

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg 26, Faunapassager Halmstad-länsgränsen
Halmstad och Hylte kommun, Hallands län

LOKALISERINGSUTREDNING, PM Skisshandling 2020-11-16

Uppdragsnummer: 168765



Titel: Samrådsredogörelse Väg 26, Faunapassager Halmstad-Länsgränsen, Halmstad och Hylte kommun, Hallands län, 2020-11-16

Utgivningsdatum: 2020-11-16

Uppdragsnr: 168765

Trafikverket:

Projektledare/kontaktperson: Kristina Balot

Projektingenjör: Philip Bratt

Teknikansvariga Trafikverket:

Samordnande miljöspecialist: Thomas Grönlund

Teknisk specialist: Lennart Olsson

Bro: Karin Mehlberg

Markförhandling: Mikael Gustafsson

Geoteknik: Jonas Axelsson

Vägutformning/Vägteknik: Carl-Gösta Enocksson

Trafikingenjör: Lee Palmer

Konsulter:

Ekolog/Faunaspecialist/Miljö: Mattias Olsson, Fredrik Winterås, Gabriella Johansson, EnviroPlanning AB

Distributör: Trafikverket, Vikingsgatan 2-4, 405 33 Göteborg, telefon: 0771-921 921

Kartframställning: Copyright Lantmäteriet dnr 109-2010/2667

Innehåll

1	Bakgrund och samrådsrets	4
2	Sammanfattning av samråd för Lokaliseringsutredning, PM skisshandling	7
3	Samråd del 1, 2020-03-12 till 2020-03-20	8
3.1.	Samråd med Länsstyrelsen Halland	8
3.2.	Samråd med Halmstad och Hylte kommun	9
3.3.	Samråd med berörda sakägare	10
3.4.	Övriga aktörer	11
3.5.	Samordning internt inom Trafikverket och angränsande projekt	12
4	Samråd del 2, 2020-06-10 till 2020-07-07	14
4.1.	Samråd med Länsstyrelsen Halland	14
4.2.	Samråd med Halmstad och Hylte kommun	15
4.3.	Samråd med berörda sakägare	16
4.4.	Samråd med övriga aktörer	18
5	Samråd del 3, 2020-09-09 till 2020-09-17	19
5.1.	Länsstyrelsen Halland	19
5.2.	Halmstad kommun	20
5.3.	Hylte kommun	20
5.4.	Samråd med berörda sakägare	21
5.5.	Samråd med övriga aktörer	22
5.6.	Samråd internt på Trafikverket sept 2020, viltvarningsteknik	23
6	Kompletterande samråd med ledningsägare	24
7	Bilagor	25
7.1.	Inkomna handlingar och mail	25
7.2	Telefonlogg	27

1 Bakgrund och samrådskrets

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 eller minnesanteckningar från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket förslag på hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Minnesanteckning, protokoll, telefonlogg finns diarieförda hos Trafikverkets diarium med diarienummer TRV 2020/100388. Lagstiftningen kring GDPR leder till att vissa yttranden inte visas i sin helhet då personuppgifter inte får publiceras på internet.

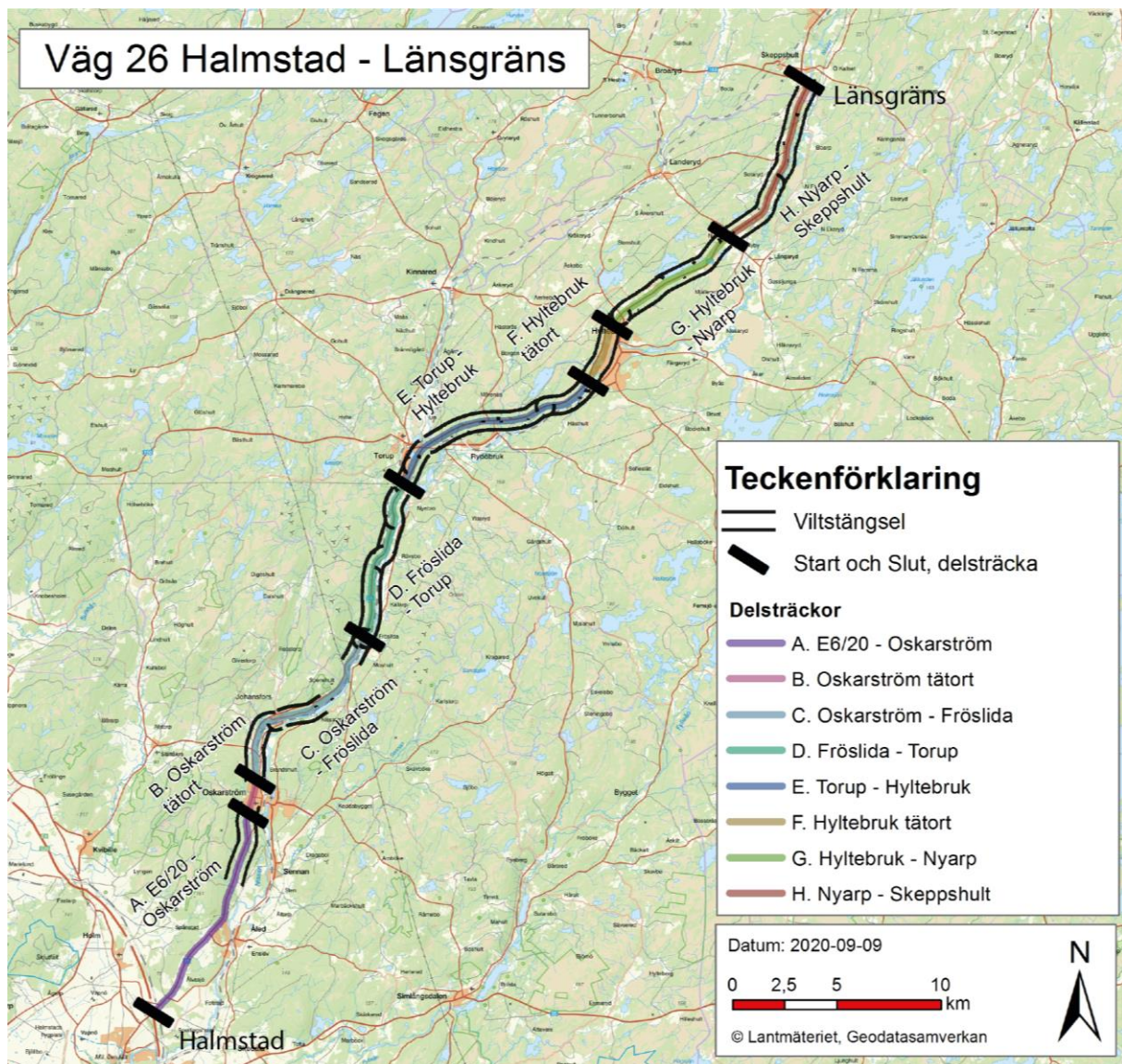
I detta projekt har en Lokaliseringsutredning tagits fram i en skissfas som ligger före vägplanen. Lokaliseringsutredningen är framtagen för att på ett överskådligt sätt ge underlag till beslut om en vald inriktning för föreslagna faunaåtgärder till nästa skede, vägplan. Barriäreffekten och viltolyckorna ska minskas med hjälp av en kombination av faunaåtgärder på det befintliga vägsystemet samt genom att anlägga nya faunapassager i plan samt planskilt. Detta ska förbättra passagemöjligheterna för faunan längs väg 26.

Skisshandlingens syfte är inte att visa färdiga utformningslösningar och exakta utförande utan att på ett tidigt skede via översiktliga studier sälla bort sådant som inte innebär långsiktig hållbara lösningar m h t miljömässiga och trafik- och byggnadstekniska faktorer, drift och underhåll samt lösningar som kan ge för stor påverkan på miljön och höga kostnader utan att ge bra effekt eller nytta för pengarna.

I detta tidiga skede Lokaliseringsutredning PM skisshandling har intressenter valts med hänsyn till påverkan och intresse samt direkt påverkan av föreslagna faunaåtgärder. Samråden påbörjades i mars 2020 med externa intressenter med möten på plats men fick sedan på grund av rådande Corona-pandemi ske antingen via besök utomhus eller via Skype, email och telefon.

