

VÄGPLAN, SAMRÅDSHANDLING

Väg 27, viltstängsel, Tranemo och Svenljunga kommun

Tranemo och Svenljunga kommun, Västra Götalands län

Planbeskrivning, 2015-11-13

Projektnummer: 136922



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Väg 27, viltstängsel, Tranemo och Svenljunga kommun

Författare: Atkins Sverige AB

Dokumentdatum: 2015-11-13

Ärendenummer: TRV 2014/54034

Version: 1.0

Kontaktperson: Emelie Josefsson, Trafikverket

Omslagsfoto, Sandra Mols: viltstängsel längs väg 27, vid Limmared

Innehåll

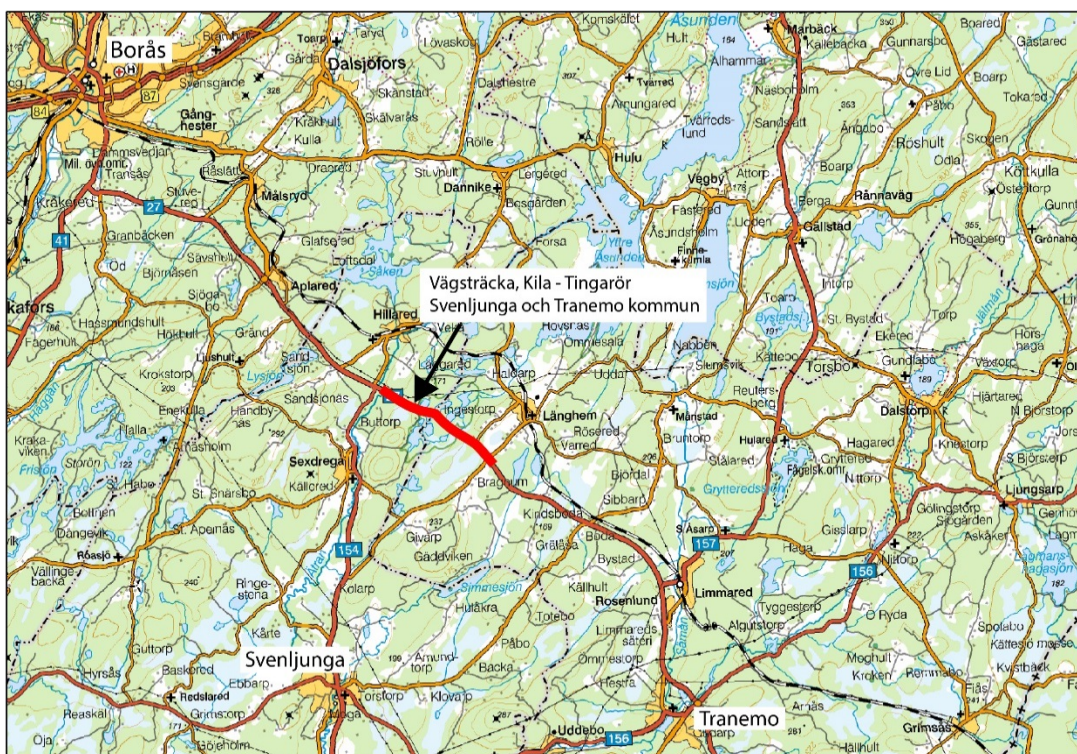
1. SAMMANFATTNING	4
2. BESKRIVNING AV PROJEKTETS BAKGRUND, FÖRUTSÄTTNINGAR, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL	5
2.1. Nuvarande förhållanden	5
2.2. Behov av förändringar	8
2.3. Ändamål och projektmål	8
2.4. Redogörelse av Natura 2000-områden och andra riksintressen	8
2.5. Planens överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler och miljö kvalitetsnormer	9
3. DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV	11
3.1. Åtgärdsvalsstudier (eller motsvarande)	11
3.2. Val av lokalisering	11
3.3. Val av utformning	11
4. KONSEKVENSER AV FÖRSLAGET	13
4.1. Trafiktekniska konsekvenser	13
4.2. Miljökonsekvenser	14
4.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått	16
4.4. Markanspråk och konsekvenser för pågående markanvändning	16
4.5. Påverkan under byggnadstiden	16
5. GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING	18
5.1. Formell hantering	18
5.2. Genomförande	18
5.3. Finansiering	19
6. REFERENSLISTA	19

1. Sammanfattning

Riksväg 27 sträcker sig från Göteborg i väster till Karlskrona i söder och passerar Borås, Svenljunga och Tranemo kommun i Västra Götalands län. Det saknas i dag viltstängsel på sträckan mellan Ätran, vid Kila, och korsningen mellan väg 27 och väg 1676, vid Tingarör. Vägsträckans längd är 5,5 kilometer varav 2,6 kilometer ligger i Svenljunga kommun och 2,9 kilometer ligger i Tranemo kommun. (se karta 1). Syftet med denna vägplan är att utreda förutsättningarna för att anlägga ett viltstängsel längs vägsträckan Kila–Tingarör samt att ge väghållaren rätt till den mark som krävs för uppsättningen och underhållet av stängslet.

För att öka trafiksäkerheten längs vägsträckan förslås att ett viltstängsel sätts upp. Antalet platser som klövdjur kan använda för att komma ut på väg 27 minimeras till två fyrvägskorsningar. Dessa platser kommer att fungera som viltövergångsställen och kompletteras med skyltning om att viltstängslet upphör. På den ena platsen anläggs även ett viltvarningssystem. Övriga anslutningar förses med grind eller färäst. Projektmålet är att minska viltolyckorna och uppnå en högre trafiksäkerhet men samtidigt minimera barriäreffekten för faunan.

