

RAPPORT

# PM Faunauppföljning

## Väg 26, faunapassager

### Oskarström - länsgränsen

Halmstad och Hylte kommuner, Hallands län  
Vägplan, 2026-04-17



**Trafikverket**

Postadress: Vikingsgatan 2–4, 405 33 Göteborg

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: PM faunauppföljning – väg 26, faunapassager Oskarström–  
länsgränsen

Författare: Mattias Olsson, EnviroPlanning

Dokumentdatum: 2026-04-17

Ärendenummer: TÄHS-2024-000575

Objektsnummer: 177869

Version: 1.0

Kontaktperson: Kristina Balot, Trafikverket

# Innehåll

<b>Förutsättningar faunauppföljning .....</b>	<b>4</b>
<b>Mål för faunauppföljning.....</b>	<b>6</b>
<b>Delprojekt inom faunauppföljningsprogrammet.....</b>	<b>7</b>
A. För- och efterstudier av portar som förses med siktskärm .....	7
Frågeställningar och mål .....	8
Tidsperiod.....	8
B. Studier av nya faunapassager i plan .....	8
Metod .....	8
Frågeställningar och mål .....	9
Tidsperiod.....	10
C. Studier av torrtrummor och hyllor för medelstora däggdjur.....	10
Frågeställningar och mål .....	10
Tidsperiod.....	11
D. Studier av stängselöppningar som åtgärdas med färist eller belysning .....	11
Frågeställningar och mål .....	13
Tidsperiod.....	14
E. Studier av viltuthopp.....	14
Frågeställningar och mål .....	15
Tidsperiod.....	15
F. Uppföljning av viltolyckor före och efter åtgärd .....	15
Frågeställningar och mål .....	17
Tidsperiod.....	17
<b>Antal kameror .....</b>	<b>18</b>
Kameraövervakning.....	18
Förstudier .....	18
Studier efter genomförande av åtgärder .....	18
<b>Referenser .....</b>	<b>20</b>

# Förutsättningar faunauppföljning

För att åtgärda en viltolycksproblematik och barriäreffekter längs väg 26 mellan Oskarström och länsgränsen planeras flera åtgärder. Befintligt stängselsystem kompletteras med både färister, uthopp och grindar, samt att två nya faunapassager i plan med viltvarningssystem anläggs i de norra delarna. Nya faunapassager i form av torrtrummor och utterhylla, samt faunastängsel för medelstora däggdjur som rävar och grävling anläggs på några platser. På tre broar sätts siktskärmar för att minska störningar för de djur som passerar, åtgärden skall förbättra djurens möjlighet att passera genom de befintliga portarna. Ny belysning sätts upp vid stängselöppningar som inte går att åtgärda på annat sätt, för att trafikanter enklare skall se de djur som passerar över väg 26 på dessa platser.

Detta faunauppföljningsprogram påvisar inriktning och ambition för de studier som skall genomföras. Studierna planeras att genomföras med fokus på både de större däggdjuren (rådjur, vildsvin, älg, dovhjort, kronhjort) och de medelstora däggdjuren (rävar, grävling, hare, utter, iller, mård mm) och innefatta studier vid ett flertal faunapassager längs sträckan, färister, viltuthopp samt uppföljning av viltolyckornas utveckling före och efter åtgärd.

Uppföljningsprogrammet är en fördjupning av de tidigare förslagen till faunauppföljning som projektet presenterat.

I föreliggande PM faunauppföljning beskrivs ett övergripande förslag till metoder för faunauppföljning. Målet är att tillsammans med Trafikverket prioritera de faunauppföljningar som är genomförbara och som också belyser de viktigaste resultaten i projektet. Nedan listas de möjliga objekt som kan studeras:

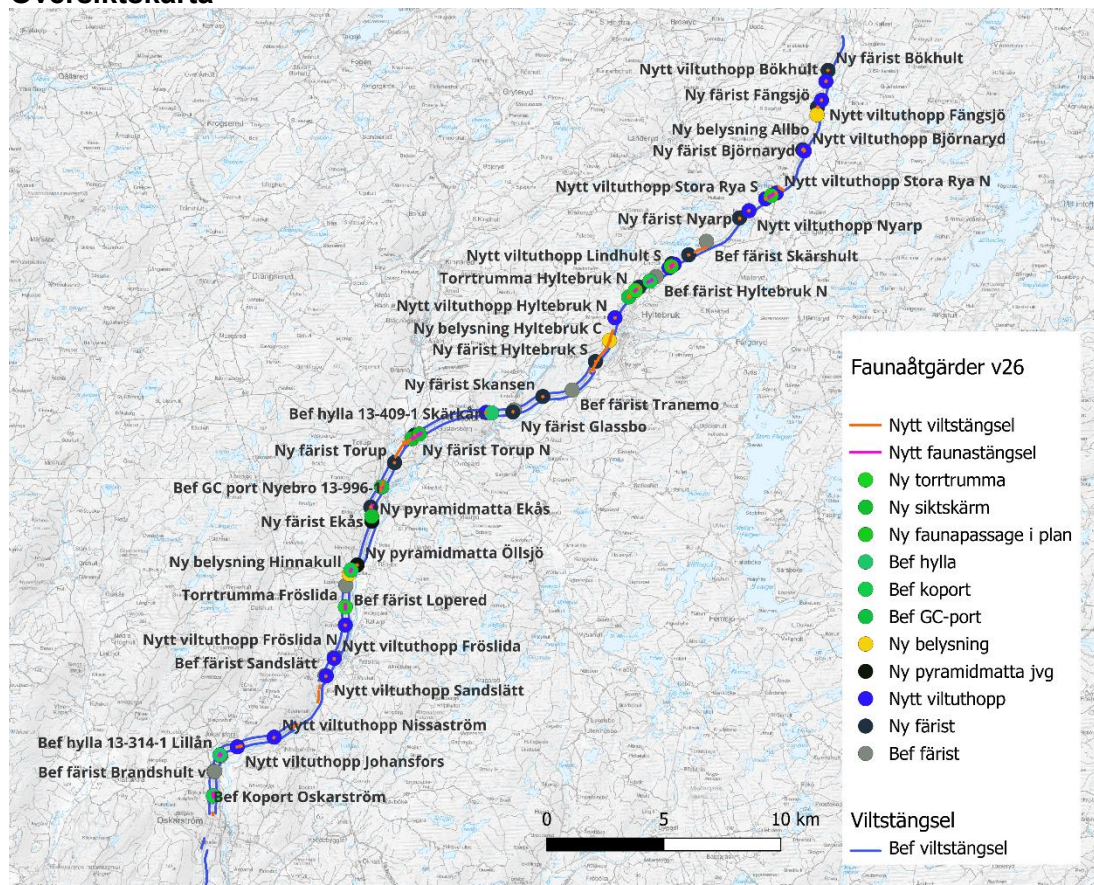
Åtgärder i stängselsystemet:

- Befintliga färister – 9 st
- Nya färister – 13 st
- Nya viltuthopp – 15 st
- Stängselöppningar vid platser med belysning – 3 st

Faunapassager:

- Faunapassager för medelstora däggdjur – 2 st torrtrummor samt 2 st hyllor
- Siktskärmar vid 3 st befintliga broar
- 2 st nya faunapassager i plan med viltvarningssystem

## Översiktskarta



Figur 1. Översiktskarta som visar en översikt av alla de nya åtgärder som genomförs längs väg 26. Kartan innehåller även information om befintliga koportar och färister.

# Mål för faunauppföljning

Uppföljning av de åtgärder som anläggs är viktigt för att klargöra om man nått projektets mål och om funktionen kan anses tillräcklig. Uppföljningen skall också generera sådana fakta att projektet ökar den generella kunskapen. När det gäller anläggning av faunapassager/ekodukter och andra åtgärder för faunan finns flera olika metoder och ambitionsnivåer. Förslaget om målinriktning och ambitionsnivå har diskuterats med Trafikverket.

Vid investeringsprojekt drivs faunauppföljning efter avslutat byggprojekt ibland i olika nivåer. Trafikverket ser framför allt ett flertal skäl för faunauppföljning:

1. Trafikverket behöver utvärdera åtgärder för att skapa funktionella och kostnadseffektiva lösningar. Trafikverket vill ha information om det går djur på platsen för att kunna kommunicera och informera allmänheten.
2. Trafikverket är intresserade av kunskapsutveckling och faunauppföljningen är en del av en större forskningsverksamhet. Faunauppföljningen följer fastslagen metodik och levererar in till forskningsprogram.

Inriktningen och metoderna för detta faunauppföljningsprogram är utformade både för generella studier (som i punkt 1 ovan), men även för att kunna leverera rådata till Trafikverkets forskningsprogram (som i punkt 2 ovan).

I ett pågående arbete med metoder för uppföljningsstudier av faunapassager (Helldin och Olsson 2015) föreslås bland annat följande angreppssätt som innebär ett kvantifierbart mål för uppföljningar av faunapassager:

”Vilt ska, inom X år efter passagens anläggning eller åtgärdande, använda passagen i minst samma utsträckning som de använder en genomsnittlig plats i den omgivande naturen i närheten till faunapassagen”. För de aktuella studierna om faunapassager i plan föreslås ca 2 år som lämplig tidsperiod. Detta angreppssätt används i de föreslagna studierna om hur däggdjuren nyttjar faunapassagerna. Från tidigare studier finns referensvärden för denna kvantifierbara analys, som kan påvisa funktionen av respektive faunapassage.

