

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg E4, Bro över Kalix älv i Kalix

Kalix Kommun, Norrbotten län

Datum: 2017-09-25

Projektnummer: 153033



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25, Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse. Väg E4, Bro över Kalix älv i Kalix

Författare: Sofia Sundqvist, Viweca Berguv, Sweco

Dokumentdatum: 2017-09-25

Dokumenttyp: Samrådsredogörelse

Objektnummer: 153033

Ärendenummer: TRV 2016/92497

Kontaktperson: Erik Vallin, Trafikverket

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	4
SAMRÅDSKRETS	5
SAMRÅDSUNDERLAG	5
Samråd med berörd länsstyrelse	5
Samråd med berörd kommun.....	5
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	5
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	6
Samråd med allmänheten	8
SAMRÅDSHANDLING	9
Samråd med berörd länsstyrelse	9
Samråd med berörd kommun.....	12
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	14
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	19
Samråd med allmänheten	19
UNDERLAG	21

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

Sammanfattning

Samrådsredogörelsen behandlar vägplan för ny bro över Kalix älv i Kalix, Norrbottens län.

Samråd för samrådsunderlaget och samrådshandlingen har hållits med myndigheter, organisationer och sakägare som kan bli berörda. Samråd har skett via utskick och samrådsunderlaget respektive samrådshandling har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Samrådstid för samrådsunderlaget var mellan 26 oktober och 16 november 2016 och för samrådshandlingen mellan den 28 februari och 21 mars 2017.

Samtliga inkomna skriftliga synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda hos Trafikverket under diarienummer 2016/92497.

Synpunkterna är sammanfattade nedan i rubriken Samråd.

Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har upprättats 2016-10-03 och uppdaterats 2017-04-03 samt 2017-09-25. Denna samt ytterligare information om projektet återfinns på:

<http://www.trafikverket.se/nara-dig/Norrbotten/projekt-i-norrbottens-lan/e4-bro-over-kalix-alyv/>

Samrådsrets

Samråd har hållits med Kalix kommun, berörda myndigheter, berörda organisationer samt de enskilda som kan bli särskilt berörda.

Samråd har skett via tidningsannonser, utskick och samrådsunderlag och samrådshandling har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Samrådstid var mellan 26 oktober och 16 november 2016 för samrådsunderlaget och samrådstid för samrådshandlingen var mellan 28 februari och 21 mars.

Samrådsunderlag

Samråd med berörd länsstyrelse

Samrådsunderlaget skickades in till Norrbottens länsstyrelse den 25 oktober 2016 för samråd och beslut om betydande miljöpåverkan.

Samråd med berörd kommun

Möte har hållits med Kalix kommun 2016-09-16 och 2016-10-24. Trafikverket har informerat kommunen om projektet och haft en dialog kring fri höjd som krävs för på Brogatan vid norra landfästet, möjlighet att förlägga båtar vid kajen, fri höjd för båtar och om ytdagvatten från bron kan rinna ner på underliggande väg. Kalix kommun kommer att undersöka med Räddningstjänsten samt med ansvariga för driften av teknikhusen vid norra landfästet om vilka fria höjder som behövs på gatan under bron.

Strandängarnas utveckling behöver diskuteras vidare med utvecklingsgruppen för strandängarna.

Trafikverket svarade att ny bro kommer att utföras med förhöjda kantbalkar och ytdagvattnet samlas upp och leds till respektive landfäste.

I ett skriftligt yttrande 2016-11-17 påpekar kommunen att det finns en fördjupad översiktsplan för Kalix centralortsområde från år 1997.

Trafikverket kommentar: tackar för informationen från Kalix kommun och använder det som underlag i det fortsatta arbetet.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Fastighetsägaren Brotorp 3:1 uttrycker sig kritisk över att de inte fått ta del av samrådsunderlaget via brev eller epost utan endast via projektledaren. Fastighetsägaren skriver vidare att i området finns en väl bevarad kulturmiljö, både på norra och södra sidan om bron. Till exempelvis de sista resterna av färjepoken på fastigheten Brotorp 3:1 och de sista resterna av s.k. "femväggihuset" (hus med fem väggar). Även på norra sidan finns den gamla kajen från brukspatronernas tid med ett fiskemuseum och en camping nära E4. Denna kulturmiljö bör bevaras till eftervärlden. Ett brobygge skulle göra uppslamningen av viken intill Brotorp 3:1 ännu mer synbar och strandlinjen

förflyttas ytterligare ut mot älvfåran. Fastighetsägaren vill att projektet värdesätter Natura 2000.

Fastighetsägaren tycker att en bro placerad nedströms skulle utplåna denna kulturmiljö och förutom placeringen kommer att påverkas av damm och buller ännu mer. Fastigheten påverkas betydligt mindre om bron placeras uppströms och den placeringen är perfekt utifrån nuvarande cirkulationers in- och utfart över bron.

Trafikverket kommentar: Trafikverket beklagar om utskicket inte kommit fram till fastighetsägaren. Samrådsunderlaget var även publicerat under samrådstiden på Trafikverkets hemsida.

I kommande PM Kulturarvsanalys kommer femväggihuset att beskrivas och dess kulturhistoriska värde att belysas. En kulturanalys identifierar komplexa/värdefulla kulturhistoriska områden och redovisar effekter och konsekvenser för kulturmiljöerna. Analysen föreslår även lämpliga åtgärder för att bibehålla kulturmiljöer samt skyddsåtgärder för att minimera intrången.

I detta stadium utreds utformning och placering av bron. Efter en samlad bedömning med avseende på bland annat geoteknik, miljö, omgivningspåverkan, kostnad, gestaltning, drift och underhåll kommer ett mer detaljerat förslag redovisas senare i planeringsprocessen, i kommande samrådshandling. Då kommer fastighetsägaren få en förnyad möjlighet att lämna synpunkter.

