

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Viltåtgärder i Jämtlands län E14/E45 delen trafikplats

Rannåsen – korsningen med väg 605

Östersunds Kommun, Jämtlands Län

Vägplan, 2022-10-31

Uppdragsnummer:169328

TRV 2021/70215



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag - Viltåtgärder i Jämtlands län, E14/E45 delen trafikplats  
Rannåsen – korsningen med väg 605

Författare: WSP

Dokumentdatum: 2022-10-31

Ärendenummer: TRV 2021/70215

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 Östersundskommun	13
4.1.3.	Samråd med företag/ myndigheter / organisationer	21
4.1.4.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	23
5	Bilaga - utdrag ur sändlistan.	25
5.1.	Skede samrådsunderlag	25
5.2.	Skede samrådshandling	26

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 5.1-Utdrag ur sändlista, skede samrådsunderlag.

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 från E14/E45. Brev med inbjudan till 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 trafikplats Rannåsen - Hökbäck
- Riksväg 87 trafikplats Odenskog-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 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 kommer att genomföras. Samråd med samebyarna kommer 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, Jinjevarie 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 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 samrådstiden.



## 3.2. Beslut betydande miljöpåverkan

Länsstyrelse i Jämtland beslutade 2022-04-01 att projektet inte kan 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.

2022-09-12 Samrådsmöte

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

### **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.

**Markföroreningar** – 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 endast för E14/E45 trafikplats Rannåsen – korsningen med väg 605. De samråd som skett, inkomna yttranden och Trafikverkets svar redovisas nedan.

Samråd har skett under tiden 2022-05-12 – 2022-06-09. Underlag har funnits tillgängligt på följande platser:

- Trafikverkets hemsida: <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-jamtlands-land/e14e45-ostersundbrunflo/>
- 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 2021/70215.

#### 4.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

##### **Länsstyrelsens synpunkter**

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 de planerade åtgärderna. 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.

### **Naturreservat**

Planerade åtgärder berör två naturreservat. För åtgärder inom Rannåsens naturreservat krävs en ansökan om dispens från reservatsföreskrifterna. Dispensansökan för åtgärder inom Rannåsens naturreservat bör skickas till Länsstyrelsen i god tid innan åtgärderna ska utföras. Eventuell dispens för åtgärder inom Lillsjöns naturreservat hanteras av Östersunds kommun.

### **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.

### **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.*

#### **Naturreservat**

*Trafikverket kommer kalla till ett möte under hösten för att ta ytterligare samråd kring naturreservaten och påverkan.*

*Samrådsmöte genomfördes 2022-09-12 och behandlade naturreservat, biotopsskydd och arkeologisk utredning.*

#### 4.1.2. Samråd med Östersundskommun

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 faunapassagerna 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.

## **Under hösten 2022 skedde samråd med kommunen för att säkerställa att vägplanen kan anses vara förenlig med gällande detaljplaner, se nedan:**

### *4.1.2.1. 2022-09-20, yttranden detaljplaner*

I grunden är initiativet med viltstängsel utefter de större vägarna i kommunen positivt. I utskickat samrådsmaterial är det inte helt tydligt hur föreslagen placering av viltstängslet förhåller sig till gällande plangränser.

Kommunens synpunkter utgår från hur vi tolkat illustrationskartorna.

Kommunen förutsätter att planskilda korsningar behålls öppna utan tillkommande grindar. I flera fall är viltåtgärderna placerade inom detaljplanelagd mark. Kommunens syn är att viltåtgärderna i så stor utsträckning som möjligt ska placeras utanför detaljplanelagd mark. Kommunen ansvarar för driften av exempelvis naturmark inom gällande detaljplaner. I de fall det inte är möjligt att placera viltåtgärderna utanför detaljplanelagd mark förutsätter kommunen att driften av exempelvis användningen Natur innanför stängslet sköts av Trafikverket. Kommunen vill inte ha drift på två sidor om staketet. Inom detaljplan 361 berör viltåtgärderna i stället parkmark. Placeringen av viltåtgärder är här längre från vägen än inom andra sektioner. Detta är huvudentrén till Östersund varför kommunen är mån om det visuella intrycket. Här vill kommunen att viltåtgärderna flyttas närmre E14 så att kommunen kan fortsätta att drifta parkmarken i ett sammanhang.

