

Plan- och miljöbeskrivning

Plan- och miljöbeskrivning

Väg 26, faunapassager Oskarström–länsgränsen

Halmstads och Hylte kommuner, Hallands län

Vägplan

Samrådshandling, 2025-11-11



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: Plan- och miljöbeskrivning – Väg 26, faunapassager Oskarström–
länsgränsen

Författare: Markera AB, Rådhuset Arkitekter AB, EnviroPlanning Västra Götaland
AB

Dokumentdatum: 2025-11-11

Ärendenummer: TÄHS-2024-000575

Objektsnummer: 177869

Version: 1.0

Kontaktperson: Kristina Balot, Trafikverket

Sammanfattning

Vägar kan utgöra kraftiga vandringshinder och barriärer för både människor och djur och viltolyckor står för en betydande andel av de polisrapporterade trafikolyckorna.

Sträckan på väg 26 mellan Oskarström och länsgränsen, en sträcka på cirka 47 km, har identifierats som en regional barriär för vilt som hindrar storskaliga rörelser mellan mellersta och södra Sverige. Viltolyckor på denna sträcka sker framför allt vid de stängselöppningar som finns vid anslutande vägar.

Projektet är ett miljörelaterat projekt där endast faunaåtgärder byggs vid punktvisa avsnitt längs befintlig väg 26. Faunaåtgärderna ska minska barriäreffekten för djuren och samtidigt minska viltolyckor på sträckan. Åtgärderna består av bland annat effektivare vilt-/faunastängsel, viltuthopp, färister, belysning vid vissa utvalda korsningar, torrtrummor, grindar, siktskärmar på utvalda, befintliga broar/portar samt två faunapassager i plan, vid Stora Rya och Lindhult i Hylte kommun. De miljörelaterade faunaåtgärderna utförs i huvudsak i anslutning till befintlig väg 26 och dess närområde på begränsade avsnitt.

De mest betydelsefulla effekterna och konsekvenserna är att åtgärderna minskar risken för viltolyckor och att djuren får fler och säkrare passager över väg 26.

I projektet kommer viltolyckor att följas upp fem år före faunaåtgärder respektive fem år efter utförda faunaåtgärder.

Byggstart bedöms kunna ske tidigast hösten 2027 och färdigställd entreprenad bedöms till senast sommaren 2029. Uppskattad anläggningskostnad inklusive byggherrekostnader för projektet i 2025 års prisnivå bedöms till ca 100 miljoner exklusive mervärdesskatt. Projektet finansieras genom nationell plan.

Innehåll

Sammanfattning	3
-----------------------------	----------

1 Inledning	8
--------------------------	----------

1.1 Planens huvuddrag.....	8
1.2 Bakgrund och behov.....	11
1.2.1 Tidigare studier.....	12
1.2.2 Planlägningsprocessen.....	13
1.2.3 Ändamål med åtgärden.....	14
1.2.4 Mål för åtgärden	15
1.3 Avgränsning	15
1.3.1 Geografisk avgränsning	15
1.3.2 Tidsmässig avgränsning	19

2 Förutsättningar	20
--------------------------------	-----------

2.1 Anläggningen, trafik och användargrupper	20
2.1.1 Befintlig anläggning väg 26.....	20
2.1.2 Hastighet	21
2.1.3 Trafikflöde nuläge	21
2.1.4 Trafikflöden prognosår 2045	22
2.1.5 Korsningspunkter.....	23
2.1.6 Viltstängselsystem och viltolyckor.....	24
2.1.7 Gång- och cykeltrafik	25
2.1.8 Kollektivtrafik	25
2.1.9 Järnväg.....	25
2.2 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	25
2.3 Landskapet.....	25
2.3.1 Landskapstyper och karaktärsområden	26
2.4 Riksintressen, miljö kvalitetsnormer samt skyddade områden och arter	31
2.4.1 Riksintressen.....	31
2.4.2 Natura 2000.....	32
2.4.3 Naturreservat.....	32
2.4.4 Miljö kvalitetsnormer	33
2.4.5 Generella biotopskydd	35
2.4.6 Strandskydd.....	35

