

Samrådsredogörelse - Viltåtgärder i Jämtlands län Väg 87 delen trafikplats Odensala-Lillsjöhögen

Östersunds Kommun, Jämtlands Län

Vägplan, 2022-10-31

Uppdragsnummer: TRV 2021/70220



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse - Viltåtgärder i Jämtlands län Väg 87 delen trafikplats
Odensala-Lillsjöhögen

Författare: WSP

Dokumentdatum: 2022-10-31

Ärendenummer: TRV 2021/70220

Åtgärdsnummer: 186 10

Uppdragsnummer: 169 328

Version: 1.0

Kontaktperson: Lisa Tenning, Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
3	Samråd samrådsunderlag	6
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	6
3.1.2.	Samråd med berörda kommuner	6
3.1.3.	Samråd med företag/ myndigheter / organisationer	7
3.1.4.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	8
3.2.	Beslut betydande miljöpåverkan	9
4	Samråd samrådshandling	11
4.1.	Samråd planutformning	11
4.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	11
4.1.2.	Samråd med Östersunds kommun	13
4.1.3.	Samråd med företag/ myndigheter / organisationer	14
4.1.4.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	18
5	Bilaga - utdrag ur sändlistan.	21
5.1.	Skede samrådsunderlag	21
5.2.	Skede samrådshandling	22

I denna samrådsredogörelse 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 visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

1 Sammanfattning

Samrådsunderlag

Ett samrådsunderlag, daterad 2021-11-24, har arbetats fram och varit ute på samråd under tiden 2021-12-21 – 2022-01-21. Samrådsunderlaget och tillhörande samrådsredogörelse har skickats till Länsstyrelsen i Jämtlands län med begäran om beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen beslutade 2022-04-01 att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Samrådshandling

Samråd har genomförts gällande planutformning under perioden 2022-05-14-2022-06-08. Samråd på orten genomfördes 2022-05-18 med syfte att presentera vägförslaget samt att inhämta information från allmänheten. Enskilda samråd genomfördes i samband med samrådsmöte på orten.

Platsbesök och enskilt samråd genomfördes 2022-06-09 med Ohredahke sameby.

2 Samrådsrets

Samrådsunderlag

Samrådsretsen har definierats utifrån en bedömning av vilka som kan antas bli berörda av projektet. Retsen utgörs av närboende, intresseorganisationer, ledningsägare, myndigheter, föreningar, Länsstyrelsen i Jämtlands län samt Krokoms- och Östersunds kommun. Delar av sändlistan ligger som bilaga 1-Utdrag ur sändlista.

Allmänhet och fastighetsägare har blivit informerade om samråd via annons i tidningarna Östersundsposten och Länstidningen Östersund.

Samrådshandling

Samrådsretsen har definierats utifrån en bedömning av vilka som kan antas bli berörda av projektet.

Enskilda fastighetsägare som kan beröras av projektet har avgränsats till 200 meter på båda sidor om väg 87. Brev med inbjudan om samråd har skickats ut till dessa.

Övriga som kan beröras av projektet utgörs av intresseorganisationer, ledningsägare, myndigheter, föreningar, Länsstyrelsen i Jämtlands län samt Östersunds kommun. Brev/e-post har skickats ut enligt sändlista.

Allmänhet och övriga närboende har blivit informerade om samråd via annons i tidningarna Östersundsposten och Länstidningen Östersund.

3 Samråd samrådsunderlag

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Samråd har genomförts inför Länsstyrelsens beslut om betydande i miljöpåverkan.

Samrådsunderlag daterad 2021-11-24 har utgjort underlag för samråd.

I skedet samrådsunderlag har samråd skett gemensamt för följande vägplaner:

- E14/E45 trafikplats Rannåsen – korsningen med väg 605
- E45 Östersund - Hökbäck
- Väg 87 Östersund-Lillsjöhögen

Samråd har skett under tiden 2021-12-21 – 2022-01-21. Tiden för samråd valdes med hänsyn till jul och nyår.

Samrådets annonserades i tidningarna Östersundsposten (ÖP) och Läns tidningen Östersund (LT) som publicerades 2021-12-18.

Brev/e-post skickades ut enligt sändlista daterad 2021-11-24. Det finns diariefört på TRV 2021/130826.

Under samrådstiden begärde Försvarmakten samt Länsstyrelsen förläng tid till och med sista januari.

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen har avstått från att yttra sig över samrådsunderlaget.

3.1.2. Samråd med berörda kommuner

Östersunds kommun är positiv till att minska antalet viltrelaterade olyckor längs vägarna. Kommunen anser att en inventering behöver genomföras med syfte att studera möjligheten till fortsatt åtkomst från vägarna för jord- och skogsbruk, jakt och människors övriga möjlighet till rekreation och motion inom området. Vidare påpekar kommunen vikten av att samråd sker med berörda samebyarna.

Utifrån att det sker en inventering och att passagemöjligheter skapas för att minimera barriäreffekt så är Östersunds kommun positiv till projektet.

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet. En inventering över antalet anslutningar och dess placeringar har genomförts och presenteras i granskningshandlingen. Samråd med samebyarna kommer att ske i den fortsatta processen.

