

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Viltåtgärder i Jämtlands län E45 delen trafikplats

Rannåsen-Hökbäck

Östersund- och Krokoms Kommun, Jämtlands Län

Vägplan, 2022-10-31

Uppdragsnummer: 169328



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse - Viltåtgärder i Jämtlands län, E45 delen trafikplats
Rannåsen-Hökbäck

Författare: WSP

Dokumentdatum: 2022-10-31

Ärendenummer: TRV 2021/70218

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 Krokoms- och Östersunds kommun	12
4.1.3.	Samråd med företag/ myndigheter / organisationer	14
4.1.4.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	18
5	Bilaga - utdrag ur sändlistan.	21
5.1.	Under skedet samrådsunderlag:	21
5.2.	Skede samrådshandling	22

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

1 Sammanfattning

Samrådsunderlag

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

Samrådshandling

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

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

2 Samrådsrets

Samrådsunderlag

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

Allmänhet och fastighetsägare har blivit informerade om samråd via annons i tidningarna Östersundsposten och Länstidningen Östersund, 2022-05-14.

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 E45 (vägens mittlinje). 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 Östersund - Hökbäck
- Väg 87 Östersund-Lillsjöhögen

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

Samrådets annonserades i tidningarna Östersundsposten (ÖP) och Länsstidningen 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 att ske i den fortsatta processen.

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

3.1.3. Samråd med företag/ myndigheter / organisationer

Försvarsmakten

Försvarsmakten har behov av grindar för komma åt sitt riksintresse.

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

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

Sametinget

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

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

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

- Brunflo till trafikplats Rannåsen

Vägsträckan berör Jinjevaerie sameby. Vägsträckan angränsar till trivselområde.

- E45 delen Trafikplats Rannåsen till Hökbäck

Vägsträckan berör Jovnevaerie, 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 Odensskog 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.

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 E45 trafikplats Rannåsen till Hökbäck. De samråd som skett, inkomna yttranden och Trafikverkets svar redovisas nedan.

Samråd har skett under tiden 2022-05-12 – 2022-06-08. Sista dag för svar var 2022-06-09. Underlag i form av översiktskarta och illustrationskartor har funnits tillgängligt på följande platser:

- Trafikverkets hemsida - <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-jamtlands-lan/e45-ostersundhokback-viltatgarder/>
- Trafikverket Region Mitt, Kyrkgatan 43B, 831 34 Östersund

Brev/e-post skickades ut enligt sändlista daterad 2022-04-25. Samrådets annonserades i tidningarna Östersundsposten (ÖP) och Länstidningen Östersund (LT) som publicerades 2022-05-14. Det finns diariefört på TRV 2021/70218.

4.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsens yttranden var kring följande punkter:

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 Rannåsens 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.

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.

Efter samrådsmötet har Trafikverket sett över planen ytterligare med främst fokus på att minska påverkan på naturreservatet. Tillfällig nyttjanderätt har tagits bort inom naturreservatet. Trafikverket har som målsättning att under produktionen spara så många stora träd som möjligt utmed sträckan.

4.1.2. Samråd med Krokoms- och Östersunds kommun

Krokoms kommun

Inget yttrande kom under samrådstiden

Östersunds kommun

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

Barriäreffekter för mänskliga aktiviteter

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

Motsvarande inventeringar måste dock göras avseende platser och partier på vägarna där människor har behov av att komma över vägen.

Det kan handla om passager för rationellt jord- och skogsbruk, för jakt, bärplockning, promenader på stigar för att nå olika mål eller för ren rekreation och motion. Också för dessa ändamål måste säkra passager inom rimliga avstånd finnas. Viltstängslets utformning behöver även ske med hänsyn till de tunnlar som nyttjas frekvent för det lokala friluftslivet.

Violett guldvinge

Östersunds kommun anser att 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.

Trafikverkets kommentar:

Barriäreffekter för mänskliga aktiviteter

Trafikverket har genomfört samråd på orten med syfte att få in information om behov av passage av vägen samt olika intressen av närområdet. Det kommer att ske ytterligare analyser av detta innan Trafikverket går ut med granskningshandlingen.

Violett guldvinge

Trafikverket tar med sig det och kommer göra en extra översyn kring passagerna av/med kraftledning. 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 mindre djur. Under framtagande av bygghandlingen så kommer Trafikverket att se över om det finns något stängsel som har ännu större maskvidd som går att använda vid kraftledningsgator. Detta för att ytterligare minska påverkan för fjärilen.

