

RAPPORT

# Samrådsredogörelse

## Viltstängsel bandel 132 Haparandabanan, sträckan Falkberget-Bredvik

Kalix kommun, Norrbottens län

2026-04-10



**Trafikverket**

Postadress: Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2026-04-10

Ärendenummer: TRV 2025/135535

Version: 1.0

Kontaktperson: Linnea Östin, Trafikverket

# Innehåll

<b>1 Sammanfattning .....</b>	<b>4</b>
<b>2 Samrådsrets.....</b>	<b>5</b>
<b>3 Samråd .....</b>	<b>6</b>
3.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan och vid utformning av planförslaget.....	6
3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse .....	6
3.1.2 Samråd med berörd kommun .....	7
3.1.3 Försvarsmakten.....	8
3.1.4 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	9
3.1.5 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer .....	10
3.2 Konsultationsordningen .....	12

# 1 Sammanfattning

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

Inkomna synpunkter, protokoll etc. finns diarieförda under ärendenummer TRV 2025/135535.

Trafikverket har under hösten 2025 tagit fram ett samrådsunderlag som varit ute på samråd under perioden 20 december 2025 till 23 januari 2026. Handlingen fanns under samrådstiden tillgänglig på Trafikverkets hemsida. Ett samrådsmöte på orten hölls den 14 januari 2026 i Kalix. Inbjudan till samråd skedde med brev till enskilda som kan komma att bli berörda samt myndigheter och organisationer i samrådskretsen. Inbjudan till samråd har även annonserats i Norrbottens Kuriren och i Norrländska Socialdemokraten.

## 2 Samrådsrets

Projektet bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan och samrådsretsen är därför avgränsad till obligatorisk krets.

Samrådsretsen innefattar de som blir direkt berörda av markanspråk samt rättighetsägare, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Kalix kommun, Sametinget, Kalix sameby, Försvarsmakten och Kalix skoterklubb.

## 3 Samråd

I detta projekt har en samrådsperiod genomförts under samrådshandlingsskedet, ett kombinerat samråd inför beslut om betydande miljöpåverkan och för utformning av planförslaget.

### 3.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan och vid utformning av planförslaget

Samråd hölls under perioden 20 december 2025 till 23 januari 2026. Samrådsmaterial i form av ett samrådsunderlag, illustrationskartor och kartor över tillfällig nyttjanderätt fanns under samrådsperioden tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Ett samrådsmöte på orten hölls den 14 januari 2026 i Kalix.

Information om samrådstid samt var handlingarna hölls tillgängliga skickades ut till samrådsretsen genom brev den 18 december 2025. Direkt berörda fick inbjudan om samrådsmöte på orten via brev. Allmänheten bjöds in till samråd via annons i Norrbottens Kuriren och i Norrländska Socialdemokraten 2025-12-20. Det var under samrådstiden möjligt att lämna synpunkter till Trafikverket. Synpunkter önskades senast den 23 januari 2026.

Fem yttranden inkom från myndigheter, organisationer och företag. Inga yttranden från allmänheten.

#### 3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen i Norrbottens län inkom 2026-03-11 med beslut om att åtgärden inte kan antas innebära betydande miljöpåverkan. I samband med beslutet lämnade länsstyrelsen följande synpunkter:

Naturmiljö: Trafikverket bör ange mer utförligt hur de olika passagemöjligheterna för vilt kommer att vara utformade för att visa att det är realistiskt att de i praktiken kommer att fungera som viltpassager. I detta sammanhang bör det även vägas in att den närliggande E4:an också utgör en barriär. Trafikverket bör även redovisa om det kommer att finnas viltuthopp eller andra evakueringslösningar för att hantera situationen om en älg eller annat vilt djur skulle råka ta sig igenom stängslet på ena sidan och sedan ha svårt att ta sig ut så att djuret fastnar inne på järnvägsområdet. Enbart grindar utgör inte fungerande evakueringslösningar för vilda djur.

Mark- och vattenskydd: Trafikverket skriver i underlaget under rubriken 4.1 Avgränsningar av miljöaspekter. ”Förorenad mark kan avgränsas bort då anläggandet av viltstängslet inte kommer medföra någon betydande risk för spridning av eventuella föroreningar.” ... ”Potentiellt förorenade områden förekommer inom 50 meter från järnvägsspårets mitt enligt Länsstyrelsernas EBH-karta.” Kommande handlingar behöver innehålla en kartbild där dessa föroreningar är utmarkerade.

