

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Viltåtgärder riksväg 84, delen Forsa – Trafikplats Hudiksvall

Södra

Hudiksvalls kommun, Gävleborgs län

Vägplan 2024-02-16



Trafikverket

Postadress: Box 417, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: WSP

Dokumentdatum: 2024-02-16

Ärendenummer: TRV 2022/3339

Uppdragsnummer: 171 176

Version: 2.0

Kontaktperson: Mikael Attve Storm, Trafikverket

Innehåll

| | | |
|--------|---|----|
| 1 | Sammanfattning | 4 |
| 2 | Samrådsrets | 4 |
| 3 | Samråd | 4 |
| 3.1. | Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan | 4 |
| 3.1.1. | Samråd med Länsstyrelsen i Gävleborgs län | 5 |
| 3.1.2. | Samråd med Hudiksvalls kommun | 5 |
| 3.1.3. | Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda | 7 |
| 3.1.4. | Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer | 7 |
| 3.2. | Samråd vid utformning av planförslaget | 8 |
| 3.2.1. | Samråd med Länsstyrelsen i Gävleborgs Län | 8 |
| 3.2.2. | Samråd med Hudiksvalls kommun | 9 |
| 3.2.3. | Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda | 10 |
| 3.2.4. | Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer | 12 |

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samråd har bedrivits, vilka synpunkter som inkommit från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttranden, minnesanteckningar med mera från samråden finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen beskriver Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Inkomna synpunkter och yttranden finns att ta del av via Trafikverkets diarium, ärendenummer TRV 2022/3339.

1 Sammanfattning

Vägplanens samrådsunderlag daterat 2022-01-31 har varit på samråd under perioden 2022-03-07 till 2022-04-05.

2022-06-22 beslutade Länsstyrelsen i Gävleborgs län att åtgärderna inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Detta innebär att ingen separat miljökonsekvensbeskrivning tas fram, utan att en miljöbeskrivning görs i planbeskrivningen.

Vägplanens samrådshandling daterad 2023-01-26 har varit på samråd under perioden 2023-04-10 till 2023-05-26. Samrådsmöte på orten genomfördes 2023-04-20 på Forsa Folkhögskola.

2 Samrådskrets

Samrådskretsen har avgränsats utifrån krav i lagstiftningen samt en bedömning av vilka som kan antas bli berörda av projektet. Samrådskretsen har avgränsats till Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Hudiksvalls kommun, regional kollektivtrafikmyndighet samt enskilda som särskilt berörs med flera.

Samrådsunderlaget samt delar av samrådshandlingen har varit tillgängligt via Trafikverkets webbsida (www.trafikverket.se).

3 Samråd

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Samråd har skett under tiden 2022-03-07 till 2022-04-05.

Underlag för samrådet var vägplanens samrådsunderlag daterat 2022-01-31.

Samrådet annonserades i Hudiksvalls tidning 2022-03-05 samt i Post- och Inrikes Tidningar 2022-03-04. Brev/e-post skickades ut enligt sändlistan daterad 2022-01-31.

Uppgifterna finns diarietförda hos Trafikverket på diarienummer TRV 2022/3339.

3.1.1. Samråd med Länsstyrelsen i Gävleborgs län

3.1.1.1. Länsstyrelsens yttrande på vägplanens samrådsunderlag daterat 2022-01-31

Länsstyrelsen är positiv till planerade åtgärder och har inte mycket att tillägga till samrådsunderlaget.

Nedan följer synpunkter för den fortsatta planprocessen:

Naturmiljö, områdesskydd, friluftsliv: Länsstyrelsen är positiv till att en naturvärdesinventering planeras. Väster om Forsa, i anslutning till projektområdet finns ett riksintresse för naturvården vilket också framgår av samrådsunderlaget. Länsstyrelsen beskriver behovet av att ytterligare utreda eventuella behov av att söka artskyddsdispens enligt artskyddsförordningen för delar av projektet och att det behöver utredas om träd som ska fällas är särskilt skyddsvärda. Eftersom projektområdet ligger inom en preliminär värdestrakt för gräsmarker kan området potentiellt ha en hög täthet av höga naturvärden och en rik biologisk mångfald. Länsstyrelsen lyfter också frågan kring invasiva arter och vikten av att behandla dessa korrekt i projektet.

