

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

SAMRÅDSUNDERLAG – E20 Hallsberg – Örebro,  
Elvåg, Brändåsen – Adolfsberg  
Kumla och Örebro kommun, Örebro län

Vägplan, 2020-12-21

Uppdragsnummer: 170020



**Trafikverket**

Postadress: Box 1333, 701 13 Örebro

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2020-06-17

Ärendenummer: TRV 2020/16183

Uppdragsnummer: 170020

Kontaktperson: Nicklas Broberg, Trafikverket

## Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	4
3	Samråd	5
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	5
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	5
3.1.2.	Samråd med berörda kommuner	6
3.1.3.	Samråd med Region Örebro - Regional kollektivtrafikmyndighet	8
3.1.4.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	10
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	<b>Fel! Bokmärket är inte definierat.</b>
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	16
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	17
3.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	17
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	17

# 1 Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse redovisar samråd som genomförts och de synpunkter som inkommit till Trafikverket under perioden 2020-05-18–2020-12-18 för vägplan E20 Hallsberg–Örebro, Elvåg, Brändåsen–Adolfsberg. Synpunkter och yttranden från enskilda, myndigheter och organisationer sammanfattas och besvaras. Samrådsredogörelsen är ett levande dokument och uppdateras under projektets framdrift, fram till att planen ställs ut för granskning.

I skede samrådsunderlag har berörda myndigheter, organisationer, fastighetsägare samt berörda sakägare fått brev med information om samrådet. Annonsering har skett i Nerikes Allehanda (NA) 2020-05-14. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats under samrådstiden 2020-05-18–2020-06-15.

Ett inledande samrådsmöte med Hallsbergs kommun, Kumla kommun, Örebro kommun, Region Örebro län, Länsstyrelsen Örebro län hölls via Skype 2020-05-18.

2020-09-18 meddelade Länsstyrelsen Örebro län att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Ett avgränsningssamråd med syfte att få Länsstyrelsens syn på vad som bör vara i fokus i miljökonsekvensbeskrivningen hölls 2020-10-02.

I arbete med utformning av planförslaget har samrådsmöten med bland annat Kumla och Örebro kommun, KumBro Vind, Örebro Airport och E.ON hållits under hösten år 2020.

Berörda myndigheter, organisationer, fastighetsägare samt berörda sakägare kommer i brev med information om samråd gällande samrådshandling i början av år 2021. Annonsering kommer ske i Nerikes Allehanda (NA) och samrådshandlingen kommer finnas tillgänglig på Trafikverkets webbplats från slutet av januari år 2021. Under februari år 2021 erbjuds allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda samrådsmöten. På grund av pandemin kommer dessa samrådsmöten så långt som möjligt att ske digitalt.

Alla inkomna synpunkter och protokoll från samrådsmöten finns diarieförda hos Trafikverket på ärendenummer TRV 2020/16183.

## 2 Samrådsrets

Samrådsretsen utgörs av de som kan antas bli berörda av vägplanen och informeras därför om att ett samråd ska äga rum via brev och annons i ortstidningen NA. Omfattningen av samrådsretsen varierar mellan olika projekt samt samrådets syfte, karaktär och innehåll. I aktuellt projekt har samrådsretsen för berörda fastighetsägare, samfälligheter, innehavare av särskild rätt och ledningsägare definierats utifrån ett utredningsområde längs aktuell sträcka.

Trafikverket har i skede samrådsunderlag samrått med Länsstyrelsen Örebro län, Region Örebro län, Hallsberg kommun, Kumla kommun, Örebro kommun, Försvarsmakten, Energimyndigheten, Elsäkerhetsverket och Polismyndigheten i Örebro län samt de sakägare och allmänhet som Trafikverket bedömer kan bli särskilt berörda av de planerade åtgärderna. Ett 40-tal större logistikföretag i regionen har fått information om samrådet. I sändlistan för samrådsrets för samrådsunderlag daterad till 2020-05-08 återfinns samtliga som har fått information om detta samråd.

## 3 Samråd

### 3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

#### 3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Samrådsmöte med Länsstyrelsen i Örebro län hölls 2020-05-19 via Skype. Vid mötet presenterade Trafikverket översiktligt innehållet och slutsatserna i samrådsunderlaget.

Länsstyrelsen i Örebro län har inkommit med ett yttrande 2020-06-15. I yttrandet framförs att Steneskogen, gräsmarker som hävdas/har hävdats, större biotopskyddade objekt samt Täljeån är områden som särskilt behöver inventeras avseende naturvärden.

Länsstyrelsen anser att beroende på vilken teknisk lösning som väljs för projektet kan det behöva utredas för hur sträckande/häckande fåglar kan påverkas. Vidare skriver Länsstyrelsen att behovet av faunapassager behöver utredas och att kompensationsåtgärder för biotopskyddade objekt bör övervägas. Intrång i öppna gräsmarker bör undvikas då denna typ av biotop minskar i landskapet.

Projektet för ombyggnad av E20 Hallsberg-Örebro för Elvåg är i linje med Länsstyrelsens klimatarbete och kommer enligt Länsstyrelsens bedömning att bidra till att användningen av fossila bränslen minskar i länet. Utifrån länets logistiska läge ser Länsstyrelsen det som särskilt lämpligt att aktuell sträckan elektrifieras.