En ny bro bedöms i dagsläget inte komma att påverka älvens flöde eller öka uppgrundningen av viken, förutom vid byggskedet. Påverkan i bygg- och driftskedet kommer att utredas och beskrivas i kommande miljökonsekvensbeskrivning, MKB. Även frågorna om boendemiljön kommer att hanteras i miljökonsekvensbeskrivningen.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Svenska kyrkan Kalix - Töre

Svenska kyrkan skriver att nuvarande placering av vägsträckningen utgör redan en störning och medför negativ inverkan på kulturmiljö, inredning och inventarier av kulturhistorisk betydelse. Kalix kyrka är Sveriges nordligast och länets äldsta medeltidskyrka med klenoder från 1400-talet och den medeltida kyrkomiljön har ett nationellt skydd genom Kulturmiljölagen 4 kap. Området bedöms som mycket sårbart för kulturarvet.

I maj 2016 gjordes en statusbesiktning av kyrkorummets väggar och valv och fann att: "nedsmutsningen av kyrkorummet har gått relativt snabbt. Närheten till E4 bedöms som en trolig orsak till nedsmutsningen då vägen passerar precis utanför kyrkogårdsmuren med ökad trafik under senare år." Ur rapporten från 2013 för åtgärd och underhåll av liturgiska värdefulla dräkter kan läsas: "Generellt har hela kyrkan problem med nedsmutsning, med största sannolikhet på grund av kyrkans omedelbara närhet till en större väg, E4."

Kalix kommun har tagit fram ett förslag till detaljplan som syftar till att markreservat för en ny E4-bro över Kalix älv skapas. Länsstyrelsen skrev i sitt yttrande 2015-05-25, att ett vägreservat i direkt anslutning till den medeltida kyrkomiljön riskerar förutom en

påverkan på landskapsbilden att leda till sättningar i kyrkogårdsmuren, byggnader samt mark. Det går inte heller att bortse från att trafiken i sig innebär en störning med negativ inverkan på miljön idag och med en vägdragning närmare kyrkan skulle störningen förvärras."

Med stöd av de utredningar som gjorts för vård av den medeltida kyrkomiljön är vår uppfattning är att det är angeläget att öka avståndet mellan Kalix kyrka och E4:an och en ny bro placeras nedströms om befintlig.

Trafikverket kommentar: I kommande PM Kulturarvsanalys kommer kyrkan att beskrivas ytterligare och dess kulturhistoriska värde att belysas. En kulturanalys identifierar komplexa/värdefulla kulturhistoriska områden och redovisar effekter och konsekvenser för kulturmiljöerna. Analysen föreslår även lämpliga åtgärder för att bibehålla kulturmiljöer samt skyddsåtgärder för att minimera intrången.

I detta stadium utreds utformning och placering av bron. Efter en samlad bedömning med avseende på geoteknik, miljö, omgivningspåverkan, kostnad, gestaltning, drift och underhåll kommer ett mer detaljerat förslag redovisas senare i planeringsprocessen, i kommande samrådshandling.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall har el-anläggningar i och i närheten av arbetsområdet och kräver att hänsyn tas till dessa vid vägprojektets utförande. Med yttrandet bifogas en karta samt förklaring till vart ledningar är belägna. På kartan redovisas dock ej 0,4 kV samt jordlinor.

Vattenfalls befintliga kablar ska hamna i ytterkant av eller utanför vägområdet. Tidigt samråd krävs för att få en optimal lösning. Vid ny korsande väg skall befintlig markkabel förläggas i rör. Anläggningarnas lägen är inte exakta då inmätning ännu inte är gjord. Vattenfalls anläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av genomförandet.

Ändring av marknivå samt exempelvis schaktning som kan medföra fara för ledning eller medföra att ledningen kan vålla skada på person eller egendom får inte utföras. Schaktning/Grävning i ledningsrätts-/servitutsområde får inte ske utan att man i god tid inhämtat ledningsägarens medgivande.

Vid arbete i närheten av luftledning och kabel skall entreprenören ha utbildning i de delar av Elsäkerhetsanvisningar (ESA) som är nödvändigt för att arbetet ska kunna utföras på ett säkert sätt. Alla kostnader för ledningsflytt bekostas av beställaren. Om anläggningsflytt behövs yrkar Vattenfall på att ett avtal, där kostnader och ansvar regleras, finns upprättat innan planen antas. Detta skall framgå av planhandlingarna. Bevakning och kabelutsättning beställs hos Vattenfall. Vid arbete nära Vattenfalls anläggningar krävs bevakning. Vid markarbeten skall kabelutsättning i fält alltid begäras.

Om minsta osäkerheter finns kring säkerhetsavstånd eller risk för att säkerhetsavstånd inte kan upprätthållas bör kontakt ske med Vattenfall.

Under förutsättning att ovanstående följs har Vattenfall Eldistribution AB inget att erinra mot den utställda arbetsplanen.

Trafikverket kommentar: hänsyn kommer tas till Vattenfalls anläggningar och tidigt samråd kommer hållas för genomgång av de anläggningar som berörs. Vattenfalls anläggningar kommer att vara tillgängliga under alla skeden av genomförandet och där bevakning krävs kommer detta beställas. Där befintliga kablar finns kommer dessa anläggas i vägområdets ytterkant eller utanför vägområdet. Där ledningsägarens medgivande krävs kommer dessa inhämtas i god tid. Eftersom vägplanen kräver markarbeten kommer även kabelutsättning beställas. Arbetet kommer utföras av utbildad entreprenör för att säkerställa att arbetet utförs på ett säkert sätt.

Principiellt ersätts kostnad för flytt eller annan åtgärd på långsgående ledningar av ledningsägaren om ledningar ligger inom befintligt vägområde. För berörda långsgående ledningar som ligger utanför befintligt vägområde bekostas dessa åtgärder normalt av Trafikverket.