Viltåtgärderna är placerade inom det kommunala naturreservatet för Lillsjön. Kommunen anser att en dialog måste ske med stadsträdgårdsmästaren för att hitta en lösning som överensstämmer med skyddsföreskrifterna.

Viltåtgärderna är placerade inom fastigheten Bågsågen 1. Kommunen förutsätter att Trafikverket för en direkt dialog med fastighetsägaren om den placeringen.

Viltåtgärder är placerad i Jämtkrafts ledningsgata. Kommunen förutsätter att Trafikverket för en dialog med Jämtkraft om åtgärd.

### *4.1.2.2. 2022-10-17, Samrådsmöte gällande detaljplaner och naturreservat*

Samrådsmöte genomfördes 2022-10-17 och åtgärder som diskuterades på mötet var:

- Viltstängslet förenlighet med gällande detaljplaner
- Konsekvenser för pågående detaljplaner
- Placering av viltstängslet vid Lillsjöns naturreservat

Åtgärder som inte diskuterades:

- Placering av viltstängslet på övrig del av kommunens mark som inte omfattas av detaljplan

Sammanfattning av kommunens information och synpunkter var följande:

- Åtgärder inom allmän plats (Natur, park, gata, förbifart) är antingen planenligt eller så finns det förutsättningar att ge bygglov med mindre avvikelse.
- Viltstängslet behöver placeras utanför det område som är planlagt för Industri och serviceverksamhet på fastigheten Bågsågen 1 i detaljplan B173.
- Kommunen behöver fundera ytterligare över vad som gäller inom det som är planlagt som högspänningsledning. Viltstängslet kan behöva placeras utanför den aktuella användningen, det vill säga närmare E14. Huruvida det viltstängsel inom mark för högspänning kan tolkas

som planenligt eller om det finns förutsättningar för mindre avvikelser beror på eventuella konflikter med drift/skötsel och elsäkerhet. Diskutera därför frågan med Jämtkraft AB och återkom.

- Den nya detaljplanen för Betongen kommer att väsentligt förändra miljön vid trafikplats Lillänge. Det kommer att bli en öppen yta med god sikt. Ytan närmast Lillänge kommer att behövas för det kommunala dagvattennätet. Om det krävs viltstängsel på platsen ska det därför placeras så nära E14 som möjligt.

- För upplevelsen av de kulturhistoriskt värdefulla Främmerbodarna vid Verksmon är det viktigt att det sparas en så stor trädridå som möjligt. Placera därför viltstängsel närmare.

- Vid utfarten från Verksmons industriområde (mot Lillänge) upphävde Länsstyrelsen kommunens förslag till detaljplan för industri på grund av påverkan på naturvärden. Viltstängsel placeras nu inom samma område. Då området krävs för skydd av naturvärden och omhändertagande av dagvatten bör ni sträva efter att placera viltstängslet så nära E14 som möjligt på den aktuella platsen.

Kommunen har ett kommunalt naturreservat vid Lillsjön. Med anledning av förbudsföreskrifter vill kommunen att viltstängslet placeras så nära E14 som möjligt. Sträva efter så lite intrång i naturreservatet som möjligt.

- Även för sträckan mellan Lillsjöns naturreservat och betongenområdet (tunnel upp till Spikbodarna) på södra sidan om E14 vill kommunen att viltstängslet placeras så nära E14 som möjligt.

- Kommunen ansvarar för driften av allmän plats inom gällande detaljplaner. I de fall det inte är möjligt att placera viltstängslet utanför detaljplanlagd mark förutsätter kommunen att driften av exempelvis användningen Natur innanför stängslet (närmast E14) sköts av Trafikverket.