Länsstyrelsen bedömer att landskapsbilden vid aktuell sträcka redan är så påverkad av dagens infrastruktur, att elvägen utifrån de tre olika tekniska lösningar som utreds, inte kommer att ytterligare påverka landskapsbilden i någon större utsträckning. För att inte konkurrera med upplevelsen av landskapet bör dock tillkommande konstruktioner prövas utifrån utformning och färgsättning.

I samband med anläggande av elvåg längs med E20 kan fornlämningar komma att beröras. Vid tiden för anläggande av E20 mellan Örebro (Adolfsberg) och Kumla respektive mellan Kumla och Östra Vretstorp utfördes ingen arkeologisk utredning. Därför kan tidigare okända fornlämningar förekomma längs dessa delsträckor. För att ta reda på om fornlämningar kan förekomma längs aktuella sträckor har en beställning av arkeologisk utredning, etapp 1, påbörjats av Länsstyrelsen (431-4000-2020).

#### *Trafikverkets svar:*

En naturvärdesinventering har under början av sommaren år 2020 genomförts längs sträckan. Eftersom byggnationen av elvägen huvudsakligen kommer att innebära ombyggnationer och kompletteringar av befintlig väg har projektets utredningsområde begränsats till vägens närområde. Utredningsområdet för vägplanen har satts till 100 meter på vardera sida om E20, men har justerats för områden längs sträckan som inte kan tänkas beröras av vägplanens utformning.

Vad gäller häckande och sträckande fåglar kan det finnas risk för kollision kontaktledning, framförallt vid lokala förflyttningar mellan olika jordbruksmarker eller våtmarker som används för födosök och som rastlokal. Om konduktiv teknik med kontaktledning väljs

kommer Trafikverket att se över behovet av att utreda detta ytterligare. Trafikverket har gärna en fortsatt dialog med Länsstyrelsen kring ämnet.

Trafikverket anser att utredning av behov av faunapassager längs sträckan ligger utanför detta projekt, men har gärna en fortsatt dialog med Länsstyrelsen angående behovet av sådana projekt.

Vid utformning av placering av matningsanläggningar kommer identifierade naturvärden, kulturvärden och biotopskyddade objekt och öppna gräsmarker undvikas så långt det är möjligt. Om ett värde skulle påverkas kommer Trafikverket utreda lämpliga kompensationsåtgärder.

Trafikverket delar Länsstyrelsens åsikt gällande utformning och färgsättning av nya konstruktioner för att inte förändra upplevelsen av landskapet. Trafikverket kommer att arbeta vidare med detta i projektet.

Trafikverket ställer sig positiva till att Länsstyrelsen tidigt påbörjat arbetet med arkeologisk utredning etapp 1 och önskar fortsatt dialog kring detta.

### 3.1.2. Samråd med berörda kommuner

Samrådsmöte hölls med Hallsberg, Kumla och Örebro kommun 2020-05-19 via Skype. Vid mötet presenterade Trafikverket översiktligt innehållet och slutsatserna i samrådsunderlaget. Berörda kommuner har under perioden 2020-05-18–2020-06-15 haft möjlighet att ta del av samrådsunderlaget och inlämna skriftliga yttranden.

#### Hallsberg kommun

Hallsberg kommun har inkommit med ett yttrande 2020-06-15. Hallsbergs kommun ställer sig positiva till elväg på aktuell sträcka då det avser befintlig infrastruktur med riksintresse för kommunikation och ett inom EU transeuropeiskt nät för transportsektorn. Vidare främjar en elväg regionens utveckling som logistikregion och innovationsstödjande infrastruktur enligt den regionala utvecklingsstrategin. Den miljöaspekt som bedöms kunna påverkas mest är landskapsbilden och det är därför viktig att denna beaktas. Teknikvalet med konduktiv teknik med kontaktledning ovanför fordonet bedöms påverka landskapsbilden mest och andra teknikval kan vara att föredra.

Hallsberg kommun skriver i sitt yttrande att en snabb omställning av transportsystemet till fossiloberoende energikällor gynnar miljön och barnens bästa ur ett långsiktigt perspektiv.

#### *Trafikverkets svar:*

Trafikverket tackar för yttrandet. Utformning av konstruktioner för samtliga tekniker kommer att utredas vidare för att hitta så landskapsanpassade lösningar som möjligt.

#### Kumla kommun

Kumla kommun har inkommit med ett yttrande 2020-06-02. Där anges att kommunen vill vara med i arbetet avseende utformning och placering av matningsanläggningarna. Kommunen önskar också en tidig dialog med Trafikverket gällande hur störningar i trafiken under byggskedet kan komma att påverka kommunen.

Kumla kommun lyfter fram att det är viktigt att vattendrag, till exempel Täljeån, som rinner under E20 inte påverkas negativt av projektet. I yttrandet tas även upp att samhället Åbytorp som ligger mycket nära E20, inte får påverkas negativt av elvägen.

Kumla kommun anger i yttrandet att när en transformation ska anläggas utanför detaljplanelagt område krävs det bygglov. Om matningsanläggning kan jämföras med transformatorstation kan kommunen inte svara på och om undantag för bygglov kan göras är något som behöver utredas vidare.

