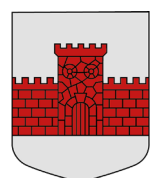


Antagandehandling  
2022-09-30  
Diarienummer KS2020-118

# Granskningsutlåtande

Detaljplan infrastrukturområde Svartbyn

Samhällsbyggnadsförvaltningen  
Fysisk planering  
fysplan@boden.se



**BODENS  
KOMMUN**





## Granskningsutlåtande

Samhällsbyggnadsförvaltningen, Fysisk planering, har av kommunstyrelsens ordförande 2020-01-23 fått i uppdrag att upprätta detaljplan för aktuellt planområde.

Detaljplanen omfattar cirka 103 hektar och består till största del av skogsmark och till viss del av jordbruksmark. Syftet med aktuell detaljplan är att möjliggöra för en ny infrastrukturkorridor från trafikplats Södra Svartbyn till det planerade verksamhetsområdet i Svartbyn, Boden Industrial Park. Planen ska även säkerställa allmänhetens tillgång till friluftsområdet Gruvberget. Markanvändningarna inom planområdet möjliggör i huvudsak för ny järnväg för industrispår, väg och industri.

Detaljplanen har handlagts enligt reglerna för utökat förfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900).

### Samråd

Samhällsbyggnadsförvaltningen, Fysisk planering, har upprättat detaljplanen med tillhörande handlingar och översänt den på remiss till statliga och kommunala myndigheter samt till berörda sakägare under tiden 2022-02-28 t.o.m. 2022-03-31. Samrådshandlingarna har även funnits tillgängliga på Samhällsbyggnadsförvaltningen, Stadsbiblioteket, Boden Business Park samt på kommunens hemsida. Kungörelse har införts i Norrbottens Kuriren samt Norrländska Socialdemokraten 2022-02-28.


Under tiden för samråd inkom 56 skrivelser:


### **Skrivelser utan invändningar eller för information har inkommit från:**

- Svenska kraftnät, 2022-03-22
- Bodens Energi Nät AB, 2022-03-31
- Luftfartsverket, 2022-03-02

### **Skrivelser med synpunkter och/eller frågor har inkommit från:**

- Länsstyrelsen, 2022-03-31
- Lantmäteriet, 2022-03-31

- 
- Trafikverket, 2022-03-29
  - Samtinget, 2022-03-29
  - Försvarmakten, 2022-03-29
  - Svartby Byamäns Samfällighetsförening, 2022-02-23
  - Boden Skoterförening, 2022-03-25
  - Skanova/Telia company AB, 2022-03-15
  - Vattenfall Eldistribution AB, 2022-03-25
  - Boende Fyragårdshöjden, 2022-03-27
  - Namnlista närboende, 2022-03-27
  - Häst och hästgårdsägare Norra Svartbyn, 2022-03-29
  - Boende Läkarvägen, 2022-03-31
  - Privatperson 1, 2022-03-05
  - Privatperson 2, 2022-03-06
  - Privatperson 3, 2022-03-12
  - Privatperson 4, 2022-03-13
  - Privatperson 5, 2022-03-22
  - Privatperson 6, 2022-03-26
  - Privatperson 7, 2022-03-25
  - Privatperson 8, 2022-03-26
  - Privatperson 9, 2022-03-27
  - Privatperson 10, 2022-03-28
  - Privatperson 11, 2022-03-28
  - Privatperson 12, 2022-03-29
  - Privatperson 13, 2022-03-29
  - Privatperson 14, 2022-03-29
  - Privatperson 15, 2022-03-29
  - Privatperson 16, 2022-03-29
  - Privatperson 17, 2022-03-30
  - Privatperson 18, 2022-03-30
  - Privatper22son 19, 2022-03-30
  - Privatperson 20, 2022-03-30
  - Privatperson 21, 2022-03-30
  - Privatperson 22, 2022-03-30
  - Privatperson 23, 2022-03-30
  - Privatperson 24, 2022-03-30
  - Privatperson 25, 2022-03-31
  - Privatperson 26, 2022-03-31
  - Privatperson 27, 2022-03-31


- 
- Privatperson 28, 2022-03-31
  - Privatperson 29, 2022-03-31
  - Privatperson 30, 2022-03-31
  - Privatperson 31, 2022-03-31
  - Privatperson 32, 2022-03-31
  - Privatperson 33, 2022-03-31
  - Privatperson 34, 2022-03-31
  - Privatperson 35, 2022-03-31
  - Privatperson 36, 2022-03-31
  - Privatperson 37, 2022-03-31
  - Privatperson 38, 2022-03-31
  - Privatperson 39, 2022-03-31
  - Privatperson 40, 2022-05-23

De synpunkter som kom in under samrådet redovisas i en samrådsredogörelse, daterad 2022-06-30. Detaljplanen bearbetades till granskningskedet med utgångspunkt från dessa. Synpunkter från samrådet som ej blivit tillgodosedda redovisas nedan.

- Annan lokalisering av planområde
- Kompensation för värdeminskning

Utöver utveckling/justering av textavsnitt i planbeskrivningen gjordes, inför granskningen, följande justering i plankartan:

- Kvartersmark för järnväg [T<sub>1</sub>] längs stambanan har utökats för att inrymma markreservat för luftledning [I<sub>2</sub>].
- Plankartan kompletteras med den generella bestämmelsen att ”Skyltar, ljusanordningar och dylikt får inte placeras högre än 25 meter från marknivå. Gäller både fristående skyltar och på fasad. De får inte placeras på tak. Belysning ska vara riktad neråt. Hindersljus undantas från bestämmelsen”
- Plankartan kompletteras med bestämmelse om dagvattenhantering [dagvattenhantering<sub>1</sub>] inom naturmark.
- Plankartan kompletteras med ändrad lovplikt där bygglov inte krävs för byggnader utan personalutrymme upp till 300 kvadratmeterbyggnadsarea per byggnad med en byggnadshöjd på maximalt 25 meter. Bestämmelsen gäller under genomförandetiden.

- 
- Planområdets avgränsning har anpassats efter Trafikverkets vägplan och järnvägsfastighet.

Samrådsredogörelsen redovisas i sin helhet nedan.

## Myndigheter

### Länsstyrelsen, 2021-12-01

#### Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen kan utifrån samrådsunderlaget inte utesluta att detaljplanens genomförande medför risk för människors hälsa och säkerhet vad gäller påverkan av buller och/eller vibrationer. Planhandlingarna behöver kompletteras med beskrivning och bedömning gällande planens påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten samt naturmiljö och arter. Länsstyrelsen efterfrågar nedanstående planeringsunderlag som har betydelse för bedömning av planförslaget:

- Artskyddsutredning
- Bullerutredning
- Vibrationsutredning

Länsstyrelsens synpunkter på planförslaget framgår nedan.


#### Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör människors hälsa och säkerhet samt miljö kvalitetsnormer för vatten behöver tillgodoses på ett tillfredställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande av detaljplanen inte skall prövas av Länsstyrelsen.

#### *Riksintresse*

Planområdet ligger inom riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § miljöbalken (MB), *påverkansområde stoppområde för höga objekt, område med särskilt behov av hindersfrihet, påverkansområde väderradar* samt inom *MSA-område*. Planområdet ansluter till riksintresse för kommunikationer (3 kap. 8 § MB).

Länsstyrelsen har tagit del av Försvarmaktens yttrande över planförslaget (daterat 2022-03-28, beteckning FM2022-7676:5). Av yttrandet framgår att Försvarmakten bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning inte riskerar att medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del.



Planhandlingarna behöver dock kompletteras vad gäller berörda påverkansområden för riksintresse totalförsvarets militära del.

*Kommunens kommentar: Granskningshandlingen kompletteras enligt synpunkt.*

## **Hälsa och säkerhet, risk för olyckor**

### Transport av farligt gods

I Länsstyrelsens riktlinjer för transport av farligt gods, *Riktlinjer för fysisk planering Skyddsavstånd till transportleder för farligt gods i Norrbottens och Västerbottens län*, framgår de förutsättningar som krävs för att riktlinjerna ska vara tillämpbara. Riktlinjerna är huvudsakligen framtagna för planering av bebyggelse eller annan markanvändning intill *en* transportled för farligt gods. Dock framgår av riktlinjerna, avsnitt 4.1 Tillämpningsområde, att riktlinjerna är tillämpbara med vissa undantag även i andra fall, till exempel när den tilltänkta markanvändningen ligger inom gränserna för rekommenderade skyddsavstånd till fler än en transportled för farligt gods. Utifrån planhandlingarna bedömer Länsstyrelsen att riktlinjerna är tillämpbara i detta fall.


Av planhandlingarna framgår att avståndet mellan befintlig bostadsbebyggelse och väg är ca 40 meter och avståndet till järnväg är ca 50 meter. Länsstyrelsen bedömer att frågor om transport av farligt gods har omhändertagits i planhandlingarna på ett tillfredställande sätt.

*Kommunens kommentar: Kommunen noterar synpunkten.*

### Buller

Av planhandlingarna framgår att en bullerutredning med ljudutbredningskartor för väg- och järnväg tagits fram under planarbetet. För att Länsstyrelsen skall kunna bedöma huruvida detaljplanens genomförande innebär risk för människors hälsa och säkerhet behöver Länsstyrelsen få ta del av genomförd bullerutredning.

Av planhandlingarna framkommer att ett genomförande av planen kommer att ge upphov till bullernivåer som överskrider gällande riktvärden för del av befintligt bostadsområde. Av planhandlingarna framgår även att bostadskvarter som idag inte har någon bullerpåverkan från befintlig infrastruktur kommer att påverkas av buller från planerad väg och järnväg. För att öka tydligheten vad gäller bullerpåverkan behöver planbeskrivningen även redovisa ljudutbredningskartan för maximal ljudnivå (prognosår 2040) som återfinns i miljökonsekvensbeskrivningen s. 42.



Vad gäller de åtgärder för buller som planeras på naturmarken (SKYDD1) bör, förutom bullerskydd, även skydd mot olägenheter i form av visuella störningar såsom ljus beaktas. Planhandlingarna behöver kompletteras med en tydligare redovisning av de skyddsåtgärder som planeras för buller.

Av planbeskrivningen framgår att samordning och dialog om skyddsåtgärder sker med Trafikverket som är huvudman för stambanan. I planbeskrivningen behöver det tydliggöras vem som ansvarar för att skyddsåtgärderna genomförs, samt vem som skall bekosta de skyddsåtgärder som planeras på naturmarken inom planområdet mot befintlig bostadsbebyggelse i enlighet med 5 kap. 13 § PBL. Planerade skyddsåtgärder för buller är en förutsättning för att detaljplanens genomförande inte medför risk för människors hälsa och säkerhet.

*Kommunens kommentar: Granskningshandlingen kompletteras med genomförd bullerutredning. Planbeskrivningen kompletteras med bullerkartor från utredningen och information om vem som bekostar och ansvarar för att genomföra beskrivna skyddsåtgärder.*


*För att minska omgivningspåverkan från belysning har detaljplanen kompletterats med en generell bestämmelse om att ”Skyltar, ljusanordningar och dylikt får inte placeras högre än 25 meter från marknivå. Gäller både fristående skyltar och på fasad. De får inte placeras på tak. Belysning ska vara riktad neråt. Hindersljus undantas från bestämmelsen”. Med hindersljus avses lågfrekvent flyghindersbelysning på höga byggnadsdelar.*

### Vibrationer

Av planhandlingarna framgår att närliggande bostadsområde kommer att påverkas av trafikvibrationer från tillkommande väg och järnväg. Kommunen har tagit fram en vibrationsberäkning som bland annat anger att påverkan av vibrationer beror på järnvägens och vägens utformningar. Länsstyrelsen önskar ta del av genomförd vibrationsutredning för att kunna bedöma påverkan på hälsa och säkerhet vad gäller vibrationer.

*Kommunens kommentar: En översiktlig vibrationsutredning redovisas i rapport Samordnad infrastruktur. Det pågår en mätning av befintliga vibrationsnivåer på ett antal berörda fastigheter för att kunna jämföras mot den faktiska skillnaden vid ett anläggande av infrastrukturkorridoren. Mätningen kommer att pågå under en längre*





*tid och följas upp löpande. Mätningen ska bland annat ligga till grund för eventuella miljöskador på de fastigheter som bedöms kunna bli påverkade.*

*Ersättningsutredningen kommer bland annat att ligga till grund för en framtida bedömning om eventuella miljöskador är inlösningsgrundande eller innebär att åtgärder behöver utföras. Någon vibrationsutredning har därför inte utförts för detaljplanen. Detta förtydligas i planbeskrivningen.*

*Kontinuerlig vibrationsmätning ska även utföras i närområdet i samband med att vibrationsalstrande arbeten påbörjas. Detta för att hela tiden ha en god bild av vibrationsförhållandena och därmed möjlighet att anpassa verksamhet så att aktuella riktvärden ej överskrids. Vibrationsmätning ska utföras i enlighet med SS 460 48 66:2011, Vibration och stöt – Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader och SS 02 52 11, Vibration och stöt - Riktvärden och mätmetod för vibrationer i byggnader orsakade av pålning, spontning, schaktning och packning.*

#### Miljö kvalitetsnormer (MKN)

Enligt 2 kap. 10§ PBL skall MKN följas vid planläggning.

Utifrån planhandlingarna bedömer Länsstyrelsen att plangenomförandes inverkan på halter av särskilda förorenande ämnen och näringsämnen (som utgör fysikalisk-kemisk kvalitetsfaktorer för ekologisk status) beror på hur eventuella förekomster av sur sulfatjord hanteras, samt hur avrinning från hårdgjorda ytor hanteras under plangenomförandet. Eftersom planförslaget inte innehåller någon beskrivning av detta är det inte möjligt för Länsstyrelsen att fullt ut bedöma påverkan i dessa avseenden. Planhandlingarna behöver kompletteras med en beskrivning och bedömning avseende detta.

Länsstyrelsen bedömer att detaljplanens genomförande inte medför försämring av ekologisk status avseende hydromorfologiska kvalitetsfaktorer i vattenförekomsten Svartbyträskbäcken (WA96381270). Detta gäller förutsatt att detaljplanen genomförs enligt nuvarande planbeskrivning och plankarta (planområdets utbredning vid skärningen med Svartbyträskbäcken).

Som framgår av planhandlingarna kan det bli nödvändigt med föroreningsberäkningar för att kunna bedöma påverkan. Det kan också vara avgörande att veta nuvarande halter av näringsämnen och särskilda förorenande ämnen i Svartbyträskbäcken. Det går inte att utesluta att det redan finns en omfattande påverkan på vattenförekomsten då dess avrinningsområde i stor utsträckning omfattas av områden med hög risk att påträffa sura sulfatjordar.

### Kompensationsåtgärder

Även om ekologisk status avseende hydromorfologiska kvalitetsfaktorer för Svartbyträskbäcken inte bedöms försämrats (statusförsämring enligt den sk Weserdomen) så innebär planens genomförande att värdena för parametrarna 'Vattendragets närområde' och 'Svämplanets struktur och funktion i vattendrag' försämrats, vilket medför att möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormen försämrats på sikt. Länsstyrelsen föreslår därför att det i samband med detaljplanens genomförande även utreds om ekologisk status avseende hydromorfologiska kvalitetsfaktorer för Svartbyträskbäcken kan förbättras. Enligt en äldre inventering finns 1 – 2 trummor vid körvägsöverfarter över bäcken, ca 1 km nedströms från planområdet. Dessa trummor skulle kunna inventeras för att bestämma om de utgör vandringshinder och då även kunna bytas/justeras så att vandringsbarheten ökar. Om dessa passager skulle vara passerbara för fisk så skulle ekologisk status avseende 'konnektivitet' kunna förbättras.

### Sävastån

Planhandlingarna omfattar en beskrivning av vattenförekomsten Sävastån (WA23689083). Länsstyrelsen har inte uppfattat att även denna vattenförekomst kan komma att påverkas av detaljplanens genomförande. Kommunen behöver förtydliga i planhandlingarna hur denna vattenförekomst berörs av plangenomförandet.

*Kommunens kommentar: En dagvattenutredning har tagits fram till granskning. Planbeskrivningen och MKB:n kompletteras med bedömning kring påverkan på MKN för berörda vattenförekomster.*


*I utförd dagvattenutredning föreslås en inventering och beräkning av befintliga trummors kapacitet i samband med väg- och järnvägsprojektering.*

Råd enligt 2 kap. PBL

### Naturmiljö

I planbeskrivningen finns inga skyddsåtgärder för påverkan på naturmiljöer eller arter beskrivna. Planbeskrivningen bör kompletteras med de skyddsåtgärder som anges i miljökonsekvensbeskrivningen så att det tydliggörs vilka åtgärder som behöver vidtas för att minska påverkan på naturmiljöer och arter.

I planbeskrivningen behöver kommunen se över de begrepp som används för att beskriva planområdet. På flera ställen beskrivs naturvärdesobjekt eller artförekomster inom inventeringsområdet. Inventeringsområdet är olika för respektive inventering och det är inte samma avgränsning som planområdet. Det kan absolut vara värdefullt



att veta vad som finns utanför planområdesgränsen men det behöver vara tydligare i planbeskrivningen vilket område som beskrivs. Två exempel på detta är:

- På s. 18 i planbeskrivningen anges att det inom inventeringsområdet finns två diken som omfattas av generellt biotopskydd, på s. 46 anges att detaljplanen påverkar ett dike som omfattas av generellt biotopskydd. Innebär detta att det ena diket som beskrivs på s. 18 ligger inom inventeringsområdet men utanför planområdet och därför inte berörs av detaljplanens genomförande? Kommunen behöver tydliggöra hur många diken som omfattas av generellt biotopskydd, samt ange om dispens från biotopskyddet kommer att sökas.


- I beskrivningen om förekomst av fladdermöss (s. 20 i planbeskrivningen) anges att det inte finns något som tyder på förekomst av fladdermuskolonier i inventeringsområdet. Samma mening återfinns i miljökonsekvensbeskrivningen, dock anges där infrastrukturområdet. Inga fladdermusinventeringar har genomförts inom aktuellt planområde så en slutsats gällande inventeringsområdet säger i det här fallet ingenting om planområdet.

I planbeskrivningen framkommer att majoriteten av identifierade naturvärdesobjekt ligger inom nyckelbiotopen på Gruvbergets norra sluttning, samt att nyckelbiotopen ligger inom mark som regleras som naturmark på plankartan. Kommunen beskriver även översiktligt naturvärdesobjekt med värden kopplade till våtmarksmiljöer. Länsstyrelsen anser att planhandlingarna behöver kompletteras med uppgifter om var naturvärdesobjekten är belägna samt en bedömning huruvida dessa kommer att påverkas av detaljplanens genomförande. Vad gäller bedömning av påverkan på nyckelbiotopen anser Länsstyrelsen att kommunen bör samråda planförslaget med Skogsstyrelsen.

Av planhandlingarna framgår att det finns en kalkkälla på Gruvbergets norra sluttning. Om kalkkällan berörs av detaljplanens genomförande behöver det framgå på vilket sätt den berörs samt om skyddsåtgärder planeras.

En möjlig konsekvens för naturmiljöerna inom planområdet är att hydrologin kan komma att förändras vid genomförande av detaljplanen. Kommunen uppger i planhandlingarna att nyckelbiotopen är känslig i detta avseende. Kommunen behöver beskriva om andra naturvärdesobjekt eller naturvårdsarter kan komma att påverkas av förändrad hydrologi, samt vilka åtgärder som planeras för att minimera påverkan.

*Kommunens kommentar: Planbeskrivning ses över vad gäller formuleringar och förtydligande avseende naturmiljö. Planbeskrivningen kompletteras även med information om naturvärdesobjekt, skyddsåtgärder, fladdermusinventering och bedömning av generellt biotopskydd.*



*En dagvattenutredning har tagits fram till granskning. Planbeskrivningen och MKB:n kompletteras med bedömning kring eventuell påverkan på hydrologin i området.*

*Skogsstyrelsen ingår i samrådskretsen för detaljplanen och har möjlighet att inkomma med synpunkter.*

#### Artskydd

Av planhandlingarna framgår att en artskyddsutredning tagits fram som underlag för planarbetet. Länsstyrelsen vill ta del av genomförd utredning.

Nedanstående synpunkter gällande artskydd baseras på den information som framkommer i miljökonsekvensbeskrivning och planbeskrivning. Av dessa handlingar framgår dock inte om planerade åtgärder är förenliga med artskyddet gällande vissa arter. Länsstyrelsen anser därför att kommunen behöver ansöka om dispens.

#### Grod- och kräldjur

Av planhandlingarna framkommer att det inte har genomförts någon riktad inventering av grod- och kräldjur. Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår dock att det är sannolikt att arterna finns inom området och att detaljplanens genomförande kan innebära att enstaka individer dels kan dödas eller skadas, dels innebära habitatförlust.

Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår även att planerade åtgärder inom planområdet innebär att den kontinuerliga ekologiska funktionen för grod- och kräldjur inte kan upprätthållas i området.

Åkergroda är upptagen i EU:s art- och habitatdirektiv och omfattas därför av 4 § artskyddsförordningen. I enlighet med 4 § 4 punkten artskyddsförordningen är även artens livsmiljöer skyddade. Av planhandlingarna framgår inte huruvida kommunen avser ansöka om dispens från artskyddet. Det saknas även en motivering om att dispens inte krävs. Mot bakgrund av planhandlingarna bedömer Länsstyrelsen att dispens från 14 § artskyddsförordningen krävs för påverkan på åkergroda. Vid ansökan om dispens behöver kommunen redogöra för och motivera utifrån de kriterier som anges i 14 § artskyddsförordningen, dvs varför det inte finns någon annan lämplig lösning, bedömning av påverkan på artens bevarandestatus på populationsnivå samt motivering av vilket särskilt skäl (punkt 3 a-f) som åberopas. Om kommunen inte har för avsikt att ansöka om dispens måste detta motiveras väl och framgå av planhandlingarna.

### Fåglar

Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår de konsekvenser som detaljplanens genomförande kan innebära för fåglar, i form av minskade livsmiljöer och kumulativa effekter tillsammans med det planerade verksamhetsområdet i Svartbyn. Det framgår även att kontinuerlig ekologisk funktion inte kan upprätthållas för vissa arter i området. Kommunen har dock inte redovisat vilka arter, vilket är en brist i underlaget. Planhandlingarna behöver kompletteras med information om detta. Länsstyrelsen kan utifrån planhandlingarna inte avgöra huruvida de åtgärder som planeras inom planområdet är förenliga med artskyddet vad gäller fåglar, och om dispens behöver sökas för de arter där den kontinuerliga ekologiska funktionen påverkas. Det är samma lagstöd som angivits ovan för åkergröda.

I miljökonsekvensbeskrivningens avsnitt om fåglar och groddjur framgår att kommunen bedömer att detaljplanens genomförande inte påverkar arternas bevarandestatus på populationsnivå. Länsstyrelsen vill dock påpeka att den bedömningen ska göras först i prövningen av artskyddsdispens. En av punkterna i 14 § artskyddsförordningen som måste uppfyllas för att dispens ska kunna medges, är att dispensen inte försvårar upprätthållandet av en gynnsam bevarandestatus hos artens bestånd i dess naturliga utbredningsområde.


### Växter

I miljökonsekvensbeskrivningen framgår att förekommande orkidéer inte kommer att påverkas direkt av genomförandet av planen. Dock återfinns fynd av orkidéer inom planområdet inom det markområde som regleras som naturmark. Kommunen behöver tydliggöra hur naturmarken skall nyttjas. Om naturmarken är skyddad från all exploatering, inklusive skogsbruk, stämmer troligen kommunens bedömning om att orkidéerna inte kommer påverkas.

*Kommunens kommentar: En artskyddsutredning har tagits fram för detaljplanen där resultatet redovisas i planbeskrivningen. I artskyddsutredningen bedöms bevarandestatus på berörda arter samt påverkan på livsmiljöernas kontinuerliga ekologiska funktion. I MKB: n redovisas bedömning av påverkan på arter ur ett populationsperspektiv samt naturmiljöer. Konsekvenserna och förslag på skyddsåtgärder sammanfattas i planbeskrivningen.*

### Kulturmiljö och landskapsbild

Genomförda arkeologiska utredningar visar att inga fornlämningar kommer att beröras vid genomförandet av detaljplanen. Av planhandlingarna framgår tydligt vilka utpekade kulturmiljöer och kulturvärden som finns inom planområdet, samt på vilket sätt landskapsbilden präglas av den planerade infrastrukturkorridoren.



Länsstyrelsen anser att planhandlingarna beskriver planområdets kulturvärden och landskapsbild på ett tillfredsställande sätt, likaså redovisas planens konsekvenser för kulturmiljön och landskapsbilden på ett bra sätt. Planhandlingarna redovisar tydligt vilka konsekvenser detaljplanens genomförande kommer att få på hela området/Svartbyns kulturhistoriska värden samt landskapsbild.

Planhandlingarna redovisar även tydligt och tillfredsställande att infrastrukturkorridoren inte kommer att innebära negativ påverkan på viktiga uttryck för riksintresset Boden (BD76).

Det är bra att kommunen anlitat kulturhistorisk kompetens vid framtagande av kulturmiljöanalys som underlag för planarbetet.

*Kommunens kommentar: Kommunen noterar synpunkten.*

#### Landskapsbildskydd


Planområdet omfattas delvis av landskapsbildskydd. För att möjliggöra genomförande av detaljplanen krävs att landskapsbildskyddet inom planområdet upphävs. En begäran om upphävande av delar av landskapsbildskyddet Lövronningen har den 2022-03-17 inkommit till Länsstyrelsen för prövning. Handläggning av ärendet pågår.

Planhandlingarna behöver korrigeras vad gäller befintligt landskapsbildskydd. Av planhandlingarna framgår att delar av landskapsbildskyddet Lövronningen har upphävts av Länsstyrelsen år 2019. Som Länsstyrelsen uppgav i yttrandet över avgränsningssamrådet innebär Länsstyrelsens ställningstagande daterat 2019-02-15 inget formellt upphävande av landskapsbildskyddet.

*Kommunens kommentar: Kommunen noterar synpunkten. Efter samråd har länsstyrelsen fattat beslut om upphävande av landskapsbildskyddet för del som omfattas av planområdet, daterat 2022-06-23. Detta gäller under förutsättning av detaljplanen vinner laga kraft. Planbeskrivningen och MKB:n kompletteras med den informationen.*

#### Rennäring

Planhandlingarna bör kompletteras med en bedömning vad gäller risken för påkörning av ren med anledning av tillkommande infrastrukturkorridor. Om kommunen bedömer att risken finns bör planerade åtgärder för att motverka risken redovisas.



*Kommunens kommentar: Planbeskrivningen kompletteras med bedömning av risk för påkörning av renar och eventuella behov av åtgärder.*

#### Klimatanpassning

Vid planering av passager under vägar för gång- och cykeltrafik behöver dessa utformas så att framtida klimatförändringspåverkat regn eller snösmältvatten inte översvämmer passagerna.

Vad gäller hantering av dagvatten från hårdgjorda ytor och vägbanor skall detta dimensioneras efter branschstandard vad gäller beräkning av ökad nederbörd till följd av klimatförändringar. En sådan formulering behöver tillföras planhandlingarna.


*Kommunens kommentar: En dagvattenutredning har tagits fram till granskning. Planhandlingarna kompletteras med förslag på hantering av dagvatten inom planområdet. Plankartan kompletteras med bestämmelse om dagvattenhantering [dagvattenhantering<sub>1</sub>] inom naturmark.*

#### Gestaltning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder

Länsstyrelsen anser att kommunen bör reglera högsta totalhöjd för tillkommande bebyggelse inom kvartersmarken JK med anledning av berörda påverkansområden för riksintresse för totalförsvaret. Det bör tydliggöras och konsekvensbedömas i planhandlingarna att genomförande av detaljplanen innebär en ändring av markens höjdläge inom delar av planområdet i anslutning till befintlig bostadsbebyggelse. Likaså bör det tydliggöras att befintlig skogsriddå i öster mot bostadsområdet kommer att påverkas av detaljplanens genomförande (på grund av markreservat för allmännyttig luftledning och järnvägsspår). Konsekvenserna av att tillkommande industrispår placeras närmare fastigheterna i öster än befintligt järnvägsspår behöver bedömas och redovisas i planhandlingarna.

Konsekvenserna av att detaljplanen möjliggör bebyggelse och åtgärder i direkt anslutning till naturmark och fasthetsgräns inom kvartersmark JK behöver framgå av planhandlingarna.

*Kommunens kommentar: Till granskning kompletteras planhandlingarna med ytterligare illustrationen och visualiseringar som visar hur ett genomförande av planen kan se ut. Bland annat kommer en illustration från Gideons väg mot Gamla Lulevägen att redovisas.*



*Inom kvartersmark för industri- och kontorsverksamhet som angränsar mot plangräns i väst ligger en 4 meter bred remsa med mark som inte får bebyggas. Mellan angränsande detaljplan för verksamhetsområdet och aktuell detaljplan vill kommunen möjliggöra för etableringar över plangräns. Inom kvartersmark för järnväg har kommunen inte som avsikt att komplettera med någon begränsning mot naturmark och/eller plangräns.*

*Då järnvägen inte är detaljprojekterad är utbredningen i planen tilltagen och kommer inte i sin helhet att nyttjas för anläggningen.*

#### Trafikfrågor

Planhandlingarna behöver tydliggöras vad gäller planerad gång- och cykelväg i väster via tunnel till Gruvberget. Av planhandlingarna är det inte tydligt hur anslutningen mellan gång- och cykeltunnel och Gruvberget är tänkt att lösas för att möjliggöra tillgänglighet till friluftsområdet.

Då gång- och cykelvägen delvis skall fungera som alternativ transportväg till/från planerat verksamhetsområde i Svartbyn är det lämpligt att planhandlingarna redovisar anslutande gång- och cykelvägar inom området samt till/från Bodens centrum, exempelvis via en översiktlig karta.

Planhandlingarna bör illustrera hur planerad väg länkar samman med väg genom verksamhetsområdet och tydliggöra huruvida vägarna möjliggör genomfartstrafik till områden belägna ovanför verksamhetsområdet, till exempel Flarken.

*Kommunens kommentar: Till granskning kompletteras planhandlingarna med ytterligare illustrationen och visualiseringar över infrastrukturen.*

#### Flyghinderanalys

Av samrådsunderlaget framgår inte om en flyghinderanalys genomförts med anledning av att planen möjliggör byggnader med byggnadshöjd över 20 meter. Resultatet av flyghinderanalysen bör framgå av planhandlingarna.

*Kommunens kommentar: Ingen flyghinderanalys har utförts för aktuell plan. Försvarsmakten samt Luftfartsverket har i samrådsyttrandet meddelat att de inte har några synpunkter över planförslaget. Inga ändringar avseende byggnadshöjder har skett till granskning.*



### Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

MKB:s sammanfattande avsnitt bör kompletteras med en redovisning av de åtgärder/skyddsåtgärder som planeras för att minimera påverkan på bedömda miljöaspekter. För att öka tydligheten är det även lämpligt att hänvisning sker till aktuellt avsnitt i MKB:n.

*Kommunens kommentar: MKB:n kompletteras med en sammanställning av föreslagna åtgärder/skyddsåtgärder. De skyddsåtgärder som föreslås i artskyddsutredning och MKB:n redovisas i planbeskrivningen.*

### Övrigt

I planbeskrivningen redovisar kommunen utdrag ur Länsstyrelsens riktlinjer för farligt gods vad gäller rekommenderat skyddsavstånd för väg (tabell 3. s. 40). För att öka tydligheten bör planbeskrivningen kompletteras med en likvärdig redovisning vad gäller järnväg.

Av planhandlingarna framgår att stambanan är utpekad i EU:s TEN-T nätverk. Tilläggas kan att Botniska korridoren inklusive Malmbanan ingår i EU:s övergripande stomnätsskorridor det så kallade Core Network, och då i den så kallade Scandinavian-Mediterranean corridor.

*Kommunens kommentar: Planbeskrivningen kompletteras enligt synpunkterna.*

### **Luftfartsverket, 2022-03-02**


LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen.

*Kommunens kommentar: Kommunen noterar yttrandet.*

### **Lantmäteriet, 2022-03-31**

Lantmäteriet vill påminna om att detaljplanens utbredning inte påverkas av fastighetsgränsens läge. Då det finns fastighetsgränser med osäkert läge anser de att det är lämpligt att så snart som möjligt utreda gränsen och göra en gränshänvisning.

Lantmäteriet upplyser om att gemensamhetsanläggningen Svartbyn ga:8 behöver omprövas och minskning av de upplåtta områdena behöver ske. Enligt anläggningslagen ska ägaren till den mark som blir av med belastning av en ga betala ersättning till de fastigheter som deltar i ga:n om det uppkommer en skada. I planbeskrivningen skulle det kunna tydliggöras vad som menas med förändrat båtudsområde. Det kan även tydliggöras vem som ansvarar för att initiera och bekosta en omprövning av ga:n. Det ser ut som att ga:8 är enda möjligheten för flera



fastigheter att nå allmän väg. Det bör beskrivas hur dessa fastigheter fortsättningsvis kommer till allmän väg.

