

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ansökan om nätkoncession för kraftledning tillhörande Norrbotniabanan

Yttersjön – Robertsfors, Västerbottens län

2021-04-29

2021-07-06

2021-102567-0001



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Region Nord, Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse, Ansökan om nätkoncession för matarledning tillhörande Norrbotniabanan, Yttersjön – Robertsfors

Författare: WSP

Dokumentdatum: 2021-04-29

Ärendenummer TRV: 2019/123861

Uppdragsnummer WSP: 10272849

Kontaktperson: [REDACTED], Trafikverket

Uppdragsansvarig: [REDACTED]

Samrådsredogörelse: [REDACTED]

Granskning: [REDACTED] (WSP), [REDACTED] (TRV), [REDACTED]
(TRV)

För att bygga och använda elektriska starkströmsanläggningar i Sverige krävs enligt Ellagen (1997:857) att nätägaren har ett särskilt tillstånd, en så kallad nätkoncession för linje. Ansökan om nätkoncession för linje prövas av Energimarknadsinspektionen (Ei). Trafikverket avser att ansöka om nätkoncession för linje för en ny 130 kV luftburen kraftledning mellan Yttersjön i Vindelns kommun och Robertsfors tätort, Robertsfors kommun, Västerbottens län. Syftet med ledningen är att förse den planerade järnvägssträckan Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå med elektrisk energi i rätt spänning och frekvens (nätfrekvensen 16,7 Hz som bara används för järnvägsdrift). Den nya kraftledningen planeras mellan befintlig transformatorstation i Yttersjön och ny transformatorstation i Robertsfors.

Trafikverket har bedömt att den planerade ledningen innebär betydande miljöpåverkan och därmed ska en specifik miljöbedömning göras och samordnas enligt 6 kap. 28-46 §§ miljöbalken.

Den specifika miljöbedömningen innefattar bland annat att verksamhetsutövaren samråder om hur en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska avgränsas och att den skickas till den tillståndsgivande myndigheten som i sin tur skickar ut den på remiss och gör den slutliga miljöbedömningen. Samrådet som ingår i denna process avser bland annat verksamhetens lokalisering, omfattning och utformning samt de miljöeffekter som verksamheten kan antas medföra. Samrådet ska också ge vägledning om innehåll och utformning av MKB.

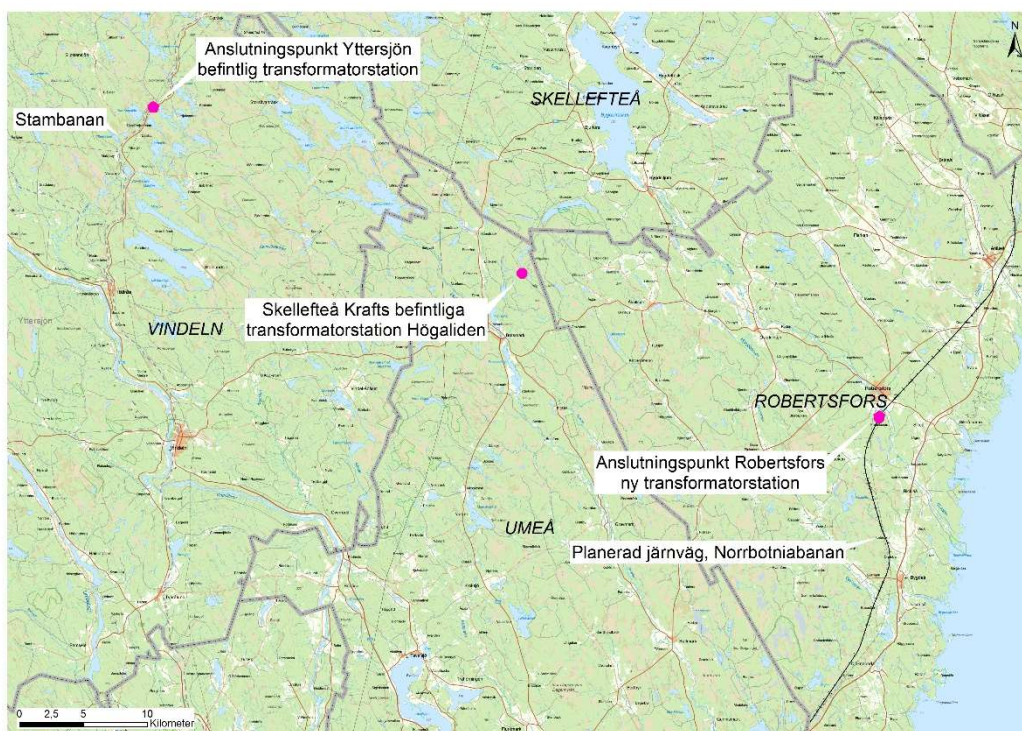
Denna samrådsredogörelse utgör bilaga till den miljökonsekvensbeskrivning som ingår i ansökan om nätkoncession för linje för den planerade ledningen. Samrådsredogörelsen redovisar samrådets genomförande, de synpunkter som kommit in samt Trafikverkets bemötande av inkomna synpunkter.

Innehållsförteckning

1. INLEDNING.....	5
2. GENOMFÖRDA SAMRÅD.....	6
2.1. Inför avgränsningsamråd	6
2.1.1. Utredningar efter avgränsningssamrådets genomförande.....	7
2.2. Avgränsningssamråd.....	8
2.3. Kompletterande samråd Broknäs	8
2.4. Kompletterande samråd 1, Åkullsjön	9
2.5. Kompletterande samråd 2, Åkullsjön	10
2.6. Samråd avseende skyddsområden för fornlämningar	11
3. INKOMNA YTTRANDE OCH TRAFIKVERKETS BEMÖTANDE	12
3.1. Inför avgränsningssamråd, möten med Gran och Svaipa samebyar	12
3.2. Avgränsningsamråd	14
3.2.1. Länsstyrelsen i Västerbottens län (#57)	14
3.2.2. Berörda kommuner	16
3.2.3. Övriga myndigheter, företag, föreningar och organisationer	16
3.2.4. Fastighetsägare, rättighetsinnehavare och allmänhet.....	23
3.3. Kompletterande samråd Broknäs	27
3.3.1. Länsstyrelsen i Västerbottens län	27
3.3.2. Berörda kommuner	27
3.3.3. Övriga myndigheter.....	27
3.3.4. Fastighetsägare, rättighetsinnehavare och allmänhet.....	27
3.4. Kompletterande samråd 1 Åkullsjön	27
3.4.1. Länsstyrelsen i Västerbottens län	27
3.4.2. Berörda kommuner	28
3.4.3. Övriga myndigheter, företag, föreningar och organisationer	28
3.4.4. Fastighetsägare, rättighetsinnehavare och allmänhet.....	29
3.5. Kompletterande samråd 2 Åkullsjön	30
3.5.1. Länsstyrelsen i Västerbottens län	30
3.5.2. Berörda kommuner	30
3.5.3. Övriga myndigheter, företag, föreningar och organisationer	31
3.5.4. Fastighetsägare, rättighetsinnehavare och allmänhet.....	31
3.6. Samråd avseende skyddsområden för fornlämningar	32
3.6.1. Länsstyrelsen i Västerbottens län	32
4. BILAGOR	33

1. Inledning

Trafikverket avser att ansöka om nätkoncession för linje (tillstånd) för en ny 130 kV luftburen kraftledning mellan befintlig station i Yttersjön i Vindelns kommun och en planerad ny station strax utanför Robertsfors tätort, Robertsfors kommun, Västerbottens län, se karta i figur 1. Syftet med ledningen är att förse den planerade järnvägssträckan Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå med elektrisk energi i rätt spänning och frekvens (nätfrekvensen 16,7 Hz som bara används för järnvägsdrift).



Figur 1, översikt utvisande anslutningspunkter.

Järnvägssträckan mellan Umeå och Skellefteå kommer också att föräses med el från Umeå och Skellefteå. Behovet av el måste dock tillgodoses av ytterligare elöverföring. Befintlig transformatorstation i Yttersjön har identifierats som den geografiskt bäst lämpade stationen som har möjlighet att förse Norrbotniabanan med elektrisk energi i rätt frekvens. Med elöverföring från Umeå och Skellefteå tillsammans med den planerade elöverföringen från Yttersjön erhålls ett system som lever upp till den driftsäkerhet som krävs för järnvägen.

Ett kombinerat undersöknings- och avgränsningssamråd har genomförts i enlighet med miljöbalkens bestämmelser inför arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) och innebär att den som avser att bedriva verksamheten samråder om verksamhetens lokalisering, omfattning och utformning, de miljöeffekter som verksamheten kan antas medföra i sig eller till följd av yttre händelser samt om miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning.

Parallellt med Trafikverkets projekt planerar Skellefteå Kraft att etablera en cirka 30 kilometer lång 170 kV kraftledning mellan deras befintliga station i Högaliden och en befintlig transformatorstation strax väster om Trafikverkets planerade station utanför Robertsfors. Syftet med Skellefteå Krafts planerade ledning är att skapa redundans för elnätet kring Robertsfors och komplettera med en kraftledning för överföring av el från

vindkraftparken i Högaliden. För att minska markintrånget har Trafikverket och Skellefteå Kraft gemensamt identifierat alternativa utredningskorridorer för att möjliggöra samlokaliserade ledningar för sträckan mellan Högaliden och respektive transformatorstationer utanför Robertsfors tätort. Trafikverket och Skellefteå Kraft har genomfört separata skriftliga samråd för respektive planerad ledning. Samråden är dock till viss del samordnade och bland annat hölls ett gemensamt samrådsmöte i Robertsfors.

Trafikverket har gjort bedömningen att projektet kommer att medföra betydande miljöpåverkan och hemställa om beslut till länsstyrelsen avseende betydande miljöpåverkan har därför inte gjorts.

2. Genomförda samråd

2.1. Inför avgränsningsområdet

Inför genomförandet av avgränsningsområdet har Länsstyrelsens i Västerbottens län, berörda kommuner, berörda samebyar, Västerbottens Ornitologiska Förening (VOF) och Projekt Kungsörn bjudits in till inledande samråd. Dessa intressenter har givits möjlighet att påverka projektet genom att lämna synpunkter på framarbetad samrådshandling och/eller ge värdefull information om bland annat pågående markanvändning. De studerade utredningskorridorer som presenterades i det tidiga samrådet presenteras i bilaga 1. Utredningsstråken är bredare än den skogsgata som ledningen kommer att kräva.

