

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Viltåtgärder riksväg 84, delen Fredriksfors-Tunnelberget
Hudiksvalls kommun, Gävleborgs län

Vägplan 2024-02-16



Trafikverket

Postadress: Box 417, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: WSP

Dokumentdatum: 2024-02-16

Ärendenummer: TRV 2021/132 792

Uppdragsnummer: 171 176

Version: 2.0

Kontaktperson: Mikael Attve Storm, Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	4
3	Samråd	4
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	4
3.1.1.	Samråd med Länsstyrelsen i Gävleborgs län	5
3.1.2.	Samråd med Hudiksvalls kommun	5
3.1.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	6
3.1.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	6
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	8
3.2.1.	Samråd med Länsstyrelsen i Gävleborgs län	8
3.2.2.	Samråd med Hudiksvalls kommun	9
3.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	10
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	12

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

Inkomna synpunkter och yttranden finns att ta del av via Trafikverkets diarium, ärendenummer TRV 2021/132 792.

1 Sammanfattning

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

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

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

2 Samrådsrets

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

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

3 Samråd

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

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

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

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

Uppgifterna finns diarieförda hos Trafikverket på TRV 2021/132 792.

3.1.1. Samråd med Länsstyrelsen i Gävleborgs län

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

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

Nedan följer synpunkter för den fortsatta planprocessen:

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

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

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

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

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

3.1.1.2. *Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan*

Med samrådsunderlaget som grund beslutade Länsstyrelsen i Gävleborgs län 2022-06-30 att åtgärderna inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Detta innebär att ingen separat miljökonsekvensbeskrivning tas fram, utan att en miljöbeskrivning görs i planbeskrivningen.

3.1.2. Samråd med Hudiksvalls kommun

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Inga yttranden kom in från enskilda under samrådstiden.

3.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

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

3.1.4.1 Ellevio

Ellevio bekräftar att man har flertalet ledningar i området och önskar att dessa via underlag från ledningskollen.se beaktas vid projekteringen. Man hänvisar också till EBR

(Elnätsbranschens Riktlinjer) gällande avstånd mellan ledning och viltstängsel m.m. Stolpar till elledning bör inte heller finnas inom vägområdet och om det utökas i projektet bör dessa flyttas.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för lämnad information och synpunkter. Trafikverket kommer att beakta synpunkterna under kommande arbeten i planläggningen av vägplanen.

3.1.4.2 Sametinget

För lämplig placering och utformning av passager och stängsel behöver Trafikverket samråda med berörd sameby då de har bäst kunskap om renarnas rörelsemönster. Sametinget är positivt till anläggandet av faunapassager då en passage minskar barriäreffekten som vägar utgör, minskar antal renpåkörningar, samt bidrar till en säkrare arbetsmiljö för renskötarna. Enligt forskning och Trafikverkets egna rekommendationer bör viltpassager ha en minsta bredd på 40 meter. Trafikverket behöver säkerställa renskötselns möjligheter till fortsatt nyttjande av marken i ett långsiktigt perspektiv.

Berörda samebyar har rätt till inflytande och ska ha möjlighet att påverka beslut där mark och vatten inom det samiska traditionella området berörs. Samråd/konsultation ska ske genom att förvaltningsmyndigheten för en strukturerad dialog med samerna i syfte att kunna beakta deras synpunkter och behov i besluten. Detta innebär att:

- Samrådsförfarandet har varit omfattande och har resulterat i ett positivt stöd för åtgärden hos en majoritet av de rådfrågade.
- Samebyn ska få så mycket information om åtgärden att de kan fatta ett informerat beslut om projektet och om de så önskar lämna sitt "fritt och informerat samtycke".
- Samebyn ska ges möjlighet till ett effektivt deltagande och ett faktiskt inflytande. För att nå ett effektivt deltagande avses; tidsaspekten, ekonomiska resurser och att inga andra faktorer redan låst förutsättningarna.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för lämnad information och synpunkter. I den fortsatta planläggningen av vägplanen kommer Trafikverket att erbjuda samråd med berörd sameby för att utbyta information och resonemang kring stängselförslaget.

3.1.4.3 Försvarsmakten

Försvarsmakten avstår från att yttra sig i ärendet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för svaret.

3.1.4.4 Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen har tagit del av ovanstående ärende.