*Trafikverkets svar:*

Trafikverket kommer att arbeta vidare med och ta fram ett förslag på placering och utformning av matningsanläggningar. När förslaget är färdigt kommer Trafikverket att samråda om det med Kumla kommun.

Trafikverket håller på att ta fram en produktionsplanering. Där utreds bland annat störningar i trafiken under byggskedet. Trafikverket kommer samråda förslaget med Kumla kommun när det är färdigt och önskar fortsatt dialog kring hur störningar eventuellt påverkar det kommunala vägnätet.

I dagsläget ser inte Trafikverket att några vattendrag längs sträckan kommer att påverkas av projektet, men kommer genom projektets gång aktivt arbeta för att minimera eventuell påverkan. Trafikverket jobbar också aktivt med att minimera påverkan på samhällen, däribland Åbytorp, och fastigheter som ligger nära vägen.

Slutligen vill Trafikverket framföra att en fortsatt dialog med kommunen önskas gällande utredning av undantag för bygglov för matningsanläggningar.

Örebro kommun

Örebro kommun (Stadsbyggnad) skriver i sitt yttrande att är positivt att Trafikverket valt ut aktuell sträcka som en av två där vägplan för elväg ska tas fram. Kommunen lyfter att sträckan har ett stort godsflöde, inte minst mellan järnvägspunkten Hallsberg och logistikstaden Örebro. Genom utbyggnaden av elvägen skapas goda möjligheter för miljövänligare transporter i framtiden. Örebro kommun har tagit del av Trafikverkets samrådsunderlag anser att underlaget är bra, även om det kvarstår en del frågeställningar. Örebro kommuns fokus har varit de frågeställningar som följde med samrådet:

- Eventuella avvikelser i berörda detaljplaner
- Eventuell bygglovsbefrielse för matningsanläggningar
- Förvaltning/nämnder som bör/ska involveras i kommande samråd
- Viktiga/kritiska datum för samråd

Utöver detta har kommunen också tittat på miljökonsekvenserna sett ur kommunens perspektiv. När det kommer till val av teknik ser Örebro kommun att den konduktiva tekniken med kontaktledning i luften får störst påverkan på landskapsbilden. De båda andra alternativen kommer inte påverka på samma sätt. Kommunen uttrycker därför att det är av stor vikt att Trafikverket tittar noga på den estetiska utformningen i det fortsatta utredningsarbetet.

Vidare informerar Örebro kommun att detaljplan 18MOS-608 ska läggas till i förteckningen över berörda detaljplaner. Gällande 1880-P623 kan det innebära vissa problem då områdesbestämmelserna innefattar reserverat för framtida järnvägskopplingar.

Kommunen uttrycker att de uppskattningsvis stora ytorna för matningsanläggningar kan bli svåra att uppföra då områdena närmast motorvägen är planlagda som skydd eller trafik. Det är oklart om dessa kan uppföras inom gällande planer och därför bör utformningen av dessa diskuteras mer ingående med Stadsbyggnads bygglovsavdelning.

Vid val av konduktiv teknik med kontaktledning bedömer Stadsbyggnad i detta skede att det inte bör vara några problem att uppföra vare sig stolpar eller räcken inom den yta som är planlagd för trafik.

Där det gäller bygglovsbefrielse för matningsanläggningar så går det inte att ta ställning till förrän det finns någon bild/skiss som beskriver den tänkta utformningen av matningsanläggningen. Det är högst troligt att det krävs bygglov för denna byggnad och bygglov behövs för eventuella parkeringar i anslutningen till byggnaden. När en skiss på utformning finns tillgänglig kan den skickas till [bygglov@orebro.se](mailto:bygglov@orebro.se).

Kommande remiss bör gå till Programnämnd samhällsbyggnad, som innefattar alla berörda enheter och andra berörda. Kommande remiss kommer att följa vår ordinarie ärendebereidning till politiskt beslut. Frågan kan ha sådan dignitet att det utöver Programnämnd och Byggnadsnämnd också behandlas i kommunstyrelsen.

Örebro kommun uttrycker att i det fortsatta arbetet bör hänsyn tas till de utpekade naturvärdepunkterna. I den mån de utpekade värdena påverkas negativt behöver dispens från biotopskydd sökas och det är rimligt att ekologiska förluster kompenseras på något sätt.

#### *Trafikverkets svar:*

Trafikverket tackar för yttrandet. Utformning av konstruktioner för samtliga tekniker kommer att utredas vidare för att hitta så landskapsanpassade lösningar som möjligt.

Gränserna för detaljplan 18MOS-608 har varit med i förteckningen som kan beröras av projektet, men har i samrådsunderlaget tyvärr fått fel beteckning. Gällande detaljplan 1880-P623 kan vi i nuläget inte se att elvägen kommer medföra ett intrång i planområdet, men Trafikverket tar med sig informationen om järnvägsreservat i det fortsatta arbetet.

Trafikverket önskar en fortsatt dialog angående intrång i detaljplaner samt eventuell bygglovsbefrielse för matningsanläggningar.

Vid utformning av placering av matningsanläggningar kommer identifierade naturvärden, och biotopskyddade objekt undvikas så långt det är möjligt. Eventuellt intrång i ett biotopskyddat objekt kommer att hanteras inom ramen för vägplanen. Vid eventuellt intrång kommer Trafikverket att utreda lämpliga kompensationsåtgärder.

