

SAMRÅDSREDOGÖRELSE – Väg 26/47, delen Mullsjö-Slättäng **Mullsjö Kommun, Jönköpings län**

Vägplan, 2022-08-23



Trafikverket

Postadress: Bataljonsgatan 8, 551 91 Jönköping

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE – Väg 26/47, delen Mullsjö-Slättäng

Författare: Ramboll Sverige AB - Trafikverket

Dokumentdatum: 2022-08-23

Ärendenummer: TRV 2020/115558

Uppdragsnummer: 166054

Version: 2.0

Kontaktperson: Tobias Johansson, Projektledare Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
3	Samråd	5
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	6
3.1.2.	Samråd med berörd kommun	6
3.1.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	8
3.1.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	11
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	12
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	12
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	12
3.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	13
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	20

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.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under ärendenummer TRV 2020/115558.

1 Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse avser inkomna synpunkter för ombyggnationen av väg 26/47 på sträckan Mullsjö-Slättäng. Projektet syftar till att bygga om vägen till en mötesfri väg med mitträcke för att öka trafiksäkerhet och framkomligheten för alla trafikanter. Vägens nuvarande sträckning är grunden för ombyggnaden liksom åtgärder i det mindre vägnätet i närheten.

Samrådsredogörelsen omfattar synpunkter gällande vägplanen som kommit in till och med 2022-05-23 baserat på samrådsunderlag daterat 2020-11-12 respektive 2021-05-28 och samrådshandling daterad 2022-04-01. Samrådsunderlaget daterat 2020-11-12 hölls tillgängligt på Trafikverkets hemsida under perioden 18 november till 13 december 2020.

Det genomförda samrådet i november/december genomfördes digitalt på Trafikverkets hemsida med anledning av den pågående pandemin. Samrådets deltagare har även getts möjlighet att lämna synpunkter via brev. Till samrådet bjöds berörd kommun och allmänhet in. Allmänheten meddelades om samråd via annonsering i lokaltidning samt brev till boende längs sträckan.

Med anledning av ett utökat utredningsområde, med en korridor som möjliggör en förbifart öster om Broholm, kompletterades samrådsunderlaget, daterat 2021-05-28, som ställdes ut på nytt. Samrådsunderlaget hölls tillgängligt för synpunkter på Trafikverkets hemsida under perioden 3 juni till 24 juni 2021.

Det genomförda samrådet i juni 2021 genomfördes digitalt på Trafikverkets hemsida med anledning av den pågående pandemin. Samrådets deltagare har även getts möjlighet att lämna synpunkter via brev. Till samrådet bjöds berörd kommun och boende längs sträckan in via brev. Allmänheten meddelades om samråd via annonsering i lokaltidning.

Samrådsredogörelsen omfattar även de synpunkter gällande vägplanen som kommit in på samrådshandling, daterad 2022-04-01. Samrådshandlingen fanns tillgänglig på Trafikverkets hemsida under perioden 2 maj till 23 maj 2022.

Samrådet i maj 2022 genomfördes digitalt på Trafikverkets hemsida samt genom ett öppet hus 11-12 maj. Samrådshandlingarna har även funnits tillgängliga i Mullsjö kommunhus. Öppet hus genomfördes på plats i Mullsjö kommunhus där kartor och samrådshandling visades och projektmedlemmar från Trafikverket och Ramboll fanns tillgängliga för att diskutera synpunkter. Samrådets deltagare har även getts möjlighet att lämna synpunkter via brev. Till samrådet bjöds berörd kommun och allmänhet in. Allmänheten meddelades om samråd via annonsering i lokaltidning samt brev till boende längs sträckan.

Inkomna yttranden och hur de har omhändertagits beskrivs nedan.

2 Samrådsrets

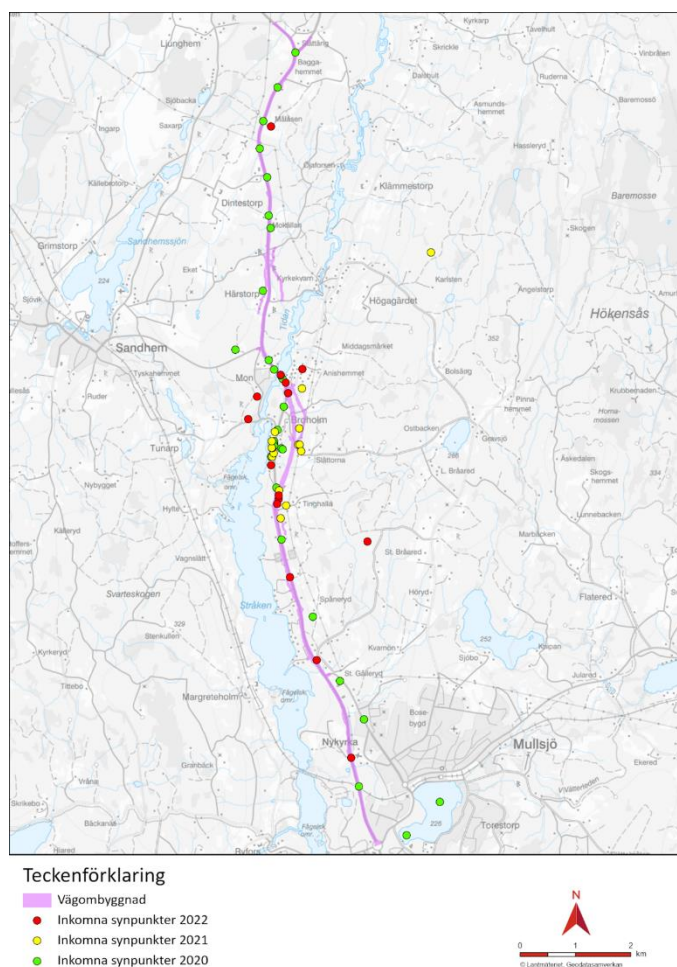
Samrådsretsen har identifierats i enighet med Trafikverkets övergripande krav för upprättande av vägplan. Samrådsretsen består för närvarande av:

- Länsstyrelsen i Jönköpings län
- Mullsjö kommun
- Särskilt berörda fastighetsägare
- Allmänheten

Vid projektets start antogs det inte medföra betydande miljöpåverkan varför utökad samrådsrets ej beaktats för samrådsunderlaget. Till samrådshandlingen har samrådsretsen utökats.

3 Samråd

Yttranden som har kommit in digitalt under samtliga samråd för projektet visas i figuren nedan.



Figur 1, Digitala inkomna yttranden under samråden 2020, 2021 och 2022.

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Samråd har genomförts med Länsstyrelsen i Jönköpings län under projekts gång. Samrådsmöte hölls vid uppstarten av projektet, där projektet presenterades. Samrådsunderlaget har presenterats under ett digitalt möte som hölls 2020-12-14. Länsstyrelsen har ej lämnat några skriftliga synpunkter i samband detta samråd. Ett samrådsmöte hölls 2021-06-08 gällande dialog kring inventering av fladdermöss.

3.1.2. Samråd med berörd kommun

Samråd har genomförts med Mullsjö kommun under projektets gång. Samrådsmöte hölls vid uppstarten av projektet, där projektet presenterades. Samrådsunderlaget har presenterats för berörd kommun under ett digitalt möte som hölls 2020-12-14. Kommunens synpunkter har inkommit via de digitala samråden.

Sammanfattning av samrådsyttrande 1:

Samrådsyttrande har inkommit från Miljönämnden, Habo och Mullsjö kommuner 2020-12-04. Yttrandet avser buller, dricksvattenbrunnar och påverkan på vattenmiljön.