Vatten: Planerad verksamhet får ej innebära en negativ påverkan på avrinningen. Vid eventuell grävning i eller vid diken ska dikesprofilen efter utfört arbete återställas till ett så nära ursprungligt skick som möjligt. Länsstyrelsen förutsätter att stängsel vid vattendrag och diken utformas så att det inte föreligger någon risk för framtida negativ påverkan, som exempelvis dämning efter ansamling av ris och löv.

Kulturmiljö: Längs sträckan finns flertalet registrerade forn- och kulturhistoriska lämningar. Länsstyrelsen anser att en arkeologisk utredning ska genomföras då viltåtgärderna innebär markarbeten och då det sannolikt finns oregistrerade lämningar inom utredningsområdet.

Förorenad mark: Vid arbeten i områden längs vägsträckningen där det kan misstänkas förekomma föroreningar bör aktsamhet iakttas. Detta gäller i synnerhet om arbetet innebär schakter. Det är viktigt att vara särskilt observant (lukt och synintryck) vid markarbeten vid de delar av sträckningen där det kan finnas anledning att misstänka markföroreningar och vid behov bör provtagning utföras.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för lämnad information och synpunkter. Trafikverket kommer att beakta och utgå från de givna synpunkterna under kommande arbeten i planläggningen av vägplanen samt i det fortsatta arbetet.

3.1.1.2. Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Med samrådsunderlaget som grund beslutade Länsstyrelsen i Gävleborgs län 2022-06-22 att åtgärderna inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Detta innebär att ingen separat miljökonsekvensbeskrivning tas fram, utan att en miljöbeskrivning görs i planbeskrivningen.

3.1.2. Samråd med Hudiksvalls kommun

Denna text avser Hudiksvall kommuns yttrande på vägplanens samrådsunderlag daterat 2022-01-31.

Hudiksvalls kommun instämmer i behovet av åtgärden och välkomnar en dialog i det fortsatta arbetet för att säkerställa att förslaget blir förenligt med de planer och andra ambitioner som kommunen har.

Kommunen är angelägen om att det skapas enbart planskilda passager för viltet. I annat fall riskerar viltet att komma ut på vägområdet. Det skulle också kunna föranleda sänkt hastighet vid passagen. Passager i plan riskerar därför att påverka måluppfyllelsen negativt.

Kommunen är angelägen om att viltstängslet inte skapar stora barriärer för människor. Det är därför viktigt med väl avvägda passager för att inte människor ska hindras från att komma till sin egendom, hindra det rörliga friluftslivet med mera

Ett viltstängsel kan ha tydlig påverkan på landskapsbild och kulturhistoriska miljöer. Kommunen välkomnar det resonemang som förs om att ta vederbörlig hänsyn till kulturmiljöer och liknande i det fortsatta utredningsarbetet.

Kommunen nämner att figur 17 (viltolycksstatistik) är svår att läsa av när det gäller mer sällan förekommande viltolyckor. Absoluta tal hade gjort redovisningen tydligare. Detta är dock av mindre betydelse totalt sett då rådjur och älg är de dominerande viltslagen som är inblandade i olyckor på berörda sträckor.

Kommunen anser att viltstängslet kan få stor negativ påverkan i området Forsa-Bäck. Dels är det ett öppet och känsligt landskap med utsikt över Kyrksjön och Forsabergen med bostäder och kyrkoområdet, och dels ligger det nära områden som är av riksintresse för naturvård och kulturmiljövård. Här behöver det särskilt prövas vilken påverkan stängslet har och om det kan utformas på ett särskilt sätt väl anpassat till miljön. Omedelbart öster om Forsa kyrka synes det ha inträffat färre olyckor, vilket kanske kan medföra att det kan göras överväganden om stängslets behov närmast kyrkoområdet.

Längst i öster, det som benämns Trafikplats Hudiksvalls Södra, finns Medskogs handels- och verksamhetsområde på båda sidor om riksväg 84. Kommunen förutsätter att hänsyn tas, och en viss anpassning sker, till detta område.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för lämnad information och synpunkter. I det fortsatta arbetet med vägplanen och utformningen av stängselförslaget kommer ytterligare samråd att hållas med kommunen. Avvägningen mellan stängsel, möjliga passager för vilt och människor samt kända områden med många viltolyckor behöver beaktas i det kommande arbetet. I det öppna jordbrukslandskapet finns generellt bättre förutsättningar för att trafikanten kan upptäcka vilt och undvika kollisioner.