### 3.1.3. Samråd med Region Örebro - Regional kollektivtrafikmyndighet

Region Örebro län är regionalt utvecklingsansvarig, med ansvar för att upprätta länsplan för regional infrastruktur, och kollektivtrafikmyndighet. Synpunkter och inspel gäller därför som svar för både det regionala utvecklingsansvaret och för kollektivtrafikmyndighet.

Region Örebro län framför att det är positivt att det redan nu uppmärksammas att byggande av elväg kan komma att innebära störningar för trafiken i form av köbildning på aktuell sträcka. Region Örebro län är angelägna om att minska påverkan på



kollektivtrafikresenärerna och efterfrågar en tidig dialog kring åtgärder för att mildra dessa konsekvenser i form av så kallat mobility management i byggskedet.

*Trafikverkets svar:*

Trafikverket håller på att ta fram en produktionsplanering. Där utreds bland annat störningar i trafiken under byggskedet. När produktionsplaneringen är klar kommer Trafikverket att samråda om den med Region Örebro.

#### 3.1.4. Samråd med Försvarmakten

Försvarmakten framför att en lokalisering av en elväg, i de fall tekniken inte är sedan tidigare väl beprövad och dess eventuella elektromagnetiska påverkan på omgivningen är känd, är problematisk i det fall den sker i anslutning till områden där Försvarmakten bedriver verksamhet eller där lokaliseringen riskerar att negativt påverka riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § miljöbalken som omfattas av sekretess enligt 15 kap 2 § OSL.

Försvarmakten bedömer att det för närvarande saknas tillräckliga förutsättningar för att bedöma huruvida anläggande och drift av aktuell elväg, enligt något av de olika teknikförslagen, skulle medföra skada på riksintressen för totalförsvarets militära del. För Försvarmaktens bedömning krävs att de tekniker för elektrifiering av vägen som är aktuella specificeras ytterligare avseende dess tekniska specifikationer. Vidare krävs mätdata från praktisk tillämpning av tekniken i dess naturliga miljö för att kunna genomföra en rättvis bedömning.

Vidare framföra att Försvarmakten ser ett behov av att Trafikverket breddar sin analys avseende de risker som anläggande och drift av en elväg kan ge upphov till. Försvarmakten anser att analysen avseende potentiella risker bör inkludera ett totalförsvarsperspektiv, aspekter rörande elektromagnetisk kompatibilitet samt potentiella risker ur ett informationssäkerhetsperspektiv.

Försvarmakten skriver i sitt yttrande att det är viktigt att Trafikverket har fortsatt samråd med Försvarmakten, både gällande utvecklingen av det aktuella projektet och i arbetet med elektrifiering av vägar i stort. Myndigheterna inom totalförsvarets militära del behöver få möjlighet att delta i utvärderingen av tekniken.

Enligt inkommet underlag och nuvarande kunskapsläge motsätter sig Försvarmakten anläggandet av elvägen i rubricerat ärende.

##### *Trafikverkets svar:*

Trafikverket tackar för informationen och ser att frågan är större än aktuellt projekt enskilt. Trafikverket ser ett fortsatt behov av att samråda med Försvarmakten.

#### 3.1.5. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

##### Nerikes brandkår

Nerikes brandkår påtalar vikten att ta fram underlag för hur riskbilden påverkar räddningstjänstens räddningsinsatser. Detta då räddningstjänsten kommer att få andra förutsättningar för en insats på elväg, jämfört med övriga vägar i kommunen. Därför önskar Nerikes Brandkår att Trafikverket tar fram en insatsplan för räddningsinsats riktad till räddningstjänsten samt att Trafikverket anordnar utbildning/utbildningsmaterial för räddningspersonal för tänkbara händelsetyper när val av huvudteknik är gjord.

##### *Trafikverkets svar:*

Trafikverket tackar för en bra synpunkt. I detta skede av projektet ingår det inte att ta fram någon detaljerad insatsplan eller något utbildningsmaterial. Trafikverket tar dock med sig detta i det fortsatta arbetet och önskar fortsatt dialog med Nerikes brandkår.

##### Centerpartiet i Kumla

Centerpartiet i Kumla ställer sig positiv till den föreslagna elvägen och ser betydande miljövinster ur flera perspektiv om tung lastbilstrafik kan elektrifieras. Elektrifieringen

medför också utvecklingsmöjligheter för näringslivet i Kumla kommun. Centerpartiet i Kumla förordar att elvägen får en skalbarhet vilket medför att en framtida lokal utvidgning av vägen kan ske in mot Kumla/Kvarntorp. Ur ett landskapsperspektiv förordar Centerpartiet en teknik som integreras i vägbanan före en luftledning. Centerpartiet gör bedömningen att elvägen är förenlig med Kumlas kommande översiktsplan.

*Trafikverkets svar:*

Trafikverket noterar synpunkten och tar med sig den. Framtida utbyggnad av elvägar återstår dock ännu att planera. Trafikverket kommer att arbeta med utformning och färgsättning av nya konstruktioner för alla de olika teknikerna, för att minimera påverkan på landskapsbilden oavsett teknikval. Slutligen vill Trafikverket tacka för bedömningen om att vägplanen är förenlig med översiktsplanen.

