

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg 62, ombyggnad till mötesfri landsväg

Delen Norra infarten Forshaga - Deje

Forshaga kommun, Värmlands län

Vägplan, 2021-06-01

Ärendenummer: TRV 2020/5969



Trafikverket

Postadress: 652 26 Karlstad,

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE – Väg 62, ombyggnad till mötesfri landsvägen,
delen Norra infarten Forshaga - Deje

Författare: Ramboll Sverige AB

Dokumentdatum: 2021-06-01

Ärendenummer: TRV 2020/5969

Åtgärdsnummer: 17618

Objektnummer: 168030

Version: 1.0

Kontaktperson: Jonas Brandt

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 berörd länsstyrelse	4
3.1.2	Samråd med berörd kommun	5
3.1.3	Samråd med Region Värmland Kollektivtrafik	5
3.1.4	Samråd med Försvarsmakten, Statens Geotekniska Institut, Svenska kraftnät	6
3.1.5	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	6
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	8
3.2.1.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	8
3.2.2.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	12

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.

Det material som inkommit rörande vägplanen finns diariefört hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2020/5969.

1 Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse omfattar vägplan väg 62 Norra infarten Forshaga-Deje, Forshaga kommun, Värmlands län. Syftet med vägplanen är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten längs sträckan, men även för att minska viltolyckor. Utskickat samrådsunderlag ligger till grund för länsstyrelsens beslut om vägplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (BMP). Innan länsstyrelsen prövar om vägplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

I skede samrådsunderlag har samrådskretsen fått brev med information om samrådet. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats under samrådet 8–21 september 2020. Länsstyrelsen i Värmland fattade beslut den 26 november 2020 om att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Det innebär att ingen miljökonsekvensbeskrivning behöver upprättas.

Inför skede samrådshandling hölls ett samrådsmöte på Skype den 10 februari 2021 på grund av Covid-19. Trafikverket och Ramboll presenterade vägprojektet (Vägplan Samrådshandling – utformning av planförslaget). Efter presentationen fanns möjlighet för deltagarna att ställa frågor till Trafikverket.

2 Samrådskrets

Trafikverket har i detta skede samrått med Länsstyrelsen Värmland, Forshaga kommun, ledningsägare, Försvaret, kollektivtrafiken samt de enskilda fastighetsägare som Trafikverket bedömer kan bli särskilt berörda av de planerade åtgärderna. Samrådskretsen har omfattat alla berörda inom utredningsområdet, samt utökad krets vid Jeriko och Småris då dessa fastigheter eventuellt kan komma att beröras av utfartsaneringen. I första hand ingår ägarna till de fastigheter där mark kan komma att tas i anspråk.

3 Samråd

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Ett digitalt samrådsmöte med Länsstyrelsen Värmland ägde rum den 11 juni 2020. Syftet med mötet var att informera Länsstyrelsen om planerade åtgärder och pågående arbete inför framtagande av vägplan samt inhämta eventuella synpunkter för att säkerställa att Länsstyrelsen kan fatta beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte.

Trafikverket redovisade övergripande information om projektet, berörda natur- och kulturmiljöintressen, samt det potentiellt förorenade området. Diskussion fördes angående åtgärder på busshållplatser samt utfartssanering.

Länsstyrelsen önskade att biotopskyddade diken skulle redovisas, vilket har gjorts i rapporten för naturvärdesinventeringen. Angående eventuellt rening av länsvatten ser Trafikverket i dagsläget inget behov av detta. Enligt utsatta grundvattenrör ligger grundvattennivåerna i området på mellan 3–7 meter och några schakter under dessa nivåer är inte aktuella. Vid utförd markprovtagning i området har inget framkommit som bidrar till någon misstanke om att grundvattnet skulle kunna vara förorenat.

Det förekommer kända kulturmiljöer i utkanten av utredningsområdet. Kulturhistoriska värden redovisas i samrådsunderlaget.

Då utfartssaneringen riskerar att medföra till minskad markåtkomst har samråd även skett med de markägare som kommer att beröras av saneringen.

Länsstyrelsen påpekade att groddjur- och salamandermiljöer kan påverkas indirekt om tillflöden/utflöden påverkas. Åtgärder för att minimera påverkan på dessa miljöer skulle beskrivas i samrådsunderlaget, vilket har gjorts. Åtgärder i befintliga vattendrag kommer att undvikas. Vissa trummor kan behöva bytas ut eller förlängas.