I planbeskrivningen saknas information om vem som ansöker och bekostar bildande av rättigheter för övriga markreservat inom planområdet. Det bör tydliggöras vem som bekostar bildande av rättighet för allmännyttig trafik samt vem som bekostar bildande av övriga rättigheter. Vilken förmånsfastighet, dit servitut kan kopplas, bör också framgå av planbeskrivningen.

Det behöver klargöras om det är kommunen eller framtida exploatörer som ska ansvara och bekosta ansökan om fastighetsbildning.

Lantmäteriet informerar om att Boverket rekommenderar att byggnadshöjd endast ska regleras i undantagsfall. Boverket förordar i första hand att totalhöjd, nockhöjd eller möjligen takfotshöjd används.

*Kommunens kommentar: Bodens kommun har köpt fastigheterna Svartbyn 8:176, Boden 1:50, delar av Svartbyn 9:18, Svartbyn 8:53 och Svartbyn 9:7. Bodens kommun har köpt dessa fastigheter för att möjliggöra för kommande detaljplan och vissa av nämnda fastigheter är med i den pågående förrättningen. Fastigheterna avses att regleras till kommunägd fastighet.*


*Avseende svartby ga:8 äger kommunen marken inom detaljplaneområdet, antingen som lagfaren äger eller i väntan på att lantmäteriförrättning ska genomföras för att reglera till kommunägd fastighet. När detaljplanen vunnit lagakraft kommer kommunen att ansöka och bekosta omprövning av gemensamhetsanläggningen. Eventuella ersättningar prövas i omprövningen av vägen.*

*Avseende Svartbyn ga:8 kommer båtnadsområdet förändras då en allmän väg kommer gå rakt igenom nuvarande gemensamhetsanläggning. Bodens kommun kommer att ansöka och bekosta omprövningen av gemensamhetsanläggningen.*

*Bodens kommun kommer att ansöka och bekosta bildandet av rättigheter för övriga markreservat inom planområdet. Planbeskrivningen kompletteras med information om detta.*

*Inga avtalsrättigheter och ledningsrätter kommer att påverkas av detaljplanen. Avseende samfälligheterna S:1, s:10 och s:11 pågår dialog med fastighetsägarna om att förvärva delar av de samfälliga områdena inom detaljplaneområdet.*

*Eventuella framtida överlåtelse av mark inom planområdet träffas med framtida exploatörer och överenskommelser mellan parterna, detta är inget vi kommer reglera i detaljplanen.*



*Samhällsbyggnadsförvaltningen, fysisk planering, är medveten om rekommendationerna avseende byggnadshöjd men har valt denna bestämmelse efter dialog med kommunens byggnadsinspektörer.*

## **Trafikverket, 2022-03-29**

### Riksintresse kommunikation

Planområdet ansluter till stambanan genom Övre Norrland som är ett utpekad riksintresse för kommunikationer 3 kap. 8 § MB. Stambanan genom Övre Norrland ingår i det utpekade TEN-T nätet och är av internationell betydelse. Banan är av mycket stor betydelse både för godstrafik men även för persontrafik. Planförslaget medför en ökning av godstransporter på stambanan.

Planförslaget medför även en indirekt påverkan på riksintresset för kommunikationer 3 kap. 8 § MB, riksväg 97.


### Trafik

Trafikverket anser att det är positivt att planen möjliggör tillgänglighet till Gruvberget och dess områden för rörligt friluftsliv för oskyddade trafikanter. Trafikverket instämmer i vikten av att nya hållplatslägen möjliggörs i aktuellt planförslag. Aktuell detaljplan möjliggör både väg- och järnvägstrafik, som framför allt genereras pga. satsning inom det planerade verksamhetsområdet i Svartbyn.

Trafikverket har täta dialoger med Bodens kommun och övriga berörda parter för att säkerställa tillgängliga/framkomliga lösningar för såväl vägtrafik som för järnvägstrafik. Trafikverket välkomnar fortsatta dialoger för kommande detaljlösningar för såväl väg- som järnvägssystem. Det är viktigt att ytor för korsningsutformningar och utrymme för järnväg i form av t.ex. slänter är säkerställda i aktuell detaljplan. Efter att detaljutformningar är klara måste detaljplanen förhålla sig till detta. Trafikverket ser idag att ytor för väg respektive järnväg kan behöva justeras.

Fortsatta dialoger måste också lösa ägarskap av berörda vägsystem till/från verksamhetsområdet samt hur eller om väg 605 genom Flarken ska ansluta till planerat verksamhetsområde och eventuell anslutning även till den nya vägen i aktuell infrastruktur-korridor.

Plankartan ska inte överlappa Trafikverkets vägplaner eller järnvägsfastighet. Plankartan måste förhålla sig till dessa och därigenom justeras. Nuvarande kraftledning längs Stambanan bör planläggas som område för infrastruktur istället för naturmark då det kommer att byggas servicevägar och grusplaner för att bygga- och



montera ihop nya spårväxlar innan inläggning i Stambanans spår. Grusplanerna används senare för att vända tunga banunderhållsfordon (vägfordon) vid framtida underhåll av växlarna.

*Kommunens kommentar: Plankartan justeras med att kraftledningarna längs stambanan ändras till kvartersmark för järnväg [T<sub>1</sub>]. Nya luftledningar säkerställs inom kvartersmarken med markreservat för luftledning [I<sub>2</sub>].*

*Plankartans utbredning har avgränsats för att inte omfatta Trafikverkets vägplaner eller fastigheter.*

### Buller

En fördjupad bullerutredning kommer att tas fram till granskningshandlingen. Trafikverket förutsätter att gällande riktvärden för buller och vibrationer från väg- och järnvägstrafik kommer att följas och att eventuella skyddsåtgärder för att begränsa bullerpåverkan - som föranleds av de nya etableringarna i Svartbyn - för boende i området bör åtgärdas och bekostas av kommun/exploatör.

*Kommunens kommentar: Kommunen noterar synpunkten. Planhandlingarna kompletteras med utförd bullerutredning. En sammanfattning redovisas i planbeskrivningen. Kommunen avser att bekosta bullerskyddsåtgärder inom allmän platsmark.*

### Dagvatten

Trummor och diken för hantering av dagvatten idag från väg och järnväg är inte dimensionerade för tillkommande avvattning av planerad verksamhet. Trafikverket saknar redovisning av konsekvenser till följd av klimatförändring.

*Kommunens kommentar: En dagvattenutredning har tagits fram till granskning. Planhandlingarna kompletteras med förslag på hantering av dagvatten inom planområdet. Plankartan kompletteras med bestämmelse om dagvattenhantering [dagvattenhantering<sub>1</sub>] inom naturmark.*

### Flyg

Uppförande av byggnader och andra föremål högre än 20 meter kan komma att påverka luftfarten. Samråd ska ske med LFV och Försvarmakten.

*Kommunens kommentar: Samråd har skett med LFV och Försvarmakten som båda har inkommit med yttranden.*

### **Samtinget, 2022-03-29**

De berörda samebyarna som har renbetesområden inom kommunen är sakägare, det gäller även utanför riksintresseområden för rennäringen, och ska därför involveras i planarbetet i ett så tidigt skede som möjligt. Området ligger inom vinterbetesmarker för Gällivare skogssameby och det är ca 5 km till närmaste riksintresseområdet för rennäringen.

En rennäringanalys för Svartbyn och infrastrukturområdet har tagits fram 2021 genom WSP, där vi förstår att samebyn medverkar. Enligt analysen framgår att renbetesmarkerna inte lämpar sig för vinterbete då det huvudsakligen växer gräs och det är blöta marker. Området används därför inte i någon större omfattning för renskötseln. Det framgår också att ett succesivt anspråkstagande av samebyns marker ger kumulativa effekter. Ökade aktiviteter i området genom ökad inflyttning och ökning av det rörliga friluftslivet med förmodad skotertrafik ger indirekt betesförlust genom undvikelseeffekter. Ökad vägtrafik bidrar också till den kumulativa effekten på lokal skala. Analysen ger dock vid hand att kraftledningar och transformatorstationer som förläggs där hinder för renskötsel redan finns, kan mildra de övriga kumulativa effekterna.

#### Sametingets ställningstagande

Sametinget bedömer att påverkan på riksintresse rennäring, område med flyttled och dess funktionella samband för renskötseln inte kan uteslutas. Det är därför viktigt att kommunen fortsätter samråda med samebyn för att förstå markens betydelse och styra så att renbetesmarker kan hållas funktionella. Sametingets målsättning är att den samiska kulturen med renskötsel och andra samiska näringar ska kunna fortsätta bedrivas och utvecklas även av kommande generationer. Med varsamt förvaltande av mark och vatten gynnas den biologiska mångfalden till nytta för alla invånare. Ingrepp och ändrad markanvändning har idag nått en historisk omfattande nivå som ger konsekvenser för renskötseln och den samiska kulturen, då den samiska markanvändningen som regel försämras. Vinterbetesland betraktas som flaskhalsar för renskötseln och är därför särskilt viktiga.

*Kommunens kommentar: Berörda samebyar ingår i samråds-kretsen för detaljplanen.*

### **Försvarsmakten, 2022-03-29**

Försvarsmakten bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning inte riskerar medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del.

*Kommunens kommentar: Kommunen noterar yttrandet.*



Kommunala förvaltningar och bolag

**Bodens Energi Nät AB, 2022-03-31**

Bodens Energi Nät AB har inga invändningar förutom att de har ledningar i delar av området enligt bifogad karta. Ledningsflyttar kan bli aktuellt.

*Kommunens kommentar: Kommunen noterar yttrandet.*

**Miljö- och byggenheten, Boden kommun, 2022-03-31**

Miljö- och byggenheten delar bedömningen att buller och vibrationer kan påverka omgivningen, men anser att det är svårt att ta ställning i frågan eftersom planhandlingen i mycket hänvisar till ytterligare undersökningar som ska genomföras i syfte att fastställa påverkan. Enheten delar också bedömningen i miljökonsekvensbeskrivningen att "utrymme" i planen är en förutsättning för att kunna skapa skydd för närboende. Miljö- och byggenheten anser att även fastigheter efter Läkarvägen och vid Lövronningen borde omfattas av den kategori fastigheter som bedöms påverkade av åtgärder i planen då även dessa torde påverkas av ökat bland annat buller.

Lösningen för dagvatten i inneslutningen som innebär pumpning är troligen nödvändig men innebär en risk då dagvatten lämpligast hanteras utan liknande tekniska lösningar.

*Kommunens kommentar: Kommunen noterar yttrandet. I utförd bullerutredning ingår hela planområdets sträckning. Bedömd påverkan på fastigheter sker utifrån riktvärden för bostäder i samband med nybyggnad av infrastruktur framtagna av Trafikverket. Till granskningen kompletteras planhandlingarna med bland annat ytterligare nya bullerkartor och framtagen dagvattenutredning.*

*Det pågår en mätning av befintliga vibrationsnivåer på ett antal fastigheter på Läkarvägen och Lövronningen för att kunna jämföras mot den faktiska skillnaden vid ett anläggande av infrastrukturkorridoren. Mätningen kommer att pågå under en längre tid och följas upp löpande. Mätningen ska bland annat ligga till grund för eventuella miljöskador på de fastigheter som bedöms kunna bli påverkade. Ersättningsutredningen kommer bland annat att ligga till grund för en framtida bedömning om eventuella miljöskador är inlösningsgrundande. Någon vibrationsutredning har därför inte utförts för detaljplanen. Detta förtydligas i planbeskrivningen.*

## Övriga

### **Skanova/Telia company AB, 2022-03-15**

Skanova ha markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Skanova önskar så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Skanova förutsätter att den som initierar undanflyttningsåtgärder även bekostar den.

*Kommunens kommentar: Kommunen noterar yttrandet*

### **Svenska kraftnät, 2022-03-22**

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende. Vi har i dagsläget inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter på rubricerad remiss.

Däremot kan det finnas det kan finnas regionnätledningarna i närheten och regionnätägaren bör i så fall höras i samrådet.

*Kommunens kommentar: Kommunen noterar yttrandet.*

### **Vattenfall Eldistribution AB,**

*Ledning parallellt med infrastrukturkorridoren*

#### Järnväg

Avstånd mellan järnväg och till denna tillhörande elektriska eller metalliska delar, och från luftledningens i mark förlagda metalliska delar, stolpar, stag, jordtag och genomgående markledare bör vara minst 20 meter.

Dock skall alltid avståndet vara så stort från järnväg att ingen del av luftledningen kan nå järnväg och eller tillhörande elektriska delar vid ett eventuellt fall.

#### Väg

Vägområde för parallell väg samt gång- och cykelväg bör placeras minst 10 meter horisontellt avstånd från luftledningens närmaste anläggningsdel (fas, stolpe och stag).

*Ny korsande järnväg under luftledning*

Då en luftledning korsar en elektrifierad järnväg ska den förläggas på den höjd som Elsäkerhetsverket beslutar efter samråd med järnvägens innehavare.

### Ny korsande väg eller gång- och cykelväg under luftledning

Vägområdet för korsande väg samt gång- och cykelväg bör placeras minst 10 meter från luftledningens stolpar och stag.

Avstånd i höjd mellan vägbana och luftledningens faser skall vara minst det avstånd som gäller vid alla belastningsfall enligt gällande Elsäkerhetsföreskrifter.

### Flytt av luftledning

Kommunen skriver i planbeskrivningen att befintlig kontaktledning längs med stambanan behöver flyttas mot öst för att inte ligga mellan nytt industrispår och stambanan. Detta innebär att den flyttas närmare befintlig bebyggelse, regleras med [11] på plankartan. Markreservatet för luftledningarna kommer att behöva justeras till nästa planskede eftersom placering av ledningar inom markreservatet är inte fastställt då ingen projektering än har utförts. Närmsta avståndet till bostäder blir dock sannolikt längre än det som nämns i planbeskrivningen.

Vattenfall Eldistribution kommer att skriva markupplåtelseavtal med kommunen och sedan ansöka om ledningsrätt för den nya ledningsträckningen.

### Telestörningsnämnden – TSN

För ny elanläggning som placeras i närheten av Vattenfalls nätanläggning gäller att matningen till denna skall vara försedd med extra yttre isolation på så lång sträcka att isoleravstånden uppnås.

I detta sammanhang hänvisas till Telestörningsnämndens (TSN) meddelande nummer 21.

### Säkerhetsområde vid arbete invid luftledning


Luftledning med spänningsnivå över 55 kV har ett säkerhetsområde om 6 meter horisontellt avstånd och 4 meter vertikalt avstånd från luftledningens faser.

Inom säkerhetsområdet får under inga omständigheter maskiner, människor, redskap eller dylikt komma in.

### Schaktning/sprängning invid luftledning

Man får inte ändra marknivån eller vidta annan åtgärd, t ex schaktning som kan medföra fara för ledningen eller medföra att ledningen kan vålla skada på person eller egendom.





Man får inte utföra sprängning invid befintlig lednings närområde som kan medföra fara för ledningen eller medföra att ledningen kan vålla skada på person eller egendom.

*Kommunens kommentar: Markreservat för luftledning har justerats på plankartan efter dialog med Vattenfall. Kommunen noterar bolagets övriga synpunkter. Övriga säkerhetsföreskrifter och avstånd ska säkerställas vid detaljprojektering och vid genomförande. Detta regleras inte i detaljplanen.*

### **Svartby Byamäns Samfällighetsförening, 2022-02-23**

Föreslagen ändring av väg 605 som ska stängas av vid korsningen Svartbyn (väg 603). Närmaste vägen till industriområdet blir då Ronningsvägen-Norrmyrvägen för trafik från norr. Den vägen är inte dimensionerad för trolig trafikökning och det är nära till bostäderna sam skymd sikt. Vägen är endast 3,5 m bred och möten sker på infarterna till fastigheter. En trafiklösning måste tas fram som fungerar.

Figur 16 planbeskrivning. Trafiklösningen korsningen Norrmyrvägen/Flarkenvägen (blivande väg 605) måste utredas vidare. Ska Norrmyrvägen anslutas till Flarkenvägen så att tyngre transporter från Norrmyrvägen inte behöver passera Ronningsvägen? Den förändrade dragningen av Norrmyrvägen är inte redovisad? På plankartan markerad bro 4 över Svartbyträskbäcken är inte rätt placerad. Svartbyträskbäcken är placerad vid 5.

Den framgår inte hur nuvarande avvattnings som korsar infrakorridoren ska anslutas till Svartbyträskbäcken.

I detaljplanen redovisas inte hur fastigheterna söder om infrastrukturområdet ska få tillträde till sina marker (nuvarande S10).

Hur ska bygg och allmän trafik styras under byggtiden då nuvarande väg 605 stängs av och nya vägen inte är klar?

*Kommunens kommentar: Kommunen har redovisat två alternativa lösningar för utformning av Ronningsvägen på årsmöte med samfällighetsföreningen. Ronningsvägen kommer att utformas enligt det alternativ som beslutades på mötet.*

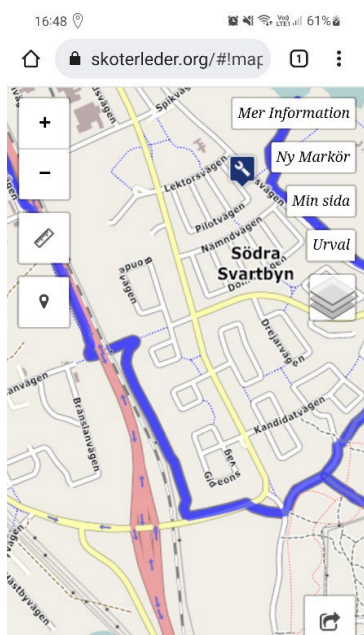
*Illustrationer i planbeskrivningen har uppdaterats till granskning.*

*En dagvattenutredning har tagits fram till granskning. Dagvattenutredningen kommer att sammanfattas i planbeskrivningen och redovisa principlösningar för dagvattenhantering och avvattnings.*

*För övriga frågor läs närmare under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Byggtiden på sid 76.*

## Boden skoterförening, 2022-03-25

1) Skoterleden mellan järnvägen och Gideons (se bild från skoterleder.org) är huvudstråk och en av de viktigast förbindelserna mellan Sävast-Gruvberget-Qstar macken (enda lagliga tankningsställe) – hängbron- södra sidan av Lule älv. Denna led måste bevaras alternativt få ny sträckning, då vi annars riskerar okynneskörningar i bostadsområdena.



Skoterleden efter kraftverkslinjen upp vid ställverket måste bevaras (dras om) då den ansluter till Smedsbyn/Skatamark/Råneå samt Sävast och Södra Sunderbyn.



Vi anser att det vore väldigt olyckligt om man väljer att bygga EN gemensam tunnel eller bro under väg och järnväg för trafik mot Gruvberget. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det olämpligt att skotertrafik delar underfart med hästar, gående, cyklister, skidåkare mfl. Därför vill vi att det byggs separata underfarter för skotertrafik på de ställen där man tänker sig skoterleder korsar nya vägdragningen mot Gruvberget. Se karta nedan.



Bilder nedan är från den s.k Skoterporten under E4an i Hortlax, Piteå.



Ett annat förslag på tunnlar är den som går under Åbergsleden mot Zeppelin-Hängbron.

Viktigt att beakta för skotertunnlar runt Infrastrukturuområdet Svartbyn:

Tillräckligt bred, minst 2 m. Det ska inte gå att mötas i den, alternativt 2-filiga tunnlar eftersom de skulle kunna bli uppemot 100 m långa. En vacker vårdag passerar på 1 timme ca 100 skotrar över vägen mot Gruvberget, 1-filiga tunnlar skulle innebära köer och dålig sikt framåt (olycksrisk).

Höjd invändigt minst 2,2 m.

Spång av trä med längsgående plankor.

Ev belyst vid mörker.

*Kommunens kommentar: Kommunen tackar för inkomna förslag och synpunkter på utformning av skotertunnlar och tar med sig dessa i vidare arbete. Innan detaljprojektering är utförd visas ett översiktligt förslag på hur planen kan utformas, detta kan komma att ändras under projektets gång. I detaljplanen regleras enbart det som behövs för att uppnå en lämplig markanvändning och uppnå detaljplanens syfte. Detaljplanen reglerar inte frågor som hanteras genom de kommunala trafikföreskrifterna, såsom skyltning, trafikslag och hastighetsbegränsningar.*

## **Boende på Fyragårdarshöjden, 2022-03-27**

Boenden på Fyragårdarshöjden har följande synpunkter på detaljplan infrastrukturområdet.

Avstängning av befintligt väg 605 gör bildandet av industriområdet och ny väg enligt följande detaljplan innebära att trafiken på väg 603 (Svarbyleden) förbi Fyragårdshöjden kommer öka avsevärt om inga åtgärder utförs.

Husen är nära vägen och det är utfarter med skymd sikt.

Det är mycket gång- och cykeltrafik idag med personer som motionerar och rastar hundar samt barn/ungdomar som cyklar till och från skolan.


Vi anser att det ska utföras säkerhetshöjande åtgärder enligt nedan som bör utföras innan byggarbeten med industriområdet startar.

- Skyddad trafik för gående och cyklister med belyst gångväg avskild från vägen
- Hastighetssänkning till 50 km hela sträckan mellan Yrkesvägen och Ronningsvägen
- Farthinder i form av avsmalnad väg, vägbula eller liknande på Fyragårdshöjden.
- Förbud för tung trafik mellan Yrkesvägen och Ronningsvägen.

*Kommunens kommentar: Kommunen arbetar med ett inkommit Bodenförslag där ett antal åtgärder på Svarbyleden förbi Fyragårdshöjden förslås. Det avser bland annat ny cykelväg, avsmalning för bussficka och sänkning av bärighetsklass på vägen. Förslaget har inte varit uppe för politisk behandling och något beslut kring säkerhetshöjande åtgärder har inte tagits. Ovanstående hanteras emellertid inte inom ramen för den pågående detaljplanprocessen.*

## **Namnlista närboende, 2022-03-27**

Hur höga halter sulfidjord finns i området. När dessa grävs upp kommer det förekomma en illaluktande odör. Dessa får inte lämnas kvar. När nya påfarten



gjordes efter 97.an vid avan är det grävt i sulfidjord och det luktar där varje gång man passerar. Det är ingen lukt man vill bo i.

Vårt bostadsområde ligger i väldigt blöta marker eftersom allt är gammal sjöbotten.

När björkarna i närheten har växt upp har vi fått lite mindre vattensjuk mark. Dock är hela gräsmattan mot gamla Lulevägen vattensjuk april,maj och från senhöst tills det fryser på. Hur påverkas markvattnet när alla träd som fälls i samband med nya vägar och järnvägar.

Enligt nya planförslaget ska gamla lulevägen stiga från busshållplatsen upp till nya påfarten med ca 6meter vilket gör att bullerplank blir väldigt höga? Blir lösningen då en kulle och ett bullerplank på toppen?

Trafiken på gamla lulevägen är 6000 ÅDT hur ska en framkomlighet fungera under byggtiden? Vi som dagspendlar till Luleå tänker inte åka runt för att komma till arbetsplats. Som dessutom måste skjutsa barn till 3 olika skolor och dagis för lämning och hämtning av barn.

Arbetstider för byggtiden?

Sprängningsarbeten?

Om h2 Green steel ska producera 5 miljoner järnmalm år 2030. Vilket är uppskattat till minst 30 tågset. Dvs. transporter av järnmalm, tillsatsmedel (Kol, kalk övriga legeringsämnen). återvunnet skrot. Mtrl.

Hur mycket dam och partiklar kommer det vid och omkring järnvägen?

Inbromsning av tågset inför växling in mot anläggningen?

Husen är byggda ca 1973 stommen består endast av 170mm isolering i huset och 145mm isolering i ekonomidelar som många har byggt om till sovrum. Utanpå stommen sitter det en tunnare (20mm) gullfibermatta och en asfaltboard. Vissa har bytt fönster men många har originalfönster. Vid ett högre buller utifrån räcker det inte med att endast byta fönster. Det kommer mest troligt krävas en tilläggsisolering av huset.

Förslag på ändrad sträckning:


Järnvägsanslutning Svartbyn industriområde 2021-09-30

Ärendenummer/Diarienummer TRV 2021/101056

Sträckning UA3b – Via Gruvberget, syd med tunnel

Vibrationer

- Många hus står som sagt på lerbotten hur påverkas dessa av vibrationer från vägar och järnvägar


- 
- samt vid byggarbeten.
  - Sättningar?
  - Kommer det sättas upp vibrationsmätare?
  - Besiktning av husen innan start?

#### Organisatoriska frågor

- Dagvattnet som skapas pga minskade träd. Ska inte belasta fastighetsägarna i området.
- Förslag på ekonomisk kompensation.
- Ljudåtgärder
- Nya Fönster, Dörrar, tilläggsisolering för att klara riktvärden för buller
- Bullerskydd vallar och/eller plank.
- Övriga förslag
- Tomträtt skänkes till fastighetsägaren.
- Skoterleder upp på gruvberget
- Försöka flytta upp infrastrukturen högre upp mot gruvberget.
- Ekonomisk kompensation för värdeminskning av fastigheten.
- Förlust av grönområden och friluftsliv
- Vibrationsmätning nu och efteråt för att mäta förändring
- Ljudmätning nu och sen.
- Värdering av bostäderna nu och om man inte önskar bo kvar efter utbyggnaden pga uppkomna olägenheter kompenserar kommunen eventuell värdeminskning.
- Enligt tidigare planförslag har det aldrig funnits med en järnvägsförbindelse som dessutom kanske blir dubbelspår vilket blir väldigt mycket större åverkan än tidigare.

*Kommunens kommentar: Vid schakt skall det beaktas att det förekommer sulfidhaltig jord i vissa delar av planområdet. Grävs sulfidjorden upp måste den tas om hand på lämpligt sätt, vanligen köras till särskild mottagningsanläggning för sulfidjord. Oavsett vad som används för metod kommer jorden hanteras enligt gällande riktlinjer och normer.*

*En dagvattenutredning har tagits fram för detaljplanen och sammanfattas i planbeskrivningen. Vid detaljprojektering av infrastrukturkorridoren kommer lösningar för avvattning att säkerställas. Befintliga avvattningslösningar ska inte försämrats mot dagsläget.*



*Kommunen arbetar enligt likabehandlingsprincipen vilket innebär att kommunen inte kan skänka tomträtt och därmed särbehandla medborgare.*

*Den framtagna bullerutredningen används som underlag för bedömning av eventuella behov av bullerreducerande åtgärder. I bullerutredningen ingår även en beräkning av nuläge med befintlig bullersituation.*

*Ett antal representativa hus utvalda av vibrationsexpertis kommer att besiktigas innan byggstart.*

*För kommunens kommentarer kring övriga synpunkter se under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering, Hälsa och säkerhet, Påverkan på fastighetspriser/inlösen, Byggtiden, Trafiklösning samt Rekreation på sid 76.*

### **Häst och hästgårdsägare i Norra Svartbyn, 2022-03-29**

Det finns ca 35-40 hästar i Norra Svartbyn- både rid- och travhästar som behöver kunna fortsätta att träna i ”bergen”, däribland några hästföretagare som hyr ut stallplatser. För att kunna hyra ut stallplatser och för att kunna ha hästgård med egna hästar så behöver det finnas möjlighet att kunna motionera hästarna ute i skogen. Det behövs säkra vägar för att kunna fortsätta att ta sig dit, samt att vi får behålla de befintliga slingorna i Gammelängs- och Mjösjöberget. Vägarna används idag gemensamt av många för hundpromenader, joggingturer rekreation, bärplockning, hästturer mm och det fungerar bra och så vill vi att det ska kunna fortsätta.


Sammanlagt finns det 6 hästgårdar i byn, några är gamla jordbruksfastigheter och några är byggda under 90-talet hänvisade av kommunen som lämpligt ställe att bygga för hästverksamhet efter Ronningsvägen. Om vi blir utestängda från uteridning, dvs ingen möjlighet att vi kan rida/köra häst till Gammelängs- och Mjösjöberget på ett säkert sätt, utan en ökad biltrafik och farliga passager så ser vi ingen annan möjlighet än att kommunen löser in gårdarna så att vi kan flytta till annan plats som lämpar sig för hästverksamhet.

Det är av stor vikt att hästekipagen kan ta sig till ”bergen” från Norra Svartbyn på ett säkert sätt under byggtiden, att det är planerat och klart innan byggstart för att undvika onödiga olyckor.

Placeringen av utsiktstornet efter bilvägen mot militärförråden är en säkerhetsrisk och en olämplig placering. Det skulle innebära ökad biltrafik efter skogsvägarna där det ska färdas bla hästekipage, vilket påverkar säkerheten och möjligheten att använda vägen för dessa.

Om det inte går att ändra placering av utsiktstornet så måste det anläggas en ny separat väg för hästar/fotgängare på lämpligt avstånd från bilvägen för att ta sig till





skogsslingorna. Det är den mest använda och säkraste vägen för hästekipage att ta sig ut i skogen då det finns en gångtunnel under Flarkenvägen för att slippa korsna vägen. Om vi inte kan använda vägen under byggtiden så blir vi avstängda från att motionera våra hästar i skogen.

Det behövs en passage förbi bommen som försvaret har satt upp efter bilvägen mot förråden, alternativt att den kan tas bort, så att man kan ta sig runt hela berget med häst som tidigare.

Det behövs en gångtunnel under nya Flarkenvägen vid utfarten från Svedjefortet, för säker övergång, det är skymd sikt vid passerande över vägen och bilar kör med hög hastighet. Här kommer trafiken att öka väsentligt, framförallt fler tunga fordon.

Att den tilltänkte GC tunneln efter Ronningsvägen bara kan trafikeras av fotgängare/cyklister/hästekipage, detta för att undvika att Ronningsvägen blir en genomfartsled för bilar.

Skyltar på alla vägar vad de är avsedda för, fotgängare, hästar, EJ motorfordon

*Kommunens kommentar: En byggnation av ett eventuellt utsiktstorn hanteras utanför denna detaljplan i sedvanlig bygglovsprocess. Berörd sakägare kommer då att få möjlighet att inkomma med sina synpunkter.*

*Tillgängligheten till Gammelängesberget/Mjösjöberget norr om planområdet kommer fortsättningsvis att finnas kvar. Boden kommun har en överenskommelse med Försvarsmakten om att tillgängliggöra området ytterligare genom att säkerställa en passage som inte begränsas med bom. Detta skulle medföra ökad tillgänglighet för i huvudsak ridning men även andra friluftsutövare som begränsats av bommen.*

*Det pågår en dialog med hästägare i området. Innan detaljprojektering är utförd visas ett översiktligt förslag på hur planen kan utformas, detta kan komma att ändras under projektets gång. I detaljplanen regleras enbart det som behövs för att uppnå en lämplig markanvändning och uppnå detaljplanens syfte. Detaljplanen reglerar inte frågor som hanteras genom de kommunala trafikföreskrifterna, såsom skyltning, trafikslag och hastighetsbegränsningar. På gång- och cykelvägar är det dock ett generellt förbud mot biltrafik.*

*För kommunens kommentarer kring övriga synpunkter under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Byggtiden, Trafiklösning samt Rekreation på sid 76.*

## **Boende Läkarvägen, 2022-03-31**

Jag accepterar inte föreslagen detaljplan för infrastrukturkorridoren.

Vi köpte hus på Läkarvägen X i Södra Svartbyn för lugnet och närheten till naturen. Och nu är oron stor för att hela det berörda området blir en kåkstad likt Svartöstad i Luleå. Ett liv med buller, vibrationer och konstant damm som inte går att städa bort. Damm som förstör fastigheterna och som gör att jag/ vi inte kan sitta ute på vara gårdar, vara altaner och i vara utemöbler. Damm som förstör vara parkerade bilar. Jag/ vi kommer inte att kunna hänga var tvätt på tork ute. Avskuren från naturen och lättillgänglig aktivitet på Gruvberget av en bred gata med väg och järnväg.

Det finns en stor oro för att jag inte längre komma att trivas i mitt hus och med mitt läge. En oro för värdeminskning på min fastighet som jag inte har råd att byta ut till något annat. Jag har investerat alla mina tillgångar i fastigheten och arvet efter min avlidna man som jag nu förvaltar till barnen. En oro för behov av åtgärder på fastigheten såsom isolering mot buller och vibrationer, investeringar som jag inte har råd med och inte vill göra av just denna anledning som jag inte själv har valt.

Jag är positiv till utveckling och etablering i kommunen men inte på vilken bekostnad som helst och kräver i detta fall att plan för vägar o järnvägar sker utan att drabba oss boende i berörda kvarter längs hela 97an, runt Gideonsväg, Läkarvägen, Prostvågen, Musikant vägen och Lövronningen.

Berörda fastighetsägare i området Södra Svartbyn har nu under mars 2021 engagerat sig i frågan. Vi är idag 103 medlemmar i Facebookgruppen "Detaljplan till Södra Svartbyn, Boden" och vi är många fler utanför Facebookgruppen också, som för diskussionen om att stoppa föreslagen detaljplan. Vi har även anslutit till kommunens och H2GS samrådsmöten under mars 2021 och även där varit tydlig med att ingen av oss accepterar föreslagen detaljplan.