## **Gällande detaljplaner**

### **Lillänge**

I Lillänge-området finns två gällande detaljplaner nr 361 och 391 som omfattas av de föreslagna viltstängslen. Detaljplanerna medger Parkområde med extensiv skötsel/naturområde samt Förbifart. Användningen Förbifart är förenligt med gällande detaljplan.

Viltstängsel är avsett för ett allmänt ändamål. Även användningen Parkområde med extensiv skötsel/naturområde är ett allmänt ändamål. Det är rimligt att anta att användningen är ett lämpligt komplement till den användning som bestämts i gällande detaljplan. Viltstängslet tillgodoser även ett angeläget allmänt intresse i form av ökad trafiksäkerhet. Viltstängslet borde därför ses som en mindre avvikelse.

### **Torvalla**

I Verksmon finns sju gällande detaljplaner som omfattas av föreslagna viltstängsel. Dessa är nr B63, B66, B83, B98, B158, B161 och B173.

I detaljplanerna anges användningar för allmän plats i form av huvudgata, gatutrafik och natur. Viltstängsel inom användningarna huvudgata och gatutrafik är förenligt med gällande detaljplan. Inom användningen Natur kan viltstängsel tolkas som en mindre avvikelse.

I gällande detaljplan B158 finns det skyddsbestämmelser för miljön kring fäbodvallen Främmerbodarna. Fäbodvallen är placerad i centralt i den del av Verksmons industriområde som ligger norr om E14. Fäbodarna har särskilda bevarandevärden genom att de visar på

äldre tiders nyttjande av de stadsnära skogsområdena som fäboddrift. Fäbodvallen vid Främmerbodarna är särskilt intressant ur kulturmiljösynpunkt då den är den mest välbevarade fäbodmiljön i stadens närhet. På den aktuella platsen har det mot detaljplanens intentioner tagits ner mer träd än vad som var tänkt.

- Med tanke på upplevelsen av fäbodmiljön har kommunen önskemål om att lägga viltstängslet så nära E14 som möjligt förbi Främmerbodarna. Detta för att kunna spara så mycket som möjligt av fäbodmiljön.

#### Detaljplan B173

Detaljplan B173 anger kvartersmark för Industri och serviceverksamhet. Marken är därför avsedd för och skötas av det privata. Viltstängsel på platsen är inte förenligt med planen syfte. Detta stärks ytterligare av att genomförandetiden inte gått ut vilket gör att det inte är möjligt att göra avsteg för annan användning än vad detaljplanen tillåter.

Det är en mindre del viltstängslet som ligger på kvartersmarken. Det rimliga är därför att viltstängslet flyttas närmare E14 och därmed enbart inom allmän plats.

#### Detaljplan B63 och B66

Detaljplan B63 och B66 anger specialområde för högspänningsledning. Enligt Boverkets anvisningar från när detaljplaner togs fram gäller följande inom användningen.

”Med El betecknat område får användas endast för högspänningsledning och därmed samhörigt ändamål. Område med beteckningen El avser markutrymme för elektriska ledningar och därmed sammanhörande anläggningar av sådan art och omfattning att särskilda s.k. ledningsgator finns avsatta för ledningarna” samt ”Säkerhetsområden fordras i vissa fall för anläggningar som medför fara. Vanligaste i plan förekommande säkerhetsområden avser starkströmsledningar och därmed sammanhörande anläggningar”.

Innan kommunen tar ställning till huruvida viltstängsel kan placeras inom detta område behöver samråd ske med ledningsägaren Jämtkraft AB. Detta då skötsel av ledningsgatan ska kunna ske inom ledningsområdet. Det finns därför en möjlig konflikt mellan användningen högspänningsledning och ett viltstängsel. Det beror på att ledningsägaren inte ska behöva ta ner viltstängsel för att kunna sköta ledningsgatan. Viltstängslet kan därför behöva placeras närmare E14 på den här delen.