2022-06-30. En inventering av antalet anslutningar och dess placeringar samt passagemöjligheter har genomförts. På plankartor och illustrationskartor framgår de lösningar för anslutningar samt passagemöjligheter som arbetats fram. Trafikverket kommer att redovisa dessa i planbeskrivningen som är en del av planen framgent.

3.1.3. Samråd med företag/ myndigheter / organisationer

Försvarsmakten

Försvarsmakten har behov av grindar för komma åt sitt riksintresse.

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta projekteringsarbetet och ser över anslutningsmöjligheterna.

2022-06-30. Försvarsmaktens anslutningar har i planförslaget försetts med grind för att säkerställa åtkomst till riksintresset.

Sametinget

Sametinget lämnade följande yttrande: "Vägsträckorna som projektet omfattar, berör Jinjevaerie, Jovnevaerie, Raedtievaerie och Ohredahke samebyars vinterbetesmarker.

För lämplig placering och utformning av passager och stängsel behöver Trafikverket samråda med berörda samebyar då de har bäst kunskap om renarnas rörelsemönster.

Sametinget är positiv till anläggandet av faunapassager då en passage minskar barriäreffekten som vägar utgör, minskar antalet renpåkörningar, samt bidrar till en säkrare arbetsmiljö för renskötarna. Enligt forskning och Trafikverkets egna rekommendationer bör faunapassager ha en minsta bredd på 40 meter. Trafikverket behöver säkerställa renskötselns möjligheter till fortsatt nyttjande av marken i ett långsiktigt perspektiv.

- Brunflo till trafikplats Rannåsen

Vägsträckan berör Jinjevaerie sameby. Vägsträckan angränsar till trivselområde.

- E45 delen Trafikplats Rannåsen till Hökbäck

Vägsträckan berör Jovnevaerie, Jinjevaerie och Raedtievaerie samebyar. Längs aktuell vägsträcka finns trivselområde, kärnområde och flyttled av riksintresse för rennäringen. Vägen utgör idag en svår passage för renskötselns bedrivande och Trafikverket behöver säkerställa flyttledernas funktion i ett långsiktigt perspektiv.

- Riksväg 87 delen trafikplats Odenskog till Lillsjöhögen

Vägsträckan berör Jinjevaerie, Jovnevaerie, Raedtievaerie och Ohredahke samebyar. Längs aktuell vägsträcka finns trivselområde, uppsamlingsområde, kärnområde och flyttled av riksintresse för rennäringen. Vägen utgör idag en svår passage för renskötselns bedrivande och Trafikverket behöver säkerställa flyttledernas funktion i ett långsiktigt perspektiv."

Trafikverket tackar för yttrandet och kommer under den fortsatta processen att ha dialog både med sametinget och de berörda samebyarna med särskilt fokus på flyttlederna och stängslets påverkan på rennäringen. Målsättning är att skapa ett aktivt deltagande och faktiskt inflytande för samebyarna.

SGU

SGU svarade med att hänvisa till SGU:s allmänna riktlinjer.

Trafikverket tackar för synpunkten och kommer att beakta riktlinjerna i det fortsatta projekteringsarbetet.

Övriga

Följande intressenter har inget att erinra eller avstår att yttras sig under detta skede:

- SGI
- Härjeåns Nät
- Naturvårdsverket

3.1.4. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Inget yttrande kom in under samrådetiden.

3.2. Beslut betydande miljöpåverkan

Länsstyrelse i Jämtland beslutade 2022-04-01 att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

I Länsstyrelsens beslut om BMP lämnar de följande synpunkter inför den fortsatta planläggningsprocessen:

Jordbruk

Av kommande handlingar behöver det närmare framgå hur stängslet kan anläggas på ett sådant sätt att intrånget på jordbruksmark blir så litet som möjligt samt att möjligheterna att bedriva jordbruk bibehålls i så hög utsträckning som möjligt. Vidare saknar Länsstyrelsen redovisning av vilket måluppfyllelse projektet har i förhållande till miljömålet Ett rikt odlingslandskap.

Rennäring

Det är viktigt att berörda samebyar får möjlighet att lämna synpunkter och kunna påverka anpassningar så att stängslet inte utgör ett hinder för rennäringen.

Vattenförekomster

Projektet berör flera vattendrag. För att inte riskera att försämra möjligheten att nå uppsatta miljö kvalitetsnormer behöver det i kommande handlingar redovisas vilka åtgärder som kan bli aktuella för att förhindra föroreningar att nå vattendragen samt begränsa grumling under anläggning.

Markföroreningar

För de sträckor där schaktning kan bli aktuellt, i synnerhet där det eventuellt förekommer markföroreningar, är det av vikt att arbetet planeras och utförs på ett sätt som inte bidrar till spridning av föroreningar. Vid anläggandet är det vidare av vikt att eventuella olje- eller bränslespill inte riskerar att kontaminera befintliga eller framtida vattentäkter.

Invasiva arter

Om invasiva arter finns längs sträckan är det önskvärt att de aktuella lokalerna tas bort (så långt det är möjligt) så att de inte sprider sig ytterligare längs vägen. Länsstyrelsen rekommenderar att åtgärder inom projektet påbörjas först inom områden där invasiva arter inte finns.