Liknande angreppssätt finns nu framme för studier av viltuthopp samt färister, vilket innebär att faunauppföljningen kan leverera rådata till Trafikverkets forskningsprogram. Förutom faunapassagerna och färisterna, beskrivs även metoder för att följa upp viltolyckor före och efter åtgärd.

# Delprojekt inom faunauppföljningsprogrammet

I tidigare forskningsstudier och faunauppföljningar finns en metodik för uppföljningen som projektet föreslås följa, för att kunna leverera data för sin egenkontroll samt för det mer generella forskningsfrågorna.

I uppföljningsprogrammet ges förslag till metoder för fem olika delprogram, tillsammans med Trafikverket görs en prioritering av de studier som till slut kan genomföras:

- A. För- och efterstudier av portar som förses med siktskärm
- B. Studier av faunapassager i plan
- C. Studier av torrtrummor och hylla för medelstora däggdjur
- D. Studier av färister och belysning
- E. Studier av viltuthopp
- F. Analys av viltolycksdata före och efter åtgärd

I kommande kapitel beskrivs vilka konstruktioner som kan övervakas och de metoder som bör användas. Studier av viltuthoppen har prioriterats ned då dessa studier tar lång tid att genomföra då uthoppen besöks så sällan. Det är alltså svårt att få fram resultat inom den tid som faunauppföljningsprogrammet planeras till.

Preliminärt kommer åtgärderna att vara genomförda i september 2029, men faunauppföljningen behöver anpassas till det datum som framkommer i senare skeden.

## **A. För- och efterstudier av portar som förses med siktskärm**

Denna del av faunauppföljningen föreslås få lägre prioritet. En av platserna är port där järnväg passerar under väg 26 och två platser är där väg 26 passerar över vattendrag. Platserna är svåra att följa upp, dels på grund av att många människor rör sig intill vattendragen. Därmed föreslås även förstudierna av dessa objekt få lägre prioritet. Förslagsvis genomförs endast studier i järnvägsporten vid Gustavsberg norr om Torup för att samla referensdata för djurens nyttjande av denna typ av passagemöjlighet, och för att undersöka vilka djur som passerar väg 26 under denna port.

## Järnvägspört norr om Torup



Figur 2. Enklare studier föreslås vid järnvägsporten norr om Torup.

## Frågeställningar och mål

Metoden följer nivå 1 för faunauppföljning: Trafikverket vill ha information om det går djur på platsen för att kunna kommunicera och informera allmänheten. Det innebär en enkel uppföljning där man identifierar de djur som rör sig genom porten före och efter åtgärd. En enkel analys och jämförelse kan göras med andra portar som följts upp i tidigare studier.

## Tidsperiod

Järnvägsporten följs upp under en kortare period, lämpligen ca 6–9 månader före och efter färdigställande med siktskärm.

## B. Studier av nya faunapassager i plan

På sträckan anläggs två nya faunapassager i plan med viltvarningssystem. Faunapassagen fokuserar främst på klövdjuren, men även medelstora däggdjur kommer nyttja dessa faunapassager.

## Metod

Detektorer vid faunapassagens sidoområden registrerar djur och aktiverar variabla meddelandeskyltar för att skapa en förstärkt varning till trafikanter att det finns djur vid faunapassagen. På så sätt kan trafikanterna få information om djuren som finns framför dem och då anpassa sitt körbeteende för att undvika kollisioner. Det tekniska systemet informerar alltså trafikanterna om den omedelbara faran i att djur finns vid vägområdet framför dem. För att faunapassagen ska vara säkra för både trafikanter och djur behöver trafikanterna agera på den information de får, genom att sänka hastigheten och vara beredda på att djur finns vid faunapassagen.

Genom att studera de filmer som Trafikverkets värmekameror genererar, kan flera av dessa målformuleringar utredas i faunauppföljningen. Metoderna följer liknande metodik som de tidigare studierna som genomförts vid faunapassagen vid Sjödiken, väg 108 (Bhardwaj et al 2022).

Studierna inkluderar också hastighetsmätning av de fordon som passerar faunapassagen, och jämförelser görs av medelhastigheter vid tider där det inte sker några larm (VMS inte tänd), och där det sker larm (VMS tänd).

### Värmekamera vid väg 108



Figur 3. Genom att studera sekvenser från värmekamerorna kan interaktioner mellan vilt och trafik studeras. Djuren syns som siluetter i dessa filmer. Foto från Trafikverkets värmekamera vid väg 108 i Sjödiken. På bilden en kronhjort som sprang över vägen samtidigt som två fordon körde sakta genom faunapassagen.

