

Samråd

Faunapassager stora däggdjur E4

Gladaberget faunapassage

Robertsfors Kommun, Västerbottens Län

Vägplan, 2020-05-13



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Storgatan 60, 903 30 Umeå

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samråd, Faunapassager stora däggdjur E4, Gladaberget faunapassage

Dokumentdatum: 2020-05-13

Ärendenummer: TRV 2019/132063

Uppdragsnummer: 165 949

Version: 0.1

Kontaktperson: Pia Törrö

Innehåll

1. INLEDNING	4
2. VAD ÄR EN VÄGPLAN?	4
2.1 Planering av väg- och järnvägsprojekt.....	4
2.2 Samrådsprocess: Möjlighet att påverka	5
3. PROJEKTETS BAKGRUND, MÅL OCH SYFTE	6
3.1 Bakgrund E4	6
3.2 Mål och syfte	6
4. REN- OCH VILTOLYCKOR	7
5. PRESENTATION AV UPPDRAGET	9
6. INFORMATION OM MARKLÖSENFRÅGOR	14
6.1 Vägrätt.....	15
6.2 Ersättning.....	15
6.2.1 Under byggtiden	16
7. TIDPLAN	16

1. Inledning

Trafikverket har längs E4 i Norrbotten och Västerbotten identifierat ett behov av att genomföra åtgärder för att möjliggöra en långsiktigt hållbar renskötsel, begränsa barriäreffekterna för vilt och förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten. I dagsläget genomförs flera olika projekt för vägar och järnvägar i närområdet, bland annat planeras mötesseparering och viltstängsel för flera delsträckor längs E4 samt en ny järnväg – Norrbottenbanan.

På grund av viltstängsel och höga trafikmängder utgör E4 idag en stark barriär i landskapet för rennäringen och vilda djur. På flera ställen är idag kustremsan öster om E4 inte möjlig att nyttja för renskötseln och vilda djur löper stora risker när de väljer att passera E4 för att nå områden på andra sidan vägen. Med den vidare utbyggnad av E4 som planeras så kommer barriäreffekten att förstärkas ytterligare.

Syftet med detta projekt är att utreda, projektera och bygga en faunapassage i anslutning till Gladaberget. Projektet ska även utreda närliggande passagemöjligheter för djur och ta fram åtgärder för att täta stängslet i syfte att öka den planfria passagens funktion. Ändamålet med projektet är ökad trafiksäkerhet och framkomlighet.

Samrådet är en fortlöpande process som pågår under hela planläggningsprocessen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få ta del av deras synpunkter och kunskap. Det går även att ta del av informationsmaterial om projektet på Trafikverkets hemsida.

2. Vad är en vägplan?

2.1 PLANERING AV VÄGPROJEKT

För att ett vägprojekt ska komma till stånd krävs en formaliserad processgång. Processen kallas för en *planläggningsprocess* och leder slutligen fram till en *vägplan*. Arbetet med att ta fram en vägplan kallas för *planläggning*. Syftet med planläggningen är att klart och tydligt kunna besvara frågorna OM, VAR, HUR och NÄR ett projekt blir av. Hur lång tid denna process tar beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, årstider, budget, olika berördas åsikter osv. Det kan röra sig om allt mellan 2 och 20 år. För byggande av väg gäller Väglagen.

Redan i början av planläggningen tar vi på Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen tar sedan beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, det vill säga om projektet påverkar miljön i närheten av vägen på ett väsentligt sätt. Om ett vägprojekt antas medföra betydande miljöpåverkan ska en *miljökonsekvensbeskrivning (MKB)* tas fram till vägplanen.

I planläggningen analyserar vi vilka konsekvenserna blir av var det byggs. Vi lägger stor vikt vid de allmänna intressena när vi väljer alternativ, till exempel markanvändning,

trafiksäkerhet, tillgänglighet och miljö. Vi studerar olika förslag på utformning, till exempel vägbredd, antal körfält, broar och tunnlar.

