

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Projekt Malmtransporter Kaunisvaara–Svappavaara

E45, Vittangi-Svappavaara viltstängsel faunabroar

Kiruna kommun, Norrbottens län

Objektnr: 153080

Datum: 2024-09-23

Vägplan



5.0

Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25, Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

TMALL 0096

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Elin Nilsson

Dokumentdatum: 2024-09-23

Ärendenummer: TRV 2021/70377

Objektsnummer: 153080

Kontaktperson: Peder Bergman, Trafikverket

Konsult: Sweco

Innehåll

1. Sammanfattning	3
2. Samrådsrets	4
3. Samråd	5
3.1. Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan under 2014....	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	6
3.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	6
3.2. Samråd inför utformning av planförslaget under 2014	8
3.3. Samråd vid utformning av planförslaget under 2021	10
3.3.1. Samråd med berörd länsstyrelse	10
3.3.2. Samråd med berörd kommun	10
3.3.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda ...	11
3.3.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	12
3.4. Samråd vid utformning av planförslaget under 2023/2024	19

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.

1. Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse omfattar vägplan för E45 mellan Vittangi och Svappavaara, Kiruna 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, bygga ett antal viltuthopp och tre faunabroar över E45.

I MaKS projektet utförs upprustning av det befintliga vägnätet som inte är dimensionerat för det uppkomna transportbehovet. Projektet har delats upp i cirka 20 delsträckor vilka har kommit olika långt i processen. Flera delsträckor är färdigställda, en del entreprenader har påbörjats och för övriga delar pågår arbetet med att ta fram vägplaner och bygghandlingar. Detta beror på den gruvverksamhet som etablerades i området redan under 2012 men som försattes i konkurs under 2014 varför Trafikverket avbröt de planerade åtgärderna.

Ett samrådsunderlag togs fram under våren 2014, daterat 2014-04-03, och samråd har skett under perioden 2014-04-08 – 2014-04-25. Annonsering har skett 2014-04-08 i Norrbottens kuriren och NSD. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida och Trafikverkets kontor i Luleå samt hos Kiruna kommun.

Länsstyrelsen i Norrbottens län beslutade 2014-06-13 att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Ett samrådsmöte anordnades 2014-09-25 i Folkets hus i Vittangi. Annonsering har skett 2014-09-11 i Norrbottens kuriren och NSD. Presentationsmaterialet fanns tillgängligt på Trafikverkets webbplats efter samrådsmötet.

Projektet återupptogs 2021 och vid omtaget var förutsättningarna tills viss del förändrade. Med anledning av detta har nya samråd genomförts vilka presenteras i denna samrådsredogörelse.

I samråd med länsstyrelsen har Trafikverket i sitt fortsatta arbete med vägplanen utgått från att beslutet om att projektet inte medför någon betydande miljöpåverkan från 2014 gäller. Länsstyrelsen har inte haft någon invändning mot detta.

Under 2021 har projektet genomfört samråd digitalt (på grund av rådande pandemi) och samrådstiden har pågått mellan 2021-06-12 – 2021-07-07. Annonsering har skett 2021-06-12 i Norrbottens kuriren. Samrådshandlingen och presentationsmaterial har funnits tillgängligt på projektets webbplats www.trafikverket.se/maks samt på Trafikverkets kontor i Luleå under samrådstiden. Ägare till fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk har erbjudits samrådsmöte på orten som genomfördes fysiskt 2021-07-01 vid Suptallen rastplats.

Särskilda samrådsmöten med berörd sameby och ledningsägare har också genomförts vilka har sammanfattats i denna samrådsredogörelse.

Trafikverket har under 2023/2024 sett över föreslagna åtgärder och inarbetat justeringar i vägplanen. Kompletterande samråd har genomförts med berörda fastighetsägare, ledningsägare och Gabna sameby.

Alla inkomna synpunkter, protokoll etc. rörande vägplanen finns diarieförda hos Trafikverket på ärendenummer TRV 2021/70377.

2. Samrådsrets

Samrådsretsen har i skede samrådsunderlag definierats utifrån en bedömning av vilka som kan antas bli särskilt berörda av projektet baserat på projektets åtgärder och geografiska avgränsning. Förutom enskilda som bedöms vara särskilt berörda har länsstyrelsen i Norrbottens län, Kiruna kommun, Länstrafiken i Norrbotten, Leavas sameby, Gabna sameby, Vattenfall AB, Sametinget, Northlands Resources AB, Clifton, Vittangi sameby, Naturskyddsföreningen, Naturvårdsverket, Swerock, Räddningstjänsten i Vittangi, Räddningstjänsten i Svappavaara, Kiruna jaktvårdskrets, Havs – och vattenmyndigheten, Skogsstyrelsen, Sveaskog (viltförvaltning), Fastighetsverket, Vittangi snöskoterförening, Vinterstadens skoter- och fritidsförening, Vittangi fiskevårdsförening, Vittangi hembygdsförening samt Svappavaara hembygdsförening ingått i samrådsretsen.

Samrådsretsen har i skede samrådshandling också definierats utifrån en bedömning av vilka som kan antas bli särskilt berörda av projektet och med hänsyn till ändrade förutsättningar. Förutom enskilda som bedöms vara särskilt berörda har länsstyrelsen i Norrbottens län, Kiruna kommun, Länstrafiken i Norrbotten, Leavas sameby, Gabna sameby, Vattenfall AB, Sametinget, Kaunis Iron, Vittangi sameby, Naturskyddsföreningen, Naturvårdsverket, Swerock, Räddningstjänsten i Vittangi, Räddningstjänsten i Svappavaara, Kiruna jaktvårdskrets, Havs – och vattenmyndigheten, Skogsstyrelsen, Sveaskog (viltförvaltning), Statens fastighetsverk, Vittangi snöskoterförening, Vinterstadens skoter- och fritidsförening, Vittangi fiskevårdsförening, Vittangi hembygdsförening samt Svappavaara hembygdsförening ingått i samrådsretsen.

Samrådsretsen har vid de inarbetade ändringarna under 2023/2024 avgränsats till berörda fastighetsägare, ledningsägare och Gabna sameby.

3. Samråd

3.1. Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan under 2014

Ett samrådsunderlag har tagits fram, daterat 2014-04-03, och samråd har skett under perioden 2014-04-08 – 2014-04-25. Annonsering har skett 2014-04-08 i Norrbottens kuriren och NSD. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida och Trafikverkets kontor i Luleå samt Kiruna kommun.

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Brevutskick om inbjudan till samråd gällande samrådsunderlaget har gjorts till länsstyrelsen i Norrbottens län inför samrådsperioden. Inkomna synpunkter tillsammans med Trafikverkets svar presenteras nedan.

Länsstyrelsen påpekar att i det fortsatta arbetet bör nedan belysas:

- Strandskyddet hanteras inom ramen för vägplanen. Det är därför viktigt att viltstängslet utformas så att det rörliga friluftslivet framkomlighet vid vattendrag säkerställs, särskilt vid fiskförande vattendrag.
- I anslutning till vattendrag bör viltstängslet anpassas till utter, så de kan ledas vidare utan att korsna vägen.
- Utformning av faunabron skall följa VGU 9.6.2.4.1 där bredden är minimum 10 meter. Enligt Trafikverkets rapport 2011:159 ska en faunabro vara minst 30 meter bred. Det bör därför säkerställas att faunabron är tillräckligt bred för att fylla sin funktion.
- Det är viktigt att i det fortsatta arbetet utreda öppningar i stängslet som mildrar barriäreffekter. Öppningar ökar risken för påkörningar av vilt och behovet av öppningar kan eventuellt utebli i och med anläggandet av faunabron.