## Frågeställningar och mål

Studierna fokuserar på de stora och medelstora däggdjurens nyttjande av faunapassagerna. Trafikverket har i tidigare studier definierat mål för faunapassager som projektet bör förhålla sig till:

- Mindre än 0,3 % av djuren som besöker faunapassager i plan är inblandade i trafikolyckor.
- Mer än 70 % av de besökande djuren passerar genom faunapassagen.
- Mindre än 2 % av djuren som besöker en faunapassage i plan tar sig in mellan viltstängslan.
- Mer än 90 % av djurens passager sker utan direkt interaktion med trafiken.

Därtill studeras trafikanternas reaktion till VMS-skyltar genom att mäta hastigheter av enskilda fordon vid faunapassagen. Medelvärdet för hastighet jämförs för tider när VMS har varit tänd respektive släckt. Målet är att aktivering av VMS skall sänka medelhastigheten till 70 km/h vid larm.

## Tidsperiod

Studierna av de nya faunapassagerna bör pågå under ca 2 år efter färdigställande. För att optimera kostnader för datatrafik och faunauppföljningens genomförande används uppkopplad värmekamera på en plats i taget. Förslaget innebär att Trafikverket lagrar data för en månad per kvartal och plats. Uppföljning ska göras på två platser.

**Tabell 1 Förslag till lagring av sekvenser från värmekameror, där en månads data lagras per kvartal. Faunapassagerna skall enligt tidplan vara färdigbyggda under september 2029. Tidpunkten för lagring kan behöva justeras till produktionstidplanen.**

	Q3 2029	Q4 2029	Q1 2030	Q2 2030	Q3 2030	Q4 2030	Q1 2031	Q2 2031	Q3 2031
Faunapassage i plan vid Lindhult	sep-29	nov-29	feb-25	maj-30	aug-30	nov-30	feb-31	maj-31	
Faunapassage i plan vid Stora Rya		okt-29	jan-30	apr-30	jul-30	okt-30	jan-31	apr-31	jul-31

## C. Studier av torrtrummor och hyllor för medelstora däggdjur

Inom projektet planeras flera åtgärder för medelstora däggdjur. De 2 stycken nya torrtrummorna (samt även de 2 stycken hyllorna som nyligen anlagts vid befintliga broar) följs upp med 2 kameror per objekt. Kameror kan flyttas runt och studierna pågå under 1 år efter byggnation.

### Frågeställningar och mål

Det finns idag en föreslagen metodik från Triekol, för studier av faunapassager för medelstora däggdjur. I studierna undersöks vilka arter som nyttjar faunapassagerna och i vilken omfattning som torrtrummor och hylla nyttjas. Projektets översiktliga mål är att de nya torrtrummorna skall nyttjas av 50 % av de medelstora däggdjuren (fokusarter – rävm, grävling, iller, mård och hare) som besöker platsen vid torrtrummorna.

En kamera placeras vid respektive mynning till torrtrumman samt vid hyllorna (2 kameror vid faunapassage). Vid varje besök av djur registreras om djuret passerar genom trumman eller om djuret går förbi eller vänder.

## Trumma för medelstora däggdjur



Figur 4. Studier av trummor för medelstora däggdjur kan ske med en kamera vid respektive mynningen av faunapassagen.

### Tidsperiod

Faunapassagerna för medelstora däggdjur (två torrtrummor och två hyllor) följs upp under 1 år efter färdigställande.

## D. Studier av stängselöppningar som åtgärdas med färister eller belysning

Längs väg 26 finns idag 9 st befintliga färister. Dessa följs upp i förstudier för att få referensdata från befintlig anläggning. Denna del av förstudierna genomförs under 2026–2027 för att samordna datainsamling och analys med Triekol, som genomför studier av färister under samma tidsperiod.

I projektet föreslås 13 st nya färister för att minska risken att djur kommer in på vägområdet. Vid tre platser föreslås belysning för att öka möjligheten för trafikanter att se passerande djur. Före-efterstudier av passerande djur genomförs vid ett antal av de platser där färister eller belysning planeras. Dessa studier kan kräva tillstånd för kameraövervakning från Integritetsskyddsmyndigheten (IMY).