2.2 SAMRÅDSPROCESSEN: MÖJLIGHET ATT PÅVERKA

Samråd under hela processen

Samråd är av stor betydelse under hela planläggningen. Samråd innebär att vi på Trafikverket tar kontakt och för en dialog med andra myndigheter, organisationer eller berörd allmänhet för att få synpunkter och kunskap. Vi kan ha samråd genom enskilda och öppna möten, särskilda möten med de markägare som är berörda, öppet hus, seminarier, information och dialog genom trycksaker och på internet. Ju tidigare synpunkterna kommer in desto enklare blir det att hantera. I början av ett byggprojekt beskriver vi hur vi tänkt lägga upp arbetet i en så kallad planlägningsbeskrivning. Här beskrivs bland annat vid vilka tidpunkter, i vilken form och med vilka vi kommer att hålla samråd. Beskrivningen uppdateras under projektets gång efter hand som arbetet planeras.

Samrådets syften

- Förstå situationen och kunna göra en analys utifrån den
- Samla in kunskap
- Informera om projektet
- Identifiera intressen som är viktiga att ta hänsyn till i planeringsarbetet
- Inleda dialog med länsstyrelsen
- Få kommunens medgivande

Samrådet sker löpande under hela processen och dokumenteras i en samrådsredogörelse. Samrådet avslutas när granskningen börjar.



Figur 1. Planlägningsprocessen och dess delmoment.

Planen hålls tillgänglig för granskning

När planförslaget med miljöredovisning bedöms som klart ska det hållas tillgängligt för att allmänheten och andra intressenter ska kunna granska det. Vi annonserar om när och var planförslaget finns tillgängligt (*kungörelse*). Om du är särskilt berörd av projektet får du dessutom ett brev om var planen finns tillgänglig och hur du ska göra om du vill lämna synpunkter. Planen publiceras också på Trafikverkets webbplats.

Fastställelseprövning

När planen har granskats överlämnas den till länsstyrelsen. I de fall länsstyrelsen tillstyrker projektet och det finns finansiering för byggandet, skickas planen med tillhörande dokumentation för *fastställelseprövning* till Trafikverkets centrala funktion Juridik och planprövning. Fastställelseprövning innebär att projektets påverkan på miljö, hälsa, intrång och olägenheter med mera prövas i sin helhet.

Planen vinner laga kraft

När beslut om fastställelse fattats vinner planen laga kraft. Då kan endast mindre ändringar göras mot planen. Beslutet om att fastställa en vägplan kan överklagas hos regeringen. Information om hur du gör om du vill överklaga får du tillsammans med beslutet. Normalt har du tre veckor på dig att överklaga.

3. Projektets bakgrund, mål och syfte

3.1 BAKGRUND E4

E4 ingår i det nationella stamvägnätet och i TEN-vägnätet (TransEuropean Network), som är en satsning från EU:s sida som kopplar samman olika europeiska vägar. E4 är av riksintresse för kommunikation och fungerar som en uppsamlingsled för såväl person- som godstransporter mellan befolkningscentrum och industrier.

Mellan Djäkneboda och Bygdeå utgörs E4 av landsväg med två körfält och har en vägbredd om 9 meter. Viltstängsel finns utmed vägen. Det finns en fastställd arbetsplan för sträckan, vilken innebär att E4 ska byggas om till mötesfri landsväg med 2+1 körfält och en vägbredd om 14 meter. Gällande hastighet på sträckan är idag 90 km/tim, men planeras att höjas till 110 km/tim efter ombyggnad.

Längs sträckan har vi på Trafikverket identifierat ett behov av att genomföra åtgärder för att möjliggöra en långsiktigt hållbar renskötsel och för att älgar och annat vilt ska kunna passera E4. Åtgärderna består av att bygga en planskild passage i form av en faunabro över E4 vid Gladaberget, samt att stänga befintlig faunapassage i plan vid Dalkarlså. Dessa åtgärder kommer leda till att risken minskar att ren och vilt tar sig in på vägområdet.