Trafikverkets svar

Trafikverket avser att följa VGU där faunabroar ska vara lokalt anpassade, ansluta till den omgivande naturen och utformas efter målarternas specifika krav. En faunabro ska enligt Trafikverkets publikation 2012:179, Krav för vägar och gators utformning, vara >10 m bred: Lämplig bredd för faunabron på aktuell sträcka, utreds vidare utifrån nytta och kostnad under projekteringsskedet.

Den viltinventering som gjordes vintern 2014 visade att de var mycket sparsamt och spridd förekomst av utter längs sträckan. Inga utteråtgärder är motiverade i projektet. I övrigt kommer stängslet att undertätas för att kalvar inte ska kunna krypa under.

Trafikverket noterar länsstyrelsens synpunkter rörande strandskydd, vattendrag, utteranpassning och öppningar vilka kommer att beaktas och utredas i det fortsatta arbetet.

3.1.2. Samråd med berörd kommun

Brevutskick om inbjudan till samråd gällande samrådsunderlaget har gjorts till Kiruna kommun inför samrådsperioden. Inkomna synpunkter tillsammans med Trafikverkets svar presenteras nedan.

Kiruna kommun anser att det är av största vikt att åtgärder för att minimera viltolyckor genomförs på E45 där malmtransporterna, på grund av pågående gruvbrytning i Kaunisvaara, redan påverkar trafikmiljön kraftigt.

Kiruna kommun är positiv till Trafikverkets föreslagna vägplan för viltstängsel och faunabro på berörd sträcka. Kiruna kommun påpekar att Trafikverket måste beakta eventuella rekreatiomsområden och skoterleder som kan finnas efter sträckan så att framkomligheten påverkas så lite som möjligt.

Trafikverkets svar

Trafikverket kommer att beakta eventuella rekreatiomsområden under projekteringskedet och det ska eftersträvas att framkomligheten inte påverkas negativt.

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 tillsammans med Trafikverkets svar presenteras nedan.

Enskilda sakägare påpekar att Trafikverket måste beakta skogsbrukens krav vid projektering, samt att Trafikverket bör ange i vilken omfattning fordons- och gårdsgrindar ska anläggas. Vidare tar en enskild sakägare upp installation av öppningsbara grindar i viltstängslet mot fastigheter.

Trafikverkets svar

Trafikverket meddelar att omfattningen för fordons- och gånggrindar utreds i projekteringskedet. Trafikverket eftersträvar att inte försvåra för skogsbruket samt att alla markägare måste få tillgång till sin mark.

3.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Brevutskick om inbjudan till samråd gällande samrådsunderlaget har gjorts till övriga intressenter som berörs inför samrådsperioden. Inkomna synpunkter tillsammans med Trafikverkets svar presenteras nedan.

Utöver brevutskick har särskilt samrådsmöte med berörd sameby hållits vilket anges nedan.

Gabna sameby, möte 2014-03-03

Den 3 mars 2014 hölls ett möte på Vittangi hembygdsgård mellan Trafikverket och Gabna sameby angående projekt viltstängsel och faunabro E45. I samband med mötet gjordes en gemensam syn i fält för att titta på alternativa placeringar av faunabron.

Mötet inleddes med att Trafikverket kort informerade om tidplaner i MaKS-projektet för att sedan gå in på information om det aktuella delprojektet. Trafikverket har gjort bedömningen att en kombination av viltstängsel och faunabro är nödvändigt för att minska antalet vilt- och renpåkörningar längs den aktuella sträckan. Under projektets gång för Gabna och Trafikverket en kontinuerlig dialog gällande grindar i renstängslet.

Mötet den 3 mars resulterade i följande synpunkter från samebyn:

- En lämplig sträckning för stängslet är från Ollasvägskälet i Vittangi till infarten från E45 till Svappavaara by. Gabna framförde önskemål om att stängslet går 100 meter in på byvägen och 20 meter in på andra sidan E45.
- Gabna sameby framförde önskemål om att stängslet undertätas vid bäckar och diken för att undvika håll som renen kan krypa igenom.
- Gabna framförde önskemål om att radien på faunabron bör vara så liten som möjligt eftersom renarna gärna vill ha sikt över faunabron till andra sidan. Därför är det bra att det finns terrängstöd då detta medför att radien blir mindre. Samebyn önskar täta

plank över faunabron, så att renarna inte ser bilarna. Viktigast avseende botten på faunabron är att den inte är halkig eller blank. Fyllning kan vara makadam eller jord. 10-15 cm skogsjord kan räcka. Skogen får gärna vara kvar till viss del på sidorna. Det är viktigt att stängslet ansluter bra mot faunabron.

- Samebyn önskar att Trafikverket ser över möjligheten till mindre faunabroar, med enklare konstruktion. Det är bättre för samebyn med fler mindre passager än få större.
- En ordentlig utvärdering önskas, för att se att faunabron verkligen fungerar.
- Efter syn i fält hade samebyn önskemål om att faunabrons placeras enligt förslag vid sektion 135/000 till 135/500.

Trafikverket föreslog att de tillhandahåller Gabna sameby 2 km stängsel (1,80 m) och ca 500 stolpar¹ för att upprätta uppsamlingshagar. Uppsamlingshagarna upprättas och driftas av Gabna. Faunabrons bredd, diskuterades och Trafikverket och Gabna kom fram till att 10 meter är lämpligt. Trafikverket tar med sig frågan angående en utvärdering av faunabron.

Gabna sameby, yttrande 2014-04-11

Gabna samebys arbetsgrupp finner det nödvändigt att tre ekodukter bör anläggas över E45, Svappavaara – Vittangi. Utöver de tre behövs övergångar (ej ekodukter) med uppsamlingshagar.

Trafikverkets svar

Trafikverket håller kontinuerliga arbetsmöten med Gabna sameby och ett samarbetsavtal har tecknats mellan Trafikverket och samebyn. Trafikverket noterar Gabna samebys yttrande.

Vid arbetsmöte 2014-03-03 med Gabna sameby beslutade Trafikverket att inte tillgodose samebyns önskemål om tre faunabroar av enklare konstruktion eftersom dessa inte är godkända.

Sametinget

Sametinget ser positivt på anläggandet av viltstängsel med tillhörande faunabro på aktuell sträcka. Sametinget anser att faunabron bör utformas så att den kan nyttjas vid både flyttning av samlad renjord och fritt strövande renar.

Sametinget anser att det är viktigt att utvärdera viltstängslet med tillhörande faunabro några år efter färdigställande, både med Gabna sameby men också grannsamebyar för att ta reda på om de påverkats på något sätt.

Trafikverkets svar

Trafikverket avser att fortsatt samverka med Gabna sameby och hänvisar till det samarbetsavtal som tecknats mellan Trafikverket och samebyn.

Trafikverket delar Sametingets åsikt om en utvärdering av viltstängsel med tillhörande faunabro, några år efter färdigställande och att kontinuerliga samråd hålls med berörda samebyar i den omfattning som krävs för att förebygga störningar på renskötseln.

Skogsstyrelsen

¹ Denna överenskommelse strider mot dagens tolkning av gällande lagstiftning. Stängsel och stolpar kan emellertid inte tillhandahållas, 2021-11-24.