För att säkerställa att verksamheten inte bidrar till spridningen av invasiva arter bör åtgärder vidtas för att säkerställa att massor som fraktas till området inte innehåller frön eller växtdelar av invasiva arter, samt lämplig hantering av eventuella massor som körs därifrån.

Biotopskydd

I samrådsunderlaget framgår att förekomsten av biotoper som omfattas av det generella biotopskyddet har inventerats. Biotopskydd bör därför hanteras i ett tidigt skede av processen.

Majoreten av generellt skyddade biotoper som påverkas är vanligtvis alléer. Skyddet av alléer motiveras bland annat av att underhåll och anpassning av vägar är ett hot mot alléer som är viktiga för den gröna infrastrukturen och den biologiska mångfalden.

Det behövs därför utredas vilka biotoper som berörs av projektet samt vilka anpassningar och eventuella kompensationsåtgärder som behöver göras för att minska påverkan på skyddade biotoper. I ett större projekt som detta finns ett visst handlingsutrymme för

anpassning så att skada i största möjliga mån kan undvikas och att lämpliga kompensationsåtgärder kan vara en del av vägplanen.

Naturreservat

Enligt föreskrifterna för Rannåsens naturreservat är det förbjudet att gräva och schakta. För att genomföra åtgärderna inom naturreservatet krävs en dispens från reservatsföreskrifterna, vilket söks hos Östersunds kommun.

Artskydd

Det finns indikationer på ett flertal skyddade arter längs sträckan. Det behöver utredas om dessa arter finns längs de sträckor som är aktuella för grävning eller schaktning.

I samrådsunderlaget framkommer det att en fördjupad naturvärdesinventering ska göras längs sträckan. Det är viktigt att inventeringen sker vid en lämplig tidpunkt under växtsäsongen och fokuserar på de skyddsklassade arter som finns i befintligt underlag samt övriga indikationer av höga naturvärden som noterats längs sträckan.

Trafikverkets kommentar:

Jordbruk – Trafikverket har tagit med sig yttrandet och försöker att minimera intrånget i jordbrukslandskapet. Dels genom att lämna öppet där det är lämpligt, och är det inte det så har översyn gjorts mellan behovet av plats för stängslet och möjlighet till att minimera intrånget. Avstämning av måluppfyllelse gentemot miljömålen planeras att göras i kommande skeden när vägplaneförslaget blir mer detaljerat.

Rennäring – Både sametinget och samebyarna finns med på samrådslistor och får brev/information kring planerna. Trafikverket gör sitt bästa för att skapa en dialog kring projektet för att kunna anpassa anläggningen till rennäringens behov.

Vattenförekomster – Trafikverket tar med sig det i det kommande arbetet och kommer att göra ytterligare analyser kring arbete i/vid vatten och hur negativ påverkan kan minskas.

Markföreningar – Markmiljöprovtagning kommer att ske senare när det är utrett var det blir större schakter för korrekt hantering av massor. Krav på att tillförda massor ska vara rena kommer att ställas på framtida entreprenörer samt krav på hantering av maskiner under byggtiden.

Invasiva arter – Trafikverket tar med sig det och kommer att lägga extra fokus på områden där det blir masshantering. Detta för att som länsstyrelsen skriver inte sprida invasiva arter.

Biotopsskydd – Det kommer redovisas i kommande skeden vilka biotopsskydd som risker att bli påverkade, hur och eventuella skyddsåtgärder.

Naturreservat – Trafikverket kommer att bjuda in till extra samråd för att gå igenom påverkan på naturreservaten både till kommunen och länsstyrelsen.

Artskydd - Trafikverket tar med sig att se över och planera efter vilka arter som kan tänkas finnas. Det kommer inte bli någon allmän inventering utan det kommer ske där större markarbeten planeras.

4 Samråd samrådshandling

4.1. Samråd planutformning

I skedet samrådshandling planutformning har samråd skett specifikt för riksväg 87 delen Östersund-Lillsjöhögen. De samråd som skett, inkomna yttranden och Trafikverkets svar redovisas nedan.

Samrådsmaterialet fanns tillgängligt under tiden 2022-05-12 – 2022-06-09 på följande platser:

- Trafikverkets webbplats: www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-jamtlands-lan/vag-87-ostersundlillsjohogen-viltatgarder/
- Trafikverket Region Mitt, Kyrkgatan 43B, 831 34 Östersund

Brev/e-post skickades ut enligt sändlista daterad 2022-04-25.

Samrådets annonserades i tidningarna Östersundsposten (ÖP) och Länstidningen Östersund (LT) som publicerades 2022-05-14. Det finns diariefört på TRV 2021/70220.

4.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen bevakar de allmänna intressena och lämnar synpunkter om vägplanens lokalisering, utformning och miljöpåverkan utifrån innehållet i 2-4 kap. och 5 kap. 3-5 §§ miljöbalken (1998:808). Grund för Länsstyrelsens bedömning utgörs bland annat av de nationella miljömålen samt rådgivning kring förväntade prövningar för planens genomförande.