3.1.2 Samråd med berörd kommun

Samråd med Forshaga kommun har genomförts skriftligt. Kommunen framförde i sitt yttrande en del synpunkter, samt information av intresse för det fortsatta arbetet med vägplanen.

Det förekommer mycket viltpassager längs sträckan och dödsolyckor på grund av detta, därför poängterades behovet av viltstängsel.

Vid återvinningscentralen i Kvarntorps industriområde är det högtrafikerat och trafiken beräknas att öka ytterligare i området. Kommunen anser därför att korsningen bör försees med högersvängfält söderifrån och med accelerationsfält för trafik som kommer ut från Kvarntorp och som ska söderut, helst även norrut.

Kommunen anser att ett accelerationsfält även bör byggas för södergående trafik i södra korsningen från Deje. Vidare önskar kommunen att passager för gående och motionsutövare bör anordnas i höjd med vägen in till Småris.

Trafikverkets svar

Synpunkterna har noterats och kommer att beaktas i det fortsatta arbetet med vägplanen. Kontakt kommer även fortsättningsvis att hållas med Forshaga kommun. Vad gäller viltstängsel är ett PM gällande viltstängsel och viltpassager under framtagande och kommer att vidare utvecklas under arbetets fortskridande.

3.1.3 Samråd med Region Värmland Kollektivtrafik

En dialog förs mellan Trafikverket och Region Värmland Kollektivtrafik, som även erhållit skriftligt samrådsunderlag i samband med övrigt samrådsutskick. Något yttrande under samrådet har dock inte erhållits, men dialogen angående berörda busshållplatser vid Småris, Botorp och Orretorp kommer att fortsätta under projektets gång.

3.1.4 Samråd med Försvarsmakten, Statens Geotekniska Institut, Svenska kraftnät

Samrådsunderlag skickades ut till Försvarsmakten, Statens Geotekniska Institut (SGI), samt Svenska kraftnät i samband med övrigt samrådsutskick. Ingen hade något att erinra gällande planerad vägplan.

3.1.5 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida och brev har skickats till enskilda som antagits bli särskilt berörda. Nedan sammanfattas de yttranden som skriftligen inkommit till Trafikverket via e-post eller brev.

3.1.3.1. Yttrande nr 1

Sammanfattning yttrande

Information önskas om hur på- och avfart planeras vid Jeriko. Vidare undrar fastighetsägarna om viltstängsel kommer att placeras på båda sidor om väg 62 då området är utsatt för mycket viltolyckor.

Information om hur bussens på- och avstigning planeras i området och om bergssidan mot Jeriko kommer att påverkas av breddningen i samband med sprängning/grävning eller dylikt.

Trafikverkets svar

Infarten till Jeriko kommer sannolikt att bibehållas i samma läge som idag. På- och avfart för södergående trafik kommer att utredas vidare.

Det kommer att sättas upp ett viltstängsel på båda sidor om väg 62 från återvinningscentralen och norrut. I samband med det behöver viltpassager anordnas och exakt placering av dessa är en fråga som kommer att utredas vidare i projektet.

Löpande dialog kommer även fortsättningsvis att hållas med Region Värmland Kollektivtrafik gällande det fortsatta arbetet med vägplanen och den omlokalisering av busshållplatserna vid Småris och Botorp som denna plan innebär. Vidare finns det inga planer på bergschakt på bergssidan mot Jeriko.

3.1.3.2. Yttrande nr 2

Sammanfattning av yttrandet

Fastighetsägarna har redan idag ett problem med buller från väg 62 och är rädda att det kommer att bli värre när vägen byggs om, hastigheten höjs och trafiken ökar. De är därför angelägna om att få en bullervall som skydd mot både buller och insyn. Det finns redan en vall som behöva höjas och förlängas både åt norr och söder.

Vid byggnation av ny påfartsväg till fastigheten söder om deras, framfördes en önskan om att den inte dras över deras tomt. Om det blir aktuellt att bygga förbi deras fastighet behöver den befintliga vägen användas för att minska behovet att fälla träd och buskar. Vidare önskas att vägen kopplas ihop med den kommunala vägen som kommer norrifrån.