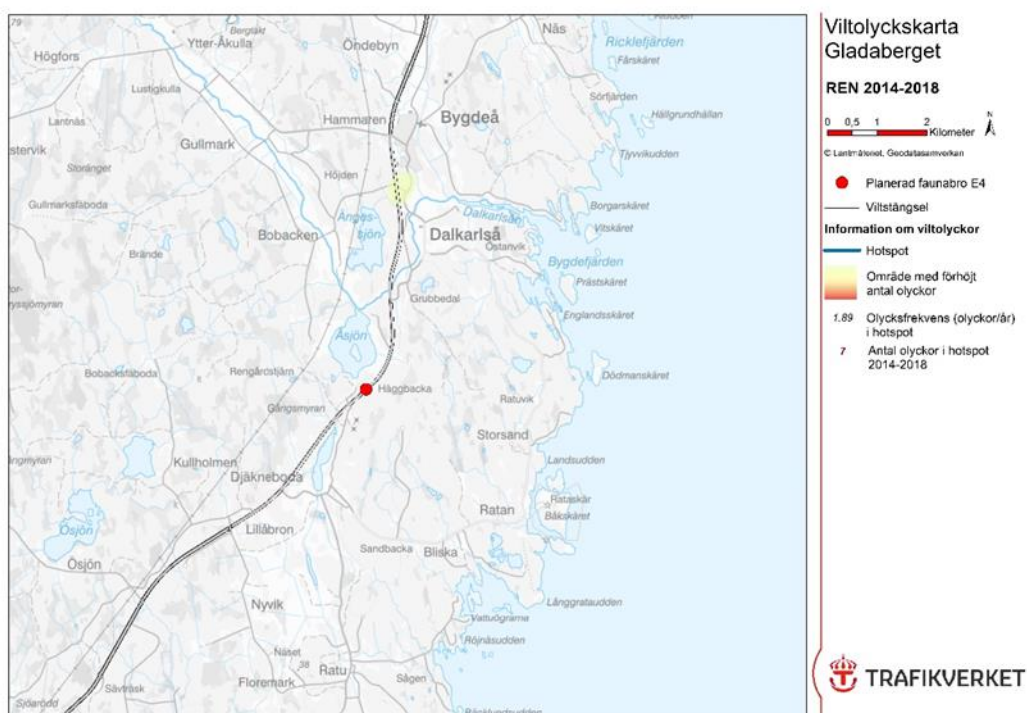
3.2 MÅL OCH SYFTE

- Faunabron ska anpassas till det omgivande landskapet och befintliga natur- och kulturmiljövärden, både avseende lokalisering och utformning.
- Faunabron ska placeras och utformas med den totalt mest lämpliga lösningen för trafikanläggningen i sin helhet.
- En kostnadseffektiv och funktionell passage för ren och älg
- Samordning med projekten Norrbotniabanan och E4 2+1 projekt (Djäkneboda - Bygdeå).

