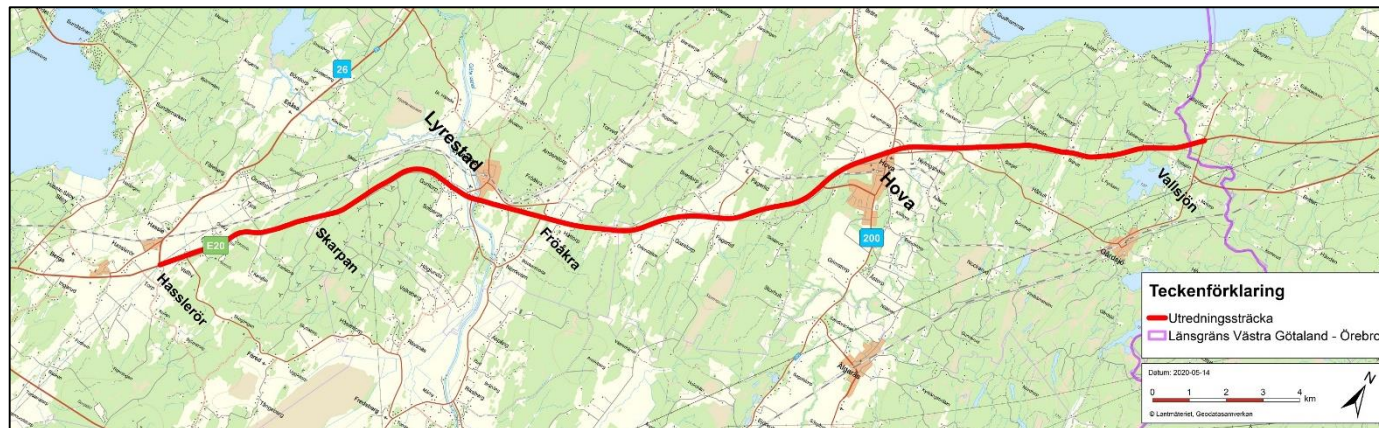


**Tidigt  
Samråd på orten  
5 april 2022**

**E20 Faunapassager  
Hasslerör – Vallsjön,  
Mariestad och Gullspång  
Kommun, Västra Götalands län**

**VÄGPLAN  
Samrådsunderlag**



# TRAFIKVERKET

**Kristina Balot,**  
Projektledare TRV, [kristina.balot@trafikverket.se](mailto:kristina.balot@trafikverket.se), 0706 065068

**Ann-Sofi Dahlbert**  
markförhandlare TRV, [ann-sofi.dalbert@trafikverket.se](mailto:ann-sofi.dalbert@trafikverket.se), 010 123 48 99

**Fredrik Winterås,** Biolog

# SAMRÅD - 5 april 2022

## Faunapassager E20 Hasslerör-Vallsjön

### DAGORDNING

#### 1 Nuläge

Mål för projektet

Aktuell sträcka och motiv till detta

Beslutsrapport Lokaliseringsutredning mars 2021 - inriktning för vägplan

#### 2 Planläggningsprocessen, samråd och tidplan

Samråd

#### 3 Förslag och Miljö

Föreslagna faunaåtgärder,

Färister, viltuthopp, viltstängsel

Faunapassage planskilt, ekodukt

Samlad bedömning

Kostnader

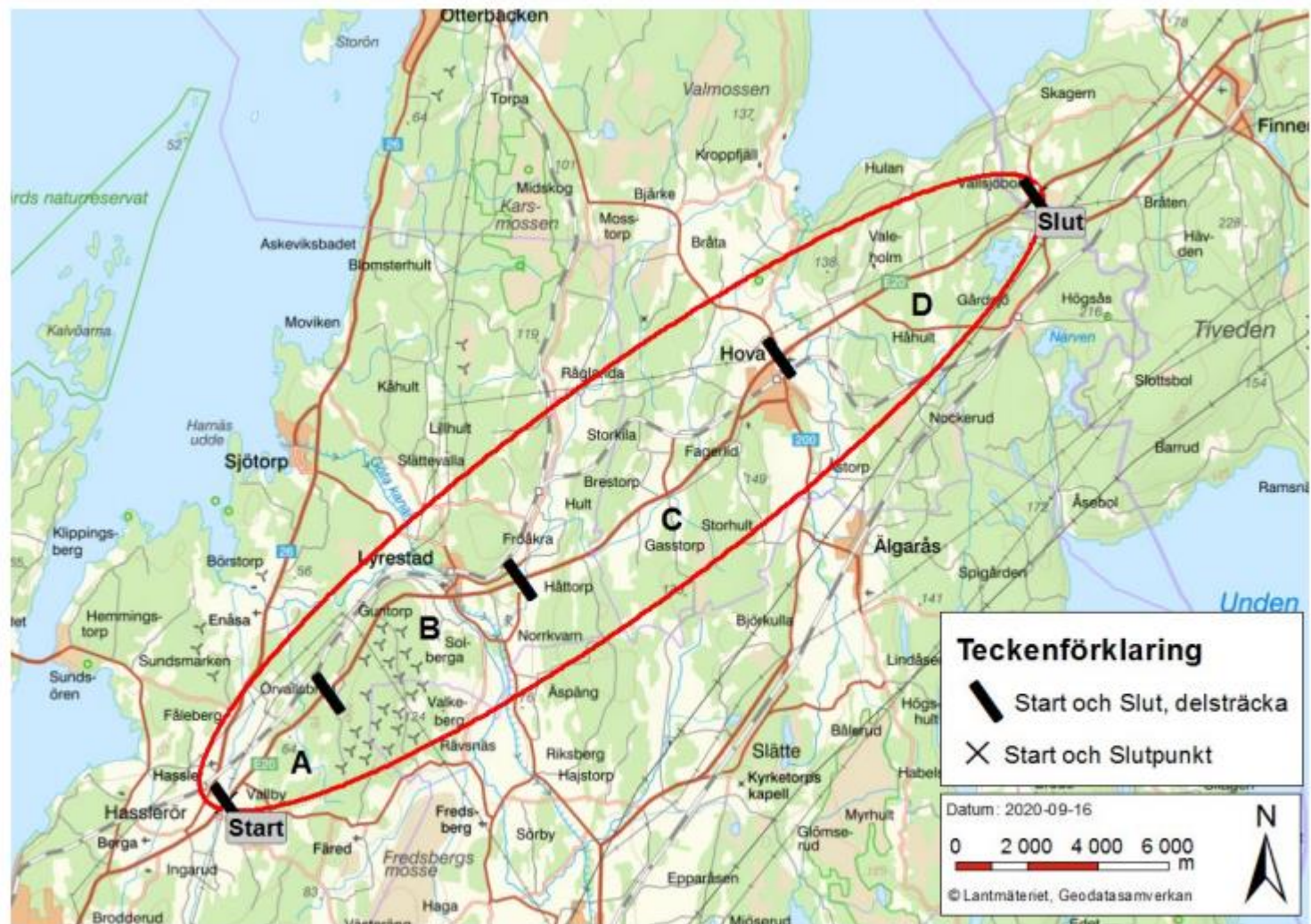
#### 4 Vad händer om jag blir påverkad?

#### 5 Hur lämnar jag synpunkter? Samråd



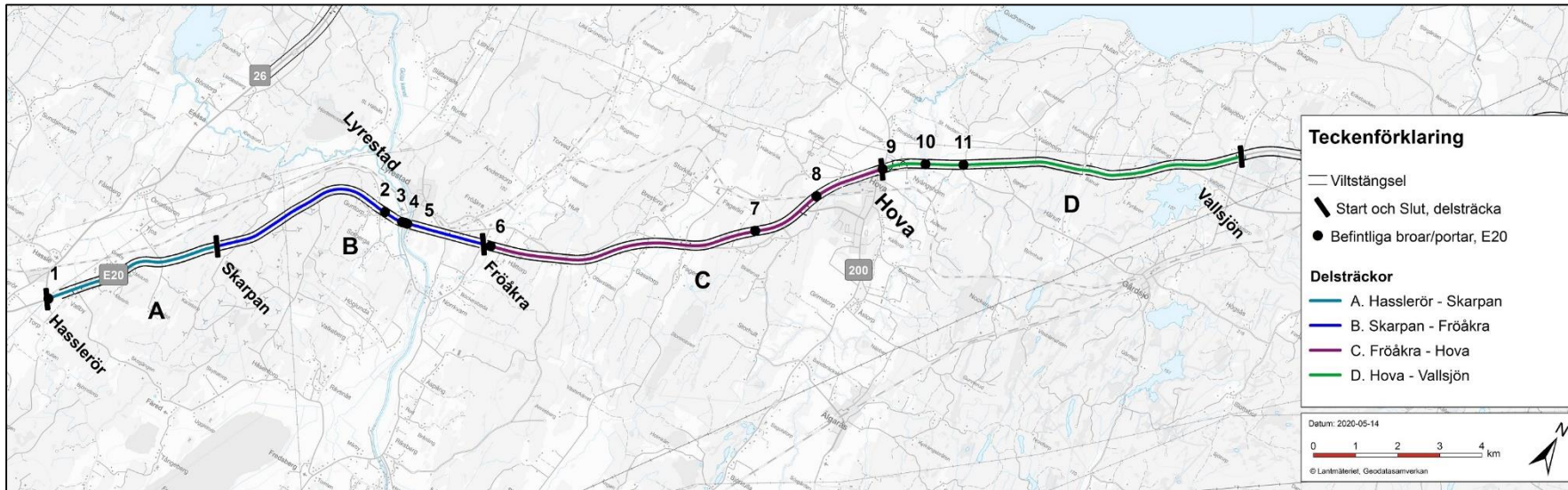


# Utredningssträcka för E20 Faunapassager Hasslerör-Vallsjön



Figur 1. Lokaliseringsstudien utredningsområde mellan Hasslerör och Vallsjön (länsgräns), väg E20. Kartan visar projektets indelning av sträckan i delsträckorna A, B, C och D.