2.4.7 Skyddade arter	36
2.4.8 Vattenskyddsområde	36
2.5 Kommunal och regional fysisk planering.....	37
2.5.1 Översiktsplaner.....	37
2.5.2 Områdesbestämmelser.....	37
2.5.3 Detaljplaner	37
2.6 Byggtekniska förutsättningar	38
2.6.1 Geoteknik	38
2.6.2 Förorenade områden	39
2.6.3 Avrinningsområden.....	40
2.6.4 Ytvatten	41
2.6.5 Markavvattningsföretag.....	42
2.6.6 Grundvatten.....	42
2.6.7 Befintliga avvattningssystem.....	42
2.6.8 Befintliga byggnadsverk.....	43
2.6.9 Ledningar	44
2.6.10 Befintlig belysning/elsystem.....	45
3 Vägens lokalisering och utformning med motiv	46
3.1 Vald lokalisering med motiv	46
3.2 Bortvalda lokaliseringsalternativ med motiv	48
3.3 Vald utformning med motiv	49
3.3.1 Generell utformning	49
3.3.2 Utformning av färist.....	52
3.3.3 Viltuthopp	52
3.3.4 Vilt- och faunastängsel	53
3.3.5 Faunapassage i plan	55
3.3.6 Vägstandard	57
3.3.7 Belysning.....	58
3.3.8 Siktskärmar.....	58
3.3.9 Torrtrummor.....	59
3.3.10 Pyramidmattor	59
3.3.11 Övriga väganordningar	60
3.3.12 Tillfälliga åtgärder under byggskedet	60
3.4 Bortvalda utformningsalternativ med motiv	61
3.5 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått	62

3.5.1 Planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta	62
3.5.2 Övriga planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått.....	62
3.5.3 Planerade kompensationsåtgärder	63
3.5.4 Övriga möjliga skyddsåtgärder, försiktighetsmått och kompensationsåtgärder.....	63
3.5.5 Bortvalda skyddsåtgärder, försiktighetsmått och kompensationsåtgärder	63
3.6 Vägåtgärder som ingår i projektet men provas i särskild ordning	63
3.6.1 Förändring av enskild anläggning till allmän.....	63
4 Miljöbeskrivning	65
4.1 Avgränsning av miljöaspekter	66
4.1.1 Nollalternativet.....	69
4.2 Metod	70
4.2.1 Bedömningsgrunder	70
4.2.2 Osäkerheter.....	71
4.2.3 Miljökompetens.....	72
4.3 Miljöförhållanden, miljöeffekter och miljökonsekvenser.....	73
4.3.1 Landskap.....	73
4.3.2 Naturmiljö	82
4.3.3 Kulturmiljö.....	109
4.3.4 Rekreation och friluftsliv.....	120
4.3.5 Förorenad mark	122
4.3.6 Jord- och skogsbruk	123
5 Övriga effekter och konsekvenser	125
5.1 Trafik och användargrupper.....	125
5.2 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	125
5.3 Kommunal och regional fysisk planering.....	125
5.3.1 Översiktsplaner.....	125
5.3.2 Områdesbestämmelser.....	125
5.3.3 Detaljplaner	126
5.4 Fastigheter	127
5.4.1 Avtalsservitut	127
5.4.2 Ledningsrätt.....	128
5.4.3 Officialservitut	129
5.4.4 Gemensamhetsanläggning	129