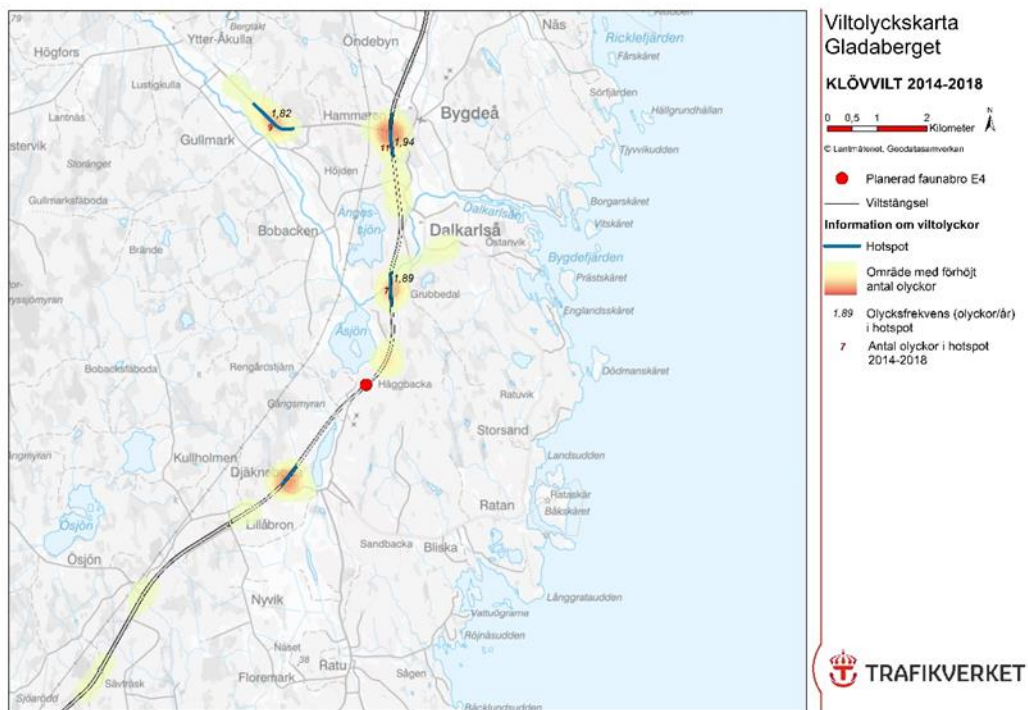
4. Ren- och viltolyckor

I dagsläget finns brister i stängslet i form av hål eller öppningar, vilket medför att ren och vilt kan ta sig ut på E4. Detta innebär att Grans sameby inte kan låta renarna ströva fritt och beta i anslutning till E4. Dessutom behövs stora arbetsinsatser när renhjordar ska flyttas över E4 då vägen tillfälligt måste stängs av med hjälp av polis. Att renar och vilda djur uppehåller sig inom vägområdet medför risker för trafikanterna och djuren som riskerar att bli påkörda.

Figur 2 och 3 visar olycksstatistik för ren respektive klövvilt. Det finns dock brister i underlaget, då det inte visar incidenter där renar vistats i vägområdet men lyckats motas undan. Renolyckorna förekommer inte alltid där djuren naturligt skulle röra sig, utan där samebyn för tillfället har sina djur.



Figur 2. Renolyckor



Figur 3. Viltolyckor, klövvilt

5. Presentation av uppdraget

Utförda utredningar

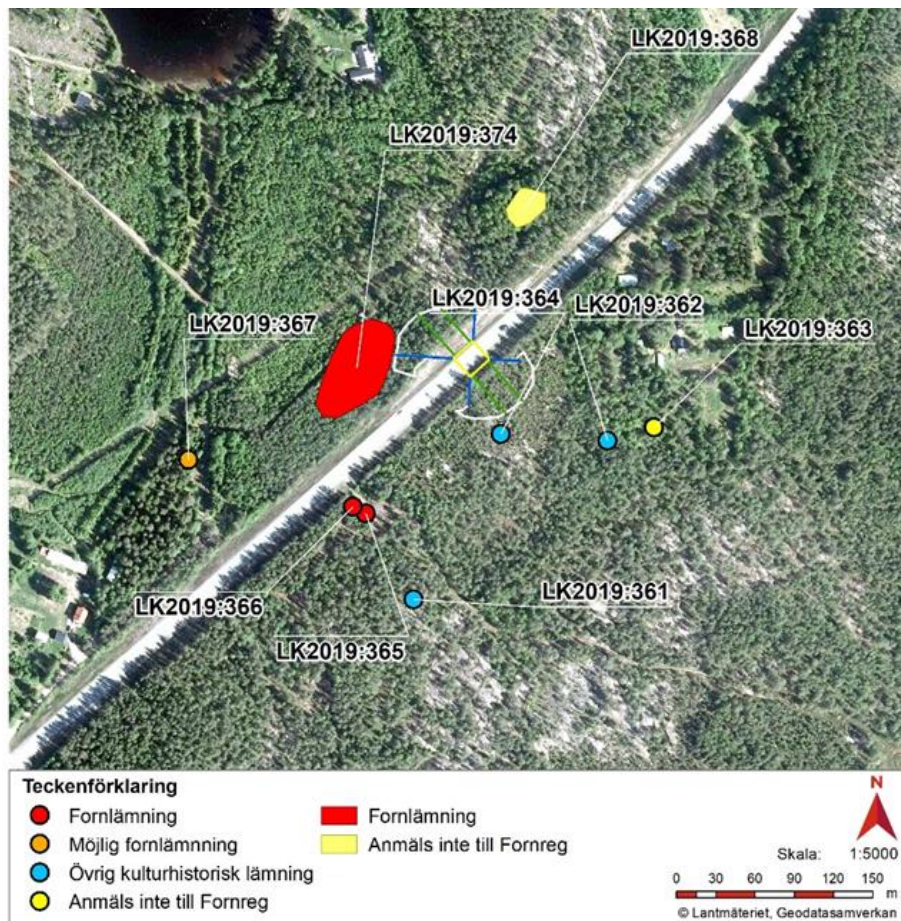
Naturvärdesinventering, NVI

En naturvärdesinventering, NVI, utfördes i september 2019. Inventeringen visade att