Ellevio

Ellevio äger ledningar som korsar aktuell vägsträcka. Ledningarna är tryggade av ledningsrätt och ingår som en del i det regionala direktjordade 145 kV-nätet. Ellevio framför i sitt yttrande att vid val av konduktiv teknik med luftledning kommer sannolikt en ombyggnad av de båda 145 kV-ledningarna där de korsar vägen krävas och att en sådan ombyggnad ska bekostas av Trafikverket. Ellevio skriver att vid val av markförlagd teknik måste det säkerställas att utrustningen inte kan få problem med de felströmmar som kan uppstå i anslutning till Ellevios ledningar. Ellevio önskar en fortsatt kontakt under projektets gång.

*Trafikverkets svar:*

Trafikverket tackar för informationen och ser fram emot en fortsatt dialog med Ellevio. Ledningssamordning kommer att ske senare i projektet. Då kommer också gällande ledningsavtal att ses över.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB som har flera elnätanläggningar inom aktuellt område för planerad elväg vill informera Trafikverket om att ny korsande luftledning skall utföras enligt Svensk Standard SS-EN 50341 och SS-EN 50423 och Elsäkerhetsverkets anvisningar. Vidare ska ny korsande markkabel placeras minst 10 meter från luftledningens yttersta anläggningsdel (stolpe eller stag). Eventuell flytt/förändring av befintlig elnätanläggning utförs av Vattenfall Eldistribution men bekostas av exploatören. Anläggningar får inte uppföras invid elnätanläggning tillhörande Vattenfall Eldistribution så att gällande säkerhetsavstånd inte hålls. TSN (Telestörningsnämnden) ska följas i tillämpliga delar vad gäller korsning av elväg och Vattenfall Eldistributions elnätanläggningar.

Vattenfall Eldistribution AB informerar om att luftledning med spänningsnivå upp till 55 kV har ett säkerhetsområde om 4 meter horisontellt avstånd och 4 meter vertikalt avstånd från luftledningens faser. Luftledning med spänningsnivå över 55 kV har ett säkerhetsområde om 6 meter horisontellt avstånd och 4 meter vertikalt avstånd från luftledningens faser. Inom säkerhetsområdet får inga maskiner, människor, redskap eller dylikt komma in.

*Trafikverkets svar:*

Trafikverket tackar för informationen och tar den i beaktande. Ledningssamordning kommer att ske senare i projektet. Då kommer också gällande ledningsavtal att ses över.

Trafikverket ser fram emot en fortsatt dialog med Vattenfall Distribution AB under projektet gång.

#### Elsäkerhetsverket

Elsäkerhetsverket pekar i sitt yttrande på utmaningen med ny teknik i förhållande till relevanta skyddskrav i 6 § förordningen (2016:363) om elektromagnetisk kompatibilitet.

#### *Trafikverkets svar:*

Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta den i beaktande i det fortsatta arbetet.

#### E.ON Energidistribution AB

E.ON har studerat de inkomna remisshandlingarna och vill om så är möjligt att lämna ett yttrande under V26.

#### *Trafikverkets svar:*

Den 15 juni är satt i förhållande till att förbereda ett inskick till Länsstyrelsen för beslut om betydande miljöpåverkan. Synpunkter som inkommer vecka 26 kommer därför tyvärr inte komma med i den samrådsredogörelse som skickas till Länsstyrelsen. Synpunkten tas i stället med i samrådsredogörelsen för nästa skede samrådhandling. Samrådsredogörelsen kommer då att gå till Länsstyrelsen igen med samrådshandlingen och om ert yttrande påverkar deras första beslut kan det revideras. Ni är också välkomna att komma in med ytterligare synpunkter även under nästa skede.

#### Flygtrafiktjänst Örebro Flygplats

Flygtrafiktjänst vid Örebro flygplats påtalar i sitt yttrande att samråd med Trafikverket önskas och att det finns nya riktlinjer för närhet till flygradio och navigationssystem ifrån Luftfartsverket.

#### *Trafikverkets svar:*

Trafikverket tackar för informationen och tar den i beaktande. Trafikverket ser fram emot ytterligare samråd med Flygtrafiktjänst Örebro Flygplats.

#### Svenska kraftnät

Svenska kraftnät skulle behöva ytterligare tid för att svara på yttrandet och undrar om det går att få anstånd med svar till den 24/6.

*Trafikverkets svar:* Den 15 juni är satt i förhållande till att förbereda ett inskick till Länsstyrelsen för beslut om betydande miljöpåverkan. Synpunkter som inkommer vecka 26 kommer därför tyvärr inte komma med i den samrådsredogörelse som skickas till Länsstyrelsen. Synpunkten tas i stället med i samrådsredogörelsen för nästa skede samrådhandling. Samrådsredogörelsen kommer då att gå till Länsstyrelsen igen med samrådshandlingen och om ert yttrande påverkar deras första beslut kan det revideras. Ni är också välkomna att komma in med ytterligare synpunkter även under nästa skede.

#### Sveriges MotorCyklister, SMC

SMC anser att Trafikverket inte har utrett hur trafiksäkerheten påverkas av projektet och att samrådsunderlaget i stort sett enbart handlar om miljö, naturvård, djur och växter.

Trafiksäkerheten måste vara det absolut viktigaste för Trafikverket som har ett ansvar att inga ska dödas eller skadas allvarligt på grund av installationer och förändringar i vägmiljön för att genomföra projektet.