Det har i förekomna forum framkommit stor kunskap på många plan om att dragning av väg och järnväg ut till Norra Svartbyn kan göras rimligt på annat sätt, på annat ställe som inte innebär att förstöra boendemiljön i Södra Svartbyn.

Tidigare översiktsplaner nämner ingen byggnation av järnväg och har således inte varit aktuellt att överklaga av den anledningen.

Vi och Jag anser att OM kommunen ska satsa på utveckling av ett industriområde i Norra Svartbyn, så måste ny detaljplan för både väg och järnväg med dragning längre bort från bostadskvarter in till industriområdet tas fram av kommunen och Trafikverket för ny presentation och samråd med berörda kommuninvånare i Södra Svartbyn och Norra Svartbyn.

Några sammanfattade frågetecken med föreslagen detaljplan

### Sulfidjordar?

Hur höga halter sulfidjord finns i området. När dessa grävs upp kommer det förekomma en illaluktande odör. Dessa får inte lämnas kvar. När nya påfarten efter 97an gjordes vid Avan grävdes det i sulfidjord och det luktar varje gång man passerar. Det är ingen lukt man vill bo i. Hur kommer man att åtgärda dränering av vatten i området och minimera försurning av sulfidjord och våtmarker.

### Markavvattning/ dagvatten?

Vårt bostadsområde ligger i väldigt blöta marker då allt är gammal sjöbotten. Med björkarna i omgivningen har vi mindre vattensjuk mark. Tomter/ gräsmattor är mycket vattensjuka från april-maj och till sen höst när det fryser. Hur påverkas markvattnet i området när tras faller, marknivåer ändras/ vägar förhöjs i samband med bygge av vägar och järnvägar. Dagvatten?

### Störningar?

Buller, vibrationer, damm, trafikflöden?


Husen är byggda ca 1973 stommen består endast av 170mm isolering i huset och 145mm isolering i ekonomidelar som många har byggt om till sovrum. Utanpå stommen sitter det en tunnare (20mm) gullfibermatta och en asfaltsboard. Vissa har bytt fönster men många har originalfönster. Vid ett högre buller utifrån räcker det inte med att endast byta fönster. Det kommer mest troligt krävas en tilläggsisolering av huset.

Vibrationer, som sagt husen står på gamma! sjöbotten och lera. Hur påverkas fastigheterna av bygget och sedan av löpande vibrationer? Vibrationsmätningar? Besiktningar av fastigheter efter bygget och under löpande produktion?

Lösningar för åtgärder av buller, vibrationer och damm måste omfatta alla berörda kvarter, inte bara längs 97an och runt Gideonsväg. Om höjning av väg som bank mot järnväg inte räcker mot störningar i kvarteren Läkarevägen, Prostvägen måste även dessa förses med lämplig lösning.

Buller accelerering/ inbromsning av tågset vid växling in mot anläggningen? 20 tågset in och 20 tågset ut/ dygn? Belastningar väg och järnväg under och efter bygget? Mer trafik, tyngre trafik och långt mer tunga passerande tågset/ dygn. Hur påverkas vi av förhöjda hastigheter?

Hur mycket damm och partiklar kommer det vid och omkring järnväg i fullt bruk? Hur påverkar det miljön allmänt i längden? Hur påverkar det nämnda naturskydd nyckelbiotoper i längden?



Utfarter/ genomfarter under byggnationer? Vi kan inte åka in till Boden för att ta oss till arbete i Luleå. Hämtning/ lämning av barn på förskolor/ skolor måste fungera. Linjetrafik och Lokaltrafik måste fungera för pendlare och skolelever med buss.

#### Arbets­tider för byggnation? Sprängningsarbeten?

Tillgängligheten till naturområdet Gruvberget under bygget och efter bygget? Hur kommer vi rimligt åt naturområdet, gångare, cyklister, hastekipage, skoterekipage.

#### Värdeminskning/ kompensationer?

Hur påverkar etablering av väg och järnväg mitt fastighetsvärde? Ser en värdeminskning och hur ska kommunen kompensera denna? Hur ska kommunen kompensera för ev isoleringar av fasader? Hur ska kommunen kompensera för damm och partiklar? Höga hyror av tomträtter, till vilket pris..? Hur påverkar byggnationerna privata värmeanläggningar och hur kompenserar man dessa om det blir aktuellt?

#### H2GS?

Trovärdig etablering? Alldeles för många frågetecken och olösta frågor/ avtal. Beskrivna funktioner som inte är verklighetsförankrade, järnvägsfunktioner, strömförsörjning... Uttalade samarbetspartners som inte är förankrade. Ifrågasätter att kommunen ska pressa/ stressa fram dåliga lösningar innan etablering från företag är mer förankrad.


#### Kommunen?

Hur påverkar utvecklingen mig som kommuninvånare i längden? Förhöjd kommunskatt? Förhöjda elpriser? ...

*Kommunens kommentar: Kommunen hanterar detaljplanen enligt den lagstadgad process för utökat förfarande enligt plan- och bygglagen (PBL).*

*En dagvattenutredning har tagits fram för detaljplanen och sammanfattas i planbeskrivningen. Vid detaljprojektering av infrastrukturkorridoren kommer lösningar för avvattningslösningar att säkerställas. Befintliga avvattningslösningar ska inte försämrats mot dagsläget.*

*I MKB för detaljplanen redovisas en bedömning av konsekvenser för bland annat naturmiljö och arter, buller, vibrationer och föroreningar (sulfidjordar), transporter*



*och kommunikation, mark- och vattenanvändning. En sammanfattning av MKB:n redovisas i planbeskrivningen.*

*Detaljplanen reglerar inte någon specifik verksamhet eller verksamhetsutövare. Även om inte aktuellt projekt genomförs så kommer detaljplanen att gälla efter att den vunnit laga kraft och möjliggöra för reglerad markanvändning. Beslut kring övergripande kommunala frågor hanteras inte i en detaljplan utan hanteras av politiken. Dessa synpunkter kan därför inte bemötas närmare i denna samrådsredogörelse för detaljplanen.*

*För kommunens kommentarer kring övriga synpunkter under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering, Hälsa och säkerhet, Påverkan på fastighetspriser/inlösen, Byggtiden, Trafik och vägar samt Rekreation på sid 76.*

#### **Privatperson 1, 2022-03-05**

Vi får verkligen hoppas att detta förslag till detaljplan inte blir fastställt.

Förslaget innebär att väg 603 vid trafikplats Södra Svartbyn kommer att profil höjas upp till 7 meter och att norra benet på industrispåret kommer att ligga mycket nära fastigheterna på Gideons väg.

Gamla Lulevägen kommer också att profil höjas från Gideons väg/Kandidatvägen.

Vilket innebär att fastigheterna på Gideons väg kommer att ligga i en buller- och vibrations gryta.


Det måste gå att anlägga industrispåret söder om väg 603 och med det minska mängden buller och vibrationer och därmed undviker man också extra kostnader med en tunnel under väg 603.

För de boende i Södra Svartbyn, Bodens kommun gör om gör rätt!

*Kommunens kommentar: Läs närmare under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering och Hälsa och säkerhet på sid 76.*

#### **Privatperson 2, 2022-03-06**

Som boende i Södra Svartbyn har vi några synpunkter gällande planförslaget för H2 green steel. Vi bor i ett av husen som kommer påverkas den ”nya” järnvägen. Generellt är vi positiva till etableringen men skulle vilja säkra att det blir åtgärder för att minska påverkan från järnvägen gällande främst vibrationer, buller samt magnetfält.



Redan idag upplever vi påverkan av vibrationer (skakningar i fönsterrutor), magnetfält (stör ut tv:n) samt buller (speciellt när man är ute på tomten). Vi önskar att det tas fram en tydlig åtgärdsplan för detta (kopplat mot vårt boende).

*Kommunens kommentar: Vattenfall ansvarar för anläggande av ny ledning och har som riktlinje att inte överskrida 0,4  $\mu T$  där människor förväntas vistas stadigvarande. Vid beräkning av magnetfält kring ledningar med likvärdig strömstyrka har resultatet visat att magnetfältet är mindre än 0,4  $\mu T$  på ett avstånd av 25 meter från ledningsgatans centrum. Avstånd från markreservat för luftledning på plankartan till närmaste fastighetsgräns är cirka 50 meter. Placering av ledningar inom markreservatet är dock inte fastställt då ingen projektering än har utförts. Då markreservatet för luftledningarna har en bredd på 25 meter och beräkning av magnetfält sker från ledningsgatans centrum finns det möjlighet att vid projektering anpassa placering av ledning med hänsyn till bostadsbebyggelsen.*

*För kommunens kommentarer kring övriga synpunkter se under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Hälsa och säkerhet, Påverkan på fastighetspriser/inlösen och Byggtiden på sid 76.*

### **Privatperson 3, 2022-03-12**

Vi vill nog hellre se att järnvägen kan gå på södra sidan av befintlig viadukt. Som det nu ser ut att bli så får vi den för nära inpå vår tomt Svartbyn 1.303.


*Kommunens kommentar: Läs närmare under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering på sid 76.*

### **Privatperson 4, 2022-03-13**

Det sägs att H2G Steel haft som förslag att lägga järnvägen en annan väg och inte som det beskrivits i detaljplanen. Vad är anledningarna till att alternativet som nu presenteras visar järnvägen parallellt med Väg 97 med en kurva som går nära ett kvarter och bostadshus istället?

Är det tänkt att vi som idag valt att bo på kvarteren med närmaste ”påfart” mot Luleå (många av oss pendlar dit för arbete men har valt att bo i Boden och just här för att det är lätt o snabbt att pendla) ska köra in till järnvägsövergången/Ugglegatan – för att sen vända om på Väg 97 för att åka till Luleå?

Hur är planen (förutom bullerplank) och hur kompenseras vi som bor närmast järnvägen, med anledning av den ökning av järnvägstrafik och tung trafik på väg – som kommer att ske i förhållande till både volym, frekvens och antal fordon?



Hur ska säkerheten garanteras för alla våra barn och ungdomar, som ska ta sig till låg- och mellanstadiet till fots/cykel och med buss till högstadiet? Detta vid en enormt stor ökning av trafik.

När det gäller de planerade profilhöjningarna som gör att fastigheterna på Gideons Väg kommer att ligga i en buller- och vibrationsgryta, vad finns det för planer för att kompensera och lindra konsekvenserna av detta?

Finns möjlighet till ekonomisk kompensation med i beräkningen, för de som önskar lämna/sälja hus med värdeminskning pga försämrade förutsättningar?

På vilket sätt ska grönområdet mellan Gideons Väg och järnvägen planeras? (läs mer i beskrivningen nedan).

#### *Grönområde/närområde*

Som enda grönområde på denna sida av gamla Lulevägen så tycker vi att förslaget är under all kritik. Vi har ett välbesökt fint och välanvänt grönområde där barnen har rätt till lek och fritid som stöds i Barnkonventionen som blev en lag 1 januari 2021.

Barnen kan tryggt och säkert och på egen hand ta sig till grönområdet/lekparken själva då ingen väg behöver korsas. Att järnvägen skulle komma närmare skulle göra platsen osäker och otrygg och med tanke på bullernivån så har det gjorts mätningar tidigare i lekparken som då var på gränsen till för höga men ingen åtgärd gjordes.


Det är många barnfamiljer som bor på Gideons Väg och det sker en stor inflyttning till kvarteret. Tyvärr har också en del snabbt lämnat pga situationen med för få förskoleplatser.

Grönområdet har ett stort upptagningsområde där flera närliggande kvarter inkluderas. Barnfamiljer umgås och tillbringar mycket tid tillsammans i lekparken/grönområdet med olika aktiviteter för stora och små barn både sommar och vinter.

Bara på Gideons Väg bor i dagsläget 22 barn som är under 12 år som använder grönområdet/lekparken dagligen. Det finns också en skoterled och en pulkbacke med grillplats som är välanvända samt en skoterled som gör att vi enkelt tar oss ut i den fina naturen.

På kvällarna används fotbollsplanen av äldre barn och ungdomar till brännbollsturneringar, fotbollskamper och korvgrillning. Agility med hundar förekommer flera gånger i veckan vilket är uppskattat av barnen som brukar titta på och ibland får vara med på ett hörn.

Vi köpte inte hus här utifrån de förutsättningarna som beskrivs i detaljplanen och det finns många som verkligen känner oro över att bo kvar. Vi är positiva till



etableringen men hoppas att den kan bli aktuell med en plan för vägar o järnvägar, som sker utan att drabba oss som bor i dessa kvarter.

Vi anser att järnvägen borde flyttas någon annan stans/längre ifrån med tanke på hur mycket det skulle försämra för oss boende, naturen och hela omgivningen.

*Kommunens kommentar: Lekplatsen/grönområdet kommer att finnas kvar, Läs närmare under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering, Hälsa och säkerhet, Påverkan på fastighetspriser/inlösen, Byggtiden, Trafik och vägar samt Rekreation på sid 76.*

### **Privatperson 5, 2022-03-22**

Bullerskyddsåtgärder bör göras parallellt med järnväg och väg 97 bakom bl.a. Halmvägen, Vaktvägen och Gideonsväg

Om det blir denna lösning så måste bullerskyddsvall och skärmar placeras så nära järnvägsspåret som möjligt för att uppnå bästa resultat.

Vi bor på Vaktvägen och har mellan oss och järnväg en liten skog som det är viktigt att bevara så mycket som möjligt av eftersom det är ett rikt djurliv med olika fågelarter, ekorrar, harar, rådjur och grodor. Höst och vinter så kan man även se älgar i vår skog.

Ett dräneringsdike är grävt av kommunen från vår tomt och grannens som leder ut mot skoterleden vid järnvägen. Det gör att smältvatten och regnvatten kan rinna undan och förhindrar att vattnet tar sig in i kryppgrunderna på husen. Således är det viktigt att diket får vara kvar!!!


*Kommunens kommentar: En dagvattenutredning har tagits fram för detaljplanen och sammanfattas i planbeskrivningen. Vid detaljprojektering av infrastrukturkorridoren kommer lösningar för avvattning att säkerställas. Befintliga avvattningslösningar ska inte försämrars mot dagsläget.*

*För övriga frågor läs närmare under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Hälsa och säkerhet, Påverkan på fastighetspriser/inlösen, Byggtiden, Trafik och vägar samt Rekreation på sid 76.*

### **Privatperson 6, 2022-03-26**

Vi bor i dag på Gideonsvägen där vi då fick reda på att Järnvägen kommer att gå ca 27 meter från vår tomtgräns vilket känns fullkomligt fel och dessutom bullerplank som inhägnar våran tomt.





Så vill att ni tar hänsyn till detta annars som vi ser det så är alternativet att gå med järnväg på södra sidan om befintlig viadukt.

Om inte så känns enda alternativet att kommun löser in och river vårt hus för med järnväg samt bullerplank ca 20-30 meter från våran tomt blir då oboeligt

*Kommunens kommentar: Läs närmare under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering, Hälsa och säkerhet och Påverkan på fastighetspriser/inlösen på sid 76.*

### **Privatperson 7, 2022-03-25**

Trafikverket har gjort en utredning för järnvägsanslutning Svartbyn Industriområde. Där har de tänkt 3 olika alternativ: via Gruvbergets mitt, nord och syd med djup skärning. De har kommit fram att det bästa alternativet är nord då man sparar pengar och tid.

Problemet är att det är vi ägare i Södra Svartbyn som kommer att betala priset för det. Det kommer att bli en värdeminskning för våra hus då vi har svårt att tänka oss någon som vill bo så nära en järnväg med 40 tåg per dag (2 varje timme) plus en tung trafikerat väg trots alla bulleråtgärder som kan tänkas.

Det finns flera som har köpt hus inte så länge sedan och har kvar sitt bolån så det är inte möjligt att sälja sitt hus för mindre av vad man har kvar att betala. Vi tycker att Bodens kommun är ansvarig för det om ni väljer att ta ett alternativ som kan kosta så mycket pengar och lidande för ägare i Svartbyn, när det finns 2 andra alternativ som kan göras.

Ni måste också tänka att under byggtiden det är omöjligt för oss som jobbar i Luleå att åka till Boden centrum på en gata med max hastighet 50 km och efter 2 trafikljus ta vägen till Sunderbyns sjukhus. Det skulle dubbla min pendelstid och dessutom måste ni räkna också att vi har barn i Brönjaskolan i Sävast. Ska skolbussen köra hela vägen från Gruvberget till Boden centrum för att köra till Sävast? Vilken tid kommer barn att behöva vakna på morgonen för att vara i skolan kl 08:00?

Sammanfattningsvis vill vi understryka att vi står stark emot detta alternativ som Bodens kommun har förslagit och kommer att kräva en ekonomisk kompensation, om ni väljer att fortsätta detaljplanen så som tänkt.

*Kommunens kommentar: Planhandlingarna kompletteras med utförda förstudie och åtgärdsvalstudie för lokalisering av järnvägsspår. Läs närmare under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering, Hälsa och säkerhet, Påverkan på fastighetspriser/inlösen och Byggtiden på sid 76.*

## Privatperson 8, 2022-03-26

Vi vill med den här skrivelsen lyfta tre frågor som behöver belysas/utredas vidare för att vi ska kunna ställa oss bakom förslaget till detaljplan.

- Anslutning mellan Ronningsvägen/Norrmyrvägen och väg 603.
- Påverkan av grundvattennivåer i området
- Byggrätt på marken avsedd för industriändamål

*Anslutning mellan Ronningsvägen/Norrmyrvägen och ny väg 603.*


I planbeskrivningen beskrivs utformningen av en planskild passage där Ronningsvägen/Norrmyrvägen i en ny sträckning passerar under en bro för ny väg 603 och järnväg. I den kortfattade beskrivningen inryms en rad frågor eftersom inte några detaljer över utformningen redovisats. Det är en brist att man inte i planbeskrivningen illustrerat hur trafikplatsen kan se ut.

Vår uppfattning är att det under inga omständigheter får bli så att Ronningsvägen/Norrmyr-vägen blir en genväg från nya vägen 603 och in mot byn och vidare till stan. Vägens sträckning och utformning medger inte någon utökad trafik och skulle egentligen redan idag behöva begränsas.

Vårt förslag: Betrakta Ronningsvägen/Norrmyrvägen som en enkel odlingsväg med enbart trafik för jordbruksverksamhet, gång- och cykeltrafik samt för ridning. Anordna en separat tunnel under infrastrukturområdet helt avskild från trafiken på väg 603. Tunneln som dimensioneras för gång- och cykeltrafik samt för ridning kan även nyttjas för skotertrafik och fungera som länk till området söder om den nuvarande kraftledningen. Norrmyrvägens södra anslutning kan därutöver med fördel ansluta direkt till nya vägen 603 utan koppling till Ronningsvägen.

*Påverkan av grundvattennivåer i området*

I planbeskrivningen framgår det att grundvattenytan ligger nära eller i de lägre delarna även i nivå med markytan. Utan att vara experter på området kan man nog med det som framgår i planbeskrivningen vara ganska säker på att en grundvattensänkning i området är oundviklig. Konsekvenserna av detta måste utredas vidare och beskrivas, inte minst av den anledningen att det inom inte allt för långt avstånd finns både enskilda vattentäkter men också enskilda bergvärmeanläggningar förutom vilken påverkan det kan få på de närliggande biotoperna.



Vårt förslag: Utred och redovisa vilka effekter urgrävningar och grundläggning av vägar, järnvägarbroar och annat kan få på grundvattennivåerna inför detaljplanens granskningsskede.

*Byggrätt på marken avsedd för industriändamål*

I planbeskrivningen på sidan 25 fig. 13 visualiseras utsikten från Ronningsvägens vändplan sett söderut. På bilden visas en teoretisk höjd för järnväg och kontaktledningar. Det som utelämnats på bilden är upplevelsen av en tänkbar byggnation på markområdet med planbestämmelsen JK. På plankartan framgår det att byggnader med en omfattning av 50% av fastighetsarean får uppföras och dessutom till en höjd av 25 meter. Det betyder att byggnadernas påverkan av landskapsbilden har utelämnats i planbeskrivningens illustration !

Eftersom detta markområde ligger i direkt anslutning till det landskapsbildsskydd som funnits under lång tid och som till stor del blir kvar måste man anpassa den byggnation som tillåts inom kvartersmarken utifrån detta.

Vårt förslag: För att begränsa byggrätten något i det aktuella området och för att inte onödigt störa landskapsbilden anser vi att det finns två alternativ.

- Alt. 1 Punktpricka området i kvartersmarken som ligger sydväst om nuvarande sträckning av Ronningsvägen/Norrmyrvägen så att all byggnation förflyttas något österut.
- Alt. 2 Byggrätten på kvartersmarken som ligger sydväst om nuvarande sträckning av Ronningsvägen/Norrmyrvägen begränsas i höjd till max. 8 meter i likhet med den höjdpåverkan som järnväg med kontaktledningar kan innebära.

*Kommunens kommentar: Kommunen har redovisat två alternativa lösningar för utformning av Ronningsvägen på årsmöte med Svartby Byamäns samfällighetsförening som ansvarar för vägen. Ronningsvägen kommer att utformas enligt det alternativ som beslutades på mötet.*

*Läs kommunens kommentar avseende grundvatten under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Grundvatten på sid 76.*

*Landskapsbildsskyddet för de delar som ligger inom aktuellt planområde har i beslut från Länsstyrelsen 2022-06-23 upphävts under förutsättning av detaljplanen vinner laga kraft. En kulturarvsanalys med bedömning av planförslagets påverkan på samtliga berörda kulturmiljövärden har tagits fram till granskning. Resultat från kulturarvsanalysen kommer att arbetas in i MKB:n. Där kommer påverkan på berörda kulturmiljövärden i sin helhet att bedömas samt eventuella åtgärder att beskrivas. Detta sammanfattas i planbeskrivningen.*

### **Privatperson 9, 2022-03-27**

Att anlägga industrispår 35 m från fastighet kan inte vara rimligt. Det måste gå att anlägga spåret söder om väg 603 och med det blir vägen bullerskydd och samtidigt undviks kostnad med en tunnel.

Trafikverkets funktionsutredning med alternativ UA 3b med tunnel i Gruvberget måste bli det bästa alternativet för boende i Södra Svartbyn.

Vi som har fastigheterna på sidan mot järnväg och väg 97 har fått ett ökat buller efter senaste ombyggnaden, så vi förutsätter att det blir åtgärder mot det.

*Kommunens kommentar: Läs närmare under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering och Hälsa och säkerhet på sid 76.*

### **Privatperson 10, 2022-03-28**


För oss är fastigheten det perfekta stället att bo på. Hästar och natur är våra fritidsintressen. Hittills har vår pappa bott ostört nära stan. Vi har sett framför oss att vi så småningom också skulle bo på fastigheten. Med tanke på den planerade infrastrukturen känns det inte lika bra längre. Nedan beskriver vi de problem vi ser i punktform. Jämfört med idag delas fastigheten upp i två skilda delar:

- Delningen innebär att det blir krångligt att ta sig över till gruvbergsdelen av fastigheten för ridning, bärplockning och friluftsliv
- Delningen av fastigheten innebär högre kostnader vid skogsbruksåtgärder
- Möjligheten till jakt försämras av infrastrukturen
- Ljud och rörelser från trafik kommer att öka
- Infrastrukturen tar en stor del av fastigheten i anspråk
- Vi undrar hur markavvattningen av infrastrukturen kommer att påverka vattnets rörelse från Gruvberget

Vi tror att vi blir avskärmade från Gruvberget och att den nya ljudbilden förändrar känslan av ostördhet men ändå närhet till staden.

*Kommunens kommentar: Kommunen för dialog med berörd fastighetsägare avseende tillgänglighet till skogsskiften samt marköverlåtelse av mark inom planområdet. Vid ett genomförande av planen kommer tillgängligheten för att nå skiften på södra sidan av planområdet säkerställas genom avtal.*

*Konsult har utrett att kallkällan och omgivande utströmningsområden högre upp i nordslutningen på Gruvberget inte kommer att påverkas av grundvattensänkning.*



*För kommunen kommentarer kring övriga synpunkter under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering, Hälsa och säkerhet, Påverkan på fastighetspriser/inlösen, Byggtiden samt Rekreation på sid 76.*

#### **Privatperson 11, 2022-03-28**

Den föreslagna detaljplanen är det absolut sämsta tänkbara alternativet för oss som bor i området. Jag anser att man måste titta på en ny detaljplan. Det är väl i alla fall vi kommuninnevånare som är viktigast.

*Kommunens kommentar: Läs kommunen kommentarer kring synpunkten under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering på sid 76.*

#### **Privatperson 12, 2022-03-29**

Jag bor i dag bredvid järnvägen och vad jag hör och förstår så kommer den tunga tågtrafiken öka på den gamla stambanan med 20 tågset in och ut per dygn från H2 greensteels produktion.

Har bott vid Nylands bäcken ; Humlev XX sedan barnsben och vet och har redan idag malmtåg som gör att vi har markvibrationer samt ljudstörningar.


Vad jag har saknat är sedan länge bullerskydd. Det finns fram till sista huset på Björnvägen men mitt hus som ligger som sista hus på Humlev får direkt ljud /vibrationer mm från järnvägen. Det finns inga buller plank från Nylands bäcken och industri området ; det innebär att jag har inget bullerskydd mot mitt hus och mina grannars hus bredvid mig .

Hör nu dessutom att man säger att sedan tidigare fanns det ingen skyldighet med bullerplank men idagsläget ska det upp bullerskydd på 4 m när man gör en ny bana till Gruvberget. En gigantisk ökning av ljud/vibrationer/damm/avfall anser jag en ny stor händelse som grundar till ett nytt bullerskydd och en chans att folk vill bo kvar i närområdet.

*Kommunens kommentar: För kommunen kommentarer kring övriga synpunkter under rubrik Vanligt förekommande frågor under rubrik Hälsa och säkerhet, och Påverkan på fastighetspriser/inlösen på sid 76.*

#### **Privatperson 13, 2022-03-29**

Jag vill börja med att säga att det är otroligt spännande att vi får vara med om denna gröna omställning inom industrin och vi att får vara först ut i världen med detta unika




projekt. Jag vill tillägga att jag inte är emot utvecklingen utan vill vara med och påverka utformningen av infrastrukturkorridoren. Detta för att vi boende i Svartbyn skall få våra synpunkter tillgodosedda i ett demokratiskt samtal.

I nuvarande detaljplan så påverkas den nedre delen av Gruvberget väldigt hårt av den tänkta infrastrukturkorridoren. Påverkas negativt görs även berörda kvarter på Gideons lunda av infrastrukturkorridoren. Den direkta närheten till naturen i form av naturstigar, elljusspår, skoterleder, och fotbollsplan blir tagen ifrån oss. Det är i detta som Bodens kommun marknadsföringsord kommer till korta #Närhetsliv. Nära till naturen, på det sättet du själv vill och föredrar. Det blir ett tomt och ihåligt argument för kommunen att använda i fortsättningen, idagsläget är det något som jag som bodensare är stolt över och det vill jag fortsätta att vara. Gruvberget med Norra Svartbyn är utan tvekan kommunens bästa rekreatiomsområden.

Dragningen av järnvägen med kurvan förbi Gideons väg kommer för nära bebyggelsen helt enkelt, höjningarna av vägar, bullerplank kommer att ge ett intryck av instängdhet. Dessa förändringar anser många av oss boende blir en för stor förändring mot dagens sätt att bo och leva på. Det som jag anser är viktigt är en långsiktighet av dragningen av infrastrukturkorridoren. Tiden är knapp till produktionsstarten av H2GS. Men har man tid med överklagningar som drar ut på tiden från kommunens sida? Är då inte ett bättre alternativ att titta på andra alternativ av dragningar av infrastrukturkorridoren.

Mitt förslag är att drag väg och järnväg genom Gruvberget enligt trafikverkets funktionsbeskrivning UA3a. (Bara järnväg). Enligt företrädare för Trafikverket så är det inte möjligt att dra en in/utfart från 97:an till tänkt sträckning. Utan jag tänker att man gör en avfart från väg 603 i sydlig riktning som följer järnvägen(UA3a) genom Gruvberget. Här finns det mycket att vinna för Bodens kommun, man har i detta alternativ tagit tillvara på medborgarnas intressen, man har kapacitet för ett framtida dubbelspår intill Bodens Business Park. För vem veta vilken annan industrijätte som vill etablera sig till följd av den gröna industri omställningen som vi i Boden är med och skapar. Nuvarande dragning av järnvägen blir då trång med enkelspår in till Boden Business park. Ta i ordentligt!

Vinningen med detta förslag blir att den nedre delen av Gruvberget blir intakt vi får leva närhetsliv och DET viktigaste av allt ingen av oss boende får se sin närmsta omgivning förvandlas till något man inte vill ha. Gör man detta på ett bra sätt från



kommunens sida så skapar man förtroende bland medborgarna att man lyssnar vilket underlättar vid andra framtida situationer där infrastruktur/byggnader skall byggas i vår expansiva kommuns framtid.

*Kommunens kommentar: Läs kommunen kommentarer kring synpunkter under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering, Hälsa och säkerhet, Påverkan på fastighetspriser/inlösen, Byggtiden samt Rekreation på sid 76.*

#### **Privatperson 14, 2022-03-29**

Jag bor i dag bredvid järnvägen och vad jag hör och förstår så kommer den tunga tågtrafiken öka på den gamla stambanan med 20 tågset in och ut per dygn från H2 greensteels produktion.

Har bott vid Nylands bäcken; Humlev. XX sedan några år tillbaka och vet och har redan idag malmtåg som gör att vi har markvibrationer samt ljudstörningar.

Vad jag har saknat är sedan länge bullerskydd. Det finns fram till sista huset på Björnvägen men mitt hus som ligger som sista hus på Humlev. får direkt ljud /vibrationer mm från järnvägen. Det finns inga bullerplank från Nylands bäcken och industriområdet; det innebär att jag har inget bullerskydd mot mitt hus och mina grannars hus bredvid mig.


Hör nu dessutom att man säger att sedan tidigare fanns det ingen skyldighet med bullerplank men i dagsläget ska det upp bullerskydd på 4 m när man gör en ny bana till Gruvberget. En gigantisk ökning av ljud/vibrationer/damm/avfall anser jag en ny stor händelse som grundar till ett nytt bullerskydd och en chans att folk vill bo kvar i närområdet.

*Kommunens kommentar: Läs kommunen kommentarer kring era synpunkter under rubrik Vanligt förekommande frågor under rubrik Hälsa och säkerhet på sid 76.*

#### **Privatperson 15, 2022-03-29**

Då materialet jag har tagit del av ej är nog tydligt/komplett kan jag inte säga att jag förstår detta underlag och allt vad det innebär för min del.

Tidsplanen är forcerad och man har prioriterat endast vissa parametrar, det presenterade förslaget för järnväg tar inte nog hänsyn till de som bor i området och kommer att leda till en betydande försämring på ett flertal sätt (detta var samtliga på samrådet överens om).



Kommunen gav inte en komplett bild av vilka möjligheter som finns då man inte fått se de alternativa dragningarna för järnväg som varit med i planerna och att dessa måste utredas.

Det kommer överifierade förklaringar för varför vissa alternativ är bättre än andra. En del av dessa argument kräver en noggrannare granskning som bör skrivas ner detaljerat på ett sådant sätt att alla förstår och kan granska dessa. Nu avfärdades förslag/alternativ muntligt utan möjlighet att ta ställning till detta i form av ett underlag.

Det måste gå att få fram ett betydligt bättre beslutsunderlag och skisser som är tydliga och som man kan diskutera kring. Tydligt måttsett med markerade områden att ta hänsyn till (med huvudfokus på järnvägens dragning till att börja med).

Allt måste göras i rätt ordning dvs man måste börja med det som påverkar mest och arbeta ner i hierarkin:

1. Järnvägens dragning
2. Vägens dragning/utformning
3. Boendemiljöer, grönområden, bulleråtgärder, vibration mm
4. Åtgärder under byggtiden ex tillfällig väg mm.
5. Kompensation

Ovanstående är mina huvudpunkter utöver dessa tillkommer punkter som kan diskuteras mer i detalj när dessa har hanterats.

- Byggtid
  - Väg
  - Järnväg
  - Industriområde
- Avstånd järnväg (otydligt i underlaget)
  - Markera dragning på mark
  - Har man maximerat avståndet från boende (på hela sträckan) på alla sätt man kan?
- Återställning av mark/träd mm.
- Skriftligt besked på att tågen kommer att hålla jämn hastighet så att ingen bromsning mm kommer att ske nära bostäder.
- Besked vad som kommer att hända med lekparken och grönområde (Gideons väg).



- Överfarter, skoterled mm – mer detaljerat.
- Gruvberget, tydligare bild på hur nya terrängspår ska gå och vilka delar som kan bevaras.