- Inga Natura 2000-områden, reservat, nationalparker, riksintressen, nyckelbiotoper eller naturvärden berörs av den nya bron.
- Den omgivande skogen bedöms ha låga naturvärden.
- Inga våtmarker eller vattendrag finns inom inventeringsområdet.
- Inga rödlistade arter hittades vid inventeringstillfället.
- I Artportalen finns ett rapporterat fynd av gulsparr, som är en rödlistad fågelart. Inventeringsområdet bedöms dock inte utgöra lämpligt habitat för gulsparr.
- Längs med hela vägdiket på båda sidor av vägen, hittades enstaka förekomster av fläcknycklar, som är en fridlyst orkidé.
- Inga naturvärdesobjekt hittades.

Arkeologisk utredning

En arkeologisk utredning utfördes hösten 2019. Utredningen fann ett flertal kulturhistoriska lämningar. Några exempel på lämningar som påträffades är gränsmärken, stenbrott, fångstgrop, kokgrop, röjningsröse, husgrund och fossil åker.



Figur 4. Karta över fynd från arkeologisk utredning

Utformning av faunabron

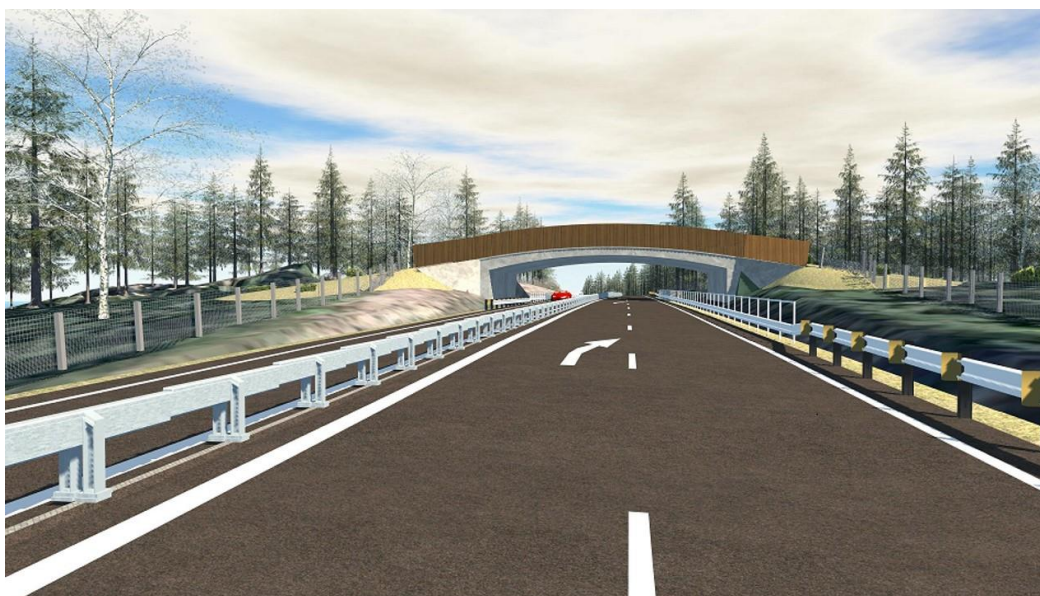
Faunabrons utformning anpassas till det omgivande landskapet. Det anslutande viltstängslet och ramperna som leder upp mot bron utformas på ett sådant sätt att ren och vilt leds över bron på ett så naturligt sätt som möjligt. Stigar kommer att anläggas från det omgivande landskapet upp över brons ramper. Ingen vegetation kommer att finnas uppe på brospannet, utan här anläggs endast ett slitlager av grusmaterial. Däremot kommer brons ramper att anläggas med jordmassor som återanvänds från bygget, och kommer därmed att vara bevuxna med låg vegetation. Skärmar som hindrar störande ljus- och synintryck från vägen monteras på bron.