Projektet medför intrång i naturmiljöer som skogsmarker och våtmarker samt ger en ökad barriäreffekt för både människor och fauna. Projektet medför även positiv påverkan eftersom säkerheten för trafikanterna ökar och dödligheten för faunan minskar.



Karta 1: Översiktskarta. ©Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Under hösten 2014 och våren 2015 togs ett samrådsunderlag fram. Baserat på underlaget tog länsstyrelsen beslutet, 2015-03-11, att utbyggnaden kan medföra en betydande miljöpåverkan. Anledningen till beslutet är främst de barriäreffekter som uppstår för viltets rörlighet samt den potentiella påverkan på det strikt skyddade lodjuret som förekommer i området.

2. Beskrivning av projektets bakgrund, förutsättningar, ändamål och projektmål

2.1. Nuvarande förhållanden

2.1.1. Allmänt

Riksväg 27 sträcker sig från Göteborg i väst till Karlskrona i syd och passerar Borås, Svenljunga och Tranemo kommun i Västra Götalands län. Vägen är totalt cirka 34 mil lång och har en viktig regional och nationell funktion.

Aktuell del av väg 27 omfattar sträckan mellan Ätran, vid Kila, och korsningen mellan väg 27 och väg 1676, vid Tingarör. Vägsträckans längd är 5,5 kilometer varav 2,6 kilometer ligger i Svenljunga kommun och 2,9 kilometer ligger i Tranemo kommun.

Vägsträckan har en bredd på cirka 9,0 m med en breddning till cirka 10,5 m vid korsningen med väg 1676 vid Tingarör. Korsningen innehåller vänstersvängsfält på väg 27 i båda köriktningarna.

Det finns idag viltstängsel norr om Kila som sträcker sig från Borås till Ätrons norra strand samt söder om Tingarör som sträcker sig från cirka 50 meter söder om korsningen med väg 1676 till Månstadsån, vid Tranemo. På aktuell sträcka saknas idag viltstängsel.

2.1.2. Trafikförhållanden

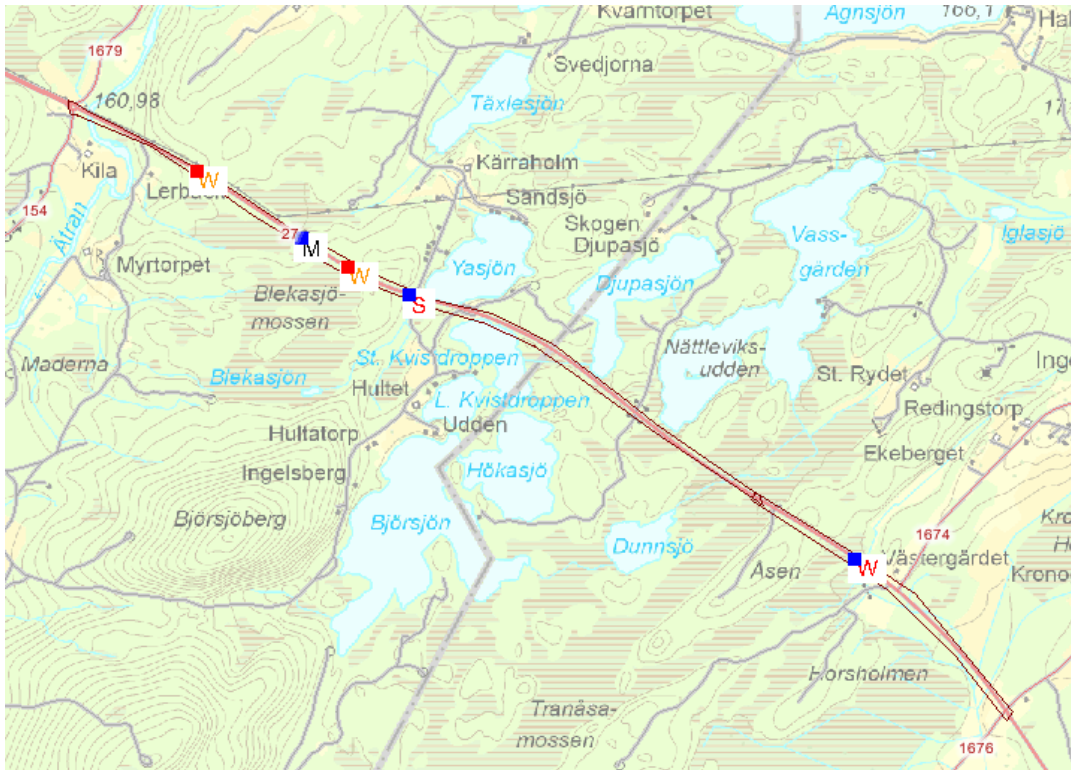
Väg 27 har en trafikintensitet på 5100 fordon/dygn med cirka 15 procent tunga fordon uppmätt år 2010. Hastighetsgränsen är generellt satt till 90 km/h. Sydost om aktuell sträcka uppmättes medelhastigheten till cirka 93 km/h år 2010. Vid korsningen med väg 1676 är hastigheten sänkt till 70 km/h. Här finns även fartkameror.

I konsekvensbedömningen bedöms den påverkan som sker ett antal år framåt i tiden, ett så kallat referensår. Referensåret har här satts till 2030. Det räknas generellt med en trafikökning på 1,2 procent per år, vilket medför en ökning av trafiken med 19 procent till år 2030, från 5 100 fordon/dygn till 6 069 fordon/dygn. Trafiken kommer att öka ytterligare när ett av Trafikverkets andra projekt, förbifart Borås, har öppnat.