*Kommunens kommentar: I detaljplaneprocessen hanteras inte detaljlösningar för de åtgärder som möjliggörs i planen. I detaljplanen regleras inte heller hastighetsbegränsning, åtgärder under byggtid och liknande. Detta kommer i skede för detaljprojektering efter att detaljplanen har vunnit laga kraft när lösningar har fastställts.*

*En dagvattenutredning har tagits fram för detaljplanen och sammanfattas i planbeskrivningen. Vid detaljprojektering av infrastrukturkorridoren kommer lösningar för avvattningslösningar att säkerställas. Befintliga avvattningslösningar ska inte försämrats mot dagsläget.*

*För kommunen kommentarer kring övriga synpunkter under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering, Hälsa och säkerhet, Påverkan på fastighetspriser/inlösen, Byggtiden, Trafiklösning samt Rekreation på sid 76.*

### **Privatperson 16, 2022-03-29**

Vi motsätter oss detaljplanen eftersom den innebär stora olägenheter för oss.

Vi får höga vägbankar på två sidor av vår fastighet samt ökad damm/bullerpåverkan.

Vi hamnar i en ”gryta”. Detta torde minska värdet på fastigheten.

Dessutom är området närmast tilltänkta vägbankar vattensjukt i dag.

Detta torde förvärras med ökad avrinning av regn/smältvatten från vägbankarna.


Vid anläggandet av vägbankar/järnväg lär vi få kraftiga olägenheter i form av buller, vibrationer samt damm. Vi lär dessutom få problem att färdas söderut eftersom utfarten till RV 97 hindras under byggtiden.

Vi har sett Trafikverkets utredning TRV 2021/10156.

Förslaget i samrådshandlingen verkar vara UA2.

För oss boende i området hade UA3a alt UA3b gett betydligt mindre olägenheter.

*Kommunens kommentar: En dagvattenutredning har tagits fram för detaljplanen och sammanfattas i planbeskrivningen. Vid detaljprojektering av infrastrukturkorridoren*



*kommer lösningar för avvattning att säkerställas. Befintliga avvattningslösningar ska inte försämrats mot dagsläget.*

*För kommunen kommentarer kring övriga synpunkter under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering, Hälsa och säkerhet, Påverkan på fastighetspriser/inlösen, Byggtiden, Trafiklösning samt Rekreation på sid 76.*

### **Privatperson 17, 2022-03-30**

Jag bor själv idag på Torpgärdan, Humlevägen XX, en bra bit ifrån tänkta ombyggnationer men tämligen nära järnvägen.

Vad jag förstått så kommer detta att innebära betydligt mer aktivitet avseende tung tågtrafik längs järnvägen.

Redan idag har vi malmtåg som ger oss markvibrationer och ljudstörningar.

I dagsläget finns det bullerskydd längs järnvägen från Ica och längs med Björnvägen.

Därefter slutar bullerskyddet, vilket gör att vi som bor närmast järnvägen längs Nydalsbäcken redan idag upplever mycket ljud från tågtrafiken som skulle kunna undvikas/minskas med utökning av detta bullerskydd!

Har även förstått att man idag tittar på bullerskydd som är rejält höga vid nya tillbyggnaden vid Gruvberget. Anser att detta är något ni har skyldighet att titta på även för oss som finns boende längs Nydalsbäcken!

*Kommunens kommentar: Läs kommunens kommentarer kring synpunkterna under rubrik Vanligt förekommande frågor under rubrik Hälsa och säkerhet på sid 76.*

### **Privatperson 18, 2022-03-30**

Här kommer mina åsikter kring detta ogenomtänkta förslag. Vill inledningsvis förtydliga att jag är mycket positiv till att H2 planerar att starta upp sin verksamhet i Bodens Kommun samt till den tilltänka platsen som jag tror kommer utveckla Boden som stad och göra Svartbyn mer lukrativt.

Men den detaljplan som Boden Kommun tagit fram gällande vägen och järnvägen ”anslutning korridoren”

- Varför förstöra ett av få fritidsområden som kommunen fortfarande äger.
- Bostadsområdena som ligger söder om vägen till Na: Svartbyn kommer påverkas på ett mycket negativt sätt inom bland annat buller, vibrationer, dam etc.

- Varför planera för något som kommer påverka så många hushåll negativt när det finns andra lösningar.
- Kommunikationen från Södra Svartbyn till Luleå under en eventuell projektering, hur löser man den?

Mitt förslag är att kommunen tittar över en annan detaljplan för anslutningen till H2 kommande aktivitet.

- Dragning från/till H2 via Petberget och kommer ut i Sävastnäs vilket skulle påverka minst för alla! Ekonomiskt så är det ju en merkostnad men har Kommunen gjort dåliga affärer tidigare så kan man fortsätta med det.
- Dragning från/till H2 norrut mot stambanan och centralen!

Vill skicka med vad en av våra alla kommunalråd sa vid mötet i björksalen 2022-03-26. Det har varit så fantastiskt att växa upp i Södra Svartbyn och Gruvberget! Låt även våra barn och barnbarn kunna förmedla den känslan i framtiden utan en väg och järnväg mitt i bostadsområdet och på Gruvberget.

*Kommunens kommentar: Läs kommunens kommentarer kring övriga synpunkter under rubrik Vanligt förekommande frågor under rubrik Lokalisering, Byggtiden, Hälsa och säkerhet samt Rekreation på sid 76.*

### **Privatperson 19, 2022-03-30**

Jag vill protestera mot detaljplanen mot den nya infrastrukturen till H2 green Steel som är planerat att byggas i Norra Svartbyn. Jag anser att jag blir drabbad där jag bor.

Buller från tunga fordon?

Buller från tågtrafiken som går nära mitt hus?

Smuts och damm som far med vinden?


Antar att det ska skövlas en del träd? Marken är redan nog blöt, hur påverkas det?

Arbetstider under byggtiden? Kommer det att behövas sprängas?

Vibrationer av tågen?

Värdeminskning på huset? Hur kompenseras jag vid eventuella förluster?

Måste det billigaste alternativet nödvändigtvis vara det bästa när det drabbar så många boende?



*Kommunens kommentar: En dagvattenutredning har tagits fram för detaljplanen och sammanfattas i planbeskrivningen. Vid detaljprojektering av infrastrukturkorridoren kommer lösningar för avvattning att säkerställas. Befintliga avvattningslösningar ska inte försämrats mot dagsläget.*

*För kommunens kommentarer kring övriga synpunkter läs under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering, Hälsa och säkerhet, Påverkan på fastighetspriser/inlösen, Byggtiden, Trafiklösning samt Rekreation på sid 76.*

### **Privatperson 20, 2022-03-30**

Boende på Läkar-, Prost- och Musikantvägen samt sörjande på Skogskyrkogården har aldrig haft väg- och järnvägsbuller eller vibrationer från Gruvbergets fot. Vi köpte fastigheten för närheten till skog och tystnad. Detta kommer att förändras i och med vägen och järnvägen till H2GS.

Även om buller och vibrationer underskrider rikt- och gränsvärden, så är det en förändring som för oss är störande. Därför vill vi att vibrations- och bullerdämpande åtgärder genomförs efter hela vägsträckan Läkar-, Prost- och Musikantvägen samt Skogskyrkogården. Som förslagsvis bullerplank och ljudvallar.

Hastighetsbegränsningen på väg- och järnväg måste anpassas så en jämn trafikrytm erhålles på hela sträckan, utan accelerationer eller inbromsningar för att ytterligare minska buller och vibrationer.

*Kommunens kommentar: För kommunens kommentarer kring övriga synpunkter läs under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Hälsa och säkerhet, Påverkan på fastighetspriser/inlösen, Trafiklösning samt Rekreation på sid 76.*

### **Privatperson 21, 2022-03-30**

Det föreslagna alternativet av dragning av väg och järnväg förbi Södra Svartbyn är helt förkastlig. Det är alldeles för många familjer som blir lidande på grund av hög ljudnivå, störande trafik och buller med mera. Husen sjunker i värde och många vill inte bo kvar.

Därför yrkar jag på att en ny detaljplan utreds med dragning längre bort från bostadsområdena i Södra Svartbyn. Kommuninnevånarna är väl ändå viktigast.

*Kommunens kommentar: Läs kommunens kommentarer kring synpunkter under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering, Hälsa och säkerhet samt Påverkan på fastighetspriser/inlösen på sid 76.*

## Privatperson 22, 2022-03-30

Utifrån tillgängligt underlag har vi svårt att skapa oss en bild av projektet och dess konsekvenser för oss och fastigheten, men framförallt vilka åtgärder som ev. skulle kunna vidtas och förväntad effekt av dessa. Vi upplever även att underlaget saknar en stor del detaljer vilket gör det svårt att förstå resonemangen bakom vald lösning.

Inledningsvis har vi svårt att förstå processen hur Boden Kommun valt alternativ för dragning av framförallt järnväg. Vi upplever att det inte framgår om andra alternativ har varit uppe för diskussion/utredning och heller inte varför det är detta förslag som valts ut att arbeta vidare med. Särskilt inte när det får så pass stor inverkan på flertalet fastigheters direkta levnads- och boendesituation.


Vi upplever att det inte finns någon tydlig konsekvensbeskrivning för fastigheterna och dess familjer, däremot för miljö- och naturvärden. Varför?

För vår del vill jag lyfta fram att vi upplever det från underlaget som att vi kommer få, från dagens läge, en kraftigt förändrad boende- och levnadssituation;

- Inomhusmiljön kommer att påverkas av, bedömt, vibrationer och till del ökande buller.
- Utomhusmiljön kommer radikalt förändras från att idag bestå av skog och relativt öppet synfält till jordvall/slänt med en höjning på upp till nio meter (vall+plank). Det är svårt att visualisera hur det verkligen kommer se ut och vilken åverkan det medför. Vi önskar att det i detaljplaneringen tas fram underlag som visar på hur det kommer att se ut (kanske rent av en virtuell 3D-miljö för aktuell plats). Vi hamnar i en gryta med, bedömt, mindre solljus än idag, dessutom så är marken väldigt vattenmättad redan idag, vilket vi bedömer kommer bli än värre med den föreslagna lösningen (invallning och träd försvinner). Vi har i dagsläget redan en hel del vatten som tränger upp i grunden till huset. Vidare så kommer ökat buller, vibrationer och damm från den ökade mängd tung trafik samt järnväg kraftigt bidra till sämre utomhusmiljö, framförallt på den sida av fastigheten som vi idag nyttjar allra mest.
- Värdet på fastigheten kommer av allt döma nedgå, vilket påverkar oss negativt vid eventuell försäljning (vilket påverkar oss i vårt vidare liv genom sämre ekonomiska förutsättningar). Fastigheten kommer troligen öka i värde på grund av hög efterfrågan, men jämfört med liknande fastigheter på annan plats (enstaka kvarter bort) kommer den relativa ökningen bedömt vara lägre. Det påverkar även våra möjligheter att nyttja fastigheten för ytterligare belåning, vilket i sin tur kan påverka vår konsumtion och levnadsstandard negativt.

Förslag (behov) till vidare arbete:

- Utred alternativa järnvägsdragningar. Att ändra när järnvägen börjar svänga till



efter viadukten/trafikplats S Svartbyn bör medföra att vägen inte behöver ändras i höjd varpå majoriteten av ovanstående negativa konsekvenser uteblir. Vissa åtgärder kommer troligen behövas, främst kopplat buller.

- Om befintlig lösning är det som blir det slutgiltiga beslutet önskar vi få egen kontakt med Boden Kommun samt utredning av nuläge och slutläge avseende buller, vibrationer för både inomhus- och utomhusmiljö. Detta för att säkerställa att korrekta åtgärder vidtas och att de har tänkt effekt samt att skälig kompensation utgår för den väsentligt förändrade boende- och levnadssituation som kommer medföras av detta alternativ.

En kunskapsfråga: behöver beslut om järnväg och väg fattas samtidigt eller kan man ta beslut om dem separat? Vi uppfattar att järnvägen behövs först när stålverket skall starta sin produktion, fram till dess under etableringen kommer transporterna ske på väg? (Vi tänker att det kanske inte är så bråttom att besluta om järnväg så tid skapas för vidare analyser av dragning och utredning av konsekvenser).


Sammanvägt kan vi inte ställa oss bakom detta underlag och opponerar oss mot dess genomförande i dess nuvarande utformning.

Avslutningsvis uppskattar vi verkligen det arbete som Boden Kommun lagt ner på att attrahera ett, förhoppningsvis, större företag vilket tryggar framtiden och utvecklingen för kommunen. Avseende placering känner vi dock att det hamnar på tok för nära befintliga bostadsområden och påverkar dessa negativt i allt för stor utsträckning.

*Kommunens kommentar: Planbeskrivningen kompletteras med illustrationer över infrastrukturkorridoren som tydliggör utformningen. För att ta fram en järnvägskorridor behöver en detaljplan alternativt en järnvägsplan tas fram. Detta innebär stora samordningsvinster med att utreda dragning av väg och järnväg samtidigt. Vid projektering av vägen kan val av utformning, lösning och exakt dragning få stor påverkan av järnvägsspåren.*

*Gamla Lulevägen avskiljs idag från de närliggande bostadskvarteren med en cirka 20–35 meter bred remsa av vegetation, framför allt lövträd. Den befintliga vegetationen innebär viss skuggning för närboende i dagsläget. En höjning av vägprofilen bedöms därför inte innebära någon ytterligare skuggpåverkan för bostadsfastigheterna i området.*

*Om boende upplever störningar av exempelvis buller, vibrationer etc. uppstår kan kontakt tas med Bodens kommun, Miljö- och byggenheten på kommunens samhällsbyggnadsförvaltning för en bedömning och frågor.*



*För kommunens kommentarer kring övriga synpunkter läs under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering, Hälsa och säkerhet, Påverkan på fastighetspriser/inlösen, Byggtiden, Trafiklösning samt Rekreation på sid 76.*

### **Privatperson 23, 2022-03-30**

Vi har fått information om vägsträckningen från H2green steel till väg 97. En ca 80 meter bred väg för tåg lastbilar och personbilar ska byggas. Det är tung trafik som ska rulla dygnet runt nära bebyggelse. Såväl som villaområden och rekreationsområden kommer att påverkas mycket av detta. Närmaste huset ligger enbart 35 meter från vägen.

Det är mycket tråkigt om invånarna i dessa områden blir överkörda i denna planering.

Vägen är illa vald och innebär på flera sätt en hälsofara.

Förslag. Lägg vägen på andra sidan Gruvberget dvs närmare Luleå. Rusa inte iväg med ett bygge som har en så stor påverkan på våra bostadsområden och förstör miljön för all framtid.

*Kommunens kommentar: Läs kommunen kommentarer kring synpunkter under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering och, Hälsa och säkerhet på sid 76.*

### **Privatperson 24, 2022-03-30**

Boden kommuns avsikter med markreservatet för infrastruktur


Sidan 62 i den fördjupade översiktsplanen:

*”3. Markreservat för infrastruktur är utpekat för att säkerställa förbindelse mellan verksamhetsområde och trafikplats Södra Svarbyn samt riksväg 97. Vid fortsatt detaljplaneläggning och genomförandet ska allmänheten tillgänglighet till friluftsområdet Gruvberget säkerställas med passager.”*

Kommunen nämner ingenting om järnväg utan endast väg då trafikplatsen man syftar på gäller väg.

Sidan 105 i Översiktsplan 2025.

*”Koppling rv 97 – utredningsområde för verksamheter Svarbyn (R5) Markreservatet avser att säkerställa förbindelse mellan verksamhetsområde Svarbyn samt*



*trafikplats Södra Svartbyn och riksväg 97. Befintliga vägar som ger koppling mellan det tänkta verksamhetsområdet och riksväg 97 har i dagläget inte den standard och trafiktålighet som erfordras. Möjlighet kan finnas att på sikt utveckla en godsterminal vid befintlig mötesstation på stambanan söder om Gamla Lulevägen som kan tillgodose behovet av effektiva transporter. Markreservatets dragning har föreslagits med utgångspunkten att minimera påverkan på det rörliga friluftslivet omkring Gruvberget.*

*Rekommendationer: Vid eventuell fortsatt detaljplaneläggning och genomförande ska allmänhetens tillgänglighet till friluftsområdet Gruvberget säkerställas. I detta arbete ska även skoterlederna beaktas. Det är också viktigt att påverkan på närboende minimeras”*


Själva rubriken ”Koppling rv 97” (riksväg 97) åsyftar återigen en vägförbindelse. Man fortsätter med att beskriva varför befintliga vägar inte kan användas återigen ingenting om någon dragning av järnvägen. Att man planerar en godsterminal/kombiterminal/överlämnandebangård längs med befintlig järnväg åsyftar återigen att man inte tänkt dra en järnväg i markreservatet. Man har tänkt tillgodose en vägförbindelse för att lasta om till järnväg samt tillgodose en ny dragning av väg till riksväg 97.

Med dessa två översiktsplaner och dess skrivningar i åtanke kan de närboende som blivit, kommer att, bli berörda inte haft fog för att förstå att Kommunen skulle kunna dra en järnväg i markreservatet. Därav har man ej heller haft fog för att överklaga eller lämna synpunkter i tidigare samråd kring översiktsplanerna. Kommunen har med sitt markreservat avsett att dra en väg och inte både järnväg och väg. Att man nu försöker trycka in både väg och järnväg i en process som endast skall tillgodose H2GS utgångspunkter, tid och pengar är och kommer aldrig vara förenligt med en demokratisk process.

Funktionsutredningen samt avtal mellan H2GS och Trafikverket slår tydligt klart att planläggningen måste hanteras skyndsamt och kostnaderna hållas nere. Man har således förordat den enklaste lösningen. När det gäller en järnvägsdragning som påverkar så stort antal boende borde man fokusera på innehållet istället, likt rekommendationerna i översiktsplanen. Järnvägen skall finnas kvar där för ”evigt” och påverkar således de boende på ett oåterkalleligt sätt.

Då påverkan på befintliga vägar och broar ger stora konsekvenser i både UA1 och UA2 samt att det troligen ger en stor påverkan på boende i närområdet i form av närhet till järnväg samt buller så skulle UA3b ge betydligt mindre påverkan. UA3b med en tunnel och användandet av befintliga broar ger mindre påverkan på Trafikverkets anläggningar. Ur miljösynpunkt ger en tunnel också mindre påverkan på befintliga naturvärden. Berget delas inte upp på samma sätt som med övriga





alternativ vilket innebär att det fortsatta nyttjande för det rörliga friluftslivet blir enklare, buller minskas, risken för direkt påverkan på naturvärden och nyckelbiotoper minimeras. Mängden massor som kräver hantering minskas också till skillnad från om en bergskärning anläggs. Dessutom hade man kunnat förlägga vägen närmare Gruvberget så att de boende på Prost och Läkarvägen får vägen längre bort från sina fastigheter.

Men det bästa alternativet hade ändå varit att förlägga järnvägen längre mot Gamla Sävast för att helt undvika att skapa stora barriäreffekter mot Gruvberget men även för att undvika olägenheter för de boende.


### **Övriga synpunkter**

De ofullständiga undersökningarna av markförhållanden, framförallt sulfidjordens egenskaper, gör att man inte har kunnat redovisa en tydlig grundläggningsmetod. Vilket då leder till att man inte har kunnat visa släntbredning (utbredning av järnvägsområdet). Jorden är ofta sättningbenägen och har dålig bärighet och det medför att den måste förstärkas eller grävas bort. Miljömässigt kan problem uppstå när sulfidjorden utsätts för syre, vilket inträffar när den grävs upp eller utsätts för en sänkning av grundvattnet. I samtliga alternativa dragningar av järnvägen förutses en sänkning av grundvattennivån. Därav borde man redan i dagsläget ha tagit markprover dels för att välja metod för grundläggning men även för bedömning av försurningsegenskaper, dvs om den behöver klassificeras som förorenad mark. Industriområdet ligger dessutom på en betydligt högre höjd än befintlig marknivå vilket är problematiskt för de låga toleransnivåerna på lutning för järnvägen.

Har marken ens de byggnadstekniska förutsättningarna som krävs, det känns som att det är ytterst olämpligt att bygga järnväg inom området. Med det bristfälliga underlaget som finns så riskerar man att inte ha tagit höjd för de eventuellt fördyrande åtgärderna som kommer krävas. Det kommer krävas en enorm masshantering för att dels tillgodose toleransnivåerna för lutning på järnvägen men även det faktum att sulfidjord har dålig bärighet.

Vad gäller bullerskyddsåtgärder för framförallt de som bor på Gideons väg, Läkarvägen och Prostvägen nämner man bullerskyddsvallar. Jag ser det som en omöjlighet att få plats med bullerskyddsvallar i och med att förslaget anger en profilhöjning av vägen som innebär att släntutbredningen samt höjden inte medger bullerskyddsvallar. Man borde således i dagsläget kunna ge mer detaljer om vilken typ av bullerskyddsåtgärd som blir aktuell. Är det spår/vägnära bullerskyddsåtgärder man talar om eller är det fastighetsnära.

Vad gäller vibrationer så ger inte heller det någon klarhet i hur man skall hantera det utan endast förklaringar att om man utför förstärkningsåtgärder i form av



underballast så väntas endast ett fåtal fastigheter störas. Hänförs återigen till de dåliga (obefintliga utredningarna kring markens beskaffenhet).

Vad gäller hälsa och säkerhet (buller, vibrationer, föroreningar) Beskriver man endast konsekvensen av väg och utelämnar i princip järnvägen helt.

Eftersom järnvägen är tänkt att gå nära tätbebyggt område borde man väl rimligtvis räkna med skyddsstängsel. Viltstängsel efter passage av Gruvberget borde även det bli aktuellt.

Rent generellt så finns det väldigt få ritningar, profilritningar, visualisering etc. som gör det svårt att förstå hur det kommer att se ut. Planbeskrivningen innehåller dessutom så många hänvisningar, (vilket den inte ska göra), till andra dokument, handlingar och riktlinjer så att det sammantaget blir en väldigt otydlig detaljplan. Planen innehåller även krav på att utredningar skall genomföras senare, alla utredningar som behövs för att säkerställa markens lämplighet måste ha genomförts innan planen antas. Planen om den antas blir juridiskt bindande borde då inte de som blir berörda få chansen att förstå detaljplanen? Varför har man valt den dragningen som föreslås, vad har man valt bort, vilka avvägningar har man gjort.

*Kommunens kommentar: Till granskning kompletteras planhandlingarna med ytterligare illustrationen och visualiseringar som visar hur ett genomförande av planen kan se ut. Innan detaljprojektering är utförd visas ett översiktligt förslag på hur planen kan utformas, detta kan komma att ändras under projektets gång. I detaljplanen regleras enbart det som behövs för att uppnå en lämplig markanvändning och uppnå detaljplanens syfte.*

*Bullerutredningen har till granskning kompletterats med den sammanvägda bullerpåverkan från både väg och järnväg. Planbeskrivning och MKB:n kompletteras med bullerkartor och beskrivning av påverkan.*

*I MKB för detaljplanen redovisas en bedömning av konsekvenser för bland annat naturmiljö och arter, buller, vibrationer och föroreningar (sulfidjordar), transporter och kommunikation, mark- och vattenanvändning. En sammanfattning av MKB:n redovisas i planbeskrivningen.*

*För kommunens kommentarer kring övriga synpunkter läs under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering, Hälsa och säkerhet, Påverkan på fastighetspriser/inlösen, Byggtiden, Trafiklösning samt Rekreation på sid 76.*

### **Privatperson 25, 2022-03-31**

Vi har blivit informerade om kommunens planer på cykelväg mellan Norra Svartbyn och Södra Svartbyn längs med Svartbyleden som passerar Fyragårdarshöjden och vill med denna skrivelse uppmärksamma er på att den bör prioriteras.

Bodens kommun har en inofficiell ”cykelvägslösning” som går över vår mark på fastighet 4:12 i Norra Svartbyn – Fyragårdarshöjden. Vi bedriver verksamhet med betande djur och kommer framöver att använda all mark till hagar. Vi vill därför göra er uppmärksamma på att det inte kommer att finnas någon självklar passage för utomstående trafikanter över vår fastighet kommande år.

*Kommunens kommentar: Kommunen arbetar med ett inkommit Bodenförslag där ett antal åtgärder på Svartbyleden förbi Fyragårdshöjden förslås. Det avser bland annat ny cykelväg, avsmalning för bussficka och sänkning av bärighetsklass på vägen. Förslaget har inte varit uppe för politisk behandling och något beslut kring säkerhetshöjande åtgärder har inte tagits. Ovanstående hanteras emellertid inte inom ramen för den pågående detaljplaneprocessen.*

### **Privatperson 26, 2022-03-31**

Man presenterar ett förslag som är svårt att förstå vad detta kommer att innebära för oss boende.

Presentationen skulle göras av experter så att man kunna få vettiga svar. Att dessutom presenterar endast ett förslag på detaljplan för infrastrukturuområdet Svartbyn.


Trafikverket hade flera förslag. Varför gjorde man ingen utredning på dessa?

H2GreenSteel hade dom förslag?

Kommunen ska ju se till att olägenheter för berörda boende ska vara nolltolerans.

År 1980 informerade kommunen att det skulle byggas väg som skulle gå ifrån gamla Luleå vägen till Lövronnings vägen. År 2022 detaljplan då finns det väg och järnväg i inritade som blir ca 90 meter bredd samt bullernivå minst 50 dB samt vibrationer men uppskattade värden finns inte med.

Husen är byggda med 1976 års normer. Att vägen ska byggas på vall. Höjden på vallen 6 till 7 meter. Detta kommer ännu mer olägenheter (buller och vibrationer) för boende.



Böjen på vägen ner mot fastigheter för att det finns orkidéer känns lite konstigt att man aldrig har informerat till boende sedan 1976 hux flux nu är dom viktiga och för dom boende som får olägenheter.

Varför gör man inte Gruvberget till naturreservat då om man vill rädda orkidéer.

*Kommunens kommentar: Till granskning kompletteras planhandlingarna med ytterligare illustrationen och visualiseringar som visar hur ett genomförande av planen kan se ut. Innan detaljprojektering är utförd visas ett översiktligt förslag på hur planen kan utformas, detta kan komma att ändras under projektets gång. I detaljplanen regleras enbart det som behövs för att uppnå en lämplig markanvändning och uppnå detaljplanens syfte.*

*De orkidéer som påträffats är fridlysta och har varit kända under lång tid. I MKB beskrivs och bedöms påverkan för samtliga berörda naturvårdsarter. Detta sammanfattas i planbeskrivningen.*

*För kommunens kommentarer kring övriga synpunkter läs under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering, Hälsa och säkerhet, Påverkan på fastighetspriser/inlösen samt Trafiklösning på sid 76.*

### **Privatperson 27, 2022-03-31**

Det har pratats som en tänkt bro över infrastrukturområdet som ska användas för bla gång, cykel, skoter och häst. För att underlätta åtkomsten av Gruvbergsområdet.

Som jag har fattat det så blir den bron närmare Skogskyrkogården.

Som det är med gällande trafikregler så ska häst framföras på höger sida i trafiken (på vägen) hästar är inte tillåtna på gång- och cykelvägar. Har man tänkt på det när man pratar om bron?

Jag tänker att de gång- och cykelvägar som ansluter till bron måste vara tillåtna för häst, Hur ska vi annars ta oss till bron?

*Kommunens kommentar: Till granskning kompletteras planhandlingarna med ytterligare illustrationen och visualiseringar som visar hur ett genomförande av planen kan se ut. I detaljplanen regleras enbart det som behövs för att uppnå en lämplig markanvändning och uppnå detaljplanens syfte. I senare skede utreds detaljutformning och vilka trafikföreskrifter som ska gälla för vägen.*


## Privatperson 28, 2022-03-31

Presentationen av förslaget ”detaljplan” är svår att förstå, vad gäller konsekvenserna för mitt/ vårt boende på Prostvågen. Presentationen behöver göras mer detaljrik då de gäller olika områden som ex. Buller, vibrationer, damm, blöta marker, vattensamlingar, transportvägar mm. Experter inom respektive område bör vara med och förklara samt på ett vettigt och tydligt sätt åskådliggöra de olika frågorna och dess konsekvenser. Varför presenteras endast ett förslag på detaljplan för infrastrukturområdet Svartbyn. Som det verkar i nuvarande förslag anser vi att både järnväg och väg bör flyttas längre från bostadsområdena.

Trafikverket hade flera förslag. Varför gjorde man ingen utredning på dessa? H2GreenSteel hade dom förslag? Kommunen bör se att alla olägenheter för berörda boende minimeras. På 1970-talet informerade kommunen att det skulle byggas väg men inte järnväg som skulle gå ifrån gamla Luleå vägen till Lövronningsvägen. Även vid beslut 2010-talet fanns ingen järnväg med. Nuvarande detaljplan med både järnväg och en högt placerad väg som går nära våra bostadsområden alltför vad vi kan förstå, mycket större olägenheter för oss boende. Vårt hus är byggd utifrån 1976 års normer.

Redan nu förorsakar buller från Väg 97 och nuvarande järnväg störande buller vissa perioder av året. Fönster och väggar ej anpassade för mer buller och vibrationer. Vad kan göras åt detta? Böjen på vägen ner mot fastigheter för att det finns orkidéer känns lite konstigt då man aldrig har informerat om dem alla oss boende. Plötsligt känns dessa viktigare än de boende som får olägenheter, på grund av järnvägs och vägdragning. Varför gör man inte Gruvberget till naturreservat då om man vill rädda orkidéer. Vattnets avrinning på tomten är redan nu problematisk, behållit träd för att minimera vattensamlingar. Hur blir det? Vad gör kommunen för att minska den risken? Hur kommer underhåll av befintliga vägar och gångvägar att ordnas? Redan nu problematiskt på vissa områden, med årtal av väntan på att åtgärdas.

*Kommunens kommentar: Till granskning kompletteras planhandlingarna med ytterligare illustrationen och visualiseringar som visar hur ett genomförande av planen kan se ut. Innan detaljprojektering är utförd visas ett översiktligt förslag på hur planen kan utformas, detta kan komma att ändras under projektets gång. I detaljplanen regleras enbart det som behövs för att uppnå en lämplig markanvändning och uppnå detaljplanens syfte. I senare skede utreds detaljutformning och vilka trafikföreskrifter som ska gälla för vägen. Drift och underhåll av befintligt vägnät hanteras inte i detaljplanen. För synpunkter kring detta hänvisas till Samhällsbyggnadsförvaltningen, Tekniska avdelningen.*



*De orkidéer som påträffats är fridlysta och har varit kända under lång tid. I MKB beskrivs och bedöms påverkan för samtliga berörda naturvårdsarter. Detta sammanfattas i planbeskrivningen.*

*En dagvattenutredning har tagits fram för detaljplanen och sammanfattas i planbeskrivningen. Vid detaljprojektering av infrastrukturkorridoren kommer lösningar för avvattning att säkerställas. Befintliga avvattningslösningar ska inte försämrats mot dagsläget.*

*För kommunens kommentarer kring övriga synpunkter läs under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering, Hälsa och säkerhet, Påverkan på fastighetspriser/inlösen, Byggtiden samt Trafiklösning på sid 76.*

### **Privatperson 29, 2022-03-31**

En markägare har alltid rätt till ersättning för markintrång enligt svensk lag (Expropriationslagen 4 kap).

Utöver marknadsersättning skall ett individuellt påslag lägst 25 % utgå.

Om ersättning skall utgå eller inte är ett beslut för markägaren och inte för ledningsrättsägare.

Detaljplanens punkterna 10, 11 dvs fastighetsrättsliga och ekonomiska frågor och den verklighetsbild som upplevs beskriva att man betalt för sig överensstämmer inte fullt ut enligt min uppfattning när det gäller intrång utan ersättning som utförts av bland annat bolag ägda av Boden Kommun.

I samrådhandlingen saknas information om SvB 1:7 särställning i detta elintensiva område där ställverks tomter även sålts till Vattenfall av mig.


Redan när det första elledningarna byggdes i området och Boden finns en rättighet inom elmonopolet med förmånsvärde i Ljuså 7:1 för SvB 1:7.

Ljuså 7:1 är elproduktionsresurs med förmånsvärde för SvB 1:7.

Har tidigare ägts av Vattenfall men numera ägs av Bodens Kommun.

Med resursen vatten av Ljuså 7:1 produceras elström som fördelas via ställverk vid kvarvarande del av SvB 1:7 som bebyggs på tomt/er av undertecknad såld till Vattenfall redan under 1970 talet.

Bodens Kommun och övriga elaktörer invid ställverksområdet och dess kraftledningar har inte brytt sig om att skaffa de avtal de behöver för att ha rådighet i elnätet för sina rättigheter och som man själv sökt och fått tillstånd för.



Problemet verkar i samtal vara att man från elaktörer sida vill inte ge möjlighet till rättmätigt avtal för ersättning inom elmonopolet även fast förmånsrätt i elproduktionen finns i elmonopolet och bara behöver förhandlas för rätten till ersättning.