Översiktlig information om projektet samt karta utvisande studerade utredningskorridorer skickades till berörda kommuner (Vindeln, Skellefteå, Umeå och Robertsfors kommuner) i maj 2019. Kommunerna erbjöds inför samråd med länsstyrelsen att inkomma med synpunkter på lokaliserade alternativ samt på samrådsunderlagets utformning och omfattning. Skellefteå kommun inkom med synpunkter den 19 juni 2019. Synpunkten gällde vid detta tillfälle ett värdenätverk för skog som Länsstyrelsen identifierat i sitt arbete med den regionala handlingsplanen för grön infrastruktur i området sydväst om Åkullsjön. Skellefteå kommun underströk att Trafikverket skall ta kontakt med Länsstyrelsen för att tillse att planerad sträckning inte får en negativ påverkan för framtida förstärkningar av den gröna värdestråket. Övriga kommuner inkom ej med synpunkter eller information vid detta tillfälle. Fysiskt möte med representanter från Trafikverket och WSP erbjöds också. Inget fysiskt möte genomfördes.

Trafikverket träffade Länsstyrelsen i Västerbottens län i Umeå under våren 2019. Länsstyrelsen lämnade synpunkter på underlaget och framtida utformning av MKB:n. Vid samrådsmöte lokaliserades ytterligare en alternativ delsträcka som studerats översiktligt och presenterades som alternativ A2 vid avgränsningsområdet.

Berörda samebyar (Gran, Svaipa och Malå) kontaktades i ett tidigt skede i samrådsprocessen och erhöll då information om den planerade verksamheten och kartunderlag. I augusti 2019 träffade Trafikverket Gran och Svaipa sameby för inledande samråd. Trafikverket erhöll information om samebyarnas aktuella markanvändning och syn på de olika presenterade alternativen. Problem som elledning kan innebära för samebyarna, bland annat skoterkörning i ledningsgata och därmed önskad spridning

av renar och även minskad betesareal, togs upp. Möjliga skyddsåtgärder diskuterades. Svaipa sameby berörs främst av alternativ A, Grans sameby berörs främst av alternativ B och C och framåller att området kring Yttersjön är extra viktigt område för samebyn. Malå berörs endast av alternativ A längs en sträcka av cirka 10 kilometer. Anteckningar från genomförda möten finns i kapitel 3.

I november 2019 träffade Trafikverket och Skellefteå Kraft gemensamt representant från VOF och Projekt Kungsörn i syfte att utreda om de studerade alternativen innebär konflikt med i huvudsak kungsörn. Även andra fågelintressen i området diskuterades. Trafikverket erhöll värdefull information om att mellan Yttersjön och anslutningspunkt Högaliden finns för både en kortare och en längre sträcka längs alternativ B, och för en längre sträcka för alternativ C, en uppenbar konflikt mellan de studerade alternativen och intressen för kungsörn. Detta innebär att en etablering av ledning enligt alternativ A i kombination med A2 och vidare enligt alternativ B också innebär en eventuell konflikt med kungsörn. Trafikverket ansåg att det inte finns så pass starkt vägande argument som föranleder att ytterligare alternativ som inte kommer i konflikt med kungsörnsintressen utreds för sträckan Yttersjön-Högaliden.

Inför genomförandet av avgränsningssamrådet genomfördes en naturvärdesinventering i enlighet med Svensk Standard (SS199000:2014). Naturvärdesinventeringen har genomförts av Pelagia Nature & Environment AB (Pelagia). Naturvärdesinventeringen har i samråd med Länsstyrelsen i Västerbottens län initialt genomförts för alternativet A (fram till A1), A1, A2 och för hela alternativ B.

Som tillägg till naturvärdesinventeringen gjordes en bedömning av områden som potentiellt kan hysa rödlistade och skyddsklassade arter, samt arter upptagna i Artskyddsförordningen. Vid inventeringen avgränsades ett antal områden som bedömts som möjliga spelplatser för tjäder och orre (upptagna i Artskyddsförordningen) i eller i nära anslutning till de studerade alternativen, bland annat för alternativ A sträckan Yttersjön-Broknäs. Mellan strax söder om Överklinten och Robertsfors finns ett stort område med hållmarker där Pelagias bedömning är att varje hållmark är en potentiell spelplats för tjäder. Med anledning av Pelagias bedömning av möjliga spelplatser för tjäder och orre breddades utredningskorridoren något sträckan Yttersjön-Broknäset och de sista ca 13 km innan Robertsfors.

En arkeologisk utredning steg 1 genomfördes av Jamtli sommaren 2019, enligt beslut av Länsstyrelsen i Västerbottens län (dnr 431-2860-2019).

2.1.1. Utredningar efter avgränsningssamrådets genomförande

Efter avgränsningssamrådets genomförande har följande inventeringar/ utredningar genomförts.

- Inventering av tretåig hackspett och spillkråka respektive spelplatser för orre och tjäder i de områden som pekades ut i tillägget till naturvärdeskompletteringen. Inventeringen genomfördes av Pelagia vårvintern 2020.
- Arkeologisk utredning steg 1 för de delar av sträckan där mindre justeringar gjorts (inom den samrådade utredningskorridoren men utanför det område som inventerades under sommaren 2019), samt för alternativ Broknäs 1 och B5, se stycke 2.3 och 2.5.

- Fördjupad arkeologisk utredning vid passage av Norsån som ligger söder om Inneråträsk
- Naturvärdesinventering i enlighet med Svensk Standard (SS199000:2014) för de delar av sträckan där mindre justeringar gjorts (inom den samrådda korridoren men utanför det området som inventerades hösten 2019) samt för alternativ Broknäs 1 och B5.
- Inventering av spelplatser för orre och tjäder samt hackspettar inom sträcka B5, samt kompletterande Kungsörnsinventering. Inventeringen genomfördes av Pelagia vårvintern 2021.

2.2. Avgränsningssamråd

Trafikverket genomförde ett avgränsningssamråd under november 2019 till mitten av januari 2020 där intressenter, bland annat berörd länsstyrelse, kommuner, sektorsmyndigheter, organisationer, fastighetsägare och allmänheten gavs möjlighet att yttra sig om den planerade verksamheten. Sista dag för yttrande var 14 januari 2020.

Förutom direkta utskick via brev/e-mail har inbjudan till samråd skett genom annonsering i ett flertal tidningar. Detta för att nå en bredare allmänhet och andra intressenter. Som en del i avgränsningssamrådet genomfördes ett öppet hus den 10 december 2019 i Centrumhuset i Robertsfors. Mötet genomfördes tillsammans med Skellefteå Kraft.

Fullständigt samrådsunderlag fanns att hämta på Trafikverkets hemsida tillsammans med detaljerade fastighetskartor och uppgifter till kontaktperson på WSP.

I avgränsningssamrådet presenterades studerade utredningskorridorer, se bilaga 2, samt en förordad utredningskorridor, se bilaga 3.

2.3. Kompletterande samråd Broknäs

Efter att ha beaktat inkomna synpunkter och förslag har Trafikverket valt att utreda ytterligare alternativ i området kring Broknäs. Det nya alternativet benämns i föreliggande samråd för *Broknäs 1* och innebär att Trafikverkets planerade ledning uppförs på ett större avstånd från bebyggelsen på Broknäsudden, se Figur 2. Broknäs 1 innebär också att det cirka 150 meter långa sjöspannet vid Broknäsudden ersätts av en passage över det betydligt smalare vattenområdet Bredträskån, ett stycke söderut. Trafikverket har inte identifierat några kända motstående intressen som innebär att uppförande av ny ledning inom utredningskorridor Broknäs 1 sammantaget innebär större negativa konsekvenser jämfört med det alternativ som presenterades i tidigare underlag.

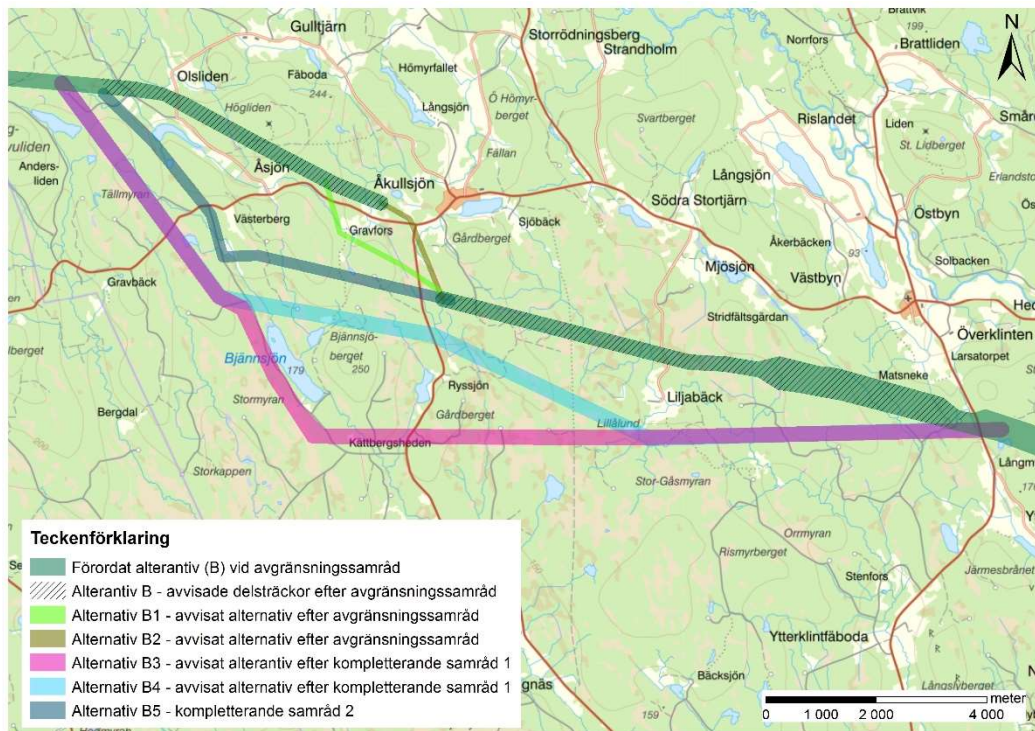


Figur 2, kompletterande utredningskorridor vid Broknäs.