Samråd med allmänheten

Inga synpunkter har inkommit från allmänheten.

Samrådshandling

Samråd med berörd länsstyrelse

Samråd i vägplanen

Norrbottnens länsstyrelse beslutade 14 december 2016 att projektet kan innebära betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen beslut byggde på att projektets karaktäristiska egenskaper med särskild hänvisning till projektets omfattning, förening med andra exploateringar i området, ett potentiellt förorenat område med riskklass 2 inom utredningsområdet samt projektets nyttjande av mark, vatten och andra resurser. Även projektets lokalisering med särskild hänvisning till den befintliga miljös känslighet bland annat då Kalix älv är skyddat enligt 7 kap. miljöbalken låg till grund för beslutet. Byggandet av den nya bron samt borttagande av den gamla bron kan även innebära negativ påverkan på Kalixälven som omfattas av Natura 2000.

Länsstyrelsen är angelägen att projektet inte påverkar landskapsbilden och den kulturhistoriskt värdefulla miljön runt kyrkan och kyrkan. Vid placeringen av den nya bron är det viktigt att nivån på landfästena anpassas så att ingen barriär mellan den känsliga kyrkomiljön och omgivande landskap uppkommer.

Den föreslagna kulturmiljöanalysen är mycket viktig. Påverkan måste beskrivas både från norra och södra sidan om bron eftersom bron inte får bli en barriär mellan kyrkomiljön och det omgivande landskapet.

Närområdet är tätbebyggt och under byggandet av en ny bro kan ett stort antal närboende samt tillfälliga besökare komma att påverkas.

Kommande handlingar inklusive MKB:n ska redovisa följande;

Risken att påträffa markföroreningar och val av etableringsytor bör göras med hänsyn till föroreningsrisken för att säkerställa att arbetena inte förorsakar föroreningsspridning.

En bedömning av kortsiktiga och långsiktiga konsekvenser av planerad vattenverksamhet i Kalixälven. Detta även om vägplanens arbete i älven ska prövas separat enligt miljöbalkens 11 och 7 kap. ska vägplanens miljöpåverkan beskrivas i en omfattning som krävs för att kunna pröva planen. En separat samrådsredogörelse pågår för vattenverksamhet.

Resultaten från naturinventeringar på land och i vatten ska redovisas samt hur eventuella naturvärden påverkas samt vilka skyddsåtgärder som tänker vidtas för att minimera påverkan.

Vidare ska följande redovisas i MKB:n;

- Projektets masshantering och hur man hanterar eventuell PAH-haltig asfaltsbeläggning.
- Påverkan från buller och vibrationer bör beskrivas närmare.

- Alternativa utformningar och lokaliseringar av bron.
- Påverkan på aktuella miljö kvalitetsnormer i Kalixälven.
- Lämplig skyddsutrustning samt övriga skyddsåtgärder som vidtas ifall maskiner skulle haverera under arbetena.

Den 5 april 2017 skickades MKB in till länsstyrelsen för godkännande vartefter Länsstyrelsen Norrbotten efterfrågade kompletteringar.

Yttrande har inkommit den 24 april 2017 från länsstyrelsen.

Eftersom ny bro placeras i utkant av Natura 2000-område bör det i kommande MKB specificeras hur de arter som finns i Natura 2000-området påverkas samt vilka försiktighetsmått som avses vidtas.

Enligt länsstyrelsens kartunderlag finns arten Nordslamkrypa i området, vilken är klassad som VU (sårbar) i rödlistan. Trafikverket bör redogöra för hur arten kan påverkas av åtgärderna och vilka försiktighetsmått som kommer att vidtas.

Förorenade massor och sulfidjord har påträffats inom området. Kommande MKB bör innehålla en plan för hur dessa massor ska hanteras både under och efter anläggningskedet.

Enligt samrådsunderlaget ska uppställningsytor vara placerade på naturmark vid vattnet. Länsstyrelsen vill att en motivering till valt område motiveras bättre i kommande MKB, och om inga alternativa platser finns motiveras detta.

Länsstyrelsen Norrbotten har begärt en komplettering av MKB den 19 maj 2017.

För att länsstyrelsen ska kunna besluta om ett godkännande av MKB krävs att handlingen kompletteras eller revideras enligt:

Då Kalix kyrka är landets nordligaste medeltidskyrka och står nära älvstranden måste alla ansträngningar göras för att undvika skador på bygganden så den kan förbli samma levande och värdefulla kulturarv. Samråd har förts mellan länsstyrelsen och Trafikverket gällande kyrkans påverkan av kommande anläggningsarbeten där det bedömts att det inte finns några risker för negativ påverkan på kyrkan till följd av projektet.

Länsstyrelsen anser trots detta att MKB:n ska kompletteras med beskrivning som klarlägger förutsättningarna och riskerna för hur kyrkomiljön kan komma att påverkas av projektet. Det är viktigt att säkerställa så anläggningsarbeten för bron eller temporära åtgärder under byggtiden inte ger upphov till marksättning eller andra följder som kan skada kyrka/kyrkomiljön. Därför bör det framgå av MKB:n att det ej finns någon skaderisk för kyrkan.

Överskottsmassor som ska användas inom ramen för andra projekt klassas som användning av avfall för anläggningsändamål och kan vara anmälnings- och tillståndspliktigt. Det är av stor vikt att Trafikverket säkerställer att rivnings- och anläggningsarbeten inte förorsakar förorenings-spridning. Länsstyrelsen påminner även att det är förbjudet att vidta åtgärder i ett mark- eller vattenområde, om det kan medföra risk för spridning eller exponering av föroreningar, utan anmälan.