Under nästa fas i planläggningen kommer Trafikverket att studera lägen och utformning av passager. Det kan handla om att nyttja lämpliga befintligheter såsom viadukten för Dellenbanan, men även öppna områden (åker- och ängsmarker) som kan vara platser där passager är lämpliga. Här studeras också möjligheten att kunna kombinera passager för viltet med platser som är känsliga ur ett natur- och kulturvårdsperspektiv för att mildra eventuella negativa konsekvenser av stängslet. Vidare kommer Trafikverket att analysera och studera behovet av grindar och andra öppningar för friluftslivet, enskilda med flera samt även andra verksamheter så som handelsområdet invid trafikplats Hudiksvall södra.

Trafikverket har förståelse för kommunens generella ambition och kommentar om planskilda passager för vilt men delar inte i detta fall kommunens synpunkt om att samtliga passager ska anläggas planskilda, bland annat med hänsyn till kostnad i förhållande till nyttan. Exempelvis kan öppningar i stängslet vara motiverat i öppna landskap.

3.1.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda
Inga yttranden kom in från enskilda under samrådstiden.

3.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Inkomna yttranden på samrådsunderlag daterat 2022-01-31 från övriga berörda myndigheter och organisationer.

3.1.4.1 Försvarsmakten

Försvarsmakten avstår från att yttra sig i ärendet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för svaret.

3.1.4.2 Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen har inga synpunkter.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandet.

3.1.4.3 Sveriges geotekniska institut (SGI)

SGI meddelar att de inte har några synpunkter.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandet.

3.1.4.4 Vattenfall

Vattenfall Eldistribution AB har ingen elnätanläggning inom område eller inom dess direkta närområde och har därmed inget att erinra i rubricerat ärende.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandet och informationen.

3.1.4.5 Svenska kraftnät

Svenska kraftnät lämnar information om befintlig anläggning samt ett antal synpunkter vad gäller Svenska kraftnäts behov om tillgänglighet till anläggningen, anläggningens risker och påverkan på omgivningen samt krav på viltstängsel invid Svenska kraftnäts ledningar med mera.

Svenska kraftnät redogör för risker kopplade till arbeten i närheten av och invid anläggningen inkl. risken för induktion.

Svenska kraftnät skriver även att: så länge våra rekommendationer beaktas och planering och projektering sker i samarbete med Svenska kraftnät, har vi inga invändningar. Vi emotser fortsatt dialog i ärendet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandet och informationen. Vidare samråd planeras till det fortsatta arbetet.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

Samråd har skett under perioden 2023-04-10 till 2023-05-26. Underlag för samrådet var vägplanens samrådshandling daterad 2023-01-26. Utöver plan- och miljöbeskrivning samråddes även illustrationsritningar, typritningar och samrådsredogörelse. Samrådshandlingarna har funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida under samrådsperioden.

Samrådet annonserades i Hudiksvalls Tidning samt i Post- och Inrikes Tidningar 2023-03-04. Brev/e-post skickades ut enligt sändlista daterad 2023-03-21.

Samrådsmöte på orten genomfördes 2023-04-20 på Forsa Folkhögskola.

Uppgifterna finns diarieförda hos Trafikverket på diarienummer TRV 2022/3339.

3.2.1. Samråd med Länsstyrelsen i Gävleborgs Län

Nedan redovisas Länsstyrelsens synpunkter på vägplanens samrådshandling.

Inom området finns flera registrerade lämningar. Då ny mark kommer att tas i anspråk i anslutning till vägsträckorna anser Länsstyrelsen, såsom tidigare angivits i yttrande över samrådsunderlaget, att en arkeologisk utredning ska genomföras där de planerade arbetsåtgärderna innebär markarbeten.

Länsstyrelsen har i tidigare yttrande över planhandlingarna uttryckt att en NVI för det aktuella projektområdet saknas samt att det kunde vara ett bra underlag för att kunna anpassa skyddsåtgärder. Verksamhetsutövaren bör också tydligt motivera vidare kring valet av metoder för inventering av naturvärden som kan beröras i något skede av genomförandet av planen.

