

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

E10 Töre-Morjärv – Faunabro och viltstängsel

Kalix kommun, Norrbottens län
Vägplan

Datum: 2022-06-20

Objektnummer: 172424



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25, Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Joanna Lindberg Munter, Jesper Lundberg och Elin Nilsson

Dokumentdatum: 2022-06-20

Ärendenummer: TRV 2021/79647

Objektsnummer: 172424

Kontaktperson: Ulrika Edén, Trafikverket

Konsult: Sweco

Innehåll

1. Sammanfattning	4
2. Samrådsrets	5
3. Samråd	5
3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	5
3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse	5
3.1.2. Samråd med berörd kommun.....	5
3.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	5
3.1.4. Samråd med Försvarmakten	8
3.1.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	8
3.2. Samråd vid utformning av planförslaget	13
3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse	13
3.2.2. Samråd med berörd kommun.....	14
3.2.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	14
3.2.4. Samråd med Försvarmakten	21
3.2.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	21

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats. Redovisningen i samrådsredogörelsen hålls på en principiell nivå. Varje enskild synpunkt bemöts inte i detalj, däremot sammanställs det som har framförts och hur Trafikverket tagit ställning till detta.

Alla inkomna synpunkter, protokoll etc. rörande vägplanen finns diarieförda hos Trafikverket på ärendenummer TRV 2021/79647.

1. Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse omfattar vägplan för E10 mellan Töre och Morjärv, Kalix kommun i Norrbottens län. Längs sträckan finns i dagsläget inget viltstängsel och som en följd av detta sker ren- och viltolyckor längs vägen och bedrivandet av renskötsel i området försvåras. Projektet omfattar att uppföra viltstängsel längs E10 mellan Töre och Morjärv, bygga ett antal viltuhopp samt en planskild faunapassage i form av en bro över E10. Befintliga skoterpassager ses över så att passage över E10 möjliggörs efter projektets genomförande.

Fyra stycken dialogmöten har genomförts med Kalix sameby innan arbetet med vägplanen startade våren 2021, informationen som framkom under mötena har beaktats vid utformningen av vägplanen. Dialogerna behandlas inte i samrådsredogörelsen, för mer information hänvisas till planbeskrivningen kap 2.3.

Ett samrådsunderlag har tagits fram och samråd har skett under perioden 2021-06-30 – 2021-08-09 med en samrådsrets som definieras nedan. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se/tore-morjarv. Länsstyrelsen i Norrbottens län har 2021-11-01 beslutat att de åtgärder som ingår i projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Projektet har därefter tagit fram en samrådshandling och genomfört ett fysiskt samrådsmöte på orten 2021-12-15 och samrådstiden har pågått mellan 2021-12-15 och 2022-01-18. Inbjudan till samråd har skett både via brevutskick och via annons. Samrådshandlingen och presentationsmaterial har funnits tillgängligt på projektets webbplats www.trafikverket.se/tore-morjarv under samrådstiden.

Särskilda samrådsmöten med berörd sameby har också genomförts vilket har sammanfattats i denna samrådsredogörelse.

2. Samrådsrets

Samrådsretsen har i skede samrådsunderlag definierats utifrån en bedömning av vilka som kan antas bli särskilt berörda av projektet. Förutom enskilda som bedöms vara särskilt berörda har länsstyrelsen i Norrbottens län, Kalix kommun, Kalix sameby, Gällivare sameby, Riksantikvarieämbetet, Naturvårdsverket, Skogsstyrelsen, Töre skotersällskap, Kalix skoterklubb, Försvarsmakten, Polismyndigheten, Skanova AB och Töre energi har ingått i samrådsretsen. Regionala kollektivtrafikmyndigheter har inte ingått i samrådsretsen då kollektivtrafiken inte påverkas av projektet.

Samrådsretsen har i skede samrådshandling också definierats utifrån en bedömning av vilka som kan antas bli särskilt berörda av projektet. Förutom enskilda som bedöms vara särskilt berörda har Kalix Sameby, Gällivare sameby, Kalix skoterklubb, Töre skotersällskap, Töre energi, Kalix Kommun, Försvarsmakten, Kollektivtrafikmyndigheten, Länsstyrelsen Norrbotten, Naturvårdverket, Polismyndigheten, Riksantikvarieämbetet, Sametinget, Skanova AB, Skogsstyrelsen och Affärsverksamhet Svenska Kraftnät ingått i samrådsretsen.

3. Samråd

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Ett samrådsunderlag har tagits fram och samråd har skett under perioden 2021-06-30 – 2021-08-09. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se/tore-morjarv. På grund av semesterperioder har Försvarsmakten och Svenska kraftnät begärt och beviljats förlängd svarstid.

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Brevutskick om inbjudan till samråd gällande samrådsunderlaget har gjorts till länsstyrelsen i Norrbottens län inför samrådsperioden. Länsstyrelsen har i samråd med Trafikverket meddelat att de inväntar Trafikverkets begäran om beslut om betydande miljöpåverkan och har för avsikt att lämna samrådssynpunkter då istället.

3.1.2. Samråd med berörd kommun

Brevutskick om inbjudan till samråd gällande samrådsunderlaget har gjorts till Kalix kommun inför samrådsperioden. Inga synpunkter har inkommit under denna period.

3.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Brevutskick om inbjudan till samråd gällande samrådsunderlaget har gjorts till enskilda som särskilt berörs inför samrådsperioden. Inkomna synpunkter samt Trafikverkets svar på dessa presenteras nedan. Liknande synpunkter har sammanfattats där så har varit möjligt.

Öppningar i viltstängsel och utformning av grindar

Flera synpunkter som berör öppningar i viltstängslet har inkommit. Framför allt var dessa ska placeras och hur de ska utformas. Flera privatpersoner önskar grindar vid olika platser längs sträckan för att åtkomst till fastigheter och skogsskiften ska säkerställas.

En synpunkt har inkommit där en jalsi önskas istället för en grind i viltstängslet intill en nedfart till en fastighet i Töre. Detta då man annars behöver stanna på E10 för att öppna grinden, vilket upplevs som trafikfarligt. I närheten av nedfarten finns en skogsbilväg där en bredare grind behöver anläggas så att timmerbilar kan köra igenom den.

Det behöver anläggas en grind i närheten av korsande elledningar för att möjliggöra tillsyn året runt. Grindar måste utformas för samtliga fordonstyper och måste placeras så att samtliga fordon kan parkera intill grinden fritt från E10 när föraren ska kliva ut och in för att öppna och stänga grinden. Längs ett ställe på sträckan i höjd med Björnbäcksvägen finns behov av ombyggnation av vägen genom T-korsning eller en helt ny infart för att möjliggöra viltstängsel.

Trafikverkets svar

Trafikverket tar med sig de inkomna synpunkterna i det fortsatta arbetet med vägplanen. Grindar i stängslet anläggs där behov finns samt vid vissa enskilda anslutningar mot E10. Dessa utformas utifrån hur infarten ser ut och anpassas utifrån att de ska tillgodose allmänna och enskilda intressen, exempelvis rennäringen, vilda djur, friluftsliv och enskilda fastighetsägare samt det övriga friluftslivets behov av tillgänglighet till markområden. Öppningar i stängslet kommer att finnas vid korsningar där grindar inte bedöms kunna anläggas. Vid dessa korsningar ska viltstängslet dras in längs anslutande vägar så att djuren leds bort från vägen och risken för att djur tar sig in på E10 minskar.