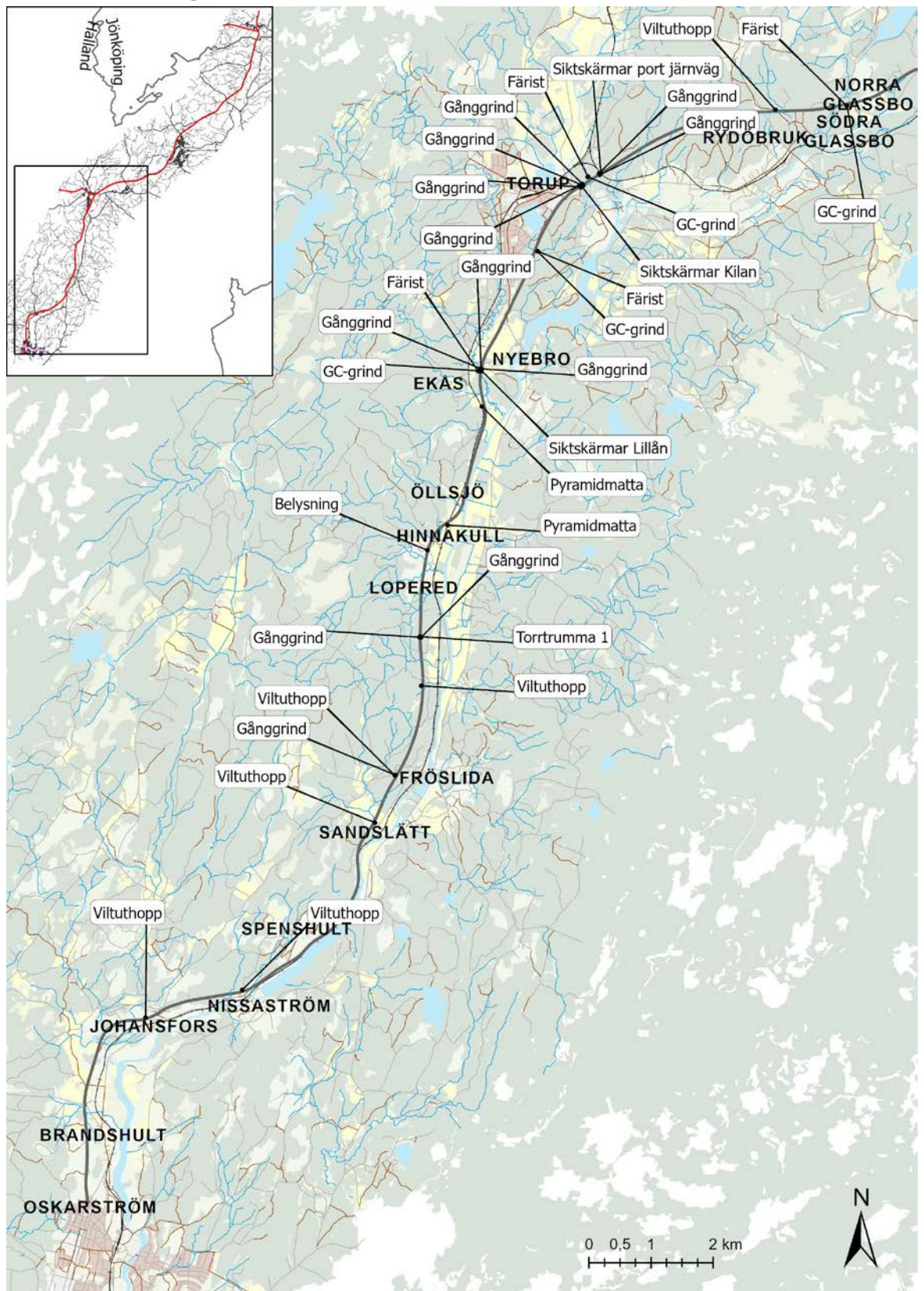
5.4.5 Avtalsnyttjanderätter	130
5.5 Samhällsekonomisk effektivitet.....	131
5.6 Byggskedet.....	132
6 Samlad bedömning	134
6.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser.....	134
6.2 Måluppfyllelse.....	139
6.2.1 Ändamål och mål för åtgärden.....	139
6.2.2 Nationella miljökvalitetsmål.....	140
6.3 Miljöbalkens hänsynsregler	141
6.4 Riksintressen, miljökvalitetsnormer samt skyddade områden och arter	142
6.4.1 Riksintressen.....	142
6.4.2 Natura 2000.....	143
6.4.3 Naturreservat.....	144
6.4.4 Miljökvalitetsnormer	145
6.4.5 Strandskydd.....	148
6.4.6 Vattenskyddsområde	149
6.5 Slutsats	151
7 Markanspråk	152
7.1 Vägrätt och vägområde	152
7.1.1 Nytt markanspråk med vägrätt.....	153
7.1.2 Nytt markanspråk med inskränkt vägrätt.....	154
7.2 Områden med tillfällig nyttjanderätt.....	154
8 Fortsatt arbete	156
8.1 Planläggningsprocess	156
8.2 Fastställelseprövning.....	156
8.3 Ytterligare tillstånd, dispenser m.m.	157
8.4 Kontroll och uppföljning	157
8.5 Kostnader och finansiering	158
9 Referenser	159
10 Bilagor	162

