

Komplettering till koncessionsansökan Matarledning Yttersjön-Robertsfors

Energimarknadsinspektionen (Ei) har gått igenom ansökan om nätkoncession för en 145 kV (130 kV) kraftledning tillhörande Norrbotniabanan från Yttersjön till Robertsfors. Ei inkom till Trafikverket 2022-02-01 med en skriftlig begäran om komplettering av ansökan innan vidare hantering.

För att underlätta läsningen kommer kompletteringen efter varje fråga.

1. Ni behöver specificera stolptyperna i våtmarkerna och var de kommer att placeras. Utveckla varför ni ska göra det.

Exakt placering av stolpar i våtmarksområden och val av stolptyp kommer att fastställas vid detaljprojekteringen.

Vid detaljprojekteringen kommer Trafikverket i första hand undvika att stolpar placeras i våtmarker, genom att placera stolpar på öar eller annan fast mark, och genom att anpassa spännlängden för att undvika eller minimera antalet stolpar som behöver placeras i våtmarker.

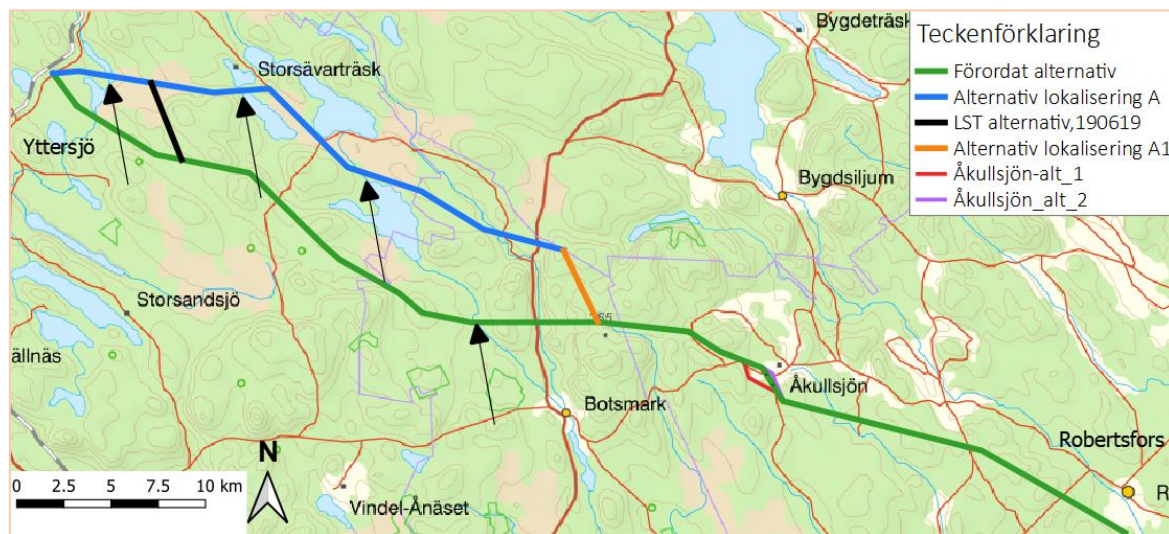
Vid val av stolptyp måste Trafikverket ta hänsyn till många aspekter. Viktiga kriterier är bland annat funktion och användarvänlighet, både vid byggnation och under drift, likväl som produktens miljöpåverkan. Trafikverket har ännu inte valt material, men stolpmaterial av trä är utgångspunkten för projektet. Andra stolpmaterial, som exempelvis komposit eller stål, kan dock komma att väljas i de fall då t.ex. spännlängder vid enstaka tillfällen överstiger vad en träkonstruktion normalt kan klara belastningsmässigt. Om trästolpar blir aktuellt kommer ett godkänt impregneringsmedel att användas, vilket innebär att EU och Kemikalieinspektionen gjort bedömningen att ämnet är tillåtligt som impregneringsmedel för kraftledningsstolpar med avseende på dess påverkan på miljön och människors hälsa.

Om stolpar behöver placeras i våtmarker kommer Trafikverket ta hänsyn till hur det är tekniskt möjligt att anlägga stolparna, t ex med eller utan fundament. För trä- och kompositstolpar krävs generellt inga fundament utan stolparna schaktas cirka 2 meter ned i marken. Ibland måste staglinor användas. I speciellt känsliga våtmarksområden kan kompositstolpar bli aktuella, om de är möjliga att anlägga.

Stolpar av komposit och stålmaterial minskar visserligen till viss del risken för att farliga ämnen sprids till omgivningen, men dessa material är betydligt dyrare och har ett betydligt större avtryck ur ett livscykelperspektiv¹.

2. Vid naturvärdesinventeringen har sjöfåglar pekats ut som en grupp som eventuellt kan påverkas negativt av ledningen. Vad är det för sjöfåglar? Finns det häckningsplatser? Vad är anledningen till att ni har nöjt er med fågelavvisare? Vänligen motivera.

Vid ett samrådsmöte mellan Trafikverket, WSP, Västerbottens ornitologiska förening (VOF) och Pelagia framförde representanten för VOF farhågor om kollisionsrisk med kraftledningen för vissa fågelarter och då främst där kraftledningen korsar typiska flygstråk för dessa arter (Figur 1).



Figur 1. Kartunderlag vid samrådsmötet där kollisionsrisk (svarta pilar) identifierades av representanten för VOF.

Farhågorna baserades inte på några inventeringar eller kända förhållanden utan baserades på representantens erfarenhet av landskapets utformning och vissa fågelarters rörelse.

