

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

E20, Faunapassager Hasslerör-Vallsjön

Mariestad och Gullspång kommun, Västra Götalands län

LOKALISERINGSUTREDNING, PM Skisshandling 2020-11-16

Uppdragsnummer: 168766





**Titel:** Samrådsredogörelse. E20, Faunapassager Hasslerör-Vallsjön, Mariestad och Gullspång kommun, Västra Götalands län. LOKALISERINGSUTREDNING, PM skisshandling 2020-11-16

**Utgivningsdatum:** 2020-11-16

**Uppdragsnr:** 168766

**Projektledare/kontaktperson:** Kristina Balot

**Teknikansvariga Trafikverket:**

**Samordnande miljöspecialist:** Thomas Grönlund

**Teknisk specialist:** Lennart Olsson

**Bro:** Karin Mehlberg

**Markförhandling:** Erika Bjurfors

**Geoteknik:** Jonas Axelsson

**Vägutformning/Vägteknik:** Carl-Gösta Enocksson

**Trafikingenjör:** Lee Palmer

**Datasamordning:** Marco Andersson

**Konsulter:**

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

**Naturinventering:** 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 SAMRÅDSKRETS.....	4
2.	SAMMANFATTNING AV SAMRÅD FÖR LOKALISERINGSUTREDNING PM SKISSHANDLING .....	7
3.	SAMRÅD DEL 1, 2020-03-20 TILL 2020-03-24 .....	8
3.1	Samråd med Länsstyrelsen Västra Götaland .....	8
3.2	Samråd med Mariestad och Gullspångs kommun .....	9
3.3	Övriga aktörer.....	10
3.4	Trafikverket internt samt angränsande projekt.....	11
4.	SAMRÅD DEL 2, 2020-06-10 TILL 2020-07-07 .....	12
4.1	Samråd med Länsstyrelsen Västra Götaland .....	13
4.2	Samråd med Mariestads och Gullspångs kommun.....	13
4.3	Samråd med övriga aktörer.....	14
4.4	Samråd med markägare vid föreslaget läge för faunabro/ekodukt.....	14
5.	SAMRÅD DEL 3, 2020-09-09 TILL 2020-09-17 .....	16
5.1	Samråd med Länsstyrelsen Västra Götaland .....	16
5.2	Samråd med Mariestad och Gullspångs kommun .....	16
5.3	Samråd markägare vid föreslaget läge för faunabro/ekodukt .....	17
5.4	Trafikverket internt samt angränsande projekt.....	18
6.	BILAGA.....	20
6.1	Telefonlogg.....	20

# 1. Bakgrund och samrådsrets

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 2020/100387. Lagstiftningen kring GDPR leder till att vissa yttranden inte visas i sin helhet då personuppgifter inte får publiceras på internet.

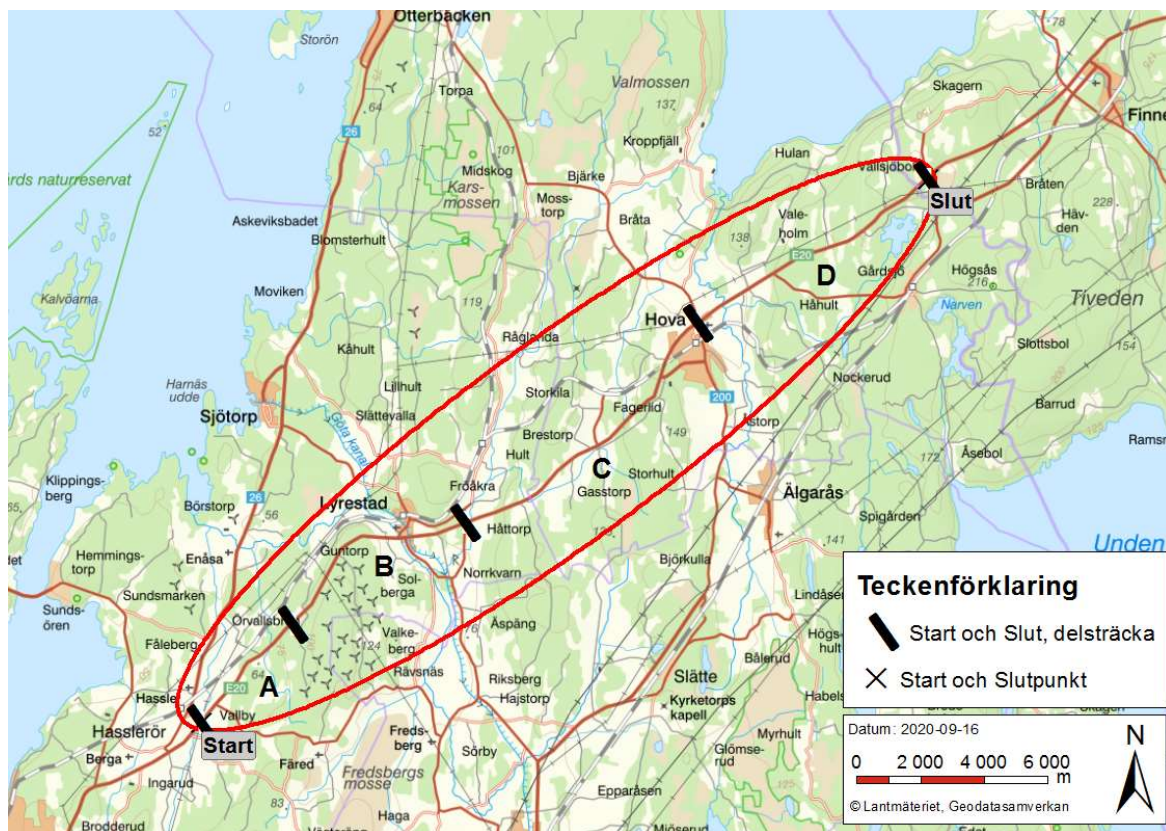
I detta projekt har en Lokaliseringsutredning tagits fram i en skissfas som ligger före vägplanen. Lokaliseringsutredningen är framtagen för att på ett överskådligt sätt ge underlag till beslut om en vald inriktning för föreslagna faunaåtgärder till nästa skede, vägplan. Barriäreffekten och viltolyckorna ska minskas med hjälp av en kombination av faunaåtgärder på det befintliga vägsystemet samt genom att anlägga en planskild faunapassage. Detta ska förbättra passagemöjligheterna för faunan längs E20.