2.1.3. Olycksstatistik

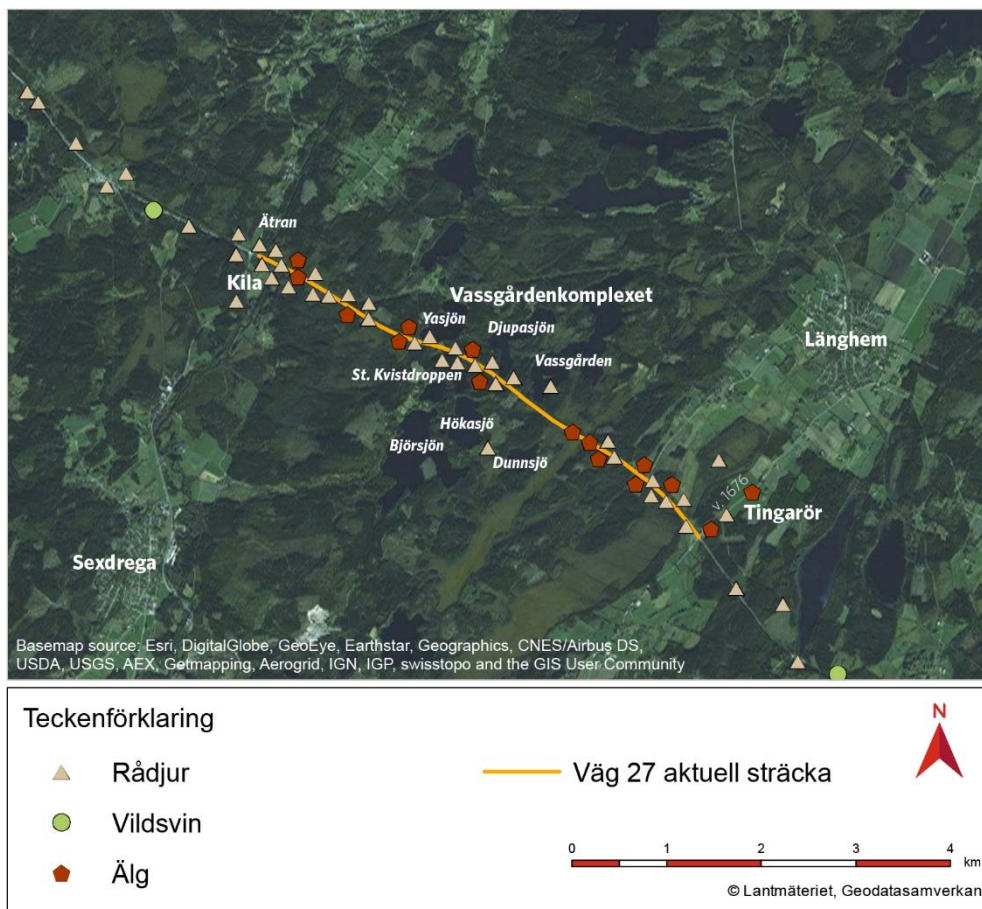
Olycksstatistik har tagits fram från STRADA och Nationella Viltolycksrådet.

Transportstyrelsens databas, STRADA, visar olyckor som resulterat i personsador. Det har rapporterats in tre viltolyckor på sträckan Kila–Tingarör åren 2005–2014. Det är nästan bara viltolyckor med älg som rapporterats in till STRADA vilket beror på att olyckor med andra arter än älg mer sällan resulterar i mer än plåtskador och dessa rapporteras inte in till systemet. De olyckor som rapporteras in till STRADA är olyckor där polis eller ambulans har blivit kallad till platsen.



Karta 2: Olycksstatistik för sträckan Kila–Tingarör. Utredningsområdets gränser är markerade i svart. Samtliga viltolyckor är med älg (W) där en är en svår olycka (rödmarkerade bokstaven längst i söder) och två är lindriga (orangemarkerade bokstav, första och tredje olyckan norrifrån). S står för singelolycka och M för mötesolycka. Kartan är lånad från STRADA.

Enligt Nationella viltolycksrådets statistik har det skett 44 viltolyckor på sträckan under perioden 2010-01-01 till 2014-12-03. Av dessa olyckor var 15 med älg och 29 med rådjur.



Karta 3: Kartan visar antalet viltolyckor samt art som rapporterats till Nationella viltolycksrådet på sträckan Kila–Tingarör.

2.1.4. Bebyggelse och markanvändning

Bebyggelse saknas nästan helt utmed sträckan. Det finns enstaka boningshus på vägens södra sida, vid Kila samt Lerbäck, intill Åtran. Det finns även en gård på vägens norra sida vid Västergärdet. Vid korsningen med väg 1676 i Tingarör ligger en bensinstation.

Vägen kantas till största delen av skog med inslag av vall närmast Tingarör. I västra delen finns några partier med mossmark på båda sidor om vägen. Det finns även ett sjösystem som gränsar till vägen mitt på sträckan. Mitt på sträckan finns två rastplatser, en på var sida om vägen, där man har visuell kontakt med Yasjön i norr och Stora Kvistdroppen i söder.

2.1.5. Kommunala planer

Svenljunga kommuns översiktsplan antogs den 11 april 1994. Den aktualiserades senast i mars 2003 och reviderades sedan i november 2003. Översiktsplanen omfattar inga utbyggnadsplaner och det finns inga antagna detaljplaner eller pågående planarbeten längs den aktuella sträckan.

Tranemo kommuns översiktsplan antogs den 27 september 2010. Ett verksamhetsområde finns föreslaget längs väg 27, vid Tingarör. Området ligger öster om väg 27 och berör de sista 500 metrarna av den aktuella sträckan. Området planeras att detaljplaneläggas för industri- och verksamhetsändamål. Tranemo kommuns planer för landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS) berör inte den aktuella sträckan. Det finns inga antagna detaljplaner eller pågående planarbeten längs den aktuella sträckan.