Då det endast är planutformning som utgör aktuella handlingar har Länsstyrelsen svårt att bedöma om tillräcklig hänsyn tagits till olika miljöaspekter. Länsstyrelsen tar därför gärna del av handlingarna efter att utredningar har genomförts och anpassningar av planerade åtgärder gjorts utifrån befintliga värden.

Jordbruksmark

Länsstyrelsen bedömer att projektet tagit hänsyn till möjligheterna att fortsatt kunna bedriva jordbruk i anslutning till E45 genom att grindar föreslås där det finns ett behov.

Biotopskydd

Det behöver förtydligas vilka generella biotopskydd som berörs av planerade åtgärder. Vilka anpassningar och försiktighetsåtgärder planeras för att undvika skada på skyddade biotoper samt vilka kompensationsåtgärder planeras i de fall där påverkan inte kan undvikas.

Då det inte framgår vilka biotoper som berörs har Länsstyrelsen svårt att bedöma om tillräcklig hänsyn tagits till berörda skyddade biotoper.

Artskydd

Det behöver framgå var det finns skyddade arter och hur planerade åtgärder har anpassats till fynden. Utan något underlag har Länsstyrelsen inte möjlighet att bedöma om tillräcklig hänsyn har tagits till skyddade arter.

Det framgår att en fördjupad naturvärdesinventering planeras att utföras inför byggnation och som fokuserar på de ytor som kommer att beröras av de mer omfattande åtgärderna. Länsstyrelsen rekommenderar att en fördjupad naturvärdesinventering genomförs på alla platser där grävning eller schaktning planeras för att utreda påverkan på eventuella skyddade arter eller andra naturvärden.

Länsstyrelsen vill åter igen upplysa om att det är viktigt att inventeringen sker vid en lämplig tidpunkt under växtsäsongen och fokuserar på de skyddade arter som finns i befintligt underlag samt övriga indikationer av höga naturvärden som noterats längs sträckan

Fornlämningar

Länsstyrelsen delar bedömningen att en arkeologisk utredning behöver genomföras för att kunna bedöma hur kända lämningar, och eventuellt okända lämningar, kan komma att påverkas av planerade åtgärder.

2022-09-12 Samrådsmöte

Samrådsmöte genomfördes med Länsstyrelsen i Jämtland gällande naturreservat, biotopsskydd och arkeologisk utredning.

Trafikverkets kommentar:

Artskydd och Biotopsskydd

Kartorna kommer att revideras och till granskningshandlingen kommer det att vara tydligare vart det exempelvis finns biotopsskydd och andra miljöföreteelser som behöver beaktas framgent i projektet. Planbeskrivningen kommer att uppdateras med beskrivande text och tabeller som ett komplement till kartorna där det går att läsa om eventuell påverkan och skyddsåtgärder.

Fornlämningar

Trafikverket tar med sig det och kommer att komma med en ansökan om arkeologisk utredning när områden som blir påverkade kan bli tydliggjort. Dessa kommer att redovisas i planbeskrivningen inklusive bedömd påverkan och vilka skyddsåtgärder som planeras.

4.1.2. Samråd med Östersunds kommun

Under förutsättning att nedanstående undersökningar görs och att passager kan skapas för att minimera annars negativa barriäreffekter tillstyrker Östersunds kommun anläggande av viltstängsel på de föreslagna vägsträckorna.

Barriäreffekter för mänskliga aktiviteter

Trafikverket skriver att de kommer att inventera de viltpassager som finns idag, och om de uppfyller deras krav på faunaportar kommer de att ställa i ordning dem. De redovisar också att de kommer göra passager över vägen för viltet genom att låta vissa sträckor om 30 meter vara utan viltstängsel för att vilt ska kunna gå över vägen på bestämda platser. Detta är naturligtvis bra.

Motsvarande inventeringar måste dock göras avseende platser och partier på vägarna där människor har behov av att komma över vägen. Det kan handla om passager för rationellt jord- och skogsbruk, för jakt, bärplockning, promenader på stigar för att nå olika mål eller för ren rekreation och motion. Också för dessa ändamål måste säkra passager inom rimliga avstånd finnas. Viltstängslets utformning behöver även ske med hänsyn till de tunnlar som nyttjas frekvent för det lokala friluftslivet.

Violett guldvinge

Östersunds kommun anser att faunapassagera behöver utformas och lokaliseras med hänsyn till den starkt hotade fjärilsarten violett guldvinge. Ett av fjärilens viktigaste habitat är kraftledningsgator och observationer av fjärilen återfinns vid flertalet kraftledningsövergångar på båda sidor om de berörda vägarna. Att det finns observationer av fjärilen på olika sidor om vägarna indikerar att det sker ett utbyte av individer mellan populationerna. Utbytet av individer mellan olika populationer är av stor vikt för bibehållen metapopulationsdynamik och för populationernas genetiska livskraftighet. Ett av de största hoten mot fjärilen uppges vara just fragmentering.

Fjärilen är mycket känslig för upprättandet av landskapselement som kan fungera som barriärer och det finns anledning att anta att viltstängsel skulle ha en avhållande effekt på fjärilens spridningsförmåga.