# E20 Hasslerör - Vallsjön Faunapassager, skede Vägplan



- E20 en viktig internationell, nationell och regional väglänk i infrastrukturens system.
- Vägen är mittseparerad (1+1, 1+2 och 2+2) Förutom vid Lyrestad över Göta kanal.
- Trafiken varierar på sträckan mellan 7 000–10 000 fordon ÅDT

# 1 NULÄGE - Vägplan

## MÅL för projektet

Vi planerar att skapa bättre möjligheter för faunan att passera över väg 26 mellan Oskarström och länsgränsen. Idag orsakar trafiken och viltstängslet en barriäreffekt, och vi vill minska den genom effektivare viltstängsling, viltuthopp, färister och nya faunapassager i plan. Det förväntas även minska viltolyckorna på sikt. Åtgärderna kommer att öka den ekologiska mångfalden.

Lokaliseringsutredningen blev klar i slutet av mars 2021. **Beslutshandling för Lokaliseringsutredningen, PM skisshandling** som visar inriktningen för nästa skede, vägplan finns på hemsidan under dokument:[Dokument för E20, Hasslerör–Vallsjön, faunapassager - Trafikverket](#)

## **Beslutshandling för Lokaliseringsutredning, PM skisshandling finns på hemsidan**

[Dokument för E20, Hasslerör–Vallsjön, faunapassager - Trafikverket](#)

Handlingen innehåller följande:

### **1. Beslut för Trafikverkets ställningstagande med bilagor**

- PM inkomna yttranden på Lokaliseringsutredningen, PM skisshandling samt översiktskarta
- Länsstyrelsens yttrande

### **2. Lokaliseringsutredningens Förslagshandling för Väg 26 Faunapassager Halmstad-länsgränsen**

### **3. Samrådsredogörelse**

Efter remiss av Lokaliseringsutredning, PM skisshandling och inkomna yttranden har en Beslutshandling tagits fram som visar inriktningen på fortsatta studier för kommande skede vägplan.

Inkomna yttranden på remissen av utredningen och svar på dessa finns i PM inkomna yttranden.

Vilka samråd som hållits samt svar på synpunkter under samrådet redovisas under Samrådsredogörelse.



## Lokaliseringsstudien, PM skisshandling KLAR

### Introduktion

- Bakgrund och förutsättningar

### Förslag (enligt fyrstegsprincipen).

- Åtgärder på befintligt vägnät, stängselkorrigeringar, uthopp osv
- Åtgärder, ny faunabro

### Sammanfattning och bedömning

- Effekter och konsekvenser av åtgärder.
- Samlad bedömning.
- Fortsatt inriktning

### Handlingar:

- Lokaliseringsrapport med bilagor
- Samrådsredogörelse
- Miljöuppföljningsprogram
- NVI 2020

## Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING .....	5
1 BAKGRUND, MÅL OCH SYFTE .....	6
2 FÖRUTSÄTTNINGAR .....	15
3 FÖRESLAGNA FAUNAÅTGÄRDER – BEFINTLIGT VÄGNÄT .....	24
4. FÖRESLAGNA ALTERNATIV – NY PLANSKILD FAUNAPASSAGE .....	30
5. KONSEKVENSER – FAUNAÅTGÄRDER PÅ BEFINTLIGT VÄGNÄT.....	38
6. KONSEKVENSER – NYA PLANSKILDA PASSAGER .....	38
7 SAMLAD BEDÖMNING OCH FORTSATT ARBETE .....	40
8 KÄLLOR OCH REFERENSER .....	43



## Möjliga åtgärder

Vi utreder vilka åtgärder som är lämpliga och var de åtgärderna skulle ge bäst resultat. Det kan gälla

- Viltstängsel och grindar
- Färister och viltuthopp, längs anslutande vägar
- Anpassning av broar och portar
- Ekodukt vid Vallsjön, 30 m bred

## Ett steg mot en grönare infrastruktur

Trafikverket har ett ansvar att bidra till Sveriges miljömål. Enligt målet Ett rikt växt- och djurliv ska vi sträva efter att bevara och utveckla den biologiska mångfalden. Infrastrukturen i form av vägar och järnvägar är ofta allvarliga barriärer för djur, såväl för större klövvilt som småvilt. Viltolyckor med klövdjur är dyrt för samhället eftersom det kan leda till både personskador, restidskostnader och sämre biologisk mångfald