Skogsstyrelsen har inga synpunkter på anläggning av viltstängsel. Skogsstyrelsen ser positivt på passager (faunabroar) för ren och älg, då älgbetetrycket på tallungskog är högt i det aktuella området. Viltpassager kan därför göra att älgarna sprider ut sig mer och det skulle underlätta betetrycket något i specifika ungsskogar som är mycket hårt ansatt av älgbete.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar Skogsstyrelsens synpunkter.

Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten avstår från att yttra sig i ärendet.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket avstår från att yttra sig i ärendet.

3.2. Samråd inför utformning av planförslaget under 2014

Ett samrådsmöte anordnades 2014-09-25 i Folkets hus i Vittangi. Inför mötet skickades kallelser ut till berörda fastighetsägare, indirekt berörda samt övriga intressenter. Annonsering har skett 2014-09-11 i Norrbottens kuriren och NSD. Presentationsmaterialet fanns tillgängligt på Trafikverkets webbplats efter samrådsmötet.

På mötet förklarades hur planeringsprocessen ser ut hos Trafikverket och vad som ingår i en vägplan. Markåtkomst och ersättningsfrågor presenterades kortfattat.

Trafikverket redovisade bakgrunden till projektet, befintliga förhållanden för vägsträckan samt miljöbeskrivningen. Resultatet från genomförd viltinventering redogjordes för kortfattat. Därefter visades förslag på utformning av viltstängslet och faunabron.

Synpunkter vid samrådsmötet

Deltagare på mötet ställde frågor kring viltstängslets utformning och placering av faunabron. Även frågor kring öppningar för viltövergångsställen i stängslet togs upp.

Trafikverket berättade att viltstängslet kommer att utformas så att det är 2,2 m högt och har maskor som är mindre närmast marken för att förhindra att mindre djur kan krypa genom maskorna. Faunabrons placering har först och främst styrts av terrängstöd längs vägen för att få en faunabro som kan utformas som en plan passage för viltet. Placeringen har även skett i samråd med berörd sameby. Anledningen till att viltstängslet utformas utan viltövergångsställen är att erfarenheten visar att viltolyckor koncentreras till dessa platser.

Frågor hur älgströvning påverkas av den barriär som viltstängslet utgör behandlades samt frågor kring den höga koncentrationen av älg i området.

Trafikverket berättade att erfarenheter från andra stängselåtgärder visar att viltet följer stängslet till slutet och passerar där över vägen. Därför är det viktigt med god belysning i korsningen E45/E10. Den höga koncentrationen av älgar i området gör att olycksstatistiken ligger högre på denna vägsträcka än genomsnittet i landet i jämförelse med trafikmängden. Vidare berättade man att viltstängsel gör att olyckstypen mildras, dvs. olyckan blir mindre allvarlig. Ett stängsel ger upp till 80% säkrare väg i jämförelse med siktröjning som ger 10% säkrare väg.

Efter mötet diskuterades förslaget med hjälp av ortofoton och markägare fick tillfälle att se hur anslutningar av infarter har utformats.

Skriftligt inkomna synpunkter efter samråd

Väster om vägskalet till Parakka finns en infart till en avfallsanläggning. Vägen är livligt trafikerad de dagar anläggningen är öppen. Kommunen sköter om nuvarande bom som hindrar olovlig dumpning av avfall. Delägarna önskar att funktionen bibehålls efter stängsling.

Trafikverkets svar

Trafikverket kommer att dra in viltstängslet på den anslutande vägen och en grind sätts upp. Befintlig bom kan användas som den gör idag, dvs den låses upp när tippet är öppet.

Svappavaara bysamfällighet upplyser om att det finns en samfälld väg som passerar E45 cirka 500 m öster om korsningen E45/Sofia Lindmarks väg. Bysamfälligheten vill inte att den samfällda vägen blockeras av viltstängsel och önskar en passerbredd på minst 6 meter och att en grind sätts upp. Passagen ska kunna nyttjas av Bysamfälligheten på båda sidor om E45.

Trafikverkets svar

Trafikverket kommer att sätta upp grindar på vardera sida om E45 så att bysamfälligheten ska kunna nyttja vägen. Standardutformningen på grindarna är 5,5 m breda.

Fastighetsägarna där faunabron kommer att placeras kräver att de kompenseras med en bättre ersättning än dagens virkespris för den skog som tas ner i samband med byggandet av faunabron och tillfällig förbifart. De vill även ha ersättning för den mark som tas i anspråk för den tillfälliga förbifarten.

De påpekar även att avverkningen kommer att få till följd att de får svårt att återplantera skog på dessa ytor eftersom passagen över vägen medför nedtrampning i området av vilt. En återplantering skulle även sannolikt drabbas av betesskador från älg.

De är även oroliga för ökad skotertrafik på skogsskiftet om skotrarna nyttjar faunabron som passage över E45 då övrig sträckning av E45 är stängslad.

De kräver att Skogsstyrelsen upprättar provytor på båda sidor om E45 för att se hur skogen påverkas.

De vill att skog återplanteras på den nya vägsträckningen av den tillfälliga förbifarten när marken återlämnas. Befintlig vägsträckning där den tillfälliga förbifarten förläggs förutsätts lämnas tillbaka i farbart skick.

Trafikverkets svar

Inventering och ersättning för det virkesförråd som berörs och de markytor som påverkas/tas i anspråk tas fram av Trafikverkets upphandlade värderingskonsulter. De har i sin instruktion att vid val av prislista, för fastläggande av virkesersättning, välja prislista som är till den berörda fastighetsägarens fördel. Beträffande värdering av den mark som tas i anspråk så utges en särskild ersättning för denna, s k intrångsersättning, utöver virkesersättningen. Vidare ingår även en schablonmässig ersättning i virkesersättning för eventuell avverkning av skog i förtid och ökad risk för storm och torkskador.

Möjlig påverkan/risk för framtida påverkan på ungskog inom området till följd av viltbetning mm kan inte ersättas vid anläggandet av faunabron. I stället kommer Trafikverket att överväga att med hjälp från Skogsstyrelsen lägga ut provytor på båda sidor om bron för att över tiden kunna följa upp den eventuella påverkan som kan uppkomma i framtiden. Uppkommer i framtiden betesskador får fastighetsägaren framföra ersättningskrav till berörd part om det blir aktuellt.

Uppsättande av eventuella hinder för skoterkörning är inte lämpligt då de riskerar försämra möjligheterna för vilt- och renpassage.

Beträffande den tillfälliga förbifarten så ska marken återställas till skogsmark efter det att bron blivit färdigställd och trafiken åter går på ordinarie E45. Återställning sker i samråd med berörd fastighetsägare.

3.3. Samråd vid utformning av planförslaget under 2021

Med anledning av att arbetet med vägplanen har återupptagits under 2021 och förutsättningar till viss del har förändrats har nya samråd genomförts, vilka presenteras nedan.

3.3.1. Samråd med berörd länsstyrelse

I samråd med länsstyrelsen har Trafikverket i sitt fortsatta arbete med vägplanen utgått från att beslutet om att projektet inte medför någon betydande miljöpåverkan från 2014 gäller. Länsstyrelsen har inte haft någon invändning mot detta.

Digitalt samråd har ägt rum mellan 2021-06-12 och 2021-07-07 (se kap 3.3.3). Inga synpunkter har inkommit från länsstyrelsen i Norrbottens län.