Övrigt

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

4.1.3. Samråd med företag/ myndigheter / organisationer

Sametinget

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

Trafikverket har haft med samtliga berörda samebyar i sändlistan. Samebyarna har fått både brev och mail om möjlighet till samråd och att yttra sig över vägplanen. Trafikverket har även ringt samebyarnas kontaktpersoner utan framgång.

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 vill ha fortsatta utskick i denna vägplan.

Svenska kraftnät

Inom det aktuella området har Svenska kraftnät en 220 kV-ledning och en 400 kV-ledning. Svenska kraftnät har ledningsrätt för kraftledningarna som är av betydelse för rikets elförsörjning. Ledningsrätten innebär att åtgärder/verksamhet som på något sätt inskränker Svenska kraftnäts verksamhet, inte får vidtas på fastighet som belastas av ledningsrätten.

Vid passagera gäller följande:

Svenska kraftnät kan behöva komma fram till stolpar både vid besiktningar och vid reparationer. Inhägnaden får inte utföras så att Svenska kraftnäts underhåll av kraftledningen försvåras.

Kraftledningen ger upphov till elektriska och magnetiskt fält. Dessa fält påverkar elektriskt ledande material via induktion och influens. Denna påverkan kan vara betydande om längre ledare placeras isolerade nära kraftledningens ytterfas. Det kan ge upphov till stötar som kan vara obehagliga men normalt inte farliga.

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

- Stängsel av elektriskt ledande material får ej placeras parallellt med Svenska kraftnäts ledning närmare än 20 meter mätt från ledningens yttersta faslina.
- Om stängsel av elektriskt ledande material är längre än 50 meter parallellt med ledningen skall stängslet sektioneras i sektioner om 50 m.

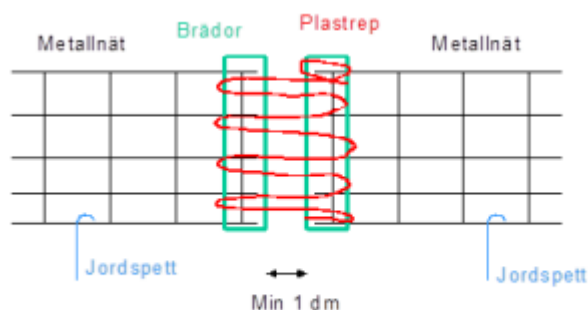
Vid korsning under ledningen skall korsningen ske så vinkelrätt som möjligt mot ledningens faslinor. Staketet ska jordas vid korsningen. Vid korsningen sektioneras staketet 50 meter åt vardera håll ut från ledningen följt av ytterligare sektioner på 2 meter åt vardera håll ut från ledningen.

- Alla eventuella lågspänningskablar, blank jordledare, rör gjorda av metall etc. skall vid passage av kraftledningen isoleras inom 50 meter ifrån kraft-ledningen i båda riktningarna. (Telestörningsnämndens meddelande Nr 21). Detta kan åstadkommas genom att elkablar läggs i vattentäta rör.
- Stängsel av ledande material får inte placeras närmare än 2 meter mätt till våra stolpar eller stag. Dock helst inte närmare än 20 meter.
- Inga grävarbeten får ske närmare än 20 meter mätt ifrån våra stolpar och stag.
- Arbete på stängslet bör undvikas vid åskväder och varken djur eller människor bör vistas nära kraftledningen vid dessa tillfällen.

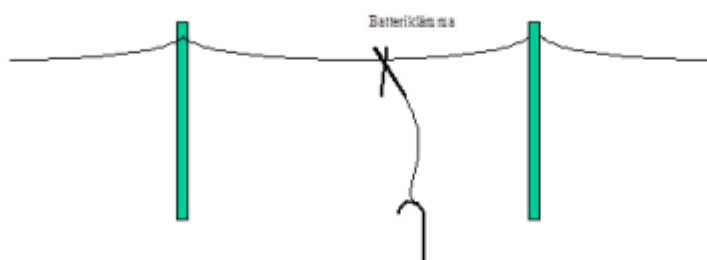
Observera att det under ledningen på 0,5 – 1 meters djup finns en jordlina nedgrävd. Svenska kraftnät avråder från grävningssarbete under våra ledningar.

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

Vid arbete nära kraftledning finns Elsäkerhetsanvisningar ESA. Risker finns såsom beröring av spänningsförande delar och induktion. Om någon utrustning under byggnationen på något sätt riskerar att komma närmare kraftledningens faslinor än 5,5 meter vertikalt eller 6,5 meter horisontellt måste särskilda elsäkerhetsåtgärder vidtas. Förutom detta så måste risken för induktion alltid beaktas. Risk för induktion uppkommer så fort elektriskt ledande material på något sätt får en utsträckning längs med kraftledningen (till exempel uppsättande av eller utrullande av metalliskt stängsel som inte är helt vinkelrätt mot kraftledningen).