Kommande handlingar behöver beskriva dessa markskoningsåtgärder samt hur man vet när behov uppstår.

Kommande handlingar behöver även tydligare beskriva med både ord och bild, viltstängslet passage över mindre och större vattendrag.

Trafikverket svarar: Efterfrågade förtydliganden har inarbetats i plan- och miljöbeskrivningen.

Viltstängslet kommer ha minimalt med öppningar då befintliga broar kommer nyttjas som viltpassager. Trafikverket har sett över om det finns särskilda riskområden för inläckage av djur in på spårområdet genom att se över viltpåkörningsstatistik samt genom att undersöka vilka plankorsningar som finns längs sträckan. Detta har resulterat i att det inte går att se något särskilt riskområde där ett uthopp kan tänkas behövas. Ren och vilt som ändå lyckas ta sig innanför stängslet kommer att vallas ut. I underhållsentreprenörens åtagande ingår det att valla ut vilt och ren som tar sig in på spårområdet. Om man senare i driftskede ser att det ändå finns behov av att komplettera med eventuella uthopp längs sträckan kommer att finnas möjlighet att anlägga sådant.

### **3.1.2 Samråd med berörd kommun**

Kalix kommun inkom under samrådsperioden med ett yttrande där de ställer sig positiva till projektet och att Trafikverket fortsätter sitt pågående förbättringsarbete på Haparandabanan. Kommunen framför att det är angeläget med återupptagen persontågsstation och persontågstrafik i Morjärv till förmån för Kalix och Överkalix kommun samt delar av Pajala och Övertorneå kommuner. Kommunen menar att förslaget bör beakta framtida möjligheter att utveckla stationsområdet i Morjärv och att detta bör beskrivas i järnvägsplanen.

Kommunen framför även att nya/förbättrade permanenta passager behöver säkerställas med trafiksäker utformning i erforderlig omfattning för att säkerställa såväl renskötselns, näringslivets och allmänhetens behov.

Kommunen framför en fråga angående etapp 3 i en figur 2 i planbeskrivningen, vad innebär etapp 3 och när kan en sådan satsning ske?

**Trafikverket svarar:** Frågan om persontågsstation och persontågstrafik är inte inom ramen för detta projekt som avser stängsling på en del av Haparandabanan.

Angående passager så tillskapas passager med grindar för att bibehålla passagemöjligheter för åtkomst till fastigheter, skogsskiften, skoter och fotgängare. Skoterpassager utformas enligt krav i Trafikverkets regelverk för ban- och stationsutformning och för att man ska kunna passera järnvägen på ett säkert sätt.

Angående frågan om den prioriteringsordning från PM Fördjupad utredning renpåkörningar Haparandabanan Morjärv-Kalix som redovisas i figur 2 är det en utredning som togs fram i tidigare skede. Etapp 3 i den utredningen saknas det i dagsläget finansiering för.

Kalix kommun inkom i samband med yttrande om mindre avvikelser mot detaljplan i april 2026. I det yttrandet uppmärksammar kommunen Trafikverket på att en ny detaljplan för Myrskatans industriområde som berör förslaget till ny järnvägsplan har antagits av kommunfullmäktige 9 februari 2026. Planförslaget har överklagats och har överlämnats till mark- och miljödomstolen för vidare handläggning. Planförslaget bör beaktas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Kommunen yrkar på att planerad sträckning av viltstängslet på norra sidan av befintlig järnväg enligt illustrationskarta nr 39 i förslaget till järnvägsplan undantas alternativt anläggs i godsterminalområdets norra gräns enligt den antagna detaljplanen.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket avser anlägga viltstängsel på aktuell sträcka för att uppnå en tät stängsling längs med järnvägen fram till dess att kommunen genomfört detaljplanen. När godsterminalen byggts kan stängslet anpassas. Detta har stämts av med Kalix kommun.

### 3.1.3 Försvarmakten

Trafikverket inkom under samrådtiden med ett yttrande där de meddelar att de inte har något att erinra i ärendet.

### 3.1.4 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Under samrådsmöte på orten den 14 januari 2026 lyftes frågan om när stängsling av järnvägen från Falkberget och västerut kunde genomföras.

Det lyftes även att det är problem med att ingen stänger grindarna samt att nya grindar måste utformas så att de går att öppna och stänga även vintertid.

Det framfördes att vandringsleden som pekats ut i samrådsunderlaget vintertid används som skidspår och skoter med spårkälke behöver kunna passera spåret.