Trafikverket erbjöd fastighetsägare och närboende som kan anses vara berörda av förändringarna att lämna synpunkter på Broknäs 1. Länsstyrelsen i Västerbottens län, Vindelns kommun, Gran sameby, Försvarsmakten, Västerbottens Ornitologiska Förening och Naturskyddsföreningen erbjöds också inkomma mer synpunkter. Synpunkter och information som kan vara värdefulla för det fortsatta arbetet önskades senast 28 februari 2020.

2.4. Kompletterande samråd 1, Åkullsjön

Efter att ha beaktat inkomna synpunkter och förslag har Trafikverket och Skellefteå Kraft valt att avskriva de alternativ som vid avgränsningssamrådet benämndes alternativ B1 och alternativ B2, lokaliserade i området vid Åkullsjön. Två nya alternativ identifierades, dessa benämns B3 och B4, se Figur 3.



Figur 3, kompletterande utredningskorridorer i området vid Åkullsjön.

De nya alternativen innebär bl.a. att de planerade ledningarna uppförs på ett större avstånd från bebyggelsen i Åkullsjön. Alternativen innebär också att betydligt färre fastigheter/skiften berörs, jämfört med alternativ B1 och B2, då B3 och B4 i huvudsak lokaliseras till bolagsmark. Skellefteå Kraft och Trafikverket hade vid tidpunkten inte identifierat några kända motstående intressen som innebär att uppförande av ledningar inom utredningskorridor B3 eller B4 sammantaget innebär större negativa konsekvenser jämfört med de alternativ som presenterades i tidigare underlag.

Trafikverket och Skellefteå Kraft erbjöd de fastighetsägare och närboende som kan anses vara berörda av förändringarna att lämna synpunkter på alternativen B3 och B4. Länsstyrelsen i Västerbottens län, Robertsfors kommun, Försvarmakten, Grans sameby, VOF, Naturskyddsföreningen, IFK Åkullsjön och Robertsfors skoterklubb erbjöds också möjlighet att yttra sig. Synpunkter och information som kunde anses vara värdefulla för det fortsatta arbetet önskades senast den 4 mars 2020.

2.5. Kompletterande samråd 2, Åkullsjön

Efter att ha beaktat inkomna synpunkter och förslag har Trafikverket och Skellefteå Kraft avvisat de alternativ som vid det kompletterande samrådet för området kring Åkullsjön benämndes alternativ B3 och B4. Beslutet togs mot bakgrund av att det vid kompletterande samrådet 1 Åkullsjön identifierades starkt vägande motstående intressen för alternativ B3 och B4. Alternativen riskerar att påtagligt skada riksintresse för totalförsvarets militära del och Försvarmakten motsatte sig därför alternativen. Detta föranledde ytterligare utredning för att hitta ett framkomligt alternativ.

Trafikverket och Skellefteå Kraft har därefter identifierat ett nytt alternativ (benämns alternativ B5) som efter godkännande av Försvarmakten presenterades vid det kompletterande samrådet (nummer 2). I den dialog som Trafikverket och Skellefteå Kraft haft med Försvarmakten har ytterligare alternativ presenterats för

Försvarsmakten vilka sträckte sig utanför (söder om) ett biotopskyddat område. Försvarsmakten har dock inte accepterat dessa.

Alternativ B5 innebär att ledningen etableras inom en del av sträckningen som vid det föregående kompletterande samrådet vid Åkullsjön beskrevs som avvisat. Alternativ B5 planeras att uppföras på ett större avstånd från bebyggelsen i Åkullsjön jämfört med de alternativ som presenterades i den första samrådsomgången, men fler fastigheter och enskilda fastighetsägare berörs jämfört med alternativ B3 och B4.

Trafikverket och Skellefteå Kraft erbjöd de fastighetsägare och närboende som kan anses vara berörda av förändringarna att lämna synpunkter på alternativ B5. Länsstyrelsen i Västerbottens län, Robertsfors kommun, Försvarsmakten, Gran sameby, Skogsstyrelsen, VOF, Naturskyddsföreningen, IFK Åkullsjön och Robertsfors skoterklubb erbjöds också möjlighet att yttra sig. Synpunkter och information som kunde anses vara värdefulla för det fortsatta arbetet önskades senast den 22 juni 2020.

2.6. Samråd avseende skyddsområden för fornlämningar

Vintern 2020-2021 genomförde Trafikverket ett frivilligt och separat samråd avseende skyddsområden för fornlämningar med Länsstyrelsen i Västerbotten. Detta i syfte att få ett bättre underlag för bedömning av påverkan på kulturmiljön i MKB.

3. Inkomna yttranden och Trafikverkets bemötande

3.1. Inför avgränsningssamråd, möten med Gran och Svaipa samebyar

Grans sameby, augusti 2019

Grans sameby framför att det är önskvärt att minska intrånget i kärnområden för rennäringen genom att dra kraftledningen så nära vägar som möjlig. Området kring Yttersjön är ett viktigt område för samebyn.

Det största problemet som Gran upplever med kraftledningar är den ökade skotertrafiken som ledningsgator medför. När skotrarna kör efter kraftledningen så underlättar det för renarna att gå efter skoterspåret vilket kan leda till oönskad och snabb spridning av renarna. Det är vanligast förekommande om en ledningsgata går i väst-östlig riktning i och med att ordinarie förflyttning sker i denna riktning. För att förhindra att renen går tillbaka till sitt ursprungliga betesområde i ordinarie rennäring så flyttas renhjorden i en båge. Skoterspår förenklar för renarna att gå tillbaka till ursprungliga betesområden och det skapas en jojo-effekt vid förflyttningen. Denna effekt är större väster om Högaliden enligt samebyns erfarenhet. I och med att det blir skoterspår i kraftledningsgatan går renarna tillbaka enkelt i dessa, det kan bli en genväg tillbaka till tidigare betat område och det är också därför ledningens sträckning är viktig.

Trafikverket och samebyn diskuterar vid mötet möjlighet att förhindra skoterkörning i ledningsgatan. Gran sameby framför att om man stängslar av ledningsgatan så bör en skoterbro anläggas för att möjliggöra passage. Skoterhinder får generellt inte vara utformade så att de kan innebära en skaderisk för skotertrafik.

Gran framför att man inte är intresserad av någon ekonomisk ersättning utan önskar att Trafikverket kompenserar det intrång kraftledning orsakar. Utfodringshagar skulle ge en lindrande effekt som kompensation för samebyn men samebyn eftersträvar först och främst att renskötseln ska vara självförsörjande.

Samebyn framför också att det är positivt att Trafikverket och Skellefteå kraft avser gå i samma ledningsgata för att minska intrånget för rennäringen.

Grans sameby vill att Trafikverket undersöker en planfri passage vid Brokberget i och med att renarna samlas naturligt där. Området i närheten av Yttersjön är ett viktigt område, där finns också en passage i dagsläget efter det att man stängslat stambanan. Det är i dagsläget ett stort ”tryck” i området, om man även bygger en kraftledning in i området kommer detta tryck att öka ännu mer menar samebyn.

Gran förordar den nordligaste dragningen och visar även på en alternativ anslutning på det norra alternativet till Yttersjön som följer vägen längre, korsar stambanan och ansluter från norr. Om det inte blir det norra alternativet anser samebyn att Trafikverket behöver ta fram åtgärder för att undvika skoteråkning i ledningsgatan.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har i sitt arbete strävat efter att planera ledning i nära anslutning till befintlig infrastruktur så som vägar men det är inte alltid möjligt då det är många olika intressen att ta hänsyn till i området.

Trafikverket har inte möjlighet att utgå med ekonomisk ersättning eller kompensationsåtgärder utöver den justering av ledningsdragning som gjorts löpande under projektes gång.

Trafikverket har inte möjlighet att arbeta fram åtgärder för att minska skoterkörning i ledningsgatan.

Trafikverket meddelar att frågan beträffande en planfri passage vid Yttersjön inte kan lösas i detta projekt men att frågan är lyft till ansvarig avdelning inom Trafikverket som arbetar med riktade miljöåtgärder. Ansträngningar kommer att göras för att denna fråga skall hanteras i enlighet med samebyns önskemål.

Svaipa Sameby, augusti 2019

Svaipa sameby framför att de inte önskar närvara på allmänt samråd utan vill ha enskilda möten. Svaipa understryker att det är viktigt att båda parter samverkar för att få till stånd ett sådant möte så att samebyn får chans att lämna synpunkter innan slutgiltigt förslag skickas in.

Svaipa påtalar att det är bra betesförhållanden i den södra kilen på deras område där föreslagna ledningar korsar området. Det kan vara problematiskt att driva renarna över en kraftledningsgata i och med snövallar som kan bildas.

Svaipa påtalar att största problemet med kraftledningar är skoterspår i ledningsgatan. Dessa och vägar orsakar oönskad spridning av renarna och kan bland annat innebära att olika samebyars renar blandas. Oönskad spridning innebär mycket merarbete i en redan ansträngd arbetssituation. Samebyn framför också att det är svårt att i förväg säga vad effekterna blir och även svårt att väga de olika negativa effekterna i de olika alternativen mot varandra, spridning av egna renar, inspridning av andras renar, minskad betesareal.

Svaipa förordar det mittersta alternativet (alternativ B) och i andra hand det södra (alternativ C). Om Trafikverket väljer det norra alternativet (alternativ A) vill samebyn få till stånd ett möte där Svaipa och Trafikverket i detalj diskuterar åtgärder för att minska spridning i kraftledningsgatan.

Olika förslag angivna i punktlista nedan för att motverka oönskad spridning av renar i ledningsgatan diskuteras vid mötet.

- Provisoriska hagar som kan användas för att styra eller stoppa spridning i anslutning till ledningsgatan
- Foderhagar/samlingshage i anslutning till ledningsgatan
- Parallellt med kraftledning sätta ut foder eller styra med stängsel
- Förråd med foder och exv. skotersläde, på strategiska ställen för att underlätta utfodring för att få stopp på en oönskad spridning
- Förstärka bete, jordbruksmark
- Förstärka bete, skogsmark på bolagsmark
- Foderautomater

En kommentar från samebyn avseende åtgärdsförslag är att om man ska jobba med foder som åtgärd mot spridning är den norra sträckningen bättre i och med att det finns bättre vägnät.