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 skedet Lokaliseringsutredning PM skisshandling har intressenter valts med hänsyn till påverkan och intresse samt de som direkt påverkas av föreslagna faunaåtgärder. Samråden påbörjades i mars 2020 med externa intressenter, på grund av rådande Corona-pandemi har dessa skett via Skype, email och telefon. Nedan visas en beskrivande faktaruta över projektets olika skeenden.

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

Aktuell indelning av utrednings-sträckan Hasslerör-Vallsjön i delsträckor från A-D har genomförts för att lättare beskriva var faunaåtgärder föreslås samt hur viltolyckor och barriäreffekten påverkas.



Synpunkter, minnesanteckningar eller annan dokumentation för nedanstående samråd i detta skede finns hos Trafikverket under diarienummer TRV2020/100387. Utökad samrådskrets kan genomföras vid beslut om BMP (betydande miljöpåverkan) från Västra Götalands länsstyrelse. I nuvarande skede har följande parter kontaktats:

**Länsstyrelse:**

Västra Götalands Länsstyrelse

**Kommuner:**

Mariestads kommun

Gullspång kommun

Laxå Kommun – enbart informerade, angränsar till utredningssträcka.

**Viltfrågor:**

Nationella viltolycksrådet, länsansvarig polis

Representanter från berörda eftersöksjägare

Representanter från berörda älgförvaltningsområden

Representanter från berörda älgskötselområden

**Övriga:**

Göta kanalbolaget, kontakt med arbetschef

Västtrafik, kontakt med Trafikkoordinator

**Trafikverket internt samt angränsande projekt:**

Underhåll och Drift, Trafikverket

Planering, Trafikverket i Mariestad/Skövde

Projekt E20 - trafiksäkerhetshöjande åtgärder

E20 projekten samordning med Trafikverket och Länsstyrelsen

E20 förbi Mariestad

E20 förbi Hova

## 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. Tidplan och projektets kommande skeden beskrivs. En insamling av lokal information och kunskap angående befintliga problemområden och viltrörelser i landskapet.

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

**Samråd 3, september månad 2020.** Presentation utav lokaliseringsutredning inför remisskedet. Genomgång av planerade faunaåtgärder, 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 se mer information angående nämnda platser och åtgärder som tas upp i samrådsredogörelsen hänvisas till lokaliseringsutredningens huvudrapport.

*Trafikverkets svar visas i kursiv text*

## 3. Samråd del 1, 2020-03-20 till 2020-03-24

Trafikverket och projektet presenterar sig själva. Därefter beskrivs hur Trafikverket arbetar med miljöåtgärder och hur med uppfyller både nationella och egna interna miljömål, det informeras om varför man gör dessa åtgärder och vilka riktlinjer som finns. Vidare presenteras projektets bakgrund och problembilden på den aktuella sträckan. Vägsträckan E20 från Hasslerör till Vallsjön är cirka 30 km och är utpekad som en barriär i landskapet i flertalet tidigare arbeten. Området mellan Väneren och Vättern är ett viktigt landområde som möjliggör viltrörelser mellan mellersta Sverige och södra delen av landet. I detta stråk passerar dels E20 och järnvägen, stambanan mellan Stockholm och Göteborg.

Därefter presenteras själva projektet och hur arbetet planeras att utföras.

En lokaliseringsutredning ska visa hur man kan förbättra faunas passagemöjligheter över vägen genom att utreda befintliga passagemöjligheter och föreslå förbättringar. Vidare ska den identifiera kvarstående barriärer och lokalisera möjliga platser att anlägga en planskild faunapassage. 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 Västra Götaland

#### Skype-möte 2020-03-20.

Initiala kommentarer och frågor från Länsstyrelsen är:

- Viltenheten och Skydd & beredskap närvarar ej, projektet bör samråda med dessa.
- Varför har faunaåtgärder lyfts ut som ett separat projekt från närliggande projekt E20 Mariestad? Länsstyrelsen poängterar vikten av att ha en fortsatt intern dialog på Trafikverket så att åtgärder i ett projekt inte förändras eller påverkas av övriga projekt.
- Projektet är inriktat på att ta fram en MKB vilket länsstyrelsen anser är en bra utgångspunkt.
- Länsstyrelsen kommenterar att fornlämningar i området ej bör påverkas negativt, vid en konflikt med tänkbar åtgärd kan utredning vara tidskrävande.
- Länsstyrelsen kommenterar även att invasiva arter är viktigt att ta i beaktning och potentiellt förorenad mark.