¹ Jämförelse av miljöpåverkan från ledningsstolpar av olika material – en livscykelanalys, [redacted], IVL, November 2012

Skapat av

Dokumentdatum
2022-03-21

Längs den föreslagna sträckningen av kraftledningen finns några sjöar som förbinds med bäckar eller åar samt att kraftledningen kommer att korsas av Sävarån. Vid dessa platser befarade representanten för VOF att specifikt sjöfåglar (som till exempel lommar, doppingar, änder, svanar och gäss) skulle kunna röra sig mellan sjöar, längs bäckar och åar samt längs Sävarån, och därmed riskera att kollidera med kraftledningen.

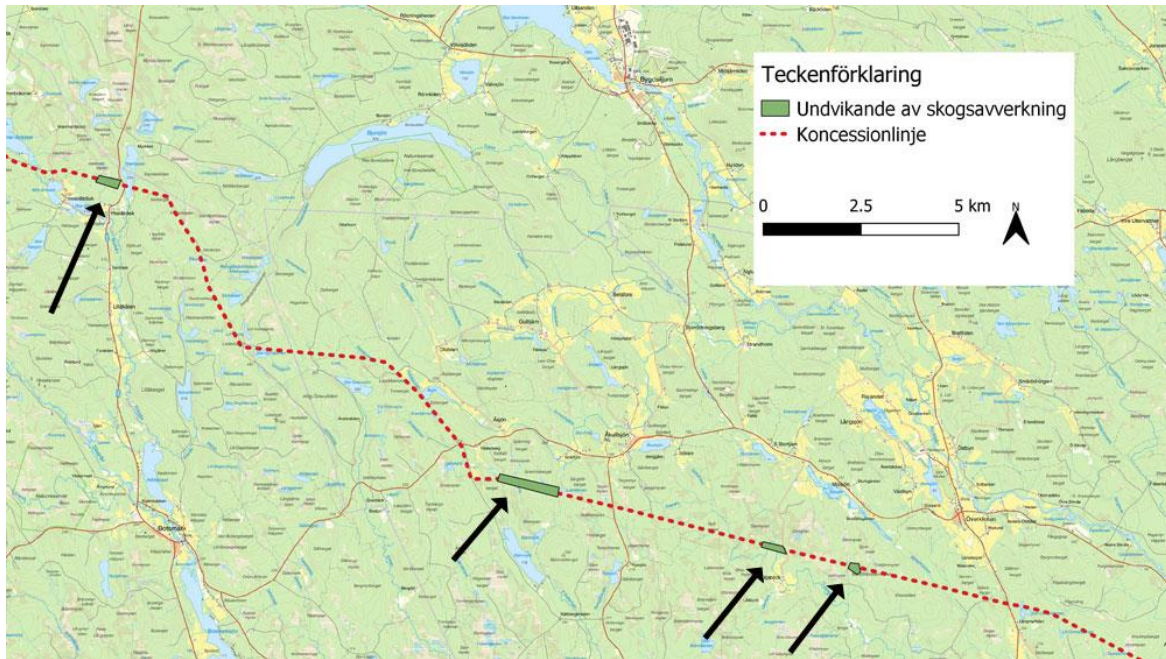
Mötet enades slutligen att den eventuella kollisionsrisk som kunde föreligga skulle kunna undvikas med fågelavvisare, som visat sig fungera på andra platser där kraftledningar korsat sjöfåglars flygstråk.

3. Effektbehov och överföringskapacitet saknas, vänligen komplettera med det.

Det maximala effektbehovet är 16 MVA och överföringskapaciteten är 55,4 MVA vid 132 kV.

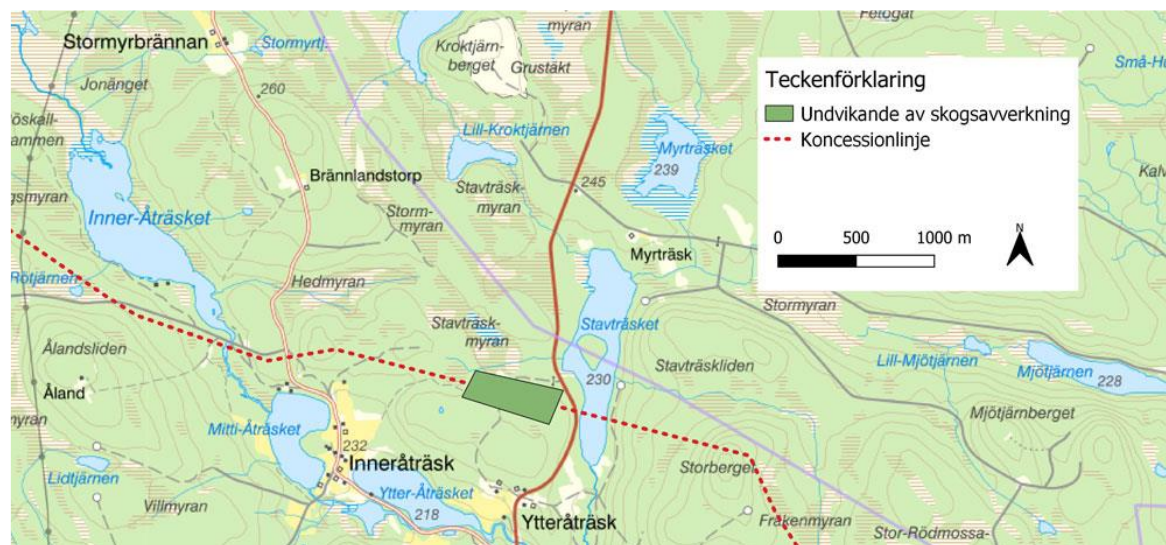
4. Av MKB:n sida 57 framgår att "avverkningen av ledningsgatan och etablering av ledningen kommer att ske med hänsyn till fåglarnas häckningssäsong". Vilka datum och vilka fåglar gäller det? Avser det hela sträckan? Vänligen specificera.