I ett senare skede av planprocessen, när en samrådshandling tas fram, kommer berörda att få möjlighet att yttra sig på planförslaget där placering och utformning av faunabron kommer framgå, hur och var viltstängslet ska dras, vilka öppningar i stängslet som kommer att finnas samt hur dessa ska utformas. De som berörs av projektet kommer erbjudas ett samrådsmöte på orten som är planerat att genomföras i december 2021.

Åtgärder längs Haparandabanan

I yttranden har det framkommit att viltstängsel längs järnvägen hade varit en stor fördel för berörd sameby, allmänhet och fastighetsägare. Det minimerar skador på grödor, minskar risker för olyckor och underlättar för samebyn att hålla sina renar på rätt sida av stängslet vid rätt tid av året.

Trafikverkets svar

Eventuella åtgärdsbehov längs Haparandabanan hanteras inte inom ramen för vägplanen, men eventuellt behov av anpassning till järnvägen med anledning av stängselåtgärder längs E10 får utredas vidare i arbetet med vägplanen.

Faunapassage och byggtid

Faunapassagen måste ha en fri höjd om minst 4,5 m och bör byggas för minst 2+1 väg.

I direkt anslutning till faunapassagen förväntas en markant ökning av betesskador och knäckt ungskog uppstå då fler djur kanaliseras till samma plats. Detta påverkar föryngringen av skogen. Av synpunkten framgår oro att det ska uppstå stora skador på närliggande fastighet till ett av lägena för faunapassagen som är känslig på grund av sin ringa storlek. Som en följd av eventuella skador befaras tvångsåterplantering och obefintlig återväxt om fastigheten nyligen har avverkats när faunapassagen är färdigbyggd. Då det är oklart var faunapassagen ska anläggas är det svårt att ge detaljerade synpunkter i detta skede.

Om trafik behöver ledas om behöver en befintlig grusväg som ligger inom området förstärkas, asfalteras och breddas för att tåla trafiken. Omledning av trafik kan leda till både direkt och

indirekt påverkan såsom ökad risk för intrång, larm, brandlarm etc. som kan behöva kompenseras. Av synpunkten framgår att fastighetsägaren vill få tillgång till relevanta handlingar i god tid för att kunna budgetera och genomföra eventuella åtgärder på sin fastighet innan byggnationerna påbörjas. Åtkomst till fastigheten med både lätt och tung trafik måste möjliggöras, både norrifrån och söderifrån. Det ska vara möjligt att komma fram med 24 m långa timmerekipage.

Trafikverkets svar

Trafikverket tar med sig de inkomna synpunkterna till den fortsatta utredningen med val av plats för faunapassagen samt i det fortsatta arbetet med vägplanen. Faunapassagen anpassas för att möjliggöra en framtida breddning av E10 till 2+1 väg och kommer att ha en fri höjd om minst 4,70 m.

Längs sträckan där läget för faunapassagen utreds finns ett utpekat passagebehov för älg och ren. Lägena har tagits fram genom dialogmöten med berörd sameby samt utifrån viltolycksituationen längs sträckan. Nya stängselsystem kan ha påverkan på djurens rörelsemönster och därmed kan betestrycket förändras i vissa områden. De möjligheter till passage som anläggs innebär att djuren kan passera den stängslade vägen och förhindrar samtidigt att djuren blir kvar i områdena intill stängslet under längre tidsperioder.

Tillfällig förbifart kan komma att behöva anläggas vid byggnation av faunapassagen. Då läget för faunapassagen inte har utretts slutligt kan inga detaljer lämnas om var en sådan förbifart ska anläggas. Trafikverket kommer inte hindra fastighetsägares möjligheter att ta sig till sina marker.

Handlingar kommer att redovisas i god tid innan byggnationen. I ett senare skede av planprocessen kommer berörda att få möjlighet att yttra sig på den framtagna samrådshandlingen där bland annat förslag på placering och utformning av faunabron samt tillfällig förbifart kommer framgå. De som berörs av projektet kommer erbjudas ett samrådsmöte på orten som är planerat att genomföras i december 2021. Därefter tas en granskningshandling fram dvs. ett färdigt planförslag med inarbetade synpunkter. Planförslaget ska kungöras och ställas ut för allmänhetens granskning. Syftet är att inhämta synpunkter på framtagna vägplan.

Buller

En fastighetsägare önskar bullerplank intill sin fastighet då den ligger i ett sådant läge att bilar och tung trafik accelererar förbi fastigheten vilket orsakar hög upplevd bullernivå. Av synpunkten framgår också att bilar kör i hög hastighet förbi fastigheten i södergående riktning och att en blinkande skylt som visar fordonens verkliga hastighet önskar därav.

Trafikverkets svar

Trafikverket planerar inte att genomföra några bullerskyddsåtgärder inom ramen för aktuellt projekt då vägens funktion inte kommer att påverkas av projektet.

Kartunderlag

En fastighetsägare funderar varför det saknas kartor på webbplatsen där samrådsunderlaget finns tillgängligt som visar hur körfälten kommer placeras.

Trafikverkets svar

Trafikverket kommer inte att ändra vägens bredd eller filindelning inom ramen för detta projekt. Kartunderlag kommer att tas fram vid utformning av planförslaget i nästa skede i

vägplanen. De som berörs av projektet kommer erbjudas ett samrådsmöte på orten som är planerat att genomföras i december 2021.

Förekomst av älg

Trafikverket har uppmärksammats på att det i närheten av Törbölevägen brukar finnas mycket älg.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för informationen om var älgar förekommer.

3.1.4. Samråd med Försvarmakten

Brevutskick om inbjudan till samråd gällande samrådsunderlaget har gjorts till Försvarmakten inför samrådsperioden. Försvarmakten har meddelat att de begär förlängd svarstid till och med den 2021-08-20.

Försvarmakten har inget att erinra på rubricerat ärende.

3.1.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Svenska kraftnät

Brevutskick om inbjudan till samråd gällande samrådsunderlaget har gjorts till Svenska kraftnät inför samrådsperioden. Svenska kraftnät har meddelat att de begär förlängd svarstid till och med den 2021-09-01.

Svenska kraftnät informerar de inom det aktuella området har en 400 kV-ledning. Svenska kraftnät har ledningsrätt för kraftledningen som är av betydelse för rikets elförsörjning. Ledningsrätten innebär att åtgärder/verksamhet som på något sätt inskränker Svenska kraftnäts verksamhet inte får vidtas på fastighet som belastas av ledningsrätten.

Om eventuella åtgärder på stamnätet inte går att undvika måste kontakt tas med Svenska kraftnät i ett så tidigt skede som möjligt. Detta då det för närvarande är mycket svårt att planera avbrott på grund av den höga investeringstakten i stamnätet. Större förändringar av stamnätet, till exempel flytt av eller höjning av stolpar, kräver ny eller ändrad koncession vilket i normalfallet innebär en genomförandetid på 6-8 år. För mindre ledningsåtgärder, som ryms inom gällande koncession, är motsvarande genomförandetid 3-5 år. Därför är det viktigt att kontakt tas med Svenska kraftnät i god tid. Om Svenska kraftnäts ledningar berörs och åtgärder är oundvikliga bekostas dessa av Trafikverket, om inte annat följer av 2 kap. 22 § Ellagen.

