

RAPPORT

Samrådsredogörelse

Väg 26, faunapassager Oskarström–länsgränsen

Halmstads och Hylte kommuner, Hallands län
Vägplan, 2025-05-12



Trafikverket

Postadress: Vikingsgatan 2–4, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Markera AB

Dokumentdatum: 2025-05-12

Ärendenummer: TÄHS-2024-000575

Objektsnummer: 177869

Version: 1.0

Kontaktperson: Kristina Balot, Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning.....	5
2 Samrådsrets.....	6
3 Samråd	7
3.1 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan...	7
3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse	7
3.1.2 Samråd med berörda kommuner	8
3.1.3 Samråd med regional kollektivtrafikmyndighet.....	9
3.1.4 Samråd med Försvarmakten	9
3.1.5 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	9
3.1.6 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	10
3.2 Samråd vid utformning av planförslaget	10
4 Bilagor	11

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

En Lokaliseringsutredning, PM Skisshandling för vägplan, Väg 26, faunapassager Halmstad–länsgränsen, Halmstad och Hylte kommuner genomfördes under 2020–2021. Den resulterade efter samråd och remiss i en beslutshandling daterad 2021-03-31. Beslutshandlingen innehöll följande dokument:

- Beslut för Trafikverkets ställningstagande med bilagor
 - o PM Inkomna yttranden på Lokaliseringsutredning, PM Skisshandling, daterat 2021-01-29
 - o Länsstyrelsens yttrande över remiss om lokaliseringsutredning inför anläggning av faunapassager längs med väg 26, daterat 2021-01-25
- Lokaliseringsutredningens Förslagshandling, Väg 26 Faunapassager Halmstad–länsgränsen, daterad 2021-03-31
- Samrådsredogörelse, Lokaliseringsutredning, PM Skisshandling, Väg 26 Faunapassager Halmstad–länsgränsen, daterad 2021-03-31

Samrådsredogörelsen och PM Inkomna yttranden beskriver de samråd som hölls under utredningen, vilka synpunkter som kommit in och hur dessa har bemötts. Det inkom 16 yttranden under remissen, dessa har bemötts i PM Inkomna yttranden. Beslutshandlingen och samrådsredogörelsen från Lokaliseringsutredningen finns diarieförda under ärendenummer TRV 2021/135304.

Samtliga inkomna synpunkter, minnesanteckningar, kallelser etc. finns diarieförda under ärendenummer TRV 2021/135304 till och med 2024-11-29 och därefter under ärendenummer TÄHS-2024-000575.

1 Sammanfattning

Arbetet med vägplanen påbörjades under 2022 men avbröts på grund av resursbrist hos konsulten. Under 2024 gjordes en omstart av projektet.

Följande samrådsmöten har hållits i samrådsunderlagsskedet:

- Möte på orten med de enskilda som kan antas bli särskilt berörda den 31 mars 2022
- Med Länsstyrelsen i Hallands län den 1 april 2022
- Med eftersöksjägare, polis och markägare i fält den 27 juni 2022
- Med Länsstyrelsen i Hallands län den 26 augusti 2022
- Med Halmstads och Hylte kommuner den 26 augusti 2022
- Med Länsstyrelsen i Hallands län under våren 2023 om skyddade arter
- Med Länsstyrelsen i Hallands län den 26 april 2024
- Möte på orten med de enskilda som kan antas bli särskilt berörda den 21 maj 2024
- Med Länsstyrelsen i Hallands län den 15 november 2024
- Med Halmstads och Hylte kommuner den 12 mars 2025

2 Samrådsrets

Samrådsretsen har definierats utifrån Trafikverkets rutiner och dokumentmallar. I samrådsretsen ingår berörd länsstyrelse, berörd kommun och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda samt berörd regional kollektivtrafikmyndighet, Hallandstrafiken, då vägplanen har betydelse för kollektivtrafiken. Även Försvarmakten, Skogsstyrelsen, Naturvårdsverket, Naturskyddsföreningen, räddningstjänsten, representanter för ett flertal älgskötselområden och eftersöksjägare samt ledningsägare i ingår i samrådsretsen. I de fall länsstyrelsen så småningom beslutar att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, ska samråd också ske med övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda, så kallade utökad krets. När det är aktuellt kan även andra samrådsparter ingå i samrådsretsen. Trafikverket har i detta fall beslutat att även Försvarmakten ska ingå i samrådsretsen. Enskilda som särskilt berörs framgår av fastighetsförteckningen som upprättas i skede vägplan samrådshandling.

3 Samråd

3.1 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Ett avstämningsmöte hölls med Länsstyrelsen i Hallands län den 1 april 2022 via Skype. Underlag för mötet utgjordes av ett bildspel. Trafikverket informerade framför allt om att projektets omfattning har bantats ner inför vägplanskedet, från 60 kilometer till 47 kilometer. Åtgärder för vilt på sträckan Halmstad–Oskarström kommer att hanteras i ett nytt projekt där vägen ska byggas om till ny standard med 2+1-väg och kompletteras med en gång- och cykelväg på delsträckan Halmstad–Åled. Länsstyrelsen informerade att det finns en gräns för älgförvaltningsområde norr om Oskarström samt visade indelning av älgförvaltningsområden utformade av Länsstyrelsen. Länsstyrelsen informerade även att det längs sträckan inte finns några artskyddsfrågor som kräver dispenser. Trafikverket redogjorde för projektets tidplan.

Ett avstämningsmöte hölls med Länsstyrelsen i Hallands län den 26 augusti 2022 via Skype. Syftet med mötet var att informera Länsstyrelsen om att projektet nu påbörjar arbete med vägplan. Underlag för mötet utgjordes av ett bildspel. Trafikverket redogjorde för åtgärdsförlagen, genomförd naturvärdesinventering samt inkomna synpunkter från tidiga samråd med jägare, polis och markägare. Trafikverket redogjorde för projektets tidplan. Länsstyrelsen instämde i Trafikverkets bedömning i att det inte ställs några krav på arkeologisk utredning för de planerade åtgärderna. Länsstyrelsen framförde inga nya synpunkter under mötet.

Trafikverket samrådde med Länsstyrelsen om behovet av ytterligare inventeringar som kan ligga till grund för kommande prövning avseende artskyddet. Länsstyrelsen yttrade sig den 24 april 2023 gällande skyddade arter enligt Artskyddsförordningen. Länsstyrelsen bedömde att inskickat underlag var väl genomarbetat och att föreslagna inventeringar behövs som underlag för att Länsstyrelsen i ett senare skede ska kunna bedöma om dispens krävs från artskyddsförordningen för de planerade åtgärderna.

Ett avstämningsmöte hölls med Länsstyrelsen i Hallands län den 26 april 2024 via Skype. Trafikverket informerade Länsstyrelsen om att arbetet med vägplan fick avbrytas pga. resursbrist hos tidigare konsult, men att omtag nu görs med ny konsult från och med juni 2024. Trafikverket

informerade om tidplanen för projektet och Länsstyrelsen informerades om sina handläggningstider.

Ett avstämningsmöte hölls med Länsstyrelsen i Hallands län den 15 november 2024 via Skype. Underlag för mötet utgjordes av ett bildspel som skickats till Länsstyrelsen en vecka innan mötet. Bildspelet innehöll förslag på åtgärder på halva sträckan, arbete pågick fortfarande för åtgärdsförslag på resterande sträcka vid tidpunkten för mötet. Under mötet informerades Trafikverket om att projektet upphandlat ny projektör, åtgärdsförslagen gicks igenom samt den preliminära tidplanen för projektet.

3.1.2 Samråd med berörda kommuner

Ett tidigt samrådsmöte hölls med Hylte kommun den 26 augusti 2022 via Skype. Underlag för mötet utgjordes av ett bildspel. Trafikverket informerades om projektets omfattning och vilka åtgärder som planeras samt tidplanen för projektet. Representant för Halmstads kommun kunde inte delta men hade översänt figur och förklarat att översiktsplanen inte visar några kommunala planer som påverkar projektet norr om Oskarström längs väg 26. Inte heller Hylte kommun hade identifierat någon antagen detaljplan som skulle kunna påverkas av vägplanen.

Ett gemensamt samrådsmöte i tidigt skede efter omstart av arbetet med vägplanen hölls den 12 mars 2025 med Halmstads och Hylte kommuner via Skype. På mötet redogjorde Trafikverket för de föreslagna åtgärderna samt projektets tidplan. Trafikverket ställde frågan till kommunerna om några kommunala planer påverkas av Trafikverkets projekt. Halmstads kommun informerades om att ett bostadsområde pekats ut i norra Oskarström och som kan komma att påverka Trafikverkets åtgärdsförslag. Hylte kommun informerades om tre olika detaljplaner som skulle kunna påverka förslagen till faunaåtgärder. Hylte kommun önskar att Trafikverket anlägger fyra viltuthopp vid vardera av de två faunapassagerna i plan, och inte två som Trafikverket föreslår. Detta med motiveringen att Trafikverket bör förhindra skada för människors hälsa enligt 2 kap. 3 § miljöbalken. Trafikverket svarade att man kommer att kontrollera vad som krävs enligt Vägar och gators utformning (VGU), som är Trafikverkets kravdokument på utformning av vägar och gator.

3.1.3 Samråd med regional kollektivtrafikmyndighet

3.1.4 Samråd med Försvarsmakten

Försvarsmakten har inkommit med en skrivelse den 4 juni 2024. Underlag för yttrandet utgjordes av ett bildspel och översiktskartor med utkast till åtgärdsförslag som fanns tillgängligt på projektsidan på Trafikverkets webbplats. Försvarsmakten har inte haft något att erinra i ärendet.

3.1.5 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samrådsmöte hölls med enskilda som kan antas bli särskilt berörda den 31 mars 2022 på biograf Forum i Hyltebruk. Syftet med mötet var att informera om projektet samt inhämta information. Samrådsmaterialet, ett bildspel och översiktskartor med utkast till åtgärdsförslag, fanns tillgängligt inför mötet på projektsidan på Trafikverkets webbplats. Minnesanteckningar från samrådsmötet med frågor och svar finns diarieförda under ärendenummer TRV 2021/135304. Bland de frågor som ställdes var för vilka djur åtgärderna görs och där svarade Trafikverket att större djur såsom älg och rådjur prioriteras, men att även andra djur kommer att gynnas av åtgärderna. Frågor rörde också funktionen och vilken effekt man kan vänta sig av åtgärderna vid olika platser. De redovisade åtgärdsförslagen innebär att man bland annat genom omstängsling styr djuren för att de ska kunna ta sig över till andra sidan av väg 26 på andra sätt, t.ex. passera genom portar under vägen eller att man hindrar dem genom att anlägga färiser.

Samråd med eftersöksjägare, polis och markägare genomfördes i fält, vid olika korsningar och platser längs med aktuellt sträcka på väg 26 den 27 juni 2022. Platserna har identifierats som problemområden i tidigare utredningar samt som lyfts av samrådsdeltagare. Syftet med fältbesöket var att fånga upp erfarenhet och kunskap om viltolyckor och möjliga åtgärder från samrådsdeltagarna.

Ett samrådsmöte hölls med enskilda som kan antas bli särskilt berörda den 21 maj 2024 på biograf Forum i Hyltebruk. Syftet med mötet var att informera om omstarten i projektet och inhämta information. Samrådsmaterialet fanns tillgängligt inför mötet på projektsidan på Trafikverkets webbplats. Under mötet lyftes främst flertalet frågor kopplade till de planerade faunapassagerna i plan. Minnesanteckningar från samrådsmötet med frågor och svar finns diarieförda under ärendenummer TRV 2021/135304.

3.1.6 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen har inkommit med ett yttrande den 22 maj 2024. Underlag för yttrandet utgjordes av ett bildspel och översiktskartor med utkast till åtgärdsförslag som fanns tillgängligt på projektsidan på Trafikverkets webbplats. I yttrandet framförs att Skogsstyrelsen inte har några synpunkter på underlaget. Skogsstyrelsen informerar om att det finns några utpekade nyckelbiotoper och höga naturvärden längs vägen.

3.2 Samråd vid utformning av planförslaget

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

4 Bilagor

Samrådsredogörelse för Lokaliseringsutredning, PM Skisshandling, daterad 2021-03-31

PM Inkomna yttranden på Lokaliseringsutredning, PM Skisshandling för väg 26 Faunapassager Halmstad–länsgränsen, Halmstad och Hylte kommuner, Hallands län, daterat 2021-01-29 (del av Beslutshandling Lokaliseringsutredning, PM Skisshandling, daterad 2021-03-31)

Länsstyrelsens yttrande över remiss om lokaliseringsutredning inför anläggning av faunapassager längs med väg 26

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

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

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

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

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

LOKALISERINGSUTREDNING, PM Skisshandling 2021-03-31

Uppdragsnummer: 168765



Titel: Samrådsredogörelse Väg 26, Faunapassager Halmstad-Länsgränsen, Halmstad och Hylte kommun, Hallands län, 2021-03-31

Utgivningsdatum: 2021-03-31

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: EnviroPlanning AB, kontaktperson Mattias Olsson

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 andra aktörer	22
5.6.	Samråd internt på Trafikverket sept 2020, viltvarningsteknik.....	23
6	Remiss av Lokaliseringsutredning, PM Skisshandling	24
6.1.	Samråd efter remiss med Länsstyrelsen Halland	24
6.2.	Kompletterande skrivelser efter remiss	25
7	Bilagor	26
7.1.	Inkomna handlingar och mail.....	26
7.2.	Telefonlogg	28

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 hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Minnesanteckning, protokoll, telefonlogg finns diarieförda hos Trafikverkets 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.