På fyra delsträckor av koncessionslinjen bedöms att hänsyn bör tas till fågellivet under spel- och häckningssäsong (Figur 2). Det vill säga att avverkning för kraftledning bör undvikas under perioden mars till och med juni.



Figur 2 Fyra delsträckor (gröna polygoner markerade med pilar) där avverkning bör undvikas under perioden mars till och med juni.

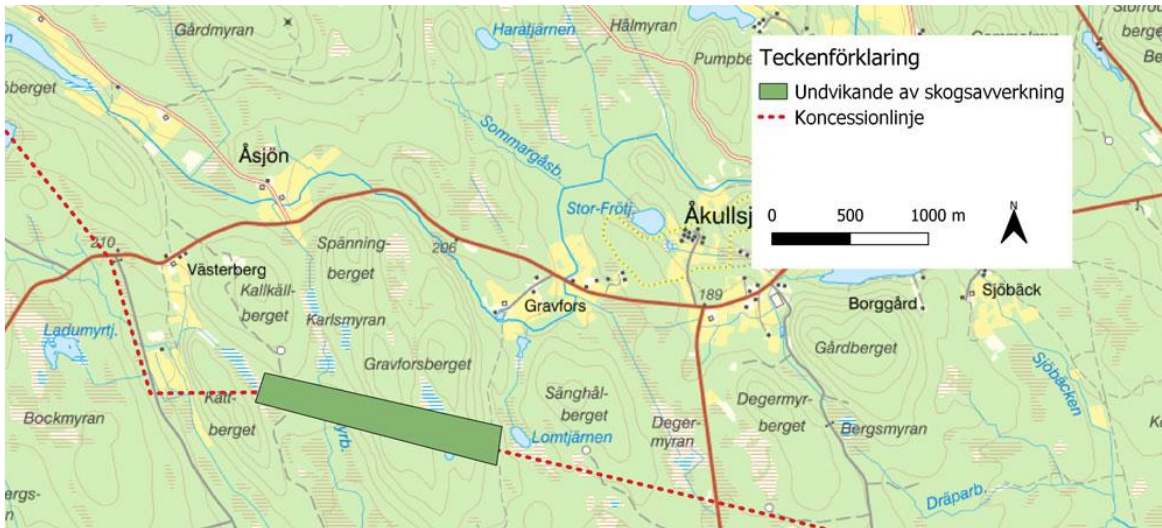
Längst i väster, i området kring Inneråträsk och Ytteråträsk (Figur 3), har färskare spår efter spillkråka noterats. Bedömningen är att det finns ett aktivt revir i området varför avverkning bör undvikas i detta område under mars till och juni. Det vill säga den period då spillkråka trummar för att hävda revir och locka till sig en hona samt under en eventuell häckningsperiod fram till dess att ungarna har kommit på vingar.



Figur 3. Grön polygon markerar området där avverkning bör undvikas under perioden mars till och med juni.

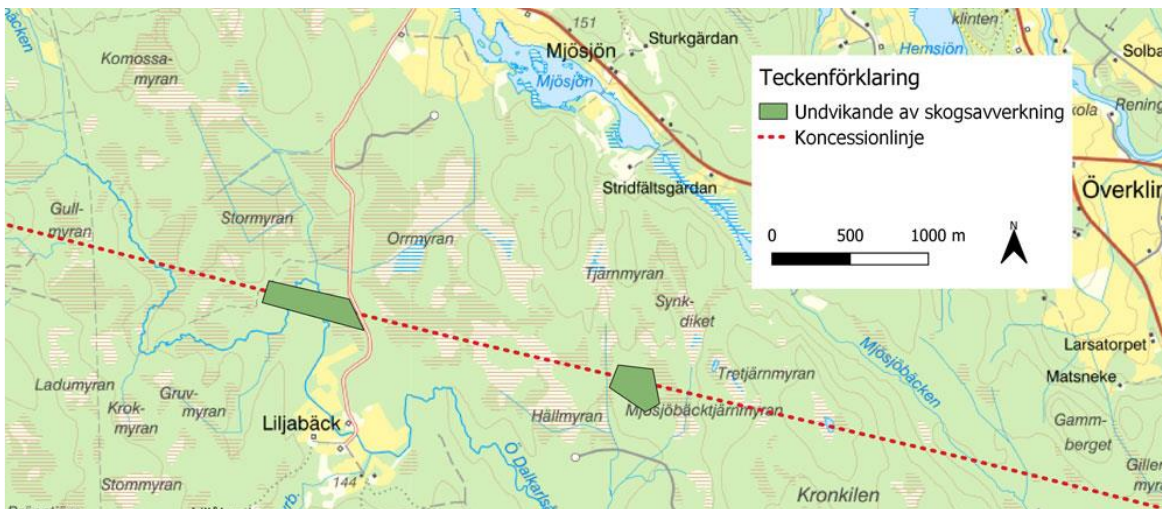
2021-102567-0008 2022-03-21

Sydväst om Åkullsjön finns ett område med spelande orrar samt troligen häckande tjäder (Figur 4). Som en försiktighetsåtgärd bör därför ingen avverkning utföras i perioden mars till och med juni.