Fastighetsägarna upplyste även om att det finns belysning längs med fastighetens infart som måste flyttas i samband med nybyggnationen och placeras på den nya infarten. Vid utstakning av vägsträckan önskar fastighetsägarna vara med.

Trafikverkets svar

Om några nya eller förlängda bullervallar blir aktuella kommer dessa att fastställas i planerad vägplan om åtgärden uppfyller kriterierna ekonomiskt rimligt, tekniskt möjligt och miljömässigt motiverat.

Trafikverket strävar efter att bygga infartsvägen så nära bullervallen som möjligt för att minska risken att skada tomtmark.

Trafikverket kommer att kontakta fastighetsägarna inför planerad utstakning av vägsträckan som planeras över fastigheten. Hänsyn kommer att tas till befintlig belysning och flyttas till ny infartsväg.

3.1.3.3. Yttrande nr 3

Sammanfattning av yttrandet

Fastighetsägaren vill ha kvar befintliga utfarter från sina fastigheter till väg 62 och motsätter sig starkt emot förslaget om att stänga av både infarten i nordväst och vändplanen i väster. Att behöva ta sig till fastigheterna via Deje anses inte vara en bra lösning, då vägen är i dåligt skick och utgör en omväg.

Det enda lämpliga alternativet anses vara att på östra sidan av breddningen av väg 62 anlägga en parallellväg som startar vid infarten till busshållplatsen/infarten mot återvinningscentralen.

Trafikverkets svar

Den ena infarten planeras att stängas medan den andra hålls öppen. Någon parallellväg blir således inte aktuell.

3.1.3.3. Yttrande nr 4

Sammanfattning av yttrandet

Den berörda sträckan anses ha fått en farlig trafikfälla genom flytten av återvinningscentralen där det redan har inträffat olyckor. 2+1 väg anses vidare vara trafikfarliga och att 2+2 väg är bättre. Vidare önskas fler hastighetskameror.

Trafikverkets svar

I projektet har Trafikverket som mål att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten. 2+1 väg har konstaterats vara mindre olycksdrabbad än 1+1 väg. Även eventuell 2+2 väg utreds inom projektet.

Hastighetskameror (ATK) är inte aktuella vid mötesseparerade vägar såvida det inte finns t.ex. vänstersvängfält med nedsatt hastighet, som t.ex. en spansk högersväng/ögla och en hastighet på 70 km/tim. Längs med denna sträcka planeras hastigheten inte vara nedsatt någonstans och därmed skulle inte ATK bli aktuellt inom området.

3.1.1.1. Enskilda samråd

2020-02-10: Enskilt samråd med berörd fastighetsägare angående markägarens åtkomst idag och konsekvenser av vägförslaget. Tre tänkbara alternativ diskuterades. Trafikverket erhåller en skogskarta över vägar för fastighetsägarens åtkomst och tar med sig frågan vidare i vägplanen.

2020-09-11: Enskilt samråd med fastighetsägare (telefonsamtal) informerade att stakkäppar har setts utsattas längs sträckan. Fastighetsägaren informerade också om att det förekom ofta att man körde i 60km/tim då personen hade hört om flera dödsolyckor med vilt. Trafikverket tackar för informationen.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

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

3.2.1.1. *Mötet på orten*

Samrådsmöte med allmänheten genomfördes på Skype den 10 februari 2021 på grund av Covid-19. Mötet startade klockan 18.00. Trafikverket och Ramboll presenterade vägprojektet (Vägplan Samrådshandling – utformning av planförslaget). Efter presentationen fanns möjlighet för deltagarna att ställa frågor till Trafikverket. På mötet deltog kommuninvånare samt representanter från Trafikverket och Ramboll.

Under samrådsmötet var Trafikverket tydliga med att synpunkter som varje individ ville få diarieförd skulle skickas in skriftligen. Det fanns fortsatt möjlighet att ställa frågor under samrådsmötet, men för att få dessa formellt hanterade i diariet och i samrådsredogörelsen (detta dokument), uppmanades deltagarna på plats att skriftligen lämna synpunkter.

Innehållet av samrådsmötet:

- Inledning, en kort presentation om det aktuella läget och bakgrunden för projektet.
- Redogörelse/presentation av vägförslaget
- Tidplan och kommande samråd
- Miljö och buller
- Allmänna frågor
- Enskilda frågor, diskussioner vid ritningar och illustrationer.