SMC har tagit del av de fyra försöksverksamheter för elvägar som finns i landet (Lund, Gotland, Sandviken och Arlanda). Av de fyra försök som pågår i Sverige anser SMC att Smartroad Gotland är att föredra för oskyddade trafikanter på tvåhjuliga motorfordon. Här är elledningarna nedgrävda under asfalt och därmed påverkas inte friktionen. Friktionen är den absolut viktigaste förutsättningen för trafiksäkerhet och SMC finner det därför förvånande att detta inte nämns i samrådsunderlaget.

SMC-medlemmar och instruktörer som har testkört eRoad Arlanda upplevde inte något problem med friktion när de passerade skenorna på vägen, men samtidigt visar genomförda friktionstester att vägbanan inte uppfyller Trafikverkets krav.

Vidare uttrycker SMC att en elvägsteknik som kräver sidoräcken skulle medföra kraftigt ökad skaderisk och försämrad trafiksäkerhet för alla som färdas på motorcykel och moped. SMC framhåller också att installation av räcken istället för att behålla dagens sidoområden strider mot Nollvisionen.

Avslutningsvis vill SMC framföra att inte något av de försök som pågår ger MC-och mopedförare möjlighet att ladda fordon under färd. För de som färdas med eldrivna tvåhjuliga motorfordon är laddningsinfrastrukturen viktigare. Det handlar om att inkludera alla elfordon, även motorcyklar och mopeder i alla sammanhang.

#### *Trafikverkets svar:*

Trafikverket tackar för de inkomna synpunkterna. Trafikverket vill framföra att samrådsunderlaget är en första utredning i tidigt skede. Projektet har en dialog med Program Elvägar där de olika elvägssystemen utreds. Trafiksäkerhet är en fråga som kommer att utredas mer i det fortsatta arbetet med vägplanen. De olika teknikerna kommer att utvärderas med hänsyn till trafiksäkerhet. Slutligen vill Trafikverket framföra att elvägar är primärt tänkt för gods, men vi tar med oss synpunkten och kommer följa utvecklingen framöver.

#### Närboende och allmänhet

Från enskilt berörda har yttrande inkommit om att det i samrådsunderlaget inte framgår hur mycket, eller vilken mark, elvägen och dess tillhörande anläggningar kommer att ta i anspråk. Markägare har önskan om att inte få stora fundament i sin jordbruksmark eller skog.

#### *Trafikverkets svar:*

Trafikverkets målsättning är att elvägen inte ska ta mer mark i anspråk än vad som är nödvändigt. Hur mycket och vilken mark som kommer tas i anspråk kommer att redovisas mer i detalj när teknikval gjorts och arbetet med utformningen av elvägen kommit längre. Vi hänvisar också till trafikverkets hemsida där man kan läsa mer om hur det går till när mark tas i anspråk.

En fråga har inkommit om hur byggnation och elvägen kommer påverka framkomligheten.

#### *Trafikverkets svar:*

Elvägen kommer inte att påverka den övriga trafiken på E20 när den står färdig.

Framkomligheten kommer dock att påverkas under byggnationen. Trafikverket tar just nu fram en produktionsplanering i vilken störningar i trafiken under byggskedet utreds.

Elförsörjning via skenor i vägbanan förespråkas då stolpar till luftledningarna påverkar landskapet negativt. Luftledningsstolparna utgör även en ökad risk för olyckor med allvarliga personskador som följd.

*Trafikverkets svar:*

Trafikverket kommer att utreda utformning och färgsättning för samtliga tekniker för att hitta lösningar som påverkar landskapet i minsta möjliga mån. Skulle konduktiv teknik med luftledningsstolpar väljas kommer ett räckesättas upp längs hela sträckan för att minimera risken för olyckor med allvarliga personskador.

Ett yttrande har inkommit angående att avrinning av regnvatten från motorvägen måste ses över. Vid senaste "100 års regnet" år 2015 flödade stora regnmängder från den hårdgjorda motorvägen ner i åar och diken vilket även ledde till att åkrar utmed dessa åar och bäckar översvämmades kraftigt.

*Trafikverkets svar:*

Trafikverket bedömer att elvägen inte kommer att påverka avvattningen av befintlig väg, oavsett teknikval, men skulle den påverkas kommer åtgärder att vidtas. De kända problemen som finns med avrinning i landskapet och vägen ingår inte i åtgärda i detta projekt, men Trafikverket tackar för synpunkten och tar med sig den.

Fråga har inkommit om elektromagnetisk strålning bildas kring vägen, hur yrkeschaufförers hälsa påverkas långsiktigt samt hur elförsörjningen till lastbilarna påverkar närboende och omgivande natur. Närboende har påtalat att utökad vägbuller kan påverka närområdet.

*Trafikverkets svar:*

Trafikverkets bedömning är att projektet inte kommer att ge upphov till några negativa hälsoeffekter med avseende på elektromagnetiska fält. Elektriska anläggningar och ledningar ska utföras enligt "försiktighetsprincipen", vilket innebär att utrustningar i matningsanläggningar placeras så att magnetfältsalstringen minimeras. Frågan kommer dock att utredas vidare under projektets gång. Projektet bedöms heller inte påverka trafikmängden på aktuell sträcka och därmed inte heller dagens bullersituation, men frågan kommer att utredas vidare i det fortsatta arbetet.