- Diskutera därför placeringen av viltstängslet med Jämtkraft AB och återkom.
- Trafikverket skickar över yttrande från Jämtkraft till kommunen inför slutlig bedömning.

### **Pågående detaljplaner**

#### Lillänge

Det finns en pågående detaljplan för Betongstationen vid infarten från Trafikplats Lillänge. För det område där det planeras viltstängsel kommer detaljplanen ersätta detaljplan 391. Föreslagen användning är allmän plats natur istället för allmän plats park. Det innebär att det fortsatt kommer att finnas förutsättningar att tolka viltstängsel som en mindre avvikelse.

Lillängeområdet i stort omfattas redan idag av en större mängd hårdgjorda ytor. Dessa kommer att öka när Betongen exploateras med 13-14000 kvadratmeter handel, ny väg och rondell.



Kommunen har därför ett stort behov av mark i den här delen av Lillänge. Den föreslagna nya väglösningen innebär att majoriteten av den skog som finns på platsen idag kommer att försvinna. Hela det här området kommer därför att bli relativt öppet med god sikt. En fråga är hur stort behovet av viltstängsel är på den aktuella sträckan? Se figur 5.

Hela området vid den befintliga dammen norr om McDonalds kommer att behöva användas för omhändertagande av dagvatten. Parkmarken är en del av ett sammanhängande dagvattensystem från trafikplats Lillänge ner till befintlig dagvattendamm strax innan Lillsjön.

- Ur ett drift- och skötselperspektiv behöver därför viltstängsel placeras så nära E14 som möjligt på den del som ligger mellan rondellen vid trafikplats Lillänge och tunneln under E14 (öster om Coop).
- Kommunen har ett önskemål att viltstängslet även ska placeras så nära E14 som möjligt även efter tunneln upp till Spikbodarna.

#### Verksmon

Direkt norr om Trafikplats Torvalla har kommunen tagit fram en ny detaljplan för industri. Här avsattes bland annat 30 meter norr utmed E14 som naturmark. Syftet var bland annat att skydda naturvärden på platsen. Delar av området behövdes även för omhändertagande av dagvatten. Detaljplanen upphävdes däremot av Länsstyrelsen på grund av påverkan på områdes övriga naturvärden. Det är däremot troligt att en ny detaljplan för området kommer att upprättas, som då får samma bestämmelser på den del som ligger närmast E14.

- Även om ett viltstängsel ryms inom den föreslagna användningen finns en uppenbar konflikt vad gäller av naturvärden och omhändertagande av dagvatten. På den aktuella delen behöver därför viltstängslet placeras så nära E14 som möjligt. Om möjligt bör viltstängslet placeras på öppen mark. Sträva efter så lite intrång som möjligt.

#### Lillsjöns naturreservat

Kommunen har nyligen fastställt ett kommunalt naturreservat intill Lillsjön, mellan Verksmon och Lillänge. Avgränsningen mot norr är E14:s vägområde. Naturreservat har förbudsföreskrifter vad gäller byggnation, markberedning med mera.

- Med anledning av förbudsföreskrifter vill kommunen att viltstängslet placeras så nära E14 som möjligt. Strävan ska vara att viltstängslet ska ha så lite intrång i naturreservatet som möjligt.

#### 4.1.2.3. 2022-11-14, samrådsmöte gällande detaljplaner

Trafikverket genomförde samrådsmöte med kommunen med syfte att återkoppla efter den kontroll som genomförts utifrån de synpunkter och önskemål som kommunen lämnade på mötet 2022-10-17. Åtgärder som diskuterades var viltstängslets förenlighet med gällande detaljplaner. Kommunen lämnar följande synpunkter:

Verksmon - i anslutning till fastigheten Bågsågen 1

Efter förra mötet har Trafikverket anpassat placeringen av viltstängslet utmed fastigheten Båg-sågen 1. Här anger gällande detaljplan B173 Industri och serviceverksamhet. Det nya förslaget innebär att en mindre del av viltstängslet fortsatt behöver placeras på Bågsågen 1.