ÅVS, Åtgärdsvals- studie	Lokaliseringsutredning	Vägplan	Bygghandling
Studie som för regionen identifierar vägar med hög belastning av viltolyckor alternativt stor barriärpåverkan på faunan.	I detta projekt sker en skissfas före vägplanen påbörjas. Syftet är att i utredningen identifiera långsiktiga hållbara lösningar för faunaåtgärder och faunapassager ur ett ekologiskt perspektiv samt att sälla bort de ej effektiva lösningarna. Samråd sker med myndigheter, intresseorganisationer och berörda för att ge ett förslag till inriktning för vägplanen.	Arbete med vägplan sker i steg enligt en formell process. Samråd sker med sakägare, intressenter, och myndigheter.	Detaljprojektering för att översätta vägplanen till ritningar och beskrivningar som går att bygga efter.
Väg 26 är en av de utpekade vägarna.	Samråd sker med myndigheter, intresseorganisationer och berörda för att ge ett förslag till inriktning för vägplanen.	<i>Samrådsunderlag</i> Inledande studie som utgör underlag för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.	Framtagande av underlag för entreprenad-upphandling.
	<i>Remiss</i> sker av Lokaliseringsutredningen under 16 nov-14 dec 2020.	<i>Samrådshandling</i> Vägplan arbetas fram under en kontinuerlig samrådsprocess.	
	Efter remissen behandlas inkomna synpunkter och en beslutsrapport ger en rekommendation till inriktning för nästa skede.	<i>Granskningshandling</i> Vägplanen ställs ut för granskning. Inkomna yttranden bemöts i ett granskningsutlåtande och kan eventuellt ge anledning till revidering av planen.	
		<i>Fastställelsehandling</i> Vägplanen prövas och fastställs. När planen vunnit laga kraft har Trafikverket rätt att genomföra åtgärderna och ta erforderlig mark i anspråk.	
<i>Framtagen 2019</i>	<i>Beslutsrapport våren 2021</i>	<i>April 2022–sept 2024</i>	<i>Dec 2023 – febr 2025</i>

Väg 26 Halmstad-länsgränsen har delats in i delsträckor från A-H för att lättare beskriva var förslag av faunaåtgärder föreslås samt hur barriäreffekten och viltolyckorna påverkas.



I nästa påföljande skede, vägplan, kan utökad samrådsrets komma att ske om beslut om BMP (betydande miljöpåverkan) kommer från länsstyrelsen i Halland län. I nuvarande skede har följande parter kontaktats:

Länsstyrelse:

Hallands länsstyrelse

Kommuner:

Halmstad kommun

Hylte kommun

Viltfrågor:

Nationella viltolycksrådet, polisens representant

Representanter från berörda eftersöksjägare

Representanter från berörda älgförvaltningsområden

Representanter från berörda älgskötselområden

Övriga:

Hallandstrafiken, Kollektivtrafiken på sträckan

EON elbolag, Ledningsägare på sträckan

Direkt berörda sakägare:

Större sakägare med fastighet på delsträcka Halmstad till Oskarström

Större sakägare med fastighet på delsträcka Oskarström till Torup

Sakägare med fastighet vid område för faunapassager i plan, delsträcka Hyltebruk – Nyarp och Nyarp – Skeppshult.

Angränsande projekt och internt inom Trafikverket för väg 26:

Södra infarten till Halmstad

ÅVS Väg 26 Halmstad–Kristinehamn

ÅVS Cykelplaner och framtida väg 26 cykelväg delen Halmstad-Åled

Projekt i Skåne viltvarningssystem i faunapassager i plan samt upphandling av viltvarningsteknik.
Trafikverket

Internt Trafikverket Underhåll och drift samt Mottagandekoordinator

2 Sammanfattning av samråd för Lokaliseringsutredning, PM skisshandling

Samråd har hållits i tre omgångar under lokaliseringsutredningen.

Samråd 1, mars månad 2020. Presentation av projektet och projektgrupp. Beskrivning av tidigare utredningar, miljömål och Trafikverkets riktlinjer. Avstämning mot angränsande projekt. Tidplan och projektets kommande skeden beskrivs. Under samråden samlas lokal information och kunskap in angående befintliga problemområden och vilt rörelser i landskapet.

Samråd 2 maj/juni månad 2020. Presentation utav framdrift i projektet, åtgärdsförslag och identifierade problem. Samråd angående områdets natur, vilt rörelser och övrig verksamhet i området som kan ha en påverkan på projektet. Presentation utav utförd naturvärdesinventering. Säkerställande om framtida detaljplaner och grönstråk inom utredningsområdet.

Samråd 3, september månad 2020. Presentation utav lokaliseringsutredning inför remisskedet. Genomgång av planerade faunaåtgärder och faunapassager för att förbättra möjligheter för faunan att passera över väg 26. Byggnadstekniska förutsättningar och information om påverkan samt kostnadsbedömning.

Vid varje samrådsomgång har en presentation i formatet PowerPoint skickats ut inför mötet. Mötet har utgått ifrån presentationen. Fokus har anpassats till de betydande delarna för samrådsparten och projektet. För att få ytterligare information angående nämnda platser och åtgärder som tas upp i samrådsredogörelsen hänvisas till lokaliseringsutredningen.

***Trafikverkets svar** visas i kursiv text i svar till samrådsparter.*

3 Samråd del 1, 2020-03-12 till 2020-03-20

Trafikverket och projektet presenteras sig själva. Därefter beskrivs hur Trafikverket arbetar med faunaåtgärder och hur man uppfyller både nationella och egna, interna miljömål. Det informeras om varför man gör dessa åtgärder och vilka riktlinjer som finns för faunapassager för att minska barriäreffekten på sträckan. Trafikverket presenterar projektets bakgrund och problembilden på den aktuella sträckan. Vägsträckan väg 26 delen Halmstad–länsgåränsen (ca 60 km) är utpekad som en av regionens mest viltolycksdrabbade områden. Södra delen av sträckan från Halmstad till Åled har idag inget viltstängsel alls och många viltolyckor sker här. Mellan Åled och Oskarström sitter idag ett privat stängsel utmed vägen. Från Oskarström och nordöst till Skeppshult finns det en längre sträcka med viltstängsel. Stängslet skapar en barriär i landskapet där man ser en ökning av viltolyckor vid anslutande vägar och öppningar.

En lokaliseringsutredning ska visa hur man kan förbättra djurens passagemöjligheter över vägen genom att utreda befintliga passagemöjligheter och föreslå förbättringar. Vidare ska den identifiera kvarstående barriärer och lokalisera möjliga platser att anlägga antingen faunapassager i plan, alternativt en planskild faunapassage. Utredningen identifierar även platser och sträckor med hög viltolycksbelastning och utreder lämpliga åtgärder för att minska antalet viltolyckor. En genomgång av planeringsprocessen och dess skeden presenteras och hur samråd sker samt översiktlig tidplan. Information samlas in angående skyddade områden som naturreservat, forn- och kulturlämningar och vattenskyddsområden och stäms av med länsstyrelsen på samrådsmöten. Naturvärdesinventeringar (NVI) med utförandenivå detalj görs på områden där förslag på åtgärder föreslås. Vid samråd med kommunerna diskuteras översiktsplaner och detaljplaner som kan komma att påverka projektet.

3.1. Samråd med Länsstyrelsen Halland

2020-03-04 Trafikverket Halmstad

Kommentar från Länsstyrelsen:

- Varför ser man en ökning av mängden viltolyckor?
- Vilka målarter har projektet? Länsstyrelsen har ingen vetskap angående privata stängsel utefter vägsträckan. Trafikverket utreder frågan, i dagsläget finns en del privata stängsel på sträckan mellan Halmstad och Oskarström.
- Länsstyrelsen kan vara behjälpliga angående naturmiljöer och skyddade områden som bör utredas utefter vägsträckan. Arbetet med att undersöka naturvärden har påbörjats inom projektet, exempelvis vid föreslagna brolägen, vid faunapassager i plan etc utförs en NVI under våren 2020. Vidare berättar kulturmiljöenheten om de söktjänster och tidigare utredningar som finns för att säkerställa att fornlämningar och kulturmiljö inte påverkas negativt.
- Länsstyrelsen är positiva till att minska på viltolyckorna i området och minska barriäreffekten för faunan.
- Första samrådsmötet sammanfattas med en beskrivning angående kommande skeden, hur Lokaliseringsutredningen, PM skisshandlingen kommer gå ut på remiss till Länsstyrelsen och samtliga andra intressenter den 16 november 2020–14 december 2020. Sista svarsdag för intressenter är 14 december 2020. PM Inkomna yttranden på remissen kommer att sammanställas till Länsstyrelsen som får dessa innan de svarar i januari 2021. Sista svarsdag för Länsstyrelsen är 15 januari 2021. Länsstyrelsen har inga invändningar på remisstiden vid första samrådet.

Trafikverkets svar

- *Angående den ökade mängden viltolyckor som har skett beror det på en ackumulerade effekter av ökad trafik, ökade viltstammar och ökad mängd infrastruktur i landskapet.*
- *Projektet har målartern älg. Detta för att vårt största klövvilt ställer högst krav på faunapassagernas konstruktion. Vid funktion för älg så säkerställer man funktion även för mindre djur (dock finns arter som givetvis kräver anpassningar av vegetation, skydd etc vid faunapassagerna). På den sydvästra delen av vägsträckan finns en vildsvinsproblematik som leder till ett fokus på faunastängsel för att vildsvin inte ska forcera stängslet.*
- *Vid frågor angående skyddade områden inom naturmiljö eller kulturmiljö kommer projektet att återkoppla till länsstyrelsen.*

E-post och telefonkontakt med kulturmiljöenheten, Länsstyrelsen

- Vid samråd med sakägare och vid analys av viltrörelser i landskapet har en specifik plats lämplig för en planskild passage framkommit. I direkt närhet finns ett område med fornlämningar. En initial kontakt har tagits med kulturmiljöenheten och handläggaren Bo Strömberg via mail och telefon.