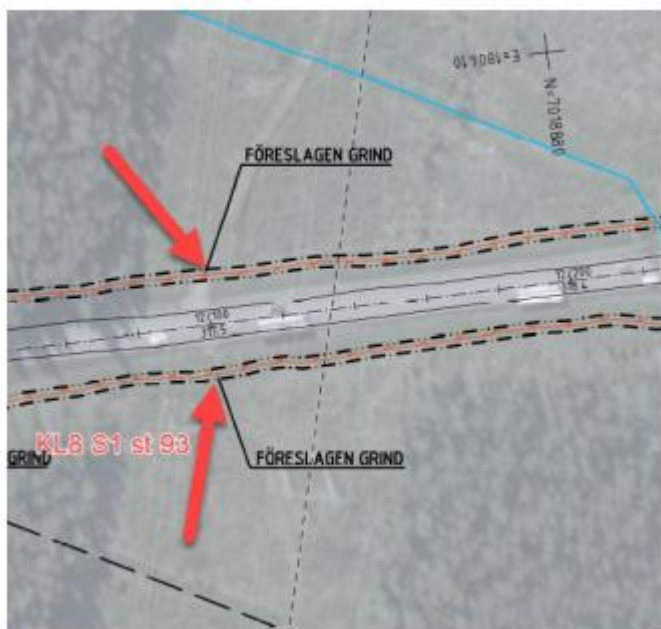
Figur 1 Förslag på uppdelning av metallstängsel



Figur 2 Förslag till anslutning av jordspett på elstängsel under arbete

Svenska kraftnät önskar svar på följande frågor:

- Grindarna som planeras i ledningsgatan, kommer de att vara försedda med lås?
- Vilket mått är det på grindarna, höjd och bredd?
- I ert underlag ser det ut som viltstängsel och grind kommer för nära stolpe nr 93 på ledning KL8 S1? (Se bild nedan)



Trafikverket tackar för informationen och kommer ta det med sig i den fortsatta projekteringen.

Inga grindar kommer ha lås, utan vill en fastighetsägare ha lås får han/hon placera en egen bom innanför grinden som ej påverkar dess funktion och förse den med lås.

Trafikverket kommer återkomma med exakta mått i fortsatta samråd, men stängslet kommer att ha en effektiv höjd på ca 2,2m.

Trafikverket gör en översyn av grind i förhållande till stolpe 93, och tar med oss det till ett samrådsmöte under hösten.

2022-10-27, samrådsmöte har genomförts med Svenska kraftnät. Placering och utformning av stängsel har skett i samråd med Svenska kraftnät.

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, föroreningsutbredning och erosion med syftet att planera placering och anläggningsteknik hänvisar vi till vår checklista:

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

Trafikverket tar med sig det och kommer att arbeta genom checklistan, vissa delar från den kommer att gå att läsa om i kommande planbeskrivning.

Övriga

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

- Polisen

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 samt att samrådshandlingar har ställts ut under samrådsperioden med möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Samrådsperioden var mellan 2022-05-12 - 2022-06-09.

Samrådsmöte på orten genomfördes med allmänheten 2022-05-24 på Hölje 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:

- Hökbäck VA har ett ledningsnät längs med E45
- Grindars placering, önskemål om avstånd till grind samt hur dessa kommer att utformas
- Ersättning för mark som tas i anspråk
- Vägrätt och hur långt in stängslet hamnar
- Vilken bredd kommer Trafikverket att ta i anspråk för att anlägga viltstängsel
- Passager och vilket avstånd det behöver vara mellan dessa, samt förslag på placering
- Skoteråkning, skoterpassager och snödjup (kedjor)
- Information om kablar/ ledningar i diket
- brunnar, jordkällare i närhet till E45
- önskemål om grind och behålla väg
- träd som önskas bevaras, både för att de är vackra och andra för att träden dämpar buller
- egenbyggd "bullervall"
- anslutningar som saknas på karta
- önskemål om bullerplank samt plank som stänkskydd mot vägsalt från E45
- önskemål om bullerplank om träd tas bort.
- önskemål om att ha öppet i stället för grind
- olycksdrabbade områden
- önskemål om åtgärder som inte blockerar naturen utan i stället angriper de som bryter mot hastighetsgränserna.
- Fastighetsägare är positiv till anläggande av viltstängsel, anser det bra både för vilt och de som jagar.
- Förslag på etableringsyta.
- Åtkomst till förrådsbyggnader och förslag till möjliga lösningar.
- Behov av plats för lastbil och släp, traktor och vagn eller en timmerbil utan släp vid grindlösning på anslutande skogsbilsvägar.
- Placering av viltpassager.