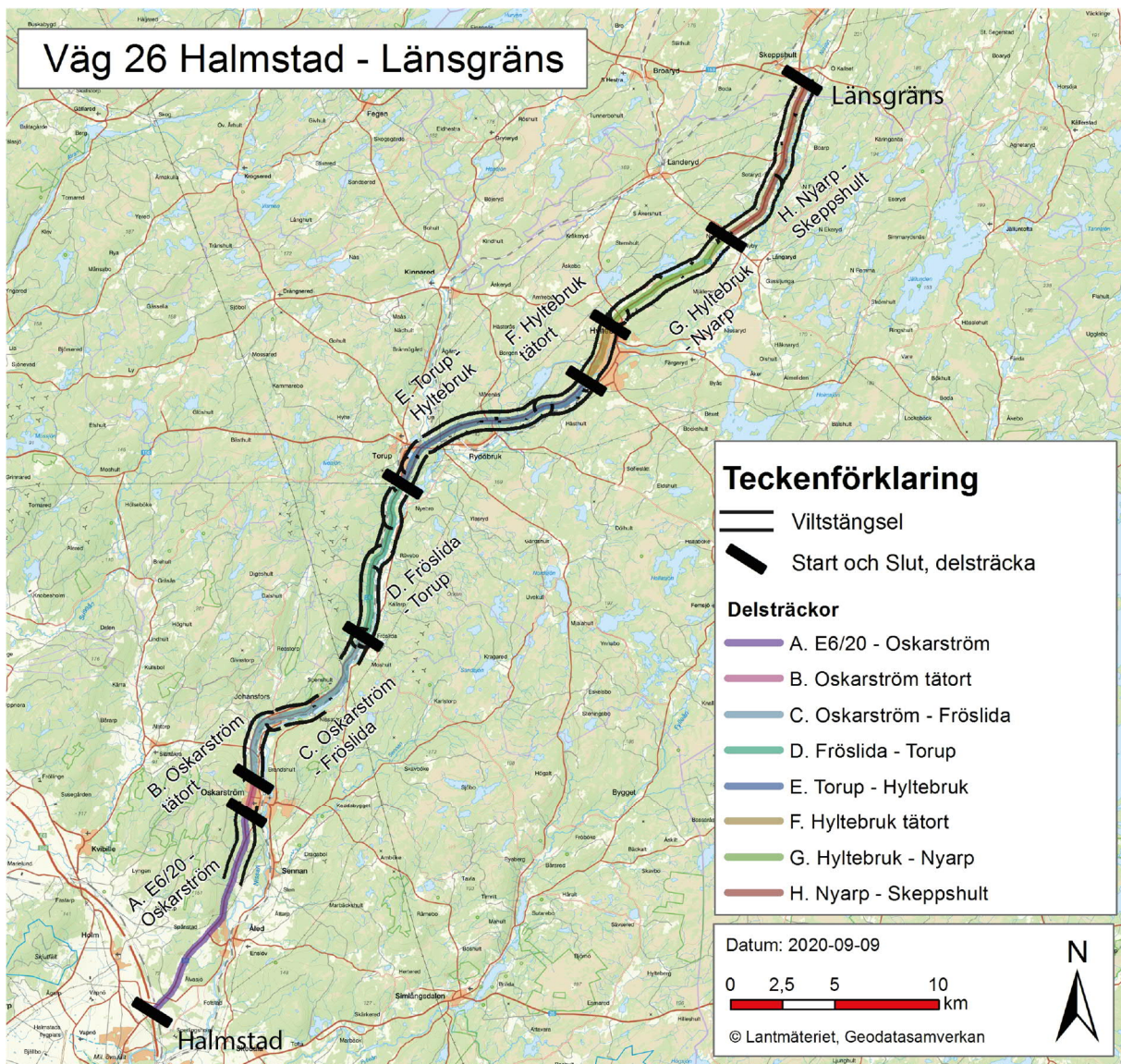
I detta projekt har en Lokaliseringsutredning tagits fram i en skissfas som ligger före vägplanen. Lokaliseringsutredningen är framtagen för att på ett överskådligt sätt ge underlag till beslut om en vald inriktning för föreslagna faunaåtgärder till nästa skede, vägplan. Barriäreffekten och viltolyckorna 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 med 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 Coronapandemi ske antingen via besök utomhus eller via Skype, email och telefon. Nedan visas en beskrivande faktaruta över projektets olika skeden.

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.	Remiss sker av Lokaliseringsutredningen under 16 nov-14 dec 2020. Efter remissen behandlas inkomna synpunkter och en beslutsrapport ger en rekommendation till inriktning för nästa skede.	<i>Samrådsunderlag</i> Inledande studie som utgör underlag för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. <i>Samrådshandling</i> Vägplan arbetas fram under en kontinuerlig samrådsprocess. <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 provas och fastställs. När planen vunnit laga kraft har Trafikverket rätt att genomföra åtgärderna och ta erforderlig mark i anspråk.	Framtagande av underlag för entreprenad-upphandling.
Framtagen 2019	Beslutsrapport våren 2021	April 2022–sept 2024	Dec 2023 – febr 2025

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

Samråd i remisskede

Inför remissen av Lokaliseringsutredning, PM skisshandling har även brev och e-post skickats till myndigheter, intressenter, ledningsägare samt sakägare enligt sändlista med information om var man kan hitta remissens underlag för att kunna lämna eventuella synpunkter.

2 Sammanfattning av samråd för Lokaliseringsutredning, PM skisshandling

Samråd har hållits i tre omgångar under lokaliseringsutredningen. Därefter har den sammanställda samrådshandlingen remissbehandlats.

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

Samråd 2 maj/juni månad 2020. Presentation av framdrift i projektet, åtgärdsförslag och identifierade problem. 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 och grönstråk inom utredningsområdet.

Samråd 3, september månad 2020. Presentation av 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.

Remissbehandling, november-december 2020. Efter genomförda samråd har Trafikverket sammanställt samrådshandlingen LOKALISERINGSUTREDNING, PM skisshandling 2020-11-16 som tillsammans med påbörjad samrådsredogörelse och separata bilagor (underlagsrapporter) remissbehandlades under perioden 16 november-14 december 2020. Handlingarna publicerades på projektets hemsida och skickades också med post till sakägare som önskat det.

Kompletterande samråd efter remissen har hållits den 3 februari 2021 med länsstyrelsen i Hallands län.

Samråd och remissbehandling redovisas översiktligt under egna kapitel i denna samrådsredogörelse. Efter remissen sammanställs Lokaliseringsutredningen till en Förslagshandling med tillhörande bilagor.

Inkomna yttranden från remissen samt Trafikverkets bemötande har sammanställts i ett "PM inkomna yttranden på Lokaliseringsutredning, PM skisshandling". Förslagshandlingen för Lokaliseringsutredningen samt PM inkomna yttranden ligger som bilagor till Trafikverkets ställningstagande i Beslutshandling inför fortsatt arbete.

Trafikverkets svar redovisas i kursiv text under rubrik i blå färg.

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

Trafikverkets representanter presenterade sig själva och projektet samt beskrev hur Trafikverket arbetar med miljöåtgärder för att uppfylla både nationella och egna interna miljömål. Motiv till åtgärder och vilka riktlinjer som finns redovisades. Vidare presenterades projektets bakgrund och problembilden på den aktuella sträckan.

Vägsträckan väg 26 delen Halmstad–länsgränsen (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.

Planerat genomförande av aktuellt projekt, samråd samt översiktlig tidplan redovisades. En lokaliseringsutredning ska översiktligt 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. Information samlas in angående skyddade områden som naturreservat, forn- och kulturlämningar och vatten-skyddsområden och stäms av med länsstyrelsen på samrådsmöten. Naturvärdesinventeringar (NVI) med utförandenivå detalj görs för 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

Kommentarer 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 sammanfattades 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 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 fauna-passagernas 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 fauna-passagerna). 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 från 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 barriäreffekter och 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

Vid samråd med enskilda användes den presentation som visats för länsstyrelse och kommunerna men med mer fokus på de sträckor som berör de enskilda sakägarna och möjliga åtgärder.

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 pekade ut ett skogsområde som rekommenderas för att fånga upp viltets rörelser vid Spånstad (läge 123 i lokaliseringsutredningen).

Information angående problempunkter lämnades. 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. 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 i samband med ombyggnad till 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 framförde att det är få vilt-rörelser över vägen i detta område på grund av att Nissan utgör en naturlig barriär som går parallellt med väg 26. Sakägaren påtalade också 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 diskuterades, sakägaren ställde sig 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 barriär-analyser 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 vidarebefordrats 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 stämde 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 enligt 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 förorenade 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 presenterade 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 presenterade resultat från naturvärdesinventeringen samt åtgärdsförslag på sträckan. Därefter presenterades 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

Länsstyrelsen meddelade att 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 var:

- 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 barriär-analyser 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 viltrörelser rakt över vägen. Utöver det så finns även järnväg som går mellan väg och vattendrag. För att inte orsaka åtgärder som minskar på trafik-säkerheten*

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 fåtal 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 presenterades enligt ovan, utöver det gjordes 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 (länsgränsen) 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 presenterade nuläget i projektet samt redovisade 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 kommenterade föreslagna åtgärder och ville att dessa antecknas. Kommentarer kommer även att skickas till Trafikverket via mail från sakägaren. Gemensam genomgång av föreslagna åtgärder inom projektet gjordes.

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 påtalar 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 fauna-passager 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 presenterade nuläget i projektet samt redovisade åtgärdsförslag och den analys som skett inom projektet, med särskild fokus på de områdena och åtgärder som berör sakägaren.

Kommentarer och punkter som diskuterades under mötet:

- 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 Hinnakull 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.

Kommentarer som framfördes:

- Korsning vid Hinnakull 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 skrämma djur och det riskera att bli en ökad belastning av viltolyckor på järnvägen.

Trafikverkets svar

- *Korsningen vid Hinnakull 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

Detta tredje samråd är det sista innan Lokaliseringsutredningen PM skisshandling gick ut på remiss. Trafikverket berättade om framdriften och tidplanen. Det säkerställdes att samtliga parter är införstådda i tidplanen för remissutskick och granskningstid samt att rätt mailadresser finns för utskick av remiss. Vidare beskrevs planlägningsprocessen och hur arbetet fortskrider framöver.

Trafikverket sammanfattade utfört arbete med åtgärdsförslag och bakomliggande analys. Analys som har utförts angående en faunabro/ekodukt och lokaliseringen av ett lämpligt område för denna presenterades. Översiktligt byggnadstekniskt underlag som en broprojektör tagit fram för att tidigt säkerställa byggbarhet och genomförbarhet redovisades.

Vidare presenterades åtgärder på befintliga passager och faunaåtgärder. En grov kostnadsupp-skattning redovisades. Trafikverket avslutade med en genomgång av kommande rapport, samlad bedömning av vägsträckan samt åtgärdsförslag och dess effekter. Förslag till inriktning för nästa skede presenterades.

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 kulturmiljöenheten undersökt saken vidare. Platsen innehåller ett komplext system av 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 fårister 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 fårister 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 fårist 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 av 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 fauna-passage 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 redovsade samma presentation som vid möte med länsstyrelse och kommun, men med mer fokus på 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 skulle, som tidigare framförts, en faunabro ha en mindre påverkan på deras verksamhet. 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 som inte heller har fått 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 efterfrågade information angående den cykelväg som nämns. Inget samråd har skett med sakägaren ännu.
- Diskussion om 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 byggt tekniskt 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 av 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 viltrörelser 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 fauna-passage, 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 tackade Trafikverket för samråden och beskrev hur remissen av Lokaliseringsutredningen kommer att gå 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 områdena som bedömts 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 andra 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 för närvarande 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 detektionszonerna 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, racken 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 Remiss av Lokaliseringsutredning, PM Skisshandling

Efter genomförda samråd sammanställde Trafikverket samrådshandlingen för LOKALISERINGS-UTREDNING, PM skisshandling 2020-11-16 som tillsammans med påbörjad samrådsredogörelse och underlagsrapporter remissbehandlades under perioden 16 november-14 december 2020. Handlingarna publicerades på projektets hemsida och skickades också med e-post och post till sakägare. Den 3 februari 2021 hölls ett kompletterande samråd med länsstyrelsens kulturmiljöenhet för att få ett förtydligande av deras yttrande.

Trafikverket har efter remissen arbetat in synpunkterna som framförts i yttrandena och gjort mindre förändringar av åtgärdsförslagen i samrådshandlingen. Detta arbete har resulterat i en Förslagshandling för Lokaliseringsutredningen som ligger till grund för Trafikverkets ställningstagande inför inriktning på det fortsatta arbetet med vägplan.

De inkomna yttrandena från remissbehandlingen samt Trafikverkets bemötande har sammanställts i en "PM inkomna yttranden på Lokaliseringsutredning, PM skisshandling". Det inkom totalt 16 stycken yttranden. Detta PM ligger som bilaga till Trafikverkets ställningstagande inför fortsatt arbete med vägplan. Yttranden i sin helhet förvaras hos diariet på Trafikverket.

Majoriteten av yttrandena var i huvudsak positiva till faunaåtgärderna. Dock fanns synpunkter från sakägare vid faunabroläge 102 Moaslätten som inte ville ha bron i detta läge, samt sakägare vid faunapassagerna i plan med viltvarningsteknik i läge 24 och läge 31 som ställde sig tveksamma till lösningen då de oroade sig för trafiksäkerheten på väg 26 samt att faunan skulle leta sig fram till deras fastigheter och eventuellt orsaka skada. Vissa representanter från älgskötselområden har även framfört synpunkter på att behålla barriären på vissa delar av sträckan m h t viltförvaltningsfrågor. Trafikverket har bemött deras frågor och synpunkter utförligt i PM inkomna yttranden. Där finns även övriga inkomna yttranden och svar från Trafikverket.

6.1. Samråd efter remiss med Länsstyrelsen Halland

Skype-möte 202-02-03 med Kulturmiljöenheten på länsstyrelsen

Länsstyrelsen och Trafikverket samrådde om kulturmiljöpåverkan gällande de olika alternativa lägena för en faunabro längs väg 26 på delen Halmstad – Oskarström.

Förtydligande av remiss svar kulturmiljö LST Dnr 343-8360-20

Länsstyrelsen vill förtydliga yttrande över kulturmiljöhänseende i samband med planerade faunapassager som redovisas i Trafikverkets lokaliseringsutredning för faunapassager utmed väg 26 (LST Dnr 343-8360-20). Trafikverket har vid tidigare möte med Länsstyrelsen, 2020-09-09, diskuterat vilka passager som ur kulturmiljösynpunkt är lämpligast för byggnation och där skada på fornlämningar är lägst. Länsstyrelsens dåvarande antikvarie, rekommenderade då läget för faunapassage 102 framför läget för faunapassage 123. Dåvarande antikvarie upplyste Trafikverket om att faunapassage 123 riskerar att göra stor påverkan på såväl kända som okända fornlämningar, varför passage 102 ur kulturmiljösynpunkt var att föredra.

Efter remissvar på Lokaliseringsutredningen önskade Trafikverket den 2021-02-03 ett kort samråd med Länsstyrelsen för att få förtydligt om vilken faunapassage som rekommenderades ur kulturmiljösynpunkt då detta inte tydligt framgick av Länsstyrelsens skriftliga remissvar. Ur kulturmiljösynpunkt har dock Länsstyrelsen ingen förändrad uppfattning. Länsstyrelsen förordar ur kulturmiljöhänseende att Trafikverket väljer faunapassage 102 då denna övergång bedöms göra mindre skada på eventuella fornlämningar.