Buller

Kommunen uppger att en del av fastigheterna redan idag är utsatta för bullerproblematik vilken kan antas förvärras i samband med ombyggnaden av vägen. Kommunen förordar att planerad bebyggelse beaktas i bullerutredningen.

Dricksvattenbrunnar

Kommunen uppger att samtliga dricksvattenbrunnar troligen ej finns i brunnsarkivet, SGU. Befintliga brunnar bör inventeras för de fastigheter som ligger nära vägen och kan påverkas.

Påverkan vattenmiljö

Kommunen önskar att frågan om påverkan på vattenmiljö i samband med byggnation hanteras.

Trafikverkets kommentar:

Bullerutredning kommer att genomföras i samrådshandlingsskedet där behov av och förslag på bullerskyddsåtgärder kartläggs. Planerad bebyggelse omfattas inte av bullerutredningen. Under vidare arbete med vägplanen kommer tillstånd som krävs för anmälningspliktig vattenverksamhet att hanteras och en brunnsinventering att utföras.

Sammanfattning av samrådsyttrande 2:

Samrådsyttrande har inkommit från kommunstyrelsen, Mullsjö kommun 2020-12-02.

Kommunen förutsätter att noggranna utredningar görs, exempelvis hastighetsmätningar, bullermätningar, viltutredning, utredning om vattenkällor med mera.

Vidare lämnar kommunen synpunkter kring anslutningar som behöver hållas tillgängliga, framkomliga och trafiksäkra. Dels befintliga men även för planerad exploatering.

Koppling med gång- och cykelväg mot Mullsjö tätort samt mot Sandhem via Broholm/Tunarp är viktig, då det inte i dagsläget är trafiksäkert att cykla. Detta är viktigt för att möjliggöra arbetspendling samt för turismen i Mullsjö.

Vandrings- och cykelleder är betydelsefulla för Mullsjö kommun. Det viktigt att man kan korsa vägen på ett trafiksäkert sätt.

Utmed riksväg 26/47 passerar dagligen många av kommunens skolskjutsfordon. Det är alltså många hållplatser som berörs samt anslutningsvägar som skolbussarna är beroende av. Det måste finnas möjlighet för att hämta och släppa av elever på ett trafiksäkert sätt samt att det finns plats för bussar att köra av vid och eventuellt vända. Kommunen vill att en busslinje för kollektivtrafik återuppstår i en nära framtid för att underlätta arbetspendling och att zoner fredas där hållplatser kan anläggas framöver, exempelvis vid Broholm och vid Mullsjö norra infart.

Kommunen kräver att en utredning görs för en alternativ väg förbi Broholm. Kommunen menar att det annars kommer bli problematiskt hur breddning, lokalgator och in- och utfarter inom befintligt område ska lösas. Om vägen läggs utmed befintlig sträckning förbi Broholm krävs bullerpassningar och hastighetskameror.

Kommunen vill även att möjligheten att lägga ner tomrör till fiber och samförläggning av råvattenledning diskuteras.

Trafikverkets kommentar:

Under framtagandet av samrådshandling för vägplanen kommer fortsatta samråd att hållas med Mullsjö kommun gällande synpunkterna ovan för att se vilka möjligheter till samarbeten det finns inom ramen för Trafikverkets uppdrag.

Sammanfattning av samrådsyttrande 3:

Samrådsyttrande har inkommit från kommunstyrelsen, Mullsjö kommun 2021-08-26.

Gällande sträckningen genom/förbi Broholm förespråkar kommunen en förbifart Broholm med motiveringen att trafiksäkerheten kommer att bli mycket bättre samt att kommunens utveckling av Broholmsområdet bättre kan uppnås enligt översiktsplanens intentioner.

Kommunen ser gärna att bron över Tidan/Stråken utreds för eventuell breddning för att få ett effektivt flöde genom Broholm.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har valt att i fortsatt arbete med vägplanen arbeta vidare med en inriktning mot en förbifart öster om Broholm. En breddning av bron över Tidan/Stråken är inte aktuell i denna vägplan.

3.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Sammanlagt har 97 stycken samrådsyttranden inkommit från det digitala samrådet som hölls i november/december 2020. De inkomna samrådssynpunkterna har kategoriserats och sammanfattas i följande rubriker:

Buller och vibrationer

I ett flertal samrådsyttranden uppmärksammas risk och oro för bullerstörningar. I vissa specifika yttranden framgår önskemål om särskilda bullerskyddsåtgärder, att bullerplank eller bullervall anläggs.

Trafikverkets kommentar:

En bullerutredning kommer att genomföras i samrådshandlingsskedet. Bullerutredningens resultat förväntas konkretisera var och om riktvärden för buller överskrids. I de fall bullerproblematik identifieras ska bullerskyddsåtgärder presenteras.

Genomfart och förbifart: Broholm

Den generellt mest återkommande synpunkten i inkomna samrådsyttranden är hanteringen av vägsträckningen genom Broholm. Berörda fastighetsägares samlade åsikt är att Broholm bör passeras i en förbifart enligt överlämnat förslag, där vägen passerar öster om nuvarande vägsträckning. Flertalet samrådsyttranden motsäger sig och problematiserar en genomfart genom Broholm. Problem med buller, trafiksäkerhet och tillgänglighet till fastigheterna lyfts som argument för att anlägga en förbifart.

Trafikverkets kommentar:

Med anledning av inkomna synpunkter valde Trafikverket att utöka vägplanen med en korridor som möjliggör en förbifart förbi Broholm och under våren 2021 ta fram underlag som krävs för att kunna ta beslut kring delsträckan förbi eller genom Broholm.

Trafiksäkerhet och oskyddade trafikanter

Hur trafiksäkerhet garanteras och funktion säkerställs för gång- och cykeltrafikanter med hänsyn till befintliga målpunkter och fastigheter bör beskrivas.

Trafikverkets kommentar:

Respektive trafikslags funktion och framkomlighet utreds under framtagande av samrådshandling.

Anslutningar: in- och utfarter

I samrådsyttranden framgår oro för trafiksäkerhet, utformning och lokalisering av in- och utfarter till befintliga fastigheter och verksamheter.

Trafikverkets kommentar:

Läge, utformning och funktion för anslutningar utreds under framtagande av samrådshandling.

Skogs- och lantbruksverksamhet

Den skogs- och lantbruksverksamhet som bedrivs längs vägsträckningen medför krav på framkomlighet för långsamtgående arbetsfordon samt kopplingar mellan ömse sidor av vägen för större fordon.

Trafikverkets kommentar:

Skogs- och jordbruksverksamhetens behov utreds under framtagande av samrådshandling.

Passage av väg 26/47

I samrådsyttrande belyses vikten av att möjliggöra passage av väg 26/47 för oskyddade trafikanter. Målpunkter och fastigheter på ömse sidor vägen önskas kunna nås av oskyddade trafikanter.

Trafikverkets kommentar:

En planskild gång- och cykelpassage kommer att anläggas längs med sträckningen. Vidare kommer möjligheten till passage över väg 26/47 utredas under framtagande av samrådshandling.

Turistverksamhet

Längs med vägsträckningen finns en turistverksamhet med 10 000 - 15 000 besökare/år. Tillgänglighet till dessa fastigheter med buss, bil och gång behöver enligt yttrande säkerställas. Koppling mellan verksamhetens fastigheter önskas ej förhindras av ombyggnationen.

Trafikverkets kommentar:

Turistverksamhetens verksamhet ska beaktas i fortsatt arbete under framtagande av samrådshandling.

Fastighetsintrång

Flertalet samrådsyttranden uppger oro för att en breddning av väg 26/47 medför fastighetsintrång. Farhågorna avser att vägen placeras närmare befintliga fastigheter vilket medför markintrång.