Trafikverkets svar

- *Trafikverket fortsätter samråda med Länsstyrelserna enligt överenskommen tidplan. Projektet utgår i dagsläget att det kan bli aktuellt med en MKB om Länsstyrelsen bedömer att projektet innebär betydande miljöpåverkan (BMP). I detta skede ingår utredning så som fältinventering, NVI (naturvärdesinventering) med en detaljeringsnivå som motsvarar vägplaneskedet. Kontakt med Länsstyrelsen angående fornlämning fortsätter efter att Trafikverkets specialist har gjort en initial bedömning.*

3.2. Samråd med Halmstad och Hylte kommun

2020-03-12 i Halmstad

Initiala kommentarer och frågor från kommunerna är:

Båda kommunerna är positiva till projektet och förslag på faunaåtgärder för att minska på barriäreffekter samt viltolyckor.

Halmstad

- Inom Halmstad kommun pågår ett arbete med en ny översiktsplan och ett nytt vattenskyddsområde, båda beslutas i september. Väg 26 passerar igenom det planerade sekundära området och i kanten av det primära vattenskyddsområdet (vägens östra del).
- Utöver det så finns det detaljplaner för industri i området närmast Halmstad. I närhet av Åled finns detaljplaner angående förtätning och utvidgning av samhället. Halmstad kommun förklarar att Åled samhälle kan växa ytterligare i framtiden vilket projektet tar hänsyn till i fortsatt projektering. Planer om en cykelväg finns mellan Halmstad – Åled, Trafikverket stämmer av internt angående en eventuell samordning av projekten då detta projekt kan innebära ytterligare möjlighet för faunan att passera väg 26. Se samråd internt Trafikverket under punkt 4.5
- Halmstad kommun ser ett problem med remisstiden av skisshandlingen. Handlingen kommer förmodligen hanteras av kommunstyrelsen, detta gör att tjänstemännens tid att handlägga ärendet blir en dag om skisshandlingen ska skickas tillbaka till Trafikverket efter en första handläggning. Halmstad kommun har via mail 2020-03-24 bett om längre handläggningstid.

Trafikverkets svar

- Trafikverket kommer att säkerställa att remisstiden är tillräcklig för Halmstad kommun. Vid kommande samråd nr 2 juni 2020 och nr 3 i september 2020 kommer det att återigen säkerställas att något nytt inte har inkommit angående de nya översiktsplanerna och vattenskyddsområdet.

Hylte

- Hylte kommun har även de en ny översiktsplan, denna har blivit överklagad på grund av vindkraft, men inga förändringar som påverkar väg 26 förutses. Inom Hylte kommun anses inga planer utanför tätorterna finnas som påverkar projektet.

Trafikverkets svar

- Projektet kommer att läsa remissversionen av kommunens översiktsplan. Fortsatt avstämning sker vid nästa samråd.

3.3. Samråd med berörda sakägare

Samråd med enskilda parter följer den presentation som har visats för länsstyrelse och kommunerna med undantag att ett större fokus läggs på de sträckor som berör de enskilda sakägarna. Likaså sker ett fokus på att presentera och beskriva de åtgärder som är aktuella på sträckorna.

Större sakägare med fastighet på delsträcka Halmstad - Oskarström

Sakägaren bedriver jordbruk, skogsbruk och en aktiv viltförvaltning. Ägorna omfattar cirka 5000 ha. och finns på båda sidor av väg 26. Mötet fokuserar på sträckan Halmstad till Oskarström. Sakägarna har varit involverade i eftersök vid viltolyckor.

De är väl införstådda i problematiken och har tidigare på eget bevåg försökt minska andelen viltolyckor med hjälp av ett privat stängsel. De är positivt inställda till den tidiga kontakten och en delaktighet i projektet. Godset bedriver aktiv jakt på vildsvin i jordbruksmark för att minska mängden skador på grödor. Därför ser de ogärna en viltpassage över/under väg som leder vilt direkt in i jordbruksmarken. Sakägaren pekar ut ett skogsområde som rekommenderas för att fånga upp viltets rörelser vid Spånstad (läge 123 i lokaliseringsskissen).

Information angående problempunkter inkommer. Vid nuvarande grustäkt söder om Spånstad är det ett stråk med mycket rörelser över vägen, nuvarande port kan få funktion för mindre och medelstora djur vid stängsling. Stängselslut vid Oskarström har en belastning av viltolyckor. Sakägaren ser gärna att de är involverade i de fortsatta studierna.

Trafikverkets svar

Trafikverket och projektet måste beakta att inte skapa nya större barriärer med viltstängsel. Genom att erbjuda passager för faunan kommer även mängden nedrivna och forcerade punkter i viltstängslet att minska. Sakägaren har god kunskap om viltet i området och ytterligare samråd kommer att ske.

Större sakägare med fastighet på delsträcka Oskarström - Torup

Sakägaren äger stora arealer skog sydväst om Torup. Även de har en aktiv viltförvaltning och goda kunskaper om viltpopulationer i området. Trafikverket har i ett tidigare projekt mellan år 2000–2005 haft kontakt med sakägare, då anlades 2+1 väg. Sträckan försågs då också med viltstängsel och flertalet anslutande vägar drogs om och samordnades. En utformning som representanten för sakägaren tycker fungerar och är nöjd med.

Representanten för sakägaren menar att det är få viltrörelser över vägen i detta område på grund av att Nissan utgör en naturlig barriär som går parallellt med väg 26. Sakägaren anser även att det finns en ökad risk för påkörningar på järnvägen om passager över vägen erbjuds, då denna går tätt med väg 26 på en längre sträcka. Även avgränsningar i viltförvaltningsområden är anpassade efter den stängslade vägen och är arronderade utifrån den barriär som väg 26 utgör för faunan. Detaljutformningar av korsningar och problempunkter diskuteras, sakägaren är positiv till åtgärder såsom viltuthopp och färister för att minska antalet djur som tar sig in på vägbanan.

Trafikverkets svar

Sakägaren har mycket lokal information angående viltet och dess rörelsemönster. Vattendrag utgör vandringskorridorer och viktiga resurser i landskapet för viltet, vilket gör att Trafikverket i barriäranalyser behöver ta hänsyn till vattenförekomster när man planerar för att öka landskapets ekologiska samband. Projektet kommer att kontakta ansvariga för drift och underhåll på järnvägssträckan för att undersöka hur olycksbelastningen ser ut i området.

Ett viltstängsel stoppar djurens naturliga rörelsemönster, det kan likväl hindra djur från att vandra förbi området och därav kan viltstängsel tillföra en belastning av olyckor på järnväg. Djuren blir alltså kvar längs väg och järnvägskorridoren och ökar risken för påkörning på järnvägen. Projektet kommer att utreda frågan och kontakta ansvariga för drift på järnvägssträckan i området. Se även kommentar för järnväg under 4.4 Övriga aktörer.

3.4. Övriga aktörer

Nationella viltolycksrådet (NVR), representant från polisen, 2020-03-04

Nationella viltolycksrådet (NVR) bjöds in till samrådsmötet tillsammans med Länsstyrelsen på Trafikverkets kontor, Halmstad. Polisens regionala representant i NVR deltog. NVR är positiva till projektet och bekräftar den problembild som finns angående viltolyckor på sträckan. De bekräftar även skillnaden mellan en ostängslad sträcka med hög viltolycksbelastning i väster till en barriär med problempunkter vid korsningar och stängselöppningar på den nordöstra delen av sträckan. Vidare diskuterades detaljutformning vid områden med en utmärkande hög viltolycksbelastning.

Representanter från älgskötselområden, älgförvaltningsområden och eftersöksjägare, 2020-03-10, Skype-möte

Mötet med representanter från berörda jaktkretsar hölls i av konsulten EnviroPlanning. Fokus i mötet var att ta del av kunskap och erfarenhet om viltets rörelser och problempunkter på vägsträckan. EnviroPlanning använde Trafikverkets samrådsmaterial och startade möte med att berätta om projektet, dess bakgrund, vad som planeras att göras och de olika skedena. Därefter gick vägsträckan igenom delsträcka efter delsträcka och berörda jägare inkom med kommentarer angående problemområden och förbättringsmöjligheter. Framförallt i nordöstra delen av sträckan tar sig djur in på vägområdet vid anslutande vägar och korsningar. Likaså finns ett problem vid infarter och stängselslut mot de tätorter vägen passerar. Mötet sammanfattades med en beskrivning av möjliga åtgärdsalternativ på vägsträckan.

Trafikverkets svar

Lokal information ifrån eftersöksjägare och representanter från jaktaktörer i området är värdefull information som beaktas i fortsatta studier och arbete med analys av området och åtgärdsförslag.

Kollektivtrafiken, Hallandstrafik, 2020-04-22

Hallandstrafiken har sökts via telefon och mail. Via mail informeras Hallandstrafik om projektet. Svar har inkommit som meddelar att informationen har nått Hallandstrafik och vidarebefodrats till ansvarig för sträckan. Ytterligare dialog sker med kollektivtrafiken i nästa skede.