Länsstyrelsen påpekar ett flertal ställen där det saknas information och där det behövs förtydliganden i planbeskrivningen.

Länsstyrelsen anser att det behöver förtydligas vilka fågelarter som har observerats i området (med hänsyn till sekretess) och vilken betydelse det har för projektet i fråga. Fridlysta arter behöver fortsatt identifieras, beskrivas och bedömas inom ramen för planen där verksamhetsutövaren bär ett ansvar för att artskyddsförordningens förbud inte träder in.

Det saknas information om hur strandskyddade områden har beaktats och ska behandlas inom planen, det vill säga om möjliga anpassningar/skyddsåtgärder vidtas eller inte.

Det saknas en tillräcklig motivering gällande den intresseavvägning som gjorts där biotopskydd påverkas negativt (exempelvis om det gått att anpassa planen utifrån olika alternativa lösningar) samt varför kompensationsåtgärder inte anses vara nödvändiga (där det är möjligt) för den skada som förväntas uppstå.

Det saknas en tydliggörande beskrivning av hur planen säkerställer allmänhetens möjligheter att passera viltstängslet där det exempelvis finns utpekade leder, av hänsyn till friluftslivets intressen.

Länsstyrelsen saknar även information om planens eventuella påverkan på Forsa viltvårdsområde, utöver att det kan förhindra viltolyckor.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandet och för synpunkterna. Synpunkterna kommer att arbetas in i planbeskrivningen inför den fortsatta planläggningsprocessen.

Trafikverket har varit i kontakt med länsstyrelsen angående arkeologin och en arkeologisk utredning har genomförts hösten 2023. Resultatet från undersökningen har hanterats i planarbetet.

Under sommaren 2023 har en naturvärdesinventering utförts längs sträckan enligt den planering som beskrevs i vägplanens samrådsunderlag. Särskilt fokus i inventeringen har riktats till skyddade arter, invasiva arter, förekommande generella biotopskydd som kan riskera att påverkas av föreslagna åtgärder samt områden där större markarbeten planeras, exempelvis vid viltuthopp och planerad viltpassage vid Gränsbäcken.

Utifrån nytt framtaget underlag, vilket bland annat inkluderar detaljmätning av objekt, kommer mer detaljerade försiktighetsmått och skyddsåtgärder att kunna föreslås bland annat vad gäller strandskydd, friluftsliv med mera. Mer precisa bedömningar av påverkan på förekommande natur-, kultur och miljövärden kommer att presenteras i det fortsatta arbetet liksom förslag på eventuella kompensationsåtgärder.

Bedömningen av stängselanläggningens påverkan på olika viltslag görs kontinuerligt. Den slutgiltiga bedömningen kommer att beskrivas i vägplanens granskningshandling.

3.2.2. Samråd med Hudiksvalls kommun

Nedan redovisas Hudiksvalls kommuns synpunkter på vägplanens samrådshandling.

Avfallsavdelningen på Hudiksvalls kommun har en arbetsplats och avfallsanläggning som angränsar till området som samrådet omfattar.

Ulvbergets gamla deponi ger upphov till deponigas vilken leds bort genom markledningarna. Dessa ledningar går längs med väg 84 på både norra och södra sidan och behöver mätas in och tas hänsyn till vid installation av framtida viltstängsel. Utöver gasledningarna finns även vatten, avlopp, el och fiber nedgrävt i området där stängslet planeras. Eftersom ledningarna försörjer en samhällsviktig verksamhet är det av stor vikt att de inte störs av installationen och riskerar avbrott i tjänsterna.

Vid väg 84 utanför avfallsanläggningen finns busshållplatser i båda färdriktningarna. Personal och besökare trafikerar hållplatserna och den planerade grinden i stängslet behöver därför vara tillgänglighetsanpassad och enkel att passera.