3.3.2. Samråd med berörd kommun

Kiruna kommun har inkommit med följande skriftliga synpunkter efter Trafikverkets digitala samråd som ägt rum mellan 2021-06-12 och 2021-07-07 (se kap 3.3.3):

Kiruna kommun ställer sig mycket positiva till planerna på viltstängsel och faunabroar längs E45 mellan Svappavaara och Vittangi och bedömer att trafiksäkerheten för såväl ren, vilt och människor förbättras.

Placering och utformning av faunabroarna bedöms vara viktiga för att uppnå syftet med projektet, och här bör samebyn och boende i området få stort inflytande. Samebyarna vet hur rennäringen bedrivs i området och kan därför ge god vägledning. Många boende i Vittangi pendlar längs sträckan och brukar ha en god uppfattning om var viltet vanligtvis passerar E45.

Kommunen noterar att anslutande vägar ska förses med grindar, alternativt att viltstängslet dras in 100 meter, vilket framstår som en god lösning. Med hänsyn till det rörliga friluftslivet bör passager (grindar, stegar eller motsvarande) även upprättas på fler platser, förslagsvis intill befintliga P-fickor längs med vägsträckan. Under bär-, fiske- och jaktsäsongen brukar folk vistas i områdena, och passagera är viktiga för att tillgängliggöra markerna. Vid avsaknad av passager finns risk för att stängslen skadas (oavsiktligt eller avsiktligt) och det kan göra att fler börjar parkera vid infarterna där det finns grindar, och därmed kan trafikproblem uppstå.

Kiruna kommun håller för närvarande på att detaljplanera för en ny gruva vid Nunasvaara. Avsikten är att ändra korsningen som ansluter från Nunasvaaravägen mot E45 från gruvområdet för att trygga trafiksituationen. Detta genom en breddning av vägen och en avkörningsfil för fordon som kommer från väster på E45. Vid påfart från Nunasvaaravägen till E45 föreslås ett accelerationsfält. Lösningen måste diskuteras vidare med Trafikverket. Kommunen noterar att den östliga faunapassagen planeras intill vägen där de nya gruvtransporterna från Nunasvaara kommer gå (E45, mellan Nunasvaaravägen och Svappavaara), och vill därför påpeka att gruvverksamheten eventuellt kan påverka flyttstråk för ren och vilt. Det är alltså viktigt att placeringen bedöms utifrån denna framtida förutsättning.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för den inkomna synpunkten.

Trafikverket ämnar utreda placering och passager för friluftslivet vidare i upprättandet av handlingar med skede granskningshandling. Trafikverket har som målsättning att inte nämnvärt försämra tillgången till markerna för friluftssändamål.

Utformning av viltstängsel i anslutning till Nunasvaaravägen kommer att ses över. Vid större anslutande vägar där grind inte anses vara lämpligt dras viltstängslet in cirka 100 meter längs den anslutande vägen för att förhindra att ren och vilt kommer in på E45.

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

Trafikverkets inbjudan till samråd i skede samrådshandling har skett via brevtuskick till enskilda som kan bli särskilt berörda av projektet. I brevet informerade Trafikverket att de med anledning av rådande omständigheter med Covid-19 har beslutat att inte anordna fysiska samrådsmöten på orten. Enligt lag är Trafikverket skyldig att erbjuda ett fysiskt samrådsmöte på orten till ägare av fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk för vägen, vilket också framgår av brevet. Genom erbjudandet uppfylls denna skyldighet och de berörda hade möjlighet att delta på det fysiska mötet 2021-07-01 vid Suptallen rastplats.

Ytterligare brevtuskick har gjorts till Kiruna kommun, länsstyrelsen i Norrbottens län samt övriga berörda myndigheter och organisationer. För att nå allmänheten har annonsering skett 2021-06-12 i Norrbottens kuriren.

Projektet har genomfört samrådet digitalt och samrådstiden har pågått mellan 2021-06-12 och 2021-07-07. Samrådshandlingen och presentationsmaterial har funnits tillgängligt på projektets webbplats www.trafikverket.se/maks samt på Trafikverkets kontor i Luleå under samrådstiden.

Skriftligt inkomna synpunkter samt Trafikverkets svar på dessa presenteras nedan. Vissa av de inkomna synpunkterna är likvärdiga och har därför sammanfattats där det har varit möjligt.

Placering och utformning av grindar

Fastighetsägare längs sträckan har framfört synpunkter och önskemål gällande placering och utformning av grindar. Bland annat för att säkerställa att skogsbruk fortsatt kan bedrivas på en viss fastighet samt att grind blir öppningsbar på sådant sätt att tillgång till fastighet vintertid inte omöjliggörs i och med de stora plogvallar som kan förekomma längs sträckan (ex. genom att infart i fråga klassas som väg som ska hållas fri från plogvall). Detta då den föreslagna grindplaceringen är den enda infarten till fastigheten.

Då infart till en annan fastighet trafikerar av större fordon önskas grindarna placeras en bit in på infartsvägen för att undvika att halva ekipaget står ute på E45 vid öppning/stängning av grindar.

Önskemål om dubbelgrindar framförs på ett antal ställen.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för de inkomna synpunkterna.

Trafikverket ämnar utreda grindarnas utformning och placering vidare i upprättandet av handlingar med skede granskningshandling. Trafikverket eftersträvar att inte försvåra för skogsbruket samt att alla markägare ska få tillgång till sin mark.

Trafikverket ansvarar för snöröjningen av det statliga vägnätet. I Trafikverkets ansvarsområde ingår ej att ansvara för att ta bort den plogsnö som samlas vid infarter till enskilda fastigheter eller enskilda vägar. Detta är den enskilda fastighetsägarens eller enskilda väghållarens ansvar.

Tillfällig omledningsväg och avverkning

Synpunkter har inkommit gällande den tillfälliga omledningsvägen intill faunabron vid km 135/040. En fastighetsägare önskar att vägen som rustas upp ska få vara kvar även efter omledningen. Om tanken är att den tillfälliga omledningsvägen ska öppnas upp för allmän trafik önskar synpunktslämnaren få vara delaktig i diskussionen om detta samt att bli skäligen kompenserad.

Slutligen framförs även önskemål om att vägbom ska få vara kvar på ursprunglig plats på en fastighet samt att så få träd som möjligt på fastigheten fälls.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för de inkomna synpunkterna.

Beträffande den tillfälliga omledningsvägen ska marken återställas efter det att faunabron färdigställts och trafiken åter går på E45. Detta sker i överenskommelse med fastighetsägaren på plats. Den tillfälliga omledningsvägen ska inte ingå i det allmänna underhållet efter tillbakalämmandet. Väg med vägbom kommer ej beröras, då Trafikverket ämnar nyttja väg söder om E45 som tillfällig omledningsväg.

Trafikverket har alltid som målsättning att avverka så få träd som möjligt inom berörda fastigheter. Trafikverket kan komma att behöva avverka träd för att säkerställa möjligheten att bygga anläggningen samt säkerställa trafiksäkerheten intill denna.

Ersättningsfrågor ingår inte i fastställelseprövningen. När väghållaren har fått vägrätt, är fastighetens ägare berättigad att av väghållaren få intrångsersättning och ersättning för annan skada till följd av vägens byggande eller användande. Samma rätt till ersättning har en innehavare av nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastigheten, om rätten inte har upplåtits efter det att marken togs i anspråk.