I samband med frågestunden diskuterades bland annat följande:

En deltagare undrade om inget viltstängsel ska anläggas söder om infarten till återvinningscentralen. Trafikverket svarar med att viltstängslet avslutas vid korsningen och vinklas en bit in längs vägen mot återvinningscentralen.

En deltagare som är berörd fastighetsägare ville ha komplement för att vägförslaget förstör båtnaden till en fastighet. Trafikverket tar med sig frågan och har tidigare fått uppfattningen att den norra anslutningen till skogen var viktigare än den som stängs.

En deltagare som är berörd fastighetsägare är inte intresserad av lösningen för vägen som presenteras mellan Orretorp och Jeriko. Fastighetsägaren motsätter sig en lösning där väganslutningen krävs över en annans mark och föreslår att åtkomsten till åkern görs via Jeriko. Trafikverket svarar att ett stängslat område vid ungdomsanstalten gör lösning via Orretorp svår och att området är mycket kuperat. I och med presenterad lösning har åtgärden inneburit en mer trafiksäker lösning genom att ha infarterna till åkrarna placerade mittemot varandra.

En deltagare undrar hur utfarten från Visterud, Hallakorset, kommer att se ut. Trafikverket svarar att utfarten från Storgatan stängs och en ny utfart blir cirka 100 meter söderut. Dagens fyrvägs-korsning blir istället två förskjutna trevägs-korsningar. Dessa åtgärder hör till tidigare vägetapp söder om aktuell vägplan.

En deltagare frågar om det kommer ske en omklassning av vägen angående vinterväghållningen. Trafikverket svarar att det förmodligen inte blir någon skillnad på väghållningen. Vägen kommer troligen plogas med två plogbilar för att kunna snöröja båda körbanorna samtidigt.

En deltagare frågar om Trafikverket kan anlägga en bullervall i höjd med Deje mellan väg 62 och nedre Mon, vilket skulle minska buller och massor kan återanvändas. Deltagaren föreslår två meterszon för att anlägga bullervall. Trafikverket svarar att bullervallar behöver motiveras. I nuläget ser inte bullernivåerna ut att överskridas i det specifika området. Det krävs också att massorna är av rätt kvalitet för att få återanvändas. Massbalansen är viktig att få till över hela sträckan. Saknas behov av dessa massor på annat håll kan det vara en lösning att använda massorna i bullervallen så länge det är tillåtet ur miljösynpunkt. Trafikverket tar med sig förslaget och beaktar i den fortsatta vägplaneprocessen.

Innan och efter mötet på orten inkom sex (6) yttranden från allmänheten. Dessa sammanfattas ämnesvis nedan.

Digitalt samråd

I ett yttrande framfördes att digitalt samråd kan utesluta vissa berörda från inflyttande. I yttrandet påpekades att kulturhuset i Deje kunde samrådsmötet anordnas istället med avstånd och att munskydd kunde delats ut.

Trafikverkets svar

I samband med Covid-19 har Trafikverket följt Folkhälsomyndighetens rekommendationer för att minska smittspridningen och har därför valt att göra digitalt samrådsmöte med allmänheten.

Buller

I två yttranden framfördes en önskan med att anlägga en bullerplank/-vall vid väg 62. I ett av yttrandena avsåg en bullervall i Risätterstorp och i det andra yttrandet avsåg ett bullerplank i norra Deje mellan Industrivägen och väg 62. Avsändaren i norra Deje framförde att gallringen av den lilla skogsremsan mellan väg 62 och Industrivägen har medfört att fastighetsägaren ser bilarna från sitt fönster och är orolig över ökade bullernivåer. I samma yttrande framfördes att en annan fastighetsägare i närområdet som ligger närmare väg 62 har stora bullerproblem idag.

Trafikverkets svar

Trafikverket har sett över frågan om bullervall vid Risätterstorp och har inför samrådshandlingen reviderat förslaget med att förlänga befintlig bullervall. Angående bullerplank vid norra Deje mellan Industrivägen och väg 62 kommer inga bulleråtgärder erbjudas då riktvärdena klaras.