Trafikverkets svar

E-post med yttrande har inkommit och diarieförts. Trafikverket noterar synpunkter om att Länsstyrelsen förordar läge 102 Moaslätten för en faunabro med hänsyn till kulturmiljön. Samråd sker vidare om denna fråga i nästa skede vägplan.

6.2. Kompletterande skrivelser efter remiss

Större sakägare med fastighet på delsträcka Oskarström - Torup

I e-post skickat 2021-02-24 med bilagda exempelfoton visas hur vilt drunknat i Nissan p g a svaga isar. Strandkanterna är i vissa fall branta kring Nissan. Om passagen vid Fröslida trafikplats öppnas för viltpassager befarar denne att de vilda djuren stressas och att det blir fler drunkningar liknande rådjuret på bilden vintertid.

Trafikverkets svar

E-post med yttrande har inkommit och diarieförts. Viltet har fri tillgänglighet till Nissan även från östra sidan så dessa risker föreligger redan i dag. Trafikverket kommer att samråda vidare i denna fråga i nästa skede.

Privatperson

I e-post skickat 2021-02-24 har framförts att hela väg 26 bör förse med viltstängsel och uppgraderas till 2+1-väg.

Trafikverkets svar

E-post med yttrande har inkommit och diarieförts.

Förändrad vägstandard (exempelvis 2+1) ingår inte i detta faunapassageprojekt. Om det blir aktuellt med en standardhöjning på någon del av väg 26 mellan Halmstad – länsgränsen kommer den delen att finansieras av en annan pott än den för faunaåtgärderna och eventuellt utgår från detta projekt. Om standardhöjning på väg 26 föreslås innan faunaåtgärderna har färdigprojekterats så kommer samordning ske för dessa delsträckor.

7 Bilagor

Samrådsmaterial finns under diarienummer TRV 2020/100388 - Lokaliseringsutredning PM 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 schablonpris 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 välgkant 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 passagerna 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, projekt-ledare 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 av 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

PM Inkomna yttranden på Lokaliseringsutredning, PM Skisshandling för väg 26 Faunapassager Halmstad-länsgränsen, Halmstad och Hylte kommun, Hallands län

I ett inledande skede före vägplan har en Lokaliseringsutredning, PM skisshandling tagits fram. I utredningen ges en rekommendation till inriktning av det fortsatta arbetet i nästa skede med vägplanen m h t att förbättra passagemöjligheter för faunan längs väg 26 på sträckan Halmstad – länsgränsen. Syftet är att föreslå faunaåtgärder som kan minska barriäreffekten samt minska mängden viltolyckor på sträckan genom att anlägga effektivare viltstängsel, färister och viltuthopp vid lämpliga lägen. Dessutom föreslås två st faunapassager i plan med viltvarningsteknik längs sträcka G och H samt en faunabro längs sträcka B. Söder från Halmstad till söder om Åled byggs nytt faunastängsel. Handlingen med tillhörande bilagor har samråts med berörda och detta redovisas i projektets samrådsredogörelse.

Remiss av utredningen med tillhörande bilagor är daterad 2020-11-16. Dessa har skickats till länsstyrelse, kommuner samt intressenter och via brev/email har övriga sakägare samt intressenter fått information var handlingar finns. På Trafikverkets hemsida finns handlingar anpassade till GDPR under Dokument.

Kungörandet/annonseringen om remiss har skett 2020-11-09 i Hallandsposten samt i Post-och Inrikes. Remisstiden har varit från 16 november till 14 december 2020.

Med anledning av remissen har 16 stycken yttranden inkommit, vilka numrerats enligt nedan.

I de fall då yttrandet avser åtgärd i anslutning eller närhet till viss fastighet eller plats utmed väg 26, visas den med markering på översiktskartan (Bilaga till detta PM).

Nr 1, Länsstyrelsen i Hallands län

I yttrandet framförs följande:

1.1

Naturvård

Naturvårdsenheten ställer sig positiva till föreslagna åtgärder.

Naturvårdsenheten ser att Länsstyrelsen har intresse för ökad trafiksäkerhet med fauna passager av främst tre anledningar:

- Minska mängden viltolyckor - Länsstyrelsen ingår i det regionala viltolycksrådet som har detta som sitt huvudsakliga mål.
- Minska barriäreffekter - Länsstyrelsen ansvarar för viltförvaltningen och denna försvåras av barriärer i landskapet

- Minskad barriäreffekt - Länsstyrelsen arbetar för en grön infrastruktur som bidrar till att stärka och bevara ekosystemen och främjar biologisk mångfald och ekosystemtjänster. Detta ska ske genom att arter har möjlighet att sprida sig och använda landskapets miljöer obehindrat, på land och i vatten.

Den aktuella vägsträckan utmärker sig med ett mycket stort antal viltolyckor. Det är därför angeläget att åtgärder vidtas för att minska antalet viltolyckor samtidigt som barriäreffekten blir så liten som möjligt.

Åtgärden att sätta viltstängsel längs väg 26 kommer innebära att barriäreffekten för vilt förändras. För att kompensera för den tillkommande barriär som viltstängsel innebär är det viktigt att de föreslagna faunapassagerna tillkommer i enlighet med förslaget. Åtgärdernas påverkan på viltets rörlighet är svår att förutse men det är länsstyrelsens bedömning att antalet passager inte bör minska i förhållande till förslaget.

Faunapassage planskild

Ur naturvårdessynpunkt är placeringen av faunabro vid punkt 102 att föredra i och med att området hyser lägre naturvärden. Läge 123's värden kopplade till naturvärdesobjekt 18 är hydrologiskt känsliga och riskerar att förstöras vid omfattande gräv och schaktarbeten.

Övriga anläggningar

Det finns flertalet grova träd och jätteträd utmed vägen. Vid anläggning av viltstängsel bör hänsyn tas till dessa. Området mellan Halmstad och Åled ansluter till en värdetrakt för ädellövskog med höga naturvärden kopplade till främst ek men även andra lövträd. Träd större än 35 cm diameter i brösthöjd bör skyddas mot skada vid arbetena. Det är viktigt att säkerställa att även rötterna inte skadas genom grävning eller körning med maskiner. Måste ett träd tas ner är det lämpligt att lämna det, i en faunadepå eller självt, och då gärna i solbelyst läge.

1.2

Dispenser

Generellt biotopskydd

Påverkan på biotopskydd kan kräva dispens. Dispens söks hos Länsstyrelsen.

Artskydd

Om åtgärdsarbetena påverkar arter upptagna i artskyddsförordningen kan det komma att krävas dispens. Dispens söks hos Länsstyrelsen.

1.3

Kulturmiljö

Trafikverket har inkommit till Länsstyrelsen en begäran om yttrande om Lokaliseringsutredning PM Skisshandling för Väg 26 Faunapassager Halmstad. I underlaget har Trafikverket redogjort för de platser där de planerade arbetsföretaget kan komma i konflikt med fornlämningar, samt redovisar vilka lokaler för faunapassager som tidigare i processen varit aktuella för exploatering men som ej längre ingår i planarbetet, bl.a. mot bakgrund att de skulle komma att beröra fornlämningar.

Fornlämningar är skyddade enligt 2 kap 1§ och tillstånd till ingrepp söks hos Länsstyrelsen som då kan ge tillstånd till ingrepp enligt 2 kap 12 – 13 §§ Kulturmiljölagen. Även under mark dolda, idag okända, fornlämningar är skyddade. Länsstyrelsen kan ställa krav på en arkeologisk utredning enligt 2 kap 11 § kulturmiljölagen för att säkerställa att en fornlämning ej berörs av arbetsföretaget.

Ur fornlämningsynpunkt har Länsstyrelsen följande att anföra ärendet. Som konstaterats i Skisshandlingen finns en registrerad fornlämning, L1996:6276, vid läge 123 och arbetsföretaget måste föregås av en arkeologisk utredning samt, i den mån som passagen inkräktar på den registrerade fornlämningen, en arkeologisk förundersökning i syfte att avgränsa och diagnostisera lämningen. Det kan även tilläggas att det i närheten till läge 123 finns flera registrerade fornlämningar såsom högar och stensättningar. Där finns även ett gravfält drygt 200 meter väster om den planerade passagen. Vid läge 102 kan en arkeologisk utredning behöva utföras av de ytor som skall beröras av arbetsföretaget.

Kommentar från Trafikverkets Region Väst

1.1

Naturvård

Trafikverket instämmer att målet är att vi tillsammans arbetar för en grön infrastruktur som bidrar till att stärka och bevara ekosystemen och främjar biologisk mångfald och ekosystemtjänster. Detta ska ske genom att arter har möjlighet att sprida sig och använda landskapets miljöer obehindrat, på land och i vatten.

Länsstyrelsen ansvarar för viltförvaltningen och menar att den försvåras av barriärer i landskapet. Trafikverkets mål är att minska barriäreffekten och viltolyckorna genom de föreslagna åtgärderna.

Faunapassage planskild

Trafikverket ser att länsstyrelsen förordar läge 102 för ny faunabro ur naturvårdssynpunkt då läget har lägre naturvärden samt känslig hydrologi i området. Läget 123 gör även större påverkan på kulturlämningar än läge 102.

Övriga anläggningar

Trafikverket noterar informationen att det finns ett antal större träd som kan påverkas vid viltstängsling längs huvudsakligen södra delar av sträckan. Vi kommer i nästa skede vid projekteringen ta hänsyn till detta. Om ett träd måste tas ned föreslås den att användas till faunadepå vid lämpligt läge.

1.2

Dispenser

Trafikverket kommer att utföra fler inventeringar gällande fauna och flora i nästa skede och uppkommer ev något intrång från föreslagna faunaåtgärder som påverkar värden som kräver dispenser samråder vi med länsstyrelsen under vägplaneskedet.

1.3

Kulturmiljö

Trafikverket har samrått med Länsstyrelsen under 2020 samt 3 februari 2021, se samrådsredogörelse, gällande placering av ny större planskild faunabro och under dessa diskussioner har framkommit att vid läge 123 finns en hel del fornlämningar i passagens närhet samt vid område för framtida utbyggnadsområde vid entreprenadtiden. Vid läge 102 är det mindre risk för påverkan av fornlämningar.

I nästa skede kommer noggrannare inventeringar ske utifrån fördjupad projektering för faunabroläge/n och vi samråder då vidare med länsstyrelsen i denna fråga. Om påverkan

på fornlämningar inte kan undvikas vid val av slutligt läge för faunabron så kommer det att föregås av en arkeologisk utredning samt, i den mån som passagen inkräktar på den registrerade fornlämningen, en arkeologisk förundersökning i syfte att avgränsa och diagnostisera lämningen.

Nr 2, Halmstads kommun

Yttrande från Halmstads kommun:

Det är mycket positivt att minskade barriäreffekter för vilt även minskar antalet människor som skadas i trafiken som följd av viltolyckor. Halmstads kommun vill framföra specifika synpunkter på åtgärder som föreslås för del av väg 26 som ligger inom Halmstads kommun. Halmstads kommun är i en process att ta fram en ny översiktsplan. Ett förslag till ny översiktsplan är för närvarande på samråd. En av de drivande faktorerna som föranleder att ta fram en ny översiktsplan för Halmstads kommun är att det finns brist på ny verksamhetsmark.

2.1 Halmstad har behov av nya verksamhetsområden

I enlighet med lagstiftningen har kommunen en ambition att peka ut verksamhetsmark som inte är på jordbruksmark. Det är svårt att hitta sådana lägen som också är attraktiva för näringslivet. Dock finns det goda förutsättningar att etablera verksamhetsmark i stråket utmed väg 26. I översiktsplanen är två lägen för verksamhetsmark utpekade i stråket, Älvasjö (V8) och Oskarström (V7). Halmstad kommun anser att det är av stor vikt att nya faunapassager inte inskränker exploateringsmöjligheten på dessa områden.

2.2 Lokalisering av faunabro

Trafikverket har identifierat tre lägen för faunabro som berör Halmstads kommun. ID2 vid norra motet vid Halmstad, 123 vid Älvasjö och 102 vid Moaslätten söder om Oskarström. Halmstads kommun instämmer med Trafikverket att läge 102 Moaslätten söder om Oskarström har bäst förutsättningar för en ny faunabro. Kommunen ser mycket positivt på en etablering av faunabro i detta läge.

ID2 föreslås som ett alternativt läge. Trafikverket bedömer att detta läge har sämre förutsättningar, men har haft det med i handlingen som ett reservalternativ. Halmstads kommun vill upplysa om att läget kommer i konflikt med ett utpekad kommunikationsreservat i översiktsplanen. Kommunikationsreservatet möjliggör en flytt av väg och järnväg av nationell betydelse utanför staden på längre sikt. Reservatet är långsiktigt och redovisas både i gällande översiktsplan Framtidsplan 2030 och förslag på ny översiktsplan Framtidsplan 2050. Detta stärker ytterligare att läget är olämpligt för en ny faunabro. Halmstads kommun föreslår att detta läge utgår från förslaget i fortsatt arbete.

Kommentar från Trafikverket Region Väst

2.1

Trafikverket har samma ambition som kommunen, och försöker undvika exploatering av jordbruksmark. Detta blir extra tydligt när det gäller faunapassager då djuren som älg och

rådjur gärna söker sig fram till faunapassagerna i skydd av skogsvegetation. Därav blir det effektivare med en lokalisering i skogsmark.

Dessutom kan viltets rörelser fram till faunapassager komma i konflikt med växande gröda om faunapassager anläggs i direkt anslutning till växande gröda.

2.2

Trafikverket noterar att Halmstads kommun delar uppfattning att läge 102 är totalt sett bästa lokalisering för faunabron.

Vi noterar att läge ID2 samt läge 123 vid Älvasjö kommer i konflikt med planering av verksamheter samt framtida kommunikationsreservat i översiktsplanen för kommunen. Viktigt är att kommunen kan freda mark i anslutning till faunapassageläget vid 102 så att inga störande verksamheter byggs i dess närhet. Det är viktigt att ett visst grönstråk finns kvar på lång sikt.

Trafikverket samråder vidare med kommunen om dess kommunala planer m h t framtida faunapassager i nästa skede.

Nr 3, Hylte kommun

Yttrande från Samhällsbyggnadsnämnden i Hylte kommun:

Samhällsbyggnadskontorets förslag till beslut. Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att lämna följande yttrande:

Samhällsbyggnadsnämnden är positiv till syftet med Trafikverkets utredning att minska barriäreffekten och viltolyckorna på väg 26. Väg 26 har stor betydelse för Hylte kommuns fortsatta utveckling. Det är av stor vikt att pendling och transporter till och från kommunen kan ske på ett så säkert och effektivt sätt som möjligt.