Avfallsavdelningen har ansvar för att kontinuerligt röja och slybekämpa dammen och våtmarken som ligger på fastigheten Mo 3:28. Slybekämpning vid dammen är av mycket stor vikt eftersom större växtlighet försämrar dammens hållfasthet. Rotbildning gör att dammens väggar försvagas och riskerar att kollapsa vilket skulle leda till översvämning av både vägområdet och närbelägna fastigheter. Slyröjningen sker med fyrhjuling och påkopplad klippare samt eventuellt röjsåg. Det är därför viktigt att det finns god marginal på insidan av stängslet på vägens norra sida (mot dammen) för att fordonet ska kunna passera och utföra arbetet. I dagsläget har avfallsavdelningen anlagt en vall som fordonet kör på. Denna behöver bevaras i sin helhet för att skötsel ska kunna ske.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandet och för informationen.

Ledningar kommer att mätas in inför byggskedet och försiktighet och nödvändiga justeringar kommer att vidtas vid anläggandet av viltstängselanläggningen.

Uppgifter om nämnd gasledning har inhämtats och stängselförslaget har justerats utifrån aspekten att minska konfliktpunkter, fortsatta samråd behöver hållas under kommande detaljprojektering.

Inför byggskedet kommer det också säkerställas att valet av grind vid busshållplatserna håller för kraven för en god tillgänglighetsanpassning.

Vallen vid dammen på fastighet Mo 3:28 kommer att mätas in för att säkerställa att en god marginal hålls mellan vallen och viltstängslet så att slyröjningen kan fortsätta som tidigare även när viltstängslet kommit på plats.

Skriftligt samråd och inkomna yttranden 2023-10-23, 2023-10-26 samt 2024-02-02 beträffande vägplaneförslagets intrång på befintliga detaljplaner och områdesbestämmelse

Beträffande intrång på detaljplaner skriver kommunen: Hudiksvalls kommun har inget att erinra mot Trafikverkets förslag. Kommunen anser precis som Trafikverket att detta är mindre avvikelser. Kommunen anser dock att viltstängsel bör förläggas runt verksamhetsområdena som ligger på norra samt södra sidan av Riksväg 84.

Beträffande intrång i områdesbestämmelse 21-P88:29-3 skriver kommunen: Hudiksvalls kommun har inget att erinra mot Trafikverkets förslag. Kommunen anser precis som Trafikverket att detta är mindre avvikelser mellan områdesbestämmelser (21-P88:29-3) och vägplan.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandena och plan- och miljöbeskrivningen som hör till vägplanen har uppdaterats med information om kommunens bedömning att vägplanens intrång i detaljplan och områdesbestämmelse är mindre avvikelser.

Trafikverket tackar även för förslaget till ändrad lokalisering av stängslet invid handelsplatsen vid E4. Här kan nämnas att vid färdigställandet av planförslaget bestämdes att låta stängslet avslutas vid ca sektion 25/400. Det blir därmed inte aktuellt att flytta stängslet enligt kommunens förslag. Beslutet motiveras bland annat av minskad risk att vilt hamnar på körbanan via de större anslutningarna på platsen och blir instängda, grindar är inte ett alternativ. Hastigheten vid platsen är 60 km/h och det är en öppen miljö med god sikt vilket minskar risken för viltolyckor, även konsekvenserna för skador minskar med lägre hastigheter.

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

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda har skett dels genom samrådsmöte på orten och dels genom att vägplanens samrådshandlingar har funnits tillgängliga på Trafikverkets hemsida. Brev/e-post skickades ut till berörda fastighetsägare enligt sändlista daterad 2023-03-21 och allmänheten kunde ta del av informationen via tidningsannons i Hudiksvalls Tidning samt i Post- och Inrikes Tidningar 2023-03-04.

Samrådsmöte på orten genomfördes på Forsa Folkhögskola den 20 april 2023 klockan 18.00-20.00. Mötet inleddes med att Trafikverket och WSP presenterade projektet och planförslaget. Därefter fanns utrymme för de enskilda att titta närmare på illustrationsritningarna som fanns tillgängliga i lokalen, ställa frågor, ge information och lämna synpunkter.