1 Inledning

1.1 Planens huvuddrag

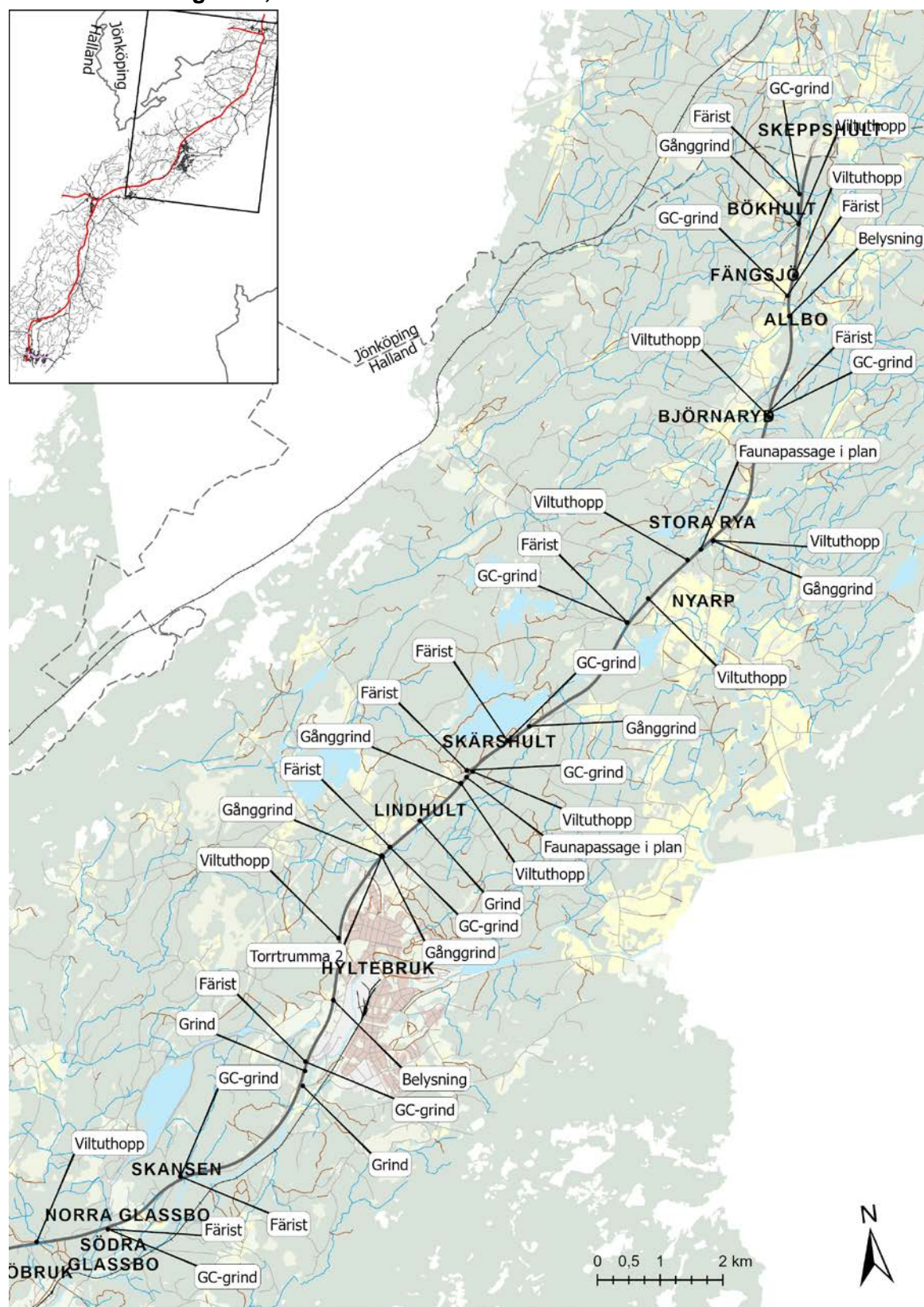
Projektet innebär anläggning av punktvisa faunaåtgärder såsom effektivare vilt-/faunastängsel, viltuthopp, färister, grindar, belysning vid vissa utvalda korsningar, torrtrummor, siktskärmar på utvalda befintliga broar samt två faunapassager i plan, se figurerna 1.1:1–2.