Enskilt berörda undrar över varför aktuell sträcka valts ut av Trafikverket för byggnation av elväg, om det lämpligt att anlägga en så pass lång pilotsträcka på E20 som är en viktig och högt trafikerad väg, hur länge kommer systemet vara i bruk innan det demonteras ner samt varför kan inte en mer permanent sträcka i området anläggas när val av teknisk lösning är gjord. Fråga om vad som händer med elvägen utanför Sandviken som rivits och varför Trafikverket inte satsade på att bygga ut den elvägen framförs också.

*Trafikverkets svar:*

Elvägen som planeras att byggas på aktuell sträcka är tänkt att bli permanent och kommer inte att demonteras så som den i Sandviken där en planerad rivning funnits med sen starten. Eftersom det är tänkt att göra en permanent anläggning har urvalet föregåtts av egen

process där potential och samhällsnytta har vägts in för att välja sträckor. Målbilden är att sträckan blir den första delen i en större utbyggnad av elvägar och det är därför den kallas för pilotanläggning.

Yttrande har inkommit om att det vore bättre att bygga ut järnvägen istället eller att bygga ut motorväg på sträckorna Stockholm - Örebro, Örebro - Göteborg, Örebro – Oslo.

*Trafikverkets svar:*

Arbete med att bygga ut järnvägen och dess kapacitet pågår kontinuerligt. Elvägar har tillsammans med andra alternativ, däribland utbyggnad av järnväg, potentialen att göra fordonstrafiken klimatneutral och är ett steg för att nå de uppsatta klimatmålen.

Närboende uttrycker i yttrande en önskan om bullerskydd då de bor nära motorvägen och är oroliga för ytterligare störning från vägen.

*Trafikverkets svar:*

Trafikverket tackar för inkommen synpunkt. Projektet bedöms inte påverka trafikmängden på aktuell sträcka och därmed inte heller dagens bullersituation, men frågan kommer att utredas vidare i det fortsatta arbetet. Tyvärr ingår det inte i projektet att utföra bulleråtgärder, eftersom elvägen inte bedöms bidra till ytterligare bullerstörningar. Trafikverket tar dock med sig synpunkten ifall möjligheten att vidta bulleråtgärder skulle uppstå längre fram i projektet.

## 3.2. Sent inkomna yttranden över samrådsunderlaget

### Svenska kraftnät

Trafikverkets planerade elväg korsar Svenska kraftnäts befintliga 220 kV-ledning som går mellan Tälle-Lindbacka (RLi S7). Den korsar också pågående byggnation av ny 400 kV-ledning som ska gå mellan Lindbacka-Östansjö (CL12 S7). För information pågår avveckling/rasering av den befintliga ledningen och den planeras i sin helhet vara avvecklad våren 2021. Den nya 400 kV-ledningen är planerad att driftsättas hösten 2021.

Svenska kraftnäts ledningar har en genomgående jordlina nedgrävd. Hantering kring detta och övriga tekniska frågor behöver vi ha en fortsatt dialog om och detta ser vi fram emot.

Svenska kraftnät vill än en gång passa på att informera om att våra anläggningsobjekt finns att hämta via Geodataportalen som VMS eller som en shape-fil. För övergripande information rörande Svenska kraftnäts framtida planer för transmissionsnätet för el hänvisar vi till Systemutvecklingsplan 2020-2029.

*Trafikverkets svar:*

Trafikverket tackar för informationen och tar den i beaktande. Ledningssamordning kommer att ske senare i projektet. Då kommer också gällande ledningsavtal att ses över. Trafikverket ser fram emot en fortsatt dialog med Svenska kraftnät under projektet gång.

### Närkes Ornitologiska förening (NOF)

NOF har tagit del av samrådsunderlaget och stämt av det med sin lokala kännedom. NOF ser inte att elvägen tar ny mark i anspråk och anser att underlaget i det stora hela är bra, men undantag för nedanstående brister:

- Två naturvårdsobjekt, Björka Lertag och Vissberga Lertag, finns inte med i vare sig texter eller figurer (t.ex. figur 9 och 18). Andra objekt av riksintresse på samma avstånd från projektet är med i underlaget. Dessa naturreservat är även Natura 2000-områden. Många rapporter från Björka Lertag och Vissberga Lertag finns i Artportalen och som lokala fågelskådare kan NOF bekräfta att området är viktigt för såväl häckande som rastande fåglar. NOF föreslår att båda naturvårdsobjekten tas med i det fortsatta arbetet.
- Det går inte att utläsa klart att det är den senaste Rödlistan från år 2020 som används i samrådsunderlaget. NOF föreslår att det säkerställs att den nya Rödlistan används i arbetet.

Vidare framför NOF att angående tekniska lösningar så borde en markbunden lösning (konduktiv eller induktiv) ha minst påverkan på fågellivet, men föreslår att detta utreds djupare om det blir aktuellt. NOF föreslår att ett eventuellt luftburet alternativ utreds särskilt i fråga om påverkan på fåglar.

#### *Trafikverkets svar:*

Trafikverket tackar för informationen och tar den i beaktande i fortsatt arbete.

Trafikverket ser inte att Björka Lertag och Vissberga Lertag kommer påverkas direkt av projektet. Båda finns beskrivna i projektets miljökonsekvensbeskrivning.