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 dec 2020. PM Inkomna yttranden 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 det parallella projektet E20 Mariestad så handlar om olika budgetar och finansieringar. Projektet samordnar sig internt på Trafikverket med övriga projekt i närområdet.*
- *Trafikverket beskriver att arbetet med skyddade områden har påbörjats inom projektet, vid platser utpekade för åtgärder kommer en NVI utföras under sommaren 2020.*
- *Både skydd och beredskap samt viltenheten kommer att kontaktas.*
- *Trafikverket samråder vidare med Länsstyrelsen enligt överenskommen tidplan. Projektet utgår i dagsläget från att det kan bli aktuellt med en miljökonsekvensbeskrivning som tas fram om bedömning blir att projektet innebär betydande miljöpåverkan (BMP) enligt Länsstyrelsen. I detta skede utgår utredning så som fältinventering NVI (naturvärdesinventering) med en detaljeringsnivå som motsvarar vägplaneskedet.*

### **Tillägg Länsstyrelsen Västra Götaland, Skydd och beredskap, telefon och mail, 2020-04-22, 2020-04-23 och 2020-04-29**

Mail- och telefonkontakt med handläggare på Skydd & beredskap, Västra Götaland. Framförallt bör extremväder såsom skyfall tas i beaktning vid nya byggnationer. Kompletterande mail inkommer 2020-04-29 med underlag om skyfall, avrinningsområden i länet och en prognos om framtida klimat.

## **3.2 Samråd med Mariestad och Gullspångs kommun**

### **Skype-möte 2020-03-20**

Initiala kommentarer och frågor från kommunerna är:

- *Kommunerna är positiva till projektet och åtgärder för att minska på barriäreffekter samt viltolyckor.*
- *Mariestads kommun frågar om kommande åtgärder kommer få samma klassning som vägen dvs. som ett riksintresse för kommunikation? Hur kommer detta att påverka kommande detalj och översiktsplaner för kommunen?*
- *Befintliga detaljplaner som kan beröra vägsträckan presenteras av Mariestads kommun. Framförallt i Lyrestad finns en planerad förtätning av samhället.*
- *Kommunerna ser inga problem i dagsläget med remisstiden, de återkommer med närmare besked om det.*

### **Trafikverkets svar:**

- *Trafikverket kommer att säkerställa att föreslagna åtgärder är presenterade för kommunerna och att kommunerna instämmer angående föreslagna åtgärder samt har en långsiktig och positiv inställning till dessa. Det är av stor vikt för Trafikverket att stämma av med berörda kommuner och tillsammans säkerställa att exempelvis en planskild passage anses vara en långsiktig lösning som berörda parter gemensamt arbetar mot.*

### 3.3 Övriga aktörer

#### **Nationella viltolycksrådet, 2020-03-20**

Nationella viltolycksrådet (NVR) bjöds in och deltog i samrådsmötet via Skype tillsammans med Länsstyrelsen. Polisens regionala representant och en eftersöksjägare deltog i mötet. NVR är positiva till projektet och bekräftar den problembild som finns angående viltolyckor på sträckan. De bekräftar de utpekade problempunkter och vidare diskuterades detaljutformning av åtgärder vid dessa punkter. Framförallt rör det sig om korsningar med anslutande vägar och öppna grindar där djur tar sig in på vägområdet. NVR kommer att delta i mötet med jägarrepresentanter.

#### **Samråd med berörda älgförvaltningsområden och älgskötselområden 2020-03-24, Skype-möte.**

Mötet med representanter från berörda jaktkretsar genomfördes av konsulten EnviroPlanning. Under mötet fick konsulten del av kunskap och erfarenhet om viltets rörelser och problempunkter på vägsträckan. EnviroPlanning startade möte med att berätta om projektet, en bakgrund till projektet, vad som planeras att göras och de olika skedena i projektet. Därefter gick man gemensamt genom vägsträckan delsträcka efter delsträcka och berörda jägare inkom med kommentarer angående problemområden och förbättringsmöjligheter.

Runt Lyrestad finns en problematik med stängselöppning, framförallt öster om kanalen. Under mötet identifierades korsningar där djur kan komma in på vägområdet och hur dessa kan förbättras. Under mötet diskuterades även viltets nyttjande av de befintliga planskilda passagerna. Det finns flertalet passagemöjligheter för vilt, framför allt de redan anlagda faunapassagerna runt Hova. Det utpekade området för en ny planskild passage anses lämpligt, det är ett större skogsområde och järnväg (stambanan) ligger på ett par kilometers avstånd. Risken att belasta järnväg med ytterligare viltpåkörningar bedöms som osannolikt, om faunapassagen anläggs föreslaget läge.

En fråga inkom om det alltid är fördelaktigt att bygga broar jämfört med portar? EnviroPlanning beskriver hur åtgärder bör anpassas till omkringliggande landskap och möjligheter i området för åtgärden. Sammanfattningsvis inkom viktig information om viltets rörelser och problempunkter på vägsträckan. Flertalet representanter erbjuder sig att delta framöver i arbetet och fortsatt kontakt tas i kommande skeden. På grund av Covid-19 kan platsbesök eller möten ej beslutas i dagsläget.

#### **Trafikverkets svar:**

- *Mycket information angående viltets rörelser inkom vid samråd. Jägarnas och viltolycksrådets kommentarer bekräftar den information och data som konsultens analyser har visat. Vidare inkom information angående det utredda området för en planskild passage. Detta är värdefullt för projektets framdrift och fortsättning.*
- *En fortsatt kontakt sker även med NVR för att säkerställa att föreslagna åtgärder bedöms som lämpliga.*

## **Kollektivtrafiken, Västtrafik 2020-03-26**

EnviroPlanning har tagit kontakt via telefon med en trafikkoordinator på Västtrafik. Projektet har presenterats och det efterfrågas upplysning angående nuvarande linjer med kollektivtrafik på väg E20 Hasslerör till Finnerödja. Samma dag inkommer ett mail med befintliga linjer. Två stycken busslinjer finns i området vilka är:

- 512 Mariestad–Hova–Gårdsjö och omvänt
- 520 Gullspång–Hova–Gårdsjö och omvänt

Sträckorna trafikeras även av förbeställda personbilar nämnda sträckor.