Driftentreprenör Infranord på järnväg utmed väg 26, Halmstad – länsgräns, 2020-03-06

Arbetsledare har undersökt om de har en belastning av viltpåkörningar söder om Torup i närområdet till järnvägsport och där väg 26 går nära järnväg. Det är ingen utmärkande punkt. De har enstaka påkörningar av rådjur per år i området och då är det inte i exakt närhet till väg 26. Generellt sker fler rådjurs- och vildsvinspåkörningar söder om Oskarström. Älgpåkörningar sker däremot framförallt norr om Torup mellan Kinnered och Landeryd där järnväg inte går i anslutning till väg. De två nämnda sträckorna står för de flesta av incidenterna.

Ledningsägare, EON

Samråd har skett med EON som är ledningsägare på vägsträckan och i området, Syftet med samrådet var att få en schablonuppskattning av pris för att ansluta faunapassager i plan till elnätet. Detta för att bekräfta en genomförbarhet och en ungefärlig summa. En förfrågan har skickats angående prisuppgifter. Därefter en uppföljande kontakt med handläggare. Se mail under punkt 7.1 inkomna handlingar för ytterligare information.

3.5. Samordning internt inom Trafikverket och angränsande projekt

Planering på Trafikverket i Halmstad och nationellt

Södra infarten vid Halmstad: avstämning med Tony Eliasson, projektledare Trafikverket, mars 2020 och september 2020.

En ny trafikplats, nr 42, byggs vid Halmstads södra infart på vägar 15 och E6. Dessutom sker en ombyggnad på trafikplats nr 43. Kopplingar till kommunala stråk tas även med i byggnationen.

Ombyggnation av trafikplats bedöms vara klar i december 2020 och öppnas för trafik då. Detta projekt påverkar inte väg 26 faunapassager direkt på något sätt. Trafiken på väg 26 bedöms öka i framtiden och även trafik som kommer via E4 Jönköping mot väg 26 och vidare mot Halmstad på grund av nyöppnad färja sedan två år. Detta kan innebära att vägstandard behöver ökas på sikt, vilket kan innebära en breddning.

Internt avstämningsmöte med Trafikverket planering

Delaktiga: Linda Larsson planering, Marie Erlandsson planering och Kristina Rundcrantz, planering nationellt för miljöåtgärder.

Avstämning har skett i mars och september 2020

ÅVS (åtgärdsvalstudie) väg 26 Halmstad – Kristinehamn

Handlar om att höja vägstandard på sträckan och bygga GC-vägar på lämpliga sträckor. Del som påverkar väg 26 faunapassager är vägstandard 2+1 Halmstad–Oskarström samt GC-väg mellan Halmstad–Åled. I dagsläget inga finanser klara för ökad vägstandard på delen Halmstad–Oskarström.

ÅVS (åtgärdsvalstudie) Cykelbana väg 26 Halmstad – Åled

Linda Larsson menar att GC-väg är prioriterat av kommunen. GC-väg kopplas från E6 trafikplats norr om väg 26 för att ledas längs väg 26 fram till Åled. GC-vägen föreslås bli 2,5 m bredd samt skall passera väg 26 på bro eller port i lämpligt läge. Planering i Halmstad önskar en samordning med Väg 26 faunapassager och GC-väg Halmstad–Åled där GC-vägen får en egen finansiering från regional plan och inte påverkar budget för Väg 26 faunapassager Halmstad–Länsgränsen.

Översiktlig tidplan stämades av.

Faktorer som kan påverka utformning och läge av GC-väg, tunnlar och eventuellt faunapassagers bredd är bredden på väg 26 och om den kommer att breddas till en 1+2 väg. Samtliga dessa

förutsättningar bör vara klara för att kunna projektera långsiktigt hållbara lösningar menar projekt Väg 26 faunapassager. En faunabro går inte att bredda i efterhand

Möte med Underhåll och Drift på Trafikverket

Möten 28 januari 2020 samt oktober 2020

Projektet presenteras och handlar om följande:

- Faunaåtgärder för att minska barriäreffekter och minska framtida viltolyckor på väg 26 mellan Halmstad och länsgränsen genom att förbättra faunans passagemöjligheter över väg 26.
Ingående teknikslag: Väg, beläggning, bro, mark/geoteknik, belysning, ITV
värmeteknikkamera (Viltvarningssystem), miljö, ledningar, färister, viltstängsel och viltuthopp.
- Överlämnandeplan påbörjades och underhåll kunde ställa frågor till projektet.
- MK, mottagandekoordinator, kontaktas om förekommande massor upptäcks under projektets gång.
- Delöverlämnande av drift- och underhållsansvar för mindre faunaåtgärder ska utredas i ett senare skede.
- Projektet är elanläggningsinnehavare för anläggningen under byggnation och fram till överlämnandet. Därefter tar Underhåll över ansvaret.
- En rutin för behandling av eventuell belysning som kan uppstå i projektet skickades till projektet för kännedom.

Samråd viltstängsel, Trafikverket drift och underhåll

- Samordning på Trafikverkets kontor i Halmstad, 12 mars 2020. Samordning angående nuvarande drift på vägsträckan.
- Stängselinventering gjord av Trafikverkets driftentreprenör. Skickades till projektet för kännedom juni 2020.
- Nuvarande viltstängsel ses över vartannat år.

4 Samråd del 2, 2020-06-10 till 2020-07-07

Trafikverket presenterar framdriften i projektet och vad som har skett sen senaste samrådet. I projektet har följande skett;

En djupare analys har skett av viltolyckor, barriäreffekter och faunas rörelsemönster. En naturvärdesinventering och inventering av skyddade områden har utförts. Översikts- och detaljplaner har studerats närmare. Ett utkast till Faunauppföljningsprogram är framtaget.

Utifrån den intagna informationen, utförda analyser och tidigare samråd har åtgärdsförslag tagits fram. Trafikverket beskriver de föreslagna åtgärderna som föreslås enligt nedan:

- Förbättrande åtgärder på befintliga broar och portar,
- Stängselkorrigeringar, nytt faunastängsel, uthopp, färister och grindar m.m.
- Faunapassager i plan
- Faunabro. Det har identifierats två lägen som projektet har utrett vidare för anläggning av en faunabro. Båda positionerna är på delsträcka A. Ett läge är vid Spånstad (benämns som läge 123) och ett läge är vid Moaslätten (benämns som läge 102).

Projektet presenterar resultat från naturvärdesinventeringen samt åtgärdsförslag på sträckan. Därefter presenteras framtida planering, kommande samråd och remisskede. Vid höstens samråd kommer broskisser presenteras tillsammans med en grov kostnadsuppskattning.

4.1. Samråd med Länsstyrelsen Halland

2020-06-10 Skype-möte

Remiss skickas till halland@lansstyrelsen.se. Det kan vara lämpligt att nämna vilka som har varit delaktiga från länsstyrelsens sida och komplettera med ett mail till dessa personer.

Samhällsbyggnadsavdelningen sammanställer och yttrar sig i ett remissvar.

Kommentarer och frågor från Länsstyrelsen är:

- Hur har projektet resonerat på de sträckor där Nissan går nära vägen. Det finns en risk att djur blir stående mellan vägen och vattendraget på det smala landområdet som finns.
- Vad är syftet med en GC-port i höjd med Åled?
- Vad är skillnaden mellan en ekodukt och en faunabro, finns det exempel på faunabroar?
- Angående kultur och fornlämningar så är kulturmiljöenheten positiv till att projektet prioriterar läge 102 söder om Oskarström framför det förslag som är beläget vid Älvasjö (läge 123). Då den positionen kräver omfattande fortsatta arkeologiska utredningar och påverkar fornlämningsområdet vid en byggnation och dess arbetsområde. Kulturmiljöenheten undersöker saken ytterligare till nästa samråd.

Trafikverkets svar

- *Angående vattendrag och närhet till vägen. Precis som Länsstyrelsen lyfter är det en risk att vattendraget påverkar djurens naturliga rörelsemönster. Vattendrag utgör vandringskorridorer och viktiga resurser i landskapet för viltet, vilket gör att Trafikverket i barriäranalysen behöver ta hänsyn till vattenförekomster när man planerar för att öka landskapets ekologiska samband. På framförallt delsträcka C och E bedöms det som byggtekniskt svårt att anlägga nya faunapassager. Landskapet med ett större vattendrag parallellt gör att man kan förvänta sig mindre viltörelser rakt över vägen. Utöver det så*

finns även järnväg som går mellan väg och vattendrag. För att inte orsaka åtgärder som minskar på trafiksäkerheten och för att hitta lämpliga åtgärder vid naturliga viltstråk så har åtgärder i form av nybyggnationer valts bort på sträckor där vattendraget går väldigt tätt med vägen.