Svaipa sameby vill att Trafikverket arbetar fram förslag för att minska spridning efter skoterspår.

Svaipa undrar hur Trafikverket kommer att hantera om det är så att de olika berörda samebyarna förordar olika val av linje.

Svaipa vill bli ersatta för resor och tid som de lagt ner med anledning av samråd kring denna ledning.

Svaipa anser att ett samverkansavtal bör upprättas, men godtar därefter Trafikverkets förslag om protokoll från mötet som godkänns av samebyn och därefter diarieförs.

Trafikverket påtalar vid mötet att det är viktigt att den som företräder samebyn i samrådsmöten har mandat från samebyn att föra dess talan, Svaipa samtycker.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket är överens med Svaipa sameby om att en fortsatt dialog skall hållas.

Trafikverket har inte möjlighet att utge ekonomisk ersättning eller kompensationsåtgärder (som att anlägga eller underhålla samlingshagar, tillhandahålla foder eller liknande) utöver den justering av ledningsdragning som gjorts löpande under projektes gång.

Trafikverket meddelar vid mötet att inkomna synpunkter från berörda samebyar som yttrar sig i ärendet kommer att ingå i en samlad bedömning tillsammans med övriga intressen som berörs av kraftledningen.

Avseende anspråk från samebyn på ersättning för resor och nedlagd tid i samrådsprocessen så meddelar Trafikverket vid mötet att ersättning inte utgår för detta.

Avseende samebyns efterfrågan om ett samverkansavtal så föreslår Trafikverket vid mötet att ett protokoll från mötet skickas till Svaipa för justering/godkännande. Protokoll diarieförs sedan vilket säkerställer att det finns kvar.

3.2. Avgränsningsområde

3.2.1. Länsstyrelsen i Västerbottens län (#57)

Trafikverkets noterar: Länsstyrelsens yttrande har även inkluderat alternativen Broknäs 1 och B3 och B4 (kompletterande samråd 1 Åkullsjön).

Länsstyrelsen Västerbotten har inkommit med ett flertal synpunkter på MKBns innehåll och utformning gällande rubricerat ärende.

Beträffande kulturmiljö påpekar Länsstyrelsen Västerbotten att det södra alternativet vid Åkullsjön inte har utretts gällande förekomst av fornlämningar och anser att vid ett eventuellt val av den linjen kan det komma att krävas tilläggsutredningar för att fastslå förutsättningarna för ett ianspråktagande av den ytan. Vidare informerar Länsstyrelsen Västerbotten om områden med fornlämningar som bör tas med vid bedömningen av påverkan på kulturmiljö.

Rörande naturvärden påpekar länsstyrelsen att om något annat alternativ bli aktuellt att söka koncession för måste ytterligare naturvärdesinventeringar utföras för detta alternativ, förutsatt att man inte redan har naturvärdesinventerat området. Vidare informerar de att alternativ A1 berör delar av ett preliminärt naturreservat,

Hundnorberget. Hundnorberget ligger inom en skoglig värdestrakt och är därför prioriterat för skydd. En värdestrakt är ett större landskapsområde där det finns en koncentration av gamla värdefulla skogar med höga naturvärden. Länsstyrelsen har ett pågående skyddsarbete i området och det förs även en dagsaktuell dialog med markägaren Holmen Skog om att bilda naturreservat av området.

De förordade alternativet berör området Bredträsk som har klassats som VMI 1 (områden med mycket stora naturvärden) i våtmarksinventeringen. Våtmarker som har klassats med höga och mycket höga naturvärden ska helt undvikas eftersom de är väldigt påverkans känsliga. Längs det förordade alternativet finns sumpskogar med mycket höga värden samt sumpskogar och nyckelbiotoper med barrnaturskogar och stora naturvärden.

I kommande MKB bör effekterna på våtmarker, sumpskogar, värdefulla skogar och naturområden etc. under både bygg- och driftskede beskrivas utförligt. Även påverkan på naturvärden, områdenas känslighet samt om och hur negativ påverkan kan undvikas måste framgå tydligt. Utredning av behovet av dispens från artskyddet rörande rödlistade arter bör utföras samt redovisas i MKB:n. Det ska även framgå hur resonemanget kring försiktighetsåtgärder för att undvika Natura 2000-områden har utförts.

Rörande djurliv passerar delar av de föreslagna ledningssträckorna områden med revir för kungsörn. Länsstyrelsen påpekar att det förordade alternativet med ledningssträckning enligt A-A1-B inte verkar stå i konflikt med kungsörnsintresset, detta efter samrådet som hållits med Västerbottens Ornitologiska Förening. Länsstyrelsen belyser dock vikten av att fortsätta samråda med Västerbottens Ornitologiska Förening i samband med framtagandet av MKB:n för att få information om ytterligare eventuella revir.

Även beskrivning av möjliga negativa effekter på fåglar under både bygg- och driftskede skall beskrivas samt belysa kumulativa effekter tillsammans med andra verksamheter. Relevanta skyddsåtgärder ska redovisas. För fladdermöss är det viktigt att val av stråk får en så liten påverkan som möjlig på sammanhängande äldre skogar och sumpskogar, detta eftersom fladdermöss är väldigt beroende av sammanhängande äldre skogar och sumpskogar.

Rörande rennäring belyser länsstyrelsen vikten av att samråda med samebyar som bedriver renskötsel längs med de olika ledningssträckningarna. Kommande MKB bör utförligt beskriva de olika alternativens påverkan på rennäringen, eventuella anpassningar för att minska påverkan samt kumulativa effekter.

Då denna koncession innebär brytande av ny mark ska Trafikverket som verksamhetsutövare överväga hur intrånget i värdefulla naturområden som inte kan undvikas ska kunna kompenseras. MKB:n ska redogöra för hur skadelindringshierarkin har följts.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar länsstyrelsens synpunkter beträffande MKB:ns innehåll och utformning och kommer ta med sig dessa i det fortsatta arbetet.

Våtmarker med mycket höga naturvärden bedöms inte kunna undvikas helt. Ett resonemang beträffande detta kommer att ingå i kommande MKB.

Trafikverket kommer att fortsätta samråda med Västerbottens Ornitologiska Förening inför koncessionsansökan.

Samråd med berörda samebyar pågår och berörda samebyarnas kommer ges möjlighet att lämna synpunkter på studerade sträckningsalternativ och på utformning av MKB.

3.2.2. Berörda kommuner

Skellefteå kommun (#19)

Skellefteå kommun har granskat underlaget och har kommit med ett kort yttrande då endast en liten del av utredningsstråken berör kommunen. De vill upplysa att man bör undersöka värdenätverk för skog så att dragningen inte påverkar de höga naturvärdena och den identifierade gröna infrastrukturen på ett negativt sätt. Vidare anser de att kommande MKB bör innehålla en översiktlig ekosystemtjänstanalys samt vilket stolpmaterial som är lämpligast i våtmarksområdena.

Kommunen har utöver detta inga övriga synpunkter i detta skede.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer att i det fortsatta arbetet beakta värdenätverk för skog och eventuell påverkan kommer att beskrivas i kommande MKB. MKB:n kommer innehålla en översiktlig ekosystemtjänstanalys. Frågan om stolpmaterial i våtmarker kommer utredas närmare i MKB:n.

Vindelns kommun (#60)

Trafikverkets noterar: Vindelns kommun inkom med yttrande först vid det kompletterande samrådet Broknäs 1.

Beträffande föreslagna sträckningar så ser Vindelns kommun att det vore en fördel att välja alternativ Broknäs 1 i enlighet med det kompletterande samrådet. Kommunen har inget att erinra mot övriga sträckningar som framtagits i samrådsunderlaget.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar kommunens yttrande.

Umeå kommun

Umeå kommun har inget att erinra i rubricerat ärende.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar kommunens yttrande.

Robertsfors kommun

Trafikverkets noterar: Robertsfors kommun inkom med yttrande, trots flertalet påminnelser, först vid det kompletterande samrådet.

Robertsfors kommun har inget att yttra.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar kommunens yttrande.

3.2.3. Övriga myndigheter, företag, föreningar och organisationer

Sametinget (#21)

Sametingen sammanfattar att den planerade kraftledningen berör vinterbetesmarker för samebyarna Gran, Svaipa och Malå, och att vinterbetesland betraktas som flaskhalsar för renskötseln. Alla alternativen berör också riksintresse för rennäringen. Sametinget

beskriver det skydd som omfattar Riksintresse för rennäringen enligt Miljöbalken. Normer som skall följas för genomförande av samråd med samebyar beskrivs också.

Sametinget sammanfattar konsekvenser för krafledningsetableringar enligt följande. Kraftledningar och vägar är barriärer i landskapet och studier visar att renar undviker sådan infrastruktur samt mänsklig aktivitet med ett avstånd av 1-12 kilometer. De ljud som alstras från kraftledningar kan uppfattas som störande för renarna. Det ultraviolette ljuset i kraftledningar ser renarna som små ljusgnistor och kan därför undvika att vistas nära dem.

Olika områden och möjligheten att förflytta sig däremellan brukar benämnas funktionella samband. De funktionella sambanden skapar grundläggande förutsättningar för att bedriva renskötsel i en sammanhållen årscykel. Ett krav för skydd av funktionella samband är att renskötseln inom ett område inte ska tillåtas bli störd av exploateringar i sådan omfattning att den sammanlagda effekten av exploateringarna leder till att den sammanhållna årscykeln hotas.

Slutligen understyrker Sametinget att kumulativa effekter och samlad påverkan på samebyarnas verksamhet skall beskrivas i MKB. Samt att det är viktigt att inte tillföra ljud från luftburna kraftledningar som kan vara hämmande på renars strövnings- och betesro.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har gått igenom Sametingets yttrande. Trafikverket eftersträvar att efterföljra de normer kring samråd som sametinget beskriver. Trafikverket kommer att beskriva kumulativa effekter och samlad påverkan på de berörda samebyarnas verksamhet i kommande MKB.

Svaipa Sameby

Svaipa sameby konstaterar att den norra dragningen (Alternativ A) går genom stora delar av Svaipa samebys vinterbetesområde. Helst vill Svaipa inte ha denna ledning över huvud taget då den påverkar betesområdet.