Sisugården

I tre yttranden berördes om en ny avfart till Sisugården. Två av yttrandena framfördes en undran och vikten av att anlägga en ny avfart till Sisugården i norrgående riktning. Ett av yttrandena föreslogs att anlägga en rondell vid Sisugårdskorsningen. En av avsändarna framhåller att det är mer trafiksäkert att anlägga en ny avfart när man åker norrut än att göra en vänstersväng och ta tunnel under vägen. Annan avsändare påpekade att många som bor i Grossbol och Stackbråtarna utnyttjar vänstersvängen idag och även de som ska till Sisugården. Konsekvenserna utan en ny avfart mot Sisugården medför att hundratals

trafikanter tvingas igenom Forshaga och passera förbi Grossbolsskolan eller ett dagcenter för syn- och hörselskadade.

Trafikverkets svar

Åtgärder vid Sisugården ligger inom tidigare etapp Dyvelsten–Norra infarten Forshaga och inte inom aktuell vägplan. En separat avfartsramp för norrgående trafik in mot området för Sisugården kommer att anläggas.

Löved, Öjenäs och Visterud

I ett yttrande framhävs att det skulle vara lämpligt med att bygga rondeller i korsningarna Löved och Visterud och att dessa är olycksdrabbade. Korsningarna vid Löved har mycket dålig sikt söderut och att hastigheten är för hög (90km/tim), vilket framhålls att det bör sänkas till max 70 km/tim. I yttrandet framhålls att det även är dålig sikt när trafikanterna ska svänga söderut vid Visterudskorset. I och med att det sitter en stor vägskylt som skymmer sikten. Avsändaren påpekar att vid infarten till Öjenäs är det dagliga incidenter om man kommer från Öjenäs och ska vidare norrut. Även här är det skymd sikt när det kommer södergående trafik och första fordonet ska svänga in mot Öjenäs, vilket framhålls att man inte ser bakomvarande fordon.

Trafikverkets svar

Åtgärder kommer ske vid dessa korsningar, bortsett ifrån infarten till Öjenäs, som ligger inom tidigare etapper Norra Sanna–Dyvelsten och Dyvelsten–Norra infarten Forshaga och inte inom aktuell vägplan. I korsningen vid Löved kommer anslutningen av den enskilda vägen på västra sidan av väg 62 flyttas till ett läge längre norrut. Anslutningen får ett separat vänstersvängfält för trafik söderifrån svängande in på Lövedsvägen. I korsningen vid Visterud kommer utfarten från Storgatan att stängas och en ny utfart sker cirka 100 meter söderut. Dagens fyrvägs korsning kommer istället att bli två förskjutna trevägs korsningar.

Tillfartsväg i Risätterstorp

I ett yttrande motsätter sig sakägarna tillfartsvägen till fastigheten söder om sakägarnas. Avsändaren informerar att de har planerat för en trädgård med insynsskydd och håller nu på med att anlägga trädgård med gamla växtsorter. De värmländska äppelsorterna är ett kulturarv och som de är väldigt måna om att få behålla där de har planterat dessa. Andra sidan av deras hus är det berg i dagen vilket inte går att plantera dessa träd inom det specifika området. Avsändaren hoppas att förslaget revideras och föreslår en ny infart till fastigheten, söder om avsändarens.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för informationen. Trafikverket har inför samrådshandlingen sett över förslaget och beaktat synpunkten.

Passage och viltstängsel

I två yttranden berörs passager och viltstängsel. Ett av yttrandena framhålls att anläggandet av viltstängsel kan innebära risker genom att personer som har bråttom försöker sig ibland på att komma före innan det blir enfiligt. Detta förutsätter avsändaren i sin mening att det bör fortsatt vara 80 km/tim och 4–5 fartkameror då det förekommer älg på sträckan. I det andra yttrandet undrar avsändaren om det finns möjlighet att även ha en passage, i form av en trumma under väg 62, söder om groddjurspassagen. Avsändaren undrar även om allt vilt

som passerar väg 62 ska ta sig över söder om återvinningscentralen och att detta är att betrakta som att flytta viltbekymret söderut. Därutöver frågar sig avsändaren om sina anslutningar till sina fastigheter om utfartsförslaget ska vara med grind eller helt öppen.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för informationen. Genom viltstängsel och bygga om till mötesfri landsväg hindrar det för människor att ta sig över väg 62 mellan norra och södra infarten till Deje, vilket bidrar till en trafiksäkrare miljö som kan möjliggöra för en hastighetshöjning till 100 km/tim.