- *Kommunen har efterfrågat en GC-väg mellan Halmstad och Åled. Området runt Åled är aktuellt för exploatering och utbyggnad av bebyggelsen. Det finns en befintlig GC-väg över E6 strax norr om väg 26 och denna vill man knyta samman med den nya GC-vägen. Trafikverket planerar för detta och viss finansiering finns via SINV finansiering för projektet men ingen beställning har gjorts i dagsläget. Önskemål från Trafikverket Planering är att samordna detta projekt med nybyggnation av GC-väg Halmstad – Åled. Se mer om detta under punkt 4.5 samordning internt inom Trafikverket och angränsande projekt.*
- *En ekodukt har utgångspunkt att leda över hela landskapet över infrastrukturen. Den riktar sig ett brett spektrum av djur och artgrupper. Enligt Trafikverkets kriterier bör den vara åtminstone 30 m bred. Ingen fordonstrafik är tillåten över bron.*
- *En faunabro fokuserar däremot på en eller ett fåtalet artgrupper och fokuserar på att erbjuda en passage över väg. I detta fall är fokusart större däggdjur, men passagen kommer därmed även få funktion för medelstora och mindre djur. Bredd som föreslås är ca 15 m och uppåt. En tydlig beskrivning finns i Lokaliseringsrapporten kapitel 1.*
- *Angående val av plats för en faunabro är det bra att tidigt få synpunkter och en bedömning om eventuell påverkan samt att ett grönstråk kan fredas på lång sikt för djurens passage. Vid nästa samråd tar vi upp frågan på nytt.*

4.2. Samråd med Halmstad och Hylte kommun

2020-06-11 Skype-möte

Åtgärdsförslag och framdrift presenteras enligt ovan, utöver det sker en avstämning angående de kommande kommunala planerna i området.

Översiktsplaner

- Halmstads nya översiktsplan går ut som en samrådshandling i höst. Samrådsversion är färdigställd till sista samrådet i september.
- Hyltes översiktsplan är överklagad, men det har inte framkommit något som påverkar projektet.

Inkomna kommentarer från kommunerna är

Halmstad

- Halmstad kommun har varit positiva och drivit frågan angående cykelled mellan Halmstad och Åled framåt.

Trafikverkets svar

- *Projektet undersöker internt med Trafikverket Planering angående cykelbanan.*

Hylte

- Har kontakt skett med sakägare på sträckan? Uppgifterna om att en järnvägsport ska användas, ökar inte problematiken på järnvägen?

- Hylte kommun frågar angående kostnad för projektet. Är åtgärderna effektiva och ser man effekt av detta?
- Hylte kommun frågar angående Skeppshult och väg 26 vidare nordöst genom Småland. Enligt handläggaren så är det mer viltrörelser och trafiksäkerhetsmässigt även befogat att göra åtgärder nordöst om Skeppshult.

Trafikverkets svar

- *Samråd har skett med större sakägare på sträckan samt jägarrepresentanter och eftersöksjägare. Åtgärden vid en järnvägsport handlar främst om att dra om viltstängsel så att vilt inte fastnar på insidan av viltstängsel. I dagsläget är platsen olämpligt utformad. Det har inte identifierats en belastning av viltolyckor på järnväg, varken i statistik eller vid samråd med driftentreprenör och förväntas inte i framtiden.*
- *Angående kostnader så beskriver Trafikverkets olika brokonstruktioner och kostnader och de olika alternativen. De barriärupplösande effekterna kan direkt härledas till nationella miljömål och de riktlinjer & krav som finns angående biologisk mångfald och naturfrågor. Vid tidigare projekt Sandsjöbacka har pågående miljöuppföljning påvisat flertalet positiva effekter för natur och biologisk mångfald. Projektets mål är även att en minskning av viltolyckor ska ske på hela utredningssträckan. Medel för projektet tas från en nationell öronmärkt pott för att minska barriärpåverkan och viltolyckor och konkurrerar därmed endast med liknande projekt med samma finansiering.*
- *Trafikverket kan återkoppla angående nationella planer och vad som planeras framöver. Projektet sträcker sig fram till länsgränsen och är inom region väst. Sträckan Halmstad - Skeppshult är utpekad vid en större åtgärdsvalsstudie angående viltolyckor och barriäreffekt. Sträckan är en av de mest olycksdrabbade i regionen.*

4.3. Samråd med berörda sakägare

Trafikverket öppnar mötet och går igenom nuläget och information om projektet. Därefter presenteras åtgärdsförslag och den analys som skett inom projektet, med särskild fokus på de områdena och åtgärder som berör sakägaren.

Större sakägare med fastighet på delsträcka Halmstad - Oskarström

2020-06-10, Skype-möte

Sakägaren har kommentarer på föreslagna åtgärder och efterfrågar att dessa antecknas. Kommentarer kommer även att skickas till Trafikverket via mail från sakägaren. Vi går gemensamt igenom föreslagna åtgärder inom projektet.

Kommentarer från sakägaren:

- Ny information som meddelades på mötet var att den grustäkt som finns mellan Halmstad och Åled ligger på sakägarens fastighet. Som det ser ut i dagsläget kommer detta att avvecklas i och med det nya vattenskyddsområdet som skapas. Beslut tas i september 2020 av länsstyrelsen. På platsen finns en vägport. Sakägaren beskriver att området innehåller mycket viltrörelser.
- Markägaren vill inte ha en faunabro vid Moaslätten på plats kallad 102. Sakägaren beskriver sträckan mellan Åled och Oskarström, att området i öster består av jordbruksmark, i området arbetar man aktivt med att hålla undan klövvilt med jakt. Man vill framförallt undvika skador på jordbruksmark som kan orsakas av vildsvin. Därför vill man inte öppna upp den skyddande barriär som väg 26 erbjuder. Det sker delvis en övergång mot ett nytt skogsbruk på grund av

klimatförändringar, därför har godset frångått granskog till nya arter, vilket ytterligare stärker att väg 26 ska kvarstå som barriär. Det blir en intressekonflikt.

- I övrigt ställer sig sakägaren positiv till åtgärderna på sträckan, särskilt nytt viltstängsel.
- Sakägaren sammanfattar de punkter som de bedömer kommer ha en negativ påverkan på deras verksamhet och varför och skickar detta via email.

Trafikverkets svar:

- *Projektet fokuserar dels på att minska på viltolyckor dels att minska på den barriär som vägen skapar för faunan. En minskad barriärpåverkan möjliggör att djuren kan ta sig över vägen, och även korridoreffekterna från vägen minskar. Korridoreffekter innebär att djuren blir stående eller vandrar längs viltstängslen. Åtgärderna är ett steg mot Trafikverkets mål när man i linje med EU direktiv ska skapa "grön infrastruktur", djur skall kunna röra sig i landskapet. Att förstärka barriären av vägen utan att släppa djuren över vägen blir därför en intressekonflikt mot projektets mål. Vägsträckan mellan Halmstad och Oskarström har i dagsläget inget viltstängsel utan ett lägre privat skogsstängsel som sitter utmed delar av vägsträckan. För att ha möjlighet att påverka mängden viltolyckor och komplettera sträckan med stängsel måste även lämpliga passager till fauna anläggas. Stängsling och faunapassager hör ihop, och målet är att det skall finnas en faunapassage var 4-6 km enligt Trafikverkets riktlinjer (Trafikverket Riktlinje Landskap).*
- *För närvarande bedöms läge 102 som prioriterat från projektets sida. Inkomna kommentarer beaktas och fortsatt analys och utredning kommer att ske inför nästa samråd.*

Större sakägare med fastighet på delsträcka Oskarström - Torup

2020-06-10 Skype-möte

Trafikverket öppnar mötet och går igenom nuläget och information om projektet. Därefter presenteras åtgärdsförslag och den analys som skett inom projektet.

Kommentarer och punkter som diskuteras under mötet är:

- Älgskötselområden är skapade utefter barriärer i landskapet. Nissan, E6 o.s.v. Vattendraget och väg 26 är inte ett hinder men ett stopp som minskar rörelser i landskapet. Vilt har anpassat sig efter barriären, liksom jägare och berörda aktörer i området. Vägporten vid trafikplats Fröslida (ID8 i lokaliseringsutredningen) som planeras att öppnas upp gör att det kommer bli en ökad mängd djur som tar sig in dels på vägbanan men även mellan vattendrag och väg där järnvägen finns. Det kan leda till en ökad mängd viltolyckor på järnväg. Vidare menar sakägaren att det är en mindre rörelse med vilt från östra sidan till västra. Djur som är i området kan lära sig att undvika tåg och vänja sig med mänsklig aktivitet, något som djur som kommer till platsen från västra sidan av vägen inte gör.
- Järnvägsporten söder om Torup i höjd med Öllsjö (ID10 i lokaliseringsutredningen) anses det olämpligt att leda in djur vid, då det kommer göra att djuren uppehåller sig på järnvägen.
- Stängselslut innan Spenshult kan förlängas på östra sidan, ett platsbesök tillsammans efterfrågas.
- Det finns en större korsning in till Hinnakulle där det är mycket viltrörelser och sker en del viltolyckor. På platsen finns viltrörelser över väg 26 vilket leder till en koncentration av viltolyckor

Trafikverkets svar

- *Vattendrag påverkar klövdjurens rörelser på flera sätt, dels som vandringskorridorer och som viktig resurs, men de är på inget sätt barriärer i landskapet. Det har vägts in i Trafikverkets analys. Vid ID8, vägporten under väg är det drygt 300 meter till ostängslad järnväg med 16 tåg per dygn. I utredningen har risken att öka mängden viltpåkörningar på järnväg bedömts som liten. Öppnar man upp området så att djur kan röra sig vidare kan det snarare ha effekten att olyckorna även minskar på järnväg. Viltet som kommer ifrån öster stöter på en barriär i form av viltstängslet och blir stående i området en längre tid, jämfört med om de kan passera vägen också.*
- *Angående järnvägsport (ID10) är stängslet utformat så att vilt kan röra sig igenom porten från ena sidan, men sedan fastnar på insidan av viltstängsel i ett område mellan järnväg och väg. Det är en olycklig utformning på viltstängsel. Förslaget är att korrigera viltstängsel för att inte djur ska fastna på fel sida stängsel. Dagens utformning erbjuder stora grönytor på insidan av viltstängsel.*
- *Synpunkter om detaljutformning av stängsel mottages tacksamt då det är information som boende och sakägare har god kunskap om.*
- *Platsbesök har skett på platsen tidigare. Det är breda öppningar med två anslutande vägar åt båda riktningar. Det är svårt att hitta en lämplig utformning på stängsel och färister. Det kan det bli en fråga om att dra om anslutande vägar på plats. Nytt möte med sakägare på plats kan hålls i september 2020.*

4.4. Samråd med övriga aktörer

Samråd med berörda älgförvaltningsområden och älgskötselområden 2020-07-08, Skype-möte.