3.1

Yrkande

Nämndeperson yrkar att samhällsbyggnadsnämndens yttrande ändras till följande:

"Samhällsbyggnadsnämnden är positiv till syftet med Trafikverkets utredning att minska barriäreffekten och viltolyckorna på väg 26. Väg 26 har stor betydelse för Hylte kommuns fortsatta utveckling. Det är av stor vikt att pendling och transporter till och från kommunen kan ske på ett så säkert och effektivt sätt som möjligt. Nämnden ställer sig dock mycket tveksam till de föreslagna faunapassagerna i ett plan, nr 24 och 31. Nämnden anser inte att det i nuläget finns tillräcklig kunskap eller erfarenhet om faunapassager i ett plan, varken när det gäller trafiksäkerheten eller den ekologiska funktionen."

3.2

Det är nämndens uppfattning att väg 26 på sikt bör byggas om till mötesfri väg med mitträcke. En sådan väg går inte att kombinera med faunapassager i plan. Nämnden anser därför att Trafikverket bör omarbete förslaget och istället planera för faunapassage i skilda plan. Samhällsbyggnadsnämnden har inga övriga synpunkter på detta projekt, med Trafikverkets åtgärder för att öka trafiksäkerheten i kombination med att minska barriäreffekterna för viltet.



Kommentar från Trafikverket Region Väst

3.1

Kommunen nämner i sitt sista yrkande till yttrande att de är tveksamma till faunapassager i plan på sträckan m h t trafiksäkerhet och ekologisk funktion.

Kunskap och empiriska data från studier

Trafikverket har som underlag till utformning av faunapassager i plan med sig information och kunskap från referensprojekt där dessa passager i plan utförts med viltvarningssystem bl a på väg 108 Sjödiken norr om Svedala i Skåne, vilket nämns i handlingarna för utredningen. Det finns information från TRIEKOLs pågående forskningsprojekt hur dessa passager ska utformas (www.triekol.se). De gör även uppföljningar på hur djuren beter sig vid dessa passager och studier på hur trafikanter beter sig i samband med djurpassagerna. I vårt projekt finns en faunaspecialist som även medverkar i dessa forskningsprojekt som en expert i framkant. Han bidrar med kunskap till alla faunaåtgärder som föreslås i vårt aktuella projekt.

Exempel på byggd faunapassage i plan väg 108 Sjödiken.

Det har i början av år 2020 byggts en faunapassage i plan med viltvarningssystem vid väg 108 Sjödiken i Skåne, där man nu bedriver uppföljande studier och forskning. Vi har fått en del erfarenheter därifrån som vi tar med oss in i projektet. Just detta med att djur tar fel väg i faunapassagen är en risk, men vi kommer jobba vidare med detaljutformningen för att minska denna risk. I den befintliga faunapassagen i plan vid Sjödiken har 8 djur (6 st rådjur, 2-st kronhjort) av ca 450 passerande klövdjur tagit fel väg och gått in mellan viltstängslen (under aktuell period som analyserats mellan 24 jan-17 sept). Alla dessa 8 djurindivider vände strax tillbaka (inom några minuter) till faunapassagen. De strök utmed viltstängslet när de skulle passera faunapassagen och hade därför nära till att ta fel väg när de väl kom in i faunapassagen. Det gäller att få djuren att gå i de centrala delarna av faunapassagen så att de kommer längre från stängselöppningarna. Viktigt är att detaljutforma stängselöppningarna för att minska risken att djur går fel väg.

Faunapassager i plan kompletteras med viltuthopp

Vi noterar att kommunen vill ha viltuthopp vid faunapassagen i plan. Faunapassagen i plan ska i nästa skede detaljprojekteras både till läge och utformning och ska kompletteras med viltuthopp i lämpliga lägen vid nr 24 och nr 31 samt möjligen någon typ av belysning ett visst avstånd före och efter passagen så att trafikanten blir uppmärksam på att det finns en faunapassage och att det blir enklare att se de passerande djuren för trafikanten. När sedan viltvarningssystemets skyltar signalerar viltvarning kan man trafikanter i god tid upptäcka djuret. Varningen till trafikanten sker i form av en variabel meddelandeskylt som tänds upp.

Trafikverket arbetar i skrivande stund med en informationskampanj om faunapassager i plan med viltvarningssystem för att informera om denna nya passagetyp och vad det innebär när trafikanten ser en aktiverad skylt. Trafikverket skriver nu även underlag till STR:s (Sveriges Trafikutbildares Riksförbund) läromedel som används vid körkortsutbildning.

3.2

Annan vägstandard på väg 26

Det finns översiktliga studier nämnda i ÅVS Halmstad – Kristinehamn på hur en eventuell

standardhöjning av väg 26 kan se ut i en framtid, men i dagsläget finns ingen bestämd utformning på vägstandard eller några medel för att göra åtgärder inom närmaste framtiden. Vägstandarden behandlas inte inom detta projekt mer än att om vissa beslut redan finns för ny vägstandard så samordnar vi faunaåtgärder för detta i nästa skede.

Detta projekt kommer troligen att pågå med planläggning och projektering från år 2022 – 2025 innan någon färdigprojekterad lösning finns framme för faunapassagerna i plan. Under denna tid kan man tillgodogöra sig forskning och erfarenheter från andra faunapassager i plan så att man kan få en säker utformning m h t trafikanter och även m h t djurens ledning över vägen. Det är viktigt är att Trafikverket tar fram ett gemensamt informationsmaterial som t ex speciella skyltar som är likställda med information om ”djurpassage” samt förståelse vad blinkande varning på viltvarningsskylt betyder och sprider den informationen till trafikanterna.

Även hastighetssänkande åtgärder kan övervägas på vägen för att se till att trafikanter saktar in som de ska när viltvarnande skylt tänds. Väg 26 väntas få en hastighet på 80 km/h på vägpartiet i en pågående hastighetsrevidering.

Troligen kommer en framtida standardhöjning på väg 26 att dröja på den norra delen och då fyller faunapassagerna i plan en bra funktion för att minska barriäreffekten och minska viltolyckorna under tiden.

Kommer sedan en standardhöjning som innebär mitträcke på vägen så kan man ta bort passagen i plan och ersätta den av förslagsvis en faunapassage som är planskild i något lämpligt läge på sträckan. Kostnad och utformning kopplas då till planläggning och projektering för det nya projektet. Trafikverket kan flytta och återanvända den viltvarnande tekniken för viltvarningssystem på annan aktuell plats i något vägsystem, om det blir aktuellt med standardhöjning och faunabro på de norra etapperna av väg 26 i utredningsområdet.

Trafikverket samråder vidare med kommunen i nästa skede vägplan.

Nr 4, Naturvårdsverket

4.1 Naturvårdsverket avstår yttrande i detta skede.

Naturvårdsverket avstår yttrande beträffande lokaliseringsutredning Väg 26, Faunapassager Halmstad-länsgränsen (TRV 2020/100388).

Kommentar från Trafikverket Region Väst

4.1

Trafikverket noterar svar och avser samråda vidare i vägplanens fortsatta arbete med Naturvårdsverket.



Nr 5, Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen har beretts tillfälle att yttra sig i rubricerat ärende.

Skogsstyrelsen är tillsynsmyndighet, enligt skogsvårdslagen och delar av miljöbalken, gällande skogliga åtgärder på skogsmark. Vidare ingår bland Skogsstyrelsens uppgifter att medverka i frågor om samhällsplanering för en hållbar utveckling och hushållning med naturresurser.

Verksamheten rörande lokaliseringen av viltpassager är inte att betrakta som skogsbruksåtgärd. Skogsstyrelsen ser positivt på att man avser utreda möjligheterna att, genom den föreslagna åtgärden, åstadkomma en reducering av viltolyckorna och minska barriäreffekten av viltstängsel på den aktuella vägsträckan.

Verksamheten bedöms medföra en viss negativ påverkan på befintliga naturvärden under anläggningsskedet men kommer sannolikt att resultera i en positiv miljöeffekt för faunan.

Skogsstyrelsen har inget att erinra mot de föreslagna åtgärderna

Kommentar från Trafikverket Region Väst:

5.1

Trafikverket kommer fortsätta beakta de befintliga naturvärdena i fortsatt planering av faunaåtgärderna. I tidigare studier har man funnit att barriärpåverkan kan ha en negativ påverkan på betestryck i skogsmark i och med att djuren blir onaturligt fördelade på grund av stängslen. En jämnare spridning av klövdjur i landskapet kan ge förutsättningar för en jämnare fördelning av betestrycket i landskapet. Några markägare kan gynnas och några kan eventuellt missgynnas, men det blir en mer rättvis spridning av djur om barriärpåverkan minskar. De främsta faktorerna som sannolikt påverkar tillgången på vilt utmed väg 26 är tidpunkt och val av gröda som odlas under året, i kombination med övrig tillgång på foder i skogsmark, i förhållande till värme och torka samt det samlade jaktliga uttaget inom viltets hemområden.

Trafikverket noterar Skogsstyrelsens erinran och återkommer i nästa skede, vägplan och fortsätter samråden då.

Nr 6, Räddningstjänsten i Halmstad, Brand och Olycksutredare

Yttrande från Räddningstjänsten tar upp:

6.1

Trafiksäkerhet och framkomlighet

Synpunkter med fokus på trafiksäkerhet på väg 26 Halmstad och faunapassager.

Räddningstjänsten påpekar att inom Halmstads kommun så sker enligt kommunens översiktsplan 2050 en utveckling som kommer alstra mer trafik på väg 26. Därför är det

viktigt att Räddningstjänsten kan ta sig fram på viktiga utryckningsstråk på ett säkert sätt. I det sammanhanget är det värdefullt att Trafikverket försöker minska viltolyckorna på vägen, men åtgärderna i sig får inte riskera minskad framkomlighet för Räddningstjänsten, vare sig under byggtid eller efter färdigställande.

6.2

Olycksrisker

Räddningstjänsten har bidragit med information om viltolyckor ur STRADA.

6.3

Utvecklingsstråk väg 26 (Nissastigen)

Räddningstjänsten betonar att det sker en ökad befolkningstillväxt i området, vilket innebär en ökad trafikvolym och risk för viltolyckor.

.....

Kommentar från Trafikverket Region Väst:

6.1

Projekt väg 26 faunapassager handlar huvudsakligen om att skapa grön infrastruktur dvs att skapa bättre passager för faunan på befintlig väg 26 samt att minska mängden viltolyckor på delen Halmstad – länsgränsen. En öronmärkt budget finns för dessa åtgärder i en pott kallad: "Miljöåtgärder på befintlig infrastruktur".

All förbättring av vägstandarden vid Halmstad eller längs sträckan till länsgränsen hanteras i andra projekt med avsedd budget för dessa åtgärder. Det finns översiktliga studier nämnda i ÅVS för Halmstad – Kristinehamn på hur en eventuell standardhöjning av väg 26 kan se ut i en framtid, men ännu finns ingen bestämd utformning på vägstandard eller några medel för att göra åtgärder inom närmaste framtiden. Vägstandarden behandlas inte i detta projekt mer än att om vissa beslut redan finns för ny vägstandard så samordnar vi faunaåtgärder för detta.

I samband med att föreslagna faunaåtgärder byggs längs väg 26 avser Trafikverket att se till att god framkomlighet finns på väg 26. Faunaåtgärderna kommer inte att minska räddningstjänst framkomlighet i det färdigställda skedet.

6.2

Trafikverket noterar att det är en samstämmig bild om viltolycksriskerna när man jämför STRADA och det underlag som eftersöksjägare och polis presenterar. I projektet har Trafikverket samrått med eftersöksjägare och polis samt fått underlag om antalet viltolyckor på sträckan från NVR, nationella viltolycksrådet.

6.3

Faunaåtgärderna genomförs för att minska viltolyckorna, och Trafikverket tar hänsyn till en framtida utveckling av Nissanstråket, bland annat genom att planera faunabron med möjlighet till additionskörfält för väg 26. Viltolyckorna står idag för ungefär 60-70 % av totala antalet polisrapporterade trafikolyckor, enligt NVR. Så viltolyckorna måste vara en väsentlig del av Räddningstjänstens och Blåljusmyndighetens uttryckningar, i de fall viltolyckorna leder till skador på egendom och människor.

Trafikverket avser att samråda vidare med Räddningstjänsten och Blåljusmyndigheter i nästa skede.

Nr 7, Naturskyddsföreningen i Halmstad, Ordförande Naturskyddsförening

Halmstads Naturskyddsförening har tagit del av Trafikverkets lokaliserings-utredning skisshandling i projekt Faunapassager Väg 26 Halmstad-Länsgränsen och lämnar följande synpunkter:

7.1

Halmstads Naturskyddsförening ställer sig positiva till att en utredning av faunapassager på väg 26 utförs. Halmstads Naturskyddsförening vill särskilt trycka på att det är viktigt att passager utformas där de gör minst åverkan på områden med höga naturvärden. Detta gäller även mark som tas i anspråk under arbetsperioden. Det är även viktigt att ta i beaktning särskilt skyddsvärda blomrika dikeskanter och vägrenar då dessa är viktiga för pollinerande insekter.

Naturvärdesinventeringen är omfattande och berör främst kärlväxter och vissa kryptogamer vilket ger en bra första bild av vilka områden som är mer och mindre skyddsvärda.

7.2

Vi ser dock ett framtida behov av att inventering av groddjur och fåglar genomförs vid passande årstid vid särskilt skyddsvärda biotoper som kan tänkas hysa populationer av dessa artgrupper. Vetskap om var det finns invasiva arter är mycket bra, på så vis kan eventuell påverkan på området anpassas så att ytterligare spridning av dessa inte sker.

7.3

Det är fördelaktigt om de föreslagna åtgärderna även möjliggör för mindre djur att passera vägen och att åtgärder som färister är utformade så att mindre djur kan ta sig ur om de skulle falla i. Det framgår att Trafikverket vill öka konnektiviteten för fler arter än fokusgruppen klövdjur och torrtrummor är ett exempel på åtgärd som föreslås för att gynna mindre däggdjur. Faunastängsel framstår också som ett bra alternativ framför viltstängsel då de även stänger ute små djur från att passera vägbanan.

7.4

Det är ett bra förslag att hastighetsbegränsning ska undersökas i anslutning till fauna-passager i plan då en lägre hastighet kan göra passagen ännu säkrare för trafikanter och viltet. Det är också positivt att man vill förbättra de passagemöjligheter som redan finns genom att dra om stängsel, samt att komplettera med siktskärm eller liknande.