Försökt utan framgång under flera års tid framföra detta till såväl Bodens Kommun som Vattenfall och även sen 2011 även till Trafikverket utan framgång när det gäller ersättningsfrågor som bara gynnat elbolag andra före Svbl:7 förmånsrätt.

Sommar 2021 påträffades ett lokalt it nätverksföretag utan avtal precis och som Vattenfall och Beab tidigare gjort, på eget bevåg utan avtal och ersättning/tillstånd förbereda för att nyttja mark som man inte sökt tillstånd för av markägare.

Arbetet avbröts av anlita d entreprenör och en tillfällig lösning valdes enligt information.

Tidigare händelse föranleder att Boden Kommun ansvarar för en eller flera tillstånd/inköp/upsättning/drift/underhåll/framgent uppdatering av kamerautrustning som kompletterande övervakning till Vattenfalls redan befintliga övervakning.

Övervakning med en eller flera kameror syftar till att endast övervaka händelser på egen fastighet till förmån för Svbl 1:7.

Markägare Svbl 1:7 bestämmer nyttjandet.

Avtalsfrågan även i detta fall senaste fall är ännu olöst och det finns fler som behöver beredas med att ytterligare krav och ersättningar innan VU 5 kan godkännas.

Framtida utbyggnad av kraftledning ar är aviserade o behövs inom kort vilken Svbl 1:7 ställt sig välvillig till.

Dock gäller att senast då ska alla överenskommelser avtalats om årliga som förflutna avstämningsbelopp.


De ska också rutinmässigt fungerar enligt överenskomna avtal.

Yrkar på en förändring av detaljplaneförslaget med att avståndet mellan det planerade verksamhetsområdet och den närmaste sammanhållna bebyggelsen utökas att vara enligt tidigare förslag med placering med minst 1000m som skyddszon även för byggnation.

Detaljplan ska att inte antas eftersom ingen kompensation ännu utlovats för den ekonomiska värdeminskning som uppstår på grund önskad av en alltför nära etablering av stålindustri.

#### Synpunkter tillförda 2022-03-31

Har ej ännu funnit eller fått något svar på tidigare synpunkter enligt ovan.



Plan som påverkar mark såsom inkommande väg eller annan inverkan på SvB 1:5 kan ej godkännas när ännu ingen uppgörelse för nuvarande och tidigare intrång reglerats.

Med anledning av att ekonomisk ersättning inte kunnat avtalas avslås förslaget tillsvidare och kan tidigast lösas när slutlig lösning erhållits angående SvB 1:7 förmånsrätt i (Boden Kommun) Boden Ljuså 7:1

Det finns rådighet för trädavverkning i Gammelängsberget och Mjösjöberget enligt Bodens Kommun.

Det är nog så att området inte prövats av Boden Kommun för att återges till de ursprungliga svartby markägarna.

Vid fortifikationsbyggnationens tid uppläts svartby mark med hembudsklausuler innebärandes att man skulle återfå eller förnya markavtalen efter 50 års arrende som löpte ut mellan 1980–2000 talet.

Längs Svedjefortsvägen som ingår i samma område har markägare även såld vidare tomter av mark man återfått av Fortifikationsverket via Bodens Kommun.

Var finns dokumentationen om hur överlåtelse utförts när det verkar ha blivit olika för olika markägare och Bodens Kommun är ingen ursprunglig ägare till bergen.

Jakträtt i Gammelängsberget sades nyligt upp av Boden Kommun som ju också senare utlovades som kompensationsmark till jägare i Svartbyn får plötsligt klart för sig att oklarheter om kompensation mark uppstod sommaren 2021 när en stor fabriksbyggnad utan lov/avtal hamnat på samma mark som utlovats till jakt.

Ännu har det inte framkommit avtal om kompensation för förlorad jakt/jaktbyten för jag som blivit avsevärt sämre med nya kalhuggningar som utförts av Boden Kommun utan samråd med andra nära intressenter och utan krav om skogsplantering för mark som ännu inte antagit för industriändamål.


Eftersom SvB 1:7 äger förmånsrätt i Boden kommun elproduktion och rådighet saknas men har ändå erhållit tillstånd för alltjämt skadlig påverkan av intäkter till SvB 1.7 kräver jag att en avstämning utförs och skadeståndskrav SvB 1:7 kvarstår med Bodens Kommun och med övriga medaktörer med ertillstånd.

Har sen jag köpte 6:159 behandlades det direkt med ändrade planer av Boden Kommun.

Jag har på egen satsat på jordvärme och fick avtal med Boden Kommun pga att jag just sålt mark samt köpt tomt vid grön område utan lekpark.

Samma avtal har numera Boden Kommun år? Utan lov anlagt gång och cykelväg över ”





Varför och vem står för beslutet att ny väg från grönområdet placerats felaktigt med hänsyn till skyddat område?

Inriktning för avstämning vad avser såväl SvB 1:7

Avstämning för intrång som förorsakar förlorade intäkter genom felaktig inverkan utan hänsyn till förmånsrätt vid lantmäteriförrättningar mm

Kommande avtal för ersättning gäller att för alla aktörer beräknas vara årsvis ersättning från tidigare fram till nu och framåt i tiden med anledning av att SvB 1:7 erbjuder förlorade intäkter i form av förmånsrätt för alla och kommande tillstånd anslutna till ställverken invid SvB 1:7.

Inkomster därutöver utgör intäkter till fastigheten för vidare fastighetsförvaltning nedanstående ägare.

Nuvarande ersättning från SvB 1:7 laxfiskerätt godtas inte och kommer att vara årlig.

Den fungerar sen tidigare dåligt när ingen laxfiskeersättning erhålls till SvB 1:7 fiskerätt som nyttjas av Vattenfall som också tar årlig ersättning sen flera år utan lov av fiskerättsägare.

Laxfiskeförbud gäller för samfällighetsfiske kan inte vara rätt när fiskerätter ägs enskilt av fastigheter.


*Kommunens kommentar: Privatpersonens yttrande avseende samarbete och ekonomisk kompensation mellan olika elaktörer, BEAB, Bodens kommun och undertecknad markägare tillhör inte denna planprocess varför dessa synpunkter inte kommer behandlas i denna samrådsredogörelse. Detsamma gäller frågor gällande laxfiskerätt.*

*All dokumentation där kommunen förvärvar eller ingår i fastighetsrättsliga ärenden dokumenteras och diarieförs i stadsarkivet.*

*Avseende jakträtt har kommunen en pågående dialog med Svartbyns VVO.*

*Vad gäller avverkning på kommunens mark finns inga lagkrav om att kommunen behöver genomföra samråd. Kommunens avsikt med utförd avverkning är att ändra markanvändning från produktionsskog till industri och naturmark genom pågående detaljplanearbete. Någon återplantering är därför inte aktuellt.*

*För område som i en gällande detaljplan regleras som PARK ingår anläggande av gång-, och cykelvägar. Anläggande av gång-, och cykelväg är inte en lovpliktig åtgärd.*



*För kommunens kommentarer kring övriga synpunkter läs under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering, Hälsa och säkerhet och Påverkan på fastighetspriser/inlösen på sid 76.*

### **Privatperson 30, 2022-03-31**

Vi är boende på Gideonsväg XX och vi tycker inte förslaget om ny detaljplan är bra.

När vi hösten 2021 var på möte med H2G Steel och vi visade på kartan var vi bodde så sade den representant som var från företaget att vi inte skulle bli berörda av den nya dragningen av järnvägen. Vi fattade att ”kopplingen” lastningen mot Norra Svartbyn skulle bli där Hunddagiset är. Vårt kvarter skulle bli helt orörda. Nu blir vi mäktat förvånade då vi ser att järnvägen kommer att bli i vårt kvarter.

Vi är rädda om det Grönområde som finns i vårt område som är väl använt av många i olika åldrar.

Gideonslinda är ett mycket attraktivt bostadsområde att bo i. Många vill hit då vi har Kollektivtrafik alla veckans dagar samt att vi har ”Närhetsliv”, vi har nära till naturen och Gruvberget.

Vi vet att priserna på villor har ökat i Bodens Kommun. Hur blir det med värdeminskning på våra hus om detta blir verklighet?

Vill värna om Natur och kulturmiljön, Friluftslivet och säkerheten för barnen.

6 meters höjning av Gamla lulevägen ? Vad får det för konsekvenser för oss ? Vi hamnar i en bunker och med skugga hela dagen.


*Kommunens kommentar: Till granskning kompletteras planhandlingarna med ytterligare illustrationen och visualiseringar som visar hur ett genomförande av planen kan se ut. Bland annat redovisas en höjning av Gamla Lulevägen.*

*För kommunens kommentarer kring övriga synpunkter läs under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering, Hälsa och säkerhet, Påverkan på fastighetspriser/inlösen, Byggtiden, Trafiklösning samt Rekreation på sid 76.*

### **Privatperson 31, 2022-03-31**

Vår synpunkt på detaljplanen för infrastrukturområdet Södra Svartbyn är att väg och järnväg ligger alldeles för nära de boende i området. Stor risk för damm, buller och vibrationer.

En ny detaljplan borde presenteras.



Kommer det att sättas upp bullerplank mellan Halmvägen och järnväg/97:an?

Ökad trafik=ökad störning för oss boende.

Vi har bosatt oss här för närheten till naturen och Gruvberget.

*Kommunens kommentar: För kommunens kommentarer kring övriga synpunkter läs under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering, Hälsa och säkerhet, Byggtiden, Trafiklösning samt Rekreation på sid 76.*

### **Privatperson 32, 2022-03-31**

Senaste planförslaget för anslutningsväg ut till eventuella H2GS påverkar boenden kring Gruvberget starkt negativt. I planförslaget framgår buller som överskrider gränsvärdena på Gideons Linda där buller redan förekommer. För boende längre mot skogskyrkogården framkommer det att buller över gränsvärdena inte går att undvika, men någon närmre mätning verkar inte ha gjorts. Luft och miljö kommer avsevärt försämrats för hela området som drabbas av stålfabriken och väg/järnväg.

Detaljplanen är en drömande vision om en frodig och välskött skog och ett område som kommer vara lättillgängligt för alla. Tyvärr vet vi som bor i området att skogen ner mot boendehusen är mestadels sly och inte alls kommer skymma sikt eller dämpa buller. Den skog som finns kommer skövlas.


I början var vägen tänkt som en 50 km/h väg med farthinder. Det skulle gå sju tåg om dagen. Vägen har nu blivit en 80km/h väg. På ett senare möte uppgav man att det skulle gå 14 tåg ut till H2. Och på senaste mötet var det uppe i 20 tåg om dagen.

Jag har även anmärkningar på den dåliga jorden som är precis vid kvarteren. Kommer vi, precis som när nya väg 97 byggdes, drabbas av dålig lukt?

Vad blir vår kompensation?

*Kommunens kommentar: I MKB för detaljplanen redovisas en bedömning av konsekvenser för bland annat sulfidjordar, transporter och kommunikation samt mark- och vattenanvändning. En sammanfattning av MKB:n redovisas i planbeskrivningen.*

*I detaljplanen regleras enbart det som behövs för att uppnå en lämplig markanvändning och uppnå detaljplanens syfte. I senare skede utreds detaljutformning och vilka trafikföreskrifter som ska gälla för vägen.*



*För kommunens kommentarer kring övriga synpunkter läs under Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering, Hälsa och säkerhet, Påverkan på fastighetspriser/inlösen, Byggtiden, Trafiklösning samt Rekreation på sid 76.*

### **Privatperson 33, 2022-03-31**

Det är väldigt bra med industrisatsningen som nu sker i Boden.

Men det är av allra största vikt att vi boende i närområdet känner att ni lyssnar på oss så att alla får en trygg och bra boendemiljö med så lite störningar av buller, ljud och föroreningar.

Vi motsätter oss det förslag ni har lagt fram som innebär att avvaxlingen från stambanan sker mellan Halmvägen och Vaktvägen för att sedan svänga av nära bostadsbebyggelsen på Gideonsväg.

Att göra avvaxlingen söder om befintlig viadukt vore lättare att acceptera eftersom boendemiljön blir mindre påverkad.

Eftersom järnvägstrafiken kommer att öka mycket nu och i framtiden så vore det bästa alternativet att göra ett nytt industrispår norr om Boden Central till H2GreenSteel och fortsätta söderut bakom Gruvberget/Petberget för sammankoppling till stambanan i gamla Sävast/Sävastnäs.

Detta alternativ skulle avlasta ”flaskhalsen” som nu är på stambanan förbi Boden.


*Kommunens kommentar: Läs kommunen kommentarer kring synpunkter under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering och Hälsa och säkerhet på sid 76.*

### **Privatperson 34, 2022-03-31**

Jag och min familj, med två barn i förskoleåldern, bor på Gideons Väg 24 i Södra Svartbyn. Vi har bott här sen november 2019 och trivs just nu väldigt bra.

Anledningen till att vi fastnade för just detta område/kvarter är dess nuvarande karaktär: det vill säga att det finns ett grönområde med en lekpark på kvarteret (väster om Gideons Linda, invid Riksväg 97), närhet till den skoterled som passerar och fortsätter mot Gruvberget, samt att området utstrålar ett lugn som passar oss och andra barnfamiljer som också bor på kvarteret (förhållandevis låg ljudvolym från tågräls och Riksväg 97).

Just vår fastighet omfattas, enligt er nuvarande planbeskrivning, inte av ökad bullerpåverkan/vibrationer om den plan ni tagit fram blir verkställd. Där vill jag dock



hävda motsatsen, i dagsläget hör även vi tydligt att tåg passerar och om grönområdet byggs bort till förmån för tågrälsen som svänger in mot beskrivet verksamhetsområde (där det dessutom kommer att innebära betydligt fler rörelser per dygn) kommer även vi påverkas av bullret som uppstår.

Även om detta för oss inte innebär en nivå likt fastigheterna på ytterslingan anser vi att områdets karaktär, den vi fastnade för, suddas ut helt om rälsen byggs där nuvarande grönområde/lekpark finns.

Är vi lediga nyttjar vi exempelvis lekparken dagligen tack vare närheten till den, våra barn kan även ta sig dit på egen hand tack vare att de inte behöver korsa en större väg (Gamla Lulevägen). Det har byggts en ny lekpark på östra sidan av Gamla Lulevägen, men vi kommer inte kunna skicka barnen dit på egen hand sett till trafikeringen och riskerna trafiken medför.


I övrigt tycker jag att ni i detaljplanen har missat just detaljer/precision i planområdet generellt, men i synnerhet vid Gideons Linda och grönområdet jag omnämnt ovan. Jag upplever inte att jag kan skapa mig en uppfattning av slutresultatet i området närmast oss.

Förslag på alternativ till nuvarande plan för dragning av tågräls från planområde in mot verksamhetsområde:

I nuvarande plan vill ni genomföra ”rälssvängen” från stambanan in mot verksamhetsområdet norr om viadukten/påfarten mot Torpgärdan (trafikplats Södra Svartbyn), med påverkan på de fastigheter och det grönområde ni själva beskrivit som ett resultat.

Vårt förslag är att dragning av denna rälssväng i stället genomförs söder om viadukten (trafikplats Södra Svartbyn), på ”Lulesidan”. Påbörjas svängen på trafikplatsens södra sida tolkar jag det, utifrån den beskrivning ni skickat ut, som att det bör innebära betydligt mindre bullerpåverkan på fastigheterna i kvarterets västra och södra del. Avståndet till rälsen blir längre från fastigheterna och det borde även innebära mindre påverkan på det park-/grönområde väster om Gideons Linda som nu är välbesökt av främst barn som bor på kvarteret.

*Kommunens kommentar: Till granskning kompletteras planhandlingarna med ytterligare illustrationen och visualiseringar som visar hur ett genomförande av planen kan se ut. Innan detaljprojektering är utförd visas ett översiktligt förslag på hur planen kan utformas, detta kan komma att ändras under projektets gång. I detaljplanen regleras enbart det som behövs för att uppnå en lämplig markanvändning och uppnå detaljplanens syfte.*



*För kommunens kommentarer kring övriga synpunkter läs under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering, Hälsa och säkerhet, Påverkan på fastighetspriser/inlösen, Byggtiden, Trafiklösning samt Rekreation på sid 76.*

### **Privatperson 35, 2022-03-31**

Vi bor på Gideons Väg i Södra Svartbyn, och vi känner oss mycket besvärade av den nuvarande utformningen av detaljplanen. Vi är nyinflyttade till Boden från annan kommun sedan september 2021. Att bosätta oss med unga barn nära väg 97 (och järnvägen) var en stor avvägning för oss och det var den fantastiskt öppna kontakten till Gruvberget och områdets stillsamhet och ljus som gjorde det hela okej för oss.

Vi tror inte att området skulle kännas som en dräglig miljö att bo på om det omringas av tre vältrafikerade vägar plus två järnvägsspår. Och sen därtill en nästan 10 meter hög vägg av jord och bullerplank som skulle avskärma hela Gruvberget. Oavsett hur många finesser (tunnlar, broar, bullerplank, etc..) som användas för att försöka åtgärda detta så kan de omöjligen dölja eller förfina all den otroligt negativa påverkan som tillkommer med extremt närgående vägar och järnvägar.


Därtill måste vi tillägga hur otroligt provocerande det känns att denna detaljplan som ni nu lagt mycket god tid och energi på är vald primärt utifrån ett "tidsperspektiv". Vi båda jobbar med yrken som ger oss stor empati och förståelse för eran utmaning av att arbeta med tuffa tidsramar och begränsade resurser. Men, vårt tidsperspektiv är resten av våra liv.

*Kommunens kommentar: Läs kommunen kommentarer kring synpunkter under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering, Hälsa och säkerhet, Trafiklösning samt Rekreation på sid 76.*

### **Privatperson 36, 2022-03-31**

Vi motsätter oss detaljplanen för infrastrukturkorridoren.

Den kommer orsaka väldigt mycket damm och buller i området. I och med att väg och järnväg kommer gå på högre meter över havet än villaområdet är placerat så kommer det orsaka väldigt mycket buller för folk boende i området. Idag räcker det med att någon spelar hög musik från bilen när dom är på Gruvberget så låter det så pass högt så man kan tro att grannen har fest, trots att dom befinner sig väldigt långt bort. I och med att det planeras väldigt många transporter så förväntas bullret vara väldigt högt. Sen tillkommer damm. Vi har flertal vuxna och barn i området som har astma och allergier. Detta skulle påverka deras boende miljö.



Angående passager över till Gruvberget så finns det förslag på broar över. Kommer dessa att besprutas med snökanoner? Smala broar får ju sin snö bortblåst samt att solen smälter bort snön väldigt snabbt. Vi kommer inte kunna åka skidor eller skoter över till Gruvberget något mera om inte man hittar en bra lösning här. Man brukar kunna åka skidor till Gruvberget ofta ända till 1a maj ibland. Vi har väldigt många barn och ungdomar som cyklar och leker på Gruvberget. under en eventuell byggtid så kommer barnen ej att kunna ta sig dit på ett säkert sätt. denna detaljplan inskränker deras möjlighet till att röra sig fritt till och från friluftsområdet Gruvberget.

Sen har Sweco gjort en geologisk undersökning vilket står bara att dom gjort den 2021 men inte när. Men vi ifrågasätter kvalitén på undersökning eftersom vi har observerat Sweco borrat på Gruvberget i början på december 2021. Vilket är inte ger så bra data i markförhållandena i och med att det var frusen tjäle.

Det har hittats sulfid i jorden på markreservatsområdet. Gräver man upp det så luktar det väldigt illa vilket inte kommer vara trivsamt för oss som bor här.

Att h2gs huvudentreprenör för bygget är Sweco och har gjort undersökningen till denna detaljplan är ju en väldigt jävig situation.


Tycker kommunen inte har någon anledning att skynda igenom en sån här detaljplan utan får lyssna på boendena och försöka hitta en ny lösning. tycker kommunen ska undersöka möjligheter att dra korridoren bakom Gruvberget längst med 400mw linjen från flarken ut till 97an. Allt går att lösa med lite mer tid. Detta skulle ej påverka lika många boenden.

Den nuvarande detaljplanen placerar väg och järnväg alldeles för nära bebyggelse.

*Kommunens kommentar: Till granskning kompletteras planhandlingarna med ytterligare illustrationen och visualiseringar som visar hur ett genomförande av planen kan se ut. Innan detaljprojektering är utförd visas ett översiktligt förslag på hur planen kan utformas, detta kan komma att ändras under projektets gång. I detaljplanen regleras enbart det som behövs för att uppnå en lämplig markanvändning och uppnå detaljplanens syfte. Bland annat underhåll och, drift av vägar hanteras inte i detaljplanen. Hur ny vägbro ska skötas är därför inte fastställt i dagsläget.*

*I MKB för detaljplanen redovisas en bedömning av konsekvenser för bland annat sulfidjordar, transporter och kommunikation samt mark- och vattenanvändning. En sammanfattning av MKB:n redovisas i planbeskrivningen.*

*Sweco är anlita som en extern konsult. Undersökningar är utförda enligt gällande branschnormer.*



*För kommunens kommentarer kring övriga synpunkter läs under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering, Hälsa och säkerhet, Påverkan på fastighetspriser/inlösen, Byggtiden, Trafiklösning samt Rekreation på sid 76.*

### **Privatperson 37, 2022-03-31**

Hela detaljplanen är ogenomtänkt och skapar oåterkalleliga skador på natur i södra Svartbyn, vidare så medför planen förkastliga inskränkningar på de boendes vardag och tillgång till Gruvberget.

Värdeminskningen på fastigheter i området är ett faktum.

Dragningen av infrastrukturkorridoren kommer medföra stora nivåer av damm och buller i området.

Svartbyn är ett lugnt och stillsamt område som för alltid kommer bli förändrat till det sämre.

*Kommunens kommentar: Läs kommunen kommentarer kring synpunkter under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering, Hälsa och säkerhet, Påverkan på fastighetspriser/inlösen samt Rekreation på sid 76.*

### **Privatperson 38, 2022-03-31**

Såsom boende på Läkarvägen i Södra Svartbyn, vill jag inte att tung trafik, ny väg och järnväg, skall dras/passera, som visat förslag, bakom suterränghusen på Läkarvägen och nedanför Gruvberget fot.

Jag förordar utredningsförslag UA3b, väg och järnväg, dragen bakom Gruvberget. Med fördel sprängt in delvis i berget/moränen, för att nyttja dess material och påverka kurvan fördelaktigt. Jag anser att denna utredning måste utredas mer, utvecklas och förankras hos de boende i området.


*Kommunens kommentar: Läs kommunen kommentarer kring synpunkter under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering på sid 76.*

### **Privatperson 39, 2022-03-31**

Järnvägens sträckning behöver justeras för att minska och helst undvika påverkan på människors boendemiljö runt Gideons linda, Vaktvägen etc. i Södra Svartbyn.

Här ser jag främst två huvudalternativ:





1. Befintlig stambana flyttas närmare Rv97 vilket då medger utrymme att förlägga kurvan längre bort från bostäderna. Ett sådant alternativ skulle medge att järnvägen inte kommer nämnvärt närmare bebyggelsen utan att för den delen kräva tunnel genom Gruvberget.

2. Järnvägen i sin helhet flyttas så att stickspåret börjar efter (söder om) befintlig järnvägsviadukt och på så sätt lämnar bostadsområdet oförändrat.

För bägge alternativen med större trafikmängd förordas att bulleråtgärder vidtas även om de strikt enligt kraven inte krävs. Bulleråtgärder och vibrationsåtgärder ska vara bättre än de föreskrivna. Som ett riktvärde bör 5dB lägre ljudnivå än riktvärde uppnås efter genomförda åtgärder, motsvarande underskridande även för vibrationer. På detta sätt blir boendemiljö fortsatt attraktiv och påverkan på området mindre.

Bulleråtgärdernas utformning ska även utformas så att dessa smälter in i landskapet så att det blir en vilsam utsikt för de boende.

Tas område för lekpark och fotbollsplan vid Gideons lunda (västra delen av planområdet) i anspråk förutsätter jag att kommunen åtgärdar detta genom att anlägga ett nytt område på västra sidan av Gamla Lulevägen för samma typ av aktivitet. Barn ska fortsatt kunna ta sig till lekområden själva utan att behöva korsa en stor trafikerad väg som Gamla Lulevägen är.

Kommer områden med sulfidjord att röras måste åtgärder göras så att lukt och annan störning inte påverkar boendemiljö eller friluftsliv. Områden med sulfidjord är rört runt Norra Sunderbyn i samband med ombyggnation av Rv97, doft finns fortfarande kvar i området, det måste säkerställas att liknande inte händer här.


Korsningen Gamla Lulevägen / nya vägen till BIP som planeras att höjs 5-7m behöver verkligen ifrågasättas om det är nödvändigt. En sådan stor höjning av vägen kommer att påverka boende i området så att utblick över landskapet starkt begränsas.

Elektromagnetisk strålning från flytt av högspänningsledning måste utredas vidare. Efter flytt måste dagens krav uppfyllas och då gärna överträffas.

Tillgång till att kunna ta sig till/från bostadsområdet och Gruvberget till fots/cykel/skoter behöver säkerställas så att det inte försämras. Fler passager längs sträckningen efterfrågas så att det inte bara finns ett fåtal.

De påverkade löparspårerna runt foten av Gruvberget behöver flyttas till en ny plats för dessa. Notera även att skolan och förskolan i Södra Svartbyn använder området för friluftsliv samt idrott och hälsa aktiviteter.

Genom dragningen kommer grundvattnet att påverkas. Stor risk finns att det blir vattensjuka områden på vissa platser samt att orkidén kommer att torkas ut i och med ny infrastruktur på lägre nivå.



Det finns inget/väldigt lite om hur planen är tänkt att genomföras. Hur kommer boende och miljö att påverkas under genomförandetiden. Utan att detta är utrett och säkerställt kan inte planen godkännas.

Generellt gäller att förslaget känns forcerat och torftigt. Det saknas viktiga moment för att få förståelse för hur det kommer att påverka mig som boende. Exempelvis saknas illustrationer/visualiseringar sett från vägar och tomter i området, att se en karta med höjder gör det väldigt svårt att förstå sig hur resultatet ska bli.

Att höja hastigheten på nya vägen från trafikplats Södra Svartbyn fram till nya trafikplatsen där Gamla Lulevägen ansluter tycker jag inte ska genomföras. Detta kommer att skapa en osäker trafikmiljö.


Gång och cykelväg behöver planeras så att denna även fortsätter vid färd mot Sävast för att undvika oskyddade trafikanter på befintliga vägar.

Att ta många små detaljplaner för ett stort område känns inte förenligt med miljöbalken. Då man i varje mindre detaljplan bara tittar på ett begränsat område kommer inte helhetens miljöpåverkan fram.

För att kunna komma på eller av Rv97 in till de planerade området kommer att vålla problem. Lastbilar behöver i dagsläget ta alla körfält i besittning för att komma runt på den befintliga trafikplatsen.

*Kommunens kommentar: Till granskning kompletteras planhandlingarna med ytterligare illustrationen och visualiseringar som visar hur ett genomförande av planen kan se ut. Innan detaljprojektering är utförd visas ett översiktligt förslag på hur planen kan utformas, detta kan komma att ändras under projektets gång. I detaljplanen regleras enbart det som behövs för att uppnå en lämplig markanvändning och uppnå detaljplanens. Hastighetsbegränsning hanteras i de kommunala trafikföreskrifterna och inte i detaljplanen.*

*Vattenfall ansvarar för anläggande av ny ledning och har som riktlinje att inte överskrida 0,4  $\mu$ T där människor förväntas vistas stadigvarande. Vid beräkning av magnetfält kring ledningar med likvärdig strömstyrka har resultatet visat att magnetfältet är mindre än 0,4  $\mu$ T på ett avstånd av 25 meter från ledningsgatans centrum. Avstånd från markreservat för luftledning på plankartan till närmaste fastighetsgräns är cirka 50 meter. Placering av ledningar inom markreservatet är dock inte fastställt då ingen projektering än har utförts. Då markreservatet för luftledningarna har en bredd på 25 meter och beräkning av magnetfält sker från ledningsgatans centrum finns det möjlighet att vid projektering anpassa placering av ledning med hänsyn till bostadsbebyggelsen.*



*En dagvattenutredning har tagits fram för planförslaget och kompletteras planhandlingarna. Planbeskrivningen kompletteras med information kring grundvattensänkning. Boden kommun kommer att söka tillstånd för vattenverksamhet för de åtgärder som innebär en sänkning av grundvattnet i området. Tillståndet hanteras separat från detaljplanen. Kommunen ansvarar då för att ta fram nödvändigt underlag för tillståndsansökan. I en anmälan/tillståndsansökan för vattenverksamhet beskrivs bland annat påverkan på vattennivån för närliggande brunnar, vattendrag, våtmarker, naturvårdsarter och dammar. Prövning hanteras av länsstyrelsen eller Mark- och miljödomstolen beroende på omfattning av vattenverksamheten.*

*Kommunen ansvarar för att redovisa den sammanlagda miljöpåverkan som de båda detaljplanerna för verksamhetsområdet och infrastrukturområdet kan medföra. Detta sammanställs och redovisas i respektive MKB för detaljplanerna. I den MKB som ställs ut i granskningsskedet beskrivs och redovisas en bedömning med eventuella skyddsåtgärder för de miljöaspekter där det finns en risk att ett genomförande av detaljplanen kan medföra en risk för betydande miljöpåverkan. Där beskrivs bland annat påverkan på landskapsbild och jordbruksmark. Den specifika verksamhetsutövaren ansvarar för att redovisa konsekvenserna och eventuella skyddsåtgärder i ansökan till sitt miljötillstånd som är en separat prövning vid mark- och miljödomstolen.*

*Trafikplatsen riksväg 97 omfattas inte av detaljplanen och utformning utreds därför inte inom planen. Trafikplatsen är enligt information från Trafikverket dimensionerad enligt deras krav för normalt förekommande typgodkända fordon där bland annat specialfordon, som kräver mest utrymme, innefattas.*


*För kommunens kommentarer kring övriga synpunkter läs under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering, Hälsa och säkerhet, Påverkan på fastighetspriser/inlösen, Byggtiden, Trafiklösning samt Rekreation på sid 76.*

### **Privatperson 40, 2022-05-23**

Vi får verkligen hoppas att detta förslag till detaljplan inte blir fastställt.

Förslaget innebär att väg 603 vid trafikplats Södra Svartbyn kommer profilhöjas upp till 7 meter och att norra benet på industrispåret kommer att ligga mycket nära fastigheterna på Gideons väg.

Gamla Lulevägen kommer också att profilhöjas från Gideons väg/Kandidatvägen, vilket innebär att fastigheterna på Gideons väg kommer att ligga i en buller- och vibrationsgryta.



Det måste gå att anlägga industrispåret söder om väg 603 och med det minska mängden buller och vibrationer och därmed undviker man också extra kostnader med en tunnel under väg 603.

*Kommunens kommentar: Läs kommunen kommentarer kring övriga synpunkter under rubrik Vanligt förekommande frågor underrubrik Lokalisering, Trafiklösning och Hälsa och säkerhet på sid 76.*

## **Vanligt förekommande frågor**

### **Lokalisering**


Översiktsplanen och den fördjupade översiktsplanen anger inriktningen för den långsiktiga samhällsutvecklingen och den fysiska miljön samt innehåller kommunens politiska vision. En översiktsplan eller fördjupad översiktsplan är inte juridiskt bindande utan endast vägledande för planeringen i kommunen och för de detaljplaner som tas fram.

I gällande översiktsplan för Bodens kommun har ett markreservat för infrastruktur avgränsats. Markreservatet avser att säkerställa förbindelse mellan det planerade verksamhetsområdet Svartbyn samt trafikplats Södra Svartbyn. Den avgränsning av markreservat för infrastruktur som pekats ut i översiktsplanen har under planprocessen visat sig behöva kompletteras med en sträckning för järnvägsspår med anledning av den industrietablering med stålverk som nu är aktuell. Stålverket som nu är aktuellt medför stora mängder gods där alternativet med enbart transporter på väg inte är hållbart ur varken socialt, miljömässigt eller ekonomiskt perspektiv.

En funktionsutredning har tagits fram av Trafikverket för att utreda alternativa sträckningar av en ny järnväg mellan stambanan och det nya verksamhetsområdet. Funktionsutredningen har sett på fyra alternativa sträckningar.

I utredningen redovisas de olika alternativens konsekvenser för bland annat närboende, naturmiljöer och det rörliga friluftslivet. Där redovisas även bortvalda alternativ med tillhörande motivering. Detaljplanen är utformad enligt Trafikverkets förordade förslag för lokalisering av järnväg enligt utredningen.

Ur ett produktions-, underhålls- och tidsperspektiv är det önskvärt att sträva efter en så enkel passage av Gruvberget som möjligt samt minimera påverkan på befintliga kraftledningar. Föreslagen sträckning i detaljplanen är det alternativ som bäst uppfyller detta. Sträckningen bedöms även vara det mest fördelaktiga för att kunna uppfylla behoven av tidseffektivitet och god funktion. De geotekniska förutsättningarna vid en sträckning söder om Gruvberget visar på ett uppskattat djup till berg på mellan 30-50 meter. Det innebär att omfattande mängder massor behöver hanteras. Påverkan på Gruvberget blir stort vid både en utformning med tunnel eller



en lång, djup skärning. Båda utformningarna innebär även stora osäkerheter vad gäller kostnader (anläggande och drift) samt produktionstid.