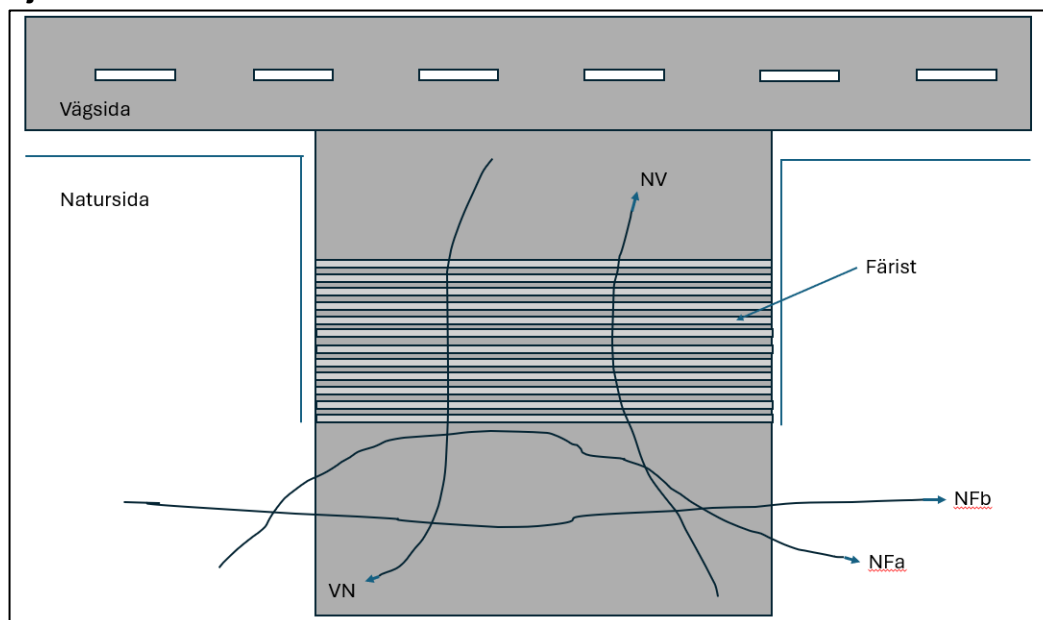
Funktionen av nya färister samt stängselöppningar där belysning anläggs följs upp med hjälp av kameraövervakning (figur 5). En kamera fästs i viltstängsel eller på annat sätt så att kameran övervakar färisten samt ytan direkt utanför färisten. Kameran riktas mot natursidan för att fånga upp de djur som närmar sig och för att kunna dokumentera de djur som tar sig över färisten eller stängselöppningen (se figur 6 för olika typer av rörelser som kan klassificeras).

### Upptagningsområde färist



Figur 5. Bild som visar ungefärlig kameravy som behövs för att studera djurens nyttjande av färister. Kameran är riktad mot natursidan utanför färisten. Detta rådjur passerar ungefär 0,5 meter från färisten. Liknande kamerauppsättning kan användas för de förstudier i stängselöppningar som planeras.

### Djurs rörelse vid färist



Figur 6. Rörelser av djur vid färist eller stängselöppning kan klassificeras i olika typ-rörelser för att kunna utvärdera effekten av åtgärden. Illustrationen visar djurens teoretiska rörelser vid en färist, men konceptet kan utvecklas och anpassas även för andra typer av åtgärder.

## Frågeställningar och mål

### Färist

Kamerauppsättningen vid stängselöppningar och färister skall medge en möjlighet att kvantifiera hur stor andel av de besökande djuren som tar sig in på vägområdet. Djurens rörelser definieras enligt figur 6.

De färister som anläggs på sträckan skall minska risken att djuren tar sig in på vägområdet via anslutande vägar. Flera mått undersöks.

- Före-efterstudier av färist. Färisten skall minska andelen passager genom stängselöppningen av fokusarterna (rådjur, dovhjort, älg, vildsvin, kronhjort) med 90 % efter åtgärd. Räknas som passerande djur genom stängselöppning före och efter åtgärd med färist.
- Studier när färist är anlagd: Andelen passager över färisten av fokusarterna (rådjur, dovhjort, älg, vildsvin, kronhjort) skall understiga 3 % av de djur som kommer fram till färisten.
- Jämförande studier av befintliga och nya färister. Signifikant lägre andel av besökande djur kommer passera över de nya färisterna. Som jämförelse används andelen passerande djur över de äldre, befintliga färisterna längs väg 26.

### Belysning

Belysning genomförs vid tre platser för att öka trafiksäkerheten då trafikanter har lättare att se de djur som passerar genom de stängselöppningar som inte kan försees med färist. Vi har idag inga tidigare studier att hänvisa till eller jämföra med vilket försvårar bedömningen av belysning som åtgärd. Det finns även möjlighet att belysningen i sig påverkar djuren och att de kommer passera vägen i mindre omfattning än tidigare. Därav genomförs liknande studier som för färist, men med olika mål av effektivitet;

- Före-efterstudier av belysning. Belysningen skall minska andelen passager in genom stängselöppningen av fokusarterna (rådjur, dovhjort, älg, vildsvin, kronhjort) med 30 % efter åtgärd. Räknas som andel passerande djur genom stängselöppning före och efter åtgärd med belysning.
- Studier av stängselöppning när belysning är anlagd: Andelen passager genom stängselöppningen av fokusarterna (rådjur, dovhjort, älg, vildsvin, kronhjort) skall understiga 30 % av de djur som kommer fram till stängselöppningen.