Trafikverket tar med sig information, synpunkter och önskemål i fortsatt projektering. Där det är möjligt kommer Trafikverket att justera förslaget.

Ledningar

Underlag om befintliga ledningar har inhämtats och tas med i projekteringen. Ledningar ligger som rättighet idag i vägslänt och nytt ledningsavtal kan komma behöva upprättas. Trafikverket samråder löpande med ledningsägare för att undvika påverkan på ledningar så lång det är möjligt. Trafikverket kommer ta en extra kontakt med Hökbäck VA för att säkerställa att vi har rätt underlag och kan förebygga eventuella skador.

Viltstängsel och grindar

Viltstängsel anläggs cirka 30 meter in på anslutande vägar utan grind. Det handlar om anslutande vägar med trafik. Vid anslutande vägar som trafikeras av enstaka fordon sätts grind.

Vad det gäller grindar så kommer handlingen att revideras och det kommer kompletteras med några grindar och tas bort på andra ställen. Anpassning kommer också ske efter hur vägen/vägarna brukas, dvs om stängslet behöver dras in för att rymmas med en timmerbil.

Grindarna ska vara olåsta för att säkerställa åtkomst för underhåll och skötsel av viltstängslet. Om någon sätter lås på grind kommer dessa att klippas upp.

Viltpassager

Trafikverket tar med sig informationen om vart vilt passerar vägen och kommer utreda vidare om det kan vara aktuellt med viltpassager i plan.

Skoterpassager

Skoterpassager planeras och utformas som en sluss med kedjor som är cirka 1,5 m hög. Detaljstudier gällande dessa fortsätter och hur det ska lösas.

Markanspråk

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.

Ersättning

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.

Träd

Träd bevaras så lång det är möjligt. Om träd kommer i konflikt så tas de bort. Ersättning utgår till fastighetsägare.

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.

Bullerplank

Trafikverket tar med sig frågan i den fortsatta projekteringen. Men hitintills har vi inte identifierat behov av bullerdämpande åtgärder på grund av stängslingen.

Etableringsytor

Etableringsytor längs sträckan har setts över och presenteras i granskningshandlingen.

Åtkomst till fastighet och byggnader

Trafikverket kommer göra en koll så att alla kommer åt sina befintliga förråd och byggnader utmed sträckan.

Hastighet

Viltstängsel anläggs för att undvika viltolyckor som leder till att människor dör eller skadas allvarligt i trafiken. Även om trafikanter håller gällande hastighet så kan det bli allvarliga konsekvenser vid kollision med vilt. Därav så blir åtgärderna att försöka hålla vilt borta från vägen samt att tydliggöra passager samt varna trafikanter för vilt. Att få trafikanter att hålla gällande hastighet är en utmaning och en åtgärd är att ATK-kameror sätts upp längs sträckan. Om alla trafikanter anpassar hastighet efter rådande omständigheter så kan olyckor minskas.

5 Bilaga - utdrag ur sändlistan.

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

5.1. Under skedet samrådsunderlag:

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
Försvarmakten	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 berörda fastighetsägare fått brev, för fullständig lista se sändlistan som finns diarieförd:

Organisation	
Ohredahke sameby	SGU
Raedtievaerie sameby	SIG
Jijnjevaerie Sameby	Polisen Östersund
Jovnevaerie sameby	ÖSK-Skidklubb
Sametinget	Spikbodarnas IK - Skidor
Länsstyrelsen Jämtland	Nationella viltolycksrådet
Östersunds kommun	
Krokoms kommun	
Region Jämtland Härjedalen (regional utv)	
Skogsstyrelsen Östersund	
Försvarsmakten	
Naturvårdsverket	
Jämtland-Härjedalens cykelförbund	
Svenska jägareförbundet Region Norr	
Svenska jägareförbundet Region Mitt	
Brunflo Skoterklubb	
Östersunds snöskoterklubb	
Jämtlands Unga Sportfiskare	
Östersund cykelklubb	
Östersunds Jaktskytteklubb	
Sveriges åkeriföretag	
Naturskyddsföreningen Jämtland-Härjedalen	
Naturskyddsföreningen Östersund	
IP-only	
Jämtkraft AB	
Skanova	
Teracom Group AB	
Svenska kraftnät	



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se