Halmstads Naturskyddsförening anser att Trafikverket enligt handlingarna har gjort en bra analys över läget vad gäller såväl befintliga passager och deras skick, framtida planerade projekt i undersökta områden samt förekomst av natur- och kulturvärden.

Halmstads Naturskyddsförening, 14 december 2020

Kommentar från Trafikverkets Region Väst

7.1

Befintliga naturvärden ligger tillsammans med tekniska förutsättningar och djurens ekologi med i bedömningen av vart faunapassager skall kunna lokaliseras så att så liten påverkan sker på miljövärden samt att läget fungerar ekologiskt.

7.2

Trafikverket har detta i åtanke i kommande planeringsskeden. Speciellt groddjuren bör vara inkluderad i kommande planering vid lämpliga lägen. Även fladdermöss har visat sig använda faunabroar bl a vid ekodukt Sandsjöbacka. Detta är positivt och viktigt information inför kommande planering för åtgärder längs väg 26. Åtgärder som nya fauna/siktskärmar på befintliga broar över vattendrag kan skydda fågelliv från buller och trafikmortalitet. Även fladdermöss kan på så sätt skyddas från trafikmortalitet och ljusföroreningar ut i landskapet vid vattendragen.

7.3

Trafikverkets har inkluderat de medelstora däggdjuren i planeringen av åtgärder, även om fokusarterna är de större klövdjuren. Bland annat planeras tre småviltstrummor på södra sträckan.

Färister är under utveckling och Trafikverket har uppmärksammat att trågen under färisterna kan innebära fällor för mindre arter om de faller ner. Vi planerar evakueringsvägar i denna typ av färist. Trafikverket undersöker även möjligheten att använda färist utan tråg. Alltså ett galler som läggs på betongplatta, för att just undvika denna risk för de mindre djuren, men även för att minska risken att klövdjur riskerar att fastna mellan risterna om de trots allt försöker gå över färisten.

7.4

Just nu pågår på Trafikverket ett arbete, via forsknings-programmet TRIEKOL (www.triekol.se), med både teknikutveckling av viltvarningssystem och den ekologiska funktionen av faunapassager i plan. Projektet följer noga de direktiv som kommer under år 2021 och 2022 gällande faunapassager i plan, om utformningsdetaljer, och hastighet förbi platserna etc.

Givetvis vore det bäst med broar och portar för djuren, men denna nya passagetyp är ett oerhört viktigt tillskott i Trafikverkets verktygslåda om vi skall kunna åtgärda alla de befintliga sträckor med viltstängsel som finns idag på befintliga vägar samt nya.

Trafikverket samråder vidare med föreningen i nästa skede.

Nr 8, Sakägare vid faunapassage i plan, läge 31

I yttrandet framförs följande:

Angående faunapassage Rv 26, Hylte kommun

Vi är väl medvetna om behovet av säkra viltpassager över Nissastigen.

Den information vi har fått om läge 31 förefaller att ansluta till vår åkermark och eller till vår trädgård. Det är inte acceptabelt. Åkermarken brukas och det är klart olämpligt att göra en passage som leder djuren fel. Det är också viktigt att det vilda inte lockas in mot byn.

I dagsläget finns inga betesdjur på åkern men allt kan ändra sig. Då skulle en statlig investering göra att tamdjur kan ta sig ut på vägen.

Älgar är duktiga på förstöra staket för tamdjur och det innebär risk, vid betesdrift, för lösa tamdjur.

I underlaget hänvisas till faunapassage vid Koberg. Dock saknas info om utfallet av åtgärden.

I underlaget talas om hastighetsbegränsning till 80 km/h. Vi befarar med den erfarenhet vi har att det är en alldeles för hög hastighet. Frågan är hur stor respekten är för varningsljusen.

Vi kan inte utröna hur djur förhindras att fortsätta.

Som vi uppfattar förslaget är vi kritiska till lösningen. Vi förordar en planskild passage, bro, i skogsområde så inte de vilda lockas in på odlingsmark i onödan.

Hyltebruk 20201125

Vänligen

Kommentar från Trafikverket Region Väst

Yttrandet gäller faunapassage i plan vid läge 31, Lindhult. Trafikverket avser att samråda vidare med berörda sakägare i nästa skede så att lösningarna totalt sett blir så bra som möjligt, både för människor och djur. Trafikverkets intention är att anlägga faunapassagen på en plats där djuren leds från skogsområde till skogsområde och inte via hägnade marker eller bostadshus. I detta skede finns inga färdiga och utformade lösningar. Lösningen är inte utformad i detalj ännu.

Läget (vid id 31 Lindhult) är valt utifrån den barriäranalys som gjordes tidigt i projektet, och tar även hänsyn till avståndet till det andra läget för faunapassage i plan. Dessa två

passagepunkter ligger ca 8-10 km från varandra (i enlighet med riktlinje landskap) och lokaliserade utifrån terräng, sikt, topografi etc. Bebyggelsen är gles omkring passageläget.

Det är möjligt att styra lokalisering och anpassa läget ytterligare i kommande skede vägplan för faunapassager i plan. Man undersöker då även synbarhet för trafikanten, bra då om väg och omgivande mark är i samma plan så trafiken ser djuren och djuren ser trafiken.

8.1

Lägets närhet till åkermark, betesdjur och trädgård:

Sakägare oroas över att djur riskerar att ledas in till byn eller till trädgårdar och hägnade marker. Trafikverkets intention är att anlägga faunapassagen på en plats där djuren leds från skogsområde till skogsområde och inte via hägnade marker eller bostadshus.

Trafikverket vill påpeka att markägare efter åtgärd kan komma att märka en förbättring och färre interaktioner med viltet i och med att dagens viltstängsel är en barriär för djuren och sålunda en korridor som djuren vandrar längs, eller att djuren blir stående invid stängslet. Detta är identifierat för bland annat älg där betesskador av tall kan vara högre i markerna intill viltstängsel då djuren i en del områden samlas upp mot stängslet. Nu vet vi inte hur situationen är i Halland och längs väg 26, men det är just detta man vill förändra genom att satsa öronmärkta medel för faunaåtgärder och att utföra faunaåtgärder enligt Riktlinje Landskap etc.

Det finns beteshagar ca 200 m norr om passageläget så en viss interaktion mellan vilda djur och tama djur kan ske. Men det finns stora ytor mellan väg 26 och dessa beteshagar för de vilda djuren att röra sig på vilket minskar risken att de skall ta sig rakt igenom beteshagar.

Förekommande viltarter som älg och rådjur påverkas marginellt av konventionellt elstängsel vid betesmarker. I Karhu och Andersson (2006) studerades Kronhjort och Svartsvanhjort. I rapporten konstateras att 79-97 % av individerna (beroende på viltart) som försökte passera ett treradigt elstängsel (med en höjd av 106 cm) också lyckades med detta. De elektrifierade trådarna påverkade inte några av de undersökta viltarterna i nämnvärd utsträckning där mindre än 1 % av djuren fick en stöt då de försökte passera. Också i Wam och Herfindal 2018 konstateras att älg enkelt hoppar över betesstängsel även om det inte framgår exakt hur det stängslet är utformat. Det kan finnas en viss effekt av tamboskap på förekommande viltarter. Effekten av närhet till tamboskap, åtminstone vid måttliga betetryck, bedöms dock vara underordnad det som i huvudsak styr djurens fördelning i landskapet. Dessa faktorer är tillgången till skydd och föda. En trädbärande betesmark, betad skog eller en mark med lövsly är mer attraktiv än åkrar, gräsmattor eller asfaltytor. Älgen är en skogsart och rådjuren förflyttar sig helst i brynmiljöer eller annat skydd. Särskilt gäller det de förflyttningar som sker dagtid.

Det finns även undersökningar från Norge (Herfindal med flera 2017), gjorda i ett skogsdominerat barrskogslandskap med många hundra kvadratkilometer stora hägn. De norska studierna påvisar variationer i samlokalisering mellan tamboskap och vilda djur beroende på tidpunkt, nederbörd och altitud. Däremot konstateras inte att de exkluderar varandra utan just att det kan förekomma variationer. I artikeln konstateras att får och älg påverkar varandra mer än nötboskap och älg. I studien konstateras att älgen gärna vilar i skogen dagtid medan betesdjuren då är aktiva, så aktiviteten sprids ut över dygnet.

8.2

Det är olämpligt att dra in älg mot byn.

Det är ungefär 280-300 m mellan den planerade faunapassagen och närmsta bostad. Markerna mellan väg 26 och bebyggelse utgörs av skogsmark vilket innebär att det finns stora ytor för djuren att röra sig på utan att de skall konfronteras med bebyggelsen. Bebyggelsen är gles och det bör inte bli någon förändring i rörelsemönster bland de vilda djuren som påverkar de boende eller deras verksamheter efter att faunapassagen i plan anlagts. De vilda djuren rör sig mestadels på natten och undviker bebyggelsen, oavsett om det finns en faunapassage i närheten eller inte. Trafikverket avser att samråda vidare med berörda sakägare i nästa skede så att lösningarna totalt sett blir så bra som möjligt för både människor och djur.

8.3

Hastighet och trafiksäkerhet i faunapassagen i plan.

En del av de studierna som bedrivs om detta med viltvarningssystem handlar om reaktionerna från trafikanter. När djur detekteras tänds en omställningsbar skylt och varnar trafikanterna för vilt på vägen. Trafikverket avser att anlägga viltvarningssystemet för att medge hög trafiksäkerhet.

Just nu pågår på Trafikverket ett arbete med både teknikutveckling av viltvarningssystem och den ekologiska funktionen av faunapassager i plan, via forskningsprogrammet TRIEKOL (www.triekol.se). Projektet följer noga de direktiv som kommer under år 2021 och 2022 gällande faunapassager i plan, om utformningsdetaljer, och hastighet förbi platserna etc. Givetvis vore det bäst med broar och portar för djuren, men denna nya passagetyper är ett oerhört viktigt tillskott i Trafikverkets verktygslåda om vi skall kunna åtgärda alla de befintliga sträckor med viltstängsel som finns idag på befintliga vägar samt nya.

8.4

Vad händer om det vilda fortsätter i vägens längdriktning när de skall passera faunapassagen?

Viltuthopp kommer kompletteras för faunapassagerna i plan, så att djuren kan hoppa ut till terrängen igen om de går fel i faunapassagen. Det finns en faunapassage i plan med viltvarningssystem vid väg 108 Sjödiken, där man bedriver uppföljande studier och forskning. Vi har med oss en del erfarenheter därifrån som vi tar med in i projektet. Just detta med att djur tar fel väg i faunapassagen är en risk, men vi kommer jobba vidare med detaljutformningen för att minska denna risk.

I den befintliga faunapassagen i plan vid Sjödiken ha under ca 1 år ca 600 djur passerat och endast 20 djur har vandrat in mellan viltstängsel när de kommit in i faunapassagen: Vid 19 av dessa tillfällen har djuren återkommit tillbaka till faunapassagen inom några minuter. Av de totalt ca 600 individerna av kronhjort, rådjur och vildsvin har 2 st vildsvin blivit påkörda.

De strök utmed viltstängslet när de skulle passera faunapassagen och hade därför nära till att ta fel väg när de väl kom in i faunapassagen. Det gäller att få djuren att gå i de centrala delarna av faunapassagen så att de kommer längre från stängselöppningarna. Det gäller även att detaljutforma stängselöppningarna så att risken minskar för att djuren ska gå fel väg.

Nr 9, Sakägare vid faunapassage i plan, läge 24

Sakägare har under remisstiden ringt till Trafikverket för att få svar på vissa synpunkter de har i samband med att de vill lämna ett yttrande gällande föreslagen faunapassage i plan vid läge 24 vid Nyhem.

I yttrandet framförs följande:

9.1

Jag som bor på fastigheten vid faunapassageläge 24 och är inte intresserad av att ha en viltövergång på min mark! Det sänker värdet på hela fastigheten plus att det troligtvis kommer att öka skadorna på min skog och mark som ligger på husets sida om Nissastigen. Detta är ett viltskyddat område som skyddas av Nissan på ena hållet, Nissastigen på ett annat håll och Nyarpassjön andra sidan och Nyby samhälle! Så vi klarar hålla efter de vilt som kommer hit nu utan att skadorna blir för stora!

Sakägare hade via telefon ett antal frågor gällande vissa fakta i rapporten enligt nedan:

9.2

-Lösning faunapassage i plan hur blir det med den mark som behövs, vad är det röda området som på bild i lokaliseringsutredningen bild nr 42, sid 62?

9.3

-Varför ligger faunapassagen på raksträckan, det går inte att köra om då?

9.4

-Kommer ju att bli kameraövervakning in i skogen så vi människor syns!

9.5

-Vad får vi betalt för den skogsmarken som krävs? Kan man nyttja marken efter åtgärd är byggd?

9.6

-Djuren speciellt vildsvin kommer att bli fler pga av denna passage och göra skada på vår skog. Kan man få betalt för detta?

9.7

-Varför kan man inte göra en bro eller tunnel för djuren i detta läge istället?

Kommentar från Trafikverkets Region Väst

Yttrandet gäller faunapassage i plan vid läge 24 vid Änghem. Trafikverket avser att samråda vidare med berörda sakägare i nästa skede så att lösningarna totalt sett blir så bra som möjligt för både människor och djur. Lösningen är inte utformad i detalj ännu. Trafikverkets intention är att anlägga faunapassagen på en plats där djuren leds från skogs-

område till skogsområde och inte via hägnade marker eller bostadshus. I detta skede finns inga färdiga och utformade lösningar.

9.1

Trafikverket har i uppdrag att åtgärda barriärpåverkan och viltolyckor och skapa biologisk mångfald enligt krav från EU och Naturvårdsverket. Trafikverkets viltstängsel skall leda djur till faunapassager och hålla dessa borta från väg 26. De ska inte vara reglerande för viltstammarnas antal på ena eller andra sidan vägen. I Sverige regleras skador på gröda och skog huvudsakligen via jakt.

9.2

Se figur 42 i lokaliseringsutredning för aktuell figur som frågan gäller. Det röda området markerat i en röd rektangel är endast det område som vi gjort en naturvärdesinventering för. Detta för att få kännedom om det finns rara växter eller andra naturvärden så att vi kan undvika att skada naturvärden vid en byggnation. Området som utgörs av en blå rektangel är föreslaget område där en faunapassage i plan kan anläggas men slutligt läge och utformning i detalj är ännu inte klara. Detta studeras vidare i nästa skede vägplan.