Länsstyrelsen informerar om att fisk- och musselvattenförordningen (SFS2001:554) upphört att gälla och ersatts genom tillämpning av Ramvattendirektivet. I MKB skrivs om gällande normer för suspenderade ämnen i Kalixälven (25 mg/l) men denna norm gäller således inte längre. Länsstyrelsen berättar om de förslag som framtagits för hantering av normer och de föreskrifter som finns.

Grumling ska undvikas så långt som möjligt och verksamheten kan behöva skarpere villkor än 25 mg/l för att skydda vattenlevande organismer och akvatiska livsmiljöer. Under vissa perioder kan skarpere villkor vara relevanta med tanke på tillväxtsång, fiskvandring och vattenflöden.

Sulfidjord omfattas av avfallsdefinitionen i kap 15. 1 § 1:a stycket i miljöbalken vilket innebär att massorna måste omhändertas och deponeras så att läckage av metaller och försurande ämnen förhindras. Hanteringen av sulfidjorden får inte orsaka betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen har därefter begärt mer information och kompletterande underlag skickades 2017-07-04. Innan vägplanen kan lämnas in för godkännande måste MKB:n vara godkänd.

Trafikverket kommentar: noterar informationen och kommer att ta hänsyn till synpunkterna om innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen.

Uppsackad sulfidjord kommer återanvändas som fyllnadsmassor under grundvattennivån och används som anläggningsändamål (GC-vägslänt V landfäste). Massorna transporteras till avsedd plats och placeras där under vatten utan att mellanlagras. Med denna hantering av sulfidjord minimeras risken för att någon försurningsprocess ska startas. I kommande miljödomsönsökan för vattenverksamhet beskrivs hanteringen av sulfidjord mer detaljerat.

Även skyddsåtgärder för vattenlevande organismer och akvatiska livsmiljöer kommer att beskrivas mer detaljerat i kommande miljödomsönsökan för vattenverksamhet.

För norm och gränsvärden för suspenderade ämnen gäller fortfarande 25 mg/l för Kalixälven. Trafikverket meddelar även att förordningen om fisk- och musselvatten ej är upphävd än.

Trafikverket har kompletterat bilagan PM Risk kyrkomiljö i MKB:n enligt länsstyrelsens önskemål om kyrkans och kyrkomiljöns påverkan av projektet.

Samråd angående vattenverksamhet (separat process)

Parallellt med denna samrådsredogörelse pågår en separat process om vattenverksamhet, se "Samrådsredogörelse - Väg E4, Bro över Kalix älv i Kalix, Vattenverksamhet och Natura 2000-prövning".

Länsstyrelsen Norrbotten har den 13 april 2017 inkommit med beslut med stöd av 6 kap. 5 § miljöbalken att den av Trafikverket planerade vattenverksamheten i Kalix kommun inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

En verksamhet som anges i 3 § första stycket förordningen (1998:905) om

Miljökonsekvensbeskrivningar ska alltid anses medföra en betydande miljöpåverkan. Då den i projektet aktuella vattenverksamheten inte finns angiven i 3 § första stycket förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar har således Länsstyrelsen beslutat om vattenverksamheten kan medföra en betydande miljöpåverkan. Kriterierna avser projektets karaktäristiska egenskaper, projektets lokalisering samt de möjliga effekternas karaktäristiska egenskaper.

Vid bedömningen av projektets karaktäristiska egenskaper har särskilt beaktats projektets omfattning, utnyttjande av mark- och vattenområde samt riskerna för föroreningar och störningarna på miljön. Länsstyrelsen konstaterar att den planerade verksamheten kommer att påverka flödet i Kalix älv. Den nya bron kommer dock att ligga i direkt anslutning till befintlig bro och påverkan på vattenflödet i älven kommer inte att skilja sig från nuvarande konstruktion. Länsstyrelsen anser även att det föreligger risk för störningar i samband med grumlande arbeten där grumling kan spridas och negativt påverka vattenlevande växter och djur.

Vid bedömning av projektets lokalisering har den befintliga miljöns känslighet beaktats med särskild uppmärksamhet på områden som är skyddade enligt 7 kap. miljöbalken. Länsstyrelsen konstaterar att Kalix älv utgör en del av Natura 2000-området Torne- och Kalix älvsystem. Kalix älven utgör även ett riksintresse för naturvård, yrkesfisket och friluftsliv samt är en nationalälv som är skyddad från vattenkraftsutbyggnad.

Vid bedömningen av de möjliga effekternas karaktäristiska egenskaper har särskilt beaktats effekternas varaktighet, irreversibilitet och komplexitet. Den planerade vattenverksamheten kommer att innebära en varaktig påverkan på älvens strömning och landskapsbilden i Kalix. Utformningen av bron har därför stor betydelse, eftersom det kommer att bli ett främmande artificiellt inslag i naturmiljön.

Med stöd av ovanstående kriterier bedömer länsstyrelsen att den verksamhet som Trafikverket planerar att ansöka om tillstånd för inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

I nuläget pågår en tillståndsansökan.

Trafikverket kommentar: noterar informationen och kommer att ta hänsyn till inlämnade synpunkter.

Samråd med berörd kommun

Möte har hållits med Kalix kommun 2016-11-23, 2017-01-27 och 2017-02-17. Yttrande har inkommit 2017-03-20.

På mötet den 23 november 2016 informerat Trafikverket om projektet. De synpunkterna från kommunen, i skede samrådsunderlag, angående en gång- och cykelväg mellan Köpmannagatan och Brogatan haft har studerats och lagts till. Andra frågor på mötena har varit fri höjd på Brogatan, sjösättningsramp där gång- och cykelvägen ansluter till Brogatan som kan användas av skottrar vintertid, broutformning och svårigheter att lägga till med båt i kajen.