### **Trafikverkets svar:**

- *Kollektivtrafik på E20 sker i mindre utsträckning. Sträckan trafikeras även med personbilar efter behov. Fortsatta samråd sker i kommande vägplaneskede.*

## **Kanalbolaget (Göta kanal) telefon 2020-01-31**

Vid platsbesök noterades att Göta kanal var tömd på vatten. En avstämning via telefon har skett med kanalbolaget angående hur ofta kanalen är vattentömd. Kanalen töms ur vid behov när underhållsåtgärder sker under vintern. Sommartid är kanalen alltid vattenfylld.

## **3.4 Trafikverket internt samt angränsande projekt**

### **Möte med Underhåll och Drift på Trafikverket 2020-03-09**

Punkter från mötet:

- Presentation av projektet och vad som föreslås göras hålls för gruppen från Underhåll samt för MK, mottagandekoordinator, som efter byggnation ska ta över anläggningar som byggs.
- Faunaåtgärder för att förbättra passagemöjligheter över E20 för faunan föreslås byggas på befintligt vägsystem. Detta ska minska barriäreffekter och minska framtida viltolyckor på sträckan E20 Hasslerör-Vallsjön.
- Ingående teknikslag: Väg, beläggning, bro, mark/geoteknik, miljö, ledningar, färister och viltuthopp.
- En leveransplan ska finnas inför infomötet i skedet för leverans av bygghandling. Denna skickas till förvaltningsdatamottagare NVDB och laddas upp i PP.
- MK, mottagandekoordinator, kontaktas om förorenade massor upptäcks under projektets gång.
- Drift av ev faunabro/ekodukt föreslås skötas av entreprenör i fyra till fem år efter slutbesiktning enligt skötselplan för garantiskötsel och sedan tar driften över och får skötselplan för driftskedet.
- Avstämningsmöten sker fortsatt för planering med Underhåll och överlämnandeplan har påbörjats.



## **Möte med Trafikverket Planering, Mariestad/Skövde 2020-03-11 samt 2020-08-19**

Deltagare: Sara Sandin, Anna Möller, Mattias Andersson

- Genomgång av projektet
- Pågående åtgärder/ÅVser

### **E20 trafiksäkerhetshöjande åtgärder**

- ÅVS pågår mellan E20 Fagerlid- Tjos, kvarvarande trafiksäkerhetsbrister. Sträckan som utreds är cirka 1,5 mil. ÅVS startar 2020-03 och färdigställs 2020-12. Projektledare: Ann-Charlotte Eriksson
- En översyn sker över hur anslutningar och korsningar kan förbättras m.h.t. trafiksäkerhet. Projekt E20 Hasslerör- Vallsjön stämmer av med detta projekt även i nästa skede bland annat hur färister, viltuthopp och viltstängsling utformas och var.
- Samordning mellan ÅVS-åtgärder och E20 Faunaprojekt: Särskilt viktigt i Lyrestad. ÅVS fokuserar endast på trafiksäkerhetsbrister.
- Rapport från lokaliseringsutredningen PM skisshandling för faunapassager Hasslerör- Vallsjön är klar kring slutet av okt 2020. Skickas till Sara Sandin, Anna Möller samt Ann-Charlotte Eriksson för samordning och avstämning. PowerPoint med lösningar har skickats vid flertal tillfällen under samrådsperioden. Rapporten går på remiss 16 nov- 14 dec 2020 då planerare även får den.
- Möte bokas in längre fram med E20 för att stämma av framdriften i ÅVS samt LS.
- Underhållsinsatser på E20
- E20 Hasslerör är nylagt för 4 år sedan fram till Lyrestad (nytt slitlager)
- Nyläggning av asfalt mellan Lyrestad och Hova möjligtvis 2023-2024.
- E20 Hova faunabro/projektet är ej mottaget av Underhåll ännu. Slutbesiktning var innan sommaren 2019. Skötseln av faunabron ligger troligen på Skanska.

### **Angränsande E20 projekt. Se telefonlogg, punkt 6.1.**

## **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 av viltolyckor, barriäreffekter och faunans rörelsemönster har gjorts. En naturvärdesinventering och inventering av skyddade områden har utförts. Översikt- och detaljplaner har studerats närmare.

Utifrån den intagna informationen, utförda analysen och tidigare samråd har åtgärdsförslag tagits fram. Projektet presenterar resultat från naturvärdesinventeringen. Vidare presenteras åtgärdsförslag på sträckan. Därefter presenteras framtida planering, kommande samråd och remisskede. Vid höstens samråd kommer översiktliga broskisser presenteras tillsammans med en grov kostnadsuppskattning.

## 4.1 Samråd med Länsstyrelsen Västra Götaland

### Skype-möte 2020-06-10

Kommentarer och frågor från Länsstyrelsen är:

- Viktigt att säkerställa att landskapsbilden blir enhetlig, gäller framförallt projekt E20 förbi Mariestad.
- Erfarenheter och underlag från forskningsprojektet viltsäker järnväg tas gärna emot.
- Beskriv gärna mer utförligt hur fauna hittar till övergångarna och vad som är skillnad mellan en faunabro och en ekodukt.
- I god tid innan byggskedet bör det säkerställas angående förorenade massor. Både på platser för åtgärder och vid tillförsel av massor.