De konsekvenser som det valda förslaget innebär för närmiljön bedöms kunna hanteras genom bland annat bullerskyddsåtgärder.

Vidare har en åtgärdsvalstudie (ÅVS) tagits fram på initiativ av den verksamhetsutövare som planerar en stålverksamhet inom angränsande detaljplan för verksamhetsområde, Boden Industrial Park.

ÅVS:en hade som syfte att klarlägga om det finns andra rimliga alternativa lokaliseringar av en infrastrukturlösning för godstransporter till och från verksamhetsområdet. Även här har fyra alternativ på lokalisering studerats. Det alternativ som presenteras i detaljplaneförslaget förordas och bedöms uppfylla projektmålen på bästa sätt.

Både Trafikverkets utredning och den efterföljande åtgärdsvalsstudien har således bedömt att den lokalisering och sträckning som planeras i den nu aktuella detaljplanen är bäst lämpad.

Föreslagna skyddsåtgärder beskrivs närmare under nedanstående rubrik *Hälsa och säkerhet*. Planbeskrivning och MKB:n kompletteras med beskrivning och bedömning av påverkan på boende.

### Hälsa och säkerhet

Kommunen utför för närvarande en förutredning med vibrationsmätning vid de fastigheter som bedöms riskera att bli påverkade av vibrationer vid ett genomförande av detaljplanen. En uppföljning kring eventuell påverkan och behov av åtgärder kommer då att ske vid byggnation och drift av infrastrukturkorridoren.

Bullerutredningen har kompletterats med beräkningar för den totala bulleralstringen från befintlig järnväg och väg samt vid ett genomförande av detaljplanen. Beräkningar har även gjorts med förslag på bulleråtgärder. Resultatet från beräkningarna har kompletterats i planbeskrivningen och MKB: n.

Bullerskyddsåtgärder föreslås placeras i anslutning till bullerkällan, dvs. väg och järnväg. Skärm längs med spåret föreslås få en höjd på 4 meter från överkant på räls och för väg 2 meter över väggkant. Utformning av bullerskärmar har inte studerats närmare i planarbetet utan utreds vidare vid detaljprojektering. Bullerskyddsåtgärder säkerställs på plankartan med bestämmelsen [SKYDD<sub>1</sub>].



## Byggskede

Under byggskedet av den nya infrastrukturkorridoren kommer framkomligheten på väg 603 och Gruvbergsvägen att påverkas. Om omledning av trafiken till andra vägar inte är möjlig kan en tillfällig förbifart under byggtiden bli aktuellt. Trafikanter som nyttjar Gruvbergsvägen kan dirigeras om till en annan anslutningsväg mot väg 97 som ligger cirka 3,3 km söder om korsningspunkten mellan väg 603 och Gruvbergsvägen. Omdirigering kommer endast att vara aktuell under en kortare period/perioder och inte under hela byggtiden. Periodvis kan boende i Svartbyn behöva nyttja utfart mot väg 97 via Hermelingsgatan. Lösning för att hantera den allmänna trafikens framkomlighet kommer att studeras vidare vid detaljprojektering.


Närboende kan temporärt komma att påverkas negativt av buller, damm och vibrationer i samband med arbetet samt vid transporter till och från byggarbetsplatsen. Villkor för buller under byggskedet ska följa Naturvårdsverkets allmänna råd (2004:15) om buller från byggplatser. För att minska störningen under byggtid kan skyddsåtgärder eller begränsning av tider på dygnet som åtgärderna utförs bli aktuella. Under byggtiden kan förebyggande bullerreducerande skyddsåtgärder för att minska risken för att olyckor med fordon bli aktuellt. Mätning av bullernivåer sker normalt sett under byggtiden för att kontrollera behovet av skyddsåtgärder. Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus används normalt inte i byggscheden.

Kontinuerlig vibrationsmätning ska utföras i närområdet i samband med att vibrationsalstrande arbeten påbörjas. Detta för att hela tiden ha en god bild av vibrationsförhållandena och därmed möjlighet att anpassa verksamhet så att aktuella riktvärden ej överskrids. Vibrationsmätning ska utföras i enlighet med SS 460 48 66:2011, Vibration och stöt – Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader och SS 02 52 11, Vibration och stöt - Riktvärden och mätmetod för vibrationer i byggnader orsakade av pålning, spontning, schaktning och packning.

Planbeskrivningen har kompletterats med information kring byggschedet.

## Rekreation

Befintlig lekplats/grönområde väster om Gideons väg kommer att finnas kvar som funktion men kommer att få ett något förändrad utbredning alternativt en ny placering i närområdet. Lekplatsens placering ska utredas närmare med hänsyn till magnetfält från ny kontaktledning längs järnvägen. Kommunen avser att utföra förbättringsåtgärder och upprustning av lekplatsen/grönområdet.



Boden kommun har tagit fram en utvecklingsplan för Gruvberget som blev godkänd maj 2022. Utvecklingsplanen belyser de värden som redan finns idag samt utreda utveckling av det rörliga friluftslivet vid och på Gruvberget.

Detaljplanen medför att de motionsspår och stigar som ligger inom planområdet och ansluter till Gruvberget kommer att försvinna. Det kommer fortfarande att finnas en god tillgänglighet till Gruvberget från Södra Svartbyn via nya gång- och cykelvägar. Det kommer även finnas en fortsatt god tillgänglighet för att sig mellan den södra och norra sidan av infrastrukturen på övrig sträckning. Planen säkerställer flera passager antingen under infrastrukturen i en tunnel eller över på bro.

Tillgängligheten till Gammelängesberget/Mjösjöberget norr om planområdet kommer fortsättningsvis att finnas kvar. Bodens kommun har en överenskommelse med Försvarsmakten att tillgängliggöra området ytterligare genom att säkerställa en passage som inte begränsas med bom. Detta skulle medföra ökad tillgänglighet för i huvudsak ridning men även andra friluftsutövare som begränsats av bommen. Planbeskrivningen och MKB: n kompletteras med beskrivning och bedömning av påverkan på rekreationsområden.

Det pågår dialoger med berörda föreningar för att säkerställa nya dragningar av de skidspår och skoterleder som påverkas vid ett genomförande av planen. Dialog pågår även kring utformning av tunnelloseringar. Det pågår även dialog med hästägare i området. Detaljplanen reglerar inte frågor som hanteras genom de kommunala trafikföreskrifterna, såsom skyltning, trafikslag och hastighetsbegränsningar.

Planbeskrivningen och MKB: n kompletteras med beskrivning och bedömning av påverkan på rekreationsområden.


### Trafiklösning

En fördjupad förprojektering har utförts för att utreda tekniska lösningar för infrastrukturkorridoren. Planförslaget har utformats med rapporten som grund.

Den planerade järnvägens anslutning till befintlig järnväg har utformats och placerats för att uppfylla de krav som ställs enligt regelverk på bland annat lutning och kurvning samt för att minimera bankhöjder och skärningsdjup.

Ur ett tekniskt perspektiv behöver Gamla Lulevägen höjas från den befintliga nivån för att kunna ansluta mot ny väg. Korsningspunkten ligger ca 6 m högre än befintlig väg idag. Højningen utförs från korsningen Gamla Lulevägen/Gideons väg/Kandidatvägen för att erhålla acceptabla lutningar och vilplan.

Planbeskrivningen har kompletterats med en illustration som visar hur det påverkar vyn från Gideons väg.



Till granskning kompletteras planhandlingarna med ytterligare illustrationen och visualiseringar som visar hur ett genomförande av planen kan se ut. Innan detaljprojektering är utförd visas ett översiktligt förslag på hur planen kan utformas, detta kan komma att ändras under projektets gång. I detaljplanen regleras enbart det som behövs för att uppnå en lämplig markanvändning och uppnå detaljplanens syfte.

Detaljplanen reglerar inte frågor som hanteras genom de kommunala trafikföreskrifterna eller annat regelverk, såsom skyltning, trafikslag och hastighetsbegränsningar.

Kommunen arbetar med ett inkommit Bodenförslaget där ett antal åtgärder på Svartbyleden förbi Fyragårdshöjden förslås. Det avser bland annat ny cykelväg, avsmalning för bussficka och sänkning av bärighetsklass på vägen. Förslaget har inte varit uppe för politisk behandling och något beslut kring säkerhetshöjande åtgärder har inte tagits. Ovanstående hanteras emellertid inte inom ramen för den pågående detaljplaneprocessen.

## Grundvatten


En dagvattenutredning har tagits fram för planförslaget och kompletteras planhandlingarna. Planbeskrivningen kompletteras med information kring grundvattensänkning.

Boden kommun kommer att söka tillstånd för vattenverksamhet för de åtgärder som innebär en sänkning av grundvattnet i området. Tillståndet hanteras separat från detaljplanen. Kommunen ansvarar då för att ta fram nödvändigt underlag för tillståndsansökan. I en ansökan/tillståndsansökan för vattenverksamhet beskrivs bland annat påverkan på vattennivån för närliggande brunnar, vattendrag, våtmarker och dammar. Prövning hanteras av länsstyrelsen eller Mark- och miljödomstolen beroende på omfattning av vattenverksamheten.

## Påverkan fastighetsvärde/inlösen

I en planprocess ska både allmänna och enskilda intressen hanteras och avvägas mot varandra. Kommunen ersätter inte framtida/potentiella värdeförändringar på fastigheter. All samhällsplanering påverkar fastighetsvärden kontinuerligt. Det finns många faktorer som kan påverka fastighetsvärdet. En av huvudfaktorerna är hur attraktiv Boden är som boendeort med kommunikationer, serviceutbud och arbetsmarknad. Boden kommun har via konsult utfört en analys av hur etableringen kan påverka bostadsmarknaden i bostadsområdet Norra Svartbyn. Jämförelse har bland annat gjorts med Northvolts etablering i Skellefteå.





Slutsatsen är att etableringen inom verksamhetsområdet, vilket möjliggörs genom infrastrukturen som planeras inom den nu aktuella detaljplanen, bedöms bidra till att bostadspriserna i Bodens kommun som helhet kommer att stiga. Bostadspriserna i Norra Svartbyn kommer att påverkas på samma sätt som övriga kommunen, det vill säga även de bedöms stiga. Samma påverkan kan i stort förväntas för Södra Svartbyn.

Södra Svartbyns närhet till verksamhetsområdet och det planerade stålverket kommer att ses som positiv, inte minst av de som flyttar till Boden som resultat av anställning inom området.

De etableringar som planeras inom planområdet möjliggör för kringliggande positiva effekter för både Södra Svartbyn och Boden kommun. Genom en expansion av företag uppstår behov av nya kompetensområde vilket både genererar nya utbildningar till kommunen och ökar inflyttningen. Vid en ökad befolkning mängd finns även ett större underlag och behov av bostäder, kollektivtrafik och service.


Kommunen har upphandlat konsult för att ta fram en ersättningsutredning för eventuella miljöskador på de fastigheter som bedöms kunna bli påverkade. Ersättningsutredningen kommer bland annat att ligga till grund för en framtida bedömning om eventuella miljöskador är inlösningsgrundande eller innebär att åtgärder behöver utföras.

Som underlag pågår en mätning av befintliga vibrationsnivåer på berörda fastigheter för att kunna jämföras mot den faktiska skillnaden vid ett anläggande av infrastrukturkorridoren.

## Granskning

Samhällsbyggnadsförvaltningen, Fysisk planering, har översänt detaljplanen på remiss för granskning till statliga och kommunala myndigheter samt till berörda sakägare under tiden 2022-07-08 t.o.m. 2022-08-23. Granskningshandlingarna har även funnits tillgängliga på Samhällsbyggnadsförvaltningen, Stadsbibliotek, Boden Business Park samt på kommunens hemsida. Kungörelse har införts i Norrbottens Kuriren samt Norrländska Socialdemokraten 2022-07-07. Länsstyrelsen har fått förlängs svarstid t.om 2022-09-05. Forsvarsmaktens yttrande inkom 2022-09-12.

Under tiden för granskning inkom 21 skrivelser från följande:



**Skrivelser utan invändningar eller för information har inkommit från:**

- Svenska kraftnät, 2022-07-12

**Skrivelser med synpunkter och/eller frågor har inkommit från:**

- Sametinget, 2022-08-17
- Bodens kommun, Miljö- och byggenheten, 2022-08-17
- Lantmäteriet, 2022-08-23
- Trafikverket, 2022-08-23
- Vattenfall, 2022-08-23
- Länsstyrelsen, 2022-09-05
- Försvarsmakten, 2022-09-12
- Privatperson 1, 2022-07-15
- Privatperson 2, 2022-07-19
- Privatperson 3, 2022-08-04
- Privatperson 4, 2022-08-12
- Privatperson 5, 2022-08-17
- Privatperson 6, 2022-08-21
- Privatperson 7, 2022-08-22
- Privatperson 8, 2022-08-23
- Privatperson 9, 2022-08-23
- Privatperson 10, 2022-08-23
- Privatperson 11, 2022-08-23
- Privatperson 12, 2022-08-23
- Privatperson 13, 2022-08-23

**Inkomna synpunkter med kommunens kommentarer**

Inkomna synpunkter har sammanfattats eller redovisas i sin helhet nedan. Synpunkterna finns i sin helhet på Samhällsbyggnadsförvaltningen.

*Samhällsbyggnadsförvaltningen kommentarer skrivs med kursiv stil för att tydligt skilja dem från inkomna synpunkter.*

## Myndigheter

### Länsstyrelsen 2022-09-05

#### Länsstyrelsens samlade bedömning

Detaljplaneförslaget har i stora delar förbättrats och tydliggjorts. Det finns dock kvarstående osäkerhetsfaktorer som bör utredas, vilka framgår nedan.

#### Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör riksintresse och hälsa/säkerhet måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande av en detaljplan enligt förslaget inte kommer att prövas.

#### Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

### Riksintressen


Planhandlingarna behöver kompletteras vad gäller berörda påverkansområden för riksintresset totalförsvarets militära del. Länsstyrelsen anser även fortsatt att kommunen bör reglera högsta totalhöjd för tillkommande bebyggelse/byggnadsverk (master etc.) inom kvartersmarken JK eftersom marken ligger inom stoppområdet för höga objekt. I annat fall tydligt motivera varför reglering med byggnadshöjd ska anses tillräckligt, till exempel om bygglov för högre byggnader/byggnadsverk regelmässigt ska remissas till Försvarmakten.

*Kommunens kommentar: Kommunens kommentar: Den angivna bestämmelsen syftar till att tillvarata såväl de för planen avsedda verksamheternas intressen som motstående intressen. Kommunen har därför samrått i frågan med Försvarmakten för vars förmån stoppområdet beslutats. Försvarmakten har inte haft några synpunkter på planbestämmelsens utformning. Skälet till att endast byggnadshöjd avses regleras i planbestämmelsen står att finna i att det är omöjligt att redan i planskedet förutse exakt var inom planområdet som högre objekt kommer att behöva lokaliseras. För att tillgodose länsstyrelsens önskemål har kommunen emellertid kompletterat planbeskrivningen så att de innehåller information om hantering av höga objekt vid bygglovsprövning.*

### Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

#### **Buller**

En bullerutredning med ljudutbredningskarta finns nu i handlingarna. Av planhandlingarna framkommer att ett genomförande av planen kommer att ge upphov till bullernivåer som överskrider gällande riktvärden för del av befintligt bostadsområde. Av planhandlingarna framgår även att bostadskvarter som idag inte




har någon bullerpåverkan från befintlig infrastruktur kommer att påverkas av buller från planerad väg och järnväg. Det kvarstår alltså ett antal fastigheter där riktvärdena inte kan innehållas med de föreslagna åtgärderna. Vidare uppfattas det som att det fortfarande är något oklart vem som bekostar och ansvarar för att genomföra de beskrivna skyddsåtgärderna. Kostnads- och ansvarsbitarna bör tydliggöras. Länsstyrelsen anser att så långt och rimligt bör skyddsåtgärder vidtas som säkerställer att riktvärdet för buller kan innehållas för alla fastigheter, vilket innebär att ytterligare åtgärder och/eller en kombination av åtgärder kan komma att bli aktuella. Detta bör klargöras.

### ***Vibrationer***

Närliggande bostadsområde kommer att påverkas av trafikvibrationer från tillkommande väg och järnväg. Kommunen har tagit fram en vibrationsberäkning som bland annat anger att påverkan av vibrationer beror på järnvägens och vägens utformningar. Länsstyrelsen uppfattar att det kommer att ske en ersättningsutredning avseende vibrationer som bland annat kommer att ligga till grund för en framtida bedömning om eventuella miljöskador är inlösningsgrundande eller innebär att åtgärder behöver utföras. Länsstyrelsen bedömer att det redan i samband med anläggningsskedet av infrastrukturkorridoren med ny väg och järnväg bör vidtas tillräckliga och rimliga åtgärder för att så långt möjligt minimera risken för eventuella störningar gentemot närliggande fastigheter. Detta då det rent tekniskt torde vara enklare att vidta förebyggandeåtgärder i stället för att i efterhand vidta avhjälpandeåtgärder. Riktvärdena avseende vibrationer syftar till att säkerställa en god eller i vissa fall godtagbar miljö. I den utsträckning som det inte kan anses orimligt att utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att genomförandet av detaljplanen för infrastrukturuområdet Svartbyn ger upphov till vibrationer som medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön, så bör dessa genomföras.

*Kommunens kommentar: Planbeskrivningen har kompletterats med ljudutbredningskarta som visar bullernivåer med åtgärder i form av skärm. Kommunens intention är att vidta skyddsåtgärder som säkerställer att riktvärdet vid fasad för buller kan innehållas för alla fastigheter så långt som det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Bullerskyddsåtgärder föreslås placeras i anslutning till bullerkällan, dvs. väg och järnväg. Skärm längs med spåret föreslås få en höjd på 4 meter från överkant på räls och för väg 2 meter över väggkant. Utformning av bullerskärmarna har inte studerats närmare i planarbetet utan utreds vidare vid detaljprojektering. Bullerskyddsåtgärder säkerställs på plankartan med bestämmelsen [SKYDD1] inom allmän platsmark.*



*I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan är inriktningen att inomhusvärdena inte överskrids. Det innebär att ytterligare åtgärder och/eller en kombination av åtgärder kan komma att bli aktuella. Planbeskrivningen kompletteras med informationen avseende säkerställande av riktvärden samt förtydligande att kommunen är ansvarig för att bullerreducerande åtgärder utförs där så behövs.*


*Kommunen har för avsikt att redan vid anläggningsskedet vidta de åtgärder som är möjliga för att begränsa risken för vibrationer från järnvägen. Vid detaljprojektering av infrastrukturen kommer lämplig metod och teknik för detta att utredas vidare. Infrastrukturkorridoren kommer att genomföras genom en samverkansentreprenad vilket innebär att kommunen har ett nära samarbete med entreprenören och kan säkerställa kvalitén i byggskedet.*

## **Råd enligt 2 kap. PBL**

### **Artskydd**

I planbeskrivningen anges att det kommer bli en grundvattensänkning inom planområdet vid genomförandet av planen. Grundvattensänkningen kan komma att påverka nyckelbiotopen i nordslutningen av Gruvberget, även i de delar som ligger utanför planområdet. Man anger att det är osäkert på vilket sätt grundvattensänkningen kan påverka markfuktigheten inom nyckelbiotopen men att det källområde som finns högre upp i slutningen inte kommer påverkas. Det framgår av planbeskrivningen att grundvattensänkning är en tillståndspliktig verksamhet och att påverkan på grundvattnet och de närliggande biotoperna kommer att studeras närmare och tillstånd sökas om det bedöms krävas. Uppgifterna om grundvattensänkning och påverkan på naturvärden och naturvårdsarter är nya för granskningshandlingen. I nyckelbiotopen finns skyddade arter som är beroende av en intakt hydrologi. Påverkan på de flesta av dessa arter finns beskrivna i den artskyddsutredning som bifogats planen.

I den del av nyckelbiotopen på Gruvbergets nordsluttning som ligger söder om kraftledningen (alltså utanför planområdet) finns flera fynd av norna, skogsfru och knärot inrapporterade i Artportalen. Dessa orkidéer är skyddade, rödlistade och hänsynskrävande. Det framgår inte i planen hur långt upp på slutningen som grundvattnet kan påverkas eller vilket område som räknas som det källpåverkade området som enligt kommunen inte kommer påverkas av en grundvattensänkning. I artskyddsutredningen uppges att det är osäkert om norna och skogsfru finns kvar i området då stora delar av nyckelbiotopen är påverkad av skogsbruk. Kommunens bedömning är att avståndet till de båda arterna är såpass stort att arterna inte ska



påverkas av grundvattensänkning. I artportalen finns nya fynd av aktuella arter inrapporterade från sommaren 2022. Det finns fynd av skogsfru, norna och knärot inom 200 meter från kraftledningen. Det finns dessutom ett nytt fynd av knärot inom infrastrukturområdet. Knärot är inte med i artskyddsutredningen så påverkan på den arten har inte bedömts. Artskyddsutredningen bör kompletteras med uppgifter om knärot.

Det finns oklarheter kring vilket område som kommer påverkas av en grundvattensänkning, var arterna finns och vilka åtgärder som kommer genomföras för att förhindra en eventuell negativ påverkan på skyddade arter för att länsstyrelsen ska kunna ta ställning till om verksamheten är förenlig med artskyddet. Om det i ett senare skede visar sig att någon/några av arterna påverkas och en dispens från artskyddet blir aktuell krävs det för samtliga orkidéer att det inte finns någon annan lämplig lösning och att åtgärden inte försvårar upprätthållandet av en gynnsam bevarandestatus hos artens bestånd i dess naturliga utbredningsområde för att dispens ska kunna beviljas. För norna, som omfattas av EU:s art- och habitatdirektiv krävs också att något av de särskilda skäl som finns listade i 14 § Artskyddsförordningen är uppfyllda.

*Kommunens kommentar: Planbeskrivning och MKB kompletteras avseende påverkan vid en eventuell grundvattensänkning och förslag på skyddsåtgärder. Artskyddsutredningen kompletteras med information och bedömning av påverkan för skyddade arter samt eventuellt behov av artskyddsdispens. Resultatet arbetas in i planbeskrivningen.*


### **Diken**

Om diket vid Svartbyträskbäcken omfattas av definitionen för generellt biotopskydd och verksamheten innebär att naturmiljön i diket skadas behöver man söka dispens. Länsstyrelsen föreslår att det i samband med detaljplanens genomförande även utreds om ekologisk status avseende hydromorfologiska kvalitetsfaktorer för Svartbyträskbäcken kan förbättras.

*Kommunens kommentar: Kommunen noterar detta. Behov av dispens från det generella biotopskyddet kommer att utredas vid detaljprojektering av väg och järnväg liksom ekologisk status avseende hydromorfologiska kvalitetsfaktorer.*

### **Markhöjder**

Det bör tydliggöras och konsekvensbedömas i planhandlingarna att genomförande av detaljplanen innebär en ändring av markens höjdläge inom delar av planområdet i anslutning till befintlig bostadsbebyggelse. Konsekvenserna av att detaljplanen möjliggör bebyggelse och åtgärder i direkt anslutning till naturmark och fastighetsgräns inom kvartersmark JK bör framgå av planhandlingarna.



I övrigt vill Länsstyrelsen påminna om skyddsåtgärder som förhindrar påverkan genom utspolande sediment i vatten under byggskedet samt skyddsåtgärder som minskar föroreningsrisken av sura sulfatjordar. En hållbar dagvattenhantering bör anläggas tidigt i byggskedet.

*Kommunens kommentar: På plankartan inom kvartersmark för kontor och industri regleras en 4 meter bred remsa med prickmark, mark som inte får bebyggas, mot plangräns som inte angränsar mot detaljplan för verksamhetsområde Svartbyn. Det anges även i planbeskrivningen. Regleringen avser att möjliggöra fastighetsbildning och bebyggelse över plangränsen då det avser ett sammanhängande område med markanvändning reglerat för industri och kontor, [JK]. Utöver reglering med prickmark kommer den höjd, Kölen, som ligger mellan Ronningsvägen och planområdet att minska den visuella påverkan från verksamhetsområde. Den förändring av utsikten som planen medför för närboende bedöms inte innebära en betydande olägenhet.*

*Detaljplanen reglerar inte åtgärder under byggskedet. Skyddsåtgärder utreds närmare vid detaljprojektering. Infrastruktorkorridoren kommer att genomföras genom en samverkansentreprenad vilket innebär att kommunen har ett nära samarbete med entreprenören och kan säkerställa kvalitén i byggskedet.*


### **Samtinget, 2022-08-17**

Samtinget avstår från att yttra sig i ärendet och hänvisar till tidigare inlämnat yttrande.

*Kommunens kommentar: Kommunen noterar yttrandet och kvarstår vid lämnad kommentar i samrådsredogörelsen. En rennäringssanalys har tagits fram i samarbete med Gällivare sameby. I analysen har både direkt och kumulativ påverkan på rennäringen innefattats. Resultat från rennäringssanalysen sammanfattas i planbeskrivningen. Sammanfattningsvis visar rennäringssanalysen att ingen sådan påverkan på riksintresset som Samtinget befarar, riskerar att uppkomma. Berörda samebyar har haft möjlighet att inkomma med sina synpunkter under planprocessen.*

### **Lantmäteriet, 2022-08-23**

Det bör beskrivas hur gemensamhetsanläggningen Svartbyn ga:8 avses omprövas. Är det bara båtnadsområdet som ändras eller ska vägens sträckning ändras? Det bör också framgå att Bodens kommun kommer att ansöka och bekosta omprövningen av gemensamhetsanläggningen. Just nu står det bara i samrådsredogörelsen.



Det behöver framgå att kommunen har rätt att lösa in mark som planläggs som allmän plats utan överenskommelse med markägaren. Likaså har markägaren rätt att begära att kommunen löser in allmän plats.

*Kommunens kommentar: Avseende Svartbyn GA:8 kommer båtudsområdet förändras då en allmän väg kommer gå rakt igenom nuvarande gemensamhetsanläggning. Bodens kommun kommer att ansöka och bekosta omprövningen av gemensamhetsanläggningen. Eventuella ersättningar prövas i omprövningen av vägen.*

*Planbeskrivningen kompletteras med information enligt yttrandet.*

## **Trafikverket, 2022-08-23**

### ***Vägtrafik***

Den nya vägen inom infrastrukturstråket är tänkt att avlasta trafiken till och från det nya verksamhetsområdet i Svartbyn. Samtidigt visar den analys av trafikstringen som gjorts att 10 % av trafiken till verksamhetsområdet antas komma från den östra delen av 605 när området är fullt utbyggt vilket medför en ökad trafik på väg 605. Dessutom förväntas den tunga trafiken utgöra 12 % vilket är en högre andel tung trafik än för vägen inom infrastrukturstråket. Trafikverket anser att det är positivt att vägen i infrastrukturstråket används i första hand för tung trafik. Detta för att minska negativ påverkan på miljö och trafiksäkerhet utmed väg 605 och väg 383.

*Kommunens kommentar: Planbeskrivningen och MKB:n kompletteras med en bedömning av konsekvenserna för den östra delen av väg 605.*

### ***Förändrat väghållaransvar***


Eftersom väg 603, från trafikplats S Svartbyn till korsningen med Gruvbergsvägen ingår inom detaljplanen, behöver väghållaransvaret för denna vägsträcka vara hanterat innan vägplanen vinner laga kraft. Dialoger pågår mellan Trafikverket och Bodens kommun.

*Kommunens kommentar: Avtal om förändrat vägnät samt förändrat väghållningsområde för väg 605 är under upprättande mellan Trafikverket och Bodens kommun. Avtalet kommer att beslutas politiskt innan planen har vunnit laga kraft.*

### ***Buller***

Riktvärden för buller regleras genom "Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggande, 2015:216". Trafikverket anser att riktvärden för buller från väg och järnväg ska klaras för att möjliggöra detaljplanens genomförande. Uppförande,





reinvesteringar och underhåll av bullerskyddsåtgärder till följd av kommunal exploatering ska finansieras till fullo av kommunen. Vidare ställer sig Trafikverket frågande till vilka åtgärder som avses med att reglera trafik på väg- och järnväg för att klara bullerriktvärden. En reglering av trafik på statliga väg- och järnvägar kan få konsekvenser på andra mål och bör inte ses som en åtgärd. Se stycke Hälsa och Säkerhet, Buller och vibrationer sid. 71 i planbeskrivningen.

*Kommunens kommentar: De åtgärder som beskrivs i planbeskrivningen avser ny väg och järnväg inom planområdet och ej befintlig statlig väg- och järnväg. Detta förtydligas i planbeskrivning och MKB.*

### **Järnväg**

I planbeskrivningen hänvisas till en funktionsutredning för lokalisering av nya järnvägen. Denna funktionsutredning har tagits fram av verksamhetsutövaren för anslutande verksamhetsområde i samverkan med Trafikverket för att uppfylla Trafikverkets krav på anslutning till befintlig stambana mellan Boden och Luleå. Trafikverket anser vidare att trafikpåverkan på befintlig stambana kommer minimeras i och med att inläggandet av växlar samordnas med andra åtgärder på stambanan mellan Boden och Luleå.

### **Dagvatten**

Åtgärder som behöver göras i statens anläggning med anledning av detaljplanen, utgör tillägg till grundutförandet av den statliga anläggningen och ska därför bekostas av kommunen. Om vägtrummor under befintlig statlig väg- och järnväg behöver bytas till följd av detaljplanen bekostas detta i så fall av kommun eller annan part. Tillstånd krävs av Trafikverket.

*Kommunens kommentar: Kommunen noterar synpunkter avseende järnväg och dagvatten.*

### **Försvarsmakten, 2022-09-12**


Försvarsmakten bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning inte riskerar medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del.

*Kommunens kommentar: Kommunen noterar synpunkten.*

Kommunala förvaltningar och bolag

### **Bodens kommun, Miljö- och byggenheten, 2022-08-17**

Miljö- och byggenheten delar bedömning att buller och vibrationer kan påverka omgivningen. Uppföljning av den upplevda, samt mätning av den faktiska



bullernivån bör utföras vid etablering samt då infrastrukturområdet står klar för att säkerställa att de faktiska buller och vibrationsnivåerna inte överskrider gällande riktvärden. Enheten delar fortsatt bedömningen i miljökonsekvensbeskrivningen att utrymme i planen är en förutsättning för att skapa bullerskydd för närboende.

Miljö- och byggenheten ser positivt på att en yta för dagvattenhantering inkluderas i planen.

*Kommunens kommentar: Kommunen noterar synpunkten.*

## Övriga

### **Vattenfall, 2022-08-23**

Vattenfall Eldistribution noterar att markreservat för luftledning har justerats på plankartan efter dialog med Vattenfall och att övriga synpunkter har noterats och att säkerhetsföreskrifter och avstånd ska säkerställas vid detaljprojektering och vid genomförande.

I övrigt har Vattenfall Eldistribution inga nya synpunkter utan hänvisar till samrådssvaret.

*Kommunens kommentar: Kommunen noterar synpunkten.*


### **Privatperson 1, 2022-07-15**

Sid 36; Föreslagen figur 21 kan ej accepteras eftersom tänktdragning av Naturstig 2 samt Parkering är förlagd på den av mig ägda marken. Se Överenskommelse om fastighetsreglering daterad 2021-10-12. Där framgår att fastigheten Svartbyn 6:9>1 överlåtes till Boden kommun och att området som omfattar delar av Svartbyn 111, 2:12 samt del av Boden 1:50 överlåtes till mig. Området gränsar mot kraftledningen/skogsanten. (observera att lantmäteriförrättning ej ännu är klar).

Föreslår att Naturstigen och Parkering flyttas till område på andra sidan kraftledningen och följer ny tänkt väg. Detta eftersom området ägs av Boden kommun. Dessutom så är markförhållandena bättre på den sidan av kraftledningen vilket förenklar byggandet av såväl naturstig som parkering. Även tänkt placering av Vägbom bör överses maa detta.

Sida 55; Föreslagen figur 21 som utvisar dagvattenhantering kan ej accepteras eftersom den påverkar min fastighet. Se fastighetsregleringen enligt ovan.

Önskar att dialog förs med mig angående annan lämplig lösning i detta fall.



*Kommunens kommentar: Hänvisad figur i planbeskrivningen är enbart en illustration med förslag på framtida stig för det rörliga friluftslivet. I vidare detaljprojekteringskedet av väg och järnväg inom infrastrukturkorridoren kommer yttrandets föreslagna dragning att utredas närmare. Dialog kring dagvattenhantering har förts och förtydligande till fastighetsägare har framställt från kommunens sida. Ingen dagvattenanläggning kommer uppföras på berörd fastighet. Dagvattenhantering, naturstig och parkering kommer att placeras inom planområdet på kommunalt ägd mark.*

### **Privatperson 2, 2022-07-19**

Har inga synpunkter på detaljplan för infrastrukturuområdet Svartbyn

Det jag önskar i och med att vi hamnar såpass nära kommande järnväg är att området efter bullerplank eller alternativa bullerskydd finns på plats mot vår tomtgräns är att det röjs bort all sly som växer där och planteras gräsmatta mot vår tomtgräns.