Trafikverkets kommentar:

Fastighetsintrång kartläggs och hanteras i vägplanens kommande skede, samrådshandling, då planförslag tas fram.

Avfallshantering

Funktion för avfallshantering för befintliga fastigheter bör säkerställas.

Trafikverkets kommentar:

Tillgänglighet och framkomlighet för avfallsfordon utreds under framtagande av samrådshandling.

Sammanlagt har 45 stycken samrådsyttranden inkommit från det digitala samrådet som hölls i juni 2021. Samrådssynpunkterna har sammanfattats i följande rubriker:

Genomfart och förbifart: Broholm

Större delen av de inkomna yttrandena gäller sträckningen genom eller förbi Broholm där de flesta är positiva till en förbifart förbi Broholm. Synpunkterna kommer framförallt från boende i Broholm. Med en förbifart kommer trafiksäkerheten att öka, både på ny väg 26 för genomfartstrafiken och på vägen genom Broholm för både biltrafikanter och gång- och cykeltrafikanter. Vidare kommer boendemiljön i Broholm att förbättras med hänsyn till buller, vibrationer och olycksrisken som en trafikolycka med lastbil medför på sträckan. Framkomligheten och trafikflödesproblematiken kommer att förbättras om en förbifart byggs, utan flaskhals i Broholm, till alla trafikanters glädje. En del yttrande ser dock att förbifarten bör byggas ut med 1+1 sektion för att minska den markyta som tas i anspråk öster om Broholm.

Negativa synpunkter har inkommit gällande en eventuell förbifart öster om Broholm, främst från boende i de områden som påverkas av den nya sträckningen. När både trafik och buller flyttas öster ut kommer nya fastigheter som tidigare har varit opåverkade att påverkas av problematik. Dessutom kommer fastigheter att delas upp i och med den nya sträckningen, vilket försvårar brukandet av mark. Det finns två fornminnen som kan komma att påverkas av sträckningen som inte tas upp i planen. Den totala miljöbelastningen för en förbifart, med ingrepp i tidigare opåverkad mark och påverkan på kulturmiljöer, medför att alternativet i befintlig sträckning förordas. För att minimera påverkan igenom Broholm förslås en hastighetsreglering på sträckan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har valt att i fortsatt arbete med vägplanen arbeta vidare med en inriktning mot en förbifart öster om Broholm. Detta med anledning av ökad trafiksäkerhet, ökad framkomlighet, möjlighet till ett sammankopplat lokaltvägnät samt en robusthet för framtida utveckling i området. Alla tre studerade alternativ medför en negativ påverkan på miljön och för boende i området. Dock bedöms boendemiljön i Broholm bli förbättrad när den genomgående trafiken istället kommer att nyttja förbifarten. De negativa effekterna på miljön och för boende kommer i vidare arbete med vägplanen att minimeras i och med mer detaljerad projektering.

Enskilda vägar, anslutningar

I samrådsyttranden har fastighetsägare inkommit med information kring enskilda vägar, in- och utfarter, en oro kring dess nya sträckningar samt behovet av att dessa kvarstår för markåtkomst. Information kring cykelleder och hur dessa används har mottagits.

Trafikverkets kommentar:

Vidare förslag på enskilda vägar tas fram under framtagande av samrådshandling och kommer att samrådaskas med markägarna i detta skede.

Buller och vibrationer

I ett flertal samrådsyttranden uppmärksammas risk och oro för bullerstörningar. I vissa specifika yttranden framgår önskemål om särskilda bullerskyddsåtgärder anläggs.

Trafikverkets kommentar:

En bullerutredning kommer att genomföras i samrådshandlingsskedet. Bullerutredningens resultat förväntas konkretisera var och om riktvärden för buller överskrids. I de fall

bullerproblematik identifieras ska bullerskyddsåtgärder presenteras.

3.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen bedömer i samrådsyttrande, i december 2020, att projektet medför en risk för betydande miljöpåverkan. Riksintresse för naturvård och förekomst av hotade och sällsynta arter i vägens närområde uppges riskera att påverkas, varför en naturvärdesinventering bör genomföras och MKB upprättas. Naturskyddsföreningen efterfrågar även viltpassager. Andra faktorer som kommenteras i yttrandet är: hantering av vattendrag, risker för ljusförorening och risk för påverkan av invasiva arter.

I och med samrådet i juni 2021 inkom Naturskyddsföreningen med ytterligare yttrande. Vad det gäller vägens passage av Broholm innebär alla tre alternativen ingrepp i värdefull natur och utgör betydande miljöpåverkan. En fullödig MKB skall därför upprättas för alternativen. Naturskyddsföreningen ställer sig frågande till den breda vägsektion som föreslås för förbifarten och framhåller att utredningsområdet bör breddas öster ut för att undvika såväl nyckelbiotoper som värdefulla naturvårdsobjekt. I förbifartsalternativet vore det önskvärt om en ekodukt över vägen anordnades.

Trafikverkets kommentar:

Under vidare arbete med samrådsunderlaget under våren 2021 och det beslut Trafikverket tagit kring fortsatt arbete med en förbifart Broholm har Trafikverket bedömt att åtgärderna kan innebära en betydande miljöpåverkan. Det innebär att en MKB kommer att tas fram för vägplanen i det fall att länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning.

Under arbetet med vägplanens samrådshandling tas en passageplan fram som bland annat behandlar viltpassager på sträckan.

Vattenfall

Vattenfall Eldistribution AB återkommer med svar på remiss ”Trafikverket Väg 26 47 Mullsjö-Slättäng mötesfri väg TRV 2020/115558” och lämnar följande yttrade. Vattenfall Eldistribution har elnätanläggningar inom område och inom närområde för projektet bestående av luftledningar och markkablar. Vattenfall Eldistribution ser fram emot fortsatt samråd avseende befintliga av luftledningar och markkablar som korsar eller ligger inom vägområdet för planerad sträckning.

Trafikverkets kommentar:

Vidare samråd, ledningsägarmöten, kommer att hållas under vägplanens nästa skede, samrådshandling.

Jönköpings länstrafik

Jönköpings Länstrafik yttrade sig i och med samrådet i juni 2021. De ser positivt på planen och har inga övriga synpunkter.

Företagarna

Företagarna uppger i sitt yttrande, från december 2020, att godstrafiken längs väg 26/47 kan antas öka och att behovet av en likartad väg likt etappen Mullsjö-Månseryd är nödvändigt. Företagarna önskar att hänsyn och möjliggörande av nya etableringar vid vägen beaktas. Ny vägsträckning från norra infarten till Mullsjö fram till Sandhemsinfarten med planskilda korsningar ses som nödvändig. Med ny vägsträckning kan befintlig väg fungera som trafiksäkra på- och avfarter samt cykelförbindelse mellan tätorterna vilket anses viktig. Vidare önskas att tidigare planeringar ska beaktas vilka medgav ett säkrare vägsträckningsalternativ.

Trafikverkets kommentar:

Med anledning av inkomna synpunkter valde Trafikverket att utöka vägplanen med en korridor som möjliggör en förbifart förbi Broholm och under våren arbeta med vidare utredning av sträckan.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Samrådshandlingen har presenterats under ett digitalt möte som hölls 2022-05-13. Länsstyrelsen har ej lämnat några skriftliga synpunkter i samband detta samråd.

3.2.2. Samråd med berörd kommun

Samrådshandlingen har presenterats under ett digitalt möte som hölls 2022-05-16.

Sammanfattning av samrådsyttrande:

Mullsjö kommun lyfter i sitt yttrande behov av säkra gång- och cykelförbindelser för både pendling samt rekreation och friluftsliv. Önskan om parallell gång- och cykelbro över järnvägen och Tidan.