9.3

Läget ligger på en raksträcka med en framtida hastighet på 80 km/h och liten trafikmängd på ca 4000 ÅDT. Det är mer trafiksäkert att ha den på en raksträcka då sikten blir bättre för trafikanten samt att djuren syns bättre. Även variabel medelandskytt för trafikanten syns bättre. Det går bra att köra om på sträckan utom när djur går över. Dock går djuren oftast över under natten samt i gryning och skymning när det är mindre trafik. Viltuthopp kan få djur som går fel att komma in till skogen igen. Det är bra att anlägga viss belysning vid stängselut för att tydliggöra djuren i tid.

9.4

Nej, kamerorna övervakar endast detektionsytan. När djuret går över detektionsytan går signaler till en omställningsbar skylt som varnar att det är vilt i faunapassagen. Värme-kamerorna sitter på mast och är riktade till detektionsytor bredvid vägen, ca 40 m breda och 15-20 m in från väggkant, och övervakar inte in i skogen. Värmekamerorna ger endast en siluett och det är inte möjligt att identifiera individer. Systemet som sköter detektion hanteras centralt av Trafikverket och inga larm från passerande människor sparas i detta system.

9.5

Ersättning fås enligt Trafikverkets regelverk för markintrång. Marken som behövs är den yta som röjs från skog där djuren detekteras invid väggkanten, ca 20x40 m. Denna yta får inte användas till annan verksamhet. Ingen fordonstrafik får åka igenom öppningen, då det kan vara trafikfarligt. Övrig skog påverkas inte.

9.6

En faunapassage i plan gör inte att vildsvinen ökar, men de får lättare att sprida sig i landskapet. Just vildsvin forcerar frekvent viltstängsel genom att gräva sig under eller lyfta upp viltstängsel. Trafikverket har i uppdrag att åtgärda barriärpåverkan och viltolyckor. Trafikverkets viltstängsel skall leda djur till faunapassager och inte vara reglerande för viltstammarnas antal på ena eller andra sidan vägen. Skador på gröda och skog regleras via jakt. Vissa av de nya viltstängsel som anläggs föreslås vara faunastängsel som har en nedgrävt del mot marken så att djur inte kan gräva sig under stängslet.



9.7

På denna sträcka passar denna typ av faunapassage pga trafikmängd och vägutformning och kan bli en effektiv lösning som inte är för dyr. Uppföljning sker av andra fauna-passager i plan som byggts bl a på väg 108 Sjödiken där resultatet visar att djuren i stort går över utan att bli påkörda. Innan det är dags att bygga dessa åtgärder kommer fler empiriska data att kunna visa hur och var detta kan byggas på ett säkert sätt.

Nr 10, Sakägare med enskild utfart vid Torup.

Önskemål om färst vid enskild väg

Boende längs väg 26 vid Torup har mailat en fråga samt ringt Trafikverket under remisstiden för att ge synpunkter bl a om var viltolyckor sker samt om faunaåtgärderna.

I yttrandet framförs följande:

10.1

Meddelande via e-post: Jag vill veta vilka åtgärder som tänker göra i Öllsjö Torup?

10.2

Fråga som ställdes var om det var möjligt att skapa en färst vid sakägarens enskilda väg vid utfart?

Synpunkter på utfarterna gäller Öllsjö södra vid delsträcka D i er remiss. Mycket vilt passerar denna genomgång pga att viltstängslen mynnar ut till utfarterna på båda sidor vilket innebär att viltet passerar riksväg 26. Vi som bor här tycker att en färst hade varit en bra lösning, om man förlänger väghalsarna så behöver inte färisterna byggas så breda, Då vi bor på fastigheten som det berör så vet vi hur mycket vilt som blir påkört vart år. Det är vi som får köra bort speciellt påkörda rådjur. Dessa viltolyckor anmäls sällan. Även större vilt och vildsvin passerar ofta över vägen.

Kommentar från Trafikverket Region Väst

10.1

Studierna i detta skede Lokaliseringsutredning är översiktliga och kommer att studeras mer i detalj i nästa skede. Öllsjö är ett litet samhälle strax söder om Torup, på delsträcka D. Nissan och väg 26 går väldigt nära varandra här.

På denna delsträcka gör vi inga stora åtgärder, det är någon färst, ett viltuthopp och en grind samt smärre stängseljusteringar som ingår på delsträcka D.

10.2

Just vid Öllsjö kan det vara aktuellt med en färst, vid någon av anslutningsvägarna, men om detta påverkar dig som frågeställare är oklart i detta skede men kommer att studeras närmare i nästa skede då vi tar kontakt med dig igen för att se om en färst kan utföras enligt önskemål.

Nr 11, Sakägare vid förslag till faunabro över väg 26

Sakägare har under samråd under lokaliseringsutredningen framfört att de inte vill ha en faunabro i läge kallad nr 102 Moaslätten och påpekar återigen att de helst ser en annan lösning enligt nedan.

I yttrandet framförs följande:

11.1

Sakägaren vidhåller sin uppfattning att en planskild faunapassage vid läge 102 Moaslätten kommer ha en mycket allvarlig inverkan på markanvändningen.

Med anledning av detta motsätter vi oss att en sådan faunapassage byggs vid läge 102.

Vår mening är att om det krävs en planskild faunapassage som skall anläggas på sträckan Halmstad – Oskarström så är en lämpligare placering vid grustäkten och asfaltverket söder om läge 123.

Kommentar från Trafikverket Region Väst

Trafikverket avser ha en fortsatt dialog i kommande skeden med sakägare för att hitta en total sett bra lösning för en faunabro, för både sakägare och fauna samt trafikanter längs väg 26.

Trafikverket har m h a faunaspecialister försökt att uppfylla de krav som ställs från EU samt Naturvårdsverket på att man ska minska barriäreffekten och mängden viltolyckor på vårt vägsystem och skapa grön infrastruktur och biologisk mångfald. Det finns riktlinjer om att faunapassager på vägar med minst 80 km/h och en ÅDT över 4000 fordon ska ha faunapassager ungefär var 4-6 km längs sträckan vid nybyggnation, och detta gäller också i möjligaste mån för faunaåtgärder på befintlig väg.

Trafikverket gör i detta skede en översiktlig bedömning att en faunabro inte borde få "mycket allvarliga konsekvenser för godsets markanvändning" för läge nr 102 på Moaslätten. Intrånget av faunabron påverkar huvudsakligen markanvändningen i den ytan där den är lokaliserad på grund av att konstruktionen tar en viss yta i anspråk. I övrigt påverkar en faunabro endast de ekologiska flödena i landskapet genom att djur kan röra sig enklare till de båda sidorna av väg 26.

Trafikverket noterar även att sakägare har viss verksamhet som efter lång tid haft nuvarande vägs barriär som en avgränsning för att hantera viltet på sina ägor. Trafikverket förstår att man från markägarnas sida vill ha en "viltfri" zon mellan väg 26 och Nissan, och att det i förekommande fall med ny faunapassage uppkommer en konflikt.

Trafikverket har i uppdrag att åtgärda barriärpåverkan och viltolyckor. Trafikverkets viltstängsel skall leda djur till faunapassager och inte vara reglerande för viltstammarnas antal på ena eller andra sidan vägen. Skador på gröda och skog samt viltets antal bör huvudsakligen regleras via jakt. Läge vid grustäkten (ID2) samt läge nr 123 kommer i stor konflikt med planerade kommunala verksamheter och riskerar därav få bristande ekologisk funktion. Förslag för faunapassagebro i läge 123 har även stor påverkan på fornlämningsmiljöer i dess närhet.

Nr 12, Boende vid en stugförening nära camping på väg 26

Med anledning av lokaliseringsutredningens samrådshandlingar angående Väg 26 Faunapassager Halmstad-länsgränsen har jag försökt nå dig per telefon.

Redan förra året 2019 sökte jag kontakt med både Hylte kommun och Trafikverket i denna fråga men ingen verkade intresserad. Jag är nämligen styrelsemedlem i en stugförening där jag också har min sommarstuga, en av 17 styck. Stugorna ligger vid väg 26 ca 5 km utanför Hyltebruk. Området är helt omodernt eller ska man säga ekologiskt i dessa tider dvs saknar el och vatten. Sommartid är stugorna livligt använda av vuxna och barn i alla åldrar då sjön ligger alldeles intill stugorna och lockar till bad och fiske.

12.1

Trafiksituation på väg 26

Vid årsmötet i juni beslöts att kontakta er då vi skulle vilja ha en färist vid utfarten mot väg 26. Trafiken är mycket livlig här och farten hög då det finns en raksträcka ner mot campingen (om man kommer från Hyltebrukshållet) vilken lockar till ökad fart och omkörningar. För att vi ska komma in till området måste vi göra en farlig vänstersväng (denna är dock markerad på vägen om än liten) men oftast åker vi ner till campingen och vänder där för att sedan köra in till höger. Men flera tillbud sker och senast i somras var där en olycka med fem bilar inblandade. Vi kan därför inte förstå varför Trafikverket höjt hastigheten på denna sträcka då det borde vara 70 km utmed hela sjön.

12.2

Önskan om färist vid utfart till stugområde

Det finns viltgrindar men sommartid har vi tillåtelse att ha dessa öppna dagtid skall dock stängas kvälls- och nattetid vilket sker. Det finns gott om älg i området och många olyckor har skett i närheten. För att minimera risken vore därför en färist bra. Strax innanför grindarna finns även en väg som leder in till en aktivitetsstuga som kommunen driver varför vi anser att även de är inblandade i denna fråga.

Vi är medvetna om att en färist kan orsaka problem för hundägare men det finns möjlighet att passera genom en liten grind vid sidan av och vandringsleden runt sjön passerar en bit in i skogen men genom stugområdet.

Vore tacksam för svar och hur ni ser på vår begäran.

Med vänlig hälsning

Kommentar från Trafikverket Region Väst

12.1

I detta projekt hanteras huvudsakligen frågor rörande hur man kan minska barriäreffekten för djuren längs väg 26 samt hur mängden viltolyckor kan minskas genom faunaåtgärder. Vi noterar er åsikt om lägre hastighet och framför detta till planerare ansvariga för hastighetsöversyn.

12.2

Trafikverket noterar att det finns en grind vid denna infart. Det är viktigt att se till att den är stängd vid rätt tid på dygnet för att inte skapa viltolyckor. Trafikverket utreder färst vid föreslaget läge i nästa skede och samråder då vidare med intressenter och sakägare.

Nr 13, Torups Västra Älg- och kronskyddsområde

Ordförande för Torups västra älg-och kronskyddsområde

Respektive texter från yttrandet är inklistrat nedan och frågeställningar är numrerade efter texten.

Yttrande, väg 26 Faunapassager, TRV 2020/100388

Torups västra älg- och kronkötselområde har varit delaktig i samrådsprocessen och lämnat synpunkter på åtgärderna som planeras. Älg- och kronkötselområdet förvaltar älg- och kronhjort utmed sträckan från Johansfors till Torup.

Vi är positiva till att göra viltstängslet säkrare med åtgärder på viltstängsel och vid nuvarande anslutningsvägar. Detta kommer att leda till färre kollisioner med vilt på väg 26. Vi är även positiva till att så kallade "uthopp" byggs för att göra det möjligt för vilt att kunna lämna vägområdet i det fall vilt råkat komma inom viltstängslet. Även en översyn av färstar är bra.

Älg- och kronkötselområdet anser däremot att det vore väldigt olyckligt att leda över viltet till det långsträckta smala skogs- och åkerområdet från Spenshult i söder till Hinnakull mot Iwebro i norr. Orsakerna till vår starka kritik mot förslaget att göra vägviadukten i Fröslida och järnvägsviadukten i Öllsjö till faunapassager är följande:

1. Mitt i det smala området mellan väg 26 och Nissan går järnvägen. Om öppningar görs kommer detta leda mer vilt till området och viltolyckorna på järnvägen kommer att öka. Under snörika vintrar tar viltet ofta järnvägsspåret som vandringsväg då det under dessa förhållanden är lättast för viltet att gå där. Vi har, som mest under en snörik vinter, haft fem kollisioner mellan älg och tåg på sträckan. Den aktuella sträckan, Spenshult – Hinnakull, är cirka en mil lång. Längst i söder och längst i norr är området mycket smalt, 0 – 50 meter. På något ställe är området 350 meter brett. En snittbredd uppskattas till cirka 200 meter. Området består av brutet landskap av åkrar och skogsdungar. Att öppna, och därmed leda mer vilt till detta område, anser vi vara ogenomtänkt. Det finns planer på att öppna järnvägsviadukten vid Öllsjö. Skulle det ske skulle viltet tvingas gå på rälsen en sträcka av 200 meter. Det finns då en stor risk att viltet möter en bil eller vandrande människa i vägviadukten och ett tåg i järnvägsviadukten. I sådana fall blir viltet stressat och ett stressat vilt ökar risken för och mängden viltolyckor.
2. Nissan är en naturlig gräns för viltet tillika förvaltningsgränsen för vårt älg- och kronkötselområde.



3. Om viadukten vid Fröslida öppnas för vilt kommer djuren rakt in i Fröslida samhälle bland boende, sågverk, järnväg och vattenkraftverk. Om de stressas och ska ta sig över Nissan finns en risk för att de fastnar i det strömmande vattnet vid vattenkraftstationen. Vintertid är Nissan ofta frusen med en öppen fåra i mitten. Detta utgör en stor fara för viltet.
4. Skogsbilvägen som går längs Nissan är en populär vandringsväg för allmänheten. Detta medför att vilt som uppehåller sig i detta långsmala område inte får det lugn och den ro som behövs för att inte stressas. Älg- och kronskötselområdet anser att om väggviadukt och järnvägsviadukt öppnas för vilt medför detta en ökad mängd vilt där med förhöjd kollisionsrisk mellan vilt och tåg på järnvägen. Detta skulle även försvåra vår förvaltning av viltstammarna.

Även Länsstyrelsen Halland har i samråd 2020-06-10 uttryckt farhågor om att "det finns en risk att djur blir stående mellan vägen och vattendraget på det smala landområde som finns". Sammanfattningsvis anser vi att det på denna aktuella stäcka är mycket svårt att få till bra faunapassager. Trafikverkets förslag skulle istället innebära försämringar med ökad mängd viltolyckor på tågspåret som följd. Det enda man åstadkommer med detta förslag är att man flyttar problemet geografiskt från en plats till en annan.

Styrelsen för Torups västra älg- och kronskötselområde, 2020-12-07

13.1

Faunapassager över och vid järnväg vid port vid Trafikplats Fröslida

Inom det smala området mellan väg 26 Nissan går järnvägen. Om öppningar görs kommer detta att leda mer djur till järnvägen och risken för viltolyckor ökar.