Skogsstyrelsen är tillsynsmyndighet, enligt skogsvårdslagen och delar av miljöbalken, gällande skogliga åtgärder på skogsmark. Vidare ingår bland Skogsstyrelsens uppgifter att medverka i frågor om samhällsplanering för en hållbar utveckling och hushållning med naturresurser.

Verksamheten rörande viltpassager är inte att betrakta som skogsbruksåtgärd men kan komma att påverka pågående skogsbruk och områden med naturvärden och kulturmiljövärden.

I Skogens Pärlor finns identifierade natur och kulturmiljöer. Sidan finns på Skogsstyrelsens hemsida. Det kan finnas miljöer som är värdefulla som inte är inlagda där.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandet.

3.1.4.5 Sveriges geotekniska institut (SGI)

SGI meddelar att de inte har några synpunkter.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandet.

3.1.4.6 Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU hänvisar till SGU:s allmänna riktlinjer som bifogas yttrandet. Där framgår bland annat att markens geologiska och morfologiska egenskaper är grundläggande för olika områdens miljöförhållanden, geotekniska egenskaper, grundvattenförhållanden och associerade risker. Tidig användning av geologisk information vid planering och projektering kan därmed minska kostnader och miljöpåverkan samt förkorta ledtider för samtliga involverade aktörer. SGU anser att krossat berg eller morän ska användas i stället för naturgrus.

För hjälp till handledning och tillgång till relevant information om jordarter, berggrund, hänvisas till checklista och hemsida. Vidare redogör SGU för framtagna användarstöd, checklistor och karttjänst.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandet och informationen.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

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

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

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

Uppgifterna finns diarieförda hos Trafikverket på TRV 2021/132 792.

3.2.1. Samråd med Länsstyrelsen i Gävleborgs län

Nedan redovisas Länsstyrelsens synpunkter på vägplanens samrådshandling.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning att vägplanen inte påverkar områdesbestämmelsernas syfte. Länsstyrelsen delar även Trafikverkets bedömning att vägplanen inte innebär påtaglig skada på riksintressena.

Inom området finns flera registrerade fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar. Eftersom ny mark föreslås tas i anspråk lyfter Länsstyrelsen att en arkeologisk utredning behöver genomföras inom de områden där markarbeten kommer att ske, vilket belyses i planbeskrivningen.

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

Länsstyrelsen anser att det bör tydligt motiveras hur hänsyn kommer att tas till eventuella naturvärden i icke-inventerade områden och till de arter som inte fångats upp i statistiken över viltolyckor. En tillräcklig motivering saknas också gällande den intresseavvägning som gjorts där biotopskydd påverkas negativt. Exempelvis om det varit möjligt att anpassa planen utifrån olika alternativa lösningar. Även varför kompensationsåtgärder inte anses vara nödvändiga.

Länsstyrelsen saknar information om planens eventuella påverkan på berörda viltvårdsområden, utöver att det kan förhindra viltolyckor.

Länsstyrelsen anser att det behöver förtydligas vilka fågelarter som har observerats i området och vilken betydelse det har för projektet i fråga. Fridlysta arter behöver fortsatt identifieras, beskrivas och bedömas inom ramen för vägplanen utifrån verksamhetsutövarens ansvar och artskyddsförordningens förbud.

Slutligen påpekar Länsstyrelsen att det framgår felaktigt att Länsstyrelsen har beslutat om betydande miljöpåverkan 2022-06-30. Beslutsdatumet var 2022-06-22. Även dateringen av samrådsunderlaget skrivs felaktigt att det var daterat 2022-05-24, dateringen var 2022-01-31.

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

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

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

Utifrån nytt framtaget underlag, vilket bland annat inkluderar detaljinmätning av objekt, har mer detaljerade försiktighetsmått och skyddsåtgärder kunnat säkerställas bland annat vad gäller strandskydd, friluftsliv med mera. Det gäller även precisa bedömningar av påverkan på förekommande natur-, kultur- och miljövärden liksom ev. förslag på eventuella kompensationsåtgärder.

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

Beträffande datering av handlingar och tidigare beslut har text lagts till i plan- och miljöbeskrivningen om ärendegången som bland annat har inneburit en smärre justering av det ursprungliga utredningsområdet.