På mötet framfördes ett önskemål om att stängsla industrispåret som viker av i den östra delen av järnvägsplanen alternativt om det finns någon lösning med grind så att renar inte tar sin in på spårområdet där det i planen föreslås pyramidmattor.

**Trafikverket svarar:** Det byggs väldigt mycket stängsel varje år i Norrbotten men för just Haparandabanan kan inte Trafikverket säga exakt när nästa etapp kommer att byggas.

Det är tyvärr så att efterlevnaden av att stänga grindar inte alltid är den bästa. Skoterpassager planeras därför med en sluss med kedjeportal utanför grinden för att skrämja vilt att passera den.

Efter vidare utredning har Trafikverket identifierat behovet av att stänga den befintliga passagagen vid km 26+192, eftersom gällande siktkrav för en säker passage inte uppfylls. Denna passage avses på sikt att ersättas av en planskild passage under järnvägen. Eftersom tider i spår för byggnation inte finns tillgängliga före 2028 kan en planskild passage inte genomföras inom ramen för detta projekt. En separat åtgärd kommer därför att initieras, med planerad byggstart tidigast 2028.

Fram till dess kommer den befintliga passagen att hållas öppen för allmänheten. Passagen kommer att förses med grindar som utformas för att hindra vilt från att nå spårområdet. Tillsammans med detta genomförs extra siktröjning för att säkerställa så god sikt som möjligt i anslutning till passagen. Trafikverket kommer att utreda om ytterligare åtgärder kan vidtas i passagens närområde för att hålla sikten så bra som möjligt.

Det går inte att stängsla in industrispåret eller sätta grind på det. Pyramidmattor föreslås i planförslaget. Trafikverket kommer utvärdera olika system och anpassa stängslingavslutningen. Skulle det visa sig att det

inte fungerar får Trafikverket överväga att sätta in någon form av varnings-/skrämselsystem i framtiden.

### 3.1.5 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

#### 3.1.5.1 Vattenfall Eldistribution AB

Under samrådsperioden inkom Vattenfall Eldistribution AB in med ett yttrande där de upplyser om att de har elnätanläggningar i området.

**Trafikverket tackar** för upplysningarna och tar med sig informationen i fortsatt planläggning.

#### 3.1.5.2 Kalix skoterklubb

Kalix skoterklubb lyfte åsikter gällande utformning skoterpassager och har skickat med mått för att säkerställa säker passage med den sladdutrustning de använder vid underhåll av skoterledningarna.

Skoterklubben hade gärna sett att det fanns tillräckligt med utrymme innanför grind och järnväg för skoter med pulka. De har i sitt yttrande pekat ut att de önskar att bredden på grinden är 3,5 meter och att utrymmet mellan kabelportal och grind är 10 meter. De har även skickat en skiss där de illustrerar vilplan innan spår och pekar på att det måste vara 10 meter för att rymma skoter och sladd och att det inte får vara en för kraftig lutning så att ekipaget inte fastnar.

Skoterföreningen pekar ut att det på sträckan km 34+000–34+200 samt 41+200–41+600 är väldigt nära mellan järnvägsspåret och leden och de bedömer att leden kommer att hamna innanför viltstängslet. De påtalar att det där behöver utses en alternativ sträckning av skoterleden då detta är en huvudled.

**Trafikverket svarar:** Trafikverket har i projekteringen flyttat ut grindarna och stängslet vid skoterpassager för att få till vilplan som rymmer både skoter och ekipage. Detaljprojektering av skoterpassager kommer att ske i bygghandlingsskede.

Trafikverket kommer att se över sträckningen av stängslet för att skoterleden där det är möjligt ska kunna vara kvar i befintligt läge. Om skoterleden behöver dras om så är det kommun eller länsstyrelsen som svara för allmänna skoterleder. Ersättningsfrågor prövas inte i järnvägsplanen utan hanteras i samband med kommande byggstart.

### 3.1.5.3 Börjelsbyns byalags samfällighetsförening

Börjelsbyns byalags samfällighetsförening har under samrådstiden inkommit med tre yttranden. De inkom under samrådstiden med ett yttrande där de framför att planerad enkelgrind för fotgängare vid km cirka 26+192 som anges som en vandringsövergång, allmänhet inte kommer att fungera eftersom det är en fritidsöverfart för gående, skidåkare och spårpreparerande skoter. Det går alltså ett skidspår där vintertid. Det är av stor vikt att den även fortsättningsvis kan fungera som sådan, inklusive att det går att köra med spårpreparerande skoter över den.