#### **Trafikverkets svar:**

- *Projekt E20 förbi Mariestad är nu i vägplaneskedet. Faunaåtgärd som genomförs och finansieras inom det projektet är faunabro vid Skarpan. Faunabro vid Hova är redan byggd och klar. Projekt e20 Hasselrör-Vallsjön står för övriga föreslagna åtgärder som avses att byggas enl förslag från Lokaliseringsutredningen.*
- *Angående viltsäker järnväg och pågående forskning så kan länsstyrelsen uppdateras om nya publiceringar kommer.*
- *Det beskrivs hur man jobbar med landskapsanalys och viltrörelser. Vidare beskrivs att en ekodukt är till för att hela ekosystemet ska passera vägen, medan en faunabro fokuserar på utvalda arter eller artgrupper. Beroende på plats och syfte lämpar sig den ena eller andra. Rapporten går igenom och presenterar detta närmare.*
- *Trafikverket tar med sig informationen om förorenade massor till nästa skede.*

## 4.2 Samråd med Mariestads och Gullspångs kommun

### Skype-möte 2020-06-15

Kommentarer och frågor från kommunerna är:

- Hur fungerar det med parallella vägar, är de inkluderade i analysen?
- Inga kända markföroreningar i närheten av åtgärdsförslagen, Länsstyrelsens karttjänst kan ge ytterligare vägledning.

#### **Planarbete som kan påverka projektet**

##### **Mariestad**

- Det finns ett område där ett nytt verksamhetsområde planeras för framtiden. Det berör Trafikverkets projekt söder om detta, E20 Mariestad. Det finns ett planprogram från kommunens sida som området inkluderas i.

##### **Gullspång**

- Kommunen ser inga konflikter med framtida planer.

#### **Trafikverkets svar:**

- *Angående parallella vägar - vanligtvis är de vägarna betydligt mindre och har inte samma problem med viltolyckor som de stora. Viltolyckssituationen är bland annat orsakad av ÅDT och hastighet. I det underlag som ligger som grund till projektet har just*

*E20 pekats ut som ett stort problem med både barriärpåverkan och viltolyckor. Dock ackumuleras barriäreffekter av flera parallella infrastruktur-stråk vilket analysen har beaktat.*

- *Angående Mariestads planprogram så visar det att tidiga samråd är positivt för att tidigt i projekt identifiera var åtgärder kan prioriteras.*

### 4.3 Samråd med övriga aktörer

#### **Nationella viltolycksrådet, berörda älgförvaltningsområden och älgskötselområden 2020-07-07, Skype-möte.**

Trafikverkets konsult EnviroPlanning presenterar de åtgärder som föreslås och utreds. Under mötet diskuteras föreslagna åtgärder, både för att minska antalet viltolyckor, för att förbättra befintliga passager och den nya faunapassagen som föreslås i området.

Kommentarer och diskussionspunkter:

- Lyrestad, tidigare viltolyckor på västra sidan, stängsel förbättrade situationen. Åtgärderna att täta till stängsel mot kanalen bedöms som positiva.
- Kronhjort finns i området, framförallt på västra sidan. Det skjuts årligen en del kronhjort i direkt närhet till väg E20.
- Detaljutformningar vid anslutande vägar diskuteras, bland annat korsningen vid Högbrona som är en utpekad plats där viltolyckor sker.
- Projektet tar med sig erfarenheter från faunaåtgärder i E6 Sandsjöbacka. Det är effektivt att röja vegetation och buskage inom trafikplatser. Dels för att minska gömslen för djuren och göra det lättare att se djur, men även för att ta bort föda. Det gör att djuren blir mindre benägna att ta sig in på dessa platser.
- Området är en barriär i regionen då djuren storskaligt blir styrda av Väneren och Vättern, bra att en kombination av trafiksäkerhetshöjande och barriärbrytande arbete sker. Positivt att så mycket sker i området.
- Sker alla åtgärder samtidigt?

#### **Trafikverkets svar:**

- *De åtgärder som är inkluderade i det här projektet sker under samma period. E20 Mariestad ligger före i planeringen, dessa åtgärder som exempelvis en faunabro vid Skarpan anläggs tidigare.*
- *Projektet tar med sig den informationen och kunskapen som Nationella viltolycksrådet och eftersöksjägare har angående viltolyckor, viltrörelser, utformning av trafikplatser m.m.*

### 4.4 Samråd med markägare vid föreslaget läge för faunabro/ekodukt

#### **Sakägare, fastighetsägare vid identifierad plats för faunabro/ekodukt, Skype-möte 2020-06-22**

Trafikverkets konsult presenterar de åtgärder som har föreslagits och utreds. Fokus är på föreslagna åtgärder, både för att minska viltolyckor, för att förbättra befintliga passager och de nya



faunapassagerna som föreslås med fokus på den föreslagna faunabron/ekodukten inom fastighetsägarens mark.

Kommentarer från fastighetsägare:

- Fastighetsägaren ställer sig positiv till en faunabro men vill gärna veta på vilket sätt den ev. kan vara till nytta för honom när den ändå belastar hans fastighet. Finns det t.ex. möjlighet att passera bron med traktor och släp? Det vore önskvärt från markägarens sida. Om det ges möjlighet att passera även med timmerbil så kan avfarten strax norr om föreslaget läge stängas, vilket vore positivt ur trafiksäkerhetspunkt enligt fastighetsägaren.
- Hur stor yta tas i anspråk vid anläggande av en faunabro/ekodukt? Driftvägar osv.
- Vad innebär naturvärdesinventeringen enligt bildspelet, är samtliga ytor i närhet av bron?