3.2.2. Samråd med Hudiksvalls kommun

Nedan redovisas Hudiksvalls kommuns yttrande på vägplanens samrådshandling i samband med samrådsperioden 2023-04-10 till 2023-05-26.

Hudiksvalls kommun har ingenting att erinra i detta ärende.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandet.

Skriftligt samråd och yttrande 2024-02-02 beträffande vägplaneförslagets intrång på befintlig områdesbestämmelse

Hudiksvalls kommun har inget att erinra mot Trafikverkets förslag. Kommunen anser precis som Trafikverket att detta är mindre avvikelser mellan områdesbestämmelser (21-P92:164) och vägplan.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandet och plan- och miljöbeskrivningen som hör till vägplanen har uppdaterats med informationen.

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

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda har skett dels genom samrådsmöte på orten och dels genom att vägplanens samrådshandlingar har funnits tillgängliga på Trafikverkets hemsida. Information om samrådet och inbjudan till samrådsmötet på orten har gått ut till berörda fastighetsägare via brev och till allmänheten via tidningsannonser.

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

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

- Befintliga brunnar och infiltrationsanläggningar
- En skolbuss som behöver tillgång till en anslutning som föreslagits stängas
- Önskemål om att förflytta en grind längre bort från vägen för att möjliggöra en säkrare utfart från fastigheten.

Under samrådstiden inkom sju skriftliga synpunkter från enskilda varav två stycken hade samma innehåll. Samrådssynpunkterna handlade om:

- Stängda anslutningsvägar
- Fastigheter som saknar anslutning
- Information om befintligt viltstängsel
- Ersättning av mark som tas i anspråk
- En vändplan som Trafikverket föreslår att stängla in – vilket kommer att försvåra virkesupplag vid skogsavverkning
- Önskemål om att dra stängslet framför huset, längs med riksväg 84, i stället för runt om
- Önskemål om bullerplank

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen, önskemålen och synpunkterna. Trafikverket har sett över utformningen av viltstängslet där synpunkter inkommit och har tillgodosett flera av synpunkterna.

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

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

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

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

Befintligt viltstängsel föreslås rivas där nytt stängsel anläggs.

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

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.

Efter muntlig kontakt med fastighetsägaren har en ny stängseldragning föreslagits vid vändplanen där framtida timmerupplag hade riskerat att försvårats. Stängslets läge har justerats och inarbetats i förslaget.

Önskemål om bullerplank har inkommit. Det är inte aktuellt med bullerplank i detta projekt i avseendet att ersätta stängsel mot bullerplank. Projektets åtgärder förändrar inte bullersituationen och bullerreducerande åtgärder blir därför inte aktuella.

Åtgärdande av ev. bullerstörning (tex. fönsteråtgärder, skydd av uteplats) kan bli aktuell i ett separat ärende.

Ett yttrande gäller fastigheter som ligger utanför projektets utredningsområde och därför inte ingår i aktuell vägplan.

3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

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

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

Nedan redovisas inkomna yttranden.

3.2.4.1. Sveriges geologiska undersökning (SGU)

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

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandet och för informationen.

3.2.4.2. Sveriges geotekniska institut (SGI)

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

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandet.

3.2.4.3. Ellevio

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

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

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandet och för informationen.

Synpunkterna kommer att beaktas i det kommande arbetet. Stolpar, stag med mera i

vägförslagets närhet har mätts in under sommaren 2023 i samband med upprättandet av vägplanens granskningshandling. Vidare kontakter kommer att tas längre fram i projektet när detaljprojekteringen av bygghandlingen tar vid.

3.2.4.4. Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i ärendet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen.

3.2.4.5. Skogsstyrelsen

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

Skogsstyrelsen har inget att tillföra ärendet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen.

3.2.4.6. LRF Hudiksvall

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandet och för synpunkterna.

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

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

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

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

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

3.2.4.7. Sametinget

Sametinget har mottagit Trafikverkets information om planerade åtgärder samt förfrågan om Sametinget önskar konsultation i ärendet i enlighet med 8 § Lag (2022:66) om konsultation i frågor som rör det samiska folket.

Sametinget avstår konsultation i ärendet, men förutsätter att konsultationsförfrågan skickats till berörda sameby.

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

3.2.4.8. Svenska Samernas Riksförbund (SSR)

SSR väljer att avstå konsultation och hänvisar till berörd sameby.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandet.



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

www.trafikverket.se