Mullsjö kommun har en önskan om att en busslinje längs sträckan uppstår och att möjlighet till hållplats med pendlarparkering ska finnas.

Mullsjö kommun önskar att skolskjuts enkelt kan ta sig fram på det enskilda vägnätet.

Skogsväg, Härstorp 1:2, Mullsjö kommun anser att det är viktigt att timmerbilar med släp får plats innan grind så att det blir en trygg handling att manövrera grinden (plankarta 101To520).

Mullsjö kommun bedömer att räddningstjänsten måste ha goda möjligheter att smidigt och snabbt kunna ta sig till olyckor på och i områden omkring vägen. Det behöver också finnas goda anslutningar och möjlighet att vända utmed vägen.

I övrigt hänvisar Mullsjö kommun till sina synpunkter i tidigare samrådsyttranden.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket bedömer att möjligheterna till gång- och cykeltrafik förbättras genom att möjliggöra gång- och cykeltrafik på enskilda vägar samt sommarcykelväg mellan Mullsjö Norra och ny korsning söder om Broholm. Från korsningen söder om Broholm kan gång-

och cykeltrafik ta sig vidare norrut på lågtrafikerat vägnät till bl.a. Sandhem, Klämmestorp, Tunarp och Kyrkevarn.

Inom projektet är det ej aktuellt med parallella gång- och cykelbroar över järnväg eller Tidan. För vidare motivering se svar på yttranden längre ner i denna samrådsredogörelse.

En pendlarparkering är ej aktuell inom detta projekt men ombyggnationen omöjliggör inga planer på framtida pendlarparkering vid t.ex. korsningen vid Sandhem.

Det enskilda vägnätet dimensioneras enligt Trafikverket Handbok Projektering och byggande av enskilda vägar 2020:089. Riktlinjerna bedöms inte försvåra framkomligheten för skolskjuts. Bedömningen är att det enskilda vägnätet kommer ha en årsdygnstrafik mindre än 250 fordon per dygn. Beroende på trafikmängden så kommer det enskilda vägnätet att överbyggas med grusslitlager eller med ytbehandlat grus i enlighet med handboken.

Räddningstjänstens möjligheter att ta sig till olycksplatser längs aktuell sträcka har beaktats. Det finns utrymme för utryckningsfordon att passera förbi fordon på sträckorna där det utformas 1+1 väg. Detta förutsätter dock vid mycket låga hastigheter. Däremot kommer Räddningstjänstens framkomlighet att påverkas negativt under byggskedet. Hastigheten kommer att trafiksäkerhetsskäl att sänkas på de sträckor där det pågår arbete. Det finns ett mindre sekundärt vägnät som räddningstjänsten kan använda om trafikköerna blir långa. Räddningstjänsten har tagit del av samrådshandlingen samt att de kommer informeras inför och i samband med att projektet ska genomföras.

Trafikverket ser över anslutningen till skogsvägen Härstorp 1:2 så att timmerfordon får plats.

3.2.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Sammanlagt har 99 stycken samrådsyttranden inkommit från det digitala samrådet samt öppet hus som hölls i maj 2022. Återkommande frågor under öppet hus var t.ex. dragning av enskilda vägar, hastighet, parallellvägnät för långsamtgående transporter, buller, utformning av korsningar och anslutningar. De inkomna samrådssynpunkterna har kategoriserats och sammanfattas i följande rubriker:

Enskilda vägar

I samrådsyttranden har fastighetsägare inkommit frågor ang. den formella processen och kostnadsfördelning för nya enskilda vägar och förändring av hur befintliga enskilda vägar nyttjas.

Trafikverkets kommentar:

I projektet kommer ett antal anslutningar till rv 26 att stängas eller ändras, beslut därom tas inte med vägplanen utan kommer beslutas i parallell process av väghållningsmyndigheten och meddelas berörda sakägare med hänvisning om hur överklagande kan ske.

I illustrationskartorna till vägplanen redovisas förslag på förändringar i det enskilda vägnätet. Dessa åtgärder omfattas inte av vägplanen och fastställelsebeslutet utan beslutas i annan ordning, exempelvis genom lantmåteriförrättning då flera fastigheter är berörda eller genom överenskommelser med enskilda om det endast är väg för eget nyttjande inom den egna fastigheten.

Projektets konsekvenser i dessa avseenden, till exempel intrång i fastigheter och olägenheter för närboende, ingår däremot i den samlade avvägning som görs mellan olika intressen i prövningen av vägplanen.

För det fallet att det kommer behövas ansökas om lantmäteriförrättningar sker detta vanligtvis i samband med att vägplanen vunnit laga kraft. Ansökan görs då av Trafikverket som även står för förrättningskostnaden i de delar som är en följd av byggande av den allmänna vägen. En lantmäteriförrättning kan innebära olika åtgärder som exempelvis servitut eller bildande/omprövning av en gemensamhetsanläggning och skapande av samfällighetsförening för förvaltning av en gemensamhetsanläggning. Vid en gemensamhetsanläggning klargörs hur vägen ska skötas och berörda fastigheter får andelstal baserade på deras respektive nytta och användande av vägen. Om det inte finns överenskommelse till grund för lantmäteriförrättningen kallar Lantmäteriet vanligtvis till ett sammanträde med alla berörda för genomgång av ärendet innan de fattar beslut. Lantmäteriets beslut kommer kommuniceras med berörda sakägare med hänvisning om hur överklagande kan ske.

Trafikverket bekostar byggnationen av enskilda vägar.

Gångväg vid bro över järnväg

Ett flertal yttranden önskar att bron över järnvägen breddas för att åstadkomma en möjlighet att passera järnvägen från Sjöryd och kunna fortsätta på vandringsleden till Gyljeryd.

Trafikverkets kommentar:

Den befintliga plankorsningen över järnvägen för fotgängare nedanför järnvägsbron stängdes 2020. Stängningen var en del i ett större projekt som syftade till att höja hastigheten på Jönköpingsbanan. På grund av att hastigheten höjdes är inte den aktuella plankorsningstypen godkänd.

Plankorsningens fastighetsrättsliga funktion har historiskt varit att förbinda de två skiftena berörd fastighet hade på ömse sidor om järnvägen för t.ex. uttransport av virke men det kan idag lösas via Sjöryd för det norra skiftet. Det södra skiftet ägs idag av Mullsjö kommun. Uttransport av virke kan ske via industriområdet för det södra skiftet. Mullsjö kommun hade ej någon juridisk rätt att använda plankorsningen. Därmed ansågs sig Trafikverket ej vara skyldiga att kompensera Mullsjö kommun för stängningen av plankorsningen. Mullsjö kommun har vid samråd i samband med lantmäteriförrättningen för stängningen av plankorsningen meddelat att man anser att åtgärden är tillåtlig enligt fastighetsbildningslagen.

Trafikverket är medvetna om att stängningen av plankorsningen försvårade tillgången till Gyljeryd men anser att tillgången är tillräcklig via den vandringsled som Mullsjö kommun anlagt söder om järnvägen.

Att bredda järnvägsbron och anlägga en gång- och cykelväg är komplext teknisk och kostsamt samt att det inte ligger inom Trafikverkets åtagande att anlägga en gång- och cykelväg mellan privata fastigheter. En sådan åtgärd skulle finansieras av fastighetsägare eller Mullsjö kommun.

Hastigheter längs sträckan

Ett flertal yttranden berör frågor ang. planerad hastighet längs sträckan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket utformar sträckan för en hastighet på 100 km/h. När det gäller hastighet i korsningar styrs val av hastighet bl.a. av sikt i korsningen samt hur stort trafikflödet är på den anslutande vägen. Ett stort trafikflöde på en anslutande väg motiverar en sänkning av hastigheten i korsningen.