Svaipa vill se innehållet i aktuell MKB för att lämna sin bedömning av hur effekter och konsekvenser för rennäringen beskrivs. Utöver konsekvenser som en planerad kraftledning kan få för rennäringen så som hinder i form av skotertrafik, minskad betesareal etc. vill Svaipa sameby att följande punkter tas upp i MKB:

- Ökad skotertrafik efter ledningen som stör renarna och som gör att det finns spår efter kraftledningen som renarna vandrar efter. Det försvårar renskötselarbetet och leder till merarbete.
- Forskning om undvikelseffekter och störningar på renarna av kraftledningar bör finnas med i MKB:n.
- Vid flytt av renar förbi ledningen kan svårigheter uppstå. Området under ledningarna kan liknas vid ett kalhygge och det är svårt att flytta renarna över skoterspåret och under ledningen. Erfarenhetsmässigt är detta ett svårt moment i renskötselarbetet.
- Kumulativa effekter tillsammans med andra störningar i området bör beskrivas. Här önskar samebyn att det särskilt övervägs hur det blir för dem när Skellefteå krafts nya ledning kommer att ligga parallellt inte långt ifrån denna ledning. Vi behöver kartunderlag på detta. Kan en gemensam dragning vara ett alternativ?

- Som vi framfört tidigare har vi inte tillgång till några alternativa betesmarker i inlandet eller mot kusten. Effekterna av denna ledning måste bedömas utifrån detta.

Innan Svaipa lägger ner mer tid på att överväga alternativa skadeförebyggande åtgärder vill Svaipa få en bättre bild av vad som kan vara gångbart för Trafikverket. Svaipa framförde vad som skulle kunna utgöra sådana alternativ vid tidigare samråd.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Svaipas synpunkt angående alternativ A.

Trafikverket kommer att inkludera efterfrågade beskrivningar från Svaipa sameby i kommande MKB. Samebyn har fått möjlighet att läsa kapitlet om rennäring i denna MKB som en del av samrådsprocessen. Även Grans sameby har fått möjlighet att läsa kapitlet om rennäringen. Inga synpunkter har inkommit på rennäringsskapitlet.

Gran sameby

Gran sameby har inte yttrat sig i detta skede av processen.

Malå sameby

Malå sameby har inte yttrat sig i ärendet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.

Försvarsmakten (#17)

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.

Luffartsverket (LFV) (#4)

Luffartsverket (LFV) har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning lämnat ett yttrande. LFV har inget att erinra mot någon av de föreslagna dragningsalternativen för ledningen. Yttrande gäller på utfärdandedatum, 2019-12-01. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) (#37)

MSB har inget att invända emot 130 kV kraftledning mellan Yttersjö, Vindelns kommun och Robertsfors.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.

Naturvårdsverket (#11)

Naturvårdsverket avstår yttrande i ärende TRV 2019/123861 avseende samråd enligt 6 kap. miljöbalken för Trafikverkets planerade 130 kV kraftledning mellan Yttersö och Roberttsfors i västerbottens län för Norrbotniabanan.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.

Sveriges geologiska undersökning (SGU) (#5)

SGU avstår från att svara i ärendet och hänvisar till deras checklista för planering av infrastrukturprojekt. Checklistan är till för att hjälpa att hitta relevant information på SGU:s hemsida. Checklistan finns att finna på:

https://www.sgu.se/globalassets/samhallsplanering/planering-och-markanvandning/checklista_infrastruktur_sgu_2017-12-31.pdf

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har gått igenom SGU:s checklista. De aspekter som bedöms bli påverkade av planerad verksamhet (exempelvis våtmarker) kommer att hanteras vidare i kommande MKB.

Fred. Olsen Renewables AB (#12)

Bolaget informerar om att de är i färd med att uppföra en vindkraftpark med 25 vindkraftverk i området kring den tänkta anslutningsstationen Högaliden.

Avståndet mellan vindkraftverk och kraftledning får ej understiga 400 meter för att minimera risken att is som kan kastas från vindkraftverkets rotorblad träffar planerad kraftledning.

Kraftledning som passerar väg i närheten av vindkraftsparken får inte vara lägre placerad än 10 meter från vägbanan för att transporter med reservdelar obehindrat ska kunna ta sig fram till och från vindkraftsparken.

För att underlätta för vindkraftparkens driftpersonal samt för byggnationen av planerad kraftledning är det av största vikt att samrådsmöten hålls innan byggprojektering och under byggnation.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar bolagets krav och bedömer att den planerade ledningen kan lokaliseras på erforderligt avstånd från planerade vindkraftverk. Trafikverket kommer att kalla till samrådsmöten innan byggprojektering och under byggnation.

Holmen (#40)

Holmen anser att ledningen bör dras enligt det förordade alternativet men att vissa justeringar bör ses över. Holmen bifogar kartskisser med sträckningsförslag som innebär att:

- ledningen bör dras längs fastighetsgränsen mellan [redacted] och [redacted]
- ledningen dras söder om avsatt område på fastigheten [redacted]
- nordväst om anslutningspunkten i Högalid bör ledningen dras väster om avsättningen på [redacted] Från anslutningspunkt Högaliden bör ledningen gå söder om Åsjön

och följa befintlig ledning samt väg över fastigheterna [REDACTED] för att ansluta till det förordade alternativet vid [REDACTED] - ledningen bör följa fastighetsgräns mellan [REDACTED] och [REDACTED]. Den bör även gå norr om avsättning på [REDACTED].

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Holmens skogs synpunkter. Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet och utreder lämnade sträckningsförslag.

Robertsfors IK

Orienteringsklubben informerar att den föreslagna nätkoncessionen kommer få inverkan på friluftslivet i Robertsfors kommun genom att alla föreslagna alternativ ligger inom området för klubbens orienteringskarta. Kartan har reviderats de senaste 2-3 åren och blev klar med sin första etapp hösten 2019. Kartan ska användas för första gången under ett Naturpass 2020 för Robertsfors kommunmedborgare i en planerad folkhälsosatsning. Föreslagna kraftledningar innebär att området på den nya orienteringskartan kommer försämrats kraftigt vid anläggandet av en stor kraftledning som går tvärs igenom orienteringsområdet. Kartan kommer därmed behöva ritas om innan den knappt har använts.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar orienteringsklubbens synpunkter och beklagar de oangelägenheter den planerade ledningen innebär för klubben. Trafikverket bekostar dock inte uppdatering av orienteringskartor.

Robertsfors Siknäs 2:6 Friluftsförändringen (friluftsanläggning på fastigheten) (#10 och #29)

Ägare till friluftsanläggningen på [REDACTED] lämnar information om att siknästorpet är en kultur- och fritidsanläggning som ägs av Friluftsförändringens lokalavdelning i Överklinten och nyttjas av många människor. Här bedrivs uthyrning för både fester, bröllop och midsommarfirande. Yttrande informerar att vandringsleden Flottarstigen passerar Siknästorpet som används av både skolor, idrottsföreningar och övrigt friluftsliv.

Yttrande anser att det vore olyckligt om en kraftledning skulle sträcka sig nära intill tomtgränserna på anläggningen och korsa Rickleån. Därmed förkastar yttranden alternativ A. Vidare anser yttranden att den minst skadliga ledningsdragningen är alternativ B och eventuellt i förlängningen alternativ C. Yttrande förordar den sydligaste dragningen från Åkullsjön är minst störande för bebyggelse och ligger till störst del på Holmens mark.

Ytterligare ett yttrande har inkommit från privatperson [REDACTED] som påpekar att alternativ A påverkar Friluftsförändringens anläggning i Siknäs och beskriver att Siknästorpet är en gammal kulturmiljö som lockar många besökare. Vidare hänvisar yttrandet till påverkan på Flottarstigen som går från Överklinten till Rickleåns utlopp i Bottenviken.

Trafikverkets kommentar: I aktuellt område har alternativ A avfärdats.

Svenska kraftnät AB (#7)

Svenska kraftnät har inkommit med ett skriftligt yttrande där de uppger om att Trafikverkets planerade 130 kV ledning mellan Yttersjö och Robertsfors kommer korsa Svenska kraftnäts 400 kV ledning som går mellan Station Vargfors och Station Tuggen. Vidare informerar Svenska kraftnät att de innehar ledningsrätt för kraftledningar som är av betydelse för rikets elförsörjning. Detta innebär att åtgärder/verksamhet som på något sätt inskränker på Svenska kraftnäts verksamhet, inte får vidtas på fastighet som besitter ledningsrätt.

Svenska kraftnäts kraftledningar har underjordiska installationer och därmed ska alla typer av markarbeten inom dessa kraftledningsgator rådfråga Svenska kraftnät om direktiv innan markarbete påbörjas.

Vid korsning av Svenska kraftnäts ledningar gäller att korsning ska ske under Svenska kraftnäts ledning och på ett sådant sätt att inga åtgärder behöver utföras på Svenska kraftnäts ledning. Vidare gäller att de korsade ledningarna bör i möjligaste mån ha en vinkelrät infallsvinkel mot varandra. Vid korsning av ledningar bör i största möjliga mån utformas så att det går att arbeta på den ena ledningen då den andra fortfarande är i drift. Grävarbeten får inte utföras inom 20 meter från stolpar eller stag tillhörande Svenska kraftnät. Om medföljande blank jordlina eller annat metalliskt material grävs ner längs med den nya ledningen ska den läggas i vattentäta rör inom 50 meter från 400kV ledningens ytterfaser (Telestörningsnämndens meddelande nr 21).

SVK hänvisar till att vid arbete nära kraftanläggning tillämpas Elsäkerhetsanvisningarna ESA och informerar att risker finns för beröring av spänningsförande delar och induktion. Om utrustning som används under byggnation skulle riskera att komma närmare kraftledningens faslinor än 5,5 meter vertikalt eller 6,5 meter horisontellt kommer särskilda elsäkerhetsåtgärder behöva vidtas.

Tekniska dokument kan erhållas från enheten för teknisk dokumentation och GIS, anlaggningsdokumentation@svk.se. SVK vill även informera om att deras anläggningsobjekt finns att hämta via Geodataportalen, www.geodata.se, som WMS eller som en shape-fil.

SVK hänvisar till Systemutvecklingsplan 2018-2027 för övergripande information om SVK:s framtida planer.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Svenska kraftnäts yttrande och tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet. Svenska kraftnät kommer att kontaktas inför detaljprojektering.