På mötet den 27 januari 2017 presenterade Trafikverket förslaget med en rak bro, nedströms befintlig bro, och sektionen ska vara 1+1-väg med fyra meters gång- och cykelbana. Det valda broalternativet är tre stycken I-balkar med fem mellanstöd på bron. För den valda brotypen finns möjligheter att komplettera bron med en underliggande gång- och cykelbana. Om kommunen är intresserad av att medfinansiera detta kan alternativet studeras vidare. Kommunen meddelade att de kallar till möte med "Strandängsgruppen" för att diskutera om det finns önskemål på hur utformningen intill bron på norra sidan skulle kunna utformas för att kunna få med detta i Trafikverkets fortsatta planering.

Trafikverket behöver besked om den kombinerade sjösättningsrampen. Trafikverket kan utföra en enklare ramp för snökoter (nedschaktning av slänt samt erosionsskydd) inom projektets ramar. Om kommunen har önskemål om en sjösättningsramp måste Trafikverket ha besked om detta inom 2–3 veckor för att hinna få med det i planerat samråd för vattenverksamhet för projektet.

Kommunen anser att avståndet 9,5 meter är tillräckligt avstånd mellan befintlig kaj och första stöd i vatten. Även erforderlig fri höjd på Brogatan har diskuterats vid föregående möten och kommunen anser att frihöjden ska vara minst 3,8 meter. Trafikverket projekterar vidare enligt dessa förutsättningar.

Trafikverket ställer frågan om kommunen bekostar gång- och cykelvägen förbi kyrkan ner mot Brogatan. Kommunen anser att Trafikverket bör bygga denna gång- och cykelväg och att kommunen sedan kan åta sig driften på denna.

Andra frågor gällde sulfidjordar och geotekniska undersökningar.

På mötet den 17 februari presenterade Trafikverket förslaget på ny bro över Kalix älv med brolägg, typsektion och brotyp. Kommunen kommer att fortsätta att arbeta med frågan om underliggande gång- och cykelväg och återkommer med deras ställningstagande. Kommunen lyfte att det kommer att komma frågor på att förslaget inte har någon gång- och cykelväg på södra sidan och detta bör förberedas inför kommande samråd. Kommunen har tankar på att ändra och eventuellt flytta deras välkomstskylt.

Kommunen kommer att delta vid detta samrådsmöte men kommer inte ha en egen punkt under detta samråd.

Yttrande har inkommit den 20 mars 2017 från Kalix kommun. Kommunen hänvisar till tidigare yttrande i samband med förstudie samt till de löpande samråd som skett/sker inom projektets arbetsgrupp och med Trafikverket. Några ytterligare synpunkter gällande bronns läge har ej kommunen.

Trafikverket kommentar: noterar informationen.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Svenska kyrkan Kalix- Töre

Svenska kyrkan uppmärksammar att förslaget på ett tydligt sätt sammanfaller med deras tidigare yttrande. Förslaget beaktar att nuvarande vägsträckning utgör en störning på kulturmiljö, inredning och inventarier av kulturhistorisk betydelse och värdet av att öka avståndet mellan Kalix kyrka och E4:an. Med stöd av de utredningar som gjorts för vård av den medeltida kyrkomiljön delar de Trafikverkets uppfattning att en ny bro placeras söder om befintlig.

Vi delar också uppfattningen att den i samrådsremissen nämnda kulturarvsanalysen ska genomföras för att analysera och beskriva de kulturhistoriska värden och samband för kyrkan och kyrkomiljön, bron samt de kulturhistoriska lämningarna.

Trafikverket kommentar: noterar informationen.

Havs och vattenmyndigheten

Myndigheten avstår att lämna några synpunkter på underlaget.

Trafikverket kommentar: noterar informationen.

Kalix Segel- och Motorbåtssällskap

Kalix Segel- och Motorbåtssällskap inget att erinra mot planerna.

Trafikverket kommentar: noterar informationen.

Kemikalieinspektionen

Kemikalieinspektionen avstår från att svara på remissen.

Trafikverket kommentar: noterar informationen.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket har tagit del av handlingarna i rubricerat ärende och meddelar att de avstår från att lämna ett yttrande.

Trafikverket kommentar: noterar informationen.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen synpunkt är att vägen ingår i TEN-T-vägnätet och omfattas av bestämmelserna i vägsäkerhetslagen. Där finns krav på att en trafiksäkerhetsanalys och en trafiksäkerhetsgranskning ska utföras innan en vägplan kungörs. I övrigt avstår Transportstyrelsen att lämna synpunkter.

Trafikverket kommentar: noterar informationen och en trafiksäkerhetsanalys och trafiksäkerhetsgranskning kommer att utföras.

Sametinget

Sametinget meddelar sina generella riktlinjer för samråd vid exploateringar.

Trafikverket kommentar: noterar informationen.

Cykelfrämjandet i Norrbotten

Vid utvecklingen av en ny vägförbindelse måste cykelfrågorna hanteras så cykeln blir en viktig del av transportsystemet. För att stärka cykelns roll i transportsystemet är det viktigt att betrakta och hantera cykling som ett eget trafikslag och färd sätt. Cykelfrämjandet tycker att cykelfrågorna har kommit bort i samrådshandlingen. I handlingen skriver Trafikverket "gång- och cykelväg" och Cykelfrämjandet undrar om detta betyder att gående och cyklister ska samsas på samma yta över bron eller om ytan kommer vara uppdelad (en del för gående och en del för cyklister)? Detta korrelerar inte med Trafikverkets mål att se cykeln som ett eget trafikslag och i större utsträckning planera för att skilja på gående och cyklister. Med hänsyn till detta borde gående separeras från cyklister över bron. Detta kan ske genom att gångdelen är avgränsad av t.ex. kantsten eller en avvikande yta. Trafikmiljön måste vara tydlig för trafikanterna.