I illustrationskartorna nedan visas faunabrons placering i landskapet och mark som kommer att nyttjas tillfälligt för omledningsvägar och arbetsområde under byggtiden, samt hur den befintliga faunapassagen i plan vid Dalkarlså ska stängas.

Nedan följer några illustrationer som skapats med den 3D-modell som tagits fram för bronns utformning. På Trafikverkets hemsida för projektet www.trafikverket.se/vbfaunapassager finns även en filmsekvens som visar faunabron ur olika vinklar.



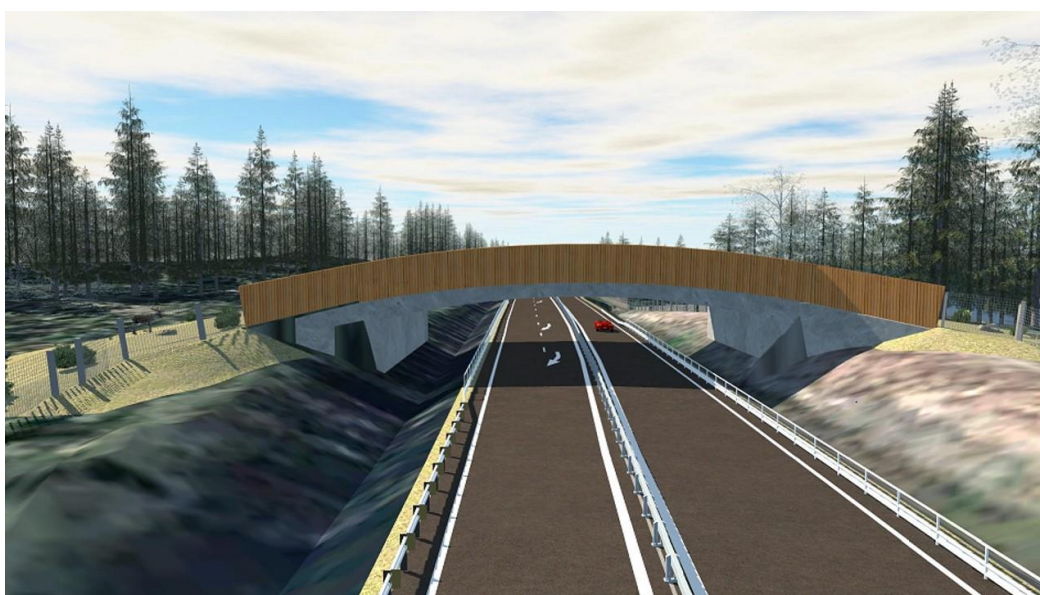
Figur 7. Vy över faunbron och E4 från sydväst



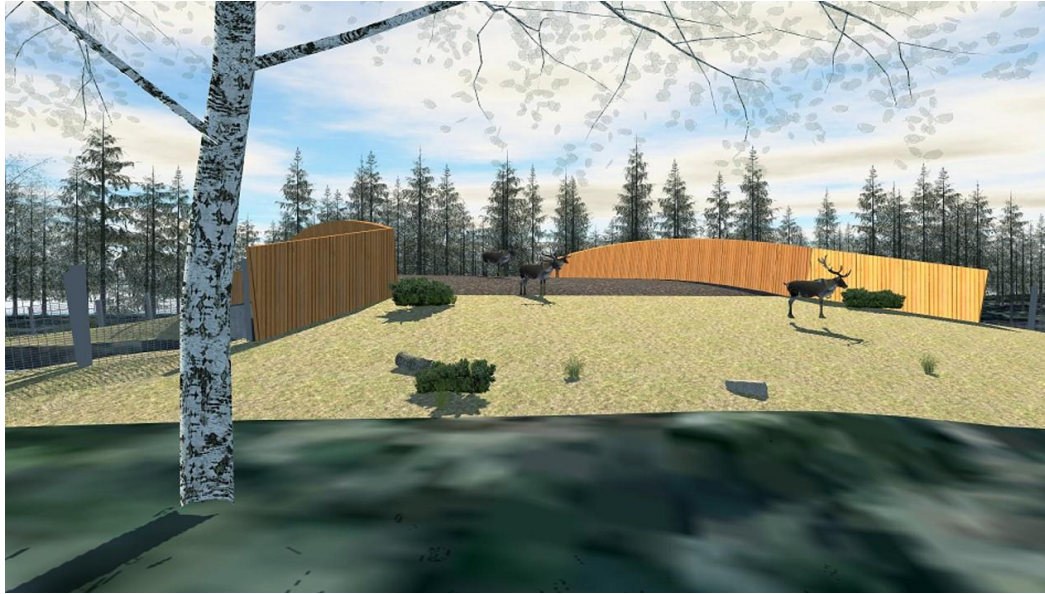
Figur 8. Vy över E4 och faunabron från sydväst