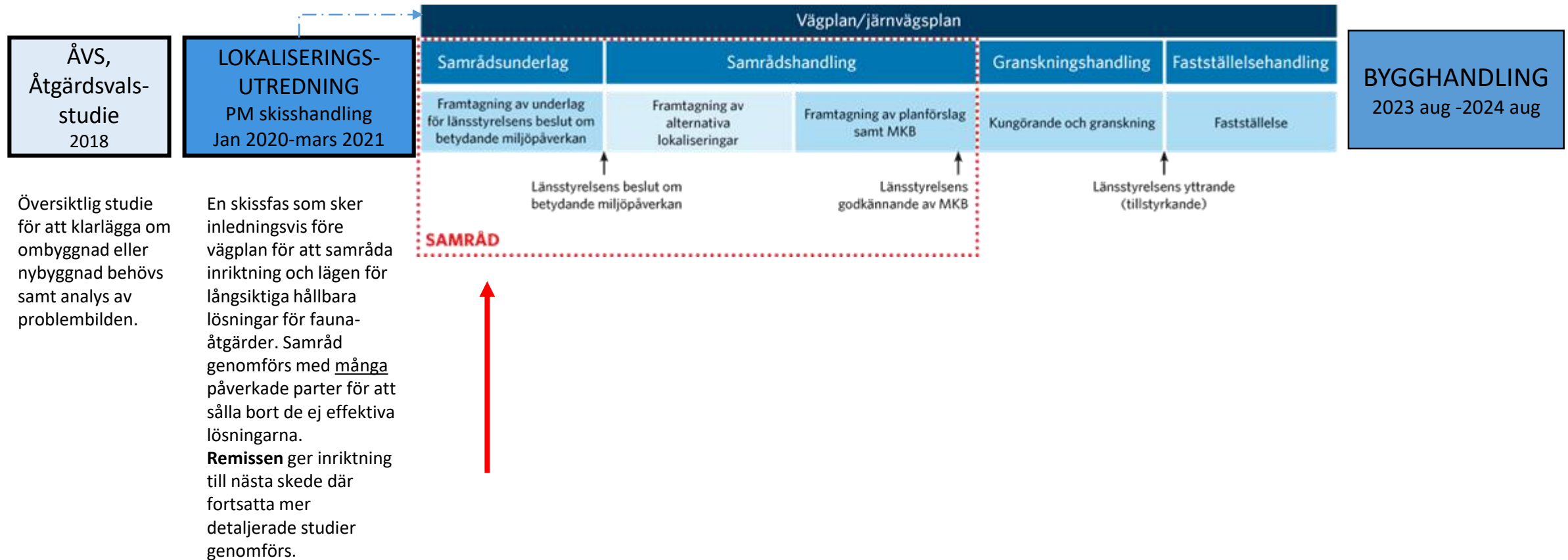


## 2 PLANLÄGGNINGSPROCESSEN

ÅVS

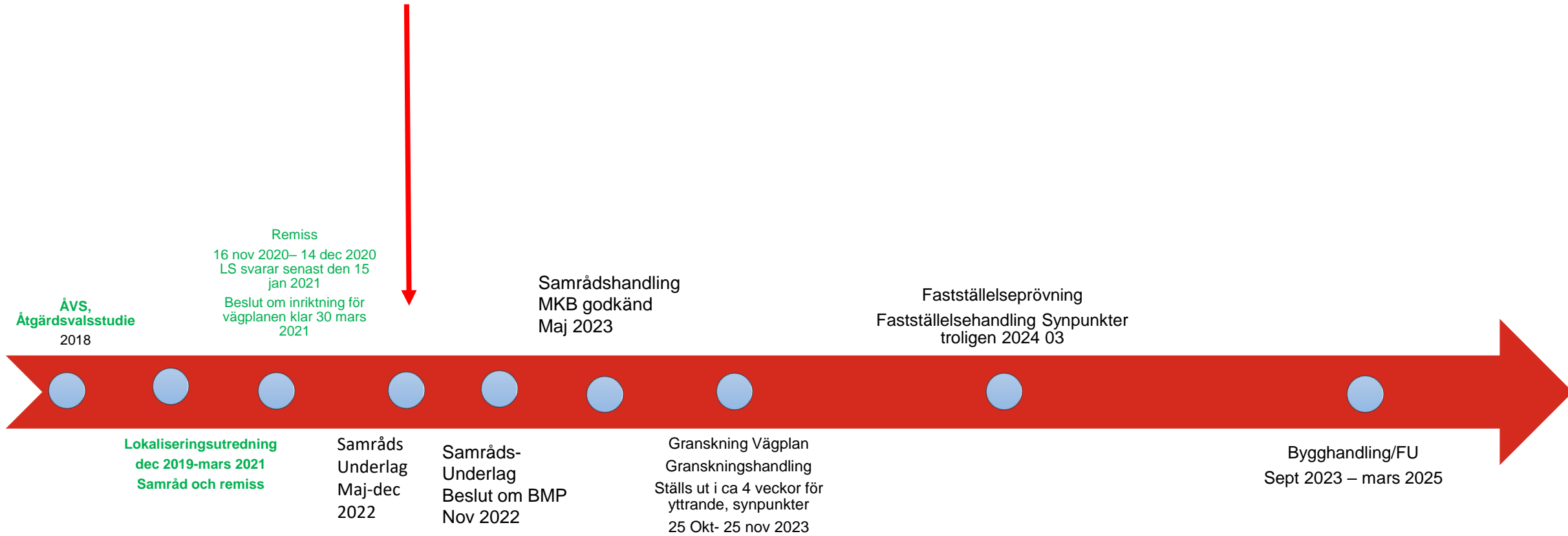
PLANLÄGGNINGSPROCESSEN

PROJEKTERING



# TIDPLAN

## Preliminär för vägplan



VÄGPLAN

### 3 Förslag på faunaåtgärder, ny planskildhet samt Miljö

- Nuvarande situation
- Läget efter föreslagna åtgärder
- Trimningsåtgärder av viltstängsel, färister och viltuthopp
- Åtgärder vid befintliga broar/portar
- Ny planskildhet/faunabro
- Sammanfattning av åtgärdsförslag



Exempel på Ekodukt från väg E6 Sandsjöbacka, Kungsbacka

**Färister** används i stängselöppningar för att förhindra att djur tar sig in på vägområdet. Här är en färister över privat väg kombinerad med grind.

Färisten kan bestå av ett gällersystem som framför allt klövdjur undviker att gå över.

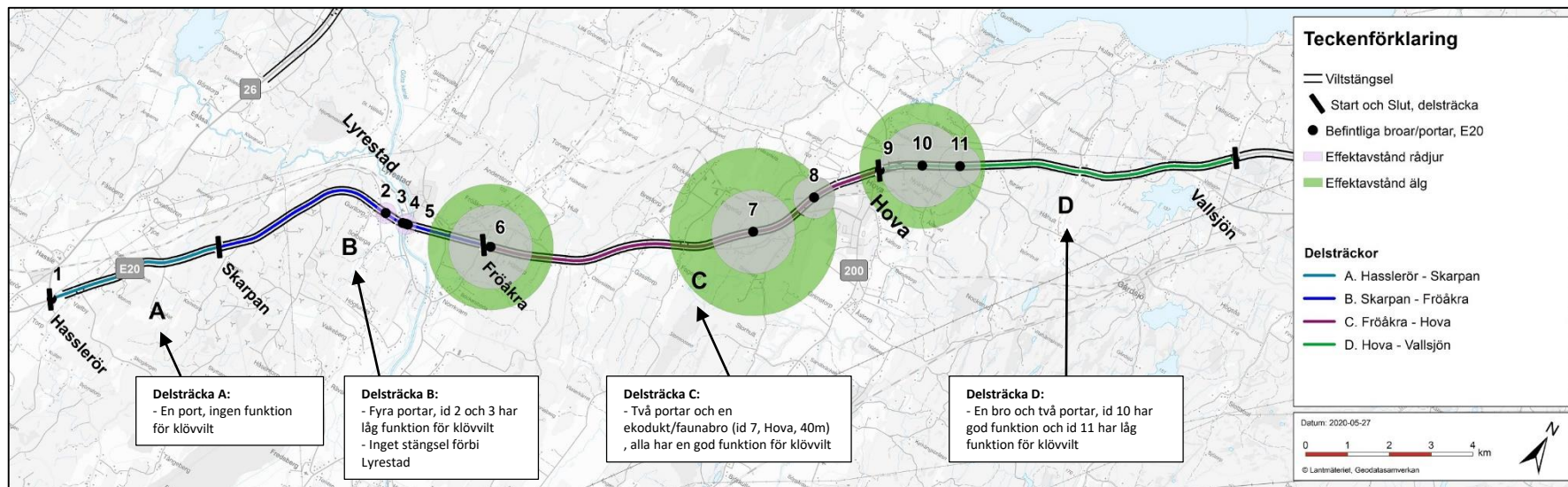


**Viltuthopp** är en konstruktion vars funktion ger möjlighet för djur att ta sig ut i naturen igen efter att de har kommit in på fel sida viltstängslet. Uthoppets höjd föreslås vara ca 1,65–1,75 m för att djur inte skall ta sig in på vägområdet via uthoppet. Utformningen och stängselsättningen ska även förhindra att djur tar sig in i vägområdet via uthoppet. Bild från viltuthopp vid E6 Sandsjöbacka som är ca 1,8 m högt.





## E20 – Nuvarande situation



Vid en analys av effektavstånd på befintliga passager syns tydligt att det finns en barriäreffekt från vägen som inte uppfyller riktlinjerna på 4-6 km.

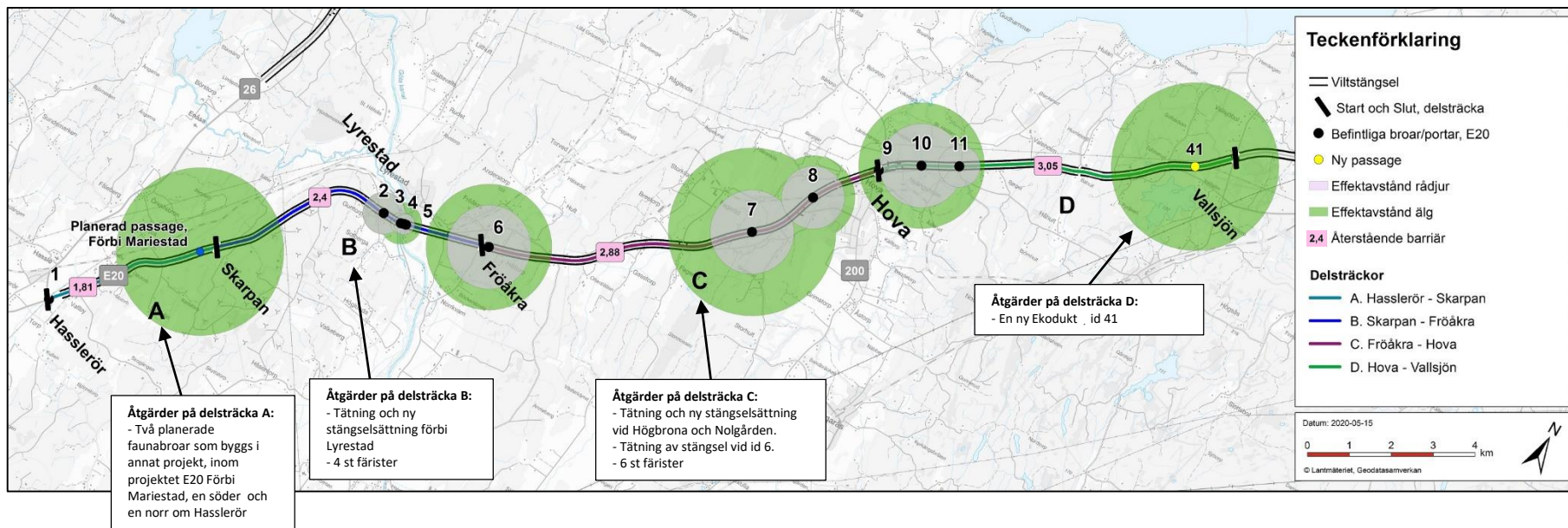
Det finns planskildheter men de ligger koncentrerat i de centrala delarna av sträckan.

Fokusart vid analyserna är älg, men även rådjur har tagits med. Älg är den art som har högst krav av alla större klövvilt. Rådjur och vildsvin har liknande krav.