För att få fler att välja cykeln måste man planera för cykeln på samma sätt som man planerat för bilen under årtionden anser Cykelfrämjandet. Karta bifogas på avstånd i Kalix där cykeln har stora möjligheter att kunna vara ett starkt alternativ till bilen. I samrådshandlingen finns uppgift på biltrafiken över bron men inte hur många som går eller cyklar. Då nuläget är okänt är det svårt att veta om avsatt yta kommer räcka till om gång och cykel ökar med 200 %. En bedömning/prognos för framtida gång- och cykel borde göras. Utan prognos finns risk att ytan ej är tillräcklig för framtida cykeltrafik.

Enligt rapport från Trafikverket om minskning av växthusgaser måste Sverige göra förändringar för att nå klimatmålen till 2030. För Kalix innebär klimatmålen att biltrafiken behöver minska med 20 % och cykeln öka med 200 %.

Cykelfrämjandet undrar vad de fyra metrarna bygger på enligt Trafikverkets regler, VGU? Hur eller om kommer ytan delas upp mellan gående och cyklister? Utifrån VGU och för att kunna möta en ökning av gående och cyklister som måste vara ett övergripande mål, har vi utgått från dessa förutsättningar;

- Typ av cykelväg: Pendlings/snabbcykelväg.
- Dimensionerande hastighet för cykel: 30 km/tim.
- Dimensionerande trafiksituation: 2 mötande gående och 2 mötande cyklister.
- Utrymmesklass: A med hänsyn till att det finns vägräcke på ömse sidor.

Utifrån detta behövs en minsta bredd på 5,2 meter utformas. En plattsatt yta för gående på 2,1 m, avgränsning mot cykel med smågatsten på 0,5 m och en dubbelriktad cykelbana på 2,6 m som är uppdelad av en mittlinje. Denna sektion bör vara en målbild för hur det kommunala cykelvägnätet behöver utvecklas.

Det finns tre faktorer som man behöver ta hänsyn till som har en hög påverkan för cyklisternas framkomlighet där vi inte har kunnat se i handlingarna vad som är planerat.

- Lutningar på cykelvägen vid anslutning till "Kråkfällans" cirkulationsplats där cykelvägen ligger under körbanan.
- Cyklister påverkas av vind därför borde finnas med en redovisning av hur det ofta blåser på bron samt åtgärder för att minimera vindens påverkan på gående och cyklister.
- Om cykelvägen utformas för att attrahera arbetspendlande cyklister måste man minimera platser där cyklister ska lämna företräde till bilister.

Cykelfrämjandet erbjuder en inspirationsföreläsning följt av en diskussion.

Trafikverket kommentar: Trafikverket har utfört mätningar av gång- och cykeltrafik och konstaterar att den är relativt låg. Gång- och cykelbanan är utformad för att i bredd rymma två gående och en cyklist.

Lutningen och gång- och cykelväg mot Kråkfällan är som mest 5,8 %. Övriga synpunkter kommer att undersökas i det fortsatta projekteringsarbetet.

Försvarsmakten

Försvaret har inkommit med en sekretesstämplad synpunkt som kommer att beaktas av Trafikverket.

Sveriges geotekniska institut, SGI

SGI har granskat underlaget och lagt särskild vikt vid geoteknisk omgivningspåverkan och geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred och erosion, samt miljögeotekniska frågor. SGI:s synpunkter handlar om att underlaget innehåller ingen geoteknisk eller geologisk information. Illustrationskartan antyder dock att både på norra och södra sidan kan ny bank med bankhöjden på mellan 5 och 10 m. SGI noterar att SGU:s jordartskarta antyder att jorden på södra sidan består av lera och att jorden på den norra sidan består av i huvudsak morän, men att lera finns i området. SGU:s jorddjupsmodell samt SGU:s visningstjänst "Brunnar" antyder att jordmättigheten kan vara 10 meter eller mer på den södra sidan respektive 30 meter eller mer på den norra. Förslaget i illustrationskartan antyder att nya bankar, särskilt på södra sidan, kan komma att hamna på lera samt också i eller nära strandkanten till älven. Mot bakgrund av detta anser SGI att det är viktigt att förutsättningarna för skred och erosion klargörs så att planläge samt Vägområde kan anpassas med hänsyn till de geotekniska säkerhetsfrågorna. Dessutom är det viktigt att klarlägga behov av förstärkning för tillfartsbankar samt erforderlig grundläggning för brostöd.

I samrådsunderlaget anges att markföroreningar förekommer i området. Det finns därmed risk för eventuell föroreningsspridning under byggskedet. SGI rekommenderar därför att miljötekniska undersökningar utförs för att avgränsa de förorenade områdena samt att resultaten från dessa undersökningar används som underlag för riskbedömning av området och därefter för att eventuellt ta fram åtgärdsförslag. Vi vill påminna om skyldigheten att genast underrätta tillsynsmyndigheten om förorenade massor påträffas (10 kap. 11 § miljöbalken). SGI rekommenderar också att sulfidjorden undersöks närmare innan den slutliga hanteringen/ användningen fastställs samt att en masshanteringsplan tas fram för massorna.

Förorening i mark och/eller vatten kan uppkomma i samband med vägbyggnationen, exempelvis genom drivmedelsläckage och därför rekommenderar vi att en strategi tas fram för hanteringen av eventuella uppkomna föroreningar.

För att minska eventuell föroreningsspridning från sedimenten föreslår SGI att ett kontrollprogram upprättas för att kontrollera grumling och föroreningsspridning under arbetets gång. SGI rekommenderar även att en åtgärdsplan tas fram för att användas i de eventuella fall då grumlingen överskrider tillåtna gränsvärden.