Inget viltstängsel kommer att anläggas söder om återvinningscentralen men däremot norr om återvinningscentralen fram till strax söder om korsningen med Dömlevägen. Där viltstängsel anläggs kommer befintliga viltpassager vid Risätterstorp och vid Visterudsmossen att kvarstå. En viss barriäreffekt kommer uppstå för större däggdjur men eftersom den befintliga viltpassagen vid Risätterstorp ligger i närheten av de större viltstråken vid Kvarntorpsån begränsas effekten. Angående om det finns möjlighet med en passage, i form av trumma, söder om groddjurpassagen har Trafikverkets utredning visat på att det blir tekniskt svårt att uppfylla de krav som ställs på vägens tjocklek. Därför föreslås en kompensationsåtgärd för groddjur genom anläggande av övervintringsplats på samma sida av vägen (östra sidan) som befintlig groddjurslokal. Det bedöms minska groddjurens behov av att passera vägen. Utfartsförslagen till de hänvisade fastigheterna kommer grindar och uthopp att anordnas.

3.2.1.2. Enskilda samråd under 2021

2021-03-03: Enskilt samråd med fastighetsägare. Fastighetsägaren framförde att vägbuller har ökat sedan Forshaga kommun har tagit ner granskog i närområdet av Hallakorset. Trafikverket svarar att aktuellt projekt (denna vägplan) inte omfattar ombyggnationen av Hallakorset men att tidigare etapp Dyvelsten-Norra infarten Forshaga omfattar området. Trafikverket bedömer att fastigheten påverkas väldigt lite av tidigare etapp och att inga åtgärder kommer att genomföras.

2021-03-01: Enskilt samråd med berörd fastighetsägare (telefonsamtal). Fastighetsägaren är orolig för att den tänkta utfarten vid Småris som har dålig sikt och passerar över gårdsplaner. Fastighetsägaren har en önskan om att anlägga en spansk kurva norr om järnvägen och att den korsningen går att nyttja för trafik både norr- och söderut. Fastighetsägaren nyttjar idag rastplatsen som en spansk kurva istället för att göra en vänstersväng. Trafikverket tackar för informationen och kommer beakta och ta ställning till synpunkten i den fortsatta vägplaneprocessen.

2021-02-10: Enskilt samråd med berörd fastighetsägare angående buller och utfart vid Småris. Fastighetsägaren undrar om det blir aktuellt med bullerplank mot vägen och informerar att det idag bullrar från järnvägen. Tidigare har Trafikverket sett över järnvägen men buller var inget som togs upp. Fastighetsägaren undrar över utformningen för utfarten från Småris och önskar att den är fortsatt möjlig för vänstersväng. Markägaren informerar också att det går skolbuss på den vägen till Dejeskolan. Fastighetsägaren nämner att utfarten vid Småris skulle kunna göras som parallellväg norrut fram till den södra infarten till Deje och få en gemensam utfart med fastigheten som finns till vänster om väg 62. Trafikverket tackar för informationen och tar med sig frågorna vidare angående om utfarten från Småris och bulleråtgärder i den fortsatta vägplaneprocessen.

3.2.2. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

3.2.2.1. Mötet på orten

Innan och efter mötet på orten inkom tre (3) yttranden från myndigheter och ett enskilt samråd har hållits med Stora Enso. Dessa beskrivs nedan. Material från samrådsmöte på ort skickades ut till Försvarsmakten, Statens Geotekniska Institut (SGI), Skogsstyrelsen, Svenska kraftnät och Stora Enso.

3.2.2.2. SGI (2021-02-26):

Geoteknik

Enligt SGU:s karta "Jordskred och raviner" korsas vägsträckan av en ravin vid Lerbo och vid Orretorp går enligt kartan några raviner ned mot Kvarntorpsån i närheten av vägsträckan. Detta bör beaktas. SGI har tillsammans andra myndigheter tagit fram en vägledning om ras, skred och erosion. Underlagen till vägledningen finns åskådliggjorda i en kartvisningstjänst: <https://gis.swedgeo.se/rasskrederosion/>. Några av underlagen kallas produkter. Informationen är från geoteknisk synpunkt värdefull vid strategiska val av lämplig markanvändning. Med informationen som grund kan en första översiktlig bedömning göras om planerade åtgärder omfattar områden där förutsättningar för skred och ras finns eller där särskilt svåra markförhållanden råder. Vägsträckan där åtgärder planeras passerar genom och i anslutning till områden som av produkten "Förutsättningar för skred i finkornig jordart" (SGU och SGI) anges som områden som har förutsättningar för skred i finkornig jordart. Detta bör beaktas.