*Kommunens kommentar: Bullerreducerande skyddsåtgärder bör, och avses på sedvanligt vis, placeras så nära bullerkällan som möjligt för att ge bäst effekt. Skötsel av grönområde och naturmark görs enligt kommunens riktlinjer. Kommunen noterar dock synpunkten och tar med sig den inom organisationen.*

### **Privatperson 3, 2022-08-04**

Hur nära våra fastigheter på Vaktvägen kommer luftledningen med högspänning?


Hur säkerställs avvattningen från våra fastigheter på Vaktvägen (3 st.), vi har ett dike som löser det idag?

Hur minimeras avstängningstiden under ombyggnaden av väg 603 för utfart till väg 97 mot Luleå?

Kan det lösas med att Gruvbergsvägen hålls öppen så vi i Södra Svartbyn slipper ta omvägen via Hermelinsgatan?

*Kommunens kommentar: Detaljplanen möjliggör ett markreservat för luftledning [1] cirka 55 meter från Vaktvägen. Exakt placering av nya luftledningar inom markreservatet regleras inte i detaljplanen utan hanteras i tillståndet för uppförande av nya ledningar i en så kallad nätkoncession enligt ellagen. Tillståndet prövas av Energimarknadsinspektionen.*

*En dagvattenutredning med principlösningar har tagits fram för detaljplanen och sammanfattas i planbeskrivningen. Vid detaljprojektering av infrastrukturkorridoren kommer lösningar för avvattning att säkerställas. Befintliga avvattningslösningar ska inte försämrats mot dagsläget.*



*Hantering av trafik under byggskedet hanteras inte i planprocessen. Kommunens intentioner är dock att minimera avstängningstider och störningar i trafiken under byggnation av infrastrukturkorridoren. Under byggskedet av den nya infrastrukturkorridoren kommer dock framkomligheten på Gamla Lulevägen/väg 603 och Gruvbergsvägen att påverkas. Lösning för att hantera den allmänna trafikens framkomlighet kommer att studeras vidare vid detaljprojektering. Om omdirigering av trafiken till andra vägar inte är möjlig kan en tillfällig förbifart under byggtiden bli aktuellt. Omdirigering kommer endast att vara aktuell under en kortare period/perioder och inte under hela byggtiden*

#### **Privatperson 4, 2022-08-12**

Som ägare till hästgård vid Ronningsvägen så kräver vi en hästsäker undergång under ny väg och järnväg där Ronningsvägen/Norrmyrvägen skärs av och korsas av den tilltänkta infrastrukturkorridoren. Kan inte detta åstadkommas kan inte infrastrukturkorridor tillåtas i den sträckning som föreslås i detaljplanen.

Bakgrunden är att vi hänvisades av kommunen till området när vi ville bygga hästgård i början av 90-talet. Därefter har vi investerat i gården, och bland annat uppfört ridhus, anlagt ridbana och hagar med ligghallar. Dock kräver hästar konditions- och uppbyggnadsträning även utomhus i skog och mark och efter stigar/mindre vägar. Därför vill vi använda Ronningsvägen/Norrmyrvägen till detta ändamål, vilket vi hittills gjort i över 30 år. Alternativet är såklart att kommunen löser in gården så vi kan flytta till annan plats.

Vi har noterat följande i planbeskrivningen:

Citat från planbeskrivningen text i bildruta i fig 18 punkt 7, sid 33.


”Norrmyrvägen/Ronningsvägen får ny sträckning med passage under ny väg”

Citat från planbeskrivning sid 36:

”För att åstadkomma en planskild passage av infrastrukturuområdet samlokaliseras Norrmyrvägens/Ronningsvägen nya sträckning med den nya huvudvägen under bro. Vägarna ligger parallellt med varandra och avskiljs med ett mindre dike vid bropassagen”

Lösningen enligt första citatet (sid 33 i planförslaget) är godtagbart under förutsättning att passage finns även under järnväg.

Lösningen enligt andra citatet (sid 36 i planförslaget) är ej godtagbart då det ej medför säker passage till resterande del av Norrmyrvägen för hästekipage.



*Kommunens kommentar: Den planerade passagen av väg och järnväg för det rörliga friluftslivet är avsedd att utformas som en tunnel. Detta är säkerställt på plankartan med bestämmelsen [t<sub>2</sub>], markreservat för tunnel för allmännyttig trafik. Tunnel kommer att utformas för att passage med häst ska vara möjligt. Illustrationen i figur 18 enligt yttranden förtydligas till antagande med att det även gäller passage under järnväg.*

*Det planeras för en separat väg för det rörliga friluftslivet som inte kommer att delas med fordonstrafik på Norrmyrvägens/Ronningsvägen. Detta förtydligas i planbeskrivningen.*

### **Privatperson 5, 2022-08-17**

Som fastighetsägare/boende på Ronningsvägen och lokförare är jag orolig över den planerade infrastrukturgata som är planerad. Jag förutsätter att den planerade passage för Ronningsvägen av infrastrukturgatan blir en tunnel, eftersom en övergång är direkt olämplig då en stor del av dom som kommer passera är hästar och skotrar. Som lokförare är båda orosmoment att för förbi/eller ha i närheten av spåret på grund av den stora påkörningsrisken. Som ryttare är ett passerande av väg/järnväg något som man inte vill utsätta sig för, tunnel är inte optimalt men dock den bästa lösningen.

Ljudet från godsvagnar är en annan sak att ta i beaktande. Vi kommer bli drabbade av både gnisslande ljud från tågens blockbromsar när dessa bromsar in och en rad av smållar när tåget startar då kopplen sträcks, ett godståg låter oerhört mycket och kommer inte bara att låta vid fabriken utan även på väg till och från fabriken. Att föredra är att hela infrakorridoren flyttar bortanför Gruvberget mot driftplats Sävastnäs, går ej detta bör hela korridoren få någon form av bullerskydd.

*Kommunens kommentar: Den planerade passagen av väg och järnväg för det rörliga friluftslivet är avsedd att utformas som en tunnel. Detta är säkerställt på plankartan med bestämmelsen [t<sub>2</sub>], markreservat för tunnel för allmännyttig trafik.*

*Framtagen bullerutredningen omfattar trafik från både väg och järnväg. Bullerutredningen redovisar bulleråtgärder för de sträckningar som påverkas av ny infrastruktur genom aktuell detaljplan. För de bostäder som ligger inom denna sträckning och idag påverkas av trafikbuller kan ett genomförande av detaljplanen innebära sänkta bullernivåer i jämförelse med nuläget genom de bulleråtgärder som föreslås. Ronningsvägen bedöms enligt framtagen utredning inte påverkas av trafikbullernivåer som överskrider gällande riktvärden.*

## Privatperson 6, 2022-08-21

Jag accepterar inte föreslagen detaljplan för infrastrukturkorridoren. Har bott i Södra Svartbyn, Läkarvägen, sedan 1999 och närheten till skogen och Gruvberget var en utav anledningarna till att vi valde att köpa hus här.

Med ”nya” förslaget till infrastrukturkorridor så kommer dels tillgängligheten till skogen och Gruvberget förstöras samt att det blir mer buller och damm från tung trafik från väg/järnväg. Ser även en oro för värdeminskning utav fastigheten då jag är rätt säker på att de flesta människor inte vill bo utmed tungt trafikerade väg/järnvägar.

Fördelen just nu är att man inte behöver vara beroende utav bil för att ta sig till skogen och upp på Gruvberget, och man behöver dessutom inte korsa väg/järnväg. Jag kan i nuläget gå från min fastighet till skogen och i nuläget inte störas utav höga ljudnivåer från väg och järnväg.

Med ”nya” förslaget från kommunen kommer det inte bli lika lättillgängligt och trevliga skogsupplevelser, för enligt förslaget så måste man korsa väg/järnväg. Väl i skogen så kommer naturupplevelsen bestå utav ljud från trafik från både väg och järnväg vilket inte jag förknippar och uppskattar när jag vistas i skog och natur.


Jag ser helst att kommunen är villig att utarbeta en dragning utav väg/järnväg på södra sidan om Gruvberget, då skulle inte lika många boende bli berörda samt att tillgängligheten till Gruvberget blir bättre.

Förstår från alla möten vi deltagit i att kommunen vill spara pengar och har en tidspress, men jag ställer mig väldigt frågande till om pengarna och tidsbristen verkligen är värd att förstöra boendemiljöer för väldigt många bodensare.

Jag är positiv till etableringen och utvecklingen i kommunen men att skynda på infrastrukturkorridoren så att det förstör för så många kommuninvånare är inte okej. Tänk om och dra väg och järnväg från söder.

*Kommunens kommentar: Kommunen bedriver ett långsiktigt strategiskt arbete för samhällsutvecklingen och har redan i den tidigare översiktsplanen från 1990 pekat ut ett markreservat för ny infrastruktur i området. Markreservaten kvarstår i gällande översiktsplan (antagen 2017) och den fördjupade översiktsplanen (antagen 2020.) Vid framtagande av de antagna planerna har allmänheten haft möjlighet att granska och lämna sina synpunkter över förslagen. Antagna planer ligger även ute på kommunens hemsida både digitalt och i dokumentform. Aktuell detaljplan följer intentionerna med gällande översiktsplan och den fördjupade översiktsplanen.*

*Lokalisering av ny väg norr om Gruvberget har fastställts i arbetet med gällande översiktsplan. Arbetsprocessen påbörjades 2015 då Samhällsbyggnadskontoret fick*




*uppdraget att ta fram en ny översiktsplan. Underhand har ett flertal vägalternativ studerats men avförts från fortsatta studier, bland annat beroende på funktionsbrist och/eller för stor miljöpåverkan. En dragning av vägen söder om Gruvberget har avförts bland annat med anledning att nyttan av vägen bedöms bli starkt begränsad. Detta då trafikmängden bedöms bli liten på grund av att lokaliseringen medför längre körvägar för merparten av personbilstrafiken. Dragningen skulle även innebära en sämre tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter till det planerade verksamhetsområdet.*

*Att samlokalisera väg- och järnväg har stora fördelar i bland annat genomförandeskedet då byggnation kan samordnas och effektiviseras både tidsmässigt och i nyttjande av resurser. En samlokalisering innebär även att de konsekvenser som ny infrastrukturen innebär koncentreras och i större utsträckning kan hanteras och begränsas genom skyddsåtgärder.*

*En funktionsutredning har tagits fram i samverkan med Trafikverket för att utreda alternativa sträckningar av en ny järnväg mellan stambanan och det nya verksamhetsområdet. I utredningen har fyra alternativ, norr om Gruvberget, via Gruvberget samt söder om Gruvberget med skärning eller tunnel studerats. Utredningen redovisas konsekvenser för bland annat närboende, naturmiljöer och det rörliga friluftslivet. Där redovisas även bortvalda alternativ med tillhörande motivering. Detaljplanen är utformad enligt det förordade förslaget för lokalisering av järnväg enligt utredningen.*

*Ur ett produktions-, underhålls- och tidsperspektiv är det önskvärt att sträva efter en så enkel passage av Gruvberget som möjligt samt minimera påverkan på befintliga kraftledning. Föreslagen sträckning i detaljplanen är det alternativ som bäst uppfyller detta. Sträckningen bedöms även vara det mest fördelaktiga för att kunna uppfylla behoven av tidseffektivitet och god funktion. De geotekniska förutsättningarna vid en sträckning söder om Gruvberget visar på ett uppskattat djup till berg på mellan 30-50 meter. Det innebär att omfattande mängder massor behöver hanteras. Påverkan på Gruvberget blir stort vid både en utformning med tunnel eller en lång, djup skärning. Båda utformningarna innebär även stora osäkerheter vad gäller kostnader (anläggande och drift) samt produktionstid.*

*Det är ofrånkomligt att ett genomförande av detaljplanen innebär en viss påverkan för de närboende. De konsekvenser som planförslaget innebär för närmiljön bedöms kunna hanteras genom bland annat bullerskyddsåtgärder vilket möjliggörs i detaljplanen. Bullerskärmar/skydd samt naturområden med vegetation bidrar även till att minska eventuell spridning av damm från transporter på väg och järnväg. Damning på grund av gods från specifika verksamheter som till exempel stålindustri är verksamhetsutövaren ansvarig för och hanteras i tillstånd för verksamheten.*



*I en planprocess ska både allmänna och enskilda intressen hanteras och vägas mot varandra. Kommunen ersätter inte framtida/potentiella värdeförändringar på fastigheter. All samhällsplanering påverkar fastighetsvärden kontinuerligt. Det finns många faktorer som kan påverka fastighetsvärdet. En av huvudfaktorerna är hur attraktiv Boden är som boendeort med kommunikationer, serviceutbud och arbetsmarknad. Bodens kommun har via konsult utfört en analys av hur etableringen kan påverka bostadsmarknaden i bostadsområdet Södra Svartbyn. Jämförelse har bland annat gjorts med Northvolts etablering i Skellefteå.*


*De senaste åren bedöms den positiva prisutvecklingen i både Norra och Södra Svartbyn, samt Boden som helhet, ha stor koppling till den kommande etableringen av fossilfritt stålverk. Något som ytterligare kan ha drivit på prisutvecklingen är det ökande intresset från företag att förvärva bostäder, i syfte att hyra ut till den inflyttande arbetskraften. Områden nära belägna anläggningen, såsom Norra- och Södra Svartbyn, bedöms bli extra attraktiva för denna målgrupp. Norra och Södra Svartbyns närhet till etableringen bedöms som positiv för många målgrupper, inte minst för de som flyttar till Boden som resultat av anställning på stålverket. Således bedöms det sammanfattningsvis att anläggningen och infrastrukturkorridoren inte kommer ha en negativ påverkan på värdet av den befintliga bebyggelsen.*

*De etableringar som planeras inom planområdet möjliggör för kringliggande positiva effekter för Norra- och Södra Svartbyn och Bodens kommun. Genom en expansion av företag uppstår behov av nya kompetensområden vilket både genererar nya utbildningar till kommunen och ökar inflyttningen. Vid en ökad befolkningsmängd finns även ett större underlag och behov av bostäder, kollektivtrafik och service.*

*Bodens kommun har tagit fram en Bevarande- och utvecklingsplan för Gruvberget som blev godkänd av kommunstyrelsen i maj 2022. Planen har tagits fram i nära dialog med föreningar som nyttjar och vistas på Gruvberget frekvent med sin verksamhet samt genom medborgardialog. Bevarande- och utvecklingsplanen är en gemensam målbild för Gruvbergets bevarande och utveckling. Planen syftar till att stärka och utveckla det rörliga friluftslivet samt belysa naturvärden och bevarandet av dessa. Flera bevarande- och utvecklingsåtgärder föreslås genomföras exempelvis spångssystem, förbättrad/ utökad information, utveckling av spårssystemen samt utveckling av Gruvbergets topp som utgångspunkt för aktiviteter på Gruvberget. Åtgärderna föreslås för att Gruvberget fortsättningsvis ska vara ett attraktivt och populärt friluftsområde.*

*Utgångspunkten i Bevarande- och utvecklingsplanen är att Gruvberget ska vara en plats för alla med hög tillgänglighet. Det ska vara lätt att hitta i området och ta del av de värden som erbjuds i form av rekreation, motion och upplevelser. Gruvberget*





*är med sin närhet till goda kollektivtrafik- och gång- och cykel möjligheter lättillgängligt även för besökare utan bil. Huvuddelen av de som besöker Gruvberget kommer till fots från närliggande bostadsområden eller med bil. Entréerna till området föreslås vara lokaliserade så att Gruvberget nås från fyra väderstreck. En av entréerna nås med bil, de övriga via stigar/leder. Entréerna ska vara utrustade med tydliga informationstavlor med karta över friluftsområdet och de ska i sin positionering indikera början på rekreationsområdet.*

*Det kommer fortfarande att finnas en god tillgänglighet till Gruvberget från Södra Svartbyn via nya gång- och cykelvägar. Det kommer även finnas en fortsatt god tillgänglighet för att ta sig mellan den södra och norra sidan av infrastrukturen på övrig sträckning. Detaljplanen säkerställer flera passager antingen under infrastrukturen i en tunnel eller över på bro. Man kommer därmed inte behöva använda sig av bil för att ta sig till skogen eller Gruvberget.*


#### **Privatperson 7, 2022-08-22**

Vill här överklaga beslutet om planförslaget detaljplan för infrastrukturområdet Svartbyn! Ks2020-118. Det finns andra bättre alternativ av järnvägsdragningen som inte medför lika stora olägenheter för oss som bor i området. Ni måste tänka om och göra rätt.

*Kommunens kommentar: Efter beslut om antagande av detaljplanen finns möjlighet att överklaga planen. Information om hur man går till väga vid överklagan bifogas vid underrättelse om beslut.*

*Det kommer fortfarande att finnas en god tillgänglighet till Gruvberget från Södra Svartbyn via nya gång- och cykelvägar. Det kommer även finnas en fortsatt god tillgänglighet för att ta sig mellan den södra och norra sidan av infrastrukturen på övrig sträckning. Detaljplanen säkerställer flera passager antingen under infrastrukturen i en tunnel eller över på bro. Man kommer därmed inte behöva använda sig av bil för att ta sig till skogen eller Gruvberget.*

*Lokalisering av ny väg norr om Gruvberget har fastställts i arbetet med gällande översiktsplan. Arbetsprocessen påbörjades 2015 då Samhällsbyggnadskontoret fick uppdraget att ta fram en ny översiktsplan. Underhand har ett flertal vägalternativ studerats men avförts från fortsatta studier, bland annat beroende på funktionsbrist och/eller för stor miljöpåverkan. En dragnings av vägen söder om Gruvberget har avförts bland annat med anledning att nyttan av vägen bedöms bli starkt begränsad. Detta då trafikmängden bedöms bli liten på grund av att lokaliseringen medför längre körvägar för merparten av personbilstrafiken. Dragningen skulle även*



*innebära en sämre tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter till det planerade verksamhetsområdet.*

*Att samlokalisera väg- och järnväg har stora fördelar i bland annat genomförandeskedet då byggnation kan samordnas och effektiviseras både tidsmässigt och i nyttjande av resurser. En samlokalisering innebär även att de konsekvenser som ny infrastrukturen innebär koncentreras och i större utsträckning kan hanteras och begränsas genom skyddsåtgärder.*

*En funktionsutredning har tagits fram i samverkan med Trafikverket för att utreda alternativa sträckningar av en ny järnväg mellan stambanan och det nya verksamhetsområdet. I utredningen har fyra alternativ, norr om Gruvberget, via Gruvberget samt söder om Gruvberget med skärning eller tunnel studerats. Utredningen redovisas konsekvenser för bland annat närboende, naturmiljöer och det rörliga friluftslivet. Där redovisas även bortvalda alternativ med tillhörande motivering. Detaljplanen är utformad enligt det förordade förslaget för lokalisering av järnväg enligt utredningen.*

*Det är ofrånkomligt att ett genomförande av detaljplanen innebär en viss påverkan för de närboende. De konsekvenser som det valda förslaget innebär för närmiljön bedöms kunna hanteras genom bland annat bullerskyddsåtgärder vilket möjliggörs i detaljplanen.*

### **Privatperson 8, 2022-08-23**


Vi är oroliga för att vår boendemiljö kommer att bli avsevärt försämrad med kommunens förslag och vi tycker att svaren vi fick till våra tidigare inlämnade synpunkter inte alls blev besvarade.

Eftersom vi har investerat väldigt mycket både ekonomiskt och arbetsmässigt i vår boendemiljö så är vi även mycket oroliga för att värdet för vår fastighet kommer att minska.

Ansvariga tjänstemän i vår kommun måste lyssna på oss boende som blir så negativt drabbade av ert förslag på infrastrukturkorridor.

Vi anser fortfarande att det bästa alternativet borde vara att göra ett nytt industrispår norr om Boden C till H2GS och fortsätta söderut bakom Gruvberget/Petberget. I framtiden kanske det tillkommer andra verksamheter/industrier på området som innebär ännu mera järnvägstrafik.

Om man inte gör vårt förslag på ”industrispår” så är det förslaget Egon Palo kommunpolitiker i Boden framförde i NSD något vi tycker är det näst bästa som vi står helt bakom.



Rubriken lyder ”Satsa på den södra sträckningen istället” Han skrev så här.

”Varför behöver man den norra sträckningen av järnvägen upp till H2 Green Steel, den som går mot Boden C? Tågsetet kan lika gärna ta den södra infarten och körs den sträckningen upp till H2GS. Det är dessutom dubbelspår där den södra anslutningen ansluter till järnvägen mellan Boden och Luleå vilket innebär att övrig trafik inte kommer att störas av den här manövern”

Håller helt med det här eftersom tågen faktiskt kan backa!

Han fortsatte med förslaget att:

”Det beräknas i dagsläget att det kommer att gå cirka 8-10 tåg åt vardera hållet till och från H2GS, tidskostnaden kan uppskattas till cirka 10-15min för de tåg som kommer norrifrån.

H2GS måste ändå ha ett lager av malm för cirka 1 veckas drift för att kunna parera eventuella störningar så som eventuell tågurspårning eller annan störning, så den tidsåtgången är försumbar. Vem vet, på lång sikt kanske en del av malmen till H2GS kommer från Luleå hamn?


Fördelarna med den södra sträckningen är många och väldigt stora:

1. Bodensarna ska bära del av kostnaderna för infrastrukturen till H2GS som det nu är planerat. Besparingen på infrastrukturen är mellan 50-100 miljoner.
2. Vägen mot södra Svartbyn kommer att vara avgrävd i cirka 6-8 månader vilket kommer att försvåra trafiken för räddningstjänst och ambulans, samt alla boende i Svartbyn som använder den vägen.
3. Störningar för boende i området kommer inte öka.
4. Hela byggtiden kommer att förkortas avsevärt.”

Vi ser bara fördelar med detta förslag eftersom man sparar in på tid och kostnader. Boendemiljön försämras inte så mycket eftersom störningarna från järnvägstrafiken blir mindre och dessutom behöver kraftledningarna inte flyttas närmare oss boende på Vaktvägen och Gideonsväg. En kraftledning innebär ju också ökad risk för strålning.

Naturligtvis måste bulleråtgärder göras för oss boende mot befintlig järnväg och väg 97 i vilket fall som helst.

Bullervallar/skärmar och sänkt hastighet för alla tåg. Som det är nu så är hastigheten 130 km/h och om man även sänker hastigheten på järnvägen förbi villaområdena i Södra Svartbyn så sänks bullernivåerna ytterligare.




*Kommunens kommentar: I en planprocess ska enligt plan- och bygglagen både allmänna och enskilda intressen hanteras och vägas mot varandra. Kommunen ersätter inte påstådda värdeförändringar på fastigheter. All samhällsplanering påverkar fastighetsvärden kontinuerligt. Det finns många faktorer som kan påverka fastighetsvärdet. En av huvudfaktorerna är hur attraktiv Boden är som boendeort med kommunikationer, serviceutbud och arbetsmarknad. Bodens kommun har via konsult utfört en analys av hur etableringen kan påverka bostadsmarknaden i bostadsområdet Södra Svartbyn. Jämförelse har bland annat gjorts med Northvolts etablering i Skellefteå.*

*De senaste åren bedöms den positiva prisutvecklingen i både Norra och Södra Svartbyn, samt Boden som helhet, ha stor koppling till den kommande etableringen av fossilfritt stålverk. Något som ytterligare kan ha drivit på prisutvecklingen är det ökande intresset från företag att förvärva bostäder, i syfte att hyra ut till den inflyttande arbetskraften. Områden som är belägna nära anläggningen, såsom Norra- och Södra Svartbyn, bedöms bli extra attraktiva för denna målgrupp. Norra och Södra Svartbyns närhet till etableringen bedöms som positiv för många målgrupper, inte minst av de som flyttar till Boden som resultat av anställning på stålverket. Således bedöms det som att anläggningen och infrastrukturkorridoren inte kommer ha en negativ påverkan på värdet av den befintliga bebyggelsen.*

*De etableringar som planeras inom planområdet möjliggör för kringliggande positiva effekter för både Norra- och Södra Svartbyn och Bodens kommun. Genom en expansion av företag uppstår behov av nya kompetensområden vilket både genererar nya utbildningar till kommunen och ökar inflyttningen. Vid en ökad befolkningsmängd finns även ett större underlag och behov av bostäder, kollektivtrafik och service.*

*Lokalisering av ny väg norr om Gruvberget har fastställts i arbetet med gällande översiktsplan. Arbetsprocessen påbörjades 2015 då Samhällsbyggnadskontoret fick uppdraget att ta fram en ny översiktsplan. Underhand har ett flertal vägalternativ studerats men avförts från fortsatta studier, bland annat beroende på funktionsbrist och/eller för stor miljöpåverkan. En dragning av vägen söder om Gruvberget har avförts bland annat med anledning att nyttan av vägen bedöms bli starkt begränsad. Detta då trafikmängden bedöms bli liten på grund av att lokaliseringen medför längre körvägar för merparten av personbilstrafiken. Dragningen skulle även innebära en sämre tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter till det planerade verksamhetsområdet.*

*Att samlokalisera väg- och järnväg har stora fördelar i bland annat genomförandeskedet då byggnation kan samordnas och effektiviseras både tidsmässigt och i nyttjande av resurser. En samlokalisering innebär även att de*



*konsekvenser som den nya infrastrukturen innebär koncentreras och i större utsträckning kan hanteras och begränsas genom skyddsåtgärder.*

*En funktionsutredning har tagits fram i samverkan med Trafikverket för att utreda alternativa sträckningar av en ny järnväg mellan stambanan och det nya verksamhetsområdet. I utredningen har fyra alternativ, norr om Gruvberget, via Gruvberget samt söder om Gruvberget med skärning eller tunnel studerats. Utredningen redovisar konsekvenser för bland annat närboende, naturmiljöer och det rörliga friluftslivet. Där redovisas även bortvalda alternativ med tillhörande motivering. Detaljplanen är utformad enligt det förordade förslaget för lokalisering av järnväg enligt utredningen.*


*Ur ett produktions-, underhålls- och tidsperspektiv är det önskvärt att sträva efter en så enkel passage av Gruvberget som möjligt samt minimera påverkan på befintliga kraftledning. Föreslagen sträckning i detaljplanen är det alternativ som bäst uppfyller detta. Sträckningen bedöms även vara det mest fördelaktiga för att kunna uppfylla behoven av tidseffektivitet och god funktion. De geotekniska förutsättningarna vid en sträckning söder om Gruvberget visar på ett uppskattat djup till berg på mellan 30-50 meter. Det innebär att omfattande mängder massor skulle behöva hanteras. Påverkan på Gruvberget blir stort vid både en utformning med tunnel eller en lång, djup skärning. Båda utformningarna skulle även innebära stora osäkerheter vad gäller kostnader (anläggande och drift) samt produktionstid.*

*En anslutning söder om Gruvberget via driftplats Sävastklinten skulle innebära att driftplatsen behöver byggas ut med fler spår för att inte medföra en stor påverkan på järnvägstrafiken till och från Boden. Av säkerhetsskäl är det inte heller tillåtet att backa tåg på ett trafikerat huvudspår. Alternativet valdes bort i funktionsutredningen med följande motiv:*

- *Utbyggnaden innebär för omfattande påverkan på befintlig anläggning.*
- *Tidskrävande och kostsam hantering av trafik i riktning till och från Boden.*
- *Funktionsmässigt är det ej rimligt att förlägga överlämningsbangården till Sävastklinten, flera kilometer bort från industriområdet.*

*Det är ofrånkomligt att ett genomförande av detaljplanen innebär en viss påverkan för närboende. De konsekvenser som det valda förslaget innebär för närmiljön bedöms kunna hanteras genom bland annat bullerskyddsåtgärder vilket möjliggörs i detaljplanen.*

*För trafikbuller tillämpas olika riktvärden när det gäller ny och väsentlig ombyggnad av infrastruktur i jämförelse med befintlig infrastruktur såsom stambanan och väg 97. I nuläget överskrids inte gällande riktvärden för befintlig infrastruktur och några bullerreducerande åtgärder är därför inte aktuella längs med stambanan och väg 97 utan ett genomförande av detaljplanen. Det är inte aktuellt med några hastighetssänkningar på befintlig järnväg.*



*Bullerutredningen redovisar bulleråtgärder för de sträckningar som påverkas av ny infrastruktur genom aktuell detaljplan. För de bostäder som ligger inom denna sträckning och idag påverkas av trafikbuller kan ett genomförande av detaljplanen innebära sänkta bullernivåer i jämförelse med nuläget genom de bulleråtgärder som föreslås.*

*Hantering av trafik under byggskedet hanteras inte i planprocessen. Kommunens intentioner är dock att minimera avstängningstider och störningar i trafiken under byggnation av infrastrukturkorridoren. Under byggskedet av den nya infrastrukturkorridoren kommer dock framkomligheten på Gamla Lulevägen och Gruvbergsvägen att påverkas. Lösning för att hantera den allmänna trafikens framkomlighet kommer att studeras vidare vid detaljprojektering. Om omledning av trafiken till andra vägar inte är möjlig kan en tillfällig förbifart under byggtiden bli aktuellt. Trafikanter som nyttjar Gruvbergsvägen kan dirigeras om till en annan anslutningsväg mot väg 97 som ligger cirka 3,3 km söder om korsningspunkten mellan Gamla Lulevägen och Gruvbergsvägen. Omdirigering kommer endast att vara aktuell under en kortare period/perioder och inte under hela byggtiden.*

*Vattenfall ansvarar för anläggande av ny kontaktledning och har som riktlinje att inte överskrida magnetfält på 0,4  $\mu$ T där människor förväntas vistas stadigvarande. Nya kontaktledningar är placerade på ett avstånd som säkerställer att riktlinjen följs.*


### **Privatperson 9, 2022-08-23**

Infrastrukturuområdet kommer förstöra väldigt mycket fin natur. Många fina stigar som hundägare ofta går med sina hundar. Många ställen där barnen leker i skogen. Barn som annars inte alltid tar sig så långt in i skogen är området väldigt värdefullt för dem. Bygger man väg där så kan man aldrig återställa denna natur.

Denna infrastrukturkorridor gör att Gruvberget blir inte lika lätt tillgängligt. väldigt många vuxna, barn och hundar går igenom foten på Gruvberget på väldigt många olika ställen. friheten att ta sig till och från Gruvberget försvinner om man bygger väg mellan bostadsområden och Gruvberget. Förstör inte Gruvberget och låt det vara som det är. Naturen ska vara orörd inte söndergrävd.

Sen blir det väldigt mycket buller och damm av en sådan väg o järnväg. Vi tycker att kommunen ska ta och utreda alternativa vägar istället för att stressa igenom ett sånt här stort projekt. Väg och järnväg är alldeles för nära många fastigheter.

Byggtiden av ett sånt här bygge kommer skapa väldigt stora problem för boenden. Pendlarna till luleå kommer förbruka 1-2L mer drivmedel än vanligt vilket orsakar mer onödiga utsläpp. Samt väldigt mycket mer kostnader för dessa familjer.



Sen kommer alla skolelever som ska till Brönja få väldigt stora problem. Kommer dom hinna i tid till skolan med bussen? Dom kommer få väldigt långa dagar om dom måste åka 30–60 minuter tidigare än dom gjort innan för att hinna till skolan i tid. Detta skapar väldigt mycket fler problem för alla familjer boende i Södra Svartbyn.


Sen är kartan med utmarkerade områden väldigt svåra att tyda.