2.2. Behov av förändringar

Både Tranemo kommun och jaktlagen i området har länge framfört önskemål till Trafikverket om viltstängsel längs väg 27 på sträckan Kila–Tingarör.

Trafikverket har satt upp riktlinjer för viltstängsel (TDOK 2014:0115) där det bland annat beskrivs vilka vägar som har störst behov av viltstängsel. Riktlinjen beskriver att det är på vägar med en trafikintensitet på mellan 4 000 till 10 000 fordon/dygn som riskerna är störst. Högre trafikintensitet verkar avskräckande på djuren och vid en lägre intensitet är det mindre risk för olyckor på grund av färre fordon. I riktlinjen står det även att 90 procent av olyckorna som resulterar i svårt skadade eller döda sker på vägar med en hastighetsgräns på 80 km/h eller högre.

2.3. Ändamål och projektmål

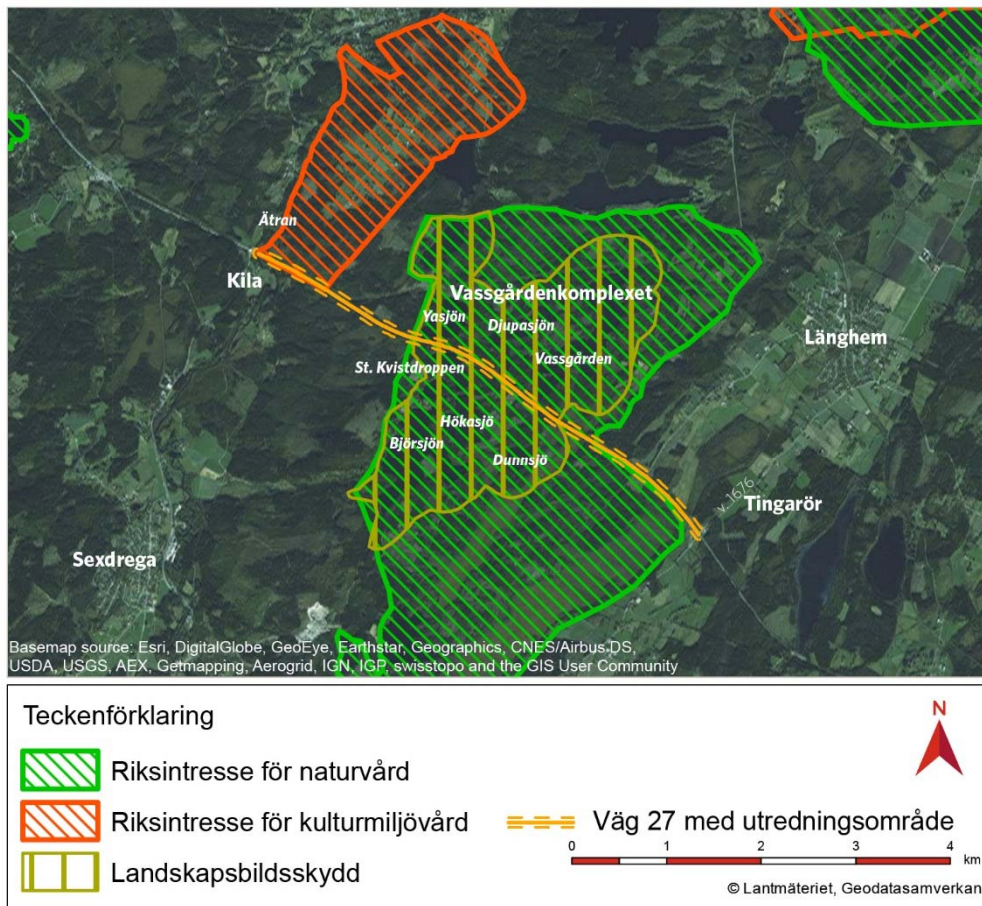
Ändamålet med vägplanen är att utreda förutsättningarna för att anlägga ett viltstängsel längs vägsträckan Kila–Tingarör samt att ge väghallaren vägrätt till den mark som krävs för uppsättningen och underhållet av stängslet.

Projektmålet är att minska viltolyckorna och uppnå en högre trafiksäkerhet men samtidigt minimera barriäreffekten för faunan.

2.4. Redogörelse av Natura 2000-områden och andra riksintressen

Det ligger två riksintressen längs väg 27 (se karta 4). Riksintresset för naturvård (NRO 14174) innefattar Vassgårdenområdet som är ett kuperat landskap med många mindre sjöar. Inom området finns ett myrkomplex med mossarna; Dunsjö mosse, Tranåsamossen och Bragnummossen.

Riksintresset för kulturmiljövård sträcker sig öster om väg 27, från Ätran och knappt en kilometer söderut. Området har en varierad fornlämningsbild och det förekommer gravar från både bronsålder och järnålder. Det finns även kulturhistoriskt värdefull gårdsbebyggelse där utvecklingen kan följas från förhistorisk tid till nutid.



Karta 4. Det ligger ett riksintresse för naturvård och ett för kulturmiljövård i anslutning till väg 27. Riksintresset för naturvård sammanfaller även delvis med ett område med landskapsbildsskydd.

Väg 27 är riksintresse för kommunikationer och ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra nyttjandet.

Inget Natura 2000-område förekommer i närheten av aktuell sträcka av väg 27.