3.3.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Digitalt samråd har genomförts, se kap 3.3.3. Skriftligt inkomna synpunkter samt Trafikverkets svar på dessa presenteras nedan. Utöver digitalt samråd har särskilda samrådsmöten hållits vilka anges nedan.

Gabna sameby, möte 2021-01-26

Vid möte 2021-01-26 presenterar Trafikverket förslaget som tagits fram för projektet med föreslagna lägen för faunabroar, viltpassager i plan samt viltuthopp. Föreslagna lägen för faunabroar och viltpassager i plan baseras på rennäringens utpekade flyttleder, platser där ett stort antal älgpassager förekommer samt terrängstöd.

Gabna sameby informerar om att samebyn är beroende av att renarnas fria strövning fungerar och anser att fler passager behöver anläggas. Eftersom renskötseln skiljer sig från år till år är det väldigt svårt att veta exakt var renarna kommer att passera.

Gabna sameby anser att ett avstånd på 10 km mellan faunabroarna är långt och känner viss oro för hur viltpassagerna i plan ska fungera. Risken finns att renarna istället för att passera vägen följer vägbanan istället.

Samebyn anser att broläge 2B är ett sämre alternativ än 2A, då 2B endast är cirka 2 km från slutet på viltstängslet (vid tidpunkten för mötet fanns alternativa brolokaliseringar, reds.

Anm.). Gabna sameby är tveksamma till läget för faunabro 1 då renarna normalt passerar E45 några kilometer österut. Samebyn anser att viltstängslet kan avslutas tidigare än förslaget i den västra delen. Detta för att undvika att renarna leds ut på E10.

Samebyn ställer frågan hur stor möjlighet det finns att påverka budget för projektet för att fler faunabroar ska kunna byggas. Trafikverket informerar om att de blivit tilldelade pengar för två broar, vilket var en mer än i det ursprungliga förslaget. Trafikverkets representant ser det som uteslutet att mer pengar ska tilldelas projektet.

Gabna sameby, yttrande 2021-03-30

Gabna sameby har genomgående påvisat och påtalat vikten av att ha flera ekodukter samt hur dessa ska utformas. I det material som skickats är det tydligt att samebyn inte ställer sig positiv till att endast två ekodukter uppförs på denna sträcka. Samebyn har påvisat de konsekvenser som för få ekodukter innebär för renskötseln, exempelvis begränsat nyttjande av betesmark och försvårande av renarnas fria strövning.

Den analys över konsekvenserna för samebyn som vi tagit del av är mycket bristfällig (PM daterat 2012-06-04) och såvitt samebyn förstår ligger denna till grund för bedömningarna. Denna analys är bristfällig i flera delar och påvisar inte de faktiska konsekvenserna för rennäringen i detta område vid genomförande av stängsling av E45 med så få som två ekodukter. Den analys som utgör underlag genomfördes dessutom för nästan tio år sedan. Sedan 2012 finns bättre kunskap kring ekodukter tillgänglig, och dessutom har förutsättningarna inom Gabna samebygränser förändrats avsevärt.

Rensköterna själva, experterna inom detta område, har uttalat sig genomgående att två ekodukter inte kommer att fungera ur ett rennäringssperspektiv. Konsekvenserna kommer vara alltför stora vilket resulterar i skada och avsevärd olägenhet för renskötselns utövande. Samebyn kräver att en ordentlig analys över konsekvenserna för rennäringen i förhållande till detta projekt genomförs utifrån ny kunskap, både avseende konsekvenser och renskötselns förutsättningar.

Gabna sameby, yttrande 2021-09-10

Diskussionerna kring stängsling och renbroar har varit en pågående diskussion under en mycket lång tid. En rad dialogmöten och samråd med samebyn har skett. Tjänstepersoner har ersatts, överenskomna utlovanen har uteblivit och förslag justerats, utvecklats, reviderats och ändrats vid åtskilliga tillfällen.

Sedan de första dialogerna i detta projekt har exploateringarna av samebyns marker fortsatt skett i snabb takt. Nya intrång av mindre och större omfattning har genomförts och nya intrång av betydande omfattning är uppe till förslag. De samlade kumulativa effekterna av befintliga intrång är dessutom betydligt mer omfattande än när de inledande diskussionerna om anläggningen inleddes. I analyser som samebyn nyligen genomfört har omfattningen av ostört renbete inom samebyn minskat markant. Studier i Kanada har pekat på att betesområden måste uppgå till minst 65 % ostörd area för att renarna ska utvecklas på ett naturligt sätt. För Gabna sameby uppgår endast 38 % av marken som ostörd, resterande är påverkat av ett eller flera intrång som orsakar störning.

Renskötseln inom samebyn är således satt under hård press och situationer för att kunna bedriva en ordnad renskötsel på samebyns marker är märkbart sämre än när diskussionen om anläggningen inleddes för första gången.

Utöver detta har de senaste årens klimatförändringar förändrat förutsättningarna för renskötseln. Det oförutsägbara vädret har lett till ett ännu större behov av alternativa

betesmarker och ett ökat behov av att kunna använda markerna flexibelt, både genom naturlig strövning och flytt. Det i sin tur har tillsammans med de ökade exploateringarna och intrången påverkat hur markerna i och i kring det aktuella området används idag jämfört med bara för fem år sedan. Inom samebyn har dessutom ett generationsskifte skett som medfört en delvis annorlunda syn på hur samebyns marker måste nyttjas och säkras hållbart och långsiktigt.

Sammanfattningsvis anser samebyn att det saknas underlag som beskriver renskötselns förutsättningar och behov i samrådsunderlaget samt att det underlag som presenteras är bristfälligt och föråldrat. De underlag som togs fram i de inledande diskussionerna uppfyller inte de krav som finns i dag på motsvarande analyser. De förhållanden som beskrivs råder inte längre.

Samebyns inställning är därmed att Trafikverket varken kan eller bör fortsätta processen innan rennäringens förutsättningar, behov etc. klarlagts i en rennäringanalys. En rennäringanalys är brukligt underlag i den här typen av processer och behövs för att säkerställa att renskötselns och rennäringens perspektiv belyses på ett korrekt sätt i den fortsatta processen för anläggningen.

Samebyn begär därmed att Trafikverket låter ta fram en rennäringanalys innan processen kring den aktuella anläggningen, inklusive fortsatt samrådsförfarande, tas vidare. Även en uppdatering i fråga om forskning och beprövad erfarenhet rörande renskötseln som är relevant i sammanhanget måste ske.

Avslutningsvis konstaterar samebyn att det finns vissa synpunkter av övergripande och detaljerad karaktär som behöver ses över. Samebyn konstaterar också att det i samrådshandlingen i övrigt inte synes finnas vare sig förankring i forskning eller beprövad erfarenhet att förslaget är hållbart ur renskötselns perspektiv eller ur ett djurskyddsperspektiv. Även det utgör en allvarlig brist i underlaget och måste åtgärdas inför fortsatt handläggning av ärendet.

Gabna sameby, yttrande 2021-09-24

Samebyn vill framföra att det är fortsatt intressant med en dialog kring frågan om viltstängsel och faunabroar längs aktuell sträcka, men att synpunkterna som framförts i yttrandet 2021-09-10 kvarstår. Samebyn inväntar ett svar från Trafikverket gällande den begäran som samebyn framfört i yttrandet. Klargöranden behövs gällande underentreprenörers roller, uppdrag och mandat i rubricerat uppdrag. Fram tills detta är besvarat och klargjort kommer samebyn att avvakta med att delta i möten.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för samebyns inlämnade yttranden och de möten som skett.