Figur 4 Grön polygon markerar området där avverkning bör undvikas under perioden mars till och med juni.

Norr om Liljabäck finns ett revir av tretåig hackspett och öster om Liljabäck finns en spelplats för orre vid koncessionslinjens dragning (Figur 5). Som en försiktighetsåtgärd bör därför ingen avverkning utföras i dessa områden under perioden mars till och med juni.



Figur 5 Gröna polygoner markerar områden där avverkning bör undvikas under perioden mars till och med juni.

2021-102567-0008 2022-03-21

5. På sida 51 i MKB:n beskrivs en översiktlig studie av fladdermöss. Finns det en risk att fladdermöss kommer att påverkas negativt? Finns det något habitat?

Beskrivningen i MKB:n att kollisionsrisken mellan fladdermöss och luftledningar är liten stämmer med vad som är känt från vetenskapliga studier varför en negativ påverkan från kraftledningen på fladdermöss bedöms som obetydlig.

En positiv effekt skulle snarast kunna erhållas för fladdermöss i och med att brynmiljöer skapas med en kraftledningsgata.

Utifrån den aktuella kunskapen som finns angående olika arters utbredning så är det troligt att skogslandskapet mellan Robertsfors och Yttersjön hyser få arter av fladdermöss. Dels är utbredningen av merparten av funna arter koncentrerade till kustområdet (Artdatabanken), dels är kvalitén på habitat inte tillfyllest.

6. Av samråd framkommer att samebyarna har lagt fram förslag på kompensation/skyddsåtgärder. Vänligen inkom med en ungefärlig beräkning av kostnaderna för de önskemål som samebyarna nämnt.

7. Av MKB:n framgår att ni kommer att föra en fortsatt nära dialog med berörda samebyar. Vänligen beskriv hur dialogen med samebyarna kommer att gå till

När anläggningen väl är i drift bedöms den inte i sig påtagligt försvåra rennäringens bedrivande, och med anledning av denna bedömning anser inte Trafikverket att av samebyarna framlagda förslag till kompensation/skyddsåtgärder skall utföras och lämnar därför inte heller någon kostnadsuppskattning av åtgärderna som Ei frågar efter. Vidare kan sägas att Trafikverket inte har någon rätt att ta mark i anspråk för de förslag som inlämnats och kan ej heller utge ersättning utan förankring i gällande rätt.

Under byggtiden kan störningar förekomma som man genom dialog under byggtiden avser kunna minska. Exakt hur den fortsatta nära dialogen skall ske får överenskommas mellan parterna men förslagsvis utses kontaktpersoner och regelbundna möten hålles (fysiskt eller per telefon). Dialog bör hållas i planeringen inför såväl som under anläggandet så att parterna kan bidra till att påverkan blir så liten som möjligt. Detaljprojektering och planering av anläggandet är ännu inte gjord men Trafikverket är i den mån det senare visar sig vara skäligt och möjligt, t.ex. utifrån andra intressen i området, villig att anpassa anläggandet geografiskt och i tid för att minska påverkan på rennäringen.

Under byggtiden kommer som sagt en nära dialog med rennäringen att föras som en skyddsåtgärd.

8. På vilka sträckor har ni gått samebyarna till mötes? Där ni inte har gått samebyarna till mötes – vad beror det på?

Samråd med berörda samebyar

Berörda samebyar bjöds in till inledande samråd.

Berörda samebyar (Gran, Svaipa och Malå) kontaktades i ett tidigt skede i samrådsprocessen och erhöll då information om den planerade verksamheten och kartunderlag. Malå sameby har dock valt att inte delta eller yttra sig i ärendet.

I augusti 2019 träffade Trafikverket Gran och Svaipa sameby för inledande samråd. Mötena hölls separat med respektive sameby.

Trafikverket erhöll information om samebyarnas aktuella markanvändning och syn på de olika presenterade alternativen. Problem som elledningar kan innebära för samebyarna, bland annat skoterkörning i ledningsgata och därmed önskad spridning av renar och även minskad betesareal, togs upp.

Svaipa sameby

Svaipa sameby berörs främst av alternativ A (se figur 6).

Sträckning som förordas av samebyn:

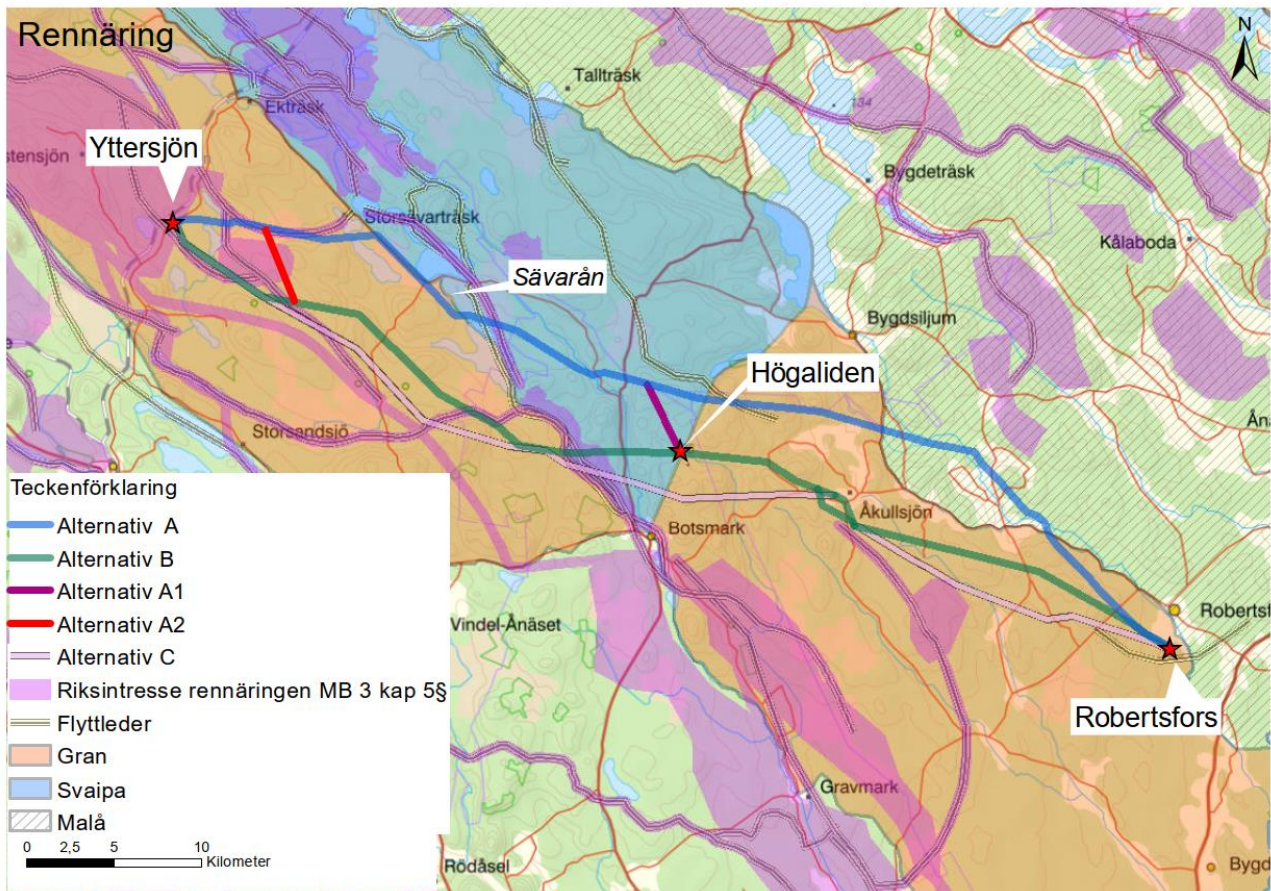
Svaipa sameby vill helst inte ha ledningen över huvud taget då den påverkar betesområdet, men förordade vid inledande samråd det mittersta alternativet (alternativ B, se figur 6) och i andra hand det södra (alternativ C, se figur 6).

Samebyn angav att 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. Alternativ A går genom stora delar av Svaipa samebys vinterbetesområde och samebyn har inte tillgång till några alternativa betesmarker i inlandet eller mot kusten.

Svaipa anger 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.

Kommentar överensstämmelse:

Trafikverket har valt att gå vidare med alternativ A på sträckans första del (mellan Yttersjö och fram till Ytteråträsk), men har därefter i stort (förutom delen A1) valt att gå vidare med alternativ B, se Figur 6. Trafikverket har inte gått samebyn till mötes, i huvudsak beroende på att alternativ B och C kommit i konflikt med kungsörnsintressen mellan Yttersjön och Högaliden. Samt att alternativ A tillsammans med A1 innebär att Högaliden kan nås och därmed möjliggöra samförläggning med Skellefteå Krafts ledningar. Dessutom har samebyarna förordat olika sträckningar.



Figur 6 Alternativa utredningsstråk vid avgränsningssamrådets genomförande

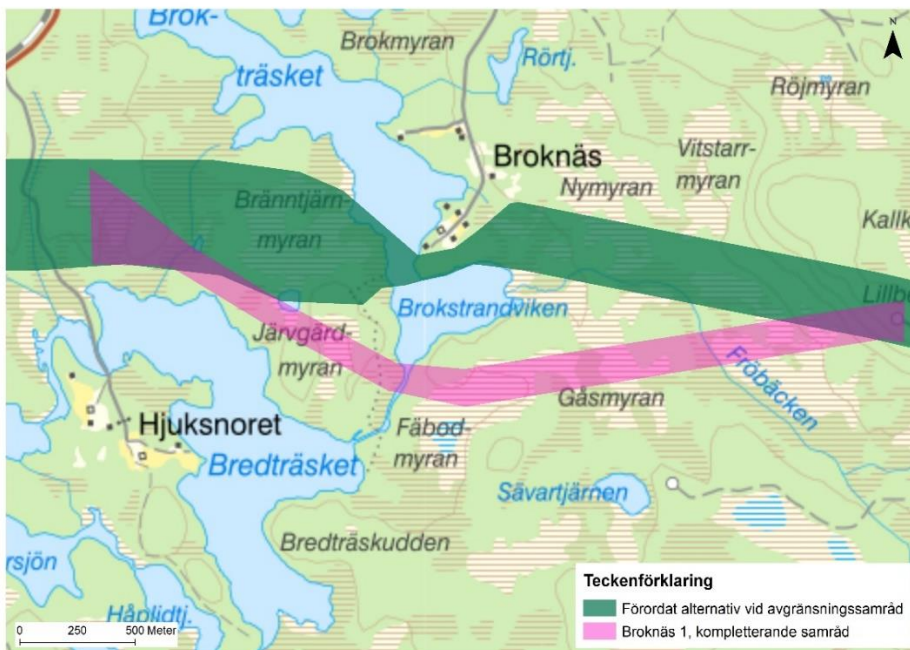
Skapat av

 Dokumentdatum
 2022-03-21

Grans sameby

Grans sameby berörs främst av alternativ B och C (se figur 6) och framhöll att området kring Yttersjön är extra viktigt område för samebyn.