## Tidsperiod

Befintliga färister och stängselöppningar: Befintliga färister samt stängselöppningar följs upp under ca 1 år, med start under 2026. Dessa studier samordnas med Triekols pågående studier av andra färister.

Förstudierna genomförs för att få ett mått på hur mycket färisten minskar antalet djur som passerar genom stängselöppningen. Liknande före-efter studier har inte genomförts tidigare och blir en viktig del av förståelsen av färisternas effekt. Tillstånd behövs möjligen för studier av stängselöppning där färister planeras.

Nya färister: Nya färister följs upp under ungefär 1 år efter anläggning.

## E. Studier av viltuthopp

I projektet kommer ca 15 st viltuthopp att anläggas.

Funktionen av de nya viltuthoppen som anläggs i projektet följs upp under två år med hjälp av kameraövervakning, tidsperioden samordnas med studierna av faunapassage i plan samt studier av färister. En kamera fästs i viltstängsel eller på annat sätt så att kameran övervakar uthoppssytan där djuren försöker lämna vägområdet. Kameror kan flyttas runt mellan uthoppen för att få datamängder från varje uthopp under studietiden. Vi förväntas få väldigt få interaktioner vid uthoppen så det är viktigt att alla uthopp ingår i studien.

### Viltuthopp



Figur 7. Bild som visar ungefärligt upptagningsområde som behövs för att studera djurens nyttjande av viltuthoppen.

## **Frågeställningar och mål**

De viltuthopp som anläggs på sträckan har en höjd om ca 150 cm. Dessa uthopp skall ha ett korrekt utnyttjande av fokusarterna (rådjur, dovhjort, älg, kronhjort) som överstiger 40 % av de djur som kommer fram till viltuthoppen. Därtill skall djuren inte nyttja uthoppen för att ta sig in på vägområdet. Det felaktiga nyttjandet av viltuthoppen skall understiga 2 % av de fokusarter som rör sig på utsida viltuthoppen.

Vildsvin har i tidigare studier inte nyttjat viltuthopp, därav sätts inga mål för vildsvin i detta faunauppföljningsprogram.

## **Tidsperiod**

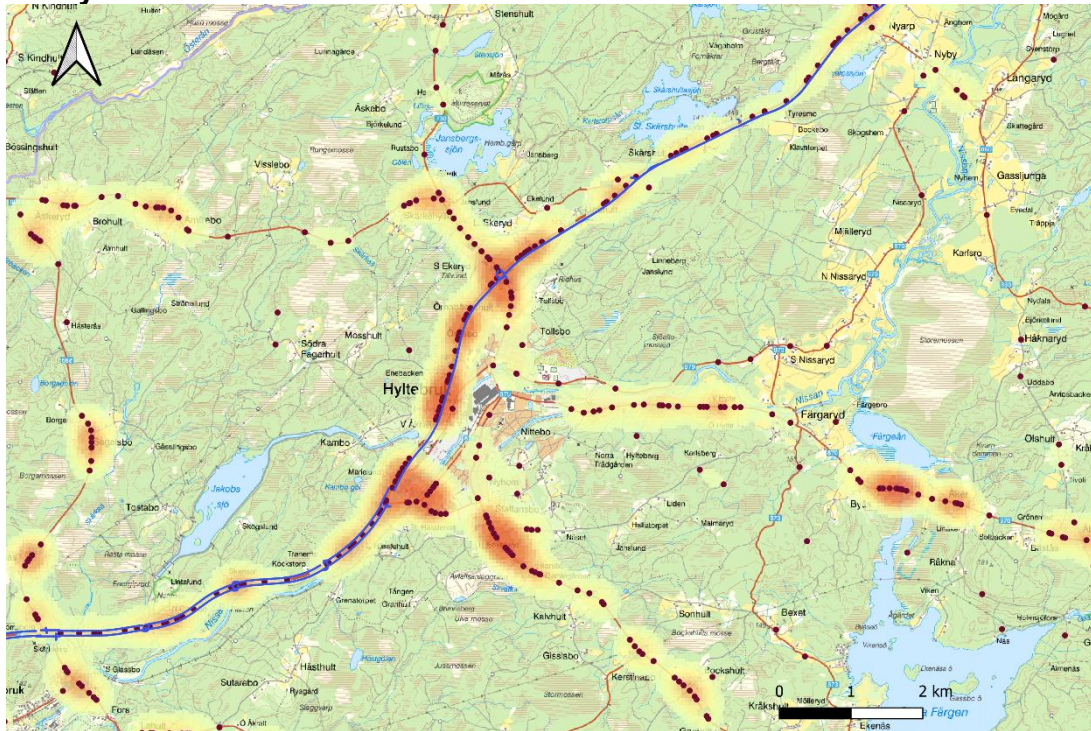
De nya viltuthoppen studeras under två år efter färdigställande, studierna samordnas med studier om färister samt faunapassager i plan.