Finansiering finns inte för tre faunabroar som samebyn fortsatt har önskat. Däremot kommer två planfria faunabroar, två passager i plan samt ett antal viltuthopp att anläggas längs sträckan som en del av främjandet av hållbar renskötsel och för att minska antalet renpåkörningar.

Trafikverket ämnar fortsatt föra en dialog med samebyn gällande hur marken nyttjas och vilka behov som finns. Trafikverket vill bättre förstå hur samebyn bedriver rennäringen i området i dagsläget jämfört med 2012 när förutsättningsanalysen togs fram. Målsättningen är att nå fram till samsyn gällande faunabroarnas placering och utformning för att förebygga störningar på renskötseln.

Fortsatt samråd ska hållas med samebyn i den omfattning som krävs för att förebygga störningar på renskötelsen under byggtiden.

Trafikverkets kompletterande svar 2024-08-13

Trafikverket har bjudit in till nytt samrådsmöte med Gabna sameby utifrån de yttranden som lämnats in under 2021. Enligt vad som framgår av dessa samrådsmöten, beskrivna ovan, har mycket skett som påverkar renskötelsen sedan det förra underlaget till vägplanen togs fram. Samebyn framförde bland annat åsikt om att en rennäringsanalys behöver tas fram. En rennäringsanalys är framtagen av EnviroPlanning 2023-03-20.

Nya samråd har genomförts med Gabna sameby under 2024, för mer detaljerad information se rubrik 3.4.

Jukkasjärvi Sockens Belysningsförening

Vid Pitkajärvi finns stort behov av grind i anslutning till ledningsgatan. Vid patrullering och underhåll är det mycket extra körningar fram och tillbaka som tar för mycket tid.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för den inkomna synpunkten.

Pitkajärvi ligger inte inom projektområdet. I övrigt har Trafikverket genomfört ett ledningsägarmöte där berörda parter har nått en överenskommelse om stängselplaceringen längs sträckan.

Nunasvaaravägens Samfällighetsförening

Enligt samrådsmaterial planeras en grind vid Nunasvaaravägens anslutning till E45. Detta är direkt olämpligt då Nunasvaaravägen måste betraktas som en större väg;

- *Nunasvaaravägen trafikeras dagligen under barmarksperioden av många stugägare, markägare, sportfiskare, jägare och privatpersoner.*
- *Nunasvaaravägen trafikeras även av markägare som Jukkasjärvi Skogsallmänning, privatpersoner och jägare som har en genare väg till sina marker i riktning mot Jukkasjärvi.*
- *Nunasvaaravägen kommer att användas för transporter till/från den planerade gruvverksamheten vid Nunasvaara.*

Att anlägga en grind i anslutning till Nunasvaaravägen kommer med stor sannolikhet att medföra att grinden kommer vara öppen under stor del av tiden. Frågan i det sammanhanget är vem som kommer vara ansvarig för att grinden hålls stängd efter passage?

Eftersom Nunasvaaravägen måste betraktas som en större väg med stor trafik är den enda praktiskt fungerande lösningen indragning av stängsel längs Nunasvaaravägen med en öppen genomfart. Indragning av stängsel måste beakta eventuell breddning av Nunasvaaravägen p.g.a. den planerade gruvverksamheten i Nunasvaara.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för den inkomna synpunkten.

Utformning av viltstängsel i anslutning till Nunasvaaravägen kommer att ses över. Vid större anslutande vägar där grind inte anses vara lämpligt dras viltstängslet in cirka 100 meter längs den anslutande vägen för att förhindra att ren och vilt kommer in på huvudvägen.

Sametinget

Sametinget är positivt till anläggandet av faunapassager då syftet med en passage är att minska barriäreffekten som vägar utgör, minskar antal renpåkörningar, samt bidrar till en säkrare arbetsmiljö för renskötarna. För att anläggningarna ska bli funktionella är det av stor vikt att det finns en nära dialog med berörda samebyar vad gäller utformning och placering av stängsel och faunabroar. Vad gäller utformning av faunapassager visar forskning och Trafikverkets egna rekommendationer att faunapassager bör ha en minsta bredd på 40 meter.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för den inkomna synpunkten.

Trafikverket avser att fortsätta samråda med Gabna sameby i ärendet för att säkerställa en funktionell utformning och placering av faunabroarna.

Vad gäller bredden på faunabroarna har detta valts till 10 meter. Detta utifrån att broarna inte är att räkna som ekodukter, utan som faunabroar. Tidigare exempel har visat att även mindre faunabroar kan ha en god funktion för friströvande klövdjur. En god placering i landskapet samt frånvaro av mänsklig störning kan vara lika viktiga faktorer för faunabroars funktion som dess bredd.

Trafikverkets kompletterande svar 2024-08-13

Projektet har vid omtaget 2023/2024 korrigerat längd och bredd på faunabroarna för att uppnå ett bättre så kallat "öppenhetsindex". Broarnas längd har minskats och bredden utökats och det medför en bättre relativ öppenhet, vilket bedöms vara mer funktionellt för renar och övrigt vilt. För mer information om omtaget se rubrik 3.4.

Statens fastighetsverk (SFV)

SFV förvaltar ingen mark i anslutning till aktuellt område och har inget att erinra mot planförslaget i sig. SFV ser det som positivt att minska olyckorna med vilt och ren längs sträckan även om det orsakar en barriäreffekt. Faunabroarna minskar denna effekt.

SFV ser det som positivt att faunapassagen utformas som ekodukt som anpassas till landskapet. SFV vill dock tillägga att det utöver de naturliga förhållandena även är viktigt att ta hänsyn till kulturlandskapet. Det kan t.ex. vara fornlämningar eller övriga kulturhistoriska lämningar samt fasta lämningar kopplat till renskötsel och samisk kultur.

SFV noterar att det inte finns några kända forn- eller kulturlämningar inom det aktuella området, men också att inga arkeologiska utredningar gjorts, varför okända forn- och kulturlämningar kan komma att beröras. SFV ser det som viktigt att Trafikverket inför de slutliga placeringarna av ekodukterna att kunskapsunderlaget gällande eventuella kulturmiljöer och lämningar uppdateras.

SFV vill även påpeka att samtliga illustrationskartor är vända upp och ned, d.v.s. med norrpilen nedåt. Detta försvårar läsbarheten och bör rimligen rättas till.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för den inkomna synpunkten.

Vid val av lokalisering för faunabroarna har en mängd aspekter sammanvägts. Exempelvis terrängstöd, rennäringens behov, byggbarhet och identifierade områden med stort antal älgpassager. Även natur- och kulturmiljö är aspekter som hänsyn tas till i samband med val av lokalisering. Trafikverket har tidigare i processen, i samråd med länsstyrelsen, beslutat att ingen arkeologisk utredning bedömts nödvändig. Tillgängliga uppgifter om forn- och

kulturlämningar kommer att ses över i miljöbeskrivningen. Skulle forn- och kulturlämningar påträffas under byggskedet kommer arbetet avbrytas och fyndet anmälas till länsstyrelsen enligt bestämmelser i kulturmiljölagen (1988:950).

Gällande illustrationskartornas utformning grundar sig detta i att vägplanen är en del av det större MaKS-projektet, som börjar i Kaunisvaara och avslutas i Svappavaara. Då vägens längdmätning ska anges i väst-östlig riktning (d.v.s. från höger till vänster) innebar det att nord i detta fall redovisas nedåt i kartorna.