Trafikverket kan inte besluta om hastigheten vid korsningar. Det är Länsstyrelsen som beslutar om lokala trafikföreskrifter för allmänna vägar utanför tätbebyggt område där staten är väghållare och på enskilda vägar. Trafikverket kommer att lämna förslag till Länsstyrelsen på hastighet vid exempelvis korsningar.

Gång- och cykelväg på bro över Tidan

I ett flertal yttranden lämnas önskemål att bron över Tidan ska breddas med en gång- och cykelväg.

Trafikverkets kommentar:

Att bredda bron över Tidan med en gång-och cykelbana över Tidan är komplext både med avseende på tillstånd och konstruktionsmässigt. Det innebär också svårigheter att anlägga en gång- och cykelväg mellan den norra infarten till Broholm och korsningen mellan väg 26/47 och väg 1787 till Sandhem.

Trafikverket bedömer att behovet för fotgängare tillgodoses genom att förflytta sig från Klämmestorp till Mon och Sandhem via Broholm. Det innebär en omväg i jämförelse med att använda bron över Tidan men det är det mest ekonomiskt rimliga.

Framkomlighet på sträckan

Ett flertal yttranden berör frågor ang. trafik med långsamtgående fordon samt stopp vid olyckor. I del av dessa yttranden framkommer förslag på att väg 26/47 byggs i ny sträckning och att befintlig väg 26/47 istället blir en lokalväg.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket är medvetna om att trafik med långsamtgående fordon kan begränsa framkomligheten vid vissa tillfällen. Men enligt de trafikmätningar som finns påvisar inte att andelen långsamtgående fordon är högre än liknande vägsträckor som byggts om till så kallad gles 2+1-väg. Trafikverket bedömer att det inte är ekonomiskt rimligt att utöka andelen omkörningsbara sträckor eller att bygga en parallell lokalväg för långsamtgående fordon. Åtgärdens huvudsakliga mål att förstärka trafiksäkerheten uppnås med en gles 2+1-väg.

Framkomligheten vid olyckor på sträckor med ett körfält kan bli begränsad och på delar av sträckan är omledningsmöjligheterna få. Bedömningen är dock att detta uppvägs av att trafiksäkerheten förbättras med mötesseparering och risken för antalet dödade och allvarligt skadade kraftigt minskas.

Att bygga väg 26/47 i ny sträckning hela sträckan mellan Mullsjö-Slättäng och använda befintlig sträckning som lokalväg bedöms inte vara ekonomiskt rimligt. Det skulle även innebära ett stort intrång i orörd mark och anses inte vara motiverbart ur ett miljöperspektiv.

Trafikverket har inte återfunnit den utredning som visade en ny sträckning öster om befintlig väg 26/47 som det hänvisas till i vissa yttranden. Men den är troligtvis så gammal att bedömningarna i utredningen inte är tillämpbara idag.

GC-väg vid Nykyrka

Yttranden från allmänheten och Mullsjö kommun har inkommit med önskemål om en gång- och cykelväg utmed väg 26/47 från undergången vid Nykyrka norrut mot befintlig anslutande väg mot Fridhem och småbåtshamnen.

Trafikverkets kommentar:

Med anledning av inkomna yttrande kommer Trafikverket arbeta vidare med att föreslå en enklare gång-och cykelväg parallellt med väg 26/47 på Mullsjö kommuns fastighet Mullsjö Gunnarsbo 1:3.

Oskyddade trafikanter

Utöver yttrandena rörande GC-vägar/-länkar som har nämnts ovan finns det även önskemål om att det finns en gång- och cykelväg längs hela sträckan eller åtminstone förlänga gång- och cykelvägen fram till exempelvis Kyrkevarn kanotcenter. Även andra önskemål om att det är ska vara möjligt att gå eller cykla under väg 26/47 vid korsningen i norra Broholm. Därtill en önskan om att kunna gå tvärs över väg 26/47 efter Tidanbron.

Trafikverkets kommentar:

Att anlägga en gång- och cykelväg längs hela sträckan är ej aktuellt då få bedöms komma att nyttja gång- och cykelvägen norr om Tidan. Därutöver att bredda bron över Tidan med en gång-och cykelbana över Tidan är komplext. Det är dessutom svårigheter att anlägga en gång- och cykelväg mellan den norra infarten till Broholm och korsningen mellan väg 26/47 och väg 1787 till Sandhem, se utförligare svar i synpunkt ” *Gång- och cykelväg på bro över Tidan*”. Således får oskyddade trafikanter som kommer söderifrån förflytta sig genom Broholm via Klämmestorp för att nå Kyrkevarn kanotcenter. Det innebär en marginell omväg i jämförelse med att använda bron över Tidan.

Det kommer vara möjligt att gå eller cykla under väg 26/47 vid korsningen i norra Broholm.

Det kommer finnas möjligheter att gå tvärs över väg 26/47 där det finns öppning i både mitt- och ytterräcke.

Förbifartens sträckning förbi Broholm

I yttranden har frågor ställts angående vilken hänsyn som tagits när sträckningen för förbifarten öster om Broholm har planerats. Flertalet av yttrandena rörande ny vägsträckning öster om Broholm har varit positivt inställda medan ett fåtal har haft invändningar på lokaliseringens sträckning pga. bland annat påverkan på naturen eller jordbruksmark.

Trafikverkets kommentar:

Förbifarten öster om Broholm har planerats med utgångspunkt i att så liten omfattning som möjligt påverka naturvärden, nyckelbiotoper och fornlämningar. Samtidigt ska förbifartens plan och profil utformas på ett lämpligt sätt utan att ge upphov till för stora mängder med massor som ska schaktas alternativt fyllas.

Framförallt den södra delen av förbifarten och området där den ansluter till befintlig väg 26/47 är komplex. I området finns flera naturvärden med högt värde, flera nyckelbiotoper samt fornlämningar. Naturvärdesobjekt av klass 1 och 2 har så höga värden för biologisk

mångfald att de skulle kunna ingå i naturreservat, av vilken anledning påverkan bör, om möjligt, undvikas. Inga naturvärdesobjekt med naturvärdesklass 1 påträffades inom inventeringsområdet men däremot naturvärdesklass 2. Förbifartens start i södra delen har planerats för att undvika att påverka fornlämningen med en domarring samt minimera påverkan på naturvärden och nyckelbiotoper.

Ett alternativ hade varit att förbifarten startat längre norrut mot Broholm efter domarringen men då hade sträckningen inneburit stora schaktarbeten för att undvika att vägprofilen skulle bli för brant i den södra delen. Det hade också inneburit att sträckningen hade delat flera nyckelbiotoper i flera delar samt att naturvärden med högt värde påverkats.

Enskild väg till Slåttorna

Fastighetsägare berörda av ny enskild väg till Slåttorna har påtalat att de önskar en sträckning söderut istället för norrut. Alternativt att använda befintlig sträckning med en port under förbifarten.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har i dialog med berörda fastighetsägare efter samrådet föreslagit en ny sträckning söderut via Toragärdet. Den nya sträckningen arbetas in granskningshandlingen som kommer göras tillgänglig och vara möjlig att lämna synpunkter på.

Alternativet med en port under förbifarten bedöms vara för kostsam i förhållande till en sträckning söderut med enskild väg. En port skulle också medföra omfattande schaktarbeten.