Observera att det under ledningen på 0,5 – 1 meters djup kan finnas en jordlina nedgrävd. Svenska kraftnät avråder från grävningsarbete under våra ledningar och man får inte gräva närmare än 10 meter från våra stolpar och stag. Om jordlinan skulle skadas så måste Svenska kraftnät omedelbart kontaktas då det kan uppstå höga spänningar mellan ändarna. Det kan medföra fara om man utan kunskap försöker reparera jordlinan.

Vid arbete nära kraftledning tillämpas Elsäkerhetsanvisningar (ESA). Risker finns såsom beröring av spänningsförande delar och induktion. Om någon utrustning under byggnationen på något sätt riskerar att komma närmare kraftledningens faslinor än 5,5 meter vertikalt eller 6,5 meter horisontellt måste särskilda elsäkerhetsåtgärder vidtas. Förutom detta måste risken för induktion alltid beaktas. Risk för induktion uppkommer så fort elektriskt ledande

material på något sätt får en utsträckning längs med kraftledningen (t.ex. uppsättande av metalliskt stängsel som inte är helt vinkelrätt mot kraftledningen).

Svenska kraftnät vill framföra följande krav för verksamhet invid stamnätets kraftledningar:

Viltstängsel

Kraftledningen ger upphov till elektriska och magnetiska fält. Dessa fält påverkar elektriskt ledande material via induktion och influens. Denna påverkan kan vara betydande om längre ledare placeras isolerade nära kraftledningens ytterfas. Det kan ge upphov till stötar som kan vara obehagliga men normalt inte farliga.

Viltstängsel invid Svenska kraftnäts ledningar ska sektioneras enligt EBR och uppfylla följande krav:

- Stängsel och elektriskt ledande material får ej placeras parallellt med Svenska kraftnäts ledning närmare än 20 meter mätt från ledningens yttersta fasliga.
- Om stängsel av elektriskt ledande material är längre än 50 meter parallellt med ledningen ska stängslet sektioneras i sektioner om 50 meter.
- Vid korsning under ledningen ska korsningen ske så vinkelrätt som möjligt mot ledningens faslinor.
- Alla eventuella lågspänningskablar, blanka jordledare, rör gjorda av metall etc. ska vid passage av kraftledningen isoleras inom 50 meter ifrån kraftledningen i båda riktningarna.
- Stängsel av ledande material får inte placeras närmare än 2 meter mätt till våra stolpar eller stag. Dock helst inte närmare än 10 meter.
- Inga grävarbeten får ske närmare än 10 meter mätt ifrån våra stolpar och stag.
- Svenska kraftnät kan komma att behöva komma fram till stolpar vid besiktning och reparationer. Inhägnad får inte utföras så att Svenska kraftnäts underhåll av kraftledningen försvåras.
- Arbetet på stängslet bör undvikas vid åskväder och varken djur eller människor bör vistas nära kraftledningen vid dessa tillfällen.

Sprängning invid Svenska kraftnäts ledning

Ingen pågående eller planerad verksamhet får utföras på sådant sätt att kraftledningens funktionalitet riskerar att störas. Följande gäller:

- Svenska kraftnäts riktlinjer om sprängning invid våra anläggningar ska följas.
- Vid alla sprängningsarbeten ska en riskbedömning vad gäller risk för skada på kraftledningens fundament göras.
- Särskilda riktvärden gäller för sprängning vid kraftledningsstolpar.
- När avståndet mellan sprängområdet och kraftledningen är mindre än 100 meter ska kontakt tas med underhållsingenjör minst 14 dagar före och efter sprängningens utförande.
- Elsäkerhetsverkets föreskrifter reglerar avståndet för upplag av brandfarligt material till minst 60 meter och upplag av explosivt material till minst 100 meter mätt från ledningens närmsta del.

- Övriga upplag får inte finnas närmare kraftledningen än 10 meter mätt från yttersta faslinan, detta omfattar även tillfälliga upplag.
- En kraftledning innehåller även underjordiska installationer. Svenska kraftnät avråder från allt grävarbete som företas närmare än 10 meter från närmsta faslina. Om underjordiska installationer skulle påträffas måste Svenska kraftnät omedelbart kontaktas.

Övrigt

- Grävning får inte ske närmare än 20 meter från kraftledningens stolpben och stag men detta avstånd kan behöva förlängas vid lös mark. Grävning eller annat arbete under kraftledningen måste ske med försiktighet och ingen får med kroppsdel, verktyg eller maskin komma innanför det säkerhetsavstånd om 4,5 meter som finns från fasledare. Om arbete planeras att utföras innanför detta område ska kontakt ovillkorligen tas med Svenska kraftnät.
- Byggnad under kraftledningen får ej vara utrustad med elektricitet.
- Minsta avstånd mellan kraftledningsstolpe/stag och väg: 10 meter.
- Om den jordförbindelse som är belägen i mark under och längs kraftledningen råkar grävas av ska Svenska kraftnät omedelbart informeras. Området ska bevakas tills reparation är utförd. Man får under inga omständigheter själv försöka åtgärda skadan.
- Grundvattennivån får ej ändras så att sättningar i kraftledningsstolpar och fundament kan uppstå.
- Fordon eller maskiner får inte stå parkerade närmare kraftledningen än 10 meter mätt från yttersta faslinan.
- Lastning och lossning invid kraftledningen bör undvikas, speciellt vid lokal islast. Enligt Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter är säkerhetsavståndet minst 6,5 meter i sidled samt 5,5 meter i höjded vid icke-elektriskt arbete.

Slutsats

Breddning av väg bör ske i riktning västerut för att undvika en minskning av avståndet till faslinorna.

Viltstängsel ska utformas (isoleras och jordas) enligt de krav som redogjorts för i yttrandet.

Entreprenadens utförande ska vara enligt de elsäkerhetsregler som gäller för detta.

Så länge våra rekommendationer beaktas och planering och projektering sker i samarbete med Svenska kraftnät, har vi inga invändningar mot aktuell vägplan. Vi emotser fortsatt dialog i ärendet.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för det inkomna yttrandet.

Viltstängsel kommer uppföras enligt gällande föreskrifter och rekommendationer, och om så krävs kommer särskilda skyddsåtgärder att vidtas. Trafikverket kommer fortsatt föra en dialog med Svenska kraftnät.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution har elnätanläggningar inom området samt inom närområdet för aktuell väg. Detta handlar om såväl luftledning som markkabel samt en nätstation.

Ett viltstängsel invid luftledning skall utföras enligt de föreskrifter som anges i aktuell EBR-publikation.

Då stängsel och ledningar löper parallellt skall det horisontella avståndet mellan stängsel och kraftledningens närmaste fasledare vara minst 2 m. Om ledningen inte är brottsäker så bör avståndet vara mer än kraftledningens höjd ovan mark.

I de fall då stängslet dras fram på mindre avstånd än kraftledningsstolpens höjd över marken behövs särskilda skyddsåtgärder, t ex sidostagade kraftledningsstolpar som förhindrar att nedfallen ledning når stängslet, fångstarmar på ledningsstolpar eller sektionering av stängslet. Det allra bästa alternativet är att ledningen byggs om till brottsäkert utförande.

En skyddsåtgärd då ledning och stängsel korsas är sektionering av stängslet med minst 1 meter homogent plaststängsel.

När det gäller viltstängsel kan gångfålla för ledningsägares personal behöva utföras för tillgänglighet till kraftledningsstolpe.

Vid montage av viltstängsel inom område med befintliga markkablar skall kabelutsättning begäras. Detta beställs via Post- och telestyrelsens webbsida www.ledningskollen.se.