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) (#34)

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) har tagit del av rubricerad remiss och lämnar följande synpunkter och information. SSM anser att Trafikverket bör redovisa magnetfältsnivåerna för närliggande bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt och magnetfältsnivån förväntas bli förhöjd. SSM ser positivt att detta kommer redovisas i kommande miljökonsekvensbeskrivning. Vidare är det sedan miljöbalken som ska beaktas vid bedömning om eventuellt behov av exponeringsbegränsande åtgärder. Det är Folkhälsomyndigheten som är tillsynsvägledande när det gäller miljöbalken eftersom det i detta fall avser en miljöfarlig verksamhet som inte omfattas av tillståndsplikt enligt strålskyddslagen.

SSM lämnar allmän information som rör elektromagnetiska fält från järnvägsnät. Vegetation och byggnadsmaterial skärmar av elektriska fält bra och därmed orsakar inte yttre källor några betydande elektriska fält inomhus. Magnetfält skärmas däremot inte av på samma sätt och därmed kan yttre källor öka magnetfältsnivån utomhus. Vidare hänvisar SSM till referensvärden för elektromagnetiska fält som anges i SSMFS 2008:18. Referensvärdena är satta för att marginellt skydda mot alla säkerställda hälsorisker som i detta fallet är nerv- och muskelpåverkan. Referensvärdet för magnetfält för den systemfrekvens som används för järnvägsnätet, 16,7 Hz, är 300 mikrottesla (μT). Enligt en vetenskapligt grundad misstanke finns det en förhöjd risk för barnleukemi för barn som exponerats för varaktigt lågfrekventa magnetfält. Epidemiologiska studier har observerat en genomsnittlig fördubblad incidens för barnleukemi för grupper som exponerats för 0,4 μT eller högre i medelvärde jämfört med de som exponerats för 0,1 μT eller lägre. Detta gäller för det observerade sambandet för barn som varit exponerade för magnetfält med frekvenserna 50 eller 60 Hz. Detta samband är dock för svagt för att helt säkert kunna påvisa ett orsakssamband. Man har inte kunnat finna robust stöd för sambandet från djur- eller cellstudier. Cancerforskningsgruppen, IARC, på Världshälsoorganisationen har därmed klassat lågfrekventa magnetfält som möjligen cancerframkallande.

Utifrån SSM egna mätningar bedömer de att ungefär hälften av landets bostäder förväntas ha magnetfält som i årsmedelvärde understiger 0,05 μT . Vidare förväntas ungefär 95 % av landets bostäder ha magnetfält som i årsmedelvärde understiger 0,2 μT . Den dominerande frekvensen för ovan given exponering är 50 Hz.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tar med sig Strålsäkerhetsmyndighetens yttrande i det fortsatta arbetet. Den planerade ledningen kommer att lokaliseras så att närliggande bostäder eller byggnader där människor stadigvarande vistas inte kommer att exponeras för förhöjda magnetfältsvärden.

Skogsstyrelsen (#77)

Skogsstyrelsen har tagit del av rubricerad remiss och gör bedömningen att åtgärden berör Skogsstyrelsens verksamhetsområden. Skogsstyrelsen avstår dock från att lämna synpunkter i ärendet då remisstiden gått ut.

Skogsstyrelsen lämnar i sitt yttrande följande generell information:

- för åtgärder som berör biotopskydd behöver dispens sökas hos Skogsstyrelsen. En sådan dispensansökan är förenad med en avgift, oavsett om dispensen beviljas eller inte. Tag kontakt med berört Skogsstyrelsedistrikt om så är fallet. Biotopskydd är ett lagstadgat sätt att skydda mindre mark- och vattenområden med höga naturvärden.
- för åtgärder som berör naturvårdsavtal behöver kontakt tas med berört Skogsstyrelsedistrikt. Naturvårdsavtal är ett nyttjanderättsavtal med syfte att utveckla och bevara höga naturvärden och räknas som formellt skydd av skog. Biotopskydd, naturvårdsavtal och områden med höga naturvärden kan ni hitta i Skogsstyrelsens karttjänst Skogens pärlor, ww.skogsstyrelsen.se/skogensparlor.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tar med sig Skogsstyrelsens yttrande i det fortsatta arbetet.

3.2.4. Fastighetsägare, rättighetsinnehavare och allmänhet

[REDACTED]
Fastighetsägare inkommer med två sträckningsförslag, strax ovanför Hjuksnorträsket, inom den förordade korridoren.

Trafikverkets kommentar: Det kompletterande samrådet vid Broknäs innebär att ledningen uppförs ungefär i enlighet med lämnat förslag.

[REDACTED] (#9)

Fastighetsägare lämnar förslag på sträckning som berör så få markägare/boenden som möjligt.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar yttrandet. Det alternativ som lämnats av fastighetsägaren är snarlikt med alternativ B3 och B4 vilka innebär konflikt med Försvarsmaktens intressen i området och därför avskrivits.

[REDACTED] (#8, #25, #38 och #39)

Fastighetsägaren bor nära intill alternativ B2 och tycker det känns "obehagligt". Vidare så skulle många drabbas vid ett genomförande av alternativen B1 och B2. Dels av den förevigt förändrade landskapsbilden och dels av risker med magnetfält från planerade kraftledningar.

I yttrandet framgår att skola och förskola använder rekreativområdet och elljusspår under både sommar- och vintertid i stor utsträckning. Yttrande redogör för Strålsäkerhetsmyndighetens broschyr "Magnetfält och Hälsorisker" som hänvisar till forskning kring elektromagnetiska fält där det framgår att barn som vistas i elektromagnetiska fält löper en förhöjd risk för leukemi.

Bifogat yttrandet finns ett karta med inritad alternativ lokaliserings samt underskrifter från ett 50-tal boende som stödjer den alternativa sträckningen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har valt att avfärda alternativ B1 och B2 till förmån för alternativ som sträcker sig längre från samhället och är snarlikt med lämnat förslag.

[REDACTED] (#26 och #35)

Fastighetsägaren motsätter sig förslag enligt alternativ B2 på grund av att ledningen kommer att dras för nära bebyggelse och boende på fastigheten. Fastighetsägaren ställer sig bakom en alternativ dragning som föreslagits från övriga berörda i området, se ovan.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har valt att avfärda alternativ B1 och B2 till förmån för alternativ som sträcker sig längre från samhället och är snarlikt med lämnat förslag.

[REDACTED]
Fastighet [REDACTED] berörs av alternativ B2 genom att dragningen går längs med fastigheten. Det medför stora förluster av skogsbruk och fastighetens värde. Det skulle även äventyra de fem boende på fastigheten och det nystartade jordbruket av större skala med köttdjur och nybyggd ladugård. Två fiskdammar med ädelfisk som ligger intill

boningshuset och ladugårdarna skulle även påverkas negativt. Fastighetsägaren informerar även att det finns flera kolonier med fladdermöss i området.

Markägarna ställer sig bakom en alternativ dragning som föreslagits från övriga berörda i området, se ovan. Denna dragning skulle till större delen gå över statlig- och bolagsmark.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har valt att avfärda alternativ B1 och B2 till förmån för alternativ som sträcker sig längre från samhället och är snarlikt med lämnat förslag.

(#28)

Fastighetsägaren informerar om nyttjanderätten att fastigheten ingår i Södra Stortjärns jaktvårdsområde och jaktmarken är utarrenderad årsvis. Vidare informerar fastighetsägaren att utdrag ur fastighetsregistret visar att det finns en ledningsrätt på fastigheten, men att fastighetsägaren inte har någon närmare information om den fortfarande är aktuell.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.

(#27, #30 och #31)

Fastighetsägarna informerar att alternativ A kommer dras över båda fastigheterna. Enligt underlaget som fanns med på samrådet framgår inte ladugården som finns på fastigheten och därmed finns risken att ledningen dras rakt över den. Fastighetsägarna påpekar att Trafikverket framhäver en stor hänsyn till fågellivet men de har inte blivit kontaktade angående fågellivet kring fastigheterna. Vidare upplyser de att det finns två orrspelsplatser som kommer passeras väldigt nära den föreslagna ledningsgatan. Det finns även ett fiskgjusbo som ligger under föreslagen kraftledning. De informerar om att enligt [redacted] på Västerbottens Ornitologiska Förening finns det både Slaguggla och Kungsörn inom området, samt att han även hade vetskap om fiskgjusens boplats.

Fastighetsägarna förordar alternativ B för att undvika deras boende och för att minska påverkan på fågellivet samt områden av höga naturvärden.

Ett uttritat alternativ bifogas yttrandet som innebär att man skulle undvika fiskgjusens boplats och de båda orrspelsplatserna.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har valt att avfärda den del av sträckningsalternativ A som kan komma i konflikt med intressen för fiskgjuse vid Broknäset, och som sträcker sig nära intill aktuell ladugård. Trafikverket planerar att etablera ledningen enligt alternativ som är mycket likt fastighetsägarnas lämnade förslag.

(#20)

Fastighetsägarna informerar att på fastigheterna bedrivs småjordbruk som kommer beröras på ett betydande sätt av planerat alternativ B. Bortseende från förlorad mark så kommer värdet att falla drastiskt på marken som kommer återstå. Dessa tre små skiften (uppdelade på ett sätt som var vanligt förr i tiden för en rättvis delning mellan områdets markägare) kommer delas upp ytterligare och tappar därmed helt värde i dagens skogsbruk. Vidare informerar yttranden om att kraftledningen kommer ligga för nära bostaden och hänvisar till forskning som har påvisat att djur påverkas av magnetfält och ställer frågan om inte människor också påverkas.

Fastighetsägaren har synpunkter på varför dragningen inte går över obebodda skogsområden som finns i närheten och som ägs av staten och stora skogsbolag.

Fastighetsägarna avfärdar alternativ B.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har valt att avfärda den del av alternativ B som sträcker sig över berörda fastigheter. Den planerade ledningen avses etableras nära intill västra fastighetsgränser för [REDACTED]

[REDACTED] (#32)

Fastighetsägare informerar att passage av Åkullsjön inte är att förorda då byn innehar många barnfamiljer och äldre som använder närliggande elljusspår som rekreativ område/promenadstråk där alternativ B1 och B2 skulle ge en stor påverkan på detta. Yttrande förordar en dragnings som inte berör Åkullsjön eller [REDACTED] bondgård i Gravfors.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har valt att avfärda alternativ B1 och B2 till förmån för alternativ som sträcker sig längre från samhället.