	A. Hasslerör - Skarpan	B. Skarpan - Fröåkra	C. Fröåkra - Hova	D. Hova - Vallsjön
Viltolyckor		Djur läcker in i korsningspunkter.	Djur läcker in i korsningspunkter.	
Barriär innan åtgärd	4,3 km	5,6 km	2,88 km	6,08 km
Funktion för faunan	Ingen fungerande passagemöjlighet	Ganska dåligt fungerande passagemöjligheter och endast i norra delen.	Bra fungerande passagemöjligheter.	Endast fungerande passagemöjlighet i södra delen.
Förutsättningar vägstandard	Vägstandarden hindrar inte en anläggning av en faunabro.	Vägstandarden hindrar inte en anläggning av en faunabro.	Vägstandarden hindrar inte en anläggning av en faunabro.	Vägstandarden hindrar inte en anläggning av en faunabro.

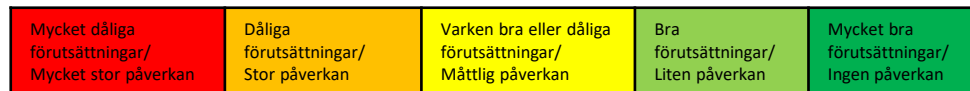
Mycket dåliga förutsättningar/ Mycket stor påverkan	Dåliga förutsättningar/ Stor påverkan	Varken bra eller dåliga förutsättningar/ Måttlig påverkan	Bra förutsättningar/ Liten påverkan	Mycket bra förutsättningar/ Ingen påverkan
--	--	--	--	---

# E20 - Läget efter föreslagna faunaåtgärder



	A. Hasslerör - Skarpan	B. Skarpan - Fröåkra	C. Fröåkra - Hova	D. Hova - Vallsjön
Viltolyckor	Åtgärder vidtas i projekt E20 Förbi Mariestad	Tätning av viltstängsel förbi Lyrestad.	Tätning av viltstängsel vid två platser.	Ny faunabro bidrar till att minska att djur tar sig in i vägområdet.
Barriär efter åtgärd	1,81 km	2,4 km	2,88 km	3,05 km
Framtida funktion för faunan	Åtgärder vidtas i projekt E20 Förbi Mariestad (Ny faunabro, ca 30 m bred)	Tätning av viltstängsel leder djuren till befintliga passager.	Tätning av viltstängsel leder djuren till befintliga passager.	Ny faunabro (15-20 m bred)
Framtida funktion för trafikanten	Minskning av viltolyckor	Minskning av viltolyckor	Minskning av viltolyckor	Minskning av viltolyckor

OBS: Faunabroar vid Skarpan och söder om Hasslerör Berga byggs inom andra angränsande projekt och ingår inte i detta projektet. Men nyttan kommer projektet tillgodo.



Förslaget bygger på en faunabro/ekodukt

Projekt E20 förbi Mariestad – Separat projekt, planerad faunabro vid Skarpan (ca 30 m) på delsträcka A. Ytterligare en faunabro söder om Hasslerör vid Berga.

Projekt Hova, färdigt, åtgärder därifrån inkluderas i analysen.

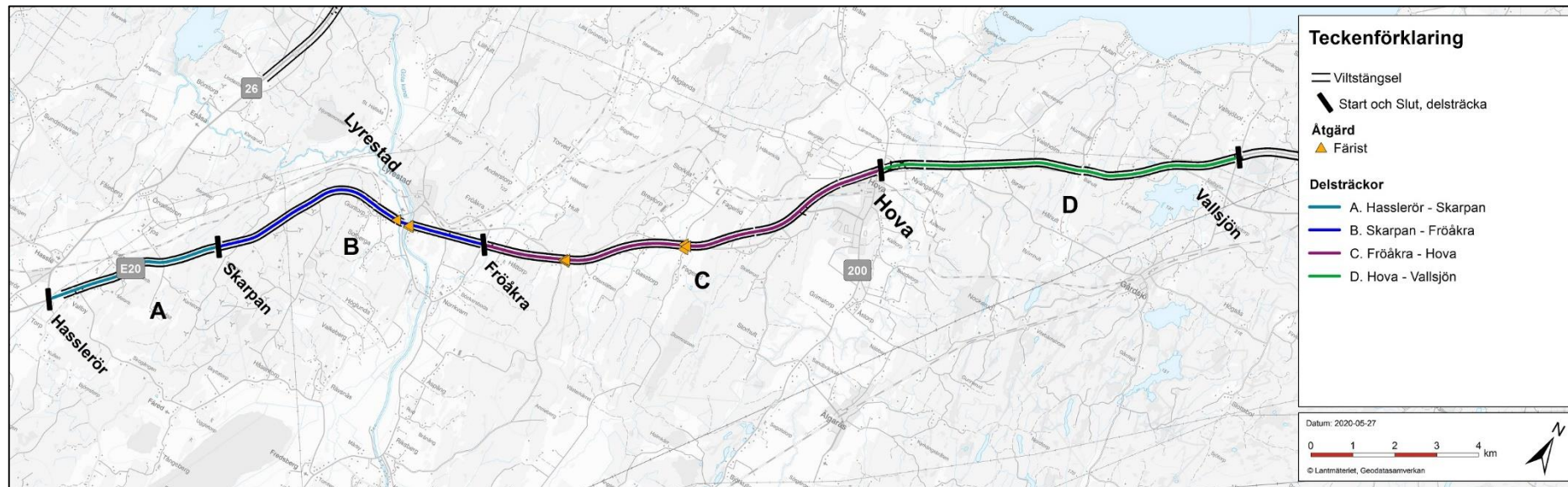
**Åtgärder i övriga projekt inkluderas i analysen för att få en helhetsbild**

Med dessa åtgärder minskar barriäreffekten och antalet viltolyckor.

Riktlinje Landskap 3.0 uppnås på hela sträckan.



# Förslag - Trimningsåtgärder – Färister, viltuthopp, grindar

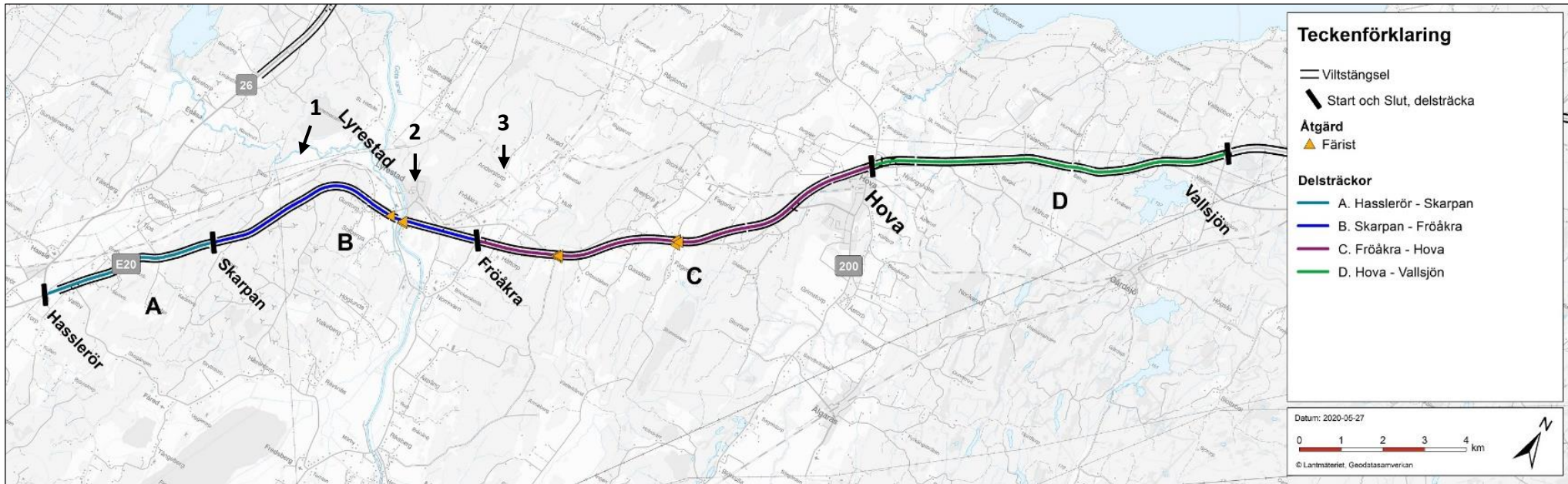


Siktskydd på befintliga broräcken	2
Faunastängsel vid den nya faunabron	1200
Viltstängsel	1200
Väggrind	2
Uthopp	4
Färäst vid enskild väg	Ca 5 st
Belysningsstolpar i lämpliga korsningar	