För skötseln av viltstängslet krävs mark söder om viltstängslet. För det här området föreslås en inskränkt vägrätt. Se blå markering på figur längst bak. Justeringarna innebär att viltstängslet kan tolkas som mindre avvikelse.

Verksmon – i anslutning till befintlig högspänningsledning

I Verksmon föreslås viltstängslet inom mark som är planlagd för högspänningsledning. Efter förra mötet fick Trafikverket/WSP i uppdrag att diskutera placeringen av viltstängslet med ledningsägaren Jämtkraft AB. Detta för att underlätta bedömningen kring om viltstängslet inom området kan tolkas som mindre avvikelse.

Trafikverkets/WSPs diskussioner med Jämtkraft har lett till att Jämtkraft inte har några synpunkter på placeringen. Med de förutsättningarna bedömer Östersunds kommun att åtgärden kan tolkas som en mindre avvikelse.

Främmerbodarna

Trafikverket/WSP har utrett förutsättningarna att spara träd förbi Främmerbodarna. Slutsatsen är att det är möjligt att spara de befintliga tallarna. Sly och vissa av björkarna måste däremot tas ner.

Lillänge/Lillsjöns naturreservat

På förra mötet diskuterades placeringen av viltstängslet vid Lillänge. På platsen är viltstängslet placerat på allmän plats natur eller park. Åtgärden kan därför ses som mindre avvikelse.

För området vid Betongen pågår däremot ett arbete med att ta fram en ny detaljplan. Detaljplanen medför att hela området vid den befintliga dammen norr om McDonalds kommer att behöva användas för omhändertagande av dagvatten. Kommunens park avdelning hade därför önskemål om att viltstängslet skulle placeras så nära E14 som möjligt. Förslaget just nu är att placera viltstängslet 10 meter från asfaltskant. Ett separat möte med parkavdelningen kring detta.

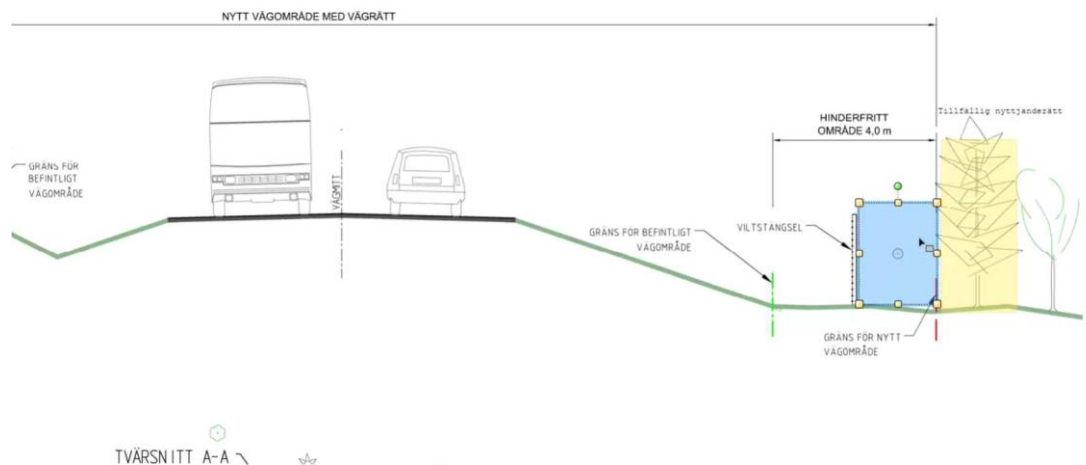
Uppdaterad dwg skickas över till kommunen.

Lillsjöns naturreservat

Kommunen har nyligen fastställt ett kommunalt naturreservat intill Lillsjön, mellan Verksmon och Lillänge. Avgränsningen mot norr är E14:s vägområde. Naturreservat har förbudsföreskrifter vad gäller byggnation, markberedning med mera.