Vattenfall

Vattenfall har en 24 kV luftledning parallellt med E45 mellan Svappavaara och Vittangi.

Ett viltstängsel invid luftledning ska utföras enligt de föreskrifter som anges i aktuell EBR-publikation. Då stängsel och ledningar löper parallellt ska det horisontella avståndet mellan stängsel och kraftledningens närmsta fasledare vara minst två meter. 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. Det allra bästa alternativet är att ledningen byggs om till brottsäkert utförande. En skyddsåtgärd då ledningen och stängslet korsas är sektionering av stängslet med minst en meter homogent plaststängsel.

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

Vid byggnation av faunabroar måste sannolikt befintlig luftledning byggas om. En eventuell flytt/förändring av befintliga elnätsanläggningar utförs av Vattenfall, men bekostas av exploitören, i detta fall Trafikverket.

Vattenfall ser fram emot fortsatt samråd i ärendet.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för den inkomna synpunkten.

Trafikverket har genomfört ett ledningsägarmöte där berörda parter har nått en överenskommelse om stängselplaceringen längs sträckan. Säkerhetsavstånd kommer att följas.

Svappavaara AIF och Vittangi Sportklubb

De två sportklubbarna anordnar skidtävlingen Kopparrajden mellan Svappavaara och Vittangi. Tävlingen har arrangerats årligen de senaste 50 åren (med undantag för de senaste två åren med anledning av Covid-19).

Sträckningen av skidspåren går längs E45, och på vissa sträckor går spåren så pass nära vägen att de kommer påverkas av viltstängslet. Föreningarna önskar samråda om lämpliga lösningar för stängsel och skidspår. Längs vissa sträckor bedöms anpassningar av stängslets utformning vara lämpligast, och längs andra sträckor bedöms det vara lämpligast att ändra skidspårens dragning.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för den inkomna synpunkten.

Placeringen av viltstängsel har valts för att uppnå projektets syfte med minsta intrång och olägenhet samt utan oskälig kostnad. Ett visst avstånd mellan viltstängslen och E45 behöver även upprätthållas. Skidspåren, som stundtals går längs E45, ligger inom Trafikverkets

vägområde som Trafikverket förfogar över genom vägrätt. Denna vägrätt ger Trafikverket rätt att anlägga och upprätthålla anordningar som krävs för vägens bestånd, drift och brukande. Av denna anledning kan Trafikverket tyvärr inte ta hänsyn till viltstängslets placering i förhållande till skidspåren.

Ledningsägarmöte, 2021-09-15

Vid genomfört samordningsmöte 2021-09-15 mellan Trafikverket och berörda ledningsägare framkom önskemål om anpassning av viltstängslets dragning i relation till transformatorstation vid km 127/750. Jukkasjärvi Sockens Belysningsförening informerar att de för närvarande planerar för en ny luftledning mellan Svappavaara och den planerade gruvetableringen vid Nunasvaara. Luftledningen är tänkt att följa E45 och vara i drift under 2023.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för genomfört samordningsmöte.

Efter beslut under samordningsmötet kommer viltstängslet placeras utanför den befintliga luftledningen på sträckan km 148/860 – km 150 /720. Samordning sker gällande den planerade luftledningen och placeringen av viltstängslets på resterande delar av den berörda sträckan.

Fortifikationsverket

Fortifikationsverket har ingen erinran mot förslaget.

Havs- och vattenmyndigheten

Myndigheten avstår från att lämna synpunkter på underlaget. Det innebär inte att myndigheten tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket avstår från att lämna synpunkter på underlaget.

3.4. Samråd vid utformning av planförslaget under 2023/2024

Trafikverket har under 2023/2024 sett över föreslagna åtgärder och inarbetat justeringar i vägplanen. Projektet har fått finansiering för att anlägga tre stycken faunabroar längs sträckan. Kompletterande samråd har genomförts med berörda fastighetsägare, ledningsägare och Gabna sameby, vilka presenteras i kronologisk ordning nedan.

Ett fysiskt möte har genomförts med Gabna sameby på plats i Kiruna och två digitala möten har genomförts med Jukkasjärvi Sockens belysningsförening.

Brev skickades 2024-06-14 till berörda fastighetsägare och Gabna Sameby innehållande information om inarbetade justeringar i vägplanen: viltpassager i plan utgår, en tredje faunabro anläggs, tillkommande grindar, förändring av enskilda utfarter, tillfälliga förbifarter och områden för tillfällig nyttjanderätt samt viltuthopp. Samrådstiden har pågått mellan 2024-06-14 – 2024-08-09.

Gabna sameby, 2024-01-24

I inbjudan till samrådsmötet informeras samebyn om att tidplanen för projektet har flyttats fram vilket ger utrymme för att inhämta underlag om renskötselns behov och förutsättningar. Vidare presenterar Trafikverket syftet med mötet som är att diskutera projektspecifika frågor, placering av faunabroarna samt vilka förutsättningar/behov/brister som förändrats under den tid som gått. Trafikverket uttrycker att det vid mötet skulle det vara fördelaktigt om Samebyn kunde dela med sig av den mest gynnsamma placeringen av en tredje faunabro utifrån rennäringens behov och förutsättningar. Ett kartunderlag med information och förslag om åtgärder, justeringar och alternativa placeringar för en tredje faunabro bifogas inbjudan.

En mejldialog gällande mötesagendans innehåll ägde rum innan samrådsmötet fastslogs.

Mötet inleds med att Trafikverket informerar om status och framsteg i arbetet med renmigrationsplanen. Trafikverkets arbete med renmigrationsplanen är ett arbete som utförs utanför ramen för rubricerad vägplan. Trafikverket förtydligar att arbetet med vägplanen ska pågå parallellt med renmigrationsplanen.

Trafikverket presenterar vägplaneförslaget och de två lägen för faunabroar som är utredda i tidigare skeden. Mötet diskuterar vilka underlag och förutsättningar som legat till grund för valda lokaliseringar. Under mötet förtydligas att projektet har fått finansiering för att anlägga tre stycken faunabroar och Trafikverket önskar därmed få information gällande lämplig placering av en tredje faunabro. Samebyn uttrycker åsikten att det är fel tillvägagångssätt att planera åtgärderna utifrån en budget och menar att Trafikverket istället först borde undersöka renarnas förutsättningar och behov för att sedan basera budgeten på dessa insikter. Samebyn delger, med hjälp av kartor, information hur renskötseln bedrivs i området och betonar att arbetet med renskötseln är komplext, särskilt när det gäller att lokalisera och använda faunabroarna.

Vidare i mötet diskuteras fördelarna med att viltstängsel anläggs men även vikten av broar poängteras av Samebyn utifrån att anläggande av enbart stängsel utgör ett hinder för renarna. Trafikverket förklarar att enligt Trafikverkets riktlinjer bör det finnas passager med cirka 4-6 km mellanrum, vilket innefattar både faunabroar och viltpassager i plan. Samebyn påpekar att passager i plan inte är lämpliga för renar. Trafikverket förklarar att projektet fått kännedom om detta och därmed föreslås viltpassagerna i plan att utgå och istället ersättas med en bro vid lämplig placering. Trafikverket informerar om att förslaget är baserat på

rennäringens analysens resultat. Samebyn ställer fråga gällande budgeten för projekt och Trafikverket bekräftar att projektet har förutsättningar för att anlägga en tredje faunabro.