# Trimningsåtgärder – Nya stängselsättningar i komplicerade punkter



## 1. Omstängsling – Lyrestad

Alternativt: Stark belysning på platsen

## 2. Omstängsling - Högbrona

Alternativt: Stark belysning på platsen

## 3. Omstängsling – Nolgården

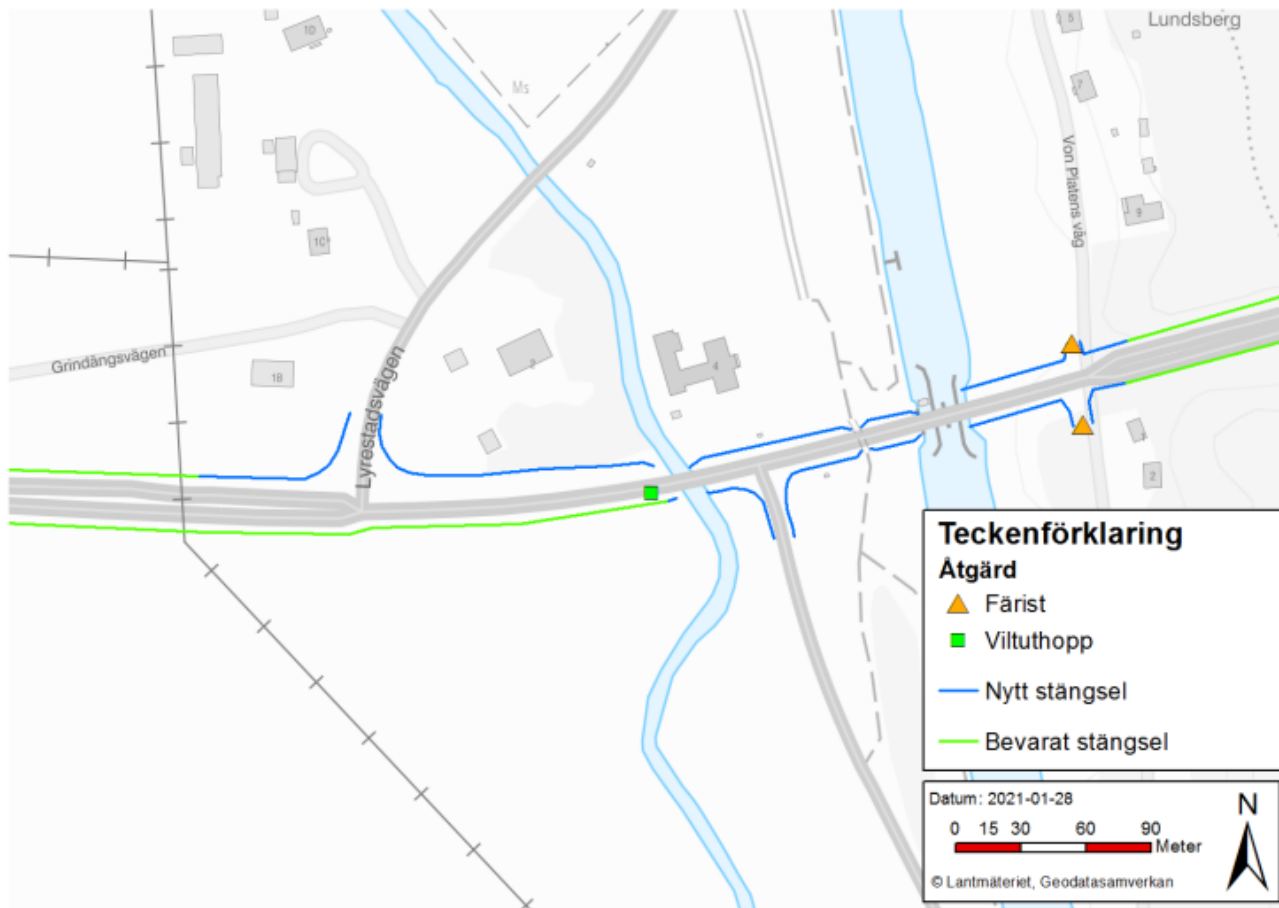
Alternativt: Stark belysning på platsen

Tre platser är identifierade med svårlösta problempunkter när det gäller utformningen av viltstängslet.

Dessa ses över mht till färister, viltuhopp, justering viltstängsel samt ev belysningsstolpar istället.

## Lyrestad

Vid Lyrestad, där E20 korsar Göta kanal saknas det idag dubbelsidigt viltstängsel på sträckan söder om Lyrestad. Här behövs ca 650 m nytt viltstängsel för att minska risken att djur vandrar över E20, se figur 15. Porten för GC-väg direkt väster om Göta kanal kan användas av medelstora däggdjur samt rådjur. I området kring Lyrestad föreslås också två färister på mindre infartsvägar samt ett uthopp för att kunna evakueras de djur som av misstag kommer in på vägområdet.



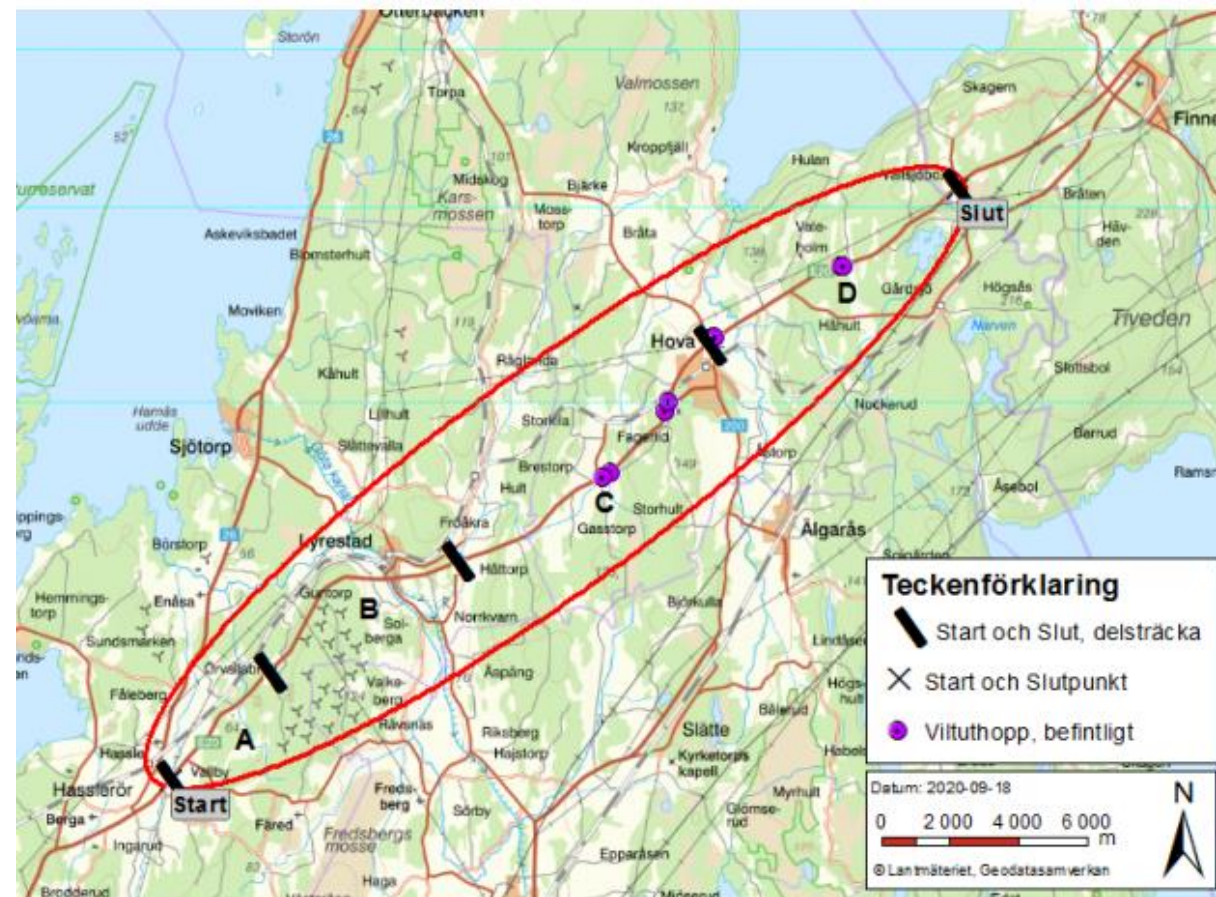


# Viltuthopp

## Viltuthopp

I projektet föreslås även ca 8 viltuthopp vid strategiska platser där det finns risk att djur kommer innanför viltstängslet. Ett av dessa viltuthopp (figur 15) är platsspecifikt planerat i lokaliseringsutredningen men resterande viltuthopp behöver planeras i kommande skeden. Viltuthoppen anläggs med fördel i vägbank med L-stöd, cirka 160-170 cm höga, men de kan även byggas upp på plan mark. De anläggs på de sträckor där det finns en risk att djuren kommer innanför viltstängslet, alltså där det förekommer stängselöppningar vid anslutande vägar som inte kan tätas med färister.

Det finns ett flertal befintliga viltuthopp på E20 i delsträcka C och D i utredningsområdet (se figur 16). De nya viltuthoppen behöver därför framför allt anläggas i de södra delarna av området, på delsträcka A-C. Många av de befintliga uthoppen har en uthoppshöjd på omkring 200 cm, vilket innebär att de troligen är för höga för att djuren skall våga hoppa ut. Förslagsvis justeras dessa uthopp i enlighet med nya VGU ([www.trafikverket.se/vgu](http://www.trafikverket.se/vgu)) genom att fylla på material i landningsplatsen så att den effektiva uthoppshöjden minskar från ca 200 cm till ca 165-175 cm.