Representant från Torups västra älgskötselområde. Samma person representerar sakägaren med fastighet på delsträcka Oskarström–Torup och är därmed väl insatt från tidigare samråd. Ett platsbesök efterfrågas för att tillsammans besöka punkterna.

Inkomna kommentarer är:

- Korsning vid Hinnakulle är en plats där djur passerar vägen.
- Stängselslut norr om Spenshult. Efterfrågas en detaljutformning på stängselavslut.
- Representanten är negativ till att öppna upp en vägport vid trafikplats Fröslida, så att djur kan passera under väg 26. Motiveringen är att järnväg och mänsklig aktivitet kommer att skrämra djur och det riskera att bli en ökad belastning av viltolyckor på järnvägen.

Trafikverkets svar

- *Korsningen vid Hinnakulle är en svår punkt att korrigera stängsel på, skulle kräva omdragning av anslutande vägar.*
- *Sträckan norr om Spenshult försvåras då väg, järnväg och vattendrag går tätt tillsammans. Trafikverket fortsätter utreda möjligheter att hitta bra lösningar för denna plats.*
- *En dialog har skett med driftentreprenör på järnvägen, vilka bekräftar att området har en låg belastning av viltolyckor på järnväg. En second opinion har skett med en viltforskare utom projektet som bekräftar lämpligheten i åtgärden. Åtgärden utreds ytterligare till nästa samrådsomgång.*

Driftentreprenör på järnväg utmed väg 26, Halmstad–länsgräns, 2020-07-06

- Återkopplar till arbetsledare på sträckan efter samråd med sakägare. Sträckan mellan Oskarström och Torup har enstaka rådjursolyckor. Ingen utmärkande plats har identifierats på järnvägen.

5 Samråd del 3, 2020-09-09 till 2020-09-17

Mötesdeltagare hälsas välkomna, mötet öppnas och Trafikverket berättar om framdriften i projektet och den tidplan som tidigare har presenteras. Detta tredje samråd är det sista innan lokaliseringsstudien går ut på remiss. Det säkerställs att samtliga parter är införstådda i tidplanen för remissutskick och granskningstid. Det säkerställs att rätt mailadresser finns för utskick av remiss. Trafikverket beskriver planlägningsprocessen och hur arbetet fortskrider framöver.

Det sker en sammanfattning av det arbetet som har skett med åtgärdsförslag och bakomliggande analys. Sedan presenteras översiktligt byggnadstekniskt underlag som broprojektör tagit fram, för att visa att en byggbarhet och genomförbarhet för åtgärderna säkerställs tidigt i projektet samt hur stort ett eventuellt arbetsområde för entreprenör kan bli i byggskedet. En grov kostnadsuppskattning visas upp. Till sist sker en genomgång av utformning och kapitelindelning av kommande rapport och en samlad bedömning av vägsträckan, åtgärdsförslag och påverkan utav dessa. Förslag till inriktning för nästa skede presenteras.

5.1. Länsstyrelsen Halland

Skype-möte 2020-09-09, gemensamt med Halmstad och Hylte kommun.

Inkomna kommentarer:

- Angående den fornlämning som har identifierats vid faunapassageläge Spånstad (läge 123) har handläggare på kulturmiljö-enheten undersökt saken vidare. Platsen innehåller ett komplext system utav hålvägar. Det kommer behövas en utredning och arkeologisk insats om man väljer att föreslå den här platsen. Det är även viktigt att komma ihåg att det inte nödvändigtvis är själva bron som påverkar fornlämningarna utan det kan vara framförallt ingreppet under byggtiden. Exempelvis förbiledningsvägar, upplag, byggbodar m.m.
- Angående faunapassager i plan, finns det en möjlighet att anlägga färister på platsen? För att dels sänka hastigheten, dels utesluta att djur vandrar in på insidan av stängslet.
- Hur fungerar faunapassager vid snö, ökar risken att djur vandrar innanför om det är snödrivor efter plogning?
- Direkt efter Åled, där kraftledningen passerar vägen, finns det idag mycket vilttrörelser.

Trafikverkets svar

- *Kommentaren angående läge 123 och de fornlämningarna som finns på plats styrker ytterligare att läge 102 är lämpligare som plats för en faunabro.*
- *Att anlägga färister vid faunapassager i plan är en mycket intressant tanke. I detta projekt är det främst vägens trafikmängd och bredd som gör att det inte är möjligt. En ny typ av färst över denna vägtyp skulle behöva utvecklas för detta ändamål.*
- *Faunapassagerna i plan kommer att ha en kontinuerlig skötsel. Denna kommer inkludera slåtter och snöröjning på plats. Detta för att undvika en försämrad funktion, både vid kameraidentifiering utav fauna och vid passage över väg.*

- *I dagsläget är det ett stängselslut norr om Åled vid kraftledningen. Vid nytt faunastängsel är förhoppningen att styra vilt mot faunabron. Direkt norr om Åled går vägen i en sluttning vilket gör att åtgärder som en faunabro är svår på platsen.*

5.2. Halmstad kommun

Skype-möte 2020-09-09, gemensamt med Länsstyrelsen och Hylte kommun

- I kommande ÖP utreds området omkring Älvasjö om möjligheten att anlägga en exploatering i form av ett industriområde. Detta skulle leda till att det skogsområde som finns runt läge 123 påverkas.
- Kommer andra arter att beaktas eller är det främst älg och större klövvilt som är fokusart? Vid träbro nämndes att det blir en sandbädd. Jämför med ekodukten i Sandsjöbacka och hur det ser ut uppe på ekodukten.

Trafikverkets svar

- *Exploateringsplaner kring Älvasjö är viktiga för bedömningen av läge 123. Det kommer ha en påverkan på platsen och får därmed inkluderas i vår bedömning av lämpliga platser för faunapassager. Det är av största vikt att säkerställa att skogsområden i närhet av en faunapassage kvarstår, detta för att bibehålla en god funktion på passagen.*
- *Nackdelen med en träbro är att inget organiskt material bör placeras på den. Endast ett tunt lager av sandigt material läggs på denna typ av bro. Dessutom har träbron en lägre livslängd på cirka 80 år jämfört med en betongbro som har ca 120 år.*
- *I och med att en betongbro föreslås kommer bron kunna anpassas mer för övrig natur med växtlighet, död ved, sten, och buskar. Däremot kvarstår fokus på större däggdjur men även mindre arter kan passera. Till skillnad från ekodukten i Sandsjöbacka så innehåller inte omkringliggande mark så stora värden vid väg 26 att en ekodukt med fokus på hela ekosystem är aktuellt. Givetvis är det positivt om faunabron kan gynna så många arter som möjligt och det är något som vi strävar efter i projektet.*

5.3. Hylte kommun

Skype-möte 2020-09-09, gemensamt med Länsstyrelsen och Halmstad kommun

- Har det utretts angående faunapassager i plan närmare Skeppshult? Sträckan efter Skeppshult innehåller mycket vilttrörelser.
- Har uthopp placerats i närhet av faunapassager i plan och stängselslut?
- Har markägare kontaktats angående faunapassager i plan?

Trafikverkets svar

- *Området är inkluderat i analysen. Avgörande för de två platser som valdes att gå vidare med för faunapassager i plan är att de har en större barriärbrytande effekt än om man placerar en passage närmare Skeppshult?*
- *Viltuthopp planeras både i direkt anslutning till stängselslut och på platser där djuren kan ta sig in på vägen.*
- *Faunapassager i plan är en åtgärd som kräver mindre marktillgång, fastighetsägare har blivit informerade och inbjudna till remissen av lokaliseringsutredningen. Ytterligare samråd med markägare tas i vägplaneskedet.*

5.4. Samråd med berörda sakägare

Större sakägare med fastighet på delsträcka Halmstad–Oskarström 2020-09-16, Skype-möte

Trafikverket presenterar samma presentation som vid möte med länsstyrelse och kommun. Fokus är den vägsträcka och åtgärder som berör sakägaren.