*Kommunens kommentar: Bodens kommun har tagit fram en Bevarande- och utvecklingsplan för Gruvberget som blev godkänd av kommunstyrelsen i maj 2022. Planen har tagits fram i nära dialog med föreningar som nyttjar och vistas på Gruvberget frekvent med sin verksamhet samt genom medborgardialog. Bevarande- och utvecklingsplanen är en gemensam målbild för Gruvbergets bevarande och utveckling. Planen syftar till att stärka och utveckla det rörliga friluftslivet samt belysa naturvärden och bevarandet av dessa. Flera bevarande- och utvecklingsåtgärder föreslås genomföras exempelvis spångsystem, förbättrad/ utökad information, utveckling av spårssystemen samt utveckling av Gruvbergets topp som utgångspunkt för aktiviteter på Gruvberget. Åtgärderna föreslås för att Gruvberget fortsättningsvis ska vara ett attraktivt och populärt friluftsområde.*

*Utgångspunkten i Bevarande- och utvecklingsplanen är att Gruvberget ska vara en plats för alla med hög tillgänglighet. Det ska vara lätt att hitta i området och ta del av de värden som erbjuds i form av rekreation, motion och upplevelser. Gruvberget är med sin närhet till goda kollektivtrafik- och gång- och cykel möjligheter lättillgängligt även för besökare utan bil. Huvuddelen av de som besöker Gruvberget kommer till fots från närliggande bostadsområden eller med bil. Entréerna till området föreslås vara lokaliserade så att Gruvberget nås från fyra väderstreck. En av entréerna nås med bil, de övriga via stigar/leder. Entréerna ska vara utrustade med tydliga informationstavlor med karta över friluftsområdet och de ska i sin positionering indikera början på rekreationsområdet.*

*Det kommer fortfarande att finnas en god tillgänglighet till Gruvberget från Södra Svartbyn via nya gång- och cykelvägar. Det kommer även finnas en fortsatt god tillgänglighet för att ta sig mellan den södra och norra sidan av infrastrukturen på övrig sträckning. Detaljplanen säkerställer flera passager antingen under infrastrukturen i en tunnel eller över på bro. Man kommer därmed inte behöva använda sig av bil för att ta sig till skogen eller Gruvberget.*

*Lokalisering av ny väg norr om Gruvberget har fastställts i arbetet med gällande översiktsplan antagen 2017. Arbetsprocessen påbörjades 2015 då Samhällsbyggnadskontoret fick uppdraget att ta fram en ny översiktsplan. Underhand har ett flertal vägalternativ studerats men avförts från fortsatta studier, bland annat beroende på funktionsbrist och/eller för stor miljöpåverkan. En dragning av vägen söder om Gruvberget har avförts bland annat med anledning att*



*nyttan av vägen bedöms bli starkt begränsad. Detta då trafikmängden bedöms bli liten på grund av att lokaliseringen medför längre körvägar för merparten av personbilstrafiken. Dragningen skulle även innebära en sämre tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter till det planerade verksamhetsområdet.*

*Att samlokalisera väg- och järnväg har stora fördelar i bland annat genomförandeskedet då byggnation kan samordnas och effektiviseras både tidsmässigt och i nyttjande av resurser. En samlokalisering innebär även att de konsekvenser som ny infrastrukturen innebär koncentreras och i större utsträckning kan hanteras och begränsas genom skyddsåtgärder.*


*En funktionsutredning har tagits fram i samverkan med Trafikverket för att utreda alternativa sträckningar av en ny järnväg mellan stambanan och det nya verksamhetsområdet. I utredningen har fyra alternativ, norr om Gruvberget, via Gruvberget samt söder om Gruvberget med skärning eller tunnel studerats. Utredningen redovisas konsekvenser för bland annat närboende, naturmiljöer och det rörliga friluftslivet. Där redovisas även bortvalda alternativ med tillhörande motivering. Detaljplanen är utformad enligt det förordade förslaget för lokalisering av järnväg enligt utredningen.*

*Ur ett produktions-, underhålls- och tidsperspektiv är det önskvärt att sträva efter en så enkel passage av Gruvberget som möjligt samt minimera påverkan på befintliga kraftledningarna. Föreslagen sträckning i detaljplanen är det alternativ som bäst uppfyller detta. Sträckningen bedöms även vara det mest fördelaktiga för att kunna uppfylla behoven av tidseffektivitet och god funktion. De geotekniska förutsättningarna vid en sträckning söder om Gruvberget visar på ett uppskattat djup till berg på mellan 30-50 meter. Det innebär att omfattande mängder massor skulle behöva hanteras. Påverkan på Gruvberget blir stort vid både en utformning med tunnel eller en lång, djup skärning. Båda utformningarna skulle även innebära stora osäkerheter vad gäller kostnader (anläggande och drift) samt produktionstid.*

*Det är ofrånkomligt att ett genomförande av detaljplanen innebär en viss påverkan för närboende. De konsekvenser som det valda förslaget innebär för närmiljön bedöms kunna hanteras genom bland annat bullerskyddsåtgärder vilket möjliggörs i detaljplanen. Bullerskärmar/skydd samt naturområden med vegetation bidrar även till att minska eventuell spridning av damm från transporter på väg och järnväg. Damning på grund av gods från specifika verksamheter som till exempel stålindustri är verksamhetsutövarens ansvarig för.*

*Hantering av trafik under byggskedet hanteras inte i planprocessen. Kommunens intentioner är dock att minimera avstängningstider och störningar i trafiken under byggnation av infrastrukturkorridoren. Under byggskedet av den nya infrastrukturkorridoren kommer dock framkomligheten på Gamla Lulevägen och*





*Gruvbergsvägen att påverkas. Lösning för att hantera den allmänna trafikens framkomlighet kommer att studeras vidare vid detaljprojektering. Om omledning av trafiken till andra vägar inte är möjlig kan en tillfällig förbifart under byggtiden bli aktuellt. Trafikanter som nyttjar Gruvbergsvägen kan dirigeras om till en annan anslutningsväg mot väg 97 som ligger cirka 3,3 km söder om korsningspunkten mellan Gamla Lulevägen och Gruvbergsvägen. Omdirigering kommer endast att vara aktuell under en kortare period/perioder och inte under hela byggtiden.*

### **Privatperson 10, 2022-08-23**

Vi vill här med lämna synpunkter angående planförslag gällande infrastrukturkorridoren Södra Svartbyn.

Skadorna på natur och nivåer av olägenhet för boende i området är av oåterkalleliga mått om korridoren blir verklighet.

Dom kvarteren som drabbas värst kommer se sina fastigheter tappa ofantligt i värde.

Nivåerna av trafik, ljus, buller, smällar, damm och avgaser kommer mångdubblas mot för idag då trafiksituationen redan är ansträngd efter gamla Lulevägen.

Södra Svartbyn har länge varit ett väldigt eftertraktat område att bo i då det är sällan fastigheterna kommer ut till försäljning. Medborgare som flyttar hit bor kvar här i större utsträckning än i andra delar av denna kommun.

Vi som har flyttat hit och bor i södra Svartbyn flyttade alla hit ut för att det är ett lugnt och stillsamt område med låg nivå av stök, kriminalitet och nära till djur och natur.

Barnen kan redan från ung ålder lära sig om djur och natur genom tillgången att kunna ströva fritt upp mot Gruvberget och kringliggande skogar där flera av områdets barn byggt och bygger kojor, läger, cyklar, leker och låter fantasin flöda fritt.

Med infrastrukturkorridoren så kapar man av all tillgång till Gruvberget för boende i norra och södra Svartbyn. För inte kan det ju vara tänkt att man ska köra bil upp på berget i dessa tider då vi vill minska på avgasutsläpp och miljöpåverkan?

Hur är det tänkt att skolskjutsen som idag tar merparten av högstadieseleverna från Svartbyn till Brönjaskolan skall kunna färdas under byggtiden?

Alla som pendlar efter 97'an?

Ska alla köra tillbaka in mot stan och förbi shell? Det kommer skapa ofantliga köer med ökad bränsleförbrukning och miljöförstöring som följd. För att inte tala om tiden.



Vi emotsätter oss tanken med infrastrukturkorridoren å det grövsta.

Att inte se över alternativa lösningar är trångsynt från kommunens sida.

Att dra väg och järnväg från nybyggda trafikplatsen Södra Sävast och upp längs med 400MW kraftgatan som leder till ställverket flarken är en lösning som involverar minimalt med hushåll och med väldigt bra markförhållanden.


Där kan man lägga infrastrukturkorridoren i stället och låta Södra Svartbyn fortsätter vara en lugnets oas i detta stressade och opersonliga samhälle som växer fram.

*Kommunens kommentar: Bodens kommun har tagit fram en Bevarande- och utvecklingsplan för Gruvberget som blev godkänd av kommunstyrelsen i maj 2022. Planen har tagits fram i nära dialog med föreningar som nyttjar och vistas på Gruvberget frekvent med sin verksamhet samt genom medborgardialog. Bevarande- och utvecklingsplanen är en gemensam målbild för Gruvbergets bevarande och utveckling. Planen syftar till att stärka och utveckla det rörliga friluftslivet samt belysa naturvärden och bevarandet av dessa. Flera bevarande- och utvecklingsåtgärder föreslås genomföras exempelvis spångsystem, förbättrad/ utökad information, utveckling av spårsystemen samt utveckling av Gruvbergets topp som utgångspunkt för aktiviteter på Gruvberget. Åtgärderna föreslås för att Gruvberget fortsättningsvis ska vara ett attraktivt och populärt friluftsområde.*

*Utgångspunkten i Bevarande- och utvecklingsplanen är att Gruvberget ska vara en plats för alla med hög tillgänglighet. Det ska vara lätt att hitta i området och ta del av de värden som erbjuds i form av rekreation, motion och upplevelser. Gruvberget är med sin närhet till goda kollektivtrafik- och gång- och cykel möjligheter lättillgängligt även för besökare utan bil. Huvuddelen av de som besöker Gruvberget kommer till fots från närliggande bostadsområden eller med bil. Entréerna till området föreslås vara lokaliserade så att Gruvberget nås från fyra väderstreck. En av entréerna nås med bil, de övriga via stigar/leder. Entréerna ska vara utrustade med tydliga informationstavlor med karta över friluftsområdet och de ska i sin positionering indikera början på rekreationsområdet.*

*Det kommer fortfarande att finnas en god tillgänglighet till Gruvberget från Södra Svartbyn via nya gång- och cykelvägar. Det kommer även finnas en fortsatt god tillgänglighet för att ta sig mellan den södra och norra sidan av infrastrukturen på övrig sträckning. Detaljplanen säkerställer flera passager antingen under infrastrukturen i en tunnel eller över på bro. Man kommer därmed inte behöva använda sig av bil för att ta sig till skogen eller Gruvberget.*

*I en planprocess ska både allmänna och enskilda intressen hanteras och avvägas mot varandra. Kommunen ersätter inte framtida/potentiella värdeförändringar på fastigheter. All samhällsplanering påverkar fastighetsvärden kontinuerligt. Det finns*



*många faktorer som kan påverka fastighetsvärdet. En av huvudfaktorerna är hur attraktiv Boden är som boendeort med kommunikationer, serviceutbud och arbetsmarknad. Bodens kommun har via konsult utfört en analys av hur etableringen kan påverka bostadsmarknaden i bostadsområdet Södra Svartbyn. Jämförelse har bland annat gjorts med Northvolts etablering i Skellefteå.*


*De senaste åren bedöms den positiva prisutvecklingen i både Norra och Södra Svartbyn, samt Boden som helhet, ha stor koppling till den kommande etableringen av fossilfritt stålverk. Något som ytterligare kan ha drivit på prisutvecklingen är det ökande intresset från företag att förvärva bostäder, i syfte att hyra ut till den inflyttande arbetskraften. Områden nära belägna anläggningen, såsom Norra- och Södra Svartbyn, bedöms bli extra attraktiva för denna målgrupp. Norra och Södra Svartbyns närhet till etableringen bedöms som positiv för många målgrupper, inte minst av de som flyttar till Boden som resultat av anställning på stålverket. Således bedöms det som att anläggningen och infrastrukturkorridoren inte kommer ha en negativ påverkan på värdet av den befintliga bebyggelsen.*

*De etableringar som planeras inom planområdet möjliggör för kringliggande positiva effekter för både Norra- och Södra Svartbyn och Bodens kommun. Genom en expansion av företag uppstår behov av nya kompetensområden vilket både genererar nya utbildningar till kommunen och ökar inflyttningen. Vid en ökad befolkningsmängd finns även ett större underlag och behov av bostäder, kollektivtrafik och service.*

*Lokalisering av ny väg norr om Gruvberget har fastställts i arbetet med gällande översiktsplan antagen 2017. Arbetsprocessen påbörjades 2015 då Samhällsbyggnadskontoret fick uppdraget att ta fram en ny översiktsplan. Underhand har ett flertal vägalternativ studerats men avförts från fortsatta studier, bland annat beroende på funktionsbrist och/eller för stor miljöpåverkan. En dragning av vägen söder om Gruvberget har avförts bland annat med anledning att nyttan av vägen bedöms bli starkt begränsad. Detta då trafikmängden bedöms bli liten på grund av att lokaliseringen medför längre körvägar för merparten av personbilstrafiken. Dragningen skulle även innebära en sämre tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter till det planerade verksamhetsområdet.*

*Att samlokalisera väg- och järnväg har stora fördelar i genomförandeskedet då byggnation kan samordnas och effektiviseras både tidsmässigt och i nyttjande av resurser. En samlokalisering innebär även att de konsekvenser som ny infrastrukturen innebär koncentreras och i större utsträckning kan hanteras och begränsas genom skyddsåtgärder.*

*En funktionsutredning har tagits fram i samverkan med Trafikverket för att utreda alternativa sträckningar av en ny järnväg mellan stambanan och det nya*



verksamhetsområdet. I utredningen har fyra alternativ, norr om Gruvberget, via Gruvberget samt söder om Gruvberget med skärning eller tunnel studerats. Utredningen redovisas konsekvenser för bland annat närboende, naturmiljöer och det rörliga friluftslivet. Där redovisas även bortvalda alternativ med tillhörande motivering. Detaljplanen är utformad enligt det förordade förslaget för lokalisering av järnväg enligt utredningen.


Ur ett produktions-, underhålls- och tidsperspektiv är det önskvärt att sträva efter en så enkel passage av Gruvberget som möjligt samt minimera påverkan på befintliga kraftledning. Föreslagen sträckning i detaljplanen är det alternativ som bäst uppfyller detta. Sträckningen bedöms även vara det mest fördelaktiga för att kunna uppfylla behoven av tidseffektivitet och god funktion. De geotekniska förutsättningarna vid en sträckning söder om Gruvberget visar på ett uppskattat djup till berg på mellan 30-50 meter. Det innebär att omfattande mängder massor skulle behöva hanteras. Påverkan på Gruvberget blir stort vid både en utformning med tunnel eller en lång, djup skärning. Båda utformningarna skulle även innebära stora osäkerheter vad gäller kostnader (anläggande och drift) samt produktionstid.

Det är ofrånkomligt att ett genomförande av detaljplanen innebär en viss påverkan för närboende. De konsekvenser som det valda förslaget innebär för närmiljön bedöms kunna hanteras genom bland annat bullerskyddsåtgärder vilket möjliggörs i detaljplanen. Bullerskärmar/skydd samt naturområden med vegetation bidrar även till att minska eventuell spridning av damm från transporter på väg och järnväg. Damning på grund av gods från specifika verksamheter som till exempel stålindustri är verksamhetsutövaren ansvarig för hanteras i verksamhetens tillstånd.

Hantering av trafik under byggskedet hanteras inte i planprocessen. Kommunens intentioner är dock att minimera avstängningstider och störningar i trafiken under byggnation av infrastrukturkorridoren. Under byggskedet av den nya infrastrukturkorridoren kommer dock framkomligheten på Gamla Lulevägen och Gruvbergsvägen att påverkas. Lösning för att hantera den allmänna trafikens framkomlighet kommer att studeras vidare vid detaljprojektering. Om omledning av trafiken till andra vägar inte är möjlig kan en tillfällig förbifart under byggtiden bli aktuellt. Omdirigering kommer endast att vara aktuell under en kortare period/perioder och inte under hela byggtiden.

### **Privatperson 11, 2022-08-23**

På de samråd som har hållits har jag och övriga boende i området varit tydliga med att den lagda planen får stor negativ inverkan på boendemiljön om området.



Vi har lämnat synpunkter för förbättringar av järnvägsdragningen som alla var positiva till:

- Från Sävast förbi baksidan av Gruvberget som är den logiska dragningen om man ej vill inkräkta på boendemiljöer och behålla friluftsområdet


Om ovanstående alternativet ej var genomförbart har vi varit tydliga med att ett alternativ där svängningen av järnvägen böjar först efter den passerat underfarten till Gamla Lulevägen för att ej hamna för nära bostadsområdet är bättre än nuvarande plan.

Av dessa och alla övriga synpunkter på järnvägen gällande samrådsmötena verkar ej lett till någon förändring och därför kan hela intentionen med processen ifrågasättas.

Övriga punkter:

- Jag är mycket orolig över min boende/områdes miljö speciellt när det gäller buller, störningar och damm/föroreningar.
- Ett närmare läge till järnväg och framförallt en mycket stor ökning av tung järnvägstrafik kommer att leda till en stor negativ påverkan då lugnet som finns utan störningar kommer att försvinna till stor del.
- Jag är även frågande om de bulleruppskattningar som gjorts tagit hänsyn till infraljud som kan påverka människan mycket negativt?
- Bullerplank kommer inte lösa den ökade frekvensen på tågen utan detta blir en stor försämring.
- Den ökade trafiken i området kommer att leda till ytterligare mer buller och en osäkrare och sämre miljö för barn.
- Friluftsområdet blir avskuret och delar av området och spår försvinner
- Värdet för husen i områden kommer minska (i förhållande till hus i boden som ej får ett industrispår bredvid)
- Då materialet jag har tagit del av ej är nog tydligt/komplett kan jag inte säga att jag förstår detta underlag och allt vad det innebär för min del.

När man bosätter sig på ett område gör man det efter man förutsätter att förutsättningar som finns kommer att bestå nu planerar Bodens kommun att i de närmaste göra en industriliknande utbyggnad i bostadsområdet, grönområdet och friluftsområdet.




*Kommunens kommentar: Översiktsplanen (antagen 2017) och den fördjupade översiktsplanen (antagen 2020) anger inriktningen för den långsiktiga samhällsutvecklingen och den fysiska miljön samt innehåller kommunens politiska vision. Vid framtagande av de antagna planerna har allmänheten haft möjlighet att granska och lämna sina synpunkter över förslagen. Antagna planer ligger även ute på kommunens hemsida både digitalt och i dokumentform. I gällande översiktsplan för Bodens kommun har ett markreservat för infrastruktur och verksamhetsområde avgränsats. Aktuell detaljplan bedöms följa intentionerna med gällande översiktsplan och den fördjupande översiktsplanen.*

*Lokalisering av ny väg norr om Gruvberget har fastställts i arbetet med gällande översiktsplan. Arbetsprocessen påbörjades 2015 då Samhällsbyggnadskontoret fick uppdraget att ta fram en ny översiktsplan. Underhand har ett flertal vägalternativ studerats men avförts från fortsatta studier, bland annat beroende på funktionsbrist och/eller för stor miljöpåverkan. En dragning av vägen söder om Gruvberget har avförts bland annat med anledning att nyttan av vägen bedöms bli starkt begränsad. Detta då trafikmängden bedöms bli liten på grund av att lokaliseringen medför längre körvägar för merparten av personbilstrafiken. Dragningen skulle även innebära en sämre tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter till det planerade verksamhetsområdet.*

*Att samlokalisera väg- och järnväg har stora fördelar i bland annat genomförandeskedet då byggnation kan samordnas och effektiviseras både tidsmässigt och i nyttjande av resurser. En samlokalisering innebär även att de konsekvenser som ny infrastrukturen innebär koncentreras och i större utsträckning kan hanteras och begränsas genom skyddsåtgärder.*

*En funktionsutredning har tagits fram i samverkan med Trafikverket för att utreda alternativa sträckningar av en ny järnväg mellan stambanan och det nya verksamhetsområdet. I utredningen har fyra alternativ, norr om Gruvberget, via Gruvberget samt söder om Gruvberget med skärning eller tunnel studerats. Utredningen redovisar konsekvenser för bland annat närboende, naturmiljöer och det rörliga friluftslivet. Där redovisas även bortvalda alternativ med tillhörande motivering. Detaljplanen är utformad enligt det förordade förslaget för lokalisering av järnväg enligt utredningen.*

*Ur ett produktions-, underhålls- och tidsperspektiv är det önskvärt att sträva efter en så enkel passage av Gruvberget som möjligt samt minimera påverkan på befintliga kraftledning. Föreslagen sträckning i detaljplanen är det alternativ som bäst uppfyller detta. Sträckningen bedöms även vara det mest fördelaktiga för att kunna uppfylla behoven av tidseffektivitet och god funktion. De geotekniska förutsättningarna vid en sträckning söder om Gruvberget visar på ett uppskattat djup*



*till berg på mellan 30-50 meter. Det innebär att omfattande mängder massor skulle behöva hanteras. Påverkan på Gruvberget blir stort vid både en utformning med tunnel eller en lång, djup skärning. Båda utformningarna skulle även innebära stora osäkerheter vad gäller kostnader (anläggande och drift) samt produktionstid.*

*Det är ofrånkomligt att ett genomförande av detaljplanen innebär en viss påverkan för närboende. De konsekvenser som det valda förslaget innebär för närmiljön bedöms kunna hanteras genom bland annat bullerskyddsåtgärder vilket möjliggörs i detaljplanen.*


*Bullerutredningen redovisar bulleråtgärder för de sträckningar som omfattas av ny infrastruktur genom aktuell detaljplan. För de bostäder som ligger inom denna sträckning och idag påverkas av trafikbuller kan ett genomförande av detaljplanen innebära sänkta bullernivåer i jämförelse med nuläget genom de bullerreducerande åtgärder som föreslås.*

*Det finns inga riktvärden eller vägledning för lågfrekvent buller/infraljud utomhus. Trafikbuller från väg-, spår- och flygtrafik utvärderas i normalfallet endast genom de riktvärden för ekvivalent ljudnivå och maximal ljudnivå inomhus som finns redovisade i infrastrukturpropositionen 1996/97:53. Framtagen bullerutredning utgår från dessa riktvärden.*

*De handlingar som tillhör detaljplanen (plankarta, planbeskrivning, MKB) är framtagna enligt de formella krav som finns enligt plan- och bygglagen.*

*Bodens kommun har tagit fram en Bevarande- och utvecklingsplan för Gruvberget som blev godkänd av kommunstyrelsen i maj 2022. Planen har tagits fram i nära dialog med föreningar som nyttjar och vistas på Gruvberget frekvent med sin verksamhet samt genom medborgardialog. Bevarande- och utvecklingsplanen är en gemensam målbild för Gruvbergets bevarande och utveckling. Planen syftar till att stärka och utveckla det rörliga friluftslivet samt belysa naturvärden och bevarandet av dessa. Flera bevarande- och utvecklingsåtgärder föreslås genomföras exempelvis spångsystem, förbättrad/ utökad information, utveckling av spårssystemen samt utveckling av Gruvbergets topp som utgångspunkt för aktiviteter på Gruvberget. Åtgärderna föreslås för att Gruvberget fortsättningsvis ska vara ett attraktivt och populärt friluftsområde.*

*Utgångspunkten i Bevarande- och utvecklingsplanen är att Gruvberget ska vara en plats för alla med hög tillgänglighet. Det ska vara lätt att hitta i området och ta del av de värden som erbjuds i form av rekreation, motion och upplevelser. Gruvberget är med sin närhet till goda kollektivtrafik- och gång- och cykel möjligheter lättillgängligt även för besökare utan bil. Huvuddelen av de som söker Gruvberget kommer till fots från närliggande bostadsområden eller med bil. Entréerna till området föreslås vara lokaliserade så att Gruvberget nås från fyra väderstreck. En av entréerna nås med bil, de övriga via stigar/leder. Entréerna ska vara utrustade*



*med tydliga informationstavlor med karta över friluftsområdet och de ska i sin positionering indikera början på rekreationsområdet.*

*Det kommer fortfarande att finnas en god tillgänglighet till Gruvberget från Södra Svartbyn via nya gång- och cykelvägar. Det kommer även finnas en fortsatt god tillgänglighet för att ta sig mellan den södra och norra sidan av infrastrukturen på övrig sträckning. Detaljplanen säkerställer flera passager antingen under infrastrukturen i en tunnel eller över på bro. Man kommer därmed inte behöva använda sig av bil för att ta sig till skogen eller Gruvberget.*

*I en planprocess ska både allmänna och enskilda intressen hanteras och avvägas mot varandra. Kommunen ersätter inte framtida/potentiella värdeförändringar på fastigheter. All samhällsplanering påverkar fastighetsvärden kontinuerligt. Det finns många faktorer som kan påverka fastighetsvärdet. En av huvudfaktorerna är hur attraktiv Boden är som boendeort med kommunikationer, serviceutbud och arbetsmarknad. Bodens kommun har via konsult utfört en analys av hur etableringen kan påverka bostadsmarknaden i bostadsområdet Södra Svartbyn. Jämförelse har bland annat gjorts med Northvolts etablering i Skellefteå.*


*De senaste åren bedöms den positiva prisutvecklingen i både Norra och Södra Svartbyn, samt Boden som helhet, ha stor koppling till den kommande etableringen av fossilfritt stålverk. Något som ytterligare kan ha drivit på prisutvecklingen är det ökande intresset från företag att förvärva bostäder, i syfte att hyra ut till den inflyttande arbetskraften. Områden nära belägna anläggningen, såsom Norra- och Södra Svartbyn, bedöms bli extra attraktiva för denna målgrupp. Norra och Södra Svartbyns närhet till etableringen bedöms som positiv för många målgrupper, inte minst av de som flyttar till Boden som resultat av anställning på stålverket. Således bedöms det som att anläggningen och infrastrukturkorridoren inte kommer ha en negativ påverkan på värdet av den befintliga bebyggelsen.*

*De etableringar som planeras inom planområdet möjliggör för kringliggande positiva effekter för både Norra- och Södra Svartbyn och Bodens kommun. Genom en expansion av företag uppstår behov av nya kompetensområden vilket både genererar nya utbildningar till kommunen och ökar inflyttningen. Vid en ökad befolkningsmängd finns även ett större underlag och behov av bostäder, kollektivtrafik och service.*

### **Privatperson 12, 2022-08-23**

Väg- och järnvägstrafiken kommer kumulativt enligt kommunens bullerutredning att innebära förhöjda ljudnivåer vid några bostadshus i Södra Svartbyn, figur 12, som även





idag har höga ljudnivåer. Vi har tagit del av förslaget och har följande synpunkter och funderingar:

Redan idag passerar många tåg, både dag och natt. Med den nya etableringen kommer ytterligare ca 20 malmtåg passera under dygnet, vilket sannolikt kommer öka ljud/buller drastiskt. Redan idag passerar många tåg förbi på stambanan i både norr- och södergående riktning.

Enligt plankartan planeras inte några bullerskydd längs alla fastigheter mot järnvägen vid Halmvägen 23, 25, 27. Samma antal tåg och bilar passerar även dessa fastigheter. Vi undrar varför ljudutbredningen anses vara mindre vid dessa fastigheter?

Vi vill att bullerskydd ska sättas upp ända fram till gång- och cykelbanetunneln, vid Rv -97. Det skulle göra stor skillnad för oss som bor vid dessa fastigheter. Redan idag är ljudnivån hög utomhus vid uteplats, går inte att föra samtal utomhus när tåg passerar.

Fastigheterna vid Halmvägen 25, 27, 29 har dessutom en cykelbana där även bilar, mopeder, crossmotorcyklar och traktorer kör dagligen vilket också påverkar ljudmiljön/ljudspridningen vid dessa fastigheter över dygnet.

*Kommunens kommentar: Bullerutredningen redovisar bulleråtgärder för de sträckningar som påverkas av ny infrastruktur genom aktuell detaljplan. Kommunen har därför för avsikt att genomföra bullerreducerande åtgärder längs sträcka vid Halmvägen. Planbeskrivningen och MKB:n har kompletterats med kartor som redovisar bullernivåer med åtgärd i form av en bullerreducerande skärm längs sträckan. På plankartan möjliggörs för bullerreducerande åtgärder i på allmän platsmark.*


*Kommunen är medveten om smittrafik på nämnd cykelbana och har utfört åtgärder för att förhindra detta. Kommunen för även en dialog med polisen för att förhindra vidare problem med smittrafik.*

### **Privatperson 13, 2022-08-23**

Min ståndpunkt är fortfarande densamma.

Trafikverkets förslag UA3a och UA3b med tillägget att bredda tillräckligt för ett dubbelspår för framtida industrietableringar.

Detaljplanen för infrastrukturkorridoren måste gå att ändra för mark att dra infrastrukturkorridoren söderut det finns det.




Att dra järnvägen 35m från närmaste hus är inte acceptabelt, att försämra boende miljö för oss som bor och nyttjar Gruvberget utan att vi kan påverka detaljplanen som det hittills ser ut är skandalöst.

*Kommunens kommentar: Lokalisering av ny väg norr om Gruvberget har fastställts i arbetet med gällande översiktsplan. Arbetsprocessen påbörjades 2015 då Samhällsbyggnadskontoret fick uppdraget att ta fram en ny översiktsplan. Underhand har ett flertal vägalternativ studerats men avförts från fortsatta studier, bland annat beroende på funktionsbrist och/eller för stor miljöpåverkan. En dragning av vägen söder om Gruvberget har avförts bland annat med anledning att nyttan av vägen bedöms bli starkt begränsad. Detta då trafikmängden bedöms bli liten på grund av att lokaliseringen medför längre körvägar för merparten av personbilstrafiken. Dragningen skulle även innebära en sämre tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter till det planerade verksamhetsområdet.*

*Att samlokalisera väg- och järnväg har stora fördelar i bland annat genomförandeskedet då byggnation kan samordnas och effektiviseras både tidsmässigt och i nyttjande av resurser. En samlokalisering innebär även att de konsekvenser som ny infrastrukturen innebär koncentreras och i större utsträckning kan hanteras och begränsas genom skyddsåtgärder.*

*En funktionsutredning har tagits fram i samverkan med Trafikverket för att utreda alternativa sträckningar av en ny järnväg mellan stambanan och det nya verksamhetsområdet. I utredningen har fyra alternativ, norr om Gruvberget, via Gruvberget samt söder om Gruvberget med skärning eller tunnel studerats. Utredningen redovisas konsekvenser för bland annat närboende, naturmiljöer och det rörliga friluftslivet. Där redovisas även bortvalda alternativ med tillhörande motivering. Detaljplanen är utformad enligt det förordade förslaget för lokalisering av järnväg enligt utredningen.*

*Ur ett produktions-, underhålls- och tidsperspektiv är det önskvärt att sträva efter en så enkel passage av Gruvberget som möjligt samt minimera påverkan på befintliga kraftledningarna. Föreslagen sträckning i detaljplanen är det alternativ som bäst uppfyller detta. Sträckningen bedöms även vara det mest fördelaktiga för att kunna uppfylla behoven av tidseffektivitet och god funktion. De geotekniska förutsättningarna vid en sträckning söder om Gruvberget visar på ett uppskattat djup till berg på mellan 30-50 meter. Det innebär att omfattande mängder massor skulle behöva hanteras. Påverkan på Gruvberget blir stort vid både en utformning med tunnel eller en lång, djup skärning. Båda utformningarna skulle även innebära stora osäkerheter vad gäller kostnader (anläggande och drift) samt produktionstid.*



*Det är ofrånkomligt att ett genomförande av detaljplanen innebär en viss påverkan för närboende. De konsekvenser som det valda förslaget innebär för närmiljön bedöms kunna hanteras genom bland annat bullerskyddsåtgärder vilket möjliggörs i detaljplanen.*

*Trafikverket har på uppdrag av regeringen tagit fram rapporten ”Åtgärder i transportinfrastrukturen för de stora industriinvesteringarna i Norrbottens län och Västerbottens län”. I utredningen föreslås åtgärder för att öka kapaciteten för att klara av de nu kända behoven från bland annat den planerade fossilfria ståltillverkningen. På järnvägen mellan Luleå-Boden bedöms kapacitetsbehovet vara så stort att ett dubbelspår krävs för att kunna tillgodose all efterfrågan på trafik. Åtgärden bedöms dock inte vara tillräcklig för att fullt ut tillgodose kapacitetsbehovet på sträckan Luleå-Boden utan är ett minimikrav för att kunna framföra godstrafiken utan att kraftigt behöva begränsa annan trafik. På grund av både rådande och bedömd framtida kapacitetsbrist på befintlig järnväg bedöms det inte finnas behov av att möjliggöra för dubbelspår inom aktuell detaljplan.*

*Det kommer fortfarande att finnas en god tillgänglighet till Gruvberget från Södra Svartbyn via nya gång- och cykelvägar. Det kommer även finnas en fortsatt god tillgänglighet för att sig mellan den södra och norra sidan av infrastrukturen på övrig sträckning. Planen säkerställer flera passager antingen under infrastrukturen i en tunnel eller över på bro. Man kommer därmed inte behöva använda sig av bil för att ta sig till skogen eller Gruvberget. Boden kommun har tagit fram en utvecklingsplan för Gruvberget som blev godkänd maj 2022. Utvecklingsplanen belyser de värden som redan finns idag samt utreder en utveckling av det rörliga friluftslivet vid och på Gruvberget.*

## Justeringar/ställningstagande efter granskning

Inkomna synpunkter under granskningen har inte föranlett några förändringar av planförslaget

I övrigt har endast redaktionella ändringar gjorts i planbeskrivningen.

Till antagandet kvarstår följande synpunkter som inte har blivit tillgodosedda:

- Annan lokalisering av planområdet



Boden 2022-09-30

Samhällsbyggnadsförvaltningen

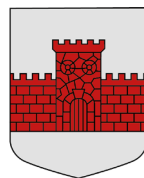
Lars Andersson

Plan- och exploateringschef

Madelene Rova

Planarkitekt, Norconsult





**BODENS  
KOMMUN**

**Samhällsbyggnadsförvaltningen**  
Fysisk planering

2022 september