Figur 16. Befintliga uthopp utmed utredningsområdet.







## Föreslagna åtgärder på befintliga broar/portar

### Förslag åtgärder - Befintliga passager

- Siktskärm på befintligt broräcke (ID 2, 8)
- Bättre stängselsättning (ID 3, 6)
- Möjligt samarbete med forskningsprojekt på järnväg. (ID 8)

### Bortvalda åtgärder

- Strandpassage (ID 3)
- Förbättring av underlag och lutning under passage (ID 6)

Namn, Id, Knr	Bild	Funktion utan åtgärd	Föreslagen inriktning i lokaliseringsstudien	Funktion efter åtgärd
Bro över enskild väg vid Guntorp Id 2 Knr. 16-571-1		Rådjur - Låg Älg - Ingen	Komplettera passagen med siktskärm för att minska trafikens påverkan.	Rådjur - Medel Älg - Låg
Namn Id 3 Knr. 16-27-1		Rådjur - Ingen Älg - Ingen	Anslut viltstängsel ända fram till bron. För att undvika djur som fastnar på insidan av viltstängsel och därmed blir en viltolycksrisk.	Rådjur - Låg Älg - Låg Möjlighet att gå i vattnet.
Bro över bäck vid Håttorp Id 6 Knr. 16-523-1		Rådjur - Hög Älg - Medel	Anslut viltstängsel bättre till passagen. För att undvika djur som fastnar på insidan av viltstängsel och därmed blir en viltolycksrisk.	Rådjur - Hög Älg - Medel
Bro över järnväg vid Hessleberg Id 8 Knr. 16-31-1		Rådjur - Medel Älg - Låg	Komplettera passagen med siktskärm för att minska trafikens påverkan.	Rådjur - Hög Älg - Medel

## Siktskärm på befintlig bro

Anläggningen av siktskärm behöver utgå från brons befintliga förutsättningar av kantbalk och broräcke. Siktskärmens dimensioneras efter de tekniska möjligheter som finns på respektive bro, och utreds vidare i vägplaneskedet. Skärmen behöver vara ogenomskinlig för att skapa ett visuellt skydd för djuren som skall vandra fram mot porten. Målet är att djuren skall få en bättre närmiljö när de skall använda porten, och minskad störning från trafiken på E20.



Figur 17. Illustration av tänkbar lösning med siktskärm på befintlig port. Siktskärmen skall dock inte vara transparent som i denna illustration. Illustration: EnviroPlanning.



## Motiv för val av läge för planskild passage, Vallsjön

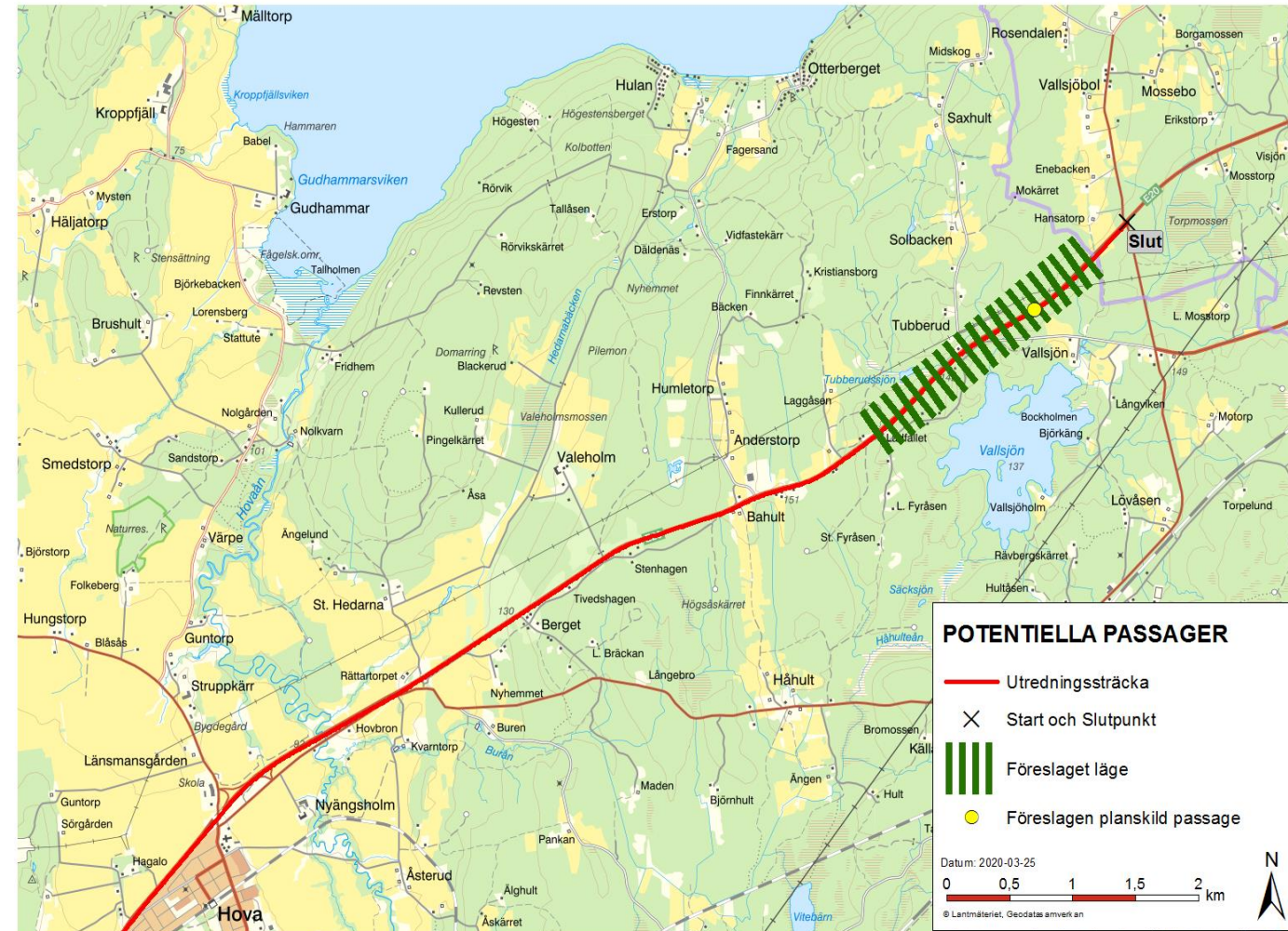
- Ska på bästa möjliga vis bryta barriären från väg
- Plats med viltrörelser, stråk i landskapet ex skog, vattendrag osv.
- Eftersträvas lite mänsklig aktivitet och bebyggelse.
- Byggtekniskt genomförbart och kostnadseffektivt
- Ingen/liten påverkan på skyddade områden (natur, kultur, fornlämning).





## Motiv för val av läge för planskild passage

- En analys om viltets rörelser och nuvarande barriär utförd.
- Samordning med övriga projekt. Var kvarstår en barriär inom vår utredningssträcka?
- Fältbesök - lämplig position med byggtekniskt stöd och omkringliggande miljö.
- NaturVärdesinventering, NVI, utförd i området. Skrivbordsstudie inkluderar kultur & fornlämningar, geologi, ledningar.
- Samråd med markägare.



## Byggteknisk information

- Broprojektör har tagit fram förslag på brotyp, skisser och bygglösningar. Studeras närmare i vägplan och samråds.
- Skisser och bedömning byggskede
- En betongbro med en bredd på ca 30 m föreslås, ekodukt.



Figur 29. Tidig planskiss av faunabron i föreslaget läge. Föreslagen förbifart leder trafiken söder om arbetsområdet. Möjlig transportväg eller driftväg finns norr om faunabroläget.