På förra mötet framförde kommunen önskemål om att placera viltstängslet så nära E14 som möjligt. Strävan ska vara att viltstängslet ska ha så lite intrång i naturreservatet som möjligt.

Trafikverket har utrett placeringen närmare. Trafikverket bedömer att det troligtvis inte finns mer än något enstaka träd inom säkerhetszonen. För att skydda naturreservatet föreslås att det inte blir någon tillfällig nyttjanderätt (dvs. område som Trafikverket kan använda under byggtiden) på den aktuella sträckan. Se gul markering nedan.



Figur 1. Område med inskränkt vägrätt vid Bågsågen 1 och ingen tillfällig nyttjanderätt förbi Lillsjöns naturreservat.

Frågan diskuteras vidare på separat möte med parkavdelningen.

### **Trafikverkets kommentar**

Det finns flertalet grindar för att komma åt naturen längs vägen, sedan finns det längs den aktuella sträckan även tre broar över vägen samt tolv portar under vägen som skulle kunna fungera i varierande grad för vilt att ta sig över/under vägen. Så det bedöms att trots den ökade barriären som skapas av stängslet finns det en god tillgänglighet för mänsklig aktivitet. 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 kraftledningarna 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.

Inga planskilda korsningar kommer stängas eller få grind.

Stängslet har placerats så nära vägen som möjligt utan att bli en fara/risk.

Vissa detaljplaner sträcker sig över vägen och där är tanken att Trafikverket kommer sköta ytan från vägen till stängslet och en remsa bakom för att säkerställa stängslets funktion. Om kommunen utför ytterligare slätter på utsidan stängslet ser Trafikverket det endast som positivt.

Bågsågen 1 och Jämtkraft har fått information om samråd och haft möjlighet att yttra sig på vägplanen.

## **Gällande detaljplaner**

Trafikverket har noterat att följande detaljplaner är ok eller kan anses som mindre avvikelser:

Trafikverket noterar att kommunen anser att de justeringar som genomförts innebär att viltstängslet kan tolkas som mindre avvikelse för Bågsågen 1 i detaljplan B173.

### *Detaljplan B63 och B66*

Samråd har skett med Jämtkraft gällande placering av viltstängsel. Jämtkraft ansåg att stängslet skulle fungera tillsammans med deras ledningsrätt, en mindre justering skedde av samrådshandlingen vid ställverket där stängslet tidigare var indraget under högspänningsledningen, här blir det i stället en kortare indragning för att inte få viltstängsel under högspänningsledningen.

Trafikverket har skickat över yttrande till kommunen för slutlig bedömning. På mötet 2022-11-14 kom beslut att det kan anses vara mindre avvikelse då det fungerar för Jämtkraft med ledningarna.

### *Lillänge*

Trafikverket noterar att kommunens bedömning är att åtgärden kan ses som mindre avvikelse.

### *Främmerbodarna*

Trafikverket har placerat viltstängslet så nära E14 som det går för att minimera markintrång. Här kommer det dock att behövas ta ner sly och träd närmast E14 för både kunna bygga stängslet och öka trafiksäkerheten. Detta var okej enligt kommunen, ytterligare dialog kommer att ske under bygghandlingen.

## **Pågående detaljplaner**

### *Lillänge*

Behovet av viltstängsel är på den aktuella sträckan stort då området är utpekad som ett hot spot- område för viltolyckor dvs. ett område med högre frekvens av viltolyckor. Trafikverket vill därför sätta viltstängsel för att öka trafiksäkerheten i området.

En ytterligare kontroll har genomförts för sträckan mellan rondellen vid trafikplats Lillänge och tunneln under E14 (öster om Coop). Viltstängslet har placerats så nära E14 som möjligt för att tillmötesgå ett behov av ett drift- och skötsel.

### *Verksmon*

Viltstängslets placering har kontrollerats för den del som pågående detaljplan gäller. Viltstängslet har placerats så nära E14 som det går för att minimera markintrång.