#### **Trafikverkets svar:**

- *Utgångspunkten är att bron inte är tänkt för fordonstrafik. I detta skede vet Trafikverket inte om det blir en ekodukt eller faunabro, beroende på medel som finns tillgängliga. Inriktningen i dagsläget är att ingen fordonstrafik ska vara tillåten. Det finns en risk att fordonstrafik motverkar syftet med faunapassagen om djuren avskräcks från att använda den. Erforderliga medel är öronmärkta för åtgärder för djuren. Frågan studeras dock vidare i det fortsatta arbetet.*
- *Det är svårt att i ett så tidigt skede uppskatta hur mycket mark som behövs tas i anspråk för brokonstruktionen. Utöver fundament till själva bron som i dagsläget bedöms till cirka 28-30 meter bred krävs att marken modelleras och terrängen anpassas något för att faunabron/ekodukten ska kunna ha önskad effekt, d.v.s. med en naturlig övergång till omgivande terräng. En uppskattning är att cirka 1 ha skogsmark kan komma att krävas i form av permanent vägrätt, utifrån en liknande, men något större bro i Sandsjöbacka. Vad gäller yta som kan komma att krävas för tillfällig nyttjanderätt samt väg till och från bron under byggtiden är det för tidigt att svara på. Vid nästa samråd beskrivs marklösen och hur stor yta som behövs under byggtiden och permanent mer detaljerat. Åtkomst för underhåll av bron kommer även att behövas efter att bron är uppförd, för att lösa den kan eventuellt tänkas att Trafikverket ansluter sig till befintliga gemensamhetsanläggningar.*
- *Naturvärdesområde 1-4 enligt bildspel PowerPoint är vid föreslagen faunabro/ekodukt. Det rör sig om naturvärdesklass 4 (lägsta klassen) och är totalt 2501 m<sup>2</sup>. Område 1 är ett skogsområde med kvarstående solbelysta aspar som främsta naturvärde. Område 2 och 4 är inom vägområdet rör sig om en vägslänt och berg i dagen. Område 3 är ett dike med rinnande vatten.*

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

Mötesdeltagare hälsas välkomna och mötet öppnas av Trafikverket som berättar om framdriften i projektet och den tidplan som tidigare har presenterats. 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. Vidare beskrivs planläggningsprocessen och hur arbetet fortskrider framöver.

Därefter sker en sammanfattning av det arbete som har skett med åtgärdsförslag och bakomliggande analys. Fokus blir först på den analys som har utförts angående en faunabro/ekodukt och lokaliseringen av ett lämpligt område för denna. Sedan presenteras översiktligt byggnadstekniskt underlag som en broprojektör tagit fram, för att försäkra att byggharhet och genomförbarhet säkerställs tidigt i projektet.

Därefter presenteras åtgärder på befintliga passager och faunaåtgärder. En grov kostnadsuppskattning visas upp. Till sist sker en genomgång av kommande rapport och en samlad bedömning av vägsträckan, åtgärdsförslag och effekter utav dessa.

### 5.1 Samråd med Länsstyrelsen Västra Götaland

#### **2020-09-09 Skype-möte, gemensamt med Mariestad kommun, Gullspång kommun och Nationella viltolycksrådet**

Inkomna kommentarer och diskussionspunkter:

- Frågar angående kostnadsuppskattning och övriga projekt i området. Vilka åtgärder ingår i budgeten?
- Områden med förhöjda halter av arsenik och uran. Projekt E20 förbi Mariestad har tagit fram ett separat PM för att hantera dessa massor. Information finns även på SGUs hemsida. Bra om projektet tidigt tar med sig frågan och hur man hanterar detta.
- Frågar angående siktskärmar på faunabron/ekodukten. Viktigt att dessa även utformas utefter ett landskapsperspektiv och blir enhetliga med omkringliggande landskap.

#### **Trafikverkets svar:**

- *Finansieringen gäller för förslag som byggs inom detta projektet. Dock redovisas nyttan av andra faunaåtgärder som faunabro Skarpan som ska byggas i annat projekt samt faunbro vid Hova som redan är byggd.*
- *Trafikverket tar med sig den informationen och samordnar sig med projekt E20 Mariestad och deras material.*
- *Liksom i projekt Sandsjöbacka kommer projektet att sträva efter att en faunabro eller ekodukt ska anpassa till omgivande landskap och natur.*

### 5.2 Samråd med Mariestad och Gullspångs kommun

#### **2020-09-09 Skype-möte, gemensamt med Länsstyrelsen och Nationella viltolycksrådet.**

##### **Mariestad**

Inga åtgärder eller ny information som bedöms påverka projektet.

## Gullspång

Inga åtgärder eller ny information som bedöms påverka projektet.

### 5.3 Samråd markägare vid föreslaget läge för faunabro/ekodukt

#### Fastighetsägare, föreslagen plats för faunabro/ekodukt, Skype-möte 2020-09-16

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

Inkomna kommentarer är:

- Kan det vara en möjlighet att anlägga omledningsvägen via gamla E20:an som går parallellt? Det är en enskild väg i dagsläget.
- Eller är det möjligt att gjuta en sida åt gången? En omledningsväg innebär markintrång på produktiv skogsmark, något som vill undvikas.
- Det finns en traktorsväg in till platsen på södra sidan, det kanske kan användas som driftväg. Den går i åkerkant och rakt in. Sakägare ser gärna att driftvägen kommer söderifrån.
- Frågar angående att nyttja bron för traktor och släp. Vill kunna komma över med till exempel traktor vid exempelvis vindfällan. Det rör sig om fåtal gånger per år. Vikten på ekipaget är 3 ton för traktor och 2 ton för släp.
- Är det möjligt att uppskatta vilken yta som kommer krävas för faunabron? Hur ser det ut med byggtid, hur lång tid tar det att bygga en faunabro?
- Att bron inte ska hålla för 5 ton extra låter märkligt. Hur kommer det sig?