[REDACTED] (#13 och #33)

Fastighetsägaren lämnar ett yttrande gällande fastighet [REDACTED]. Fastighetsägaren önskemål om att ändra på ledningsgatan för det förordade alternativet A då alternativet annars kommer skära sönder stora delar av fastigheten [REDACTED] (skifte 6).

Fastighetsägaren har också lämnat förslag på sträckningsjustering som innebär mindre intrång i fastigheten [REDACTED] (skifte 1 och 3).

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har utrett de två föreslagna alternativen som fastighetsägaren har inkommit med angående [REDACTED]. För alternativet söder om den ursprungligt föreslagna ledningsgatan visar en översiktlig utredning att alternativet innebär en fördyring av projektet med anledning av att alternativet innebär fler vinklar än förordat alternativ. Alternativet sträcker sig också i högre utsträckning genom utpekade våtmarksområden.

Alternativet norr om den ursprungligt föreslagna ledningsgatan bedöms behöva förläggas längre norr ut än förslaget anger för att kunna passera Inner-Åtrasket. Förslaget innebär även att en stolpe krävs på en holme i Stavträsket. En sådan placering innebär sämre åtkomlighet för framtida underhåll. Det bedöms som sannolikt att skogen på holmen kan ha stått ostörd en längre tid vilken innebär att skogen kan innehålla naturvärden och kan därtill vara intressant ur fågelaspekt. Förslaget medför även en extra korsning av en befintlig högspänningsledning (10 kV).

Trafikverket avser lokalisera den planerade ledningen på sådant sätt att [REDACTED] (skifte 6) påverkas i så liten utsträckning som möjligt (i fastighetskant).

[REDACTED] (#16)

Fastighetsägaren informerar att alternativ A sträcker sig längs Robertsfors kommuns grundvattentäkt genom det inre vattenskyddsområdet på Klintheden samt korsar Rickleån. Alternativ A korsar även Sikenästorpet där vandringsleden Flottarstigen passerar och motsätter sig därmed denna dragnings.

Trafikverkets kommentar: Den del av alternativ A som yttrandet avser har avfärdats.

(#14 och

#15)

Fastighetsägare informerar att alternativ A kommer att passera över befintliga byggnader, gårdstomt, avstyckad tomt, skogs- och odlingsmark och motsätter sig därmed alternativ A då markintrånget anses bli för stort. Fastighetsägaren informerar även att upplåtelse i form av jordbruksarrende för Morlunda Lantbruk AB är gjord för fastigheten.

Trafikverkets kommentar: Den del av alternativ A som yttrandet avser har avfärdats.

(#6 och #18)

Fastighetsägare informerar att de är direkt berörda av alternativ A, som i nuläget är förkastat. Fastighetsägaren förespråkar fortsatt arbete med det tänkta förslaget som är alternativ B. Vidare utgår de ifrån att om det förkastade förslaget skulle bli aktuellt igen eller om en helt ny dragning planeras som kommer i närheten av fastigheten vill de gärna bli kontaktade för vidare diskussion.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta. Om alternativ A kommer återupptas kommer detta meddelas fastighetsägaren.

Fastighetsägaren förordar alternativ C och avstryker alternativ A och B mot bakgrund av att fastighetsägaren befarar att dessa alternativ allvarligt kan påverka hans lantbruksfastighet med mark som först och främst iordningstälts för djurhållning och betesodling. Här finns också ett unikt öppet landskap med ängar av mycket stort kultur- och naturvärde att behålla långsiktigt även för kommande generationer menar fastighetsägaren. På fastigheten finns också naturbäckar som Naturvårdsverket lagt ned omfattande underhåll av 2019 för att underlätta för bland annat bäckforellens fortlevnad. Avslutningsvis framför fastighetsägaren att alternativ A och B definitivt skulle avskryva de planer vi har via Aftonmora Invest AB att utveckla naturturismen i området.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar fastighetsägarens synpunkter. Trafikverket har valt att förorda en ledningssträckning inom alternativ B och den sökta sträckningen ligger över 300 meter söder om fastigheten [redacted] och dess öppna marker. Stor försiktighet kommer att vidtas vid passage av bäckar både vid etablering och underhåll av planerad ledning för att undvika grumling i vattendragen. Lågväxande vegetation kommer att lämnas närmast bäckarna för att bibehålla skuggning.

[redacted] önskar att Trafikverket utreder hur stor fördyringen blir av en höjning av den nuvarande utredda stolphöjden, med syftet att skog ska kunna växa fritt under ledningen. Enligt yttrandet blir skog i Västerbotten sällan högre än 25 meter och yttrande menar att nya stolpar förmodligen behöver vara mellan 30-35 meter höga.

Vidare informerar yttrandet att det finns en befintlig ledningsgata (karta bifogades yttrandet) som går från Andersliden/Högaliden och vidare förbi Åsjön. Yttrande menar att den planerade luftledningen skulle kunna gå parallellt med den befintliga ledningen, istället för att avverka skog för en ny ledningsgata.

Trafikverkets kommentar: Gällande fråga om extra höga stolpar – för att kunna etablera en ny luftledning krävs en avverkad skogsgata för framkomlighet av maskiner vid anläggning. Vidare behöver man försäkra att inte träd faller på stolpar eller stag vilket medför att man behöver ta bort träd runt varje stolpe/stag, och därmed avverka träd för full bredd. Förmodligen behöver en högre stolpe vara 40-50 meter på grund av att linorna hänger en bra bit nedanför stolptopp. Hänsyn måste även tas till om längst möjliga träd kan falla på ledningen även om det står placerat på en sluttning ovanför ledningen. Detta skulle innebära en stor fördyrning av projektet då en stolpe av denna kaliber kostar mer än 0,5 miljoner/stolpe. Dessa stolpar skulle förmodligen utgöra ett stort hinder för fågellivet och påverka landskapsbilden i större omfattning än de stolpar som planeras idag.

Den befintliga ledningen som yttrandet hänvisar till är inte relevant för Trafikverkets planerade ledning (den sträcker sig åt fel håll).

3.3. Kompletterande samråd Broknäs

3.3.1. Länsstyrelsen i Västerbottens län

Se stycke 3.1.1

3.3.2. Berörda kommuner

Vindelns kommun

Beträffande föreslagna sträckningar så ser Vindelns kommun att det vore en fördel att välja alternativ Broknäs 1 i enlighet med det kompletterande samrådet. Kommunen har inget att erinra mot övriga sträckningar som framtagits i samrådsunderlaget.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar kommunens yttrande.

3.3.3. Övriga myndigheter

Försvarsmakten (#42)

Försvarsmakten har tagit del av och svarat på kompletterande remiss i rubricerat ärende. Försvarsmakten har tidigare svarat på ärendet i ett tidigare yttrande, se avsnitt 3.4. Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.

3.3.4. Fastighetsägare, rättighetsinnehavare och allmänhet

[REDACTED] (#41 och #43)

Fastighetsägaren önskar att ledningen dras efter sjökanten längs Bredträsket då det pågår arbete med att iordningställa fastigheten.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket och noterar detta och tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet.

3.4. Kompletterande samråd 1 Åkullsjön

3.4.1. Länsstyrelsen i Västerbottens län

Se stycke 3.1.1.

3.4.2. Berörda kommuner

Robertsfors kommun

Robertsfors kommun har inget att yttra.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar kommunens yttrande.

3.4.3. Övriga myndigheter, företag, föreningar och organisationer

Försvarsmakten (#63)

Försvarsmakten har tagit del och svarat på kompletterande remiss om sträckningsjustering av tidigare alternativ. De nya sträckningsalternativen benämns som B3 och B4. Försvarsmakten redogör för motstående intressen för alternativen B3 och B4 och motsätter sig därför dessa alternativ. Geografisk avgränsning för det motstående intresset kan inte lämnas. B3 och B4 riskerar att påtagligt skada riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken som omfattas av sekretess enligt 15 kap 2 § OSL.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Försvarsmaktens yttrande och utreder ytterligare alternativa lokaliseringar.

Gran sameby (#48)

Inkommer med karta med förslag på ny sträckning. Grans sameby förordar en sträckning som går cirka 500 meter öster om alternativ B3 och fortsätter inom korridoren för B3 efter det att B3 och B4 har delats till två alternativ.

Vid området Fågelsång nära anslutningen i Robertsfors passerar kraftledningen över höjdryggar vilket påverkar samebyn negativt.

Samebyn hade helst inte velat ha anslutningspunkten i Yttersjön då det är viktigt område för deras verksamhet och det i dagsläget är ett högt tryck där, bl.a. i och med att stambanan blivit stängslad. Liksom vid avgränsningssamrådet så påpekar samebyn att det finns ett stort behov för samebyn att få en planskild passage över stambanan, speciellt när även kraftledningen skall ansluta i detta område.

Sammanfattningsvis meddelar Gran sameby att de accepterar kraftledningen och dess dragning, givet att den dras enligt deras förslag vid samt att Trafikverket avtalar med samebyn om att fortsätta att arbeta för en planfri passage över stambanan vid Yttersjön.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Grans samebys föredragna sträckning vid Åkullsjön.

Vid samrådsmötet visar Trafikverket att alternativa sträckningar i området vid Fågelsång, cirka 2 - 5 kilometer innan anslutning i Robertsfors, är begränsade, endast viss vingelmån finns inom korridoren.

Trafikverket emottar samebyns åsikter för alternativ vid Åkullsjön.

Trafikverket meddelar åter igen att frågan beträffande en planfri passage vid Yttersjön inte kan lösas i detta projekt men att frågan är lyft till ansvarig avdelning inom Trafikverket som arbetar med riktade miljöåtgärder. Ansträngningar kommer att göras för att denna fråga skall hanteras i enlighet med samebyns önskemål.

3.4.4. Fastighetsägare, rättighetsinnehavare och allmänhet

(#46)

Fastighetsägaren informerar att fastigheten ligger i ett område som nyttjas för friluftslivet och karaktäriseras av sin tystnad. Fastighetsägaren uttrycker oro för ökad ljudnivå samt minskning av värde på fastigheten i samband med anläggande av föreslagen ledning.