2.5. Planens överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler och miljökvalitetsnormer

2.5.1. Allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsmål

Allmänna hänsynsregler

I de sammanhang där miljöbalkens bestämmelser gäller ska hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel tillämpas. Syftet med hänsynsreglerna är dels att förebygga negativa effekter av verksamheter och åtgärder och dels att öka miljöhänsynen. Nedan beskrivs kort hur reglerna har tillämpats i projektet, se miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för en mer detaljerad beskrivning.

Bevisbörderegeln

Regeln uppfylls genom att en vägplan med MKB tas fram och genom den fortgående miljösäkringen.

Kunskapskravet

Kunskap om relevanta miljöförhållanden kommer inhämtas under hela vägplaneprocessen genom fältbesök, samråd, inventeringar och utredningar.

Försiktighetsprincipen

I MKB:n redovisas de åtgärder som kommer att genomföras för att undvika och mildra intrång och olägenheter.

Produktvalsprincipen

Produktvalsprincipen kommer att beaktas vid kommande upphandling och entreprenad.

Hushållnings- och kretsloppsprincipen

Hushållnings- och kretsloppsprincipen ska beaktas i kommande upphandling och entreprenad.

Lokaliseringsprincipen

Placering av ett viltstängsel regleras i Vägars och gators utformning (VGU). VGU säger att viltstängslet ska följa landskapets former och placeras så att funktion blir hög och intrånget i mark utanför vägområdet begränsas så långt möjligt.

Skälighetsprincipen

Utbyggnadsalternativets avvägningar med hänsyn till såväl miljö som teknik, ekonomi och samhällsplanering kommer att beskrivas i vägplanen.

Skadeansvaret

Om det trots skadeförebyggande åtgärder uppstår skador åtar sig Trafikverket eller entreprenören det underhåll och kompensationsåtgärder som krävs i enlighet med gällande lagstiftning.

2.5.2. Miljökvalitetsnormer

Då projektet inte berör nybyggnation av väg, berörs inte miljökvalitetsnormen för luft eller buller. Det kan bli aktuellt med anpassningar för fauna vid Åtran som omfattas av miljökvalitetsnormer. Åtran har god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus. En mer detaljerad beskrivning av miljökvalitetsnormer finns i MKB:n. Här finns även en redogörelse för påverkan på miljömålen.

3. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

3.1. Åtgärdsvalsstudier (eller motsvarande)

Trafikverket arbetar utifrån fyrstegsprincipen när tänkbara åtgärder för problem i transportsystemet analyseras. Detta innebär att möjliga förbättringar provas stegvis, där åtgärderna blir mer omfattande för varje steg (se, faktaruta).

Den 1 januari 2013 trädde den nya planläggningsprocessen i kraft. Detta innebär att en åtgärdsvalsstudie enligt fyrstegsprincipen ska tas fram innan vägplanen påbörjas. Detta projekt startades upp innan den nya planläggningsprocessen, vilket innebär att en åtgärdsvalsstudie inte har tagits fram i detta projekt. En analys enligt fyrstegsprincipen har dock utförts och där fastslogs ett behov av åtgärder för att öka trafiksäkerheten längs vägsträckan Kila–Tingarör. Uppsättning av viltstängsel räknas som steg två i fyrstegsprincipen, då åtgärden resulterar i en effektivisering av vägnätet. Det bedöms i analysen att viltstängslet kommer att medföra en betydande minskning av antalet viltolyckor och därmed höja trafiksäkerheten på vägsträckan.

Fyrstegsprincipen:

1. **Tänk om:** Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
2. **Optimera:** Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
3. **Bygg om:** Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.
4. **Bygg nytt:** Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder

3.2. Val av lokalisering

Alternativa lokaliseringar har inte studerats då sådana inte förekommer. Lokaliseringen av viltstängsel regleras i Trafikverkets rapport "Vägars och gators utformning", VGU. VGU beskriver stängslets minimum avstånd från väggkant samt hur stängslet ska placeras i terrängen för att förhindra att klövdjur kan ta sig över stängslet.

3.3. Val av utformning

Flera utformningsalternativ har studerats. Nedan beskrivs alternativen samt anledningen till att vissa alternativ valts bort och ett valts att gå vidare med.

Varje anslutande väg har studerats och en bedömning har gjorts om de anslutande vägarna ska stängas av, stängas med grind eller färäst eller lämnas öppna. Då öppningar i viltstängslet medför en säkerhetsrisk har inga anslutande vägar lämnats öppna om de inte ingår i ett viltövergångsställe. Inga anslutande vägar har heller stängts då samtliga vägar utmed sträckan fyller en funktion. Valt alternativ är färäst för samtliga anslutningar där mer än en fastighet nyttjar vägen och öppningsbar grind på resterande anslutningar.

Utformningen av faunapassager har utretts. Då budgeten för projektet är begränsad är det inte möjligt att anlägga några nya planskilda passager utan endast passage i plan är aktuella. Det har även utretts var passager i plan är mest lämpliga att anlägga, detta beskrivs närmare i passageutredningen som tagits fram under vägplanarbetet. Sammantaget har platser valts där det finns kända viltstråk och där flera viltolyckor har inträffat.

Av de alternativa platser som har återstått har två platser valts, varav en planpassage har placerats vid korsningen med väg 1676 i söder. Här är det tekniskt svårt att placera ett viltstängsel utan att lämna öppningar där djur, som rådjur och vildsvin, kan leta sig ut. Platsen är hastighetssänkt till 70 km/h och det finns två fartkameror. Den andra platsen som valts för en planpassage är fyrvägskorsningen mellan Kärraholm och Hultet. Platsen har valts för att den ligger mitt på vägsträckan. Den ligger även en bit från bebyggelse, vägarna är lågtrafikerade och den mänskliga störningen mindre än vid korsningen med väg 1676, vilket gör den mer attraktiv för arter och individer som är känsliga för mänsklig påverkan.