#### Trafikverkets svar:

- *Gamla E20:an är en enskild väg, det gör att det kan bli svårigheter att utnyttja denna. Väg E20 är en säkerhetsklassad större väg. Man ser helst att omledningen blir så kort som möjligt.*
- *Då föreslagen bro i detta skede är utan mittstöd och helgjuten så måste man anlägga hela bron samtidigt och det går inte att ha trafik på befintlig väg.*
- *Nuvarande förslag på driftväg är det som just nu uppfattas som lämpligast. Framtagna förslag är enbart skisser. I nästa skede fortsätter arbetet och nya samråd sker. I vägplaneskedet får förslaget utredas ytterligare.*
- *Den initiala inställningen är att bron enbart är avsedd för fauna och natur. I tidigare projekt har man sett att om man kombinerar broar med en mindre skogsväg så ökar fort nyttjandet av bron av människan. Även om ett par passager med en traktor per år inte stör fauna så möjliggör det att ytterligare aktivitet sker. Bro dimensioneras ej för rörlig last vilket innebär att fordonstrafik inte kommer kunna köra över bron. Den nationella finansieringen för projektet är till för viltåtgärder. Frågan kommer dock att utredas vidare i nästa skede, vägplan.*
- *Vid ett mycket grovt överslag rör sig markintrånget om cirka 1,5 ha. Fortsatt utredning i nästa skede fördjupar kostnadsanalyserna. Trafikverket kommer vid markintrång att betala ersättning för markintrånget enligt riktlinjer för typ av mark. Både för det permanenta och det tillfälliga intrånget. Byggtiden är cirka 2 år. Slutskedet är dock till viss del beroende av vegetationsperiod, då buskar och vegetation ska anläggas på bron.*



- *Trafikverket tackar för mötet och beskriver kommande skeden. Det kommer då ske ytterligare samråd och finnas möjlighet att inkomma med synpunkter och kommentarer.*
- *Remiss av Lokaliseringsutredningen sker 16 nov-14 dec 2020.*

## 5.4 Trafikverket internt samt angränsande projekt

### **E20 projekten samordning med Trafikverket och Länsstyrelsen, 2020-08-19**

Information till projekten via Trafikverkets samordnare för E20 projekten, Björn Elfström, projektledare och planerare på Trafikverket samt Länsstyrelsen

Genomgång av projektet E20 Hasslerör-Vallsjön och förslag på åtgärder samt de samordningar som gjort hitintills med angränsande projekt på E20. Följande punkter som togs upp av Länsstyrelsen och E20 projekten var bland annat:

- Länsstyrelsen ville att hänsyn tas till biokemisk karta med naturlig förekomst av arsenik/uran längs sträckan. Dessutom önskas att man kopplar hantering i detta projekt till strategi framtagen i projekt Förbifart Mariestad. Projektledare Marie Söderlid kontaktas.
- För förorenade massor ska även där finnas en strategi om hur de ska hanteras i senare skeden.
- Invasiva arter/växter hur de kan hanteras i projektet.
- I E20 projekten har man samordnat utformningen av färister. Det finns även ett gestaltungsprogram för faunabroar på väg E20 utifrån vilken vägstandard som finns på sträckan. E20 Hova är byggd som ramverksbro i ett spann, övriga förslag som ännu inte är byggda föreslås som betongbro med mittstöd.

### **Trafikverkets svar:**

- *Trafikverket kommer att samordna hantering av förorenade massor och förekomst av uran/arsenik enligt PM från projekt E20 förbi Mariestad.*
- *NVI genomförs för att identifiera eventuella naturvärden och invasiva arter vid föreslagna lägen för åtgärder.*

### **ÅVS Trafiksäkerhetshöjande åtgärder, 2020-10-05**

Anteckningar möte Samråd med Planering för åtgärder vid Lyrestad.

Deltagare: Ann Charlotte Ericsson och Caroline Karlsson - Planerare för utredning, Trafikverket.

Skicka påminnelse när rapporten är på remiss via en länk till hemsidan.

### **Korsningar**

#### **Läge 1 – Lyrestadsvägen**

- Det finns förslag till nytt vänsterpåsvängsfält och mittrefug för gående, det innebär en breddning av vägen vid korsningen Lyrestadsstadsvägen, vilket påverkar faunaprojektets förslag. Del mellan vattendrag bör förses med viltstängsel. Vägen från GC-väg stängs mot E20. GC-port finns väster om Göta-kanal och kan användas av faunan. Stängsling vid GC-port behöver ses över. Gångväg till busshållplats används inte längre.

- Uh vill inte ha färister på allmän väg, ÅDT 1200, troligen belysning i korsning istället för att djuren skall synas bättre.

## Läge 2 – Högbrona

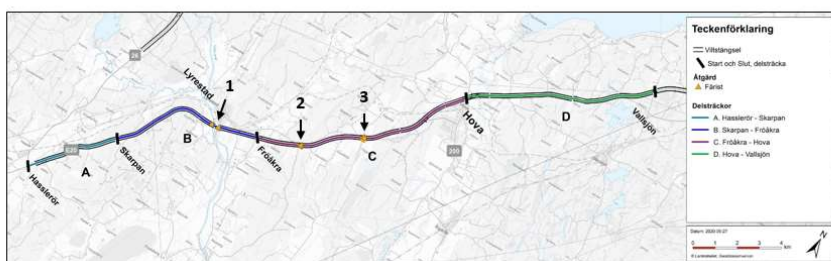
- Här kommer vägen upp till E20 breddas och mittrefug för gående anläggas. Detta innebär gående över vägen. Även anslutande delar av vägsystem in i korsningen blir bredare.
- Breda färister behövs, om de går att anlägga. Den alternativa lösningen om korsningen blir för stor är att anlägga belysning platsen och viltuthopp i direkt närhet.

## Läge 3 – Nolgården

- Även här breddning av vägen och mittrefug för gående. Samma sak här, stark belysning borde kanske vara bättre, i kombination med stängsling. Även denna plats får utredas angående belysning och viltuthopp.