Inom det kompletterande samrådet avseende Broknäs gavs Gran sameby möjlighet att inkomma med synpunkter på den alternativa sträckningen Broknäs 1 (se figur 7).

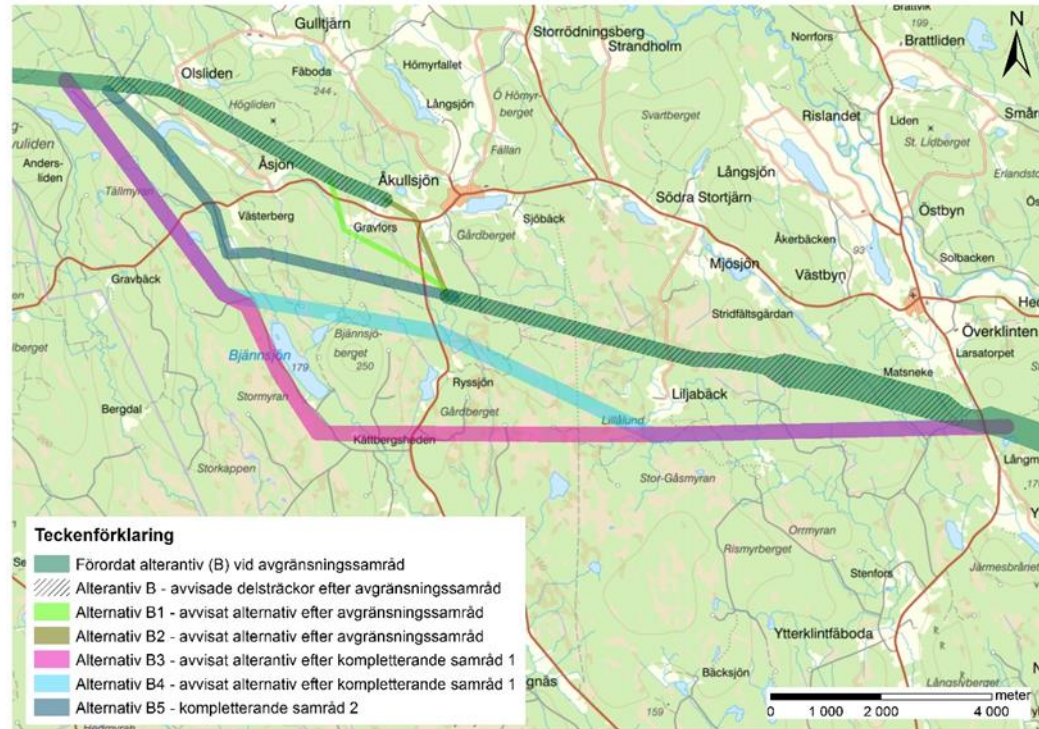


Figur 7 Kompletterande utredningskorridor Broknäs

Grans sameby erbjöds även inkomma med synpunkter på de alternativa sträckningarna B3 och B4 (se figur 8) inom kompletterande samråd 1, Åkullsjön.

Skapat av

Dokumentdatum
2022-03-21



Figur 8 Kompletterande utredningskorridorer vid Åkullsjön

Gran sameby erbjöds även inkomma med synpunkter på alternativ B5 (se figur 8) som togs fram till följd av att Försvarsmakten motsatte sig alternativen B3 och B4.

Sträckning som förordas av samebyn

Gran förordade vid det inledande samrådet den nordligaste dragningen, dvs. alternativ A (se figur 6) och visade även på en alternativ anslutning på det norra alternativet till Yttersjön som följer vägen längre, korsar stambanan och ansluter från norr, se figur 9. 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. Det finns ett stort behov för samebyn att få en planskild passage över stambanan, speciellt när även kraftledningen skall ansluta i detta område.

2021-102567-0008 2022-03-21

Skapat av

 Dokumentdatum
 2022-03-21


Figur 9 Röd heldragen linje utgör Grans förslag på sträckning vid Yttersjön. (karta från minnesanteckningar möte 2019-08-29)

De lyfte vidare att om det inte blir det norra alternativet behöver Trafikverket ta fram åtgärder för att undvika skoteråkning i ledningsgatan och en planfri passage vid Yttersjön.

Samebyn inkom inte med ytterligare synpunkter inom avgränsningsområdet.

Ett samrådsmöte hölls med samebyn efter att sträckningarna justerats vid Åkullsjön och Broknäset beroende på inkomna synpunkter under avgränsningsområdet.