Vidare informerar fastighetsägaren att närliggande sjö har ett rikt fågelliv som kan påverkas negativt av föreslagen ledning.

Yttrandet framhäver att avståndet till ledningen bör vara så långt att de inte påverkas av magnetfält samt att jordningen av ledningen bör utföras med topplina och medföljande jordlina för att minska risken för personfara vid jordfel. Fastighetsägaren informerar att området har en hög jordresistans och att jordströmmarnas fördelning bör kontrolleras så mycket som möjligt.

Trafikverkets kommentar: Alternativ B3 har avvisats till förmån för alternativ B5 som sträcker sig norr om Bjännsjön på ett avstånd av cirka 1 kilometer. Trafikverket noterar synpunkten om ledningens jordning.

(#44)

Fastighetsägaren inleder yttrandet med att tacka för möjligheten att lämna synpunkter angående rubricerat ärende. Vidare avfärdar fastighetsägaren alternativ B3 framför alternativ B4 då alternativ B3 skulle ge en större påverkan på en större grupp människor.

Fastighetsägaren informerar att Brännsjön är en populär och välbesökt badsjö för barnfamiljer och den södra/sydöstra delen består av sandstrand. Den norra/nordvästra delen av sjön, som skulle beröras mer av alternativ B4, består av ett långgrunt område med växtlighet i form av vass och är därmed helt ointressant för både bad och fiske. Vidare informerar fastighetsägaren att Ryssjön, som kommer passeras av båda alternativen på ungefär lika stort avstånd, inte är en badsjö och inte heller nyttjas av det rörliga friluftslivet.

Fastighetsägaren förordar alternativ B4 eftersom det medför en mindre påverkan på ett mindre antal människor.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna/informationen. Alternativ B3 och B4 har avvisats till förmån för alternativ B5 som sträcker sig norr om Bjännsjön på ett avstånd av cirka 1 kilometer.

(#45)

Fastighetsägaren uppger att alternativ B3 innebär att kraftledningen kommer att lokaliseras i närheten av bebyggelse och därmed innebära negativa konsekvenser för de som har stugor i den västra delen av Bjännsjön. Störningarna består av påverkan under byggfasen samt så finns oro för magnet- och elektiska fält. Uttrycker även oro för en negativ påverkan på fastighetens värde i och med närheten till kraftledning.

Alternativ B4 innebär enligt fastighetsägaren inga negativa konsekvenser för fastigheten då dragningen är planerad långt ifrån bebyggelse.

Trafikverkets kommentar: Alternativ B3 har avvisats till förmån för alternativ B5 som sträcker sig norr om Bjännsjön på ett avstånd av cirka 1 kilometer.

[REDACTED] inkommer med en karta med en redigering av alternativ B3. Vidare informerar de att de är en av de få enskilda markägarna i området då majoriteten av marken ägs av Holmen- och Sveaskog. Föreslagna alternativ B3 och B4 kommer att passera över fastighetens mest produktiva mark där gallringar nyligen genomförts samt att ledningsdragningen även kommer påverka användbarheten av fastighetens kvarvarande mark. Enligt fastighetsägarna kommer fastighetens värde att påverkas betydligt mycket mer negativt än vad ersättningen kan kompensera för.

Förslag på ny sträckning är att förlägga kraftledningen cirka 500 meter längre söderut, strax söder om fastigheten vid Storgåsmynnen. Denna sträckning innebär att ledningen kommer att hamna mer på bolagsskog samt även på mer icke-värdefull mark (myrmark).

Trafikverkets kommentar: Alternativ B3 och B4 har avvisats till förmån för alternativ B5 som sträcker sig över 600 meter norr om fastigheten [REDACTED]

[REDACTED] (#52)

Fastighetsägaren ställer sig positiv till de två nya alternativen B3 och B4 och förordar därmed alternativ B3.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta. Alternativ B3 och B4 har dock avvisats till förmån för alternativ B5.

[REDACTED] (#52)

Fastighetsägaren ställer sig positiv till de två nya alternativen B3 och B4 och förordar därmed alternativ B3.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta. Alternativ B3 och B4 har avvisats till förmån för alternativ B5.

Holmen Skog AB (#49)

Holmen förordar det nya alternativet B4 i området kring Åkullsjön.

Trafikverkets kommentar: Alternativ B4 har avvisats till förmån för alternativ B5.

3.5. Kompletterande samråd 2 Åkullsjön

3.5.1. Länsstyrelsen i Västerbottens län

Länsstyrelsen i Västerbottens län förordar att ledningsdragningar placeras längs med befintlig infrastruktur. Sträckningsjusteringarna i det kompletterande samrådet berör utredningsområden, stora sammanhängande områden med nyckelbiotoper, höga naturvärden och skogliga värdestrakter. Länsstyrelsen informerar att om Trafikverket väljer att gå vidare med alternativ B5 krävs en noggrann beskrivning hur skadelindringshierarkin följts. Det krävs även en naturvärdesinventering längs sträckningen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar länsstyrelsens yttrande. Sträckan kommer att naturvärdesinventeras samt genomgå en arkeologisk utredning steg 1.

3.5.2. Berörda kommuner

Robertsfors kommun

Robertsfors kommun har inget att yttra sig om i ärendet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.

3.5.3. Övriga myndigheter, företag, föreningar och organisationer

Gran sameby

Gran sameby har via mail fått ta del av karta med ny sträckning vid Åkullsjön. Samebyn svarade via mail att de anser att förslaget är olämpligt och anser att det skuggade grå alternativet är ett lämpligare alternativ och vill att det alternativet utreds.

Därefter skickade trafikverket en formell inbjudan till samråd med information och kartor.

Inget svar på detta samrådsutskicket har inkommit från Gran sameby.

Trafikverkets kommentar: Det skuggade grå alternativet på kartan som mailades till samebyn är bortvalt beroende på försvarsmaktens synpunkter.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har tagit del och svarat på kompletterande remiss om sträckningsjustering av tidigare alternativ. Det nya sträckningsalternativet benämns som alternativ B5.

Försvarsmakten accepterar alternativ B5.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.

Västerbottens Ornitologiska Förening (VOF) och Projekt Kungsörn

VOF informerar om att de fått in flertalet tips om örn i ett område på sträckan och inför ansökan måste en noggrann inventering göras.

Trafikverkets kommentar: Inom ramen för aktuell tillståndsprocess kommer en kungsörnsinventering att genomföras i området. Inventeringen kommer att göras efter dialog och samråd med VOF.

3.5.4. Fastighetsägare, rättighetsinnehavare och allmänhet

Fastighetsägarna motsätter sig en dragning enligt alternativ B5 då alternativet innebär att ledningen går över deras mark. Vidare informerar fastighetsägarna att de har medicinska apparater som är känsliga för elektromagnetiska fält och därmed inte får vistas i närheten av 170 kV eller 130 kV kraftledningar. Det betyder att markägarna inte kommer kunna bruka åkern eller skogen på skiftet [REDACTED] eftersom de måste passera kraftledningen i båda fallen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket och Skellefteå Kraft har i ett gemensamt brev bett fastighetsägare inkomma med uppgifter om aktuella medicinska apparaters modeller för att kunna utreda frågan mer i detalj. Svar har dock inte inkommit. Frågor kring elektromagnetiska fält hanteras vidare i MKB:n

(#70)

Fastighetsägaren motsätter sig en dragning enligt alternativ B5 då förslaget berör många fler mindre markägare som kommer få sina skiften uppdelade av en ledningsgata.

Fastighetsägaren menar på att det är ett stort intrång som försvårar brukande av skogen.

Fastighetsägaren önskar få ta del av de starkt vägande motstående intressen som uppkommit för alternativ B3 och B4.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar fastighetsägarens synpunkter.

Trafikverket är medvetna om att fler enskilda fastighetsägare kommer att påverkas av alternativ B5. Alternativ B3 och B4 har tyvärr dock avisats mot bakgrund av

Försvarsmaktens intressen i området, vilket har meddelats direkt till fastighetsägaren.

3.6. Samråd avseende skyddsområden för fornlämningar

3.6.1. Länsstyrelsen i Västerbottens län

I yttrandet anger Länsstyrelsen ett meterantal för varje fornlämningstyp som måste hållas för att tillstånd till ingrepp i fornlämningen sannolikt inte kommer att krävas.

Länsstyrelsen har därmed inte tagit ställning till varje enskild fornlämningsområde enligt 2 kap 2 § Kulturmiljölagen (SFS1988:950).

Det kan följaktligen behövas tillstånd till ingrepp i fornlämningsområde även om ingreppet faller utanför meterangivelserna. Om tillstånd är nödvändigt eller inte avgörs i samrådsförfarande där de planerade ingreppen redogörs för.

Aktuella meterangivelser är:

- Kolningsanläggningar: 5 meter från lämningens ytterkant
- Boplatsgropar: 20 meter från lämningens mitt och ej mellan gropar som ligger i anslutning till varandra.
- Fångstgropar: 20 meter från lämningens mitt och ej mellan gropar i system
- För lämningarna L2019:2863, 2866 och 2867 bedömer Länsstyrelsen att inget meterantal kan anges utan att en steg2-utredning har utförts för att avgöra lämningens antikvariska status.

Utöver ovan så har lämningarna med nummer L2019:2915 och L2020:4577 som fram till 2021-01-28 var registrerade som Övriga kulturhistoriska lämningar fått ändrad antikvarisk status i kulturmiljöregistret till fornlämningar. Detta då dessa kolningsanläggningar ligger i ett kluster tillsammans med ett antal andra kolningsanläggningar som är bedömda som fornlämningar längs med Mjösjöbäcken söder om Överklinten. Länsstyrelsen bedömer att dessa på lik linje med alla kolningsanläggningar som ligger öster om Åsjön ska betraktas som knutna till verksamheten vid Robertsfors bruk och med en antagen tillkomsttid före 1850.

Trafikverkets kommentar: : Trafikverket noterar Länsstyrelsens redovisade information och synpunkter. Informationen inarbetas i MKB.

4. Bilagor

Bilaga 1. Karta med utredningskorridorer, tidigt samråd

Bilaga 2. Karta med utredningskorridorer, avgränsningssamråd

Bilaga 3. Karta förordad utredningkorridor, avgränsningssamråd

2021-07-06

2021-102567-0001



Trafikverket, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se