Det finns en planskild passage på vägsträckan, Ätrons passage under väg 27. Passagen används av klövdjur idag, även om den inte uppfyller kraven på en planskild passage för klövdjur enligt VGU. Det har utretts om passagen ska anpassas för mindre djur genom att anlägga strandpassager eller inte under bron. Här har alternativet med strandpassager valts eftersom klövdjuren fortfarande kan använda bron men med strandpassager kan även de mindre djuren använda den.

Det finns två sorters stängsel som kan användas för att stänga ute djur från vägområdet. Viltstängsel som har stora maskor på 15x15 centimeter och faunastängsel som har stora maskor upptill och nertill sätts ett stängsel på med maskstorlek 5x15 centimeter, vilket även grävs ner en bit i marken för att bland annat hindra vildsvin från att ta sig under stängslet. Ett faunastängsel syftar till att stänga ute både större och mindre djur medan ett viltstängsel endast stänger ute klövdjuren, ej vildsvin. I detta projekt har faunastängsel valts närmast Ätran, 50 meter på var sida om vägen för att leda mindre djur till den planskilda passagen. Resterande sträcka förses med viltstängsel. Anledningen till detta är att ett faunastängsel blir en större barriär i landskapet och eftersom passagemöjligheter inte kan säkras för de mindre djuren anses det här bättre att de får möjlighet att ta sig förbi stängslet. För att även minska risken för att vildsvin tar sig under viltstängslet kommer varje sektion av viltstängslet och faunastängslet att förses med ett jordankare.

Vid rastplatserna intill Yasjön och Stora Kvistdroppen har det utretts ett släpp i stängslet kring rastplatserna för att inte begränsa tillgängligheten till sjöarna och den omgivande naturen. Detta alternativ har valts bort då risken att vilt ska ta sig över sjöarna och ut på vägen är för stor.

4. Konsekvenser av förslaget

4.1. Trafiktekniska konsekvenser

4.1.1. Överensstämmelse med de transportpolitiska målen

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet är uppdelat i ett funktionsmål för tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

Detta projekt bidrar i första hand till Hänsynsmålet och kommer att minska antalet viltolyckor och därmed höja trafiksäkerheten på sträckan.

4.1.2. Framkomlighet

Under byggtiden kommer en stor del av det planerade arbetet att kunna bedrivas inom vägområdet. Utöver detta behövs, i mindre utsträckning, markområden som används tillfälligt under byggtiden för upplag, maskiner, byggmaterial med mera. Planer för trafik under byggtiden ska redovisa förslag till hur trafiken ska hanteras under byggtiden. I första hand ska möjligheterna att leda trafik förbi arbetsplatsen studeras. Valda förslag ska uppfylla Trafikverkets krav för arbete på väg (APV). Oavsett vilket förslag som väljs kommer framkomligheten längs väg 27 att minska något under byggtiden.

Minskad framkomlighet som består även efter byggtiden gäller främst för rekreation och friluftsliv. Även om det placeras dörrar i viltstängslet på de platser där kända rekreativstråk finns, kommer det finnas stråk som inte är kända vid tidpunkten då stängslet byggs. Samtliga vägar, inklusive ägovägar, som används idag kommer även fortsättningsvis att kunna användas. Framför grindar till marker där större maskiner behöver tillgång, exempelvis till jordbruks- och skogsmark, kommer uppställningsplatsen framför grinden att anpassas.

Framkomligheten för trafiken på väg 27 påverkas inte av införandet av viltstängsel.

4.1.3. Trafiksäkerhet

Vägen som idag är drabbad av viltolyckor kommer att bli säkrare att använda då viltet hindras från att ta sig in på vägområdet. Viltstängslet kommer även fungera som ledlinje för faunan till de passagemöjligheter i plan som kvarstår. Ett viltstängsel ger trafikanten en känsla av trygghet då inga djur förväntas uppehålla sig inom vägområdet. Det är då viktigt att risken för att djur tar sig ut på vägen minimeras. På platser där det kommer släppas över djur i plan är det därmed viktigt att sätta upp varningsskyltar för att informera trafikanten om en eventuell fara och sänka hastigheten. Vägarna mot Lerbäck och Ingestorp hålls öppna men förses med färister vid anslutningarna till väg 27. Vid fyrvägs korsningen nära Kärrholm planeras ett automatiskt detekterings- och viltvarningssystem. Systemet är tänkt att varna för vilt som är på väg att passera över väg 27 samtidigt som den tillåtna hastigheten sänks vid passagen.

4.2. Miljökonsekvenser

Då stängsel oftast placeras i bankfot eller slänkrön behöver träd, buskar och sly endast avverkas på en yta av cirka en meter utanför vägområdet för att möjliggöra underhåll av stängslet. Ytan i slänt eller på bank brukar redan vara fri från högre vegetation. Intränet bedöms därför som begränsat.

Områden som kan komma att påverkas negativt är riksintresset för naturvård. För att bevara våtmarkernas värde ska området skyddas från avverkning av bland annat sumpskogar. Det kommer behöva avverkas träd längs vägen i sumpskogarnas och våtmarkernas närhet. Det finns idag en trädridå mellan sumpskogar/våtmarker och väg 27 och det går inte att utesluta att denna ridå behöver tas bort på delar av sträckan. Tas trädridån bort kommer mer solljus att nå markerna vilket kan medföra att mikroklimatet ändras och i värsta fall även floran.

Viltstängslet kommer även att medföra ökade barriäreffekter för faunan. För att minska barriäreffekten för mindre djur planeras strandpassager under bron över Ätran. På resterande sträcka anläggs ett viltstängsel vilket mindre djur kan ta sig igenom. För de mindre djuren blir situationen praktiskt taget oförändrad.