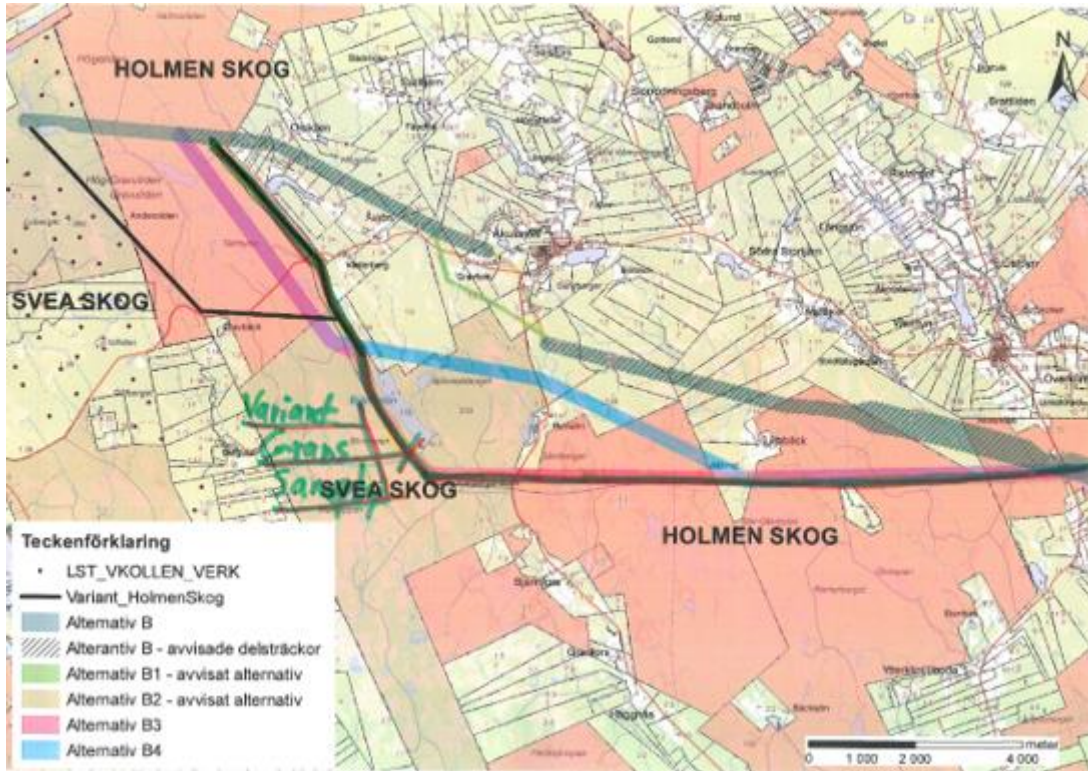
Grans sameby yttrande sig inte särskilt avseende kompletterande samråd över sträckning vid Broknäs.

Samebyn framförde att vid området Fågelsång, beläget ca 2-7 km från anslutningspunkten i Robertsfors, passerar kraftledningen över höjdryggar vilket är negativt för samebyn.

Samebyn inkom med ett yttrande i det kompletterande samråd 1 Åkullsjön, i form av en karta med förslag på ny sträckning, se Figur 10. Avseende det kompletterande samrådet 2 Åkullsjön meddelade samebyn per mejl att de

Komplettering till koncessionsansökan Matarledning Yttersjön-Robertsfors

ansåg att förslaget, alternativ B5 (se figur 8), var olämpligt och ansåg att det skuggade grå alternativet (se figur 8) var ett lämpligare alternativ och ville att det alternativet utreddes vidare. Annars förespråkade samebyn alternativ B3.



Figur 10 Gran samebys förslag på dragning vid Åkullsjön markeras med grön överstrykningspenna.

Kommentar överensstämmelse:

Första delen (mellan Yttersjö och fram till Ytteråträsk) av den slutliga beslutande sträckningen, utgör det norra alternativet (alternativ A, se figur 8). Trafikverket har därmed gått samebyn till mötes vad gäller en del av den slutliga sträckan. Resterande delar av sträckan utgörs i stort av det tidigare alternativet B (se figur 1), varav Trafikverket gått emot samebys önskemål på denna sträcka.

Trafikverket har dock inte kunnat gå samebyn till mötes vad gäller deras förslag på justerade sträckning vid Yttersjön. Anslutningspunkten i Yttersjön är vald för att Norrbotniabanan, delen Umeå-Skellefteå, måste ha extra kraft i mitten av banan och det blir i höjd med Robertsfors. Närmaste transformatorstation ligger då i Yttersjön. Samebys förslag till sträckning innebär en betydande omväg och korsar stambanan flera gånger.

Trafikverket ser inga möjligheter att arbeta fram åtgärder för att minska skoterkörning i ledningsgatan, det är också någonting som kan få konsekvenser för andra intressen. Trafikverket meddelar att frågan

Skapat av

Dokumentdatum
2022-03-21

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.

Samebyn inkom inte med något yttrande avseende den valda sträckningen vid Broknäs. Den alternativa sträckningen krävdes för att utöka avståndet från bostadshusen på Broknäsudden, minska påverkan på landskapsbilden, samt för att undvika att den planerade ledningen kommer i konflikt med ett befintligt fiskgjusbo och orrspelplatser. 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 tidigare.

I området Fågelsång strax före anslutningspunkten i Robertsfors finns det begränsade möjligheter till alternativa sträckningar, endast viss vingelmån finns inom korridoren. Alternativa sträckningar kommer i konflikt med andra skyddsvärda områden.

Med tanke på att Försvarsmakten sa blankt nej till de alternativa sträckningarna B3 och B4 söder om Åkullsjön och endast kunde acceptera B5 har inte Trafikverket kunnat gå samebyn till mötes inom området vid Åkullsjön. De alternativa sträckningar B3 och B4 togs fram för att öka avståndet till bebyggelsen i Åkullsjön, för att färre fastigheter och skiften skulle påverkas.