Vattenfall Eldistribution noterar en mindre redaktionell ändring i planbeskrivningen och ser fram emot fortsatt samråd i ärendet.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för det inkomna yttrandet.

Viltstängsel kommer att uppföras enligt gällande föreskrifter, och om så krävs kommer särskilda skyddsåtgärder att vidtas. Kabelutsättning kommer att begäras och framgå i kommande skede.

Sametinget

Sametingets uppfattning är att faunabro och viltstängsel kommer att medföra positiva effekter för renskötseln då detta minskar effekten av den barriär som vägen utgör samt minskar antalet renpåkörningar. Sametinget konstaterar vidare att planering av faunabrons placering tas fram i samråd med berörd sameby och förutsätter därmed att passagens utformning och placering är baserat på samebyns kunskaper rörande renarnas rörelsemönster.

Sametinget anser att Trafikverket tagit hänsyn till förhållanden som är viktiga i arbetet för anläggningen av faunabro samt viltstängsel och har inga övriga synpunkter i ärendet.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för det inkomna yttrandet.

Trafikverket har redan innan processen med framtagandet av samrådsunderlaget startade genomfört dialogmöten med Kalix sameby för att klarlägga brister och åtgärdsbehov längs sträckan. Placering kommer i största möjliga mån att anpassas efter de passager som pekats ut av rennäringen. Bedömning av effekter och konsekvenser utifrån åtgärdernas placering och utformning tas fram i fortsatt dialog med samebyn.

Svenska jägarförbundet, lokalavdelning Kalix

Jägarförbundet informerar om att jägarförbundet och/eller viltvårdsområdesföreningarna (VVO) längs sträckan ej blivit informerade om samrådsunderlaget, vilket de borde då de har värdefull kunskap om vilt i området. Samtliga VVO längs sträckan bör kallas till samrådsmötet på orten.

Jägarförbundet ser positivt på att E10 ska stängslas, och att Lagnaträsk är en lämplig plats för faunabron.

Norr om samhället i Töre, vid avfarten till Törböle, brukar det ske många olyckor. Älgstammen bedöms vara mindre än vanligt just nu, men vid denna plats verkar det ske älgvandring mellan olika vinterområden. När E4 stängslades minskade älgvandringarna över E10 väsentligt. Ett normalt rörelsemönster för älgarna idag är att de flyttar sig några kilometer, över E10 ner mot Töre älv och tillbaka mot Kalix älv.

Vid Lagnaträsk finns en skoterövergång som leder till en skogsbilväg västerut, cirka 9 km norr om Töre. Skoterleden vid kraftledningen som korsar E10 är sedan tidigare borttagen. Cirka 1 km norr om Töre finns en huvudskoterled som korsar E10. Där är det mycket skotertrafik, så övergången bör utformas med hänsyn till detta. Det finns även en skoterled närmare Morjärv. Kalix skoterklubb har koll på dessa leder och bör inkluderas i samrådsprocessen.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för det inkomna yttrandet och beklagar att Jägarförbundet inte kontaktats tidigare.

Trafikverket har utgått från den viltolycksstatistik som Trafikverket har tillgång till samt har samrått med berörd sameby vid val av förslagen för placering av faunapassagen. Även möjligheterna för terrängstöd har varit en del av beslutsprocessen.

Vad gäller älgvandringarna bedöms barriäreffekten öka till följd av viltstängsel för både ren och vilt då renar och älgar har ett utpräglat vandringsbeteende i området. Barriäreffekten bedöms emellertid kunna mildras genom den faunapassage som föreslås. För att begränsa negativ påverkan ska viltstängslet anläggas så tätt och robust som möjligt för att leda djuren till faunapassagen samt att det utformas på rätt sätt där brister och konfliktpunkter har identifierats.

Öppningar i stängslet kommer att finnas vid korsningar där grindar inte bedöms kunna anläggas. Vid dessa korsningar ska viltstängslet dras in längs anslutande vägar så att djuren leds bort från vägen och risken för att djur tar sig in på E10 minskar. Vid stängselavsluten uppkommer alltid ökad risk för ren- och viltolyckor varför åtgärder för detta behöver utredas vidare i vägplanen.

Trafikverket kommer att inkludera berörda VVO längs sträckan i kommande samråd. Kalix skoterklubb fanns med i samrådsprocessen vid brevvutskick om inbjudan till samråd gällande samrådsunderlaget. De kommer fortsatt att inkluderas i kommande samråd.

Befintliga skoterpassager kommer att ses över så att passage över E10 möjliggörs även efter projektets genomförande. Utformningen av passagerna utreds vidare i det fortsatta arbetet med vägplanen.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Enligt tidigare överenskommelse mellan Trafikverket och länsstyrelsen lämnade länsstyrelsen sitt yttrande i samband med beslutet om betydande miljöpåverkan 2021-11-01. Länsstyrelsen beslutade att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

I yttrandet konstaterar länsstyrelsen att Trafikverket i samrådsunderlaget, avsnitt 4.1, angett en äldre version av fördjupad översiktsplan för Töre. Det finns en ny utvecklingsplan för Töre (FÖP) som antogs 8 februari 2021.

Länsstyrelsen rekommenderar också att i samrådsunderlaget precisera avsnittet ”5.7 Klimat” för att underlätta förståelsen huruvida det gäller ”åtgärder för att reducera klimatpåverkan” eller ifall det handlar om att vidta ”åtgärder för att hantera effekter av klimatförändringar”. I detta fall borde rubriceringen vara ”Åtgärder för att reducera klimatpåverkan”. I det fall det handlar om att vidta åtgärder för att hantera effekterna av klimatförändringar är lämplig rubriksättning ”Klimatanpassning”.

Trafikverket anmälde till samråd enligt 2 kap 10 § kulturminneslagen 2021-11-04. I anmälan beskrev Trafikverket att de planerade åtgärder kommer att ske inom 150 m från registrerade fornlämningar, boplatser och boplatsvall. Vidare beskrevs även åtgärdernas bedömda påverkan på fornlämningarna. Syftet med samrådet var att få länsstyrelsens yttrande gällande bedömning om åtgärderna ligger inom eller utanför fornlämningarnas skyddsområde/villkorsområde. Om lämningarna ligger inom skyddsområde/villkorsområde vill Trafikverket veta om redovisade åtgärder nedan kan genomföras ändå eller om särskilda försiktighetsmått eller undersökningar krävs.

I yttrandet beskriver länsstyrelsen att stängslet kommer att beröra fornlämningsområdet till fornlämningarna, L1993:6609 och L1993:4435, boplatser. Länsstyrelsen bedömer att stängslet kan uppföras utan krav på arkeologisk undersökning. För ingrepp i fornlämning krävs dock tillstånd enligt kulturmiljölagen. Vad gäller ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämning informerar länsstyrelsen om att den görs via en blankett som finns på länsstyrelsens hemsida.

Ett ytterligare samråd, via telefonsamtal, har genomförts 2022-02-16 gällande behovet av tillståndsansökan för viltstängsel inom fornlämningsområde. I samtalet framkom det att länsstyrelsen bedömer att inget särskilt tillstånd krävs för uppsättning av viltstängsel inom fornlämningsområdet till fornlämning L1993:6609 och L1993:4435, om det sätts upp enligt Trafikverkets beskrivningar från tidigare samråd 2021-11-04. Länsstyrelsen betonar dock att försiktighet ska råda så att inga sår i marken uppkommer vid körning med maskin. Inga maskiner får därför vända inom fornlämningsområdet och körning i fornlämningsområdet ska minimeras.