Möjligheten att anlägga faunapassager vid korsande kraftledningsgator bör alltså utredas. Om faunapassager inte är lämpliga vid dessa platser bör alternativa anpassningar undersökas, såsom användningen av mer grovmaskiga nät på de berörda platserna. Nätet kan utformas på ett sådant sätt att det har bibehållen finmaskighet på dess nedre del, men större maskor högre upp.

Violett guldvinge är en jämtländsk ansvarsart och har sitt kärnområde i Jämtland. Den är starkt skyddad och har sedan 2014 ett åtgärdsprogram.

Övrigt

Det är en förutsättning att påverkan på rennäring och renbetesmarker undersöks, och att utformningen av viltstängslen sker i samråd med berörda samebyar.

Trafikverkets kommentar:

Barriäreffekter för mänskliga aktiviteter

Trafikverket har genomfört samråd på orten med syfte att få in information om behov av passage av riksväg 87 samt olika intressen av närområdet. Extra analyser kommer ske kring jord- och skogsbruk för se om ytterligare grindar behövs.

Violett guldvinge

Trafikverket tar med sig kommunens synpunkter och kommer att göra en extra översyn kring passagera av/med kraftledningar och andra lämpliga habitat för fjärilen. Stängslet bedöms dock vara en liten barriär då det är ett planerat viltstängsel med en maskvidd av ca 15x15cm, vilket bör vara ett mindre hinder för fjärilar och andra små djur.

Övrigt

Trafikverket har samrått med samebyarna gällande eventuell påverkan på rennäring och renbetesmarker samt utformning av viltstängsel.

4.1.3. Samråd med företag/ myndigheter / organisationer

Försvarsmakten

Försvarsmakten avstår från att lämna yttrande i ärendet.

Trafikverket har noterat att Försvarsmakten avstår från att yttra sig på vägplanen.

Jämtkraft Elnät AB

Jämtkraft Elnät har anläggningsdelar för både låg och högspänning inom det planerade området. För lokalisering av dem kan kostnadsfritt kartor för översiktlig planering erhållas via "www.ledningskollen.se". Dessa får endast vara underlag för grov planering. För mer exakt lägesbestämning beställs kabelutsättning via samma tjänst.

Elanläggningar omfattas av säkerhetskrav och bestämmelser och det kan vara förenat med livsfara att uppföra stängsel i närheten av elledningar eller elanläggningar. Beroende på läge och konstruktion av stängslet behöver åtgärder vidtas för att förebygga att risker uppkommer och/eller att tillgängligheten till anläggningsdelar begränsas. Detta gäller såväl för mark som luftburna anläggningsdelar.

Det av stor vikt att Jämtkraft Elnät kontaktas i ett tidigt skede för att säkerställa en bra planering. Av exploateringen orsakade förändringar i det befintliga elnätet bekostas av beställaren.

Trafikverket har noterat att Jämtkraft har ledningar inom området. Fortsatt samråd kommer att ske under hösten 2022 för att stämma av ledningarna i förhållande till planerat viltstängsel och passager.

2022-10-27. Samråd har skett med Jämtkraft gällande ledningar i förhållande till planerat viltstängsel. Stängslets har placerats och utformats i samråd med Jämtkraft.

Sametinget

Sametinget anser att Trafikverket behöver samråda med berörda samebyar för lämplig placering samt utformning av passager och stängsel.

Trafikverket har haft med samtliga berörda samebyar i sändlistan så att de både har fått brev och mail om möjlighet till samråd. Trafikverket har även ringt Samebyarnas kontaktpersoner utan framgång.

Samebyar

Platsbesök och enskilt samråd genomfördes 2022-06-09 med Ohredahke sameby.

Trafikverket tar med sig att Ohredahke är mer berörd närmare Stugun längs riksväg 87. Det kan krävas en extra fundering i hur stängslet utformas över diken så att inte djur hittar under stängslet där och av misstag kommer på fel sida.

Statens Geologiska Institut, SGI

SGI har lämnat synpunkter på samrådsunderlaget, 2021-10-31. Dessa kvarstår.

SGI har inga nya synpunkter och de kan inte se ett behov att de skulle delta i samråd eller granskningar i ärendet framöver.

Trafikverket har noterat att SGI inte har något att erinra.

Sveriges geologiska undersökning, SGU

SGU vill generellt påpeka att vid val av anläggningsmetod har typ av jordart, jorddjup och bergart samt grundvattennivå betydelse ur en hållbar miljö- och kostnadssynpunkt. Kunskap om markens beskaffenhet avseende dessa parametrar kan till exempel användas för optimal placering, design och utförande av infrastruktur-anläggningar, lednings-, spår- och vägdragning inklusive tillhörande grundläggning och storleksbestämning av ev. fundament. Detta för att ur teknisk- och miljösynpunkt erhålla hög säkerhet, men även för att om möjligt minska behov av bergmaterial och erforderlig transport. SGU anser att krossat berg eller morän ska användas istället för naturgrus.