Markmiljöfrågor

SGI avstår från synpunkter i detta skede.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för yttrandet. I kommande samrådshandling har ras och skred beaktas. De vägsförslag som redogörs inom vägplanen har åtgärder föreslagits för att förhindra ras och skredrisker längs aktuell vägsträcka. Detta kommer fortsättningsvis att beaktas i den fortsatta vägplaneprocessen.

3.2.2.3. Skogsstyrelsen (2021-02-03):

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

Om ett biotopskyddsområde berörs är det förbjudet att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd som kan skada naturmiljön. Skogsstyrelsen är tillsynsmyndighet över biotopskyddsområden (7 kap 11§ miljöbalken) och bedömer om den planerade åtgärden kan skada naturmiljön. För att Skogsstyrelsen ska kunna göra en sådan bedömning krävs en detaljerad beskrivning av åtgärden och dess genomförande i respektive biotopskyddsområde. Exempelvis tidpunkt för åtgärdens genomförande, vilka träd som är aktuella att avverka, hur avverkingen kommer att utföras, transportvägar, avlägg och de försiktighetsåtgärden som planeras för att undvika skada på naturmiljön, etc. Bedömer Skogsstyrelsen därefter att den aktuella åtgärden kan skada naturmiljön ska verksamhetsutövaren ansöka om dispens och betala en avgift på 2 900 kr till Skogsstyrelsen.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för yttrandet. Inför samrådshandlingen kommer vägplanens konsekvenser och effekter av föreslagna åtgärder och dess genomförande att beskrivas. Därutöver beskrivs även hur det påverkar på naturmiljön samt eventuella dispenser som behövs hanteras inom vägplanen.

3.2.2.4. Svenska Kraftnät (2021-02-12):

Svenska Kraftnät har i dagsläget inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter på rubricerad remiss. Därmed önskar vi inte medverka i det fortsatta remissförfarandet i aktuellt ärende, förutsatt att planområdet inte förändras.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för yttrandet.

3.2.2.5. Stora Enso, sammanfattning av enskilt samråd 2021-03-02.

Stora Enso äger åkrarna vid avfallsanläggningen, som brukas av arrendator. Stora Enso äger skog direkt efter järnvägen på höger sida och sen på båda sidor av vägen vid Norra mon. Markintrång (skog) sker på höger sida om vägen, cirka 5 meters breddning.

Stora Enso har en skogsutfart i höjd med Norra Mon. Trafikverkets förslag vid samrådsmötet den 10 februari var att skogsutfarten blir kvar med en grind i viltstängslet och med en utfart "höger in, höger ut". Skogsutfarten längre norrut skulle stängas. Trafikverket håller nu på att se över förslaget med två olika alternativ. Ena alternativet är att båda utfarter behålls med grind och "höger in, höger ut". Alternativt en parallellväg mellan utfarterna och endast ha kvar den södra utfarten. Stora Enso framför att en öppen plan yta inte är aktuellt på grund av risk för nedskräpning. Stora Enso informerar att viltstängslet får sättas om det möjliggör för en personbil att stanna och öppna grinden men inte större område än så.

Stora Enso informerar att föreslagna lösningar är godtagbara eftersom virket ska söderut och utgör inga hinder med "höger in, höger ut" vid skogsutfarten. Stora Enso frågar om det finns risk för begränsat tillträde till skogsutfarter under byggtid. Trafikverket svarar att troligtvis sätts viltstängsel sent i byggskedet så påverkan under byggtid inte borde bli stor.

Stora Enso har två skogsutfarter söder om Hallakorset som ingår i etapp Dyvelsten–Norra infarten Forshaga. Stora Enso önskar att grind sätts nära vägen på höger sida, medan grind på vänster sida bör ligga 30 meter in på grusvägen. Trafikverket svarar med att det är tveksamt om utrymmet finns i tidigare etapp i vägplan Dyvelsten–Norra infarten Forshaga.



Trafikverket, Karlstad.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se