Trafikverket kommentar: I projektet görs geotekniska undersökningar som fördjupats i takt med att projektet drivits framåt. Information från inledande geotekniska undersökningar har utgjort en av grunderna för val av lokalisering. Fördjupade undersökningar har därefter utförts och kan vid behov komma att kompletteras ytterligare i syfte att säkerställa att den nya bronns grundläggning klaras med avseende på de geotekniska säkerhetsfrågorna. Analysen av utförda provtagningar kommer att redovisas i kommande skede och ligga till grund för fortsatt projekteringsarbete.

Även de miljötekniska utredningarna har fördjupats och kommer att ligga till grund för bland annat val av hantering av de förorenade områden som identifierats. Även för de sulfidhaltiga massorna har ytterligare provtagningar utförts, där resultaten kommer att utgöra grund för val av hantering i projektets fortsättning.

Ett PM Risk har tagits fram i april 2017, där bland annat risker för föroreningsspridning i byggskedet beskrivs. Till kommande tillståndsprövning av vattenverksamheten kommer Trafikverket att föreslå att ett kontrollprogram för övervakning av störning i byggskedet tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. Det blir då aktuellt att peka ut vilka parametrar utöver grumling som ska kontrolleras.

Lantmäteriet

Lantmäteriet har inget att tillföra planförslaget i aktuellt stadium men ber Trafikverket återkomma om utredning rörande fastighetsindelning, fastighetsbildning eller liknande frågor behövs.

Trafikverket kommentar: noterar informationen.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket konstaterar att befintlig E4:a-bro har en segelfri höjd om 7,0 meter vid medelhögvattnenytan. Den nya bron minskar den segelfria höjden med tio centimeter (vid medelhögvattnenytan).

Om passagen för båttrafik behöver stängas under byggtiden bör information om detta ske till båtägare som trafikerar området, så de får en möjlighet att positionera båten på "rätt sida" av arbetsområdet. Under anläggningsfasen bör arbetsområdet samt tillfälliga konstruktioner tydligt märkas ut i syfte att förhindra påsegling. Vid utmärkning eller förändringar av utmärkning av området för sjöfarten skall tillstånd sökas hos Transportstyrelsen. För anläggningsarbeten som kan påverka sjöfarten ska detta, tillsammans med en tidplan, meddelas Sjöfartsverket.

Sjöfartsverket förutsätter att den segelfria passagen markeras och att skyltar sätts upp i överensstämmelse med Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om sjövägmärken samt hänvisar till webbplats där specificering av sjövägmärkens utseende och dimensioner finns.

Gränsen för sjökartlagt område i Kalixälven är uppströms E4:a-bron. Den nya bron koordinater och segelfria höjd skall därför inrapporteras till Sjöfartsverket för rättande av sjökort. Även andra förändringar av information som anges i sjökort, exempelvis strandlinje eller bottenpografi, ska positionsbestämmas eller sjömätas enligt sjömätningstandard samt rapporteras. Även då gamla bron rivits skall detta rapporteras in.

Vid planering av fasta belysningspunkter ska hänsyn tas så att dessa inte bländar sjöfarande. Detta gäller även arbetsbelysning under anläggnings- och rivningsfasen.

Trafikverket kommentar: noterar information angående tillstånd och utmärkning samt de hänvisningar till hemsidor och adresser som gjorts. Trafikverket kommer ansöka om de tillstånd som krävs där detta är nödvändigt. Anmälan före byggstart där sjöfarten kan påverkas, tillsammans med redovisning av tidplan, kommer att göras till Sjöfartsverket.

Trafikverket planerar informera båtägare i området angående byggtiden samt eventuell avstängning av området när/om detta beräknas ske. Hänsyn kommer tas vid planering av belysningspunkter samt arbetsbelysning så dessa dimensioneras och placeras för att på bästa sätt undvika bländning för sjöfarande.

Den segelfria passagen kommer markeras och skyltning kommer utföras enligt Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd. Arbetsområdet samt tillfälliga konstruktioner kommer märkas ut för att förhindra påsegling. Trafikverket kommer rapportera in den nya bron koordinater, fri höjd, rivning av den "gamla bron" samt eventuella förändringar och positionsbestämning av exempelvis strandlinje och bottenpografi etc. till Sjöfartsverket.

En sänkning av profilen på E4 planeras med cirka 1,0 meter vilket leder till att ny bro kommer få en lägre fri höjd. Skillnaden i fri höjd blir cirka två meter, där planerad bro blir lägre än befintlig bro. Med fri höjd avses avståndet mellan projektets framtagna medelvattenyta och undersida broöverbyggnad utan att vara reducerad med säkerhetsmarginal. Fri höjd för den planerade bron avser spannet mellan stöd 4 och stöd 5.

Trafikverket har haft telefonkontakt med Sjöfartsverket och samrått angående att den fria höjden kommer att minska cirka två meter jämfört med dagens fria höjd under bron. Sjöfartsverket har inget att erinra mot detta om Kalix kommun anser att detta fungerar. Då bron är byggd kommer den fria höjden märkas ut enligt Sjöfartsverkets anvisningar.

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen har inget att erinra.

Trafikverket kommentar: noterar informationen.

SMHI

SMHI har yttrat sig i ärendet och meddelar att de delar av ny bro som är belägna i Kalixälven bör utformas så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas. Vid utformning av bron bör även hänsyn tas till översvämningsrisker.

Trafikverket kommentar: hänsyn kommer tas till översvämningsrisker samt hydrologiska förhållanden.

Skanova

Skanova informerar om en kanalisation med telekablar i befintlig bro som ska rivras. För att kunna ersätta telekablarna önskas en kanalisation inlagd i den nya bron. Skanova måste få rimlig tid för ombyggnad av telenätet innan den gamla bron rivs.

Trafikverket kommentar: noterar informationen. Hänsyn kommer tas till kanalisationen. Ytterligare samråd kommer ske med Skanova inför byggande av ny bro samt rivning av befintlig bro.