Vidare har Trafikverket även samrått med Länsstyrelsen gällande artskyddsdispens. Länsstyrelsen angav att det inte behöver ansökas om artskyddsdispens för åtgärderna i projektet, om det vid naturvårdsinventeringen ej framkommit att det kan finnas vissa speciella arter i området.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Trafikverket uppdaterar informationen och ser till att aktuell FÖP för Töre används i det fortsatta arbetet med planen. Trafikverket ser även över avsnittet gällande klimat så att avsnittet utformas med begrepp som underlättar förståelsen för de åtgärder som vidtas i planen.

Trafikverket har gjort bedömningen att inga forn- eller kulturlämningar berörs direkt av de planerade åtgärderna. Med skyddsåtgärder för närbeliggande lämningar under byggtiden bedöms projektet inte medföra några effekter eller konsekvenser för kulturmiljövärdena.

I genomförd naturvårdsinventering påträffades fridlyst orkidé som inte påverkas av projektet. Även förekomster av fridlysta lummerarter påträffades och individer av lummer kan komma att tas bort när viltstängslet anläggs.

Fåglar kan tänkas finnas i skog som avverkas men angränsande likartad miljö finns kvar opåverkad. Avverkning för faunabro och tillfällig förbifart bör inte ske under maj-juli för att ta hänsyn till eventuella häckande fåglar. Längs sträckan i övrigt sker avverkning och röjning i liten omfattning och i en miljö som är störd av trafik. Sannolikheten för att fåglar kommer att skadas eller dödas av projektet är liten. Vägprojektet bedöms därmed inte strida mot bestämmelserna i artskyddsförordningen varför Trafikverket inte har för avsikt att söka artskyddsdispens.

För mer info om skyddsåtgärder under byggtiden hänvisas till planbeskrivningen, kap 6.7.1. Skyddsåtgärder.

3.2.2. Samråd med berörd kommun

Brevutskick om inbjudan till samråd gällande planutformningen, i skede samrådshandling, har skickats till Kalix kommun inför samrådsperioden 2021-12-15 till 22-01-18.

Inga synpunkter har inkommit under denna period.

3.2.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Ett fysiskt samrådsmöte anordnades på Folkets hus i Töre 2021-12-15. Inbjudan till samrådsmötet har skett både via brevutskick 2021-12-02 till ägare till fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk och via annons i Norrbottens kuriren samt Norrländska Socialdemokraten, NSD. Samrådstiden har pågått mellan 2021-12-15 till 22-01-18. Samrådshandlingen och presentationsmaterial har funnits tillgängligt på projektets webbplats www.trafikverket.se/tore-morjarv under samrådstiden.

Utöver samrådsmöte på ort har digitala samrådsmöten hållits med ledningsägare 2021-10-06 och med Kalix sameby via Teams 2021-10-08 och 2021-12-14.

Inkomna synpunkter samt Trafikverkets svar på dessa presenteras nedan. Liknande synpunkter har sammanfattats där så har varit möjligt.

Stängselutformning och placering av grindar

Flera enskilda fastighetsägare har i yttranden inkommit med önskemål om anläggande och placering av ytterligare grindar för att säkerhetsställa åtkomst till fastigheter.

Yttranden har inkommit kopplat till indrag av viltstängsel vid korsningar och anslutningar mot E10. I yttrandena framgår frågor kopplat till hur indragningarna påverkar närliggande fastigheter och synpunkter på själva utformningen av indraget av stängslet. Synpunktslämnaren önskar att indragen är minst 30 meter för att ge utrymme för timmerkypage och övriga fordon, så att trafikanter inte tvingas parkera bilen på E10 för att sedan gå och öppna grinden.

I ett yttrande har det inkommit önskemål om indragning av viltstängslet vid Töreböle för att möjliggöra åtkomst för timmerekipage.

Yttrande har inkommit gällande viltstängslets dragning. Synpunktslämnaren vill att stängslet dras in i Töre där hastigheten övergår till 50 km/tim med argumentet att majoriteten av viltolyckorna sker vid detta läge. För att förhindra olyckor och därmed värna om människoliv uppmanar synpunktslämnaren Trafikverket att utreda förslaget.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter.

Grindar i stängslet anläggs där behov finns samt vid vissa enskilda anslutningar mot E10. Dessa utformas utifrån hur infarten ser ut och anpassas utifrån att de ska tillgodose allmänna och enskilda intressen, exempelvis rennäringen, vilda djur, friluftsliv och enskilda fastighetsägare samt det övriga friluftslivets behov av tillgänglighet till markområden.

Trafikverket har anlagt ytterligare grindar utifrån fastighetsägarnas önskemål. Utifrån synpunktslämnarnas beskrivna användning och behov av åtkomst till fastigheterna har Trafikverket sett över lämplig placering av grindar. I kommande bygghandlingsskede kommer det att bestämmas vilken typ av grindar som ska anläggas på respektive plats kopplat till dess tänkta funktion. Exempelvis ser Trafikverket över möjligheten att anlägga en smalare typ av grind på platser där detta är tillräckligt för att uppfylla önskvärd funktion. Var grindar föreslås att anläggas framgår av plan- och illustrationskartorna när vägplanen ställs ut för allmänhetens granskning.

Öppningar i stängslet kommer att finnas vid korsningar där grindar inte bedöms kunna anläggas. Vid dessa korsningar dras viltstängslet in längs anslutande vägar så att djuren leds bort från vägen och risken för att djur tar sig in på E10 minskar. Stängslet dras in med cirka 100 m när det är möjligt. På de platser där förutsättningarna inte tillåter 100 m indrag, dras stängslet in så långt som det är möjligt. Vid anslutande vägar där grindar sätts upp och åtkomst krävs för timmerekipage dras stängslet ut 40 meter längs den anslutande vägen.

Trafikverket har valt att avsluta stängslingen innan Töre utifrån bedömningen att stängslet skulle påverka för många fastigheter och anslutningar på västra sidan av E10 om viltstängslet förlängs. Trafikverket är medveten om att vid stängselavsluten uppkommer alltid ökad risk för ren- och viltolyckor varför åtgärder för detta behöver utredas vidare. Exempel på åtgärder kan vara förslag på skyltning med varning för vilt samt hastighetssänkning. Beslut om sådana åtgärder fastställs emellertid inte inom ramen för vägplanen.

Skoterpassager

Synpunktslämnaren informerar Trafikverket om att skoterleden byggdes om och flyttades till km 15/720 när Haparandabanan byggdes om 2012 och vill med synpunkten försäkra sig om att det blir en körbar skoterpassage, där även sladden som används vid preparation av leden tar sig igenom.

Kopplat till skotergrindar och passager har yttranden inkommit om önskemål om anläggande av ytterligare skotergrindar. Önskemål finns om att även anlägga en skotergrind på vänstra sidan av E10 vid Småsel, intill bilvägen.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter.

Skoterleden vid cirka km 15/720 kommer att lämnas öppen och därmed anläggs inga grindar vid passagen. Viltstängslet utformas så tätt och robust som möjligt på båda sidorna och en automatisk trafiksäkerhetskamera (ATK) kommer att sättas upp i anslutning till passagen.

Trafikverket kommer att vid skoterpassagerna vid Törböle och Småsel anlägga en särskild skotergrind med kedjor på den sidan av vägen där anslutningen endast består av en skoterled. På motsvarande sida om E10 anläggs ingen särskild skotergrind utan passage möjliggörs via grindar för de anslutande bilvägarna.