Befintliga brunnar

Fastighetsägare har frågeställningar ang. hur Trafikverket säkerställer att deras brunnar kommer fungera under byggnation och när ombyggnationen är färdig.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har för att identifiera de brunnar som inte finns med i SGU:s brunnregister skickat ut en enkät till alla fastigheter inom 200 m från den aktuella vägsträckningen. Utifrån brunnregister och enkätsvar har Trafikverket identifierat de brunnar som ligger inom riskzonen för arbeten som kan påverka brunnar. De aktuella brunnarna inventerades under maj 2022. Vid fältinventeringen dokumenterades brunnarnas lägen, status och tekniska utformning. Om det var möjligt mättes också vattennivån i brunnarna. De inventerade brunnarna som bedöms vara berörda av byggnationen kommer att fortsatt bevakas under produktionsskedet.

Bullerskyddsåtgärder

Fastighetsägare har frågeställningar ang. bullerskyddsåtgärder längs sträckan. Vilka fastigheter som berörs och typ åtgärder efterfrågas.

Trafikverkets kommentar:

I detta samråd presenteras bullerkartor och vägnära bullerskyddsåtgärder såsom vallar och skärmar. Vilka fastigheter som erbjuds fastighetsnära bullerskyddsåtgärder samt typ av åtgärd arbetas in i granskningshandlingen.

Faunapassage och faunastängsel

I ett yttrande påtalades att de ser en problematik att det endast finns en faunapassage mellan sträckan VIP-rondell och Björsjöhage. I och med att det har skett många viltolyckor längs sträckan och att det är en naturlig vandring för djuren att komma till vatten vid sträckan Hovmejorna och Björsjöhage. Yttrande föreslår att behålla den enskilda vägen och anlägga en undergång i kombination för vilt och fordonstrafik vid ny planerad sträcka av väg 26/47 vid sektion 7/630. Därtill påtalar yttrande att som föreslaget är nu med en ny parallell enskild väg mot Noltorp från Klämmesstorpsvägen att denna inte kommer behövas i samband med yttrandets förslag, och att det istället endast behövs byggas en mindre väg mellan Hjortåsen och Noltorpsvägen.

I ett annat yttrande ställs frågan varför det finns faunastängsel i korsningen mellan väg 26 och 47 i Slättäng och att stängslet istället bör upphöra innan korsningen i Slättäng. Ytterligare ett yttrande önskar att in- och utfarten till Dintestorp/Rudan får en färast.

Trafikverkets kommentar:

Vid utformningen av vägporten vid norra Broholm har anpassning till vilt skett på ett sådant sätt att vilt ska ledas mot tunneln och kunna passera under väg 26/47. Hela sträckan för förbifart Broholm har studerats för att identifiera möjligheter att anlägga faunapassage. Terrängen utmed sträckan har gjort att lösningen med viltgenomsläpplig tunnel i norra Broholm varit den bästa lösningen för vilt. Det har noterats att det har varit en hög frekvens av viltolyckor längs med delsträckan.

I korsningen i Slättäng sker många viltolyckor både norr och söder om korsningen. Det relativa nya viltvattnet norr om korsningen utgör med sin vägnära placering ett högriskobjekt för viltolyckor. Dessa två faktorer bidrar till att faunastängsel behöver fortsätta efter korsningen i Slättäng för att säkerställa trafiksäkerheten.

Faunastängsel vid in- och utfarten till Dintestorp/Rudan utformas med strut enligt Trafikverkets riktlinjer.

Anslutningar: in- och utfarter

I samrådsyttranden framgår oro för trafiksäkerhet, utformning och lokalisering av in- och utfarter till befintliga fastigheter och verksamheter samt frågor varför de val som gjorts har gjorts. Några av de mer förekommande anslutningarna som nämndes:

- Anslutning vid Spåneryd - Två yttranden önskar ett högersvängkörfält i södergående riktning för att underlätta för fastigheter på Hovmejorna och Spåneryd samt för att förbättra säkerheten vid högersväng. Därtill önskas ett av yttrandena att även kunna köra ut i norrgående riktning. Två andra yttranden har synpunkter på trafiklösning vid korsningen. Ett av dem yttrandena önskar att föreslagen lösning undviker en brant backe som också finns vid anslutningsvägen idag och föreslår en ny sträckning av parallellvägen samt cykelvägen för att undvika backen. I det andra yttrandet önskar att ta bort vändöglan pga. stort skogsintrång vilket innebär att det blir brant att anlägga vändögla och istället binda ihop parallellvägen mellan 4/500–4/700.
- Korsning Sandhem - Tre yttranden har synpunkter på korsningen i Sandhem. I två av yttrandena önskas att utformningen förbättras med en annan utformning än vad som föreslås i vägplanen. Trafikplats med på- och avfart nämns som ett förslag eller liknade utformning som vid västerkärr strax utanför Mullsjö. Vidare nämns att korsningen är svår att köra ut vid vänstersväng och att det inte hjälper med en påkörningsfil.

- *Ny anslutningsväg vid Bagga hemmet* - Berörda fastighetsägare anser att den föreslagna vägen är smal, har skarpa svängar och är mycket brant. Därtill att det kommer bli svårare att underhålla vägen under vintern.

Utöver dessa anslutningar nämndes andra anslutningar för att nå sin fastighet där fastighetsägarna blir berörda. Några av farhågorna som benämndes av samrådsyttranden är att det blir en längre körväg till sig fastighet än vad det är idag och att det kommer bli svårare att underhålla vägen under vintern. Därtill att det kommer bli smala och trånga att köra på och att tyngre fordon såsom sophämtning ska kunna köra på dessa. I vissa yttranden kunde det även handla om att stänga anslutningar pga. dålig sikt eller fortsatt ha öppna befintliga anslutningar. Flera av synpunkterna har gett förslag på alternativa åtgärder.

Även yttranden som berör andra korsningar/anslutningar med bland annat undersöka andra vägutformningar, exempelvis med en högersväng-/vänstersvängkörfält på väg 26/47 eller planskilda korsningar. I ett av yttrandena önskas att det bör vara möjligt med högersväng på korsningen i norra Broholm i norrgående riktning. I ett annat yttrande är det även önskemål om parkeringsfickan vid infarten till Tunarp 3:53 ska vara kvar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har efter att samrådet genomförts haft en fortsatt dialog med fastighetsägare där det finns möjlighet till justeringar av det enskilda vägnätet.

Utformningen av korsningen vid Sandhem följer de krav och riktlinjer som Trafikverket tillämpar med utgångspunkt från den trafikmängd som beräknas trafikera korsningen 2047. Ett vänsterpåsvängfält för trafik från Sandhem som ska norrut på väg 26/47 kommer att innebära en förbättring jämfört med dagens situation.

Angående tung trafik på enskilda vägar se svar till June avfall och miljö längre ner i samrådsredogörelsen.

Högersväng i korsningen i norra Broholm för norrgående trafik kommer ej vara möjlig. Trafiken hänvisas till att åka genom Broholm.

Generellt är korsningar och anslutningar utformade enligt Trafikverkets riktlinjer. Trafikflödena på anslutna enskilda vägar är för små för att motivera högersvängfält.

Förstärkning av vägar under byggtid

Ett yttrande föreslår att förstärka väg 1836, väg 1835 samt anlägga en överfartsväg till väg 1834, då dessa vägar förväntas användas för att undvika köbildning under ombyggnation på väg 26/47. Det nuvarande skicket av de mindre vägarna innebär en ökad belastning som inte är önskvärd, därmed efterfrågas en undersökning av möjligheterna att förstärka ovannämnda vägar för att möta den ökade belastningen under byggtiden.

Trafikverkets kommentar:

Det saknas bra alternativa omledningsvägar förbi aktuell sträcka mellan Mullsjö och Slättäng. De flesta vägar är mindre grusvägar med bredder på upp till 3,5 meter och det är inte ekonomisk rimligt att förstärka dessa vägar. De vägar som har större vägbredder blir omledningsvägarna för långa eller missgynnar trafik som kommer från antingen Falköping eller Skövde. Av denna anledning bedömer Trafikverket att trafikeringen under byggtiden utmed befintlig väg 26/47 är den bästa lösningen.