Information och synpunkter som framkom under samrådsmötet på orten gällde bland annat följande:

- Befintliga brunnar, infiltrationsanläggningar och kommunens pumpstation
- Information om naturförhållanden: mycket sly, dålig sikt, sjöbotten och hög grundvattennivå
- Viltuthopp som går ut nära strandlinjen
- Föreslagna stängningar i samrådsunderlaget där anslutningarna önskas vara kvar
- Längd på fordon som ska kunna rymmas på anslutningsvägar innan grindarna
- Åtgärdsförslag som innebär säkrare utfarter från fastigheter
- Önskemål om minskat markintrång

Under samrådstiden inkom fyra skriftliga synpunkter från enskilda. Dessa handlade om:

- Information om befintligt rovdjursstängsel i Forsa.
- Information om en parkeringsficka som används som skrotupplag för bilar och önskemål om att blockera parkeringsfickan med stora stenar för att förhindra detta fortsättningen
- Önskemål om att ett tillfälligt upplag flyttas till ett annat område
- En föreslagen stängning där anslutningen behövs för tillgång till fastigheter
- Information om att grinden bör vara 30 meter in från vägen vid anslutningen för att virkesbilar ska få plats

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen, önskemålen och synpunkterna. Trafikverket har sett över utformningen av viltstängslet där synpunkter inkommit och har tillgodosett flera av önskemålen bland annat där en markägare som vill undvika en farlig U-sväng vid en anslutning. Trafikverket tagit bort ca 10 meter av stängslet från planförslaget så att det avslutas kortare in på anslutningen. Detta för att minska svänggradien och öka säkerheten vid anslutningen.

Brunnar och infiltrationsanläggningar med mera kommer att mätas in inför byggskedet och försiktighet kommer att vidtas vid anläggandet av viltstängslet.

Ytterligare geotekniska undersökningar kommer att göras i nästa skede för att avgöra bygghänsyn för viltuthoppet vid Kyrksjön med tanke på att det troligen är lösa jordarter och att uthoppet går nära sjöns strandlinje.

Underhåll av viltstängslet kommer innebära att sly tas bort kontinuerligt. Stolplängd och materialval kommer att beaktas i områden där det är sjöbotten och en hög grundvattennivå.

I de fall där anslutningar föreslagits att stängas och enskilda har haft invändningar mot stängningarna har Trafikverket i samtliga fall gått de enskilda till mötes och tagit bort de föreslagna stängningarna för att säkra åtkomst till fastigheter och för att öka trafiksäkerheten.

Val av lösning vid anslutningen - grind eller öppning – avgörs i det enskilda fallet och beror på mängden trafik. Grind är det primära valet utifrån ett trafik- och viltsäkerhetsperspektiv. På mer frekvent trafikerade anslutningar föreslås öppning i stängslet vid anslutande väg som utformas så att vilt inte kanaliseras in mot vägen.

Där det finns grindar på anslutande vägar kommer dessa att förflyttas så att det är följande avstånd från riksväg 84 in på anslutande väg: ca 30 meter vid skogsmark, ca 20 meter vid åkermark och ca 15 meter vid tomtmark. Detta för att möjliggöra för långa fordon att stanna på den anslutande vägen och öppna/stänga grindarna på ett säkert sätt.

Rovdjursstängslet kommer behöva flyttas där viltstängslet ska anläggas.

För att anlägga viltstängsel och passager kommer mark att behöva tas i anspråk. Utgångspunkten är att Trafikverket inte få ta mer mark än det som är nödvändigt. Generellt gäller: Stängslet i sig behöver liten yta, ca någon decimeter, men för att kunna bygga och sköta det under tid krävs ett större markanspråk. Detta varierar lite beroende på terräng och vad det är för mark, men det bedömda markanspråket är från ca 0,1 m per sida upp till tre meter per sida. När granskningen av vägplanen sker kommer markanspråket att beskrivas mer detaljerat. Då kommer respektive fastighetsägare få ett brev med information om hur mycket mark som tas i anspråk på respektive fastighet och med vilken rätt marken tas i anspråk. Exempelvis kan det behövas mark under byggtiden som efter byggtiden återgår till fastighetsägaren. Det kan vara ytor för att ta sig fram längs stängslet eller för upplag av material.

Föreslagna ytor för tillfällig nyttjanderätt och tillfälligt upplägg kommer att behållas som markanspråk tills vidare.

Den mark som planeras tas i anspråk vid fastigheter behövs för att möjliggöra en trafiksäker lösning av viltstängslet. Värdet på den mark som tas i anspråk kommer att ersättas. Dessutom ersätts de träd, buskar och staket med mera som tas ner i samband med markintrånget. Dessa tomtanläggningar värderas sedan efter hur pass stor betydelse de har för tomtens marknadsvärde. Trafikverket kommer att kontakta alla som berörs av intrång för att diskutera ersättning efter att planen vunnit laga kraft. Trafikverket använder sig av en oberoende värderingsman för värdering av den mark som tas i anspråk.