Malå sameby

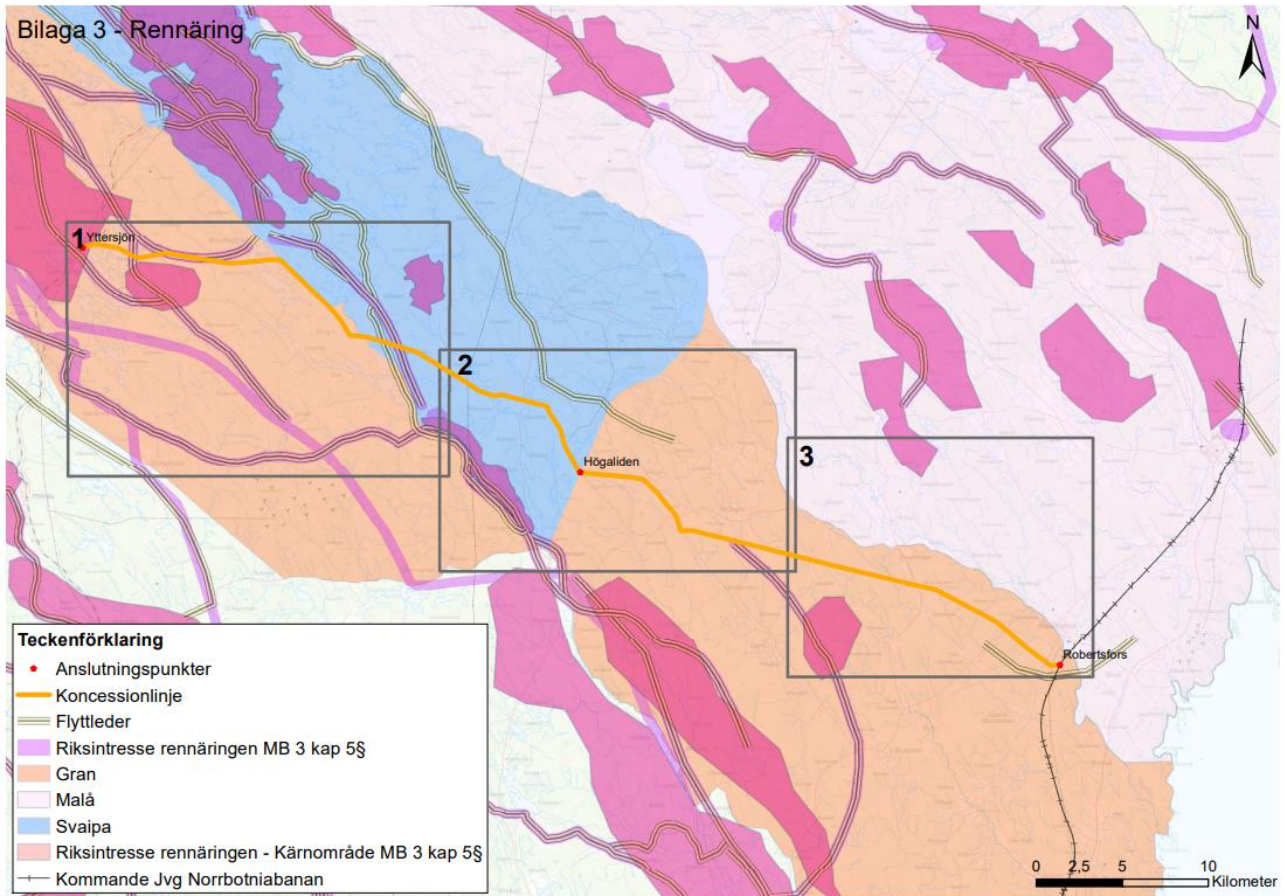
Malå berörs endast direkt av alternativ A (se figur 8) längs en sträcka av cirka 10 kilometer och går främst inom delområde 3 i figur 12.

Malå sameby har inte yttrat sig i ärendet.

2022-03-21

2021-102567-0008

Skapat av

 Dokumentdatum
 2022-03-21


2021-102567-0008 2022-03-21

Figur 11 Slutlig sträckning i förhållande till berörda samebyar.

Sammanfattande kommentarer

Generellt gäller att den planerade sträckningen som nu är föremål för koncessionsansökan är ett resultat av ett utredningsarbete som syftat till att identifiera en ledningssträckning som ger minsta möjliga påverkan på människa och miljö samtidigt som hänsyn också tagits till faktorer som teknisk genomförbarhet och ekonomi.

Då det finns motstående intressen har en del kompromisser fått göras. Planerad ledning har i största möjliga mån förlagts med en avsikt att minska störningar genom samförläggning av ledningen med befintliga vägar samt med annan infrastruktur och med Skellefteå Krafts planerade kraftledning. Ledningen är också förlagd för att så långt som möjligt undvika att störa områden med riksintresse för rennärigen och områden som vid dialog med berörda samebyar har pekats ut som särskilt värdefulla.

Samebyarna Svaipa och Gran förespråkar olika alternativa dragningar av den planerade kraftledningen, vilket försvårar Trafikverkets arbete med att så långt som möjligt gå samebyarna till mötes. Det är dock den totala påverkan av kraftledningen med beaktande av alla aspekter som lett fram till den slutliga sträckningen.

Skapat av

Dokumentdatum
2022-03-21

Båda samebyarna lyfter problematiken med oönskad spridning av renar i ledningsgatan. Trafikverket ser inga möjligheter att arbeta fram åtgärder för att minska skoterkörning i ledningsgatan. Trafikverket ser dock fortsatt samråd med samebyarna som en viktig del i den fortsatta processen.

Dokumentegenskaper, Skapat av [REDACTED], PRpnmÄrendenummer TRV 2019/123861, Dokumentdatum 2022-03-21, Dokumenttyp PM.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

2022-03-21

2021-102567-008