Fastighetsintrång

Flertalet av yttranden uppger oro och har ställt frågor om en fastighet eller fastigheter man

äger och hur det riskerar att påverkas av vägen samt vad det medför för fastighetsintrång. Farhågorna är främst kopplat till att vägen placeras närmare befintliga fastigheter (bullerproblematik) och deras brukning av mark. Därutöver påverkan på fastighetsägarnas vattenkällor/brunnar samt dagvattenhantering. Även frågor om vem som ansvarar för kostnader som uppkommer i samband med borrning och installation av eventuella nya brunnar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer ta kontakt med fastighetsägare som berörs av eventuell inlösen. Ersättningsfrågor kommer att hanteras i markförhandlingar i samband med byggstart. Trafikverket vidtar möjliga åtgärder för att minimera påverkan på mark och befintlig bebyggelse.

Skogs- och lantbruksverksamhet

Ett antal berörda fastighetsägare har uttryckt oro för stor påverkan på deras jordbruk. Bland annat önskas att minimera påverkan på åkermarken i södra Broholm eller se över genom andra förslag, dels för att det finns risk för att åkermarksarealen försvinner eller blir obrukbar, dels uttrycker oro för att det kan påverka värdet på fastigheten.

Trafikverkets kommentar:

Se svar i synpunkt ovan avseende fastighetsintrång och förbifart Broholm.

3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

June Avfall & Miljö AB

June Avfall & Miljö AB hänvisar till Föreskrifter för avfallshantering Jönköping, Habo och Mullsjö kommuner när det gäller utformning och bärighet för deras fordon.

I yttrandet påtalas att det är viktigt att möjligheterna till avfallshantering och slamtömning för boende längs sträckan inte försämras varken under byggtid eller efter ombyggnation av väg 26/47. I yttrandet redovisas ett antal fastigheter där det bedöms vara problematiskt med tillgängligheten för avfallshantering och slamtömning.

Trafikverkets kommentar:

Vid projektering av enskilda vägar följer Trafikverket Handbok Projektering och byggande av enskilda vägar 2020:089. Riktlinjerna i denna handbok bedöms vara i linje med Föreskrifter för avfallshantering Jönköping, Habo och Mullsjö kommuner avseende på utformning och bärighet.

Trafikverket ska inte försämra möjligheten till avfallshantering och slamtömning efter ombyggnation av väg 26/47. Men det ligger inte inom Trafikverkets åtagande att skapa exempelvis vändmöjligheter där det idag saknas.

För de fastigheter som June Avfall & Miljö AB bedömt som problematiska kommer Trafikverket att föra en dialog med fastighetsägare och June Avfall & Miljö AB.

Mullsjö Energi & Miljö AB

Mullsjö Energi & Miljö AB påtalar att viss information om deras ledningssystem som de tidigare skickat till Ramboll ej har kommit med i samrådshandlingen. Bland annat har en ny överföringsledning ej kommit med i samrådshandlingen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer under arbetet med att ta fram granskningshandlingen att säkerställa att informationen om ledningssystemet kommer med i handlingen för att undvika att ledningar skadas under produktionsskedet.

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU har tagit del av samrådshandlingen och hänvisar till sina allmänna riktlinjer. SGU vill generellt påpeka att vid val av anläggningsmetod har typ av jordart, jorddjup och bergart samt grundvattennivå betydelse ur en hållbar miljö- och kostnadssynpunkt. Till hjälp hänvisas till SGU:s checklista för infrastrukturprojekt, användarstöd för geologiska frågor, checklista för vilken information som bör redovisas i en MKB gällande påverkan på grundvattenförekomst samt karttjänst som visar grundvattenmagasin.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för SGU:s information och avser ta hänsyn till dessa checklistor vid utformning av MKB och projekt i allmänhet. Trafikverket ämnar även ta hänsyn till typ av jordart, jorddjup, bergart och grundvattennivå vid val av anläggningsmetod.

Naturskyddsföreningen i Mullsjö

Naturskyddsföreningen har tagit del av samrådshandlingen och deltagit i öppet hus i Mullsjö kommunhus. Naturskyddsföreningen hade under öppet hus önskat en presentation av hur natur och kulturvärden skyddats och de hänsynstaganden som gjorts i planen, MKB o.s.v. Naturskyddsföreningen har även följande synpunkter:

- Naturskyddsföreningen förutsätter att alla nya vattenvägpassager utföres genom anläggande av halvtrummor med tillräcklig diameter för att medge en "torr" kantrensa vid normalvattenföring. Dessa trummor ska inte negativt påverka konnektiviteten i och längs vattendraget.
- När det gäller risken för förorening av vägdagvatten eller olycka tycks man anse att infiltration i vägbanken utgör tillräcklig skyddsåtgärd. Naturskyddsförening tycker att ej att infiltration i vägbanken utgör tillräcklig skyddsåtgärd och att åtgärder för att förhindra direkt avrinning till Stråken/Tidan och de bäckar som passeras bör utvecklas.
- Förvånande att fladdermusinventering inte utförts.
- Frågetecken för viltpassagen under bron och hur Trafikverket avser att utforma den.
- Ytterligare passage för småvilt. En enkel trumma under vägen i kraftledningsstråket torde vara en bra åtgärd för hasselmössens del. De förslag som finns kopplade till sandödlor är angelägna att genomföra, liksom hur dessa avsnitt ska skötas framgent.
- Kompletteringar behövs även när det gäller kulturmiljö enligt förslagen i MKB.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig Naturskyddsföreningens synpunkter avseende öppet hus.

Hur kultur- och naturvärden skyddas i projektet beskrivs i handlingarna. Det handlar i huvudsak om att undvika att vägen projekterats över värdefulla områden och objekt. De naturvärden som trots allt påverkas av projektet till följd av utbyggnaden av det enskilda vägnätet, kommer att i möjligaste mån hanteras genom återuppbyggnad på annan plats inom vägområdet, vilket också beskrivs i handlingarna.

Flera av de föreslagna åtgärderna är av sådan art att de inte är möjliga att fastställa i en vägplan. Det finns dock i de flesta fall beskrivna i MKBn och kommer att hanteras genom miljösäkringen i projektet, och flertalet av dem kommer sannolikt att genomföras.

Vad gäller nya vattenpassager handlar det om två bäckar vid förbifarten. Båda kommer att förläggas i trumma, då inget av vattendragen är fiskförande. Vägen är vid platserna också i sin konstruktion sådan att en halvtrumma skulle innebära en högre miljöpåverkan genom ändrad konstruktion och överbyggnad, samt ökningar i klimatutsläpp som följd. Vägbanken är också så bred vid platserna att en trumma för passage under vägen kommer att vara så lång att passager förmodas vara ytterst få eller inga, då inget ljus kommer synas igenom till andra sidan.

En fladdermusinventering som föreslås kan vara mindre omfattande i arbetstid, men är istället ytterst säsongsbunden. En inventering av vilka arter som finns är också underordnat, då en anpassning till fladdermus kommer att gynna alla arter på en plats. En fladdermusexpert har tagits in som rådgivare i samband med beslutet och det har samråtts särskilt med länsstyrelsen. Påverkan på jordkällaren, vilken sågs som en potentiell vinterboplats för fladdermöss i Broholm är inte aktuellt längre då förbifart Broholm planeras.