Angående önskemål om att blockera en parkeringsficka är det i grunden den enskilde som ansvarar för att hålla ute oönskad trafik och kan inte ingå som en del av vägplanen. Viktigt att tänka på är att oeftergivliga föremål inte får placeras i vägens säkerhetszon.

3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Information om samrådet skickades till övriga berörda myndigheter och organisationer enligt sändlista daterad 2023-03-21.

Konsultationsförfrågan skickades till sametinget, Svenska Samernas Riksförbund (SSR) och berörd sameby 2023-04-12 – i enlighet med 8 § Lag (2022:66) om konsultation i frågor som rör det samiska folket.

Nedan redovisas inkomna yttranden.

3.2.4.1. Vattenfall

Vattenfall Eldistribution AB har inga elnätanläggningar som påverkas av den rubricerade vägplanen, och har därför inget att erinra.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen.

3.2.4.2. Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU hänvisar till SGU:s allmänna riktlinjer som bifogas yttrandet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandet och för informationen.

3.2.4.3. Sveriges geotekniska institut (SGI)

SGI:s yttrande avser endast markmiljöfrågor. Förorenade områden är uppmärksammade i underlaget. SGI har inget att tillägga.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandet.

3.2.4.4. Ellevio

Ellevio har flera lokalnäts- och regionnätledning, både luftledningar och markförlagda, som berörs av ärendet. Nedan redogörs deras synpunkter som måste beaktas i samband med Trafikverkets vägplan:

- Kabelanvisning kommer bli aktuellt för projektet för att säkerställa att Ellevios markförlagda ledningar inte skadas.
- Ellevios luftledningar med tillhörande stolpar behöver mätas in och redovisas i vägplanen.
- EBRs publikation, IN055:99, innehåller riktlinjer för särskilda skyddsåtgärder när viltstängsel korsar eller dras fram längs med en kraftledning. Vi förutsätter att ni använder publikationen som underlag i projekteringen. Avstånd om mellan markförlagda ledningar och viltstängsel ska vara minst 2 meter.
- Schaktning får inte ske inom 10 meter från våra regionnätstolpar och 5 meter från våra lokalnätstolpar.
- Stolpar bör inte vara placerade inom vägområdet. Om stolpar hamnar inom vägområdet med anledning av utökat vägområde bör dessa flyttas.
- Vid planering av projektgenomförande behöver elsäkerheten beaktas, eventuellt behöver även elsäkerhetsledare vara på plats vid arbete intill och under våra ledningar.
- Åtgärder på Ellevios ledningar med tillhörande anläggningar med anledning av vägplanen bekostas av Trafikverket.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandet och för informationen.

Synpunkterna kommer att beaktas i det kommande arbetet. Stolpar, stag med mera i vägförslagets närhet har mätts in under sommaren 2023 i samband med upprättandet av vägplanens granskningshandling. Vidare kontakter kommer att tas längre fram i projektet när detaljprojekteringen av bygghandlingen tar vid.

3.2.4.5. Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har i tidigare samråd yttrat sig om aktuell vägplan. Det som angivits i tidigare lämnat yttrande gäller fortsatt. Utöver detta vill Svenska kraftnät även informera om att anmälan för jordning görs på Svenska kraftnäts webbplats.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandet och för informationen.

3.2.4.6. Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i ärendet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen.

3.2.4.7. Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen ansvarar för frågor om skogsbruket och har till uppgift att verka för att landets skogar sköts på ett sådant sätt att de skogspolitiska målen nås. Verksamheten rörande anläggande av viltstängsel och viltpassager är inte att betrakta som skogsbruksåtgärd.

Skogsstyrelsen har inget att tillföra ärendet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen.

3.2.4.8. Naturvårdsverket

Naturvårdsverket avstår yttrande i ärendet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen.

3.2.4.9. LRF Hudiksvall

LRF Kommungrupp Hudiksvall och LRF lokalavdelning Forsa har lämnat ett yttrande på vägplanens samrådshandlingar.