## Exempel på bro: Betongram i ett spann och med brostöd

- Bredd på faunapassage: ca 30 m
- Fri öppning runt underliggande väg: ca 20-26 m
- Betongbro
- 50 cm fyllning ovan konstruktionen
- Terräng ovan bron med buskar, faunadepåer etc.
- Inget mittstöd ska anordnas då detta innebär stora kostnader i breddning av befintlig väg.
- Maximal släntlutning upp mot passagen 1:6.
- Livslängd bro: 120 år

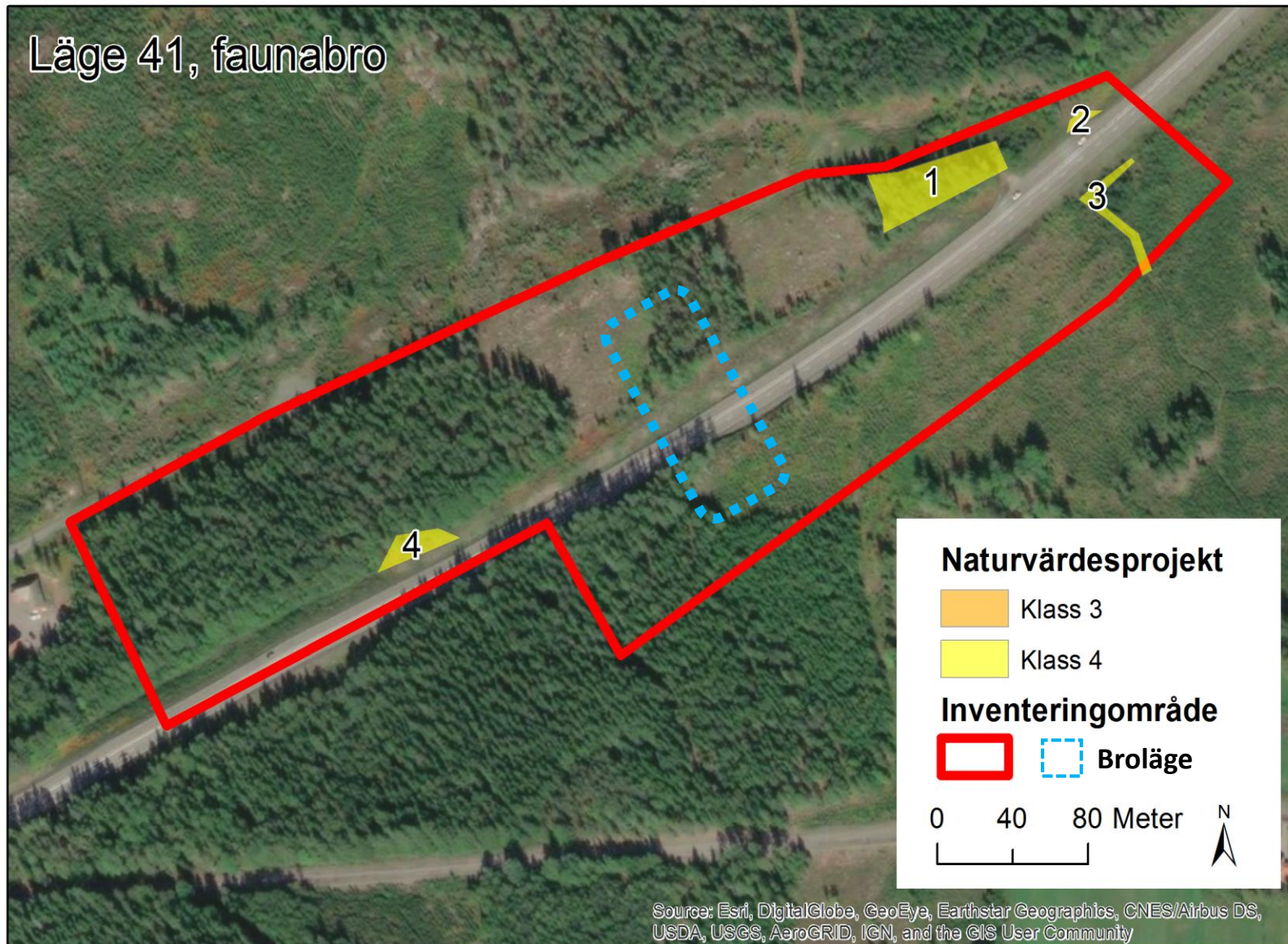


Figur 28. Faunabron vid Hova (knr: 100-296-1). Brons spännvidd över E20 är 26 m. Foto från BaTMan.



Figur 26. Ur gestaltningssynpunkt är det viktigt att faunaskärmen ansluter väl till landskapet och att den inte upplevs för hög ur trafikantsynpunkt. Foto från Ekodukt Sandsjöbacka, Mats Lindqvist





## Läge 41, ekoduktläge

Inga generella  
biotopskydd,  
värdeelement eller  
skyddsvärda arter  
observerades

# MILJÖ

Projektet som helhet kommer ha en positiv naturmiljöpåverkan, men finns risk för negativ miljöpåverkan under byggnadstiden. Miljöpåverkan i byggfasen innefattar påverkan på närboende (buller, störningar från arbetsfordon m.m.), Störningarna kan lindras med en god planering och dialog om det praktiska genomförandet av bygget. Anläggandet av faunabron innebär en miljöpåverkan i form av ökade transporter av tunga fordon till arbetsplatsen, samt användning av betong, armering m.m.

Det finns idag inga uppgifter om förorenade massor vid arbetsområdet, men denna fråga behöver hanteras vidare i vägplaneskedet i dialog med Länsstyrelse och kommun. Biogeokemiska kartor har granskats där uran och arsenik finns i området (se figur 22 och 23).

Det kommer behövas massor för att motfylla bron och terränganpassa sidoområdena så att dessa ansluts till omgivande landskap. Massorna behöver vara kontrollerade och inte innebära tillförsel av oönskad vegetation eller invasiva arter till området. De jordlager, sand m.m. som behöver tillföras till faunabrons övre lager behöver planeras i detalj för att skapa goda förutsättningarna för tänkt vegetation och framtida skötsel.

**Tabell 8. Information som framkommit i utredningsarbetet av olika miljöaspekter vid lokalisering av faunabro/ekodukt vid Vallsjön. Dessa aspekter är viktiga att beakta i kommande skede, men ytterligare miljöaspekter kan behöva hanteras.**

Miljöaspekt	Kan påverkan uppstå?	Motiv till avgränsning
<b>Upplevelse av landskapet</b>	Liten påverkan	Val av brotyp kan påverka landskapsbilden men platsen som föreslagits har för trafikanter inga utblickar i landskapet.
<b>Kulturmiljö</b>	Troligen inte	Mycket liten risk för intrång i fornlämningar eller annan påverkan på kulturmiljö.
<b>Naturmiljö</b>	Liten påverkan	Inga tecken på förhöjda naturvärden i den NVI som genomförts. Faunbron kan innebära ett positivt tillskott av värdefulla naturmiljöer.
<b>Vattenfrågor</b>	Ja	I norra delarna av förbifarten som behövs under byggtid finns en mindre bäck som behöver uppmärksammas i vidare planering.
<b>Friluftsliv</b>	Positiv effekt av faunabro, minskad barriäreffekt	Friluftslivet är riksintresse. Det rörliga friluftslivet påverkas positivt i och med en ökad tillgänglighet av landskapet när faunabron finns på plats.
<b>Buller</b>	Ja	Liten påverkan av projektet, möjligen buller under byggtid, men det är relativt långt från närboende.
<b>Luftföroreningar</b>	Viss påverkan i byggskedet	Påverkas i byggskedet, av inbromsning och acceleration vid förbifarten. Transporter till arbetsplatsen. Utsläpp till luft ger övergripande effekter, t ex klimatpåverkan, försurning, övergödning mm.
<b>Förorenad mark</b>	Ja	Finns troligen ej, men kan inte uteslutas inom arbetsområde och bankslänter etc. Arsenik och Uran hanteras i närliggande projekt för E20 och kan behöva hanteras även i detta projekt.
<b>Markanvändning och naturresurser</b>	Troligen inte, mycket begränsat	Mycket små intrång i skogsmark med kantzoner till produktionsskog. Närhet till kraftledningsgata. Inget intrång i jordbruksmark.
<b>Miljöfrågor under byggtiden</b>	Ja	Påverkan på värdefull natur skall minimeras.



## FÖRESLAGNA ÅTGÄRDER

**Beslutshandlingens rapport** har studerat faunaåtgärder inom befintligt vägsystem som bedöms ha funktion för faunan samt var en ny större faunabro/ekodukt kan anläggas över väg E20.

### *Faunaåtgärder längs väg samt vid anslutande vägar*

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder ska genomföras vid ett antal korsningar utmed E20, i form av vänster-svängsfält, mittrefug för gående samt breddning av E20. Detta innebär att anläggande av nya färister inte går att genomföra vid dessa platser. Dock föreslås istället belysning vid stängselöppningar. Belysningen gör att djuren lättare upptäcks av trafikanterna, samt att djuren troligen undviker passage genom stängselöppningarna om området är upplyst. I kommande skede utreds dessutom stängslens placering vid anslutande vägar utmed hela utredningssträckan med målet att försöka minska risken att djur använder dessa oskyddade platser för att röra sig till var sida om E20.

Plats för 2 st färister föreslås vid Lyrestad, öster om Göta kanal. Minst 8 st viltuthopp planeras vid platser där det finns risk att djur hamnar innanför viltstängsel. Viltuthoppen planeras huvudsakligen på södra delen av utredningsområdet, som motsvaras av delen Hasslerör - Gasstorp. Därtill justeras de befintliga viltuthoppens höjd för att öka djurens möjlighet att använda dem.

### *Åtgärder på befintliga vägportar och broar*

I projektet föreslås siktskärm för att minska påverkan från trafiken på två befintliga portar.