För hjälp till handledning och tillgång till relevant information om jordarter, berggrund, grundvatten, geomorfologi, geologisk heterogenitet och geologiska naturvärden, samt georisker, som till exempel skred, ras, sura sulfatjordar, översvämning, förorenings-spridning och erosion med syftet att planera placering och anläggningsteknik hänvisar vi till vår checklista:

<https://www.sgu.se/samhallsplanering/planering-och-markanvandning/infrastrukturprojekt/> samt vår hemsida: <https://www.sgu.se>.

Trafikverket tar med sig det och kommer att arbeta igenom checklistan. Delar från den kommer att gå att läsa om i kommande planbeskrivning.

Svenska kraftnät

Vid Lillsjöhögen korsas riksväg 87 av en 400 kV-ledning. Svenska kraftnät kan behöva komma fram till stolpar både vid besiktningar och vid reparationer.

Inhägnaden får inte utföras så att Svenska kraftnäts underhåll av kraftledningen försvåras.

Kraftledningen ger upphov till elektriska och magnetiskt fält. Dessa fält påverkar elektriskt ledande material via induktion och influens.

Denna påverkan kan vara betydande om längre ledare placeras isolerade nära kraftledningens ytterfas. Det kan ge upphov till stötar som kan vara obehagliga men normalt inte farliga.

Viltsängel invid Svenska kraftnäts ledningar ska sektioneras enligt EBR och uppfylla följande krav:

- Stängsel av elektriskt ledande material får ej placeras parallellt med Svenska kraftnäts ledning närmare än 20 meter mätt från ledningens yttersta faslina.
- Om stängel av elektriskt ledande material är längre än 50 meter parallellt med ledningen skall stängslet sektioneras i sektioner om 50 m.
- Vid korsning under ledningen skall korsningen ske så vinkelrätt som möjligt mot ledningens faslinor. Staketet ska jordas vid korsningen. Vid korsningen sektioneras staketet 50 meter åt vardera håll ut från ledningen följt av ytterligare sektioner på 2 meter åt vardera håll ut från ledningen.
- Alla eventuella lågspänningskablar, blank jordledare, rör gjorda av metall etc. skall vid passage av kraftledningen isoleras inom 50 meter ifrån kraftledningen i båda riktningarna. (Telestörningsnämndens meddelande Nr 21). Detta kan åstadkommas genom att elkablar läggs i vattentäta rör.
- Stängsel av ledande material får inte placeras närmare än 2 meter mätt till våra stolpar eller stag. Dock helst inte närmare än 20 meter.
- Inga grävarbeten får ske närmare än 20 meter mätt ifrån våra stolpar och stag.
- Arbete på stängslet bör undvikas vid åskväder och varken djur eller människor bör vistas nära kraftledningen vid dessa tillfällen.

Observera att det under ledningen på 0,5 – 1 meters djup finns en jordlina nedgrävd. Svenska kraftnät avråder från grävningsarbete under våra ledningar.

Om jordlinan skulle skadas så måste Svenska kraftnät omedelbart kontaktas då det kan uppstå höga spänningar mellan ändarna. Det kan medföra fara om man utan kunskap försöker reparera jordlinan.

Vid arbete nära kraftledning finns Elsäkerhetsanvisningar ESA. Risker finns såsom beröring av spänningsförande delar och induktion.

Om någon utrustning under byggnationen på något sätt riskerar att komma närmare kraftledningens faslinor än 5,5 meter vertikalt eller 6,5 meter horisontellt måste särskilda elsäkerhetsåtgärder vidtas.

Förutom detta så måste risken för induktion alltid beaktas. Risk för induktion uppkommer så fort elektriskt ledande material på något sätt får en utsträckning längs med kraftledningen (t ex uppsättande av eller utrullande av metalliskt stängsel som inte är helt vinkelrätt mot kraftledningen).

Om jordlinan skulle skadas så måste Svenska kraftnät omedelbart kontaktas då det kan uppstå höga spänningar mellan ändarna. Det kan medföra fara om man utan kunskap försöker reparera jordlinan.

Vid arbete nära kraftledning finns Elsäkerhetsanvisningar ESA. Risker finns såsom beröring av spänningsförande delar och induktion.

Om någon utrustning under byggnationen på något sätt riskerar att komma närmare kraftledningens faslinor än 5,5 meter vertikalt eller 6,5 meter horisontellt måste särskilda elsäkerhetsåtgärder vidtas.

Förutom detta så måste risken för induktion alltid beaktas. Risk för induktion uppkommer så fort elektriskt ledande material på något sätt får en utsträckning längs med kraftledningen (t ex uppsättande av eller utrullande av metalliskt stängsel som inte är helt vinkelrätt mot kraftledningen) elektriska och magnetiska fält kan ladda upp stängsel och göra det strömförande.

Om stängslet ska vara elektriskt gäller reglerna för uppsättning och användning av elstängsel (se bilaga).

Så länge våra rekommendationer beaktas och planering och projektering sker i samarbete med Svenska kraftnät, har vi inga invändningar.

Trafikverket tackar för informationen från svenska kraftnät och har som avsikt att under hösten 2022 ta ett samråd med Svenska kraftnät för att gå igenom och diskutera hur lösningarna ser ut precis vid korsningarna med kraftledningen och efter det göra eventuella justeringar som kan behövas.