LRF:s medlemmar berörs både direkt och indirekt av planförslaget i egenskap av markägare, arrendatorer av åker eller bete, delägare i markavvattningsföretag, skogsägare, representanter för jakten, entreprenörer för snöröjning och liknande samt som trafikanter längs sträckorna.

LRF är generellt positiv till trafiksäkerhetsåtgärder för att minska antalet olyckor för både människor och vilt. Samtidigt innebär viltstängsel förändringar i framkomligheten.

LRF noterar med glädje att Trafikverket har försökt begränsa markanspråk och uppskattar att jordbruksmarken värnas, samt att Trafikverket har tänkt på frågan om kompaktering av mark.

LRF vill påminna om att all skog inte har åtkomst via skogsbilvägar utan att en del skog behöver nås via en enskild väg och därefter en skogsbilväg. Det kan alltså vara samma behov av utrymme vid fler typer av anslutningar.

LRF tycker att det är svårt att utläsa av handlingarna hur anslutningar vid jordbruksmark ser ut. LRF anser att Trafikverket behöver komplettera med information i handlingarna och diskutera med berörda markägare om det behövs någon form av anpassning.

Utformningsfrågor gäller inte bara vilka passager som hålls öppna/respektive stängs eller avståndet mellan väg 84 och grind utan också om det finns övriga barriärer på den aktuella platsen, vilka svängradier som medges osv. Om föreslagna grindar/lösningar är för trånga riskerar stora fordon att bli stående på landsvägen när föraren ska kliva ur och öppna eller stänga grindar. Detta medför trafiksäkerhetsrisker både för bilister och förare av jord- och skogsbruksfordon.

LRF noterar att Trafikverket kan tänka sig färister, vilket skulle medföra att risken undviks eftersom man då kan svänga av eller på väg 84 utan stopp. Färister kan också förbättra arbetsmiljön eftersom man slipper kliva ur och öppna/stänga grindar.

LRF tycker också att det är svårt att utläsa av handlingarna hur påverkan på markavvattningsföretag och övrig avvattning har utretts. Det finns risk för att befintliga dräneringar skadas (beroende på hur stolpar placeras), att det blir svårt att underhålla och rensa diken (beroende på hur stängslet placeras) eller framtida problem att dränera mark.

LRF förutsätter att berörda markägare i det här skedet får personlig information och inbjudan till samråd och att Trafikverket anstränger sig för att förstå hur de använder marken, transporterar sig till och från skiften så att inte framkomligheten begränsas.

LRF förutsätter avslutningsvis att Trafikverket diskuterar ersättningsfrågor med berörda markägare gällande markanspråk, försvårande av brukande eller omväg.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandet och för synpunkterna.

Val av lösning vid anslutning - grind eller öppning – avgörs i det enskilda fallet och beror på mängden trafik. Grind är det primära valet utifrån ett trafik- och viltsäkerhetsperspektiv. På mer frekvent trafikerade anslutningar föreslås en öppning i stängslet vid anslutande väg som utformas så att vilt inte kanaliseras in mot vägen.

Där det finns grindar på anslutande vägar kommer dessa att förflyttas så att det är följande avstånd från riksväg 84 in på anslutande väg: 30 meter vid skogsmark och 20 meter vid åkermark. Detta för att möjliggöra för långa fordon att stanna på den anslutande vägen och öppna/stänga grindarna på ett säkert sätt.

Trafikverket har bjudit in till samrådsmöte på orten och samtal har förts med berörda fastighetsägare. Föreslagna reviderade lösningar går fastighetsägare till mötes där det har varit möjligt inom ramen för vägplanen.

Även om färister är bra i vissa avseenden, som LRF nämner, lämpar de sig sämre i norra Sverige på grund av snömängden. Frågan om färister har utretts men inga färister finns med i vägförslaget.

Vad gäller dräneringar kommer försiktighet att vidtas vid byggandet av viltstängslet och kontakter kommer tas med markägare om deras kunskap kring placering av dräneringar.

3.2.4.10. Svenska Samernas Riksförbund (SSR)

SSR väljer att avstå konsultation och hänvisar till berörd sameby.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandet. Konsultationsförfrågan skickades till berörd sameby 2023-04-12.



Trafikverket, Box 417, 801 05 Gävle. Besöksadress: Redargatan 18, Gävle
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se