinjer och i samband med värdering av linjealternativ. Trafikverket har efter det inledande arbetet sett möjlighet att anlägga både över- och underpassager längs med samtliga utredningslinjer. Efter att en linje för Norrbotniabanan valts kommer vi gå vidare med arbetet med de möjliga passagerna för rennärings- och yrkesfisket. Vi kommer också titta på hur passager av Norrbotniabanan kan samordnas med passager av E4:an.

Trafikverket planerar att träffa respektive sameby hösten/vinter 2025 och diskutera prioritering och utformning av passager av Norrbotniabanan.

4. *Området för lokaliseringsutredningen berör ett flertal olika riksintressen enligt miljöbalkens 3 kapitel. Anpassningar till samt avvägningar mellan dessa ingår i den planprocess som leder fram till val av linje samt utformning av färdig anläggning.*

5. *Löpande samråd ingår i planprocessen och kommer att hållas med alla intressenter under hela arbetets gång.*
6. *Trafikverket tackar för informationen om de riktlinjer som finns gällande kulturellt, miljömässigt och socialt hänsynstagande av urfolk. Trafikverket kommer ta vägledning av dem i den fortsatta planeringsprocessen.*

Trafikverket höll 2025-03-27 en inledande konsultation med Sametinget där Trafikverket informerade om projektet och var i järnvägsplaneprocessen projektet befinner sig. Sametinget framförde att de gärna deltar i tidiga skeden och i arbete med miljöbedömning och utforma planförslag. När man kommer längre in i processen och det blir mer detaljfrågor så är samebyarna den bästa samtalsparten. Trafikverket kommer ta fram en plan/förslag till Sametinget på hur den fortsatta konsultationen/ processen kan se ut.

3.2.6.10 Strålsäkerhetsmyndigheten, SSM

I inkommet yttrande framför Strålsäkerhetsmyndigheten att de ser positivt på redovisning av magnetfältsnivåer i miljökonsekvensbeskrivning för närliggande bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt och där magnetfältsnivån kan förväntas bli förhöjd på grund av kraftledning.

I sitt yttrande framför de information om att det är miljöbalken som ska beaktas då bedömning görs om olika alternativ eller behov av exponeringsbegränsade åtgärder. Folkhälsomyndigheten är tillsynsvägledande när det gäller miljöbalken eftersom i det här fallet avser miljöfarlig verksamhet som inte omfattas av tillståndsplikt enligt strålskyddslagen.

Den elektromagnetiska strålmiljön kan påverkas kring järnvägsnät. Elektriska fält skärmas bra av vegetation och byggnadsmaterial och därför orsakar inte yttre källor några betydande sådana fält inomhus. Magnetfält avskärmas däremot inte på samma sätt och därför kan yttre källor signifikant höja magnetfältsnivån inomhus.

Strålsäkerhetsmyndighetens allmänna råd (SSMFS 2008:18) om begränsning av allmänhetens exponering för elektromagnetiska fält anger referensvärden för elektromagnetiska fält. Referensvärdet för magnetfält för den systemfrekvens som används i Sverige för järnvägsnätet, 16,7 Hz, är 300 mikrottesla (μT). Referensvärdena är satta för att med marginal skydda mot alla säkerställda hälsorisker, i det här fallet nerv- och muskelpåverkan.

Det finns en misstanke om förhöjd risk för barnleukemi för barn som exponeras varaktigt för lågfrekventa magnetfält. Bakgrunden är att epidemiologiska studier observerat en genomsnittlig fördubblad incidens för barnleukemi för grupper som exponerats för 0,4 μT eller högre i medelvärde jämfört med de som exponerats för 0,1 μT eller lägre. Det observerade sambandet gäller för barn som har varit exponerade för magnetfält med frekvenserna 50 eller 60 Hz. Sambandet är dock för

svagt för att med säkerhet påvisa ett orsakssamband. Det har inte heller gått att finna något robust stöd från djur- eller cellstudier för ett samband. WHO:s (World Health Organization) cancerforskningsgrupp IARC (International Agency for Research on Cancer) har därför klassat lågfrekventa magnetfält som möjligen cancerframkallande (klass 2B), vilket är den lägsta misstankegraden.

SSM bedömer utifrån egna mätningar att ungefär hälften av landets bostäder förväntas ha magnetfält som i årsmedelvärde understiger 0,05 μT och ungefär 95 % av landets bostäder förväntas ha magnetfält som i årsmedelvärde understiger 0,2 μT .

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för informationen.

3.2.6.11 Bergsstaten

Bergsstaten har inkommit med ett yttrande där de i karta pekar ut områden där det i dagsläget finns gällande tillstånd enligt minerallagen (1991:45). Bergsstaten ber Trafikverket återkomma om mer information om tillstånd och dess placeringar önskas.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för informationen.

3.2.6.12 Myndigheter som avstår från att yttra sig i samrådet

Följande övriga myndigheter har inkommit med yttrande där de avstår från att yttra sig:

Folkhälsomyndigheten

Statens fastighetsverk, SFV

Statens geologiska undersökning, SGU

Havs- och vattenmyndigheten

Statens energimyndighet

Jordbruksverket

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB

Statens geotekniska institut, SGI

Piteå kommun

3.3 Konsultationsordningen

Parallellt med järnvägsplanen har Trafikverket, Sametinget, Svenska samernas riksförbund (SSR) och berörda samebyar påbörjat konsultation enligt lag (2022:66) om konsultation i frågor som rör det samiska folket (konsultationsordningen).

Trafikverket har under hösten 2024 startat konsultation med tre av fyra berörda samebyar, Mausjaur skogssameby, Svaipa fjällsameby och Semisjaur-Njarg fjällsameby. Trafikverket har varit i kontakt med och erbjudit Västra Kikkejaure skogssameby konsultation men i detta skede har ett sådant inte kunnat genomföras.

Under augusti 2025 genomfördes separata konsultationsmöten med Mausjaur skogssameby, Svaipa fjällsameby, Semisjaur-Njarg fjällsameby och med Västra Kikkejaure skogssameby.

På mötet med Mausjaur skogssameby den 14 augusti 2025 beslutades det att avsluta konsultationen och föra vidare dialoger vid samråd. Under mötet beslutade om att avsluta konsultationen och föra vidare dialoger vid samråd. Motiv till avslutad konsultation är att Mausjaur har en naturlig passage i och med tunneln och inte behöver konsultera andra passager och att diskussionspunkter gällande byggtid, etableringsytor och vägdragningar kan göras under vanligt samråd. Mausjaur framhåller att även om det är en bra lösning för samebyn kommer mark ändå försvinna. Parterna kommer ha en fortsatt dialog som kommer intensifieras när byggskelede närmar sig.

Trafikverket kommer att kalla till fler konsultationsmöten med samebyarna som fortsatt önskar konsultation under framtagandet av planförslag.

På konsultationsmötena med samebyarna har Trafikverket informerat om Norrbottenabanan och samebyarna fått möjlighet att beskriva hur de bedriver rennäring i området och var de ser att behov av passager. Diskussioner har förts kring påverkan på rennäringen under byggtiden.

Trafikverket har påbörjat konsultationen med Sametinget med ett möte i mars 2025 för den norra sträckan av Norrbottenabanan, utfart Skellefteå – Luleå och kommer kalla Sametinget till fler möten.

Svenska Samernas Riksförbund, SSR, har tackat ja till konsultation men denna har ännu inte påbörjats.

3.4 Samråd vid utformning av planförslaget

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4, Luleå

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)