För större djur som klövdjur och lodjur planeras passager i plan för att minska barriäreffekten. Dessa arter har relativt stora hemområden och om det finns en passage var sjätte kilometer, kommer det finnas en passage för varje individ. Det planeras här för två planpassager på en sträcka av 5,5 kilometer, vid fyrvägs korsningen mellan Kärrholm och Hultet samt i fyrvägs korsningen vid Tingarör, mellan väg 27 och väg 1676. De två planpassagerna kompletteras med skyltning om att viltstängslet upphör. Ett viltvarningssystem införs vid fyrvägs korsningen mellan Kärrholm och Hultet, där den skyltade hastigheten är 90 km/h. Systemet varnar trafikanterna för korsande vilt och sänker tillfälligt hastigheten på den aktuella sträckan. Barriäreffekten bedöms därmed kunna hållas till ett minimum.

Samtliga ägovägar kommer att även fortsättningsvis att vara tillgängliga. Vid ägovägar placeras grind och vid allmänna vägar, med flera användare, anläggs färister. Inga vägar förblir öppna. Ägovägar till marker för skogs- och jordbruk förses med grind och markerna kommer att kunna brukas som tidigare och ingen skötsel försvaras.

För att bevara stränderna för friluftsliv och som spridningsområde för flora och fauna skyddas stränderna av strandskydd enligt miljöbalkens sjunde kapitel. Det generella strandskyddet är 100 m från strandlinjen vid normalvattenstånd både på land och i vattenområdet och inkluderar även miljön under vattnet. Tillstånd för intrång i strandskyddet hanteras i vägplanen och ges i samband med att vägplanen fastställs. Projektet berör strandskyddsområden för Ätran samt sjöarna Yasjön, Stora Kvistdroppen, Djupasjön och Vassgården, där samtliga utom Yasjön har ett utökat strandskydd på 200 m. Sjöarna ingår i Vassgårdenområdet och anses ha höga naturvärden och värden för rekreation och friluftsliv, till exempel fiske och fågelliv. Där strandlinjen når fram till bankfot finns vägräcken uppsatta längs väg 27. På samtliga platser kommer det finnas utrymme för passage utmed stranden för både människor och djur. Projektet bedöms inte strida mot strandskyddets syfte att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv samt att bevara goda livsmiljöer på land och i vatten för växt- och djurlivet.

Under byggtiden kommer människor och djur att påverkas i begränsad utsträckning. Arbetet begränsas till perioden utanför fåglars mer intensiva häckningsperiod, och inget arbete sker under perioden april–maj.

Projektet påverkar inte några miljökvalitetsnormer negativt. Vad gäller miljömålen bidrar projektet till miljömål 4, Giftfri miljö, då vägen blir säkrare. Projektet både motverkar och bidrar till miljömål 16, Ett rikt växt- och djurliv, genom ökade barriäreffekter men även minskad dödlighet för djuren.

Det planerade viltstängslet längs väg 27 påverkar inte kommunernas utveckling negativt.

Markanspråk på kringliggande fastigheter redovisas på plankartor i vägplanen.

Sammanfattning av konsekvensbedömningen för miljö

	Nollalternativet	Utbyggnadsalternativet
Landskap	0	0
Riksintresse kulturmiljövård	0	0
Riksintresse naturvård	0	-1
Riksintesse kommunikationer	0	0
Naturmiljö	-1	-1
Kulturmiljö	0	0
Friluftsliv och rekreation	-1	-1
Mark och vatten	0	-1

4.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Inom riksintresset för kulturmiljövård får inga tunga maskiner framföras. Då det kan finnas okända fornlämningar under mark finns en risk att dessa skadas om marken trycks ihop av maskinerna.

Uppsättningen av viltstängslet kommer inte att utföras under april–maj då många fågelarter häckar. Detta för att minska eventuell påverkan på vilda fåglar under arbetet.

Vid arbete nära sjöar och vattendrag ska skydd i form av geoduk eller halmbalar användas för att hindra att eventuellt material når vattnet.

Det finns känsliga natur- och kulturmiljöer i vägens närområde, till exempel riksintressen. Vid uppsättning av viltstängslet ska intrånget i markerna minimeras.

För att förhindra spridning av kräftpest till sjöar eller vattendrag ska arbetsredskap som kommer i kontakt med Ätrans vatten desinficeras efter att arbetet är avslutat.

Samtliga kända friluftsstråk förses med dörr i viltstängslet för att även fortsättningsvis kunna användas.

4.4. Markanspråk och konsekvenser för pågående markanvändning

Uppsättningen av viltstängsel kommer inte att medföra några ändringar av fastighetsgränser utan marken kommer att tas i anspråk genom vägrätt. Det medför att väghållaren får nyttja marken för vägändamål på obegränsad tid. Däremot kommer ytan som viltstängslet tar i anspråk, stängslet samt en meter på var sida för drift och underhåll, inte att få brukas av fastighetsägaren. Fastighetsägaren kommer att kompenseras för den begränsning viltstängslet medför för dem. Intrånget för varje fastighet redovisas i sakägarförteckningen.

Viltstängslet kommer inte medföra att några ägovägar till skogs- och jordbruksmarker stängs av utan samtliga vägar kommer även efter uppsättningen av stängslet att vara tillgängliga. Ägovägar förses med grindar och det finns uppställningsplatser framför grindarna så att fordon inte ska behöva uppehålla sig på vägbanan medan grinden öppnas.