Med hänsyn till de stora variationerna i vattenståndet i Stråken/Tidan är avsikten att säkra passagemöjligheterna för små och medelstora däggdjur vid högvatten vid bron. Hur passagen ska utformas kommer att projekteras längre fram i projektet.

Åtgärder för sandödlor kan eventuellt genomföras i samband med genomförandet av projektet. Det är dock inte möjligt för Trafikverket att kontinuerligt sköta området för att förbättra för sandödlor, då habitatet inte är beläget inom vägområdet som Trafikverket har rådighet över. Även genomförandet av de föreslagna åtgärderna är avhängiga av särskilda avtal med markägare för att vara möjliga att utföra.

Vad gäller hasselmus är det mycket riktigt att habitat påträffats på båda sidor om vägen. De bon som påträffats finns på västra sidan, något som också tidigare fynd visat. Hasselmus tycker inte om att gå i trummor under väg, varför detta inte är en rimlig lösning. Den faunaport som planeras strax söder om vägen kommer att ha en sammankopplande funktion, särskilt som skötselzonen kring faunastängslet kommer att hållas öppen på ett sådant sätt att hasselmus kan komma att trivas. Det är ett rimligt antagande att faunaporten kan fungera som passage under vägen även för hasselmus.

Under 2022 har en kompletterande arkeologisk utredning steg 1 utförts för områden som tidigare inte inventeras och en arkeologisk utredning steg 2 kommer att genomföras för områden som berörs av vägplanen.

Skogsstyrelsen

Myndigheten har tagit del av samrådshandlingen och har ett antal synpunkter.

- Den planerade ombyggnaden är inte att betrakta som skogsbruksåtgärd och berör inte något formellt skyddat område som Skogsstyrelsen beslutat.

- Naturvärden kan skadas i delar de som påverkas av verksamheten. Största möjliga hänsyn bör tas vid anläggningsarbetet för att begränsa negativ påverkan i områden med höga naturvärden. En rimlig hänsyn bör vara att undvika anläggningsarbete under fågelhäckningsperioder.
- Pågående skogsbruk bedöms inte heller påtagligt försvåras av ombyggnaden, även om en viss areal skogsmark tas ur bruk för virkesproduktion och att tillgängligheten i viss mån kan försvåras av fragmenterad arrondering.
- Skogsstyrelsen har inga övriga synpunkter på vägplanen och inget att erinra mot att ombyggnaden genomförs enligt planbeskrivningen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket arbetar vidare med Skogsstyrelsen synpunkter inom projektet. Nyckelbiotoper och höga naturvärden beskrivs i miljösäkringen samt miljökonsekvensbeskrivningen hur detta ska hanteras.

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

Myndigheten har tagit del av samrådshandlingen och påtalar att hänsyn bör tas till det framtida klimatet. SMHI hänvisar till sin fördjupade klimatscenariotjänst och ytterligare information om historiska och framtida skyfall samt framtida klimat.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för information gällande det framtida klimatet och avser att ta hänsyn till detta i fortsatt projektering.

Statens geotekniska institut (SGI)

Myndigheten har tagit del av samrådshandlingen och hänvisar till "Förstudie och översiktlig kartering av stabiliteten i raviner och slänter i morän och grov sedimentjord" över Mullsjö kommun samt en kartvisningstjänst för rasskrederosion.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för information gällande stabilitetskarteringen i morän och grova jordar för Mullsjö kommun och avser att ta hänsyn till detta i fortsatt projektering.

Lantbrukarnas Regionförbund, LRF Jönköpings län

LRF har tagit del av samrådshandlingen och är positivt inställda att nyttja befintlig sträckning för att begränsa intrången på berörda fastigheter. LRF vill betona vikten av dialog och lyhördhet för markägarnas behov. Det är av största vikt att infarter till åkrar och skogsskiftet är ordentligt tilltagna för bland annat timmertransporter samt att kringliggande vägnät rustas för att klara denna typ av transporter. Under ombyggnadsprocessen kommer också trafik behöva ledas om med en stor belastning på omkringliggande vägnät som följd, det bör därför redan i ett tidigt stadie planeras för att förbättra standarden på detta vägnät redan inför omledning av trafik.

LRF vill poängtera att entreprenörer och andra måste vara aktsamma om skog/åkrar/diken och andra befintliga anläggningar som finns inom arbetsområdet. Innan intrång kan ske skall ersättning vara klargjord.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har haft en aktiv dialog med jordbrukare och skogsägare och kommer att fortsätta dialogen genom projektet.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall har tagit del av samrådshandlingen och påtalar att kartor bör uppdateras vad gäller redovisning av elnätanläggningar. Vattenfall har bilagt info om befintliga markkablar och luftledningar som saknas i illustrationskartor.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket arbetar in Vattenfalls uppgifter i kommande granskningshandling,

Försvarsmakten

Försvarsmakten har tagit del av samrådshandlingen och påtalar att ombyggnaden för en ökad säkerhet och bättre framkomlighet är positiv under förutsättning att utformningen av vägar, broar och cirkulationsplatser anpassas för Försvarsmaktens tyngsta och bredaste fordon enligt överenskommen standard. Även under byggtiden behöver framkomligheten att kunna säkerhetsställas.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket ämnar dimensionera utformningen och lastmodeller för Försvarsmaktens fordon.

Företagarna i Mullsjö

Företagarna ser det som positivt att Trafikverket planerar en vägombyggnad som bidrar till ett säkrare och snabbare trafikflöde genom Mullsjö kommun. Dock påpekas att de förslag som föreslås inte ger långsiktiga lösningar. Lösningarna vid Broholm har förbättrats men att förslagen är kortsiktiga lösningar. Företagarna föreslår att man återigen tar upp planeringsarbetet som gjordes i ett tidigare skede, där vägen flyttas ovanför befintlig och låter nuvarande väg få vara en lokalväg för boende utmed sträckan [MS1] och en gång- och cykeltväg mellan kommunens tätorter Sandhem-Mullsjö. De framhäver att på detta sätt kan av- och påfarter fortsatt vara kvar. Jordbruksmark som finns och dess transporter kan ske på ett säkert sätt utan att störa genomfartstrafiken.

Företagarna uppmärksammar också på att den omkringliggande marken bör vara attraktiv för Mullsjö kommuns målsättning att öka antalet invånare och verksamheter. De påtalar att nuvarande förslag kommer att förhindra en möjlighet till ett säkert och bättre trafikflöde samt minskar möjligheterna i Broholm att kunna utvecklas.

Trafikverkets kommentar:

Se svar i synpunkt "Förbifartens sträckning förbi Broholm".

Mullsjö Skid- & Orienteringsklubb

Mullsjö Skid- & Orienteringsklubb anser att en gångbro vid järnvägsbron krävs då de fick problem när Trafikverket stängde av möjligheten att passera järnvägen. De önskar en gångstig till gångbron (vid järnvägsbron) på vardera sida av väg 26 för att ta sig i väst- och östlig riktning.

Trafikverkets kommentar:

Se svar i synpunkt "gångväg vid järnvägsbron".

Övriga myndigheter och organisationer

Lantmäteriet, Naturvårdsverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Folkhälsomyndigheten samt Hav- och vattenmyndigheten har tagit del av samrådshandlingen och avstår från att lämna synpunkter.

Riksantikvarieämbetet, Region Jönköpings län, Jordbruksverket, Räddningstjänsten Mullsjö, Polismyndigheten, Polisenhet Mullsjö, Boverket, Jönköpings länstrafik, Svenska Jägareförbundet, Skanova och Stråken Båthamnsförening har tagit del av samrådshandlingen och har ej lämnat synpunkter.



Trafikverket, 551 91 Jönköping. Besöksadress: Bataljonsgatan 8, 551 91 Jönköping.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se