13.2

Nissan naturlig gräns för viltet och tillika för förvaltningsgränsen för älg- och kronhjortsområdet.

13.3

Faunaåtgärd vid bro/vägport Fröslida

Om faunan tar sig vidare via porten vid Fröslida kommer de att ledas in mot samhället och boende. De kan även vid passage över Nissan fastna i strömmande vatten vid kraftverksstationen. Vintertid är Nissan frusen men med en öppen strömfåra.

13.4

Konsekvens för skogsbilväg och att vandrare stressar djuren.

En stor risk är att djuren leds mot skogsbilväg och där stressas av vandrare människor.

Kommentar från Trafikverket Region Väst

13.1

Älgskötselområdet framför en oro för ökad mängd viltpåkörningar på järnvägen om väg 26 förses med förbättrad faunapassage möjlighet via bättre viltstängsling och ev färister vid vägport vid Fröslida trafikplats.

Trafikverket förstår Älg- och kronskötselområdets oro, och att deras förvaltningsstrategi kommer i konflikt med samhällets krav att åtgärda både viltolyckor och barriärpåverkan. Trafikverkets uppdrag är att öka de ekologiska sambanden på sträckan, och i detta område kring Fröslida utgör väg 26 en lång kontinuerlig barriär.

Trafikverkets viltstängsel skall huvudsakligen användas för att leda djuren till fauna-passager och hålla djuren borta från väg 26. Viltets eventuella skador på gröda och skog samt dess antal bör huvudsakligen regleras genom jakt. Vi förstår att jägare och vissa sakägare har använt vissa viltstängsel som administrativa lokala gränser i förvaltningen av faunan vilket eventuellt skapat höga stammar på ena sidan och låga viltstammar på andra sidan om stängslet.

Trafikverket avser att i nästa skede se om de båda intressena kan jämkas till en totalt sett bra lösning för faunan, trafikanter och intressenter/sakägare.

Risken av en ökad fördelning av faunan mot järnvägsområde

Skötselområdet framför oro för att man med faunapassagerna riskerar jämna ut tätheterna av viltstammarna i området, och därav få fler viltpåkörningar på järnvägen som här går öster om väg 26, alltså mellan väg 26 och Nissan. Genom förvaltningsåtgärder har skötselområdet skapat en zon mellan väg 26 och Nissan där man vill hålla nere viltstammarnas antal. Möjligen finns det idag skillnader i viltstammar täthet på östra respektive västra sidan om väg 26 i detta område.

Det kan finnas en risk att några fler viltpåkörningar sker på järnvägen i samband med att faunapassager anläggs över väg 26, men det kan givetvis lika gärna bli tvärtom, att viltpåkörningarna minskar på järnvägen. Viltolycksriskerna på järnväg är komplicerad, och i detta tågintervall är riskerna relativt små, riskerna för kollisioner ökar när hastighet och tågintervall ökar på järnvägen. På järnvägen går idag 16 tåg per dygn, järnvägen är inte elektrifierad. Att öppna upp porten i Fröslida samt järnvägsporten kommer innebära att djuren får två möjligheter att röra sig mer effektivt i landskapet, men erfarenhetsmässigt kommer åtgärderna inte innebära en stor ström av djur genom dessa portar. Med åtgärderna skapas en mer hållbar situation för viltet, och möjligheter att röra sig friare i landskapet.

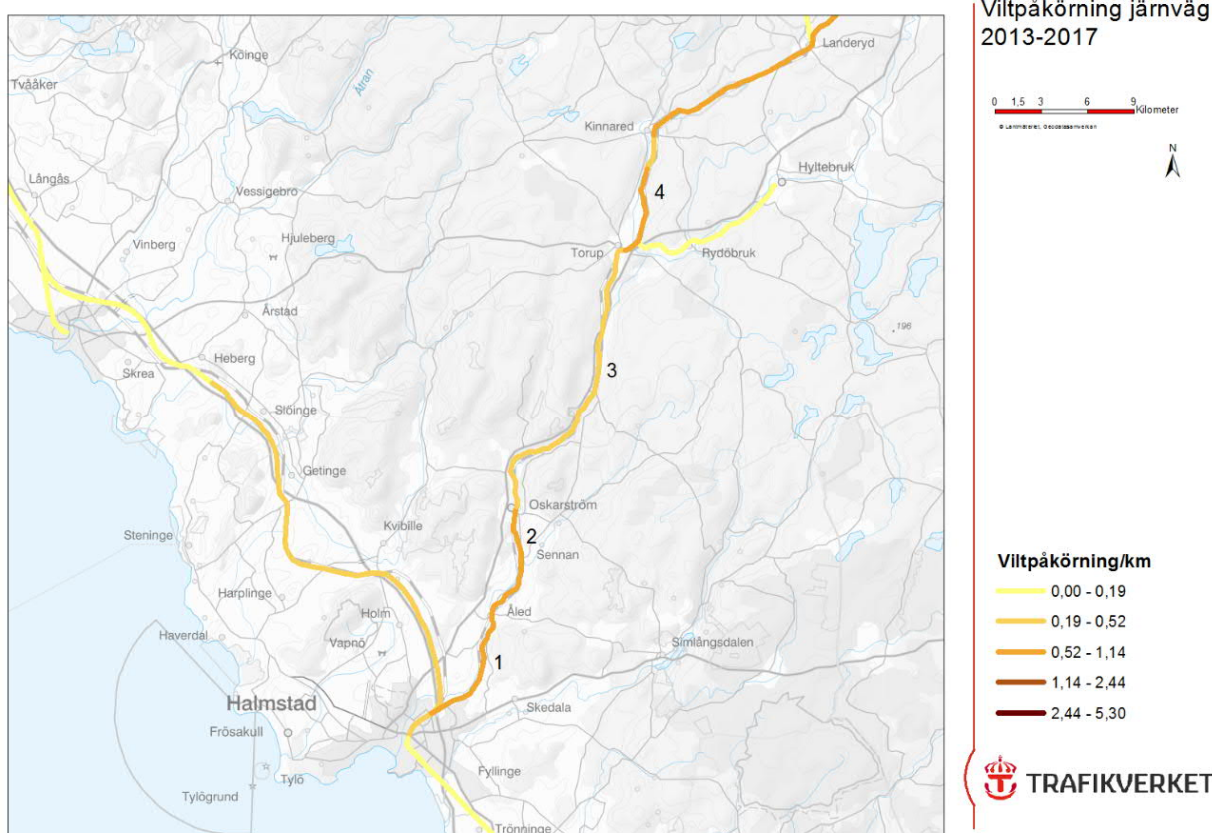
Projektet har kontakt med Driftentreprenör på järnväg utmed väg 26, Halmstad-länsgräns, 2020-07-06:

- Arbetsledare på sträckan återkopplar fakta efter samråd med Trafikverket. Sträckan mellan Oskarström och Torup har normalt endast enstaka rådjursolyckor. Ingen utmärkande plats angående viltpåkörningar har identifierats på järnvägen. I och med den låga trafikvolymen på järnvägen bedömer Trafikverket inte att problemet med viltpåkörning på järnväg kommer öka om faunapassager anläggs på väg 26. (källa: Trafikverket projekt Viltsäker järnväg: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/projekt-i-flera-lan/viltsaker-jarnvag/>).

Viltpåkörningsdata vid järnväg

Under remisstiden har Trafikverket analyserat viltpåkörningar på de aktuella sträckningarna i och med att detta underlag flitigt diskuteras. Nedan finns tabell över antalet viltpåkörning för de olika bandelarna från söder vid Furet till norr i Brännögård (strax söder om Kinnared), under perioden 2013-2017. På nästa sida visas kartöversikt på delsträckorna.

Bandel	Nr karta	Hjort	Älg	Rådjur	Vildsvin	Totalt	Påkörning/km
Furet-Sennan	1	8	1	22	14	45	0,72
Oskarström - Sennan	2	4	0	8	1	13	0,69
Oskarström-Torup	3	0	5	25	7	37	0,36
Brännögård - Torup	4	0	13	9	1	23	0,78



13.2

Trafikverket förstår att Nissan samt väg 26 i viss mån har använts som administrativ gräns i förvaltningen, framförallt på lokal nivå som älgskötselområden. På större skala har älgförvaltningsområdena (Halland östra och Halland södra) inte själva vägen 26 eller Nissan som gräns, så det skiljer sig beroende på skala för de olika intressenterna. Även om de ekologiska sambanden stärks med hjälp av faunapassager kan väg 26 och Nissan givetvis fortsätta vara administrativ gräns på lokal nivå i förvaltningen. Viltstammarna behöver dock hålla en för hela landskapet acceptabel nivå.

13.3

Viltet har fri tillgänglighet till Nissan från östra sidan så dessa risker föreligger redan idag.

13.4

Trafikverket har i tidigare studier undersökt hur vilda djur använder befintliga portar för enskilda vägar, likt den aktuella porten vid Fröslida trafikplats. De befintliga portarna för enskilda vägar etc används av viltet, men inte alls i samma nivåer som riktiga faunapassager. De är komplement för att säkerhetsställa ekologiska samband över hela landskapet. Behoven är stora och Trafikverket kommer inte kunna bygga faunapassager var 4 km som dagens riktlinjer påvisar. Se Riktlinje Landskap (<https://trafikverket.ineko.se/se/illustrationer-till-riktlinje-landskap>). Djurens nyttjande av portar likt den i trafikplats Fröslida varierar, men det sker inte speciellt mycket passager genom dem. Det varierar ungefär mellan 0,5-1 passager av älg per månad, vilket vore ett rimligt antagande även för denna port. Betydelsen för markägare, vandrare, skador på gröda etc bedöms i praktiken inte bli så stor som man från skötselområdet befarar.

Vildsvinen passerar redan väg 26 frekvent såsom de brukar göra vid vägar med viltstängsel, de finner och skapar öppningar i viltstängslet som ofta innebär trafikfara. Detta blir speciellt tydligt om det inte finns några faunapassager som de kan nyttja. Finns det inga faunapassager ökar alltså risken att vildsvinen bryter genom viltstängsel och skapar trafikolyckor på väg 26. Trafikverket förstår att man från förvaltningens sida vill hålla väg 26 som en gräns, men det rimmar dåligt med Trafikverkets och övriga samhällets krav om en grön infrastruktur där djur och människor kan röra sig fritt i landskapet. Faunapassager är en del av lösningen tillsammans med viltstängsel.

Trafikverket avser fortsätta samråd med intressenter i nästa skede vägplan.

Nr 14, Eon Energidistribution AB, Tillståndstekniker

E.ON Energidistribution AB (E.ON) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har följande synpunkter.

Den planerade utredningssträckan berör både vårt regionala och lokala elnät.

14.1

Teknisk beskrivning

Lokalnätet består av låg- och mellanspänningsledningar både i mark och i luft (0,4-20 kV) och regionnätet består av 40-130 kV högspänningsluftledningar.

Kablar

Kablarnas exakta läge måste säkerställas innan markarbete påbörjas. Kabelvisning beställs kostnadsfritt i fält via vår kundsupport 0771-22 24 24, se även vår hemsida: www.eon.se/privat/kundservice/skydda-ledningar-och-djur/grava-nara-ledning.html

För elledning i mark får byggnad (arbetsbodar) eller annan anläggning så som staket eller liknande inte utan ledningsägarens medgivande uppföras på närmare avstånd än 3 meter från markkablar.

Inte heller får utan ledningsägarens medgivande anordna upplag, eller marknivån ändras ovanför markkablar, så att reparation och underhåll försvåras.

Luftledning

Kraftledningar omfattas av Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter, ELSÄK-FS 2008:1, samt ELSÄK-FS 2010:1. Starkströmsföreskrifterna reglerar bland annat höjd över mark, avstånd från ledning till byggnad, brännbart upplag och parkeringsplatser. För att kunna bibehålla ledningarna måste ovannämnda föreskrifter följas. Det får inte göras avkall på el, person eller driftssäkerhet. Markhöjderna får ej förändras (höjas) under eller invid luftledningar.

14.2

Där viltstängsel kan komma att korsa våra mellan- och högspänningsluftledningar måste stängslet sektioneras på ömse sidor om kraftledningen, då höga beröringsspänningar kan uppstå mellan mark och viltstängsel vid jordfel i en närbelägen kraftledningsstolpe.

Val av stängselstolpar avgör huruvida dessa måste jordas, används stolpar av stål med någon förzinkning har dessa normalt en bra jordförbindelse. Används stolpar av trä ska stängslet som normalt brukar vara elförzinkat rutnät jordförbindas med stängslets sektionerade delar på ett betryggande sätt.

Stängslet sektioneras med minst 1 m homogent plaststängsel av typ rutnät på båda sidor om kraftledningen. Inget elektriskt ledande material får överbrygga sanktioneringen.

14.3

Om tillfartsvägar till våra anläggningar förses med grind eller på något annat sätt förändras måste detta meddelas E.ON. Detta för att normalt underhåll samt felavhjälpning skall kunna utföras.

För vidare information hänvisa till EBR:s publikation: *"EBR IN055 Viltstängsel"*

Kontakta E.ON inför uppförande av stängsel i närheten av ledningarna för att få uppgifter om vilka särskilda skyddsåtgärder som eventuellt erfordras.

14.4

För arbete under och bredvid kraftledningar gäller särskilda bestämmelser och både

Elsäkerhetsverket starkströmsföreskrifter och Arbetsmiljöverkets föreskrifter måste iakttas. Därför måste, i god tid innan arbete i närheten av strömförande friledning, kontakt tas med Stefan Lundin, ONE Nordic AB för utväxling av Elsäkerhetsföreskrifter (ESA) för regionnät och för lokalnät beställs ledningsbevakning via vår kundsupport på tfn 0771-22 24 24.

I samrådsunderlaget under rubriken *"5. Föreslagna alternativ – nya planskilda faunapassager"* framgår det att en faunabro planeras invid vår 10 kV luftledning. För att kunna tillåta en faunabro invid våra kraftledningar måste kontroll göras på plats för att mäta vindutsvängningar. Det är viktigt att underlag för bron eller annan byggnation i närheten av våra kraftledningar översänds till E.ON för vidare bedömning.

14.5

Avslut

E.ON förutsätter att ovan nämnda restriktioner efterlevs samt att den kommande byggnationen inte orsakar att våra anläggningar inte längre uppfyller starkströmsföreskrifterna. Samt även att vi i fortsättningen kan sköta om våra anläggningar enligt gällande föreskrifter och standarder. Kan vi inte detta så måste vi flytta våra anläggningar och kostnaden för detta belastas den som förorsakar åtgärden. Därför är det viktigt av E.ON blir kallade till projekteringsmöte i tidigt skede när det finns en plan på vilka åtgärder som kommer utföras och var.