Det är Rödlistan från år 2020 som används både i samrådsunderlaget och i miljökonsekvensbeskrivningen.

### Fortifikationsverket

Fortifikationsverket meddelar att de inte har några synpunkter på projektet då inga av deras fastigheter berörs av utbyggnaden av elväg.

#### *Trafikverkets svar:*

Trafikverket tackar för informationen.

## 3.3. Samråd vid utformning av planförslaget

Detta avsnitt kommer att kompletteras i efter att samråd över samrådshandlingen har slutförts.

### 3.3.1. Samråd med berörd länsstyrelse

2020-09-18 meddelade länsstyrelsen att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan (diarienummer 343-4691-2020). I beslutet framgår att det vid tiden för beslutet saknades tillräckliga förutsättningar för att bedöma huruvida anläggande och drift av aktuell elväg, enligt något av de olika teknikförslagen, skulle medföra skada på riksintressen som finns inom utredningsområdet. Vidare beskrivs att det saknas tillräckligt underlag för att bedöma vilka miljöeffekter (direkta, indirekta eller av kumulativ karaktär) anläggande och drift av aktuell elväg genererar.



2020-10-02 hölls ett digitalt avgränsningssamråd med Länsstyrelsen Örebro län. Syftet med mötet var att få Länsstyrelsens syn på vad som bör vara i fokus i miljökonsekvensbeskrivningen. Länsstyrelsen har den 2020-10-15 meddelat ett yttrande gällande avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen.

### 3.3.2. Samråd med berörda kommuner

2020-12-14 hölls ett digitalt samrådsmöte med Hallsberg, Kumla och Örebro kommun. Vid mötet presenterade Trafikverket översiktligt innehållet och slutsatserna i samrådshandlingen med fokus på markintrång och miljöpåverkan. Berörda kommuner har under perioden 2021-01-25– 2021-02-28 möjlighet att ta del av samrådshandlingen och inkomma med skriftliga yttranden.

#### Örebro kommun

2020-09-18 hölls ett digitalt samrådsmöte med Planavdelningen vid Örebro kommun där vägplanens intrång i detaljplanelagd mark och hur detta kan hanteras diskuterades.

2020-10-27 hölls ett samrådsmöte med Bygglövsavdelningen vid Örebro kommun där förslag gällande gestaltning av matningsstationer presenterades och bygglov för dessa diskuterades.

2020-11-20 hölls ett digitalt samrådsmöte med Mark och exploateringsavdelningen vid Örebro kommun. Fokus på mötet var placering av matningsstation nummer 13, 14 och 15 som ligger, eller kan komma att ligga, på mark som Mark och exploateringsavdelningen ansvarar för att sälja till intresserade exploatörer.

2020-12-15 hölls ett digitalt samlat samrådsmöte med representanter från både Planavdelningen, Bygglövsavdelningen samt Mark och exploateringsavdelningen vid Örebro. Vid mötet diskuterades placering av matningsstation nummer 13, 14 och 15 och utmaningar och möjligheter som råder vid aktuella plaster.

#### Kumla kommun

2020-10-09 hölls ett digitalt samrådsmöte med Kumla kommuns planavdelning samt bygglövsavdelning. Fokus för mötet var de synpunkter som Kumla kommun framfört i yttrande över samrådsunderlaget; placering och gestaltning av matningsstationer, ej negativ påverkan på vattendrag, störningar i trafiken under byggtiden samt E20:s passage förbi Åbytorp.

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

Under februari år 2021 erbjuds allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda samrådsmöten. På grund av pandemin kommer dessa samrådsmöten så långt som möjligt att ske digitalt.

### 3.3.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

#### E.ON

2020-08-31 hölls ett inledande samrådsmöte med representanter från E.ON där förslag till placering av matningsstationer redovisades. Alla matningsstationer kommer kunna nås med serviceväg och alla kablar (oavsett högspänning eller processkraft) kommer ligga inom

vägområdet. Diskussion fördes över vilka krav och förutsättningar E.ON har som kan påverka projektet.

### Örebro Airport

2020-11-02 hölls ett digitalt samrådsmöte med representanter från Örebro Airport där uppkomst av elektromagnetiska fält från elvägen var i fokus. Vid mötet konstaterade Örebro Airport att de i dagsläget inte ser några problem med att bygga elvägen utifrån deras perspektiv.

### KumBro Vind

2020-12-10 hölls ett digitalt samrådsmöte med representanter från KumBro Vind där markintrång, och dess påverkan, utmed Ekeby vindpark samt uppkomst av elektromagnetiska fält från elvägen var i fokus. Vid mötet konstateras att dialog med KumBro Vind är viktigt under framtagande av kontrakt gällande bygghandling. KumBro Vind behöver ha fri åtkomst till vindkraftverken för service och underhåll och därför får inte servicevägarna vara blockerade under byggnationen. KumBro Vind meddelade även att det behöver undersökas om en framtida elväg kan medföra störning på vindkraftverkens övervakningsutrustning och säkerhetssystem.

Under hösten år 2020 har samrådsmöten hållits med Försvarmakten, ingen dokumentation från dessa möten finns upprättad.



Trafikverket, Box 1333, 701 13 Örebro. Besöksadress: Järnvägsgatan 7.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)