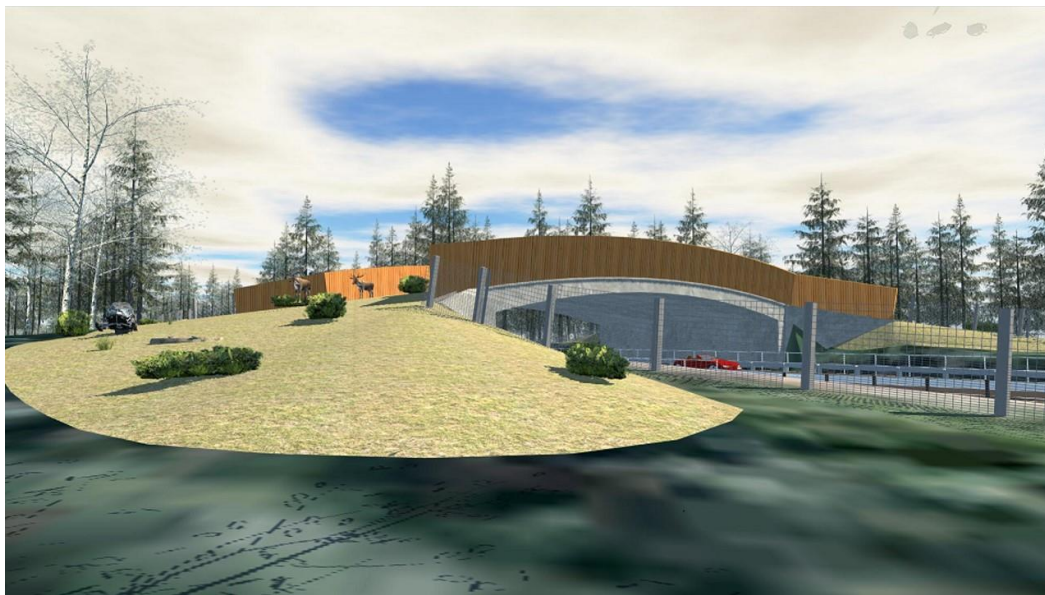
Figur 9. Vy över faunbron och rampen från sydost



Figur 10. Vy över E4 och faunabron från nordost



Figur 11. Vy över faunbron från norr



Figur 12. Vy över faunbron och rampen från väster

6. Information om marklösenfrågor

Vid planeringen av ett vägprojekt kan vi behöva göra förberedande mätningar och undersökningar för till exempel arkeologi och markförhållanden i och intill den aktuella platsen. Trafikverket och våra anlitade konsulter har rätt att få tillträde till fastigheter (34 § VägL) där vi behöver göra sådana undersökningar, men vi informerar alltid markägaren i förväg.

När dessa arbeten ska utföras försöker man om möjligt att undvika skador. Skulle skador uppstå ska dessa ersättas.

6.1 VÄGRÄTT

När vi på Trafikverket utför byggnation för ett projekt kan vi behöva ta mark i anspråk. Det görs med så kallad vägrätt och innebär att vi har rätt att använda marken inom det aktuella området. Vägrätten innebär dessutom att vi till exempel får avverka skog och ta ut jord- och bergmassor inom området. Vi får också ge någon annan rätt att till exempel lägga ned ledningar inom området.