Kommentar från Trafikverkets Region Väst

14.1

Vi noterar vad som gäller kablar och luftledningar.

14.2

Vi noterar vad gäller viltstängsel och val av stolpar mht högspänningsledningar.

14.3

Vi noterar vad gäller anläggning av nya grindar ska det meddelas Eon.

14.4

Vi noterar vad gäller arbete vid/under kraftledningar.

14.5

Trafikverket kommer i nästa skede mer i detalj studera och projektera föreslagna lägen för faunaåtgärder och avser kontakta ledningsägare för samråd. Före byggnation kommer kontakt tas för samråd om arbetssätt under entreprenaden så att ev tillstånd, flyttar eller dylikt kan göras i god tid.

Nr 15, Nordion Energi AB, Weum Gas AB

I yttrandet framförs följande:

Nordion Energi, WEUM GAS AB

Nordion Energi har ledningar i området som kan påverkas av anläggning av fauna-passager samt övriga åtgärder. Nordion önskar tidigt samråd i projekteringsskedet för att utröna om det finns konfliktpunkter mellan befintliga ledningar och Trafikverkets åtgärder.

Kommentar från Trafikverket Region Väst

Trafikverket kommer i nästa skede mer i detalj studera och projektera föreslagna lägen för faunaåtgärder och avser kontakta ledningsägare för samråd. Före byggnation kommer kontakt tas för samråd om arbetssätt under entreprenaden så att ev tillstånd, flyttar eller dylikt kan göras i god tid.

Nr 16, Hallands Östra Älgförvaltningsområde

Representant från Hallands Östra Älgförvaltningsområde

I yttrandet framförs följande:

16.1

Vi anser att på sträckan mellan Spenshult i söder och Iwebro i norr är det olämpligt att öppna viltövergångar, då området öster om väg 26 är väldigt smalt mellan vägen och Nissan, på hela sträckan passerar järnvägen.

16.2

För övrigt tycker vi översyn och förbättringar av till och avfarts vägar är bra, och även att det görs uthoppsmöjligheter i viltstängsel. Viltövergångar på lämpliga platser ser vi som positivt. Planskilda korsningar vore bäst.

Hallands Östra Älgförvaltningsområde

Kommentar från Trafikverket Region Väst

16.1

Trafikverket föreslår ingen nybyggnation av faunapassage på denna sträcka, utan endast stängselåtgärder vid två bef. portar på denna sträcka (id 8 och 10) se lokaliseringsutredningen sid 36. Därutöver föreslås siktskärm på bro över Lillån vid Iwebro (id 11) för att skydda all fauna vid vattendraget (skärmarna skyddar både små och stora djur, fåglar, fladdermöss etc).

Nissan är en del av det naturliga landskapet som djuren förhåller sig till, och närheten mellan väg 26 och Nissan påverkar inte hur Trafikverket planerar sina barriärbrytande åtgärder. Åtgärderna på denna delsträcka kommer endast innebära en effektförhöjning av befintliga passagemöjligheter. Portarna på denna sträcka finns redan idag för djuren att använda, men Trafikverket försöker göra dem lite bättre för att minska viltolyckor och för att viltet lättare skall kunna passera väg 26. Trafikverket har ett regeringsuppdrag och öronmärkta medel att åtgärda barriärpåverkan och viltolyckor och åtgärderna går hand i hand. Trafikverket får inte förstärka barriärerna när de gör stängselåtgärder.

På järnvägen går idag 16 tåg per dygn, järnvägen är inte elektrifierad. Att förbättra befintliga portar kommer innebära att djuren får möjlighet att röra sig mer effektivt i landskapet, men erfarenhetsmässigt kommer åtgärderna inte innebära en stor ström av djur genom dessa portar. Med åtgärderna skapas en mer hållbar situation för viltet, och möjligheter att röra sig friare i landskapet.

Trafikverket förstår att man från förvaltningens sida vill hålla väg 26 som en gräns, men det rymmer dåligt med Trafikverkets och övriga samhällets krav om en grön infrastruktur där djur och människor kan röra sig fritt i landskapet. Faunapassager är en del av lösningen tillsammans med viltstängsel.

16.2

Trafikverket delar förvaltningsområdets syn att viltövergångar är positivt. Enligt Trafikverkets Riktlinje Landskap (<https://trafikverket.ineko.se/se/illustrationer-till-riktlinje-landskap>) skall faunapassager för större klövdjur finnas med ett intervall om

ungefär 4-6 km. Det innebär för väg 26 del att Trafikverket i första hand försöker åtgärda befintliga broar och portar så de kan nyttjas av viltet, och i andra hand nyproduktion av faunabroar och portar.

Projektet innehåller en stor mängd nya viltuthopp och färister som tillsammans med stängel skall kunna leda djuren rätt i landskapet så de hittar till de faunapassager som efter åtgärd kommer finnas på sträckan.

Trafikverket samråder vidare i nästa skede med intressent.

För Trafikverket Region Väst den 2021-01-29

Kristina Balot

Kristina Balot, projektledare

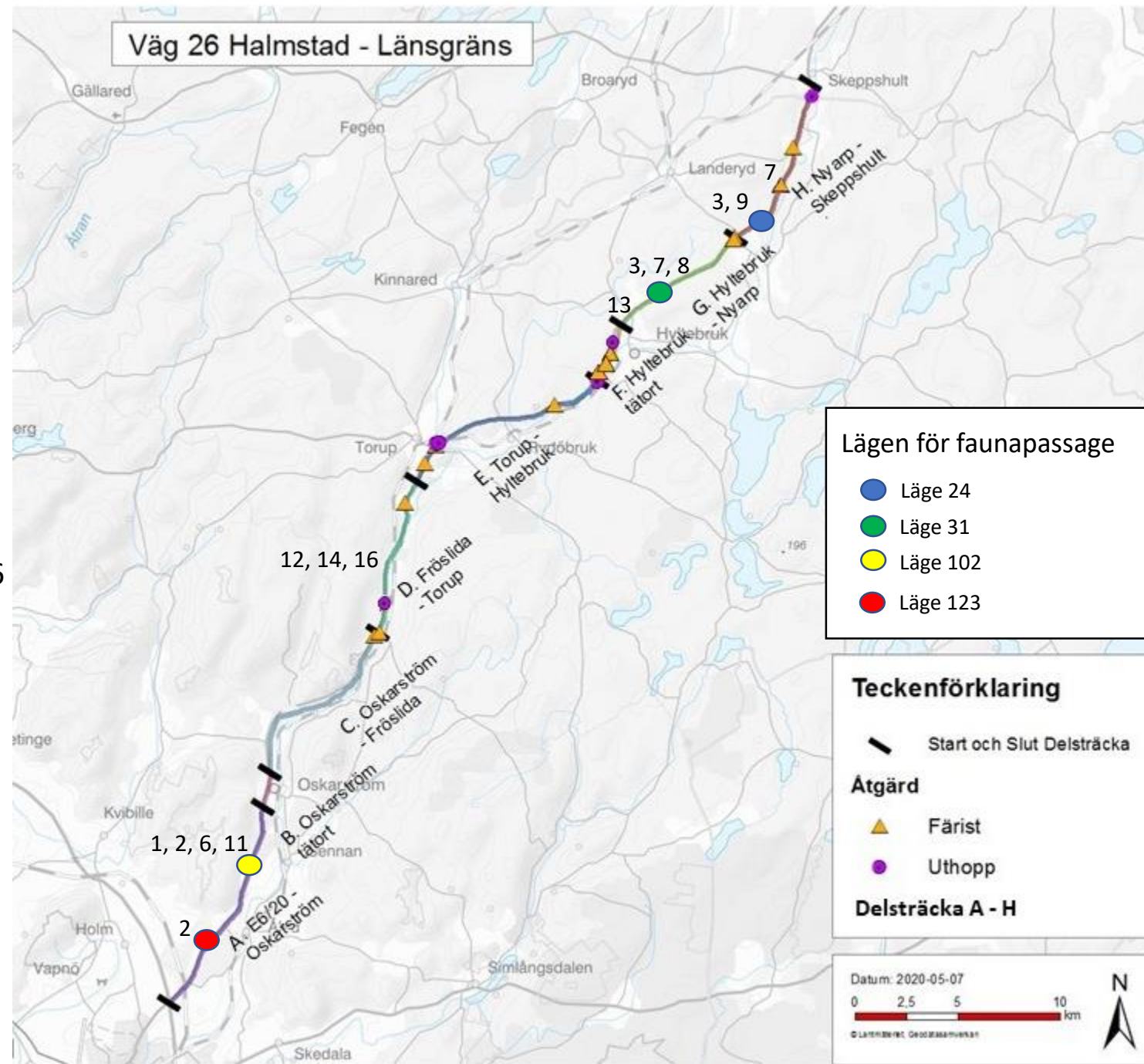
BILAGOR bifogas PM:

-Bilaga Översiktskarta för inkomna yttranden

Inkomna yttranden i sin helhet finns hos Diariet på Trafikverket.

Inkomna yttranden

1. Länsstyrelsen i Västra Götaland
2. Halmstads kommun
3. Hylte kommun
4. Naturvårdsverket – Avstår yttrande
5. Skogsstyrelsen
6. Räddningstjänsten
7. Naturskyddsföreningen Halmstad
8. Sakägare, faunapassage i plan läge 31
9. Sakägare, faunapassage i plan läge 24
10. Sakägare med enskild utfart vid Torup
11. Sakägare, faunabro läge 102
12. Boende vid en stugförening nära camping på väg 26
13. Torups västra älg- och kronskötselområde
14. Eon Energidistribution AB
15. Nordium Energi AB
16. Hallands Östra Älgförvaltningsområde



2021-01-25

343-8360-20

Trafikverket
trafikverket@trafikverket.se

Yttrande över remiss om lokaliseringsutredning inför anläggning av faunapassager längs med väg 26

Projektnummer: 168765

Naturvård

Naturvårdsenheten ställer sig positiva till föreslagna åtgärder. Naturvårdsenheten ser att Länsstyrelsen har intresse för ökad trafiksäkerhet med fauna passager av främst tre anledningar:

- Minska mängden viltolyckor - Länsstyrelsen ingår i det regionala viltolycksrådet som har detta som sitt huvudsakliga mål.
- Minska barriäreffekter - Länsstyrelsen ansvarar för viltförvaltningen och denna försvåras av barriärer i landskapet
- Minskad barriäreffekt - Länsstyrelsen arbetar för en grön infrastruktur som bidrar till att stärka och bevara ekosystemen och främjar biologisk mångfald och ekosystemtjänster. Detta ska ske genom att arter har möjlighet att sprida sig och använda landskapets miljöer obehindrat, på land och i vatten.

Den aktuella vägsträckan utmärker sig med ett mycket stort antal viltolyckor. Det är därför angeläget att åtgärder vidtas för att minska antalet viltolyckor samtidigt som barriäreffekten blir så liten som möjligt.

Åtgärden att sätta viltstängsel längs väg 26 kommer innebära att barriäreffekten för vilt förändras. För att kompensera för den tillkommande barriär som viltstängsel innebär är det viktigt att de föreslagna faunapassagerna tillkommer i enlighet med förslaget. Åtgärdernas påverkan på viltets rörlighet är svår att förutse men det är länsstyrelsens bedömning att antalet passager inte bör minska i förhållande till förslaget.

Faunapassage planskild

Ur naturvårdessynpunkt är placeringen av faunabro vid punkt 102 att föredra i och med att området hyser lägre naturvärden. Läge 123's värden kopplade till naturvärdesobjekt 18 är hydrologiskt känsliga och riskerar att förstöras vid omfattande gräv och schaktarbeten.

Övriga anläggningar

Det finns flertalet grova träd och jätteträd utmed vägen. Vid anläggning av viltstängsel bör hänsyn tas till dessa. Området mellan Halmstad och Åled

2021-01-25

343-8360-20

ansluter till en värdetrakt för ädellövskog med höga naturvärden kopplade till främst ek men även andra lövträd. Träd större än 35 cm diameter i brösthöjd bör undvikas att skadas vid arbetena. Det är viktigt att säkerställa att även rötterna inte skadas genom grävning eller körning med maskiner. Måste ett träd tas ner är det lämpligt att lämna det, antingen i en faunadepå eller självt. Gärna i solbelyst läge.

Generellt biotopskydd

Påverkan på biotopskydd kan kräva dispens. Dispens söks hos Länsstyrelsen.

Artskydd

Om åtgärdsarbetena påverkar arter upptagna i artskyddsförordningen kan det komma att krävas dispens. Dispens söks hos Länsstyrelsen.

Kulturmiljö

Trafikverket har inkommit till Länsstyrelsen en begäran om yttrande om Lokaliseringsutredning PM Skisshandling för Väg 26 Faunapassager Halmstad. I underlaget har Trafikverket redogjort för de platser där de planerade arbetsföretaget kan komma i konflikt med fornlämningar, samt redovisar vilka lokaler för faunapassager som tidigare i processen varit aktuella för exploatering men som ej längre ingår i planarbetet, bl.a. mot bakgrund att de skulle komma att beröra fornlämningar.

Fornlämningar är skyddade enligt 2 kap 1 § och tillstånd till ingrepp söks hos Länsstyrelsen som då kan ge tillstånd till ingrepp enligt 2 kap 12 – 13 §§ Kulturmiljölagen. Även under mark dolda, idag okända, fornlämningar är skyddade. Länsstyrelsen kan ställa krav på en arkeologisk utredning enligt 2 kap 11 § kulturmiljölagen för att säkerställa att en fornlämning ej berörs av arbetsföretaget.

Ur fornlämningssynpunkt har Länsstyrelsen följande att anföra ärendet. Som konstaterats i Skisshandlingen finns en registrerad fornlämning, L1996:6276, vid läge 123 och arbetsföretaget måste föregås av en arkeologisk utredning samt, i den mån som passagen inkräktar på den registrerade fornlämningen, en arkeologisk förundersökning i syfte att avgränsa och diagnostisera lämningen. Det kan även tilläggas att det i passagens närhet finns flera registrerade fornlämningar såsom högar och stensättningar. Där finns även ett gravfält drygt 200 meter väster om den planerade passagen. Vid läge 102 kan en arkeologisk utredning behöva utföras av de ytor som skall beröras av arbetsföretaget.

2021-01-25

343-8360-20

I yttrandet har naturvårdshandläggare

medverkat.

Miljöhandläggare

Kopia

kristina.balot@trafikverket.se

philip.bratt@trafikverket.se