2022-10-27. Samråd har skett med Svenska kraftnät gällande placering och utformning av stängsel. Stängslets har placerats och utformats i samråd med Svenska kraftnät.

Övriga

Följande intressenter har inget att erinra eller avstår att yttras sig under detta skede:

- Polisen
- Försvarsmakten

4.1.4. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda har skett genom samrådsmöte på orten samt att samrådshandlingar har ställts ut under samrådsperioden med möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Samrådsperioden var mellan 2022-05-12 - 2022-06-09.

Samrådsmöte på orten genomfördes med allmänheten 2022-05-19 i Kyrkås bystuga i Östersund.

En sammanfattning av de synpunkter som inkommit finns tillgängliga tillsammans med Trafikverkets svar enligt nedan. Flera synpunkter bedöms vara av likvärdig information och har därför till del sammanfattats där det har varit möjligt. Under samrådstiden inkom fem skriftliga synpunkter. Dessa handlade om:

- Varför föreslås stängsel på just på en viss plats?
- Önskemål av grind vid två infarter och inget viltstängsel på gräsmattan
- Fastighetsägare som inte vill ha någon grind vid sin utfart.
- Varför behövs dubbla stängsel
- Stängslet påverkar vilt negativt
- Information om ledningar och om Trafikverket har koll på dessa
- Information om anslutningsvägar
- Information om älgstråk
- Kvalité på grindar
- Önskemål om att bevara träd
- Behov av avstånd mellan väg och grind exempelvis för bil och släp
- Behov av en grindbredd bredare än 4 meter för fordon med betesputs
- Önskemål om justering av placering av viltstängsel
- Ny anslutning till riksväg 87 i framtiden om det är viltstängsel hur kommer det fungera?
- Hur lösningen blir vid skoterleder med grind
- Hur elförsörjning till viltvarningssystemet löses
- Kommer ytan viltpassagen för viltvarning att avverkas?
- Hur långt från vägen behöver Trafikverket mark?
- Äger Trafikverket någon mark?
- Hur långt in dras viltstängsel längs trafikerade anslutande vägar?

Trafikverkets kommentar:

Varför det föreslås viltstängsel längs den aktuella sträckan har att göra med tidigare utredningar samt en samhällsekonomisk bedömning som visar att viltstängsel är en kostnadseffektiv investering för att värna trafikanters intressen samtidigt som viltets rörelsemönster och behov kan tillgodoses är gjord den finns att läsa i sin helhet här: [Utredning i region Mitt, Förebyggande av olyckor med älg och ren med säkra faunapassager inom Jämtlands län](#) i utredningen vart bland annat denna sträcka utpekad där stängsel kunder göra nytta.

Trafikverket har sett över utformningen av viltstängslet där synpunkter inkommit och har tillgodosett flera av synpunkterna. Grindar planeras där annan rimlig åtkomst inte är möjlig. Trafikverket eftersträvar en sluten och enhetlig dragning av viltstängsel. Anslutningar planeras att stängas där det är möjligt för att öka trafiksäkerheten. Åtkomst till fastighet säkerställs inom projektet.

I projektet har hänsyn tagits till naturreservat, viltstråk, kända leder och stråk med mera. Det kommer redovisas mer utförligt i planbeskrivningen.

Trafikverket ska äga och ansvara över viltstängsel därför anläggs dubbla stängsel vid exempelvis motorbanan.

Trafikverket är medveten om att stängsel tyvärr har en negativ inverkan för det vilda djurlivet, därför finns det ett antal passager som planeras och dessa är för att skapa passage möjlighet för vilt att passera vägen. Det kommer även bli detektorer på passagerna i plan så att bilister uppmärksammas på att vilt rör sig i anslutning till vägen och att man ska sänka farten, detta är en ytterligare åtgärd för att minska risken för olyckor och påkörda djur.

Trafikverket har inhämtat underlag gällande ledningar och dess läge. Detta sker bland annat via att hämta in underlag från funktioner via webbplatsen <https://www.ledningskollen.se>. Samråd med ledningsägare sker löpande inom projektet för att undvika påverkan på ledningar och göra anpassningar så lång det är möjligt.

Grindarna som Trafikverket anlägger ska vara av bra kvalitet och kunna fungera i många år. Grindarna som anläggs i projektet ska vara olåsta för att säkerställa åtkomst för såväl fastighetsägare och de som kommer att underhålla och sköta om viltstängslet. Om någon kommer att sätta lås på grindarna kommer dessa att tas bort. Om en fastighetsägare önskar att kunna låsa får de montera en bom/grind innanför som inte påverkar stängslet.

När det gäller behov av ökad grindbredd samt avstånd mellan väg och grind för exempelvis bil och släp eller andra fordon så önskar Trafikverket att få in information om behov så tidigt som möjligt för att se över möjligheten till att justera grindbredd/avstånd för förekommande fordonsslag.

Om fastighetsägare vill ha en ny anslutning till riksväg 87 i framtiden där viltstängsel finns behöver fastighetsägaren skicka in en ansökan till Trafikverket. Trafikverket kommer då att titta på möjligheten om det går att lösa på ett trafiksäkert sätt.