Placering av viltuthopp

Det har inkommit yttranden om att ändra placering av viltuthoppet vid cirka km 2/440. En berörd fastighetsägare har planerat att anlägga en enskild väg i syfte att möjliggöra åtkomst till en annan fastighet som används under sommarhalvåret. Den tänkta placeringen av viltuthoppet och grind är inte förenligt med den planerade anslutningsvägen som fastighetsägaren förberett för, därmed önskar fastighetsägaren att viltuthoppets placering justeras och, i samma läge, ersätts med en grind för den planerade anslutningsvägen.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter.

Trafikverket vill informera om att fastighetsägarna behöver ansöka om tillstånd att få ansluta en enskild utfart till allmän väg hos Trafikverket. Efter vidare utredningar har Trafikverket valt att inte anlägga något viltuthopp vid cirka km 2/440 på grund av förutsättningarna i området.

Åtgärder på väg

En synpunktslämnare informerar om att P-platsen vid Lagnaträsk ofta används som en rastplats för lastbilschaufförers längre vila samt att P-platsen också används som upplag för exempelvis timmer och bilar som ska skrotas. Utifrån detta har det inkommit önskemål om åtgärder på P-platsen i syfte att underlätta påfart till/utfart från E10 vid korsningarna vid Lagnaträsk, cirka km 10/200.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter.

Trafikverket kommer inte att utföra några åtgärder på väg, exempelvis åtgärder på P-platser, inom ramen för detta projekt. Rubricerat projekt syftar till och har fokus på att öka trafiksäkerheten längs sträckan genom stängsling samtidigt som passagemöjligheter för djurlivet, renskötseln, fastighetsägare och friluftslivet ska tillgodoses. Projektet syftar även till att förbättra förutsättningarna för renskötseln i vägens närområde.

Samrådsmöte med ledningsägare, digitalt möte 2021-10-06

Syftet med mötet var att informera om projektet samt att gå igenom kartor och samordningsmodell för att diskutera påverkan på befintliga ledningar och placering av viltstängsel och faunabro.

Vattenfall har en 40 kV-ledning som passerar över E10 vid km 6/000. Förslagsvis kan stängslet där dras utanför elstolparna som är placerade i E10 släntröner. Grindar behöver anläggas så att nätägaren kommer åt ledningsgatan. Mellan km 10/200–15/550 har Vattenfall en längsgående luftledning på västra sidan om E10. Vattenfall anser att det vore

fördelaktigt om viltstängslet placerades på utsidan av ledningsgatan för att lättare få åtkomst till ledningarna.

Vid den planerade faunabron kan stolpar behöva höjas eller eventuellt flyttas ut. Vattenfall påtalade att för detta behöver markavtal med mera sökas vilket tar tid. De rekommenderar Trafikverket att om det redan nu finns konfliktpunkter mot bron och förbifarten så kan det gå att utreda en omdragning av ledningen. Vattenfall ser gärna att den planerade förbifarten för faunabron byggs på östra sidan om E10an för att undvika konflikter med luftledningen.

Om förbifarten ska gå under luftledningen behöver Vattenfall veta totalhöjden på transportbehovet så att stolphöjden kan anpassas efter det. Vattenfall påtalade vidare att det är viktigt att det finns åtkomst till ledningsgatan efter att viltstängslet är anlagt. Vattenfall påtalade också att EBR ska följas vid projekteringen av viltstängslet där närhet till elledningar finns. I EBR finns krav såsom sektionering med plaststängsel, säkerhetsavstånd till ledningar samt placering av grindar för att säkerställa åtkomst.

Från den planerade starten av viltstängslet fram till infarten till Törböle finns en luftledning längsmed västra sidan av E10. Detta är en teleledning som är i drift men som mest troligt kommer att raderas inom några år. Den bör ej vara kvar till viltstängslet planerade byggstart år 2024 vilket hade varit en stor fördel för alla berörda parter.

Telia har en långsgående optoledning på västra sidan längs E10. Ledningen är ej inmätt men är placerad nära beläggningskant. Generellt ligger den 1 meter från beläggningskant, men vid vägtrummor och andra hinder kan den göra någon krok utåt. Bedömningen är att optoledningen inte innebär något hinder och ej kommer att påverkas av projektet.

Töre Energi har inte några ledningar inom det berörda området, men de har en station i närheten av starten på viltstängslet som dock inte bör påverkas.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för de inkomna synpunkterna och informationen. Trafikverket tar med sig inkomna uppgifter om ledningarna och har med sig dessa vid utformning av planförslaget. Vid behov kommer Trafikverket bjuda in till ytterligare möten och ha en löpande dialog med ledningsägare under processen.

I bygghandlingskedet kommer det förmodligen att bli aktuellt med nya dialoger.

Viltstängsel kommer att uppföras enligt gällande föreskrifter, och om så krävs kommer särskilda skyddsåtgärder att vidtas. Kabelutsättning kommer att begäras i kommande skede.

Vad gäller grindar i viltstängslet kommer det att anläggas grindar så att åtkomst till ledningsgatan möjliggörs.

Den tillfälliga förbifarten anläggs på den västra sidan av vägen. Anledningen bakom beslutet är att terrängen är cirka 1,5–2 meter högre på den östra sidan vilket hade medfört betydligt större schaktvolymmer om förbifarten anlagts på den sidan. Förbifarten får inte vara för brant eftersom det försvårar för transport av tung trafik, därmed är västra sidan lämpligare utifrån beskrivna aspekter. Trafikverket kan utifrån dessa beskrivna aspekter inte uppfylla vattenfalls önskan om att anlägga vägen på den östra sidan av E10.

För de beskrivna ledningar och anläggningar som ligger intill planerade åtgärder men som inte förväntas beröras av projektet, så har Trafikverket med sig denna information i beaktande om eventuella ändringar som ändrar förutsättningarna blir aktuella.

Kalix sameby, digitalt möte 2021-10-08

Syftet med mötet var att diskutera placeringen av faunabron och utformningen av stängselsystemet samt att få en bättre uppfattning om hur renskötseln bedrivs i området. På mötet diskuterades anläggande av samlingshagar och denna diskussion togs även upp i ett kompletterande telefonsamtal mellan Samebyn och Trafikverket 2021-10-09. Den kompletterade informationen behandlas nedan, tillsammans med informationen som framkom under samrådsmötet.

Samebyn anser att faunabron ska anläggas i det norra läget eftersom det är den högsta punkten på sträckan. Samebyn förklarar att det är naturligt för renarna att söka sig till det norra läget för det är där renarna har sitt vandringsstråk utifrån att de alltid strövar mot den högsta punkten i terrängen.

Gällande faunabron diskuterades bronns förändrade bredd, från 20 m till 16 m, och samebyn undrar även om bron kommer att nyttjas som skoterled. Vidare framför de att det inte vill ha täta skärmar på faunabron eftersom renen inte vill gå igenom en tät korridor. Samebyn lyfter också upp ett potentiellt problem vad gäller nyttjande av bron. När skog avverkas i samband med bygget av bron växer det upp sly som blir svår att passera för ren och renskötare därmed kommer detta att behöva åtgärdas.

Kopplat till byggnationen av faunabron kommer det anläggas en tillfällig förbifart vid E10. Samebyn framför att det bästa ur renskötselsynpunkt är att vägen anläggs på den östra sidan av E10.

Samebyn lyfter vikten av att få ett så tätt stängsel som möjligt, men även vikten att få ut renar som kommit in på väg E10. Samebyn föreslår olika lösningar på grindar.