4.5. Påverkan under byggnadstiden

Under byggtiden finns risk för förorenings-spridning genom till exempel läckage eller spill av hydraulolja och drivmedel från arbetsmaskinerna. Arbetet kan också innebära störningar i form av buller och vibrationer för boende i området. Avgaser från arbetsmaskiner och transporter till och från arbetsplatsen kommer att ge upphov till spridning av partiklar samt miljö- och klimatpåverkande gaser som till exempel koldioxid, kolmonoxid och kväveoxid. Påverkan under byggtiden bedöms dock som små. Av hänsyn till vilda fåglar kommer arbetet att utföras utanför fåglars mer intensiva häckningsperiod i april–maj.

Vid arbete i närheten av diken, vattendrag och sjöar kommer skyddsåtgärder i form av dukar eller halmbalar att användas för att hindra att partiklar når vattnet och sprids ut i sjöarna eller nedströms vattendragen. Inget arbete i vatten kommer bli nödvändigt, då viltstängsel placeras ovanför trumöppningarna, utöver vid Ätran där det planeras att strandpassager byggs för mindre djur. Anläggning av strandpassager kommer att utredas senare i projektet.

Det finns känsliga natur- och kulturmiljöer i vägens närområde, till exempel riksintressen. Vid uppsättning av viltstängslet ska intrånget i markerna minimeras.

Om länsvatten uppstår vid anläggandet av färister bör provtagning ske för att bedöma om vattnet behöver renas eller tas om hand. Påträffade föroreningar anmäls till tillsynsmyndigheten. Samråd med tillsynsmyndigheten ska i så fall ske för beslut om vidare åtgärder.

För att minimera påverkan på miljön bör krav ställas på användning av miljöbränsle och miljöanpassade hydraulvätskor. Om vägområdet inte kan användas som uppställningsplats för maskiner bör speciella platser utses, utanför skyddade natur- och kulturområden.

För att förhindra spridning av kräftpest till sjöar eller vattendrag ska arbetsredskap som kommer i kontakt med Ätrons vatten desinficeras efter att arbetet är avslutat.

5. Genomförande och finansiering

5.1. Formell hantering

Denna vägplan granskas av Trafikverket innan granskningshandlingen ställs ut för kungörelse tillsammans med MKB:n.

Vägplanens och MKB:ns sista skede är fastställelsehandling. Fastställelsehandlingen är den status vägplanen får inför begäran om och under tiden för fastställelseprövning samt när planen har blivit fastställd.

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas i vägplanens beskrivning och på plankartor samt de villkor som tas upp i beslutet. Fastställelsebeslutet innebär att plankartorna fastställs och med dem information om exempelvis ny vägområdesgräns för allmän väg, nya områden som får tas i anspråk med vägrätt, områden som får tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt och andra skyddsåtgärder och försiktighetsmått som är aktuella i planen, exempelvis skyddsräcken och skydd för naturmiljön.

Vägplanen innehåller inga förslag till ändringar av väghållningsansvar. Inga kommunala planer berörs av utbyggnaden.

5.2. Genomförande

5.2.1. Genomförandebeskrivning

Upprättande av bygghandling planeras starta under 2016. Bygghandling tas fram efter fastställd vägplan. De synpunkter som har framkommit i vägplaneskedet tas hänsyn till i bygghandlingen. Bygghandlingen utgör underlag för utförandet i byggskedet.

I vägplanen finns, utöver det permanenta vägområdet, även ytor avsatta för tillfällig nyttjanderätt. Ytor med tillfällig nyttjanderätt används för att underlätta genomförandet av vägplanen under byggtiden. Generellt är en 0,5 m bred remsa med tillfällig nyttjanderätt tillagd utanför vägområdet, där viltstängsel ska uppföras. Ytor med tillfällig nyttjanderätt finns även i anslutning till föreslagna dörrar och grindar samt där färister ska anläggas.

Byggstart planeras till år 2016 och byggtiden beräknas till mindre än ett år.

5.2.2. Tillstånd och dispenser

En ansökan om dispens från artskyddsförordningen kommer att behövas för påverkan av arterna revlumner och mattlumner.

En anmälan om vattenverksamhet eller ansökan om tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kapitlet miljöbalken kan behövas för att anlägga strandpassager under bron över Åtran.

Tillstånd för intrång i strandskyddet ges i samband med att vägplanen fastställs.

Om okända fornlämningar påträffas under byggtiden ska arbetet omedelbart stoppas och länsstyrelsen informeras om fyndet.

5.3. Finansiering

Trafikverket har avsatt medel för byggnation med start år 2016.

För projektet har en underlagskalkyl tagits fram enligt Trafikverkets mall TMALL 0167. Kalkylen bygger på principen för succesivkalkyl men är något förenklad. Kostnadsbedömningar av varje enskild post utgörs av en viktad sammanvägning av min, max och trolig kostnad för den posten. Kalkylen innefattar följande huvudposter:

- Projektadministration
- Utredning & planering
- Projektering
- Mark- & fastighetsinlösen
- Miljöåtgärder
- Mark- & anläggningsarbeten
- Projektunika åtgärder
- Överlämnande & avslut
- Generella osäkerheter

Sammantaget utgör denna kalkyl en totalkostnadsprognos för projektet. Totalkostnadsprognosen beräknas till knappt 14 mnkr.

Projektet är inte medtaget i nationell plan.

6. Referenslista

Regeringskansliet, De transportpolitiska målen. Länk:

<http://www.regeringen.se/sb/d/18128/a/229619>, 2014-11-19

SFS 1998:808. Miljöbalken. Länk: <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19980808.htm>, 2014-11-25

Trafikverket, 2012a, Övergripande krav Vägars och gators utformning, 2012:181

Trafikverket, 2012b, Krav för Vägars och gators utformning, 2012:179

Trafikverket, 2012c, Råd för Vägars och gators utformning, 2012:180



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Kruthusgatan 17.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90

www.trafikverket.se