På översiktskartan, som mötet gemensamt tittar på, redovisas de två brolägena som funnits med i föreslagen utformning (samrådshandlingen, 2021) när två broar var aktuellt för projektet. Trafikverket framför att broplaceringarna har samrått med Samebyn 2014 och 2021. Lägena är valda utifrån bland annat rennäringens utpekade flyttleder och bra terrängstöd. Samebyn instämmer med att dialoger ägt rum men menar på att placering av brolägena inte är definitivt beslutade. Samebyn uttrycker önskemål om att 5–6 stycken broar anläggs som är 50 meter breda för att kunna bedriva renskötsel. Motivering är att det är utmanande att samla renarna på våren och sedan flytta dem från ena sidan till den andra sidan av vägen. Samebyn anser att fler och bredare broar skulle underlätta denna process. Samebyn poängterar att antalet planerade faunabroar är otillräckligt

Trafikverket förklarar under mötet att broarnas bredd varit planerade till cirka 10 meter men att smala broar inte brukar vara lika effektiva, därför är avsikten att bygga broar som är cirka 15 meter breda. I projektet korrigeras därmed längd och bredd på faunabroarna för att uppnå ett bättre så kallat ”öppenhetsindex”.

Vidare diskuterar mötet behov av andra åtgärder som exempelvis evakueringsgrindar och hantering av störning under byggtiden.

Avslutningsvis i mötet återkommer diskussionen kring hantering av rubricerat projekt i förhållande till arbetet med renmigrationsplanen som Trafikverket påbörjat utanför ramen för detta projekt. Trafikverket poängterar att aktuellt samrådsmöte fokuserar på rubricerat projekt och i detta forum önskas information från Samebyn gällande placeringen av broarna. Samebyn påpekar att även om Samebyn ger förslag, finns ändå en fastställd budget, vilket innebär att Trafikverket inte kommer att göra ändringar. Trafikverket tydliggör att projektet strävar efter att hitta så bra lösningar som möjligt för alla parter men att resurserna är begränsade och därför är det nödvändigt att få information och argument från Samebyn. Trafikverket understryker även värdet av att Samebyn inkommer med information och önskemål gällande övriga åtgärder/detaljer som exempelvis stängselstart- och avslut, evakueringsgrindar, öppningar och viltuthopp.

Tillsammans beslutades att samebyn siktar på att inkomma med motiv och underlag gällande broplaceringar och övriga synpunkter till den 15 mars.

Gabna Sameby, yttrande 2024-02-19

Samebyn vill fylla i den diskussion som fördes om renbroar (ekodukter) vid mötet (2024-01-24) och som ett krav om det ens ska kunna vara aktuellt med mitträcke och stängsel på rubricerad sträcka. Från Trafikverkets sida framfördes att samebyn kunde rita in så många faunabroar som det önskas på sträckan bara de motiveras väl.

Samebyns från sin sida framförde att arbetet med att utarbeta en renmigrationsplan för hela samebyns markområde är i uppstart och att det arbetet är en förutsättning för fortsatt arbete. För att utveckla den frågan så vill samebyn framföra att arbetet med renmigrationsplanen är ett planarbete som är sanktionerat på högsta nivå i myndigheten. Arbetet påbörjas i mitten av mars. Renmigrationsplan ska ge er myndighet och samebyn ett samlat dokument över vägar och grön infrastruktur nödvändig för renskötselns bedrivande samt åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa renskötselns bedrivande utifrån det underlaget. Ett liknande arbete är genomfört när det gäller Malmbanan och vid åtgärder längs banan är det ett underlag för åtgärder längs järnvägen.

Med det sagt är samebyns uppfattning, efter att återigen ha diskuterat saken i styrelsen, att det är direkt olämpligt att börja planering av åtgärder utan att renmigrationsplanen är

utarbetad. Det finns en uppenbar risk att planering av åtgärder för en vägsträcka då görs som sedan inte kommer att hänga ihop med helheten i planen. Det i sin tur riskerar och innebär att Trafikverket, inom ramen för det projekt ni nu jobbar med, påbörjar planering och genomförande av åtgärder som det sedan visar sig inte omfattas av, eller bedöms direkt olämpliga, utifrån renmigrationsplanen. En parallell process av renmigrationsplanen och de rubricerade åtgärderna är utifrån dessa skäl direkt olämpliga. Först bör vi gemensamt alltså se till att renmigrationsplanen kommer på plats, den utgör sedan grunden för fortsatt arbete.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för de synpunkter som har inkommit.

Trafikverket har för avsikt att gå vidare med vägplanen för viltstängsel och faunabroar längs väg E45 mellan Vittangi och Svappavaara. Planen kommer att skickas ut på allmänhetens granskning under hösten samt inskick för fastställelseprövning under början av 2025.

Trafikverket har gjort en utredning i syfte att identifiera en lämplig lokalisering av ett tredje broläge. Utredningen ligger till grund för lokaliseringen och utformningen av Faunabro öst som föreslås i vägplanen.

Ledningsägarmöte, 2024-05-23

Vid genomfört samrådsmöte 2024-05-23 mellan Trafikverket och Jukkasjärvi Sockens Belysningsförening diskuterades placering av den tredje faunabron med tillhörande tillfällig förbifart, placering av viltstängsel och viltuthopp i syfte att undvika konflikter mellan ledningar och vägplanens åtgärder. Mötet kommer fram till att bästa lösningen är att ledningsägaren markförlägger ledningarna vid läget för den nya faunabron. På mötet sätts en plan för arbetsgången exempelvis hur delgivning av underlag och kostnadsfördelning ska skötas mellan parterna.

Vid mötet genomfördes även en översyn av åtgärderna längs hela sträckan. Mindre justeringar gällande viltstängslets placering i syfte att uppfylla säkerhetsavstånd mellan viltstängsel och ledningar inarbetas i vägplanen.

Ledningsägarmöte, 2024-08-23

Vid genomfört samrådsmöte 2024-05-23 mellan Trafikverket och Jukkasjärvi Sockens Belysningsförening diskuterades alternativa lösningar för åtgärd och hantering av ledningarna vid läget för den nya faunabron. Inget beslut togs vid sittande möte utan vidare dialog ska föras i frågan innan projektet beslutar om åtgärd. Samtliga föreslagna åtgärder ryms inom vägplanens föreslagna utbredning/markanspråk.

Inkomna yttranden under samrådstiden, 2024-06-14 – 2024-08-09

Synpunktslämnare har inkommit med information om att indrag av stängslet och grind vid cirka km 148/850 kommer i konflikt med en vändplan som vintertid nyttjas som längdskidspår. Vidare förklaras att det kommer att möta stort motstånd från fritidsutövare om denna vändplats, för pistmaskin och andra fordon som används vid preparering av längdskidspår, inte kan nyttjas. Synpunktslämnaren föreslår att viltstängslets styrarmar med grind ut mot denna anslutande väg kortas ner så att vändplatsen kan nyttjas även i fortsättningen.

I yttrandet delges även information om vilt och vandringsälgs rörelsemönster i området.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för inkommen synpunkt.

Viltstängslet längs hela sträckan utformas med fokus på att vara funktionellt för fastighetsägare och friluftsliv där så är möjligt. Trafikverket har utrett möjligheten att inarbeta önskad justering i vägplanen och bedömt det som möjligt. Trafikverket har justerat utformningen av stängslet vid berört område i syfte att säkerställa att skidspårets vändplats även ska kunna nyttjas efter avslutat projekt.



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

www.trafikverket.se