Sammanfattningsvis bör projekten samordnas i samtliga av de tre punkterna ovan. Bilder nedan återfinns med högre upplösning i i huvudrapporten Lokaliseringsutredning, PM Skisshandling.

Trimningsåtgärder – Nya stängselsättningar i komplicerade punkter

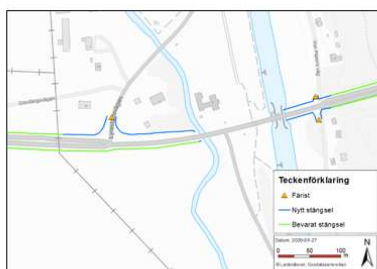


Tre platser är identifierade med svårlösta problempunkter när det gäller utformningen av viltstängslet.

Här har förslag på förändringar med ny stängseldragning tagits fram.

### 1. Omstängsling – Lyrestad

410 m nytt viltstängsel  
3 färister



### 2. Omstängsling - Högbrona

120 m nytt viltstängsel  
3 färister  
Alternativt: Stark belysning på platsen



### 3. Omstängsling - Nolgården

310 m nytt viltstängsel  
60 m befintligt tas bort  
3 färister



## 6. Bilaga

### 6.1 Telefonlogg

Telefonlogg i utredningsskedet i datumordning.

#### **Trafikverket, projekt E20 förbi Hova, projektledare: Marita Karlsson**

**2019-10-25**

Projektet är slutbesiktat sommaren 2020. Sträckan är 5 km söder (Fagerlid) om Hova till 5 km norr om Hova.

Sträckan har:

- Ett tiotal viltuthopp (på gång in i BaTMan) – Finns i Trafikverkets karttjänst Stigfinnaren.
- Nytt faunastängsel
- Fyra torrtrummor 800 mm, ligger dubbla på 2 ställen.
- En faunabro
- En passage under väg vid vattendrag, Hovaån. Mer än 4 meter i tak. Stängsel på den gamla parallella vägen är borttaget. Bro över äldre väg ska Underhåll renovera i framtiden.

Ingen sammanställning finns över smärre åtgärder som genomförts.

#### **Handläggare Mariestads kommun 2019-10-30**

Trafikverket presenterar projektet och efterfrågar kommunala planer. Kommunen har ej gjort någon grönstrukturplan eller arbete med viltstråk utanför själva staden. Däremot så rekommenderade handläggaren att kontakta eftersöksjägare på sträckan som kan ha ytterligare kunskaper om utredningssträckan.

#### **Handläggare Laxå kommun, 2019-12-05**

Laxå kommun informerades då de ligger på gränsen till lokaliseringsstudien samt att utredningsområdet sträcker sin en bit in i Laxå kommun. Handläggaren tackar för informationen.

#### **Handläggare Sydnärke Kommunalförbund 2020-01-08**

Trafikverket presenterar projektet och efterfrågar kommunala planer. Ingen grönstrukturplan finns, men en översiktsplan för Laxå och en utvecklingsplan för Finnerödja strax norr om sträckan.

#### **Handläggare – Länsstyrelsen Västra Götaland – Grön infrastruktur 2020-01-23**

Handläggaren har varit med och tagit fram handlingsplanen för grön infrastruktur. Utredningarna gällande viltolyckor, viltstråk och barriärpåverkan utgår från den information de fått från Trafikverket. Grön infrastrukturplanerna hanterar främst områden i närhet av städer och samhällen.

#### **EnviroPlanning, expert vattenfrågor 2020-02-14**

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

Passagen som diskuteras är mycket svår att realisera. Ska något förändras i befintlig port måste materialet antingen säkras i botten av vattendraget eller fästas till bron, annars kommer det att spolats bort.

**Samtal angående strandpassage under bro och faunabro. Brospecialist Trafikverket  
2020-02-14**

Bron väster om Göra kanal kan vara svår att komplettera med strandpassage då dämningen blir relativt stor vid låga flöden. Möjligtvis skulle man kunna jobba med en gabionlösning för att få till en passage med en bredd på cirka 1,5 m. Möjlig höjd kanske +61. Brospecialist säger att platsen är möjlig men att det kan bli lite krångligt med vatten framförallt under driftskedet. Är det för mycket vatten måste kanske pumpsystem installeras.

Angående den föreslagna platsen för en faunabro/ekodukt tycker brospecialisten att det ser bra ut på bilder. Det behövs inte utredas om geoteknik i dagsläget. Gränsen innan man behöver börja spännarmera är vid en cirka 22–25 m spännvidd. Efterfrågar tidiga skisser.

**Trafikverket, projekt E20 förbifart Mariestad, projektledare Marie Söderlid, 2020-04-20**

Projektledaren är inte samordnare för E20 projekten, utan den rollen har Björn Elfström. Däremot är hon projektledare för E20 förbi Mariestad. De bygger två faunabroar varav en norr om Hasslerör. Presenterar vårt projekt och att vi främst försöker samordna oss i söder och har identifierat en barriär och möjligt område för en planskild passage i norra delen. Marie rekommenderar att kontakta Björn som är samordnare för vidare information. Intern samordning kommer att ske mellan projekten.

**Trafikverkets samordnare E20-projekten, projektledare Björn Elfström, 2020-04-20**

Projektledare och samordnare på E20. Berättar om utredningen och funderingar om vägstandard osv. Björn säger att förbi Mariestad är det nordligaste projektet. Norrut på E20 blir det mittseparering. Investering har inga planer på vidare utökning av vägstandard utan projekt Hova var det senaste projektet i området och det är färdigt. Finns inga diskussioner om motorvägsstandard på sträckan.



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

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

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)