Samebyn berättar att de har stora problem med viltolyckor på väg 744 som sträcker sig mellan Morjärv och Gammelgården. Problemen är störst under perioden oktober-april och detta beror främst på av att vägen saltas.

Samebyn betonar att den närliggande järnvägen, Haparandabanan, ett stort problem för renskötseln i området. Haparandabanan har inneburit dels ett stort antal renpåkörningar mellan Morjärv och Kalix, dels ett stort betesbortfall eftersom marken inte går att nyttja som betesområde för samebyns renar på grund av risken för renpåkörningar på järnvägen.

Kalix sameby informerar om att det i Västerbotten gjorts utredningar angående uppsamlingsgården intill faunabron. Samebyn önskar samlingshagar vid den planerade faunabron på rubriceras sträcka. De ser ett behov av att samlingshagar anläggs på båda sidorna av faunabron och att dessa är cirka 200 m i diameter så att de rymmer cirka 200 renar vardera. Anledningen till detta är att de vill ha en samlad hjord som de snabbt kan förflytta över järnvägen och därmed inte tvingas släppa renarna fritt mot den närliggande ostängslade järnvägen där det finns stor olycksrisk.

Samebyn förtydligar att de helst vill att permanenta samlingshagar anläggs. Dessa skulle bestå av stolpar med fastsatt viltstängsel men samebyn är även öppen för att permanenta stolpar anläggs. När de ska nyttja samlingshagen kan de då antingen häkta fast ett stängsel (som förvaras ihoprullat i anslutning till hagen) eller använda säckväv. Hagarna byggs då upp tillfälligt och hindrar därmed inte älgar att nå faunabron.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Faunabron kommer att anläggas vid det norra läget utifrån samebyns önskemål kopplat till renskötseln. I ett tidigt dialogmöte 2020-11-25, innan arbete med själva vägplanen startat, informerade Trafikverket om

man i projektet avser att anlägga en faunabro på 20 m. I gällande samrådsmöte förklarar Trafikverket att faunabron kommer att anläggas med en bredd på 16 m. Eftersom bron anläggs några meter samlare har även längden på bron justerats med 2 meter i syfte att optimera förhållandet mellan bredd och längd.

Faunabron kommer inte att användas som en skoterled. Skotertrafik kan däremot komma att använda sig av bron men eftersom det inte finns någon skoterled i närheten förväntas skotertrafiken vara låg. Det kommer inte att anläggas något högt plank som gör att faunabron upplevs som en smal korridor som därmed inte skulle bli önskvärd för renar. Vad gäller slyn som växer upp intill faunabro har Trafikverket rätt att röja sly vid slänter och ramper inom vägområdet.

Den tillfälliga förbifarten, som behövs för att möjliggöra byggnationen av faunabron, anläggs på den västra sidan av vägen. Anledningen bakom beslutet är att terrängen är cirka 1,5–2 meter högre på den östra sidan vilket hade medfört betydligt större schaktvolym om förbifarten anlagts på den sidan. Förbifarten får inte vara för brant eftersom det försvårar för transport av tung trafik, därmed är västra sidan lämpligare utifrån beskrivna aspekter. Trafikverket kan utifrån dessa beskrivna aspekter inte uppfylla samebyns önskan om att anlägga vägen på den östra sidan av E10.

Trafikverket kommer att utforma ett så tätt och robust viltstängsel som möjligt. Vad gäller utformning och önskemål om placering av grindar beslutades under samrådsmötet att ett enskilt samrådsmöte ska genomföras i samband med samrådsperioden i december 2021. Vid det mötet ska Samebyn få möjlighet att titta på ritningar för faunabron och viltstängslet tillsammans med Trafikverket.

Gällande problem med renpåkörningsolyckor på väg 744 rekommenderar Trafikverket Samebyn att kontakta Trafikverket för att diskutera eventuella åtgärder för att förbättra situationen längs sträckan. Det beskrivna problemet åtgärdas inte inom ramen för detta projekt och detsamma gäller beskrivna problem kopplat till järnvägen. Rubricerat projekt omfattar endast åtgärder längs E10 och därmed hanteras inga åtgärder längs Haparandabanan inom ramen för projektet.

Kopplat till uppsamlingsgården intill faunabro bedömer Trafikverket att stängsel i närheten av övergången kan ha en negativ påverkan på viltets strövning. Trafikverket är styrda av regler i denna fråga och informerar om att dessa frågor håller på att utredas av Trafikverkets jurister i detta nu. Generellt gäller att Trafikverket inte kan ta mark i anspråk för att sätta upp uppsamlingshagar men ett alternativ till att bygga permanenta uppsamlingshagar kan vara att uppföra permanenta stolpar där stängsel kan sättas upp vid behov. Trafikverket behöver mer information kring utformandet och funktion av samlingshagarna och anläggande av hagar kan inte utlovas i nuläget.

Kalix sameby, digitalt möte 2021-12-14

Syftet med mötet var att informera om projektet samt att samla in samebyns synpunkter.

Samebyn har funderingar kopplat till faunabron och dess välvning. De undrar hur pass stor höjdskillnaden, det vill säga höjdskillnaden mellan mitten kontra starten av bron, kommer att vara? Funderingen är om renen kommer kunna se till andra änden när den beträder bron? De betonar att det är viktigt att renen har en god sikt över bron och därmed får inte bron vara för konvex, för då kommer aldrig renen att gå över bron.

Samebyn betonar att viltuthopp inte är optimalt för renar på grund av att de inte gillar höjdskillnader, därmed hoppar renarna inte frivilligt. I och med detta framför de en önskan om att också anlägga evakueringsgrindar intill viltuthoppen.

Samebyn ställer frågan om hur många viltutsläpp (grindar och annat) som kommer att finnas på sträckan totalt? De betonar vikten av att det inte får vara för långa avstånd emellan grindarna. Vidare uttrycker de en förståelse för att det inte går att anlägga hur många grindar som helst men förklarar att 400–500 meter är långa avstånd för att driva ren i tung trafik. Från cirka km 12/100 och en kilometer framåt är det inte planerat för några grindar. Samebyns önskemål och synpunkt är att de inte vill ha kilometerlånga sträckor utan grindar, med förklaringen att det kommer bli ett stort problem att få ut renarna om de lyckats komma innanför stängslet vid dessa sektioner.

Kopplat till placering av grindar framkommer några specifika önskemål för grindplacering. De önskar en evakueringsgrind intill viltuthoppet vid cirka km 3/500, mitt emot Törbölevägen. De önskar även en evakueringsgrind vid lämpligt stråk, vid området cirka km 15/500, i syfte att när de ska driva ren även ges möjligheten att driva dem förbi järnvägen. De betonar att järnvägen är ett jätte stort problem för renskötseln.

Gällande den tillfälliga förbifarten menar Samebyn att det skulle bli mindre påverkan på renskötseln om vägen skulle placeras på den östra sidan, i och med att de redan nu är påverkade av järnvägen (Haparandabanan) som är lokaliserad på den östra sidan av vägen.

Vidare tar samebyn upp att det kommer vara ett potentiellt problem att området vid förbifarten är öppen under tiden som faunabron byggs. De uttrycker en oro för att renarna kommer att ta sig in på vägområdet under byggtiden.

Avslutningsvis uttrycker Kalix sameby ett missnöje och oro till att det tar så pass lång tid innan projektet startar och särskilt att det kommer dröja innan stängsel anläggs intill järnvägen. De menar att lokalt vid detta område kommer anläggande av viltstängsel på E10 förstärka problematiken med järnvägen.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Faunabron kommer att konstrueras så att renen kan se över till andra sidan.