Kommentarer och diskussionspunkter:

- Sakägaren är införstådda i det arbetet som har skett. Deras åsikt kvarstår från tidigare samråd (del 2) och det inkomna mail med deras ståndpunkt. Sakägaren vill inte att en faunabro byggs mellan Åled och Oskarström.
- Området innehåller både skog och jordbruksmark som skulle påverkas. Sakägarens verksamhet förutsätter den barriär som vägen skapar.
- Söder om Åled vidhåller sakägaren tidigare åsikt att en faunabro har en mindre påverkan på deras verksamhet. De anser även att en position söder om Åled skulle fånga upp vilt rörelser styrda av järnvägen och E6 bättre.
- Nuvarande grustäkt innan Spånstad kommer ej att fortsätta vara aktiv, p.g.a. vattenskyddsområde och inget förnyat tillstånd. Mot grustäkten på andra sidan vägen finns i dagsläget ett asfaltverk ägt av Skanska. Även de har fått nekat tillstånd att fortsätta vilket de dock överklagat. Skogsstråket på platsen har mycket vilt rörelser. Där är en lämplig plats att anlägga en faunabro. Djuren blir styrda av skogspartiet som passerar vägen.
- Sakägaren efterfrågar information angående den cykelväg som nämns. Inget samråd har skett med sakägaren ännu.
- Diskuterar angående risken att trycket blir för stort på viltstängslet söder om Åled om inte en passage finns på den sträckan. Framförallt älg har storleken att kunna forcera ett viltstängsel.

Trafikverkets svar

- Mail med yttrande har inkommit och diarieförts.
- I området söder om Åled är lämpliga platser för en större faunapassage få. Vid den plats som har utvärderats söder om Spånstad (läge 123) finns en konflikt med fornlämningar. En omfattande arkeologisk undersökning skulle behövas om man går vidare med platsen. Platsen och omkringsliggande grönstråk hotas av exploatering. Dessutom är platsen byggtekniskt komplicerad. Trafikverket visar lokaliseringsutredningen och den färgmatris som sammanfattar olika faktorer vid val av läge på faunabro. Denna visar att plats Moaslätten (läge 102) har fler fördelar jämfört med plats Spånstad (läge 123).
- Området vid nuvarande grustäkt är idag ett industriområde. Information har inkommit att nuvarande verksamheter ska avvecklas i framtiden på grund utav utgående tillstånd och ett planerat vattenskyddsområde. Exakt tidsspann är osäkert i frågan. Området ligger i direkt närhet till kommunens föreslagna område för exploatering (Halmstad kommun skickade kompletterande information angående exploateringsplaner efter samråd). På platsen finns en vägport som föreslås försees med siktskärm för att få bättre funktion som faunapassage, särskilt om nuvarande industri avvecklas. Den sammanvägda bedömningen är att området på grund av nämnda faktorer ej är lämplig som position för en större faunapassage. Det finns för många osäkerheter för att Trafikverket i dagsläget skall föra fram detta alternativ.

- *Cykelväg mellan Halmstad och Åled är i ett väldigt tidigt skede. Samråd kommer framöver i frågan när projektet är uppstartat. Önskemål finns att om möjligt lägga in den i vägplanen för detta projekt som ett parallellt uppdrag med annan finansiering. I detta projekt kan det bli aktuellt med en planskildhet för cyklister över/under väg 26.*
- *Långa sträckor med stor barriärpåverkan kan leda till att vilttrörelser kan öka invid viltstängslet. Detta kan leda till en ökad mängd forceringar av stängsel. Mellan Halmstad och Åled finns en befintlig vägport som förses med siktskärm för bättre funktion som faunapassage, så Trafikverket föreslår förbättringar här. Sträckan Åled –Oskarström har i dagsläget ingen passage för fauna, och ingen befintlig port som kan förbättras, vilket ytterligare motiverar ny faunabro vid position 102 vid Moaslätten. Inriktningen på det fortsatta arbetet kan dock förändras om det tillkommer andra förutsättningarna.*

Sammanfattningsvis så tackar Trafikverket för samråden och beskriver hur remissen av Lokaliseringsstudien går till. Då finns det ytterligare möjlighet att inkomma med synpunkter.

Större sakägare med fastighet på delsträcka Oskarström - Torup 2020-09-29 platsbesök på sträckan.

Trafikverket utförde ett platsbesök tillsammans med representant för sakägare. Sakägaren visade upp flertalet platser och problempunkter. Tillsammans gick man igenom och diskuterade åtgärder. För information om nämnda platser och åtgärder se lokaliseringsutredning.

En sammanfattning av de åtgärder som kommer ske efter platsbesök är:

Stängselslut söder om trafikplats Sandslätt – Lokaliseringsutredningen föreslår en förlängning av stängsel på västra sidan.

Vägport under väg 26 vid Fröslida trafikplats – Föreslagen åtgärd utreds ytterligare i nästa skede innan åtgärd fastställs.

Infart vid Lopered – Platsen kompletteras med en grind. Tas med i lokaliseringsutredningen.

Korsning vid Öjasjö – Platsen utreds ytterligare i nästa skede. Om en lämplig tätning inte kan hittas för att stoppa fauna kan belysning på plats vara ett alternativ.

Samråd med sakägare med fastighet i område lokaliserat för faunapassager i plan, mail och brevutskick, oktober 2020.

Ett brev har skickats till fastighetsägare i de två lokaliserade områdena lämpliga för faunapassager i plan delsträcka Hyltebruk – Nyarp och Nyarp – Skeppshult. Brevet beskriver projektet och den analys som har skett. Brevet bjuder in sakägarna till att kontakta projektet vid frågor och att lämna synpunkter under remissen.

5.5. Samråd med övriga aktörer

Nationella viltolycksrådet, berörda älgförvaltningsområden och älgskötselområden

Information och presentation angående framdriften i projektet har skickats via mail till representanter för jakt. Trafikverkets konsult har varit behjälplig via mail, telefon och Skype vid frågor alternativt om ytterligare samråd efterfrågas. Inga ytterligare synpunkter har inkommit.

5.6. Samråd internt på Trafikverket sept 2020, viltvarningsteknik

Samråd med andra projekt gällande faunapassage i plan viltvarningsteknik, Skåne väg 108 Sjödiken.

Återkoppling från Mattias Olsson faunaspecialist, EnviroPlanning september 2020.

Trafikverket tittar nu på några olika sakfrågor i Sjödiken. Det är pågående studier men en del lärdomar kan vi ta med oss direkt in i väg 26.

1 – De ekologiska frågorna. Det pågår en miljöuppföljning där vi använder autokameror likt de vi har på Sandsjöbacka, samt forskning inom Triekol där vi analyserar sekvenser från Milestone som är Trafikverkets ”plattform” för hantering av kamerorna i viltvarningssystemet. Det är pågående studier, men några lärdomar vi kan ta med oss redan nu:

- Faunapassagen används i stor omfattning, cirka 250 djurindivider passerade under cirka 6 månader.
- Repel rate (djur som vänder i faunapassagen innan de går upp på vägen) är trots allt relativt låg, men skiljer sig mellan olika arter. Vildsvin passerar nästan uteslutande under natten då det är låg trafikvolym och mindre störningar och då blir det en lägre repel rate.
- 8 djur har tagit fel väg i faunapassagen och vandrat in mellan viltstängslen. Alla dessa 8 individer har kommit tillbaka till faunapassagen igen inom kort tid och gått ut i naturen igen. Med en bättre detaljutformning av faunapassagen kan vi nog minska riskerna ytterligare. Det gäller att leda djuren till mitten av faunapassagen när de skall passera.
- En viltolycka har skett under den period vi har undersökt systemet, men det har varit flera tillfällen när det varit nära olycka. Tyvärr skedde den första olyckan i september 2020 där ett vildsvin blev påkört, men en femårsperiod innan byggnation var det cirka 110 viltolyckor på den åtgärdade sträckan, så vi bör se en oerhört stor effekt av åtgärden utmed hela sträckan som åtgärdats. Viltolyckor kommer att ske vid faunapassager i plan, på samma sätt som de idag sker vid stängselöppningar, stängselslut etc, men det blir en säkrare situation då trafikanten får en varningssignal via omställningsbar skylt när djuren kommer in i faunapassagen.

2 – De tekniska frågorna. Trafikverket arbetar nu intensivt med att utvärdera tekniken i Sjödiken. Det kommer en utvärdering av detta under hösten/vintern 2020.

- Vegetation i detektions-zonerna kan generera fellarm, det såg vi tydligt i somras när hög värme och mycket vegetation tillsammans orsakade många fellarm under dagtid. Jag skulle rekommendera att vi lägger geoduk i faunapassagerna på väg 26, och sandar upp ytan för att få en torrängsliknande vegetation. I Sjödiken är det fet matjord och tät och hög gräs- och örtvegetation och många rådjur och kronhjortar blir gående och äter i faunapassagen, alldeles intill vägen.