## **F. Uppföljning av viltolyckor före och efter åtgärd**

Underlagsmaterial av viltolycksfrekvenser kommer att finnas att tillgå från projekt Viltolyckskartor. Nationella underlag av viltolycksdata analyseras för fem år i taget och används som underlag för dessa analyser. Viltolyckorna inom utredningsområdet följs upp vid två respektive fyra år efter färdigställande av åtgärder.

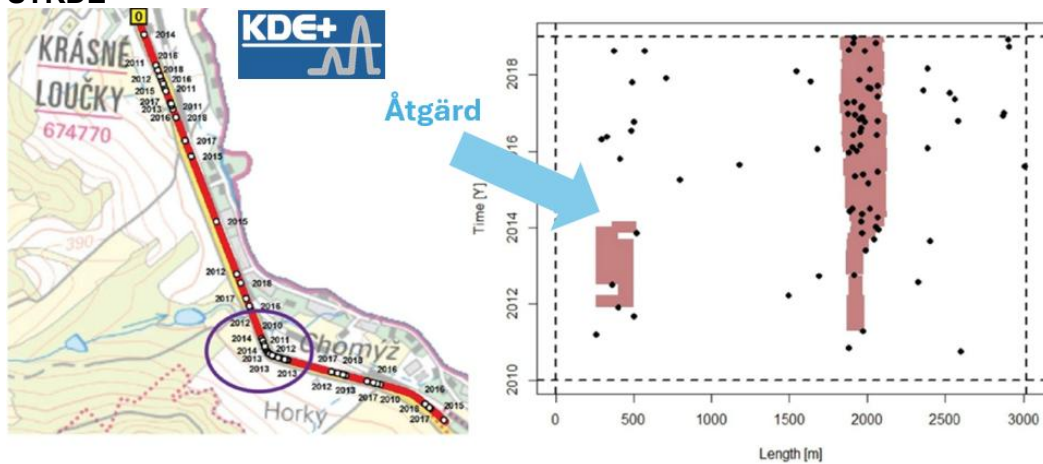
Viltolycksfrekvenser inom utredningsområdet jämförs före och efter åtgärd. Den aktuella sträckans förändring av viltolycksfrekvenser jämförs även med några närliggande vägsegment där inga åtgärder genomförts för att minska antalet viltolyckor. Lämpligen används en metod som benämns STKDE+ som kan identifiera signifikanta förändringar av antalet viltolyckor inom ett tidsintervall (se figur 8). STKDE+ innefattar en statistisk analys av förändringar i viltolyckor, och metoden tillämpas nu inom Triekol för att beräkna effekten av stängselåtgärder.

## Viltolyckor



Figur 8. Viltolyckor följs upp inom projektet och jämförs med situationen för anläggning samt att trenderna följs upp mot andra områden i närområdet där inga åtgärder genomförts. Viltolyckor syns som röda prickar i figuren och områden med förtätningar av viltolyckor som röda områden, under studieperioden.

## STKDE+



Figur 9. Lämpligen används metoden STKDE+ för att identifiera förändringar i viltolycksfrekvenser före och efter åtgärd.

I studierna om viltolyckor inkluderas även en dialog med eftersöksjägare längs sträckan för att få deras erfarenheter av den ombyggda sträckan och vilka åtgärder vid respektive plats som fungerat. Olyckor sker idag främst vid stängselöppningar, och projektet kommer både använda belysning, färister samt viltuthopp för att minska antalet olyckor utmed sträckan.

## **Frågeställningar och mål**

Målet är att den genomförda investeringen ska minska viltolyckorna på väg 26 med 40 % på den aktuella sträckan, jämfört med situationen innan. Referensår för viltolyckorna blir en tioårsperiod innan byggstart (data från NVR finns sedan 2013). Referensvägar inom 5 km inkluderas i analysen. Referensvägar inkluderas för att jämföra utvecklingen av viltolyckor i närområdet till väg 26.

Analys och metoder följer pågående studier inom Triekol IV där effekter av stängselsystem nu tas fram.

Speciellt fokus är också att studera på vilket sätt färisterna samt belysningen kommer omfördela viltolyckorna vid stängselöppningar på väg 26. För denna analys inkluderas en dialog med NVRs ansvarige Polis samt eftersöksorganisationen längs sträckan.