Trafikverket kommer att anlägga evakueringsgrindar intill viltuthoppen utifrån Samebyns önskemål, i syfte att underlätta för renskötseln genom att på ett enklare sätt lyckas få ut renar som kommit in på vägområdet.

Det kommer att anläggas cirka 70 grindar med maximalt 400–500 meter emellan grindarna på de flesta ställena. Det är inte önskvärt att anlägga för mycket grindar då det innebär risker i form av att grindar lämnas öppna. Trafikverket ser över möjligheten att anlägga ytterligare grindar vid de sektioner där avståndet mellan grindarna är glesare samt vid de platser som samebyn angett som särskilt kritiska. Vid behov kommer fortsatta samråd i bygghandlingskedet att hållas med samebyn vad gäller placering av ytterligare evakueringsgrindar.

Den tillfälliga förbifarten, som behövs för att möjliggöra byggnationen av faunabron, anläggs på den västra sidan av vägen. Anledningen bakom beslutet är att terrängen är cirka 1,5–2 meter högre på den östra sidan vilket hade medfört betydligt större schaktvolymmer om förbifarten anlagts på den sidan. Förbifarten får inte vara för brant eftersom det försvårar för transport av tung trafik, därmed är västra sidan lämpligare utifrån beskrivna aspekter.

Trafikverket vill informera om att faunabron kommer att byggas innan stängslet anläggs för att det inte ska vara öppningar i viltstängslet som leder till att renar och övrigt vilt tar sig in på vägområdet under byggnationstiden. Trafikverket kommer i bygghandlingsskedet att föra en dialog med samebyn för att diskutera vilka krav som bör ställas på entreprenören i syfte att skapa bättre förutsättningar för renskötseln under entreprenadtiden.

Samebyn kommer i bygghandlingsskedet få möjlighet att lämna synpunkter på

Projektets planerade byggstart är tidigast 2024. Rubricerat projekt omfattar endast åtgärder längs E10 och därmed hanteras inga åtgärder längs Haparandabanan inom ramen för projektet.

3.2.4. Samråd med Försvarmakten

Utskick om inbjudan till samråd gällande planutformningen, i skede samrådshandling, har skickats till Försvarmakten inför samradsperioden 2021-12-15 till 22-01-18.

Försvarmakten meddelar 2022-01-19 att de inte har något att erinra på rubricerat ärende.

3.2.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Utskick om inbjudan till samråd gällande planutformningen, i skede samrådshandling, har skickats till berörda myndigheter och organisationer inför samradsperioden 2021-12-15 till 22-01-18.

Sametinget

I yttrandet från sametinget framkommer att för lämplig placering och utformning av passager och stängsel behöver Trafikverket samråda med berörda samebyar då de har bäst kunskap om renarnas rörelsemönster. Sametinget är positiv till anläggandet av faunapassager då en passage minskar barriäreffekten som vägar utgör, minskar antal renpåkörningar, samt bidrar till en säkrare arbetsmiljö för renskötarna.

Enligt forskning och Trafikverkets egna rekommendationer bör faunapassager ha en minsta bredd på 40 meter.

Aktuell vägsträcka ligger i kärnområde av riksintresse för rennäringen. Trafikverket behöver säkerställa renskötseln möjligheter till fortsatt nyttjande av marken i ett långsiktigt perspektiv.

Kopplat till samråd betonar Sametinget att berörda samebyar har rätt till inflytande och ska ha möjlighet att påverka beslut där mark och vatten inom det samiska traditionella området berörs. Samråd/konsultation ska ske genom att förvaltningsmyndigheten för en strukturerad dialog med samerna i syfte att kunna beakta deras synpunkter och behov i besluten.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter.

Faunabron som anläggs kommer att vara 16 meter bred. Faunabrons utformning följer riktlinjer enligt Trafikverkets "Krav - Vägars och gators utformning" (VGU) där minsta bredd på faunabro är 15 meter.

Trafikverket framhåller att exempel från befintliga faunabroar med liknande bredd har visat sig ha god funktion för friströvande klövdjur. En god placering i landskapet samt

frånvaro av störning från människor kan vara lika viktiga faktorer för faunabroars funktion som dess bredd.

Vidare förtydligar Trafikverket att projekteringen inte avser byggande av en ekodukt, utan en faunabro. Syftet med breda ekodukter är att binda samman hela ekosystem. Längs den aktuella sträckan utgör E10 endast en barriär för större däggdjur som rör sig i landskapet. Övriga organismgrupper, så som växter, lavar, svampar, fåglar och insekter, kan röra sig obehindrat i landskapet, varför en bred ekodukt inte är motiverad. En faunabro med 16 meters bredd bedöms uppfylla projekt målet att tillgodose passagemöjligheter för både djurlivet och renskötsel. Längden på bron har optimerats och kommer att anläggas så kort som möjligt, cirka 24 m, i syfte att optimera förhållandet mellan brons längd och bredd.

Trafikverket har vid utformningen av planförslaget, under skede samrådshandling, samrått med Kalix Sameby (se rubrik 3.2.3.). Exempel på när samebyn haft en aktiv roll i utformningen av planförslaget är vid beslut om placeringen av faunabron och anläggande av evakueringsgrindar intill viltuthoppen som lagts till utifrån samebyns önskemål. Därtill kommer Trafikverket att erbjuda ytterligare samråd med Kalix sameby under bygghandlingsskedet.

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen framhåller i sitt yttrande att det av samrådshandlingarna framgår att den planerade placeringen av faunapassagen inte berör några biotopskydd eller naturvårdsavtal. Då det gäller nyckelbiotoperna längs rubricerad sträcka så ska åtgärden anmälas för samråd till länsstyrelsen eftersom det inte är frågan om en skogsbruksåtgärd utan en omläggning till annan markanvändning.

I de fall nyckelbiotoperna berörs av ovan rubricerade åtgärder bör man lägga avverkade träd in tillbaka i nyckelbiotopen, berörs död ved av åtgärden bör man flytta död ved in tillbaka i nyckelbiotopen.

Skogsstyrelsens bedömning är att naturvärdena inte riskerar att skadas i betydande omfattning.

Skogsstyrelsen har därför inget ytterligare att erinra mot att åtgärden genomförs enligt den presenterade beskrivningen i samrådshandlingarna.

Skogsstyrelsen påpekar att samrådspikt alltid gäller om biotopskyddade områden berörs. Notera även att samrådspikt gäller om områden med naturvårdsavtal och områden som uppfyller kriterier för att vara nyckelbiotoper berörs.

Skogsstyrelsen påtalar betydelsen av att hänsyn tas till befintliga natur- och kulturmiljövärden i området och hänvisar till [Kartor \(skogsstyrelsen.se\)](http://skogsstyrelsen.se).

Förutom detta bör man även beakta att pågående skogsbruk kan försvåras till följd av de arbete som utförs vid anläggningsarbetena av tillskapandet av faunapassagen.

Trafikverket

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter.

Trafikverket har samrått med länsstyrelsen och har för avsikt att genomföra åtgärderna i enlighet med den presenterade beskrivningen i samrådshandlingen. Om det skulle bli aktuellt med ändringar som kan komma att påverka Skogsstyrelsens intresse tar Trafikverket kontakt med berörda myndigheter och bjuder in till samråd.



Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2–4
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00