Börjelsbyns byalags samfällighetsförening inkom med ytterligare ett yttrande i februari 2026 efter att ha varit i kontakt med projektet. I yttrandet framförs att en stängning av passagen vid km 26+192 skulle få allvarliga följder för det rörliga friluftslivet. Överfarten ligger nästan mitt i byn och används för gående och för skidspåret vintertid samt även för markägare för tillsyn av skogen. Norr om järnvägen går förutom ett flertal andra stigar en iordninggjord uppskyltad naturstig, stigen går mestadels efter stigar som använts i 100-tals år. Över vattendrag är det satt gångbroar och på blötare partier även spångar, det är också utplacerade bänkar på väl valda platser. Stigen används både individuellt och för gruppvandringar. Det finns även ett preparerat skidspår som använder passagen, skidspåret är välanvänt vintertid, dess huvudsakliga sträckning är norr om järnvägen över Byträsket och över Krokträskets nordvästra ände. En stängning av passagen skulle allvarligt försämra byns tillgång till rekreationsområdet runt Byträsket norr om järnvägen.

Att använda bron som ligger nära gränsen till grannbyn, Rian, skulle ta ca 30-45 minuter längre än att använda den befintliga passagen. Bron vid gränsen till Rian betjänar en skogsbilväg. De år den plogas för timmertransporter blir det barmark på vägen väldigt fort på våren och svårt att åka skidor där då.

I kontakt med Trafikverket har ett angivet skäl att stänga passagen varit att närsikten är kort. Vi anser att det finns en lösning på detta problem genom att installera Ljus- och ljudsignal enligt riktlinjerna i TDOK 2015:0311.

Börjelsbyns byalags samfällighetsförening inkom med ytterligare ett yttrande i mars 2026 efter att föreningen varit i kontakt med projektet igen. Samfällighetsföreningen har tidigare föreslagit att man skulle kunna sätta ljus- och ljud-signaler men fått erfara att det var en dyr lösning. Samfällighetsföreningen föreslår nu ett billigare alternativ: En enkel planskild gångpassage i form av en rörbro. En sådan passage skulle kunna

utformas enkelt och billigt eftersom "Dessa gångpassager ingår därför normalt inte i ett gångstråk med statligt väghållarskap. Rent formellt är det därför inte obligatoriskt att tillämpa kraven i regelverket VGU." En stor del av kostnaden utgörs av schaktning och fyllning, det skulle kunna minimeras på föreslagen plats eftersom järnvägsbanken är mer än 3,5 meter hög.

**Trafikverket svarar:** Efter vidare utredning kan Trafikverket konstatera att siktkraven för en säker passage inte längre uppfylls för passagen vid km 26+192. Tidigare när tåghastigheten var lägre uppfyllde passagen de dåvarande siktkraven. Idag är högsta tillåtna tåghastigheten 110 km/h vilket innebär ett siktkrav på cirka 330 meter. Det siktkravet uppfylls inte på platsen och Trafikverket ser behov av att stänga den befintliga passagen. Passagen avses på sikt att ersättas av en planskild passage under järnvägen. Eftersom tider i spår för byggnation inte finns tillgängliga före 2028 kan en planskild passage inte genomföras inom ramen för detta projekt. En separat åtgärd kommer därför att initieras, med planerad byggstart tidigast 2028.

Fram till dess kommer den befintliga passagen att hållas öppen för allmänheten. Passagen kommer att förses med grindar som utformas för att hindra vilt från att nå spårområdet. Tillsammans med detta genomförs extra siktröjning för att säkerställa så god sikt som möjligt i anslutning till passagen. Trafikverket kommer att utreda om ytterligare åtgärder kan vidtas i passagens närområde för att hålla sikten så bra som möjligt.

Att förses den befintliga passagen med teknisk skyddsanläggning i form av ljud- och ljussignaler har valts bort. En sådan åtgärd innebär både betydande initiala investeringskostnader och löpande kostnader för drift och underhåll. Vidare skulle lösningen inte uppfylla syftet med den planerade viltstängslingen, då tekniska skyddsanläggningar inte förhindrar att vilt når spårområdet.

### **3.2 Konsultationsordningen**

Trafikverket har erbjudit Sametinget, Svenska Samernas Riksförbund (SSR) och Kalix sameby konsultation enligt lag (2022:66) om konsultation i frågor som rör det samiska folket (konsultationsordningen). Samtliga har avböjt konsultation.



Trafikverket, Box 810 781 28 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1, Borlänge

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

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