3 – Utformningen av faunapassagen i plan – Vi skall ta med oss utformningsdetaljerna från faunapassagen i Koberg. Den är bättre detaljutformad (stängselutformning, vägområde, räcken m.m.) än faunapassagen i Sjödiken. I detta projekt finns det dessutom möjlighet att ytterligare detaljutforma faunapassagen. En viktig detalj gäller kommunikationen med trafikanten, så de förstår varningen och förstår när de kommer in i faunapassagen. När det gäller djurens beteende i faunapassagen, vill vi ha över dem relativt fort, och vi vill att de går i mitten av faunapassagerna för att minska risken att de vandrar in mellan viltstängslen.

Trafikverket internt samråd gällande hur teknik för faunapassager i plan ska upphandlas i en framtid

Återkoppling från Lennart Olsson, Trafikverket ITS specialist, september 2020

Vid möte med Underhåll på Trafikverket i september 2020 ska den 31/10 förslag finnas på en detaljerad gränsdragningslista, ritning/anvisning för placering av aktiv utrustning vid viltpassage i plan med viltvarningsteknik samt "kravbild" på fundament, master, kanalisation, skyltbärare m.m.

För att i upphandling kunna precisera hur samordningen skall gå till kommer de även att ge besked om hur lång framförhållning de behöver för avrop av viltvarningssystemen. Detta kan underlätta att tekniken kan användas i fler framtida projekt.

6 Kompletterande samråd med ledningsägare

I nästa skede vägplan sker kompletterande samråd med ledningsägare för respektive åtgärdsförslag. För de större åtgärderna som faunabro och faunapassage i plan finns dokumenterade ledningsägare uppräknade i lokaliseringsutredningen

7 Bilagor

Samrådsmaterial finns under diarienummer TRV 2020/100388 - Lokaliseringsutredning skisshandling i projekt Faunapassager Väg 26 Halmstad–Länsgränsen

7.1. Inkomna handlingar och mail

Större sakägare med fastighet på delsträcka Halmstad–Oskarström, mail 16 juni 2020

**Sakägarens namn har dolts.*

EnviroPlanning AB
Fredrik Winterås
Lilla Bommen 5C
411 04 Göteborg

Kompletterande information till Samråd gällande faunapassage 102 på väg riksväg 26.

Området mellan väg 26 och Nissan präglas till stor del av ett småbrutet eklandskap där det utöver skogsbruk bedrivs hästverksamhet och en aktiv viltförvaltning. Då området är av den karaktären samt att det under lång tid varit avgränsat av rv 26 i väster och Nissan i öster, har verksamheten baserats på att bland annat vildsvin i någon större omfattning inte har haft möjlighet att etablera sig där.

Den föreslagna faunapassagen, benämnd 102 i samrådshandlingarna, kommer att innebära stora störningar på [REDACTED] pågående markanvändning.

[REDACTED] verksamhet kommer drabbas av förluster och ökade kostnader på en mängd olika sätt. Vi kommer kraftigt motsätta oss att den föreslagna faunapassagen byggs.

[REDACTED]

[REDACTED]

Ledningsägare, EON, 2020-05-14, mail och kompletterande telefonsamtal

Hej Fredrik

Du har varit i kontakt med vår kundsupport och frågat efter prisinformation om nyanslutning av 25A på väg 26 i Halland åt Trafikverket.

Punkt 1 N:6324995 E:399185

Anslutningsavgiften blir 85 000 kr ex moms.

Punkt 2 N:6321909 E:394932

Anslutningsavgiften blir 95 000 kr ex moms.

Om du har frågor om detta ärende är du välkommen att återkomma till mig.

Ha en trevlig dag

Med vänlig hälsning *Handläggare E.ON*

E.ON, handläggare, kompletterande telefonsamtal 2020-05-15

- I ett första skede ges alltid ett schablon-pris om det rör sig om mindre än 25A, avståndet är ett fågelavstånd till närmaste kontaktpunkt.
- Efterfrågades en mer specificerad uppskattning över de olika delarna. Att Trafikverket avser att gräva själva kommer inte påverka priset på grund av att det är en schablonsumma. Däremot kan det bli en diskussion längre fram vem som gör vad.
- Priset är exklusive markmätarskåp. E.ON ordnar egna skåp för de ”grövre kablarna”. Själva mätarskåpet kostar mellan 10–12 till 25–30 tusen beroende på leverantör.
- Processen framåt – Trafikverket gör en föransökan om att ansluta till en viss punkt. Vid större arbeten som detta krävs en påskriven offert. Minst 7 månader innan arbetet bör föransökan ske. I det skedet kan det mer exakt diskuteras och beslutas vem som gör de specifika delarna som grävarbetet.
- Varje år regleras schablon-priserna som sätts. Priset som ges är giltigt ungefär 6 månader. Oftast höjs priset något varje år (marknadspriserna korrigeras årligen).

7.2 Telefonlogg

Telefonlogg i utredningsskedet i datumordning.

Handläggare på länsstyrelsen, grön infrastruktur, 2019-12-11

Tel. 010-224 32 12. Telefonsamtal med handläggare angående grön infrastruktur. Det finns tyvärr ingen mer information än det som står i handlingsplanen, där informationen om viltstråk i länet kommer ursprungligen från Trafikverket.

Hylte kommun, samhällsbyggnadskontoret, 2020-01-08

Översiktsplan (ÖP) och samrådsredogörelse inför en ny ÖP finns att tillgå. Ny ÖP är färdigställd och kommer ut snart. Grönstrukturplan är inkluderad i ÖP.

Miljöspecialist artrik väkant Trafikverket, muntlig kontakt 2020-01-28

Avstämning angående växten hårginst. Markstörning vid exempelvis stängselbyte är troligen inte ett problem, kanske snarare tvärtom. Ginsten gynnas av störning och skulle må bra av att ytor med blottad jord/sand skrapades fram. Däremot kan man om möjligt styra arbetena till en period utanför maj-juli för att inte påverka ex under blomning.

EnviroPlanning, expert vattenfrågor 2020-02

Frågor angående möjligheter att anlägga en strandpassage vid befintligt vattendrag under väg. Finns flera exempel på icke-fungerande lösningar med finmaterial inslaget i fiberduk och täkt med plattor.

Båda passagera som diskuteras är mycket svåra att realisera på grund av hög vattenhastighet. Ska vi göra något måste materialet antingen säkras i botten eller bron annars kommer det att spolats bort.

Projektledare Underhåll Trv järnväg 2020-02-24

Presenterar projektet. Beskriver området söder om Torup där järnvägstrafiken går i en port under väg 26. Det är en möjlighet att samordna passage för vilt och järnväg. Projektledaren har svårt att svara på lämpligheten i en sån lösning. Med tanke på den låga ÅDT så bör man kunna tigha till stängsel till väg och erbjuda vilt att passera genom porten, men vill inte ge något svar utan ytterligare undersökning. Rekommenderar kontakt med underhållsentreprenör, får kontaktuppgifter och ringer för att undersöka frågan ytterligare, angående vilt på sträckan.

Kontakt underhållsentreprenör järnväg, 2020-02-24

Presenterar projektet. Beskriver området söder om Torup där en port under väg 26 finns, projektledare har själv ingen kunskap om sträckan eller om det finns kunskap angående vilt och problem/viltrörelser i närhet av järnväg. Frågan skickas vidare till arbetsledare. Projektet mailar kontaktuppgifter och frågeställning.

Infra Nord, arbetsledare, 2020-03-06

Arbetsledare har undersökt om de har en belastning av viltpåkörningar söder om Torup i närområdet till järnvägsport. Det är ingen utmärkande punkt. De har 1–2 rådjur per år i området och då är det ej i exakt närhet till väg 26. Generellt rådjur och vildsvin-påkörningar söder om Oskarström och rådjur och älg norr om Torup mellan Kinnered och Landeryd. De två sträckorna står för 90 % av incidenterna.

Infra Nord, arbetsledare, 2020-07-06

Återkopplar till arbetsledare på grund utav att markägare är negativa till de föreslagna åtgärderna och menar på att det kommer leda till problem med en ökad mängd påkörda djur på järnvägen. Arbetsledare säger att det inte finns någon koppling till väg 26. Det finns problem med

vildsvinsolyckor Intill Halmstad. Norr om Torup sker det främst älgolyckor. Sträckan mellan Oskarström och Torup har enstaka rådjursolyckor, men inte mer än så.

Kommunikation med miljöspecialist i norr, angående träbroar 2020-02-27

Bifogat urklipp från Krav Brobyggande avseende svårigheten att använda av trä i brons överbyggnad. Tänker då närmast på den sista meningen.

F.1.5 Träskydd

F.1.5.1 Allmänt

En konstruktionsdel av trä ska skyddas mot väderexponering så att fuktkvoten i träet hålls på en så låg nivå att röta inte kan uppstå.

En konstruktionsdel av trä ska vara belägen över mark och minst 800 mm från närmaste markyta. En konstruktionsdel av trä i en bro över ett vattendrag ska vara belägen minst 0,5 m över MW. En brobaneplatta av trä får inte täckas med överfyllnad eller andra jordfyllningar.



Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2-4

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

www.trafikverket.se