- Porten vid Guntorp väst om Lyrestad med knr: 16-571-1
- Järnvägsporten vid Hessleberg med knr: 16-21-1

Båda bedöms ha en viss befintlig funktion för djuren och förutsättningar för att få en förbättrad



### *Ny faunabro/ekodukt*

Ny större faunabro/ekodukt med en bredd förslagsvis om cirka 28-30 m anläggs vid Vallsjön. I denna utredningen föreslås betongrambro med faunaskärm i trä som går ut i terrängen samt ett faunastängsel som anläggs på befintligt viltstängsel ca 300 m ut från bron respektive mynning. Faunastängslet leder även mindre arter till faunabronbron. På bron föreslås biotopsytor skapas för kräddjur och insekter. Fortsatta studier i nästa skede sker av faunapassagens exakta läge, utformning och slutlig bredd. Hänsyn tas till miljö- och byggnadstekniska förutsättningar och utgör underlag till beslut om bron ska utformas som en faunabro eller en ekodukt. Ett gestaltungsprogram tas fram i vägplaneskedet samt vilken brotyp som slutligen föreslås vid byggnation.

### *Faunauppföljning och ekologiska studier av passagernas effekt*

Ett uppföljningsprogram har tagits fram som får fördjupas i nästa skede. Detta redovisas i separat underlagsrapport.

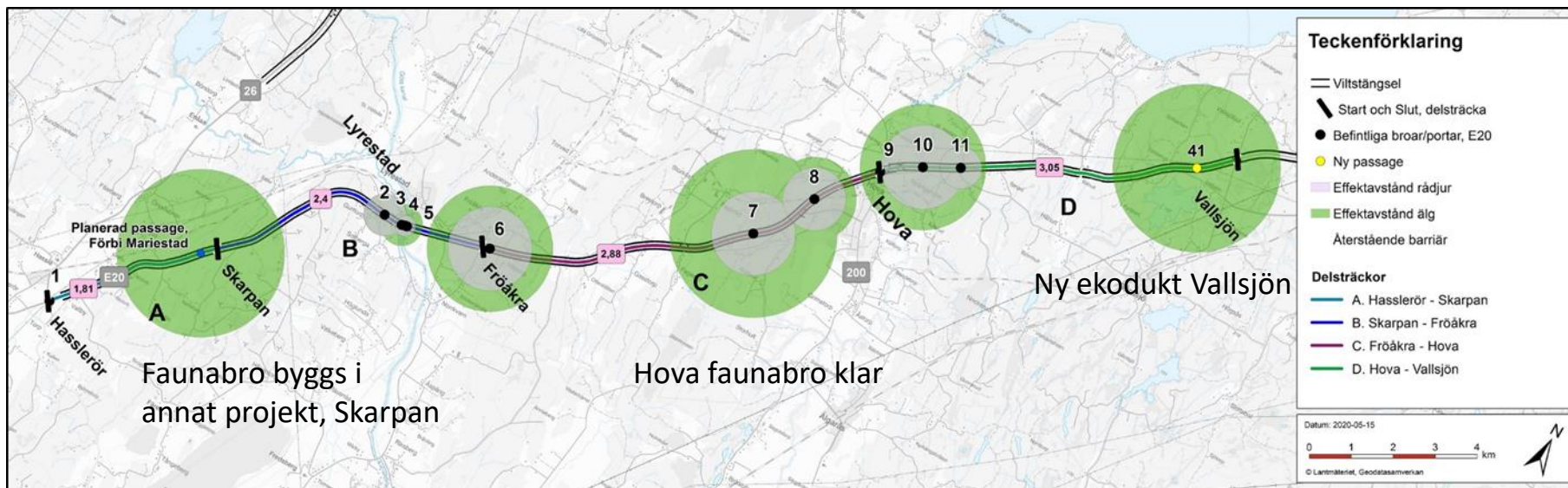
Detta är inriktningen för vägplan men inriktningen kan komma att justeras med antal åtgärder mht ny information samt samråd under vägplaneskedet.

# Åtgärdsförslaget - sammanfattning

- En planskild passage i läge 41 på delsträcka D. Ekodukt ca 30 m bred utan fordonstrafik. Faunastängsel
- Trimmingsåtgärder som färister, viltuthopp och grindar på sträcka B och C, effektivare viltstängsling.
- Befintlig portar/broar, vid ID 2 och 8 föreslås en komplettering med siktskärmar. Vid ID 3 och 6 förbättras viltstängsel och anslutning till konstruktionen.
- Korsningar ses över där trafiksäkerhetshöjande åtgärder görs och ev belysningsstolpar kan bli alternativ lösning för att se djuren.

Övriga projekt, åtgärder inkluderas i vår analys.

- En ca 28 m bred faunabro på delsträcka A, inom projektet E20 Förbi Mariestad – byggs vid Skarpan. Ytterligare en passage söder om utredningssträckan – Berga (Dessa ingår i annan egen vägplan). Projektet får nytta av dessa passager.
- Projekt Hova – Stor faunabro, faunapassage under E20. Klar, redan byggd.
- **Åtgärderna bidrar till att minska viltolyckorna och barriäreffekten. Projektmål är att minska olyckorna till 50-60% och att uppnå Riktlinje landskap.**



# Grov kostnadsbedömning

Byggherrekostnader och Marklösen	30 mkr
Miljöåtgärder	10 mkr
Ekodukt, vegetation mm	33 mkr
Projektunika åtgärder/arkeologi mm	4 mkr
Diverse oförutsett	<u>8 mkr</u>
	ca <b>85 mkr</b>

I Trafikverkets nationella plan för "Åtgärdsområde: Miljöinvesteringar för att begränsa transport-systemets miljöpåverkan" finns medel för miljörelaterade projekt för hela landet. Finansieringen för de föreslagna åtgärderna samt för faunabron/ekodukten bedöms kunna hämtas från denna pott (Finans SINVM dvs Smärre Investeringar Miljö). Under förutsättning att projektet är fastställt och finansieringen är klar bedöms projektet kunna påbörjas för byggnation tidigast hösten 2025.



## 4 Om jag blir påverkad av projektet?

Markförhandlare,  
mark- och ersättningsfrågor

Kontakta: Ann-Sofi Dalbert

Telefon:

010-123 48 99

E-post:

[ann-sofi.dalbert@trafikverket.se](mailto:ann-sofi.dalbert@trafikverket.se)



# Förberedelser/Projektering

- Trafikverket och dess konsulter har rätt att få tillträde till fastighet för:
  - - Fältarbeten för vägprovtagning, geoteknik, test av förorenad jord
  - - mätning och utstakning
  - - grundundersökningar (t.ex. arkeologi, geoteknik)
  - - förberedande åtgärder
- Vid dessa arbeten ska:
  - - skador om möjligt undvikas
  - - träd i trädgård ej fällas eller skadas utan ägarens medgivande
- Skador skall ersättas
- ([34 § Väglagen](#))



# Vägrätt del 1

- Vägrätt uppkommer när väghållaren tar i anspråk mark för väg, det vill säga när vägens sträckning över fastigheten blivit utmärkt och vägarbetet på-börjats. ([31 § Väglagen](#))
- Vägrätten är en rätt för väghållaren att nyttja den mark som behövs för vägen. Vägrätt medför rätt till grus, berg och andra jordmassor inom vägområdet. ([30§ Väglagen](#))
- Ingen förändring av fastighetsgränser.
- Vägrätten upphör när vägen dras in. ([32 § Väglagen](#))





# Vägrätt del 2

- Vem kan få ersättning?
  - Fastighetsägare
  - Servitutshavare
  - Nyttjanderättshavare, t.ex. jordbruksarrendatorer
  
- Vad ersätts?
  - Markintrånget – Minskning av fastighetens marknadsvärde
  - 25 %-påslag på markintrång
  - Annan skada
  - Uppräkning med index och ränta

([55 §](#) + [55 a §](#) + [55 b §](#) Väglagen)

# Reglering av intrång

- Trafikverket meddelar genom brev vilket datum marken kommer att tas i anspråk för vägutbyggnad.
- Intrånget regleras i allmänhet när vägen är färdigbyggd.
- Ersättningsbeloppet räknas upp med index och ränta från den dag marken togs i anspråk.



# Under byggtiden

- Vanligen förekommande störningar:
  - Transporter och trafikomläggningar
  - Buller
  - Vibrationer
  - Luftföroreningar (damm, avgaser)
  - Tillfällig grundvattenpåverkan
- Avverkning av skog i vissa fall
- Vid skador/störningar, kontakta markförhandlaren!





## 5 När kan jag lämna synpunkter?

Under samrådstiden muntligen och via brev/email, telefon.

Vid samrådsunderlag och granskning av vägplan via yttrande - brev eller email, via hemsidan.

Information om samråd sker via mail, brev eller annonsering eller telefon.

### Samråd

Samråd tidigt på orten

Samrådsunderlag – beslut om BMP, hösten 2022

Sakägaremöte under samrådshandling, våren 2023

Granskning av vägplan, okt-nov 2023.

# Tack för visat intresse!

## KONTAKTPERSONER



# TRAFIKVERKET

Kristina Balot, projektledare, [kristina.balot@trafikverket.se](mailto:kristina.balot@trafikverket.se), 0706 06 50 68

Ann-Sofi Dahlbert, [ann-sofi.dalbert@trafikverket.se](mailto:ann-sofi.dalbert@trafikverket.se), 010 123 48 99

**Konsult** - Fredrik Winterås, viltekolog