## **Tidsperiod**

Förstudier av viltolyckor börjar redan under 2026, för att säkerhetsställa kvaliteten på de data som samlats in under 2013–2025 inom NVR. Viltolyckorna följs upp vid ca två respektive fyra år efter färdigställande av åtgärder. Exakt tidsplan för uppföljning behöver stämmas av med projektets färdigställande samt projekt viltolyckskartor, då framtagande av nationella underlag styr när uppföljningen kan göras. Nationella underlag för viltolyckor tas fram vartannat år

# Antal kameror

## Kameraövervakning

### Förstudier

Vid förstudierna av befintliga färister krävs det ca 6 kameror. För förstudier av platser där färister eller belysning kommer anläggas behövs upp mot 10 kameror. Vid förstudierna av platser där färister eller belysning skall anläggas behövs en kamera per plats. Denna kamera monteras för att täcka upp rörelser vid stängselöppning (se figur 5 och 6).

Denna förstudie samordnas lämpligen med Triekol som under 2026/2027 studerar stängselöppningar.

### Studier efter genomförande av åtgärder

Studier av port för järnväg norr om Torup kommer behöva 1 kamera för att beskriva de djur som passerar genom porten.

Faunapassager i plan: Två autokameror per faunapassage kan användas för att komplettera de bilder som genereras av Trafikverkets värmekameror.

Faunapassager för medelstora däggdjur kommer behöva 4 kameror som flyttas runt mellan de fyra faunapassagerna. Två kameror används per faunapassage, en som övervakar var sida om mynningen.

De nya färisterna och platser med belysning behöver upp till 12 kameror. Kameror kan flyttas runt mellan objekt för att tillgodose de behov som finns.

Studier av viltuthopp kommer behöva upp till 8 kameror, som kan flyttas runt mellan uthoppen.

När studierna är i full omfattning T2 2029–T3 2030 finns ett behov av ungefär 29 kameror. Under denna period kan kameror vid behov lånas från andra projekt inom Trafikverket eller Triekol. Det finns även en budgetpost för eventuella inköp av nya kameror under 2029.

**Tabell 2 Generell översikt av antal kameror i drift i faunauppföljningen**

	Delprojekt / År	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
A	Studier av siktskärm bro över jvg Torup				1	1	1			
B	Studier av faunapassage i plan					4	4	4		

<b>Delprojekt / År</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>	<b>2032</b>	<b>2033</b>
C Studier av torrtrummor och hylla					4	4			
D Studier av färister och stängselöppningar		16	16	12	12	12	12		
E Studier av viltuthopp					8	8	8		
<b>Kameror totalt</b>		<b>16</b>	<b>16</b>	<b>13</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

# Referenser

- Bhardwaj M., F. Erixon, I. Holmberg, A. Seiler, E. Håkansson, M. Elfström and M. Olsson. 2022. Ungulate use of an at-grade fauna passage and roadside animal detection system: A pilot study from Southern Sweden. *Front. Environ. Sci.* 10:991551. doi: 10.3389/fenvs.2022.991551
- Bíl, M., Andrášik, R., Sedoník, J., 2019. A detailed spatiotemporal analysis of traffic crash hotspots. *Applied Geography* 107, 82–90
- Elfström M. och F. Winterås. 2020. Miljöuppföljning faunapassager E6 Sandsjöbacka. Delrapport för perioden 2019 – Förekomst och fördelning av större däggdjur vid Ekodukt Sandsjöbacka.
- EnviroPlanning AB & Trafikverket. 2019. Miljöuppföljning av faunaåtgärder E6 Sandsjöbacka. Program för uppföljning av flora, fauna och viltolyckor. Rapport TRV 2019:078.
- Helldin J-O., M. Olsson. 2015. Förslag till nationella riktlinjer för ekologisk uppföljning av planskilda passager för vilt. Trafikverket
- Olsson M. och A. Seiler 2012. The use of a moose and roe deer permeability index to develop performance standards for conventional road bridges. IENE conference 2012 in Potsdam.
- Olsson M och F. Winterås. 2019. Viltets nyttjande av ekodukt Sandsjöbacka. Delrapport för miljöuppföljningsprogram ekodukt Sandsjöbacka. Trafikverket.
- Trafikverket 2023. Uppföljning av faunapassager E20, Hasslerör–Vallsjön. Program för faunauppföljning och viltolyckornas utveckling. 20210331 Rev 202312.
- Yanes M., J.M. Velasco, och F. Suárez. 1995. Permeability of roads and railways to vertebrates. The importance of culverts. *Biological Conservation* 71, 217–222.



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

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

**[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)**