Vägrätten uppkommer när Trafikverket märker ut anläggningens sträckning och påbörjar bygget. Vi har rätt att börja bygga även om vi inte är överens med markägaren om ersättningen.

Vägrätten innebär inte att fastighetsgränserna ändras. Vägrätten kan ses som en lång nyttjanderätt där väghållaren ges rätt att nyttja marken så länge de behöver.

Om anläggningen inte längre behövs kan Trafikverket besluta om att dra in anläggningen från allmänt underhåll. Då upphör också vägrätten och fastighetsägaren får återigen disponera marken.

Den mark som behöver tas i anspråk anges i vägplanen.

6.2 ERSÄTTNING

Om ett vägprojekt medför att vi behöver göra intrång på annans mark bestäms ersättningen i enlighet med väglagens regler. Väglagen hänvisar sedan vidare till ersättningsreglerna i fjärde kapitlet expropriationslagen.

Vilka är det då som kan få ersättning vid intrång? Jo, det är fastighetsägare, servitutshavare och nyttjanderättshavare.

Ersättningen ska täcka fastighetens marknadsvärdesminskning, dvs. skillnaden mellan fastighetens marknadsvärde innan bygget och efter ska ersättas. I ersättningen för marknadsvärdesminskningen ingår ersättning för till exempel markintrång eller träd som avverkas. Den 1 augusti 2010 gjordes en förändring i expropriationslagen som innebär att Trafikverket ska ersätta fastighetsägaren med ytterligare 25 % på den uppkomna marknadsvärdesminskningen.

Ersättningen för intrånget ska bedömas på ett rättvist och rättssäkert sätt. Det innebär att lika fall ska behandlas lika och ersättningen ska vara förutsägbar och kunna motiveras utifrån förhållandena på den enskilda fastigheten.

Trafikverket kommer genom brev till berörda fastighetsägare att meddela vilket datum marken kommer att tas i anspråk för bygget.

Eftersom den mark som tas i anspråk ska värderas vid den tidpunkt då ianspråktagandet sker, dvs. då bygget börjar, är det inte möjligt för oss att redan nu träffa några överenskommelser om ersättning. Intrånget regleras i allmänhet medan bygget pågår eller har avslutats. Då ser man dessutom vilka skador som uppstått på fastigheten.

Ersättningen räknas upp med index och ränta från den dag marken togs i anspråk. På så sätt missgynnas inte fastighetsägaren av att utbetalningen av ersättningen sker efter att marken har tagits i anspråk.

6.2.1 UNDER BYGGTIDEN

Under byggtiden kan störningar förekomma. Vanligen förekommande störningar är bland annat

- Transporter och trafikomläggningar
- Buller
- Vibrationer
- Luftföroreningar (damm, avgaser)

Vid skador/störningar eller frågor om mark och ersättning, kontakta Trafikverket:

Pia Törrö, projektledare
pia.torro@trafikverket.se
010-123 0450

Svante Lindqvist, markförhandlare
svante.lindqvist@trafikverket.se
070-534 31 08

7. Tidplan

När vi har sammanställt ett planförslag utifrån all insamlad kunskap och information kommer vi att ställa ut vägplanen. Det steget heter granskning och är i detta projekt planerat till augusti 2020. Granskningen är till för att du ska få ett konkret förslag att tycka till om. Du kommer att få reda på granskningen via annons i tidningen och brev om du är särskilt berörd av projektet. Under granskningstiden kommer du att få möjlighet att se förslaget och lämna dina synpunkter till oss.

Alla inkomna yttranden kommer sedan att sammanställas och bemötas i ett utlåtande. Därefter kommer vi att be länsstyrelsen att tillstyrka planen inför fastställelse. Vi planerar att lämna in planen för fastställelse under september 2020. Vi kommer att handla upp en entreprenör så att byggnationen kan börja när planen har vunnit laga kraft, förhoppningsvis till våren 2021 under förutsättning att finansieringen är klar för själva genomförandet.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 903 30 Umeå. Besöksadress: Storgatan 60
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se