Skoterpassager planeras att utformas som en så kallad sluss. Det skapar en möjlighet att köra skotertrafik över vägen utan att få ett "hål" i stängslet som riskerar att släppa in viltet på vägen.

Trafikverket har tittat på strömförsörjning där förslag för så kallade aktiva passager där viltvarning finns. Lösningar för att få fram elförsörjning kan exempelvis vara att dra kabel från belysning, vägväderinformationssystem, trafiksäkerhetskameror (ATK) etcetera. Om ström saknas där ett viltvarningssystem planeras så behöver Trafikverket lösa det på annat sätt.

Ytan för viltvarning vid passage kommer att avverkas. Ytan ska vara ren och kommer att tas med vägrätt.

För att anlägga viltstängsel och passager kommer mark att behöva tas i anspråk. 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 bedömda markanspråket är från ca 0,1 m per sida upp till tre meter per sida som mest. När granskningen av vägplanen sker kommer markanspråket att beskrivas mer detaljerat samt att 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 etcetera.

Trafikverket äger normalt ingen mark utan det är en rättighet, vägrätt i olika former för att använda marken.

På trafikerade anslutande vägar dras viltstängsel in cirka 30 meter längs med anslutande väg. Lösningen planeras att ske antingen med grind eller en öppning beroende på mängden trafik. Grind är det primära valet utifrån ett trafik/vitsäkerhetsperspektiv som bedöms att fungera bra vid sällanpassager så som skogsbilvägar. På mer frekvent trafikerade anslutningar föreslås en öppning i stängslet vid anslutande väg men som utformas så att vilt inte kanaliseras in mot vägen.

5 Bilaga - utdrag ur sändlistan.

5.1. Skede samrådsunderlag

Organisationer, myndigheter, föreningar och företag som har fått brev och eller e-post, för fullständig lista se sändlistan som finns diariet för:

Ohredahke sameby	SGI
Raedtievaerie sameby	Polisen Östersund
Jijnjevaerie Sameby	ÖSK-Skidklubb
Jovnevaerie sameby	Spikbodarnas IK - Skidor
Sametinget	Jämtlands MK
Länsstyrelsen Jämtland	Gräfsåsens skoterstadion
Östersunds kommun	Östersunds gokart
Krokoms kommun	CRE Paintball AB
Region Jämtland Härjedalen (regional utv.)	Jämthalka AB
Skogsstyrelsen Östersund	Gräfsåsens avfallsanläggning
Försvarsmakten	Nationella viltolycksrådet
Naturvårdsverket	
Fortifikationsverket	
Regional kollektivtrafikmyndighet	
Jämtland-Härjedalens cykelförbund	
Svenska jägareförbundet Region Norr	
Svenska jägareförbundet Region Mitt	
Brunflo Skoterklubb	
Östersunds snöskoterklubb	
Jämtlands Unga Sportfiskare	
Mosjön / Östersjön Fiskevårdsområde	
Ismundens FVOF	
Östersund cykelklubb	
Östersund Skidstadion	
Östersunds flygklubb	
Östersunds Jakttskytteklubb	
Sveriges åkeriföretag	
Naturskyddsföreningen Jämtland-Härjedalen	
Naturskyddsföreningen Östersund	
IP-Only	
Jämtkraft AB	
Härjeåns Nät	
Skanova	
Teracom Group AB	
SGU	

5.2. Skede samrådshandling

Organisationer, myndigheter, föreningar och företag som har fått brev och eller e-post finns nedan i tabellen, förutom dessa så har berörda fastighetsägare fått brev, för fullständig lista se sändlistan som finns diarieförd.

Organisation	
Ohredahke sameby	Polisen Östersund
Raedtievaerie sameby	ÖSK-Skidklubb
Jijnjevaerie Sameby	Spikbodarnas IK - Skidor
Jovnevaerie sameby	Jämtlands MK
Sametinget	Gräfsåsens skoterstadion
Länsstyrelsen Jämtland	Östersunds gokart
Östersunds kommun	CRE Paintball AB
Krokoms kommun	Jämthalka AB
Region Jämtland Härjedalen (regional utv.)	Gräfsåsens avfallsanläggning
Skogsstyrelsen Östersund	Nationella viltolycksrådet
Försvarsmakten	
Naturvårdsverket	
Fortifikationsverket	
Regional kollektivtrafikmyndighet	
Jämtland-Härjedalens cykelförbund	
Svenska jägareförbundet Region Norr	
Svenska jägareförbundet Region Mitt	
Brunflo Skoterklubb	
Östersunds snöskoterklubb	
Jämtlands Unga Sportfiskare	
Mosjön / Östersjön Fiskevårdsområde	
Ismundens FVOF	
Östersund cykelklubb	
Östersunds flygklubb	
Östersunds Jaktskytteklubb	
Sveriges åkeriföretag	
Naturskyddsföreningen Jämtland-Härjedalen	
Naturskyddsföreningen Östersund	
IP-only	
Jämtkraft AB	
Härjeåns Nät	
Svenska kraftnät	
Skanova	
Teracom Group AB	
SGU	
SGL	



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 831 34 Östersund. Besöksadress: Kyrkgatan 43, 831 34 Östersund.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se