### *Lillsjöns naturreservat*

En ytterligare kontroll av placering av viltstängsel har genomförts på den del som ligger inom Lillsjöns naturreservat. Viltstängslet har placerats så nära E14 som det går för att minimera markintrång samt här har tillfällig nyttjanderätt tagits bort för ytterligare minska påverkan på naturreservatet.

#### 4.1.3. Samråd med företag/ myndigheter / organisationer

##### **Jämtkraft**

##### **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 tar med sig synpunkten och kommer att hålla ytterligare samråd med Jämtkraft för att diskutera kring påverkan. Utdrag har skett från ledningskollen inför samrådet.*

*Samråd har skett med Jämtkraft gällande placering av viltstängsel. Jämtkraft ansåg att stängslet skulle fungera tillsammans med deras ledningsrätt, en mindre justering skedde av samrådshandlingen vid ställverket där stängslet tidigare var indraget under högspänningsledningen, här blir det istället en kortare indragning för att inte få viltstängsel under högspänningsledningen.*

##### **Jämtkraft AB, Fjärrvärme**

Jämtkraft AB har fjärrvärmeledningar inom området.

Lokalisering/utsättning kan beställas genom ledningskollen.se. Eventuella förändringar av fjärrvärmenätet bekostas av beställaren. Kontakta Jämtkraft Värme i god tid för planering av arbetet.

*Trafikverket tar med sig synpunkten och kommer att hålla ytterligare samråd med Jämtkraft för att diskutera kring påverkan. Utdrag har skett från ledningskollen inför samrådet.*

##### **Samebyar**

Inget yttrande har kommit.

##### **Sametinget**

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

*Trafikverket har genomfört platsbesök samt samråd 2022-06-09 med Ohredake sameby gällande placering, utformning av passager och stängsel etcetera.*

*Samtliga samebyar har fått både mejl och brev kring möjligheten om samråd och att diskutera lösningar.*

### **Statens Geologiska Institut, SGI**

SGI har lämnat synpunkter i ett tidigare samråd, 2022-10-31. 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 och inte önskar delta i samråd/granskning framgent.*

### **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 infrastrukturanläggningar, 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 t.ex. skred, ras, sura sulfatjordar, översvämning, föroreningsspridning 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 SGU:s yttranden och kommer att se över checklistan i det fortsatta arbetet.*

### **Torvalla VVO (Viltvårdsområde)**

Har en gammal väg som behöver grind för att möjliggöra jakt inom området.

*Trafikverket tar med sig det och kommer se över anslutningen och eventuell grind.*

### **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 dels samrådsmöte på orten, dels 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 2022-05-18 i Torvalla 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 fyra skriftliga synpunkter. Dessa handlade om:

- Kommer grindarna att vara låsta?
- Kommer Trafikverket att snöröja mellan E14/E45 och stängslet där det blir grind på anslutningar?
- Avgränsning av utskick av brev och möjligheten till förlängning av samrådstid
- Ersättning för mark som tas i anspråk
- Vagrätt och hur långt in stängslet hamnar
- Skoteråkning och samråd med kommunen gällande revidering av skoterleder
- Passager och vilket avstånd det behöver vara mellan dom
- Åtgärd om det blir problem på något ställe med att vilt tas sig över viltstängsel eller ut på väg
- Jordbruksstöd, åkerareal, risk för minskat jordbruksstöd
- För fastighetsägare värdefulla träd planeras tas ned som utgör både insyn och bullerskydd.
- Ersätta befintligt vajerräcke med betongräcke alternativt bullerskyddsmatta att montera på vajerräcke
- Önskemål om att ha kvar passage vid Furulid då det åker den trafikeras av lastbilar. Om grind anläggs så riskerar den att alltid stå öppen. Övre, gammal infart i Furulid bör stängas då den inte används inte av någon och är en osäkerhet för boende då vi inte ser om någon smyger in den vägen.
- Förslag på sänkt hastighet