Sveriges geologiska undersökning, SGU

SGU informerar om att jordarterna huvudsakligen består av finsediment på morän och att inga kända grundvattenmagasin finns. I övrigt har SGU inget att anföra i ärendet då den nya bron byggs.

Trafikverket kommentar: noterar informationen.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Fastighetsägaren är orolig att slänten på den nya vägbanken kommer för nära infarten till fastigheten. Fastighetsägaren önskar en betongmur som placeras ungefär där dagens slänt börjar. Bullret som uppkommer från broskarven och däck är vid högtrafik besvärande. Fastighetsägaren önskar samma typ av betongprofiler som finns utmed vissa känsliga platser intill järnvägen. Önskar en okulär besiktning på plats kring omständigheterna kring betongprofiler och infart.

Trafikverket kommentar: Trafikverket bedömer att slänten inte kommer att påverka infarten och därför är en mur inte aktuell. Bullret från spårfordon alstras inte på samma sätt som för vägfordon och kan då troligtvis inte tas om hand på samma sätt. Projektet undersöker frågan.

Samråd med allmänheten

Ett flertal synpunkter har inkommit från allmänheten. Dessa har berört buller från trafiken, när tung trafik passerar skarvarna på bron, brons placering och utformning samt om det går att lösa med betongblock likande de som används vid järnvägsspår.

En synpunkt gällde att det bör vara ett täckande räcke mellan väg och gång- och cykelväg för att minska nedskvättning och snöklumpar från vägen. Andra synpunkter som kom in var deposition av muddringsmassor, om det innebär förändrad strömsättning i älven, om meteorologisk information t.ex. vindstrut skulle monteras på bron. Även om det är aktuellt med saltning av brovägbanan och om Försvaret kommer att ha t.ex. sprängkammare i bron.

Yttrande har inkommit från allmänhet om brons placering då denne anser att den valda placeringen står i vägen för en gynnsam utveckling av Kalix. Synpunktslämnaren föreslår en placering över Fisket istället.

En synpunkt har inkommit på att bron kan bli fantastisk fin med rätt känsla och bra handläggning. Denne önskar att bron utformas som något att minnas då många internationella transporter färdas genom Kalix och över älven. Lämnaren föreslår utformning med höga obelisker på Kalix-sidan med exempelvis årtal ingjutet.

Trafikverket kommentar: Bullerberäkningar har utförts för att klargöra vilka ljudnivåer som boende längs sträckan kan komma att utsättas för. Bullerberäkningen utgör underlag för förslag av lämpliga skyddsåtgärder för att klara de riktvärden som gäller vid nybyggnation. Bullerskyddsåtgärder som föreslagits, till drabbade fastighetsägare, för att, så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt, uppfylla riktvärden gällande buller i bostäder.

Övergångskonstruktioner för att ta hand om brons längdutvidgning kommer att krävas även för den nya bron. Moderna övergångskonstruktioner bör bullra mindre än de som finns i den befintliga bron. Befintlig bro har även en fog i mittspannet som bidrar till bullret. Det kommer inte den nya bron att ha.

Bullret från spårfordon alstras inte på samma sätt som för vägfordon och kan då troligtvis inte tas om hand på samma sätt. Projektet undersöker frågan.

Ett täckande räcke mellan vägbanan och gång- och cykelbanan är planerad.

Ny bro kommer troligtvis inte att förses med ytterligare meteorologisk instrumentation, tex vindstrut eller termometer, eftersom dagens bro inte har den utrustningen.

Vinterväghållning kommer att utföras på den nya vägen på samma sätt som på den befintliga vägsträckan. Ny bro av både stål och betong, kan utformas och utföras beständig mot tösaltning.

Separat samråd kommer att hållas med försvarsmakten och deras synpunkter kommer att beaktas.

Beslut har tagits om att ny bro över Kalix älv kommer gå enligt valt alternativ. Utredningar för val av lokalisering har utförts i ett tidigare skede och dragningen över Fisket är ej aktuellt.

Underlag

Följande yttranden finns diarieförda under diarienummer TRV 2016/92497.

Minnesanteckningar möte Kalix kommun 2016-09-16, 2016-10-24, 2016-11-17, 2016-11-23, 2017-01-27 och 2017-02-17. Yttrande har inkommit 2017-03-20.

Minnesanteckningar möte Länsstyrelsen Norrbotten 2016-12-14, 2017-04-13, 2017-05-19. Yttrande har inkommit 2017-04-24.

Yttrande samrådsunderlag fastighetsägare Brotorp 3:1

Yttrande samrådsunderlag Svenska kyrkan

Yttrande samrådsunderlag Vattenfall Eldistribution AB

Yttrande samrådsunderlag Kalix kommun

Yttrande samrådshandling Svenska kyrkan

Yttrande samrådshandling Havs och vattenmyndigheten

Yttrande samrådshandling Kalix Segel- och Motorbåtssällskap

Yttrande samrådshandling Kemikalieinspektionen

Yttrande samrådshandling Naturvårdsverket

Yttrande samrådshandling Transportstyrelsen

Yttrande samrådshandling Sametinget

Yttrande samrådshandling Cykelfrämjandet i Norrbotten

Yttrande samrådshandling Försvarsmakten

Yttrande samrådshandling fastighetsägare Brotorp 3:1

Yttrande samrådshandling Sveriges geotekniska institut, SGI

Yttrande samrådshandling Länsstyrelsen Norrbotten

Yttrande samrådshandling Kalix kommun

Yttrande samrådshandling allmänhet 1–6

Yttrande samrådshandling SGU

Yttrande samrådshandling Lantmäteriet

Yttrande samrådshandling SMHI

Yttrande samrådshandling Sjöfartsverket

Yttrande samrådshandling Skogsstyrelsen

Yttrande samrådshandling Skanova

Erik Vallin
Projektledare

2017-09-25



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se