#### **Trafikverkets svar**

*Grindarna ska vara olåsta för att säkerställa åtkomst för bland annat underhåll och skötsel av viltstängslet samt möjlighet att komma ut i naturen. Om någon kommer att sätta lås på grindarna kommer dessa att klippas upp.*

*Trafikverket ansvarar ej för snöröjning av sträckan mellan E14/E45 och grind på anslutande vägar. Ansvaret för snöröjning ligger på fastighetsägare/vägsamfällighet.*

*Inför samrådet avgränsades samrådskretsen till fastighetsägare med ett avstånd på 200 meter från båda sidor om E14/E45. Fastighetsägare utanför denna avgränsning nås via annons i tidningarna.*

*Trafikverket försöker alltid att minimera markintrång. 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 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.*

*Den yta som behövs för viltstängsel är 3 m för stag och framtida skötsel av stängslet och kommer att tas med vägrätt. Det förslag som finns framtaget till samrådshandling är ett grovt förslag och kan komma att justeras och anpassas något. I nästa skede då granskningshandlingen ställs ut för granskning kommer ett mer exakt förslag att presenteras. Utgångspunkten är att Trafikverket inte få ta mer mark än det som är nödvändigt. Om enskilda fastighetsägare vill ha mer exakt information gällande förslag på åtgärd för deras fastighet så är de välkomna att kontakta Trafikverket.*

*Trafikverket samråder med Östersunds kommun samt lokala skoterföreningar.*

*Trafikverket jobbar för att de ska hamna på de platser där djuren har sina naturliga passager. Detta gör att avståndet kan och kommer variera med riktlinjen är en bra passage bedöms täcka in vilt på en omkrets av sex kilometer från passagens centrum.*

*Trafikverket försöker minimera markintrång så långt det är möjligt för att undvika att jordbruksmark påverkas. Om det blir så att areal minskas så ersätts det av Trafikverket.*

*Det kommer ske ytterligare anslut för tomtnära träd och om det är möjligt att bevara dessa, det finns dock risk att vissa behöver tas bort för trafiksäkerheten och möjligheten att bygga/underhålla viltstängslet.*

*Träd har inte någon bullerdämpande effekt. Det måste vara en stor skog för att det ska bli en mätbar effekt. Träd kan dock upplevas att dämpa buller, genom sin grönska, naturliga ljud från träden och genom att man inte ser bullerkällan så väl.*

*Trafikverket får ta med sig frågan kring att byta räckan längs den aktuella sträckan då det ligger utanför projektets avgränsningar.*

*Alla passager/anslutningar längs sträckan kommer att ses över en gång till.*



## 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 diarieförd:

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 har även berörda fastighetsägare fått brev, för fullständig lista se sändlistan som finns diarieförd.

<b>Organisation</b>	
Ohredahke sameby	SGU
Raedtievaerie sameby	SGI
Jijnjevaerie Sameby	Polisen Östersund
Jovnevaerie sameby	ÖSK-Skidklubb
Sametinget	Spikbodarnas IK - Skidor
Länsstyrelsen Jämtland	Nationella viltolycksrådet
Östersunds kommun	
Region Jämtland Härjedalen (regional utv)	
Skogsstyrelsen Östersund	
Försvarmakten	
Naturvårdsverket	
Jämtland-Härjedalens cykelförbund	
Svenska jägareförbundet Region Norr	
Svenska jägareförbundet Region Mitt	
Brunflo Skoterklubb	
Österunds snöskoterklubb	
Jämtlands Unga Sportfiskare	
Östersund cykelklubb	
Östersunds flygklubb	
Östersunds Jaktskytteklubb	
Sveriges åkeriföretag	
Naturskyddsföreningen Jämtland-Härjedalen	
Naturskyddsföreningen Östersund	
IP-only	
Jämtkraft AB	
Skanova	





**TRAFIKVERKET**

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

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