Översikt faunaåtgärder, södra delen



Figur 1.1:1. Översikt över föreslagna åtgärder, södra delen.

Översikt faunaåtgärder, norra delen



Figur 1.1:2. Översikt över föreslagna åtgärder, norra delen.

1.2 Bakgrund och behov

Vägar och järnvägar, i synnerhet större trafikleder, kan utgöra kraftiga vandringshinder och barriärer för både människor och djur. På nationell nivå står viltolyckorna för cirka 50–60 % av de polisrapporterade olyckorna och lokalt kan det vara en högre andel.

Barriärerna kan medföra att individerna i lokala populationer (grupper av djur) får minskat utbyte med sina grannar i övriga populationer och variationerna i populationsstorlek på var sida vägen kan bli stora. Små populationer med få individer blir känsligare för slumpvisa händelser och arter riskerar att dö ut lokalt. Barriärer från vägar kan också medföra att många djur samlas utmed viltstängslen och att betesskadorna därmed ökar lokalt.

Barriärpåverkan uppstår genom en kombination av flera faktorer som både avskräcker och hindrar djur från att korsa en vägbarriär. De viktigaste faktorerna är bland annat trafikvolym och fordons hastighet, omfattning av viltstängsel och mitträcken, antal körfält och vägbredd samt djurens beteende gentemot fordon och djurens förflyttningshastighet. Avsaknad av planskilda passager eller att ledstrukturer till planskilda passager saknas, förstärker infrastrukturens barriäreffekt.

Sträckan på väg 26 mellan Oskarström och länsgränsen, en sträcka på cirka 47 km, har identifierats som en regional barriär för vilt som hindrar storskaliga rörelser mellan mellersta och södra Sverige. Viltolyckor på denna sträcka sker framför allt vid de stängselöppningar som finns vid anslutande vägar.

I regeringsuppdrag från 2012 ska transportinfrastrukturen anpassas till en fungerande grön infrastruktur så att verksamheten bidrar till att Sveriges miljö- och kvalitetsmål nås, bland annat genom minskad barriäreffekt, ökad biologisk mångfald och ökat värde av ekosystemtjänster.

Trafikverket har ett ansvar att bidra till Sveriges miljömål. Viltolyckor med klövdjur är dyrt för samhället eftersom det kan leda till både personskador, ökade sjukvårdskostnader och kostnader för blåljusmyndigheter, ökade restidskostnader samt minskad biologisk mångfald.

Detta projekt är en miljöinvestering för att begränsa transportsystemets miljöpåverkan. De miljörelaterade åtgärderna utförs i huvudsak i anslutning till befintlig väg 26 och dess närområde på begränsade avsnitt.

Faunaåtgärder som minskar viltolyckor och barriäreffekter genomförs, men för trafikanten kommer inte någon förändring märkas av

vägstandarden, dock sker en förbättring för trafikanten eftersom trafiksäkerheten blir bättre.

1.2.1 Tidigare studier

Ett antal studier ligger till grund för denna vägplan. Inledningsvis gjordes en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) 2018 där analyser av viltolycksproblematik samt barriäreffekter på sträckan Halmstad–länsgränsen, där en sträcka på cirka 60 km utreddes.

Därefter genomförde Trafikverket under åren 2019–2021 en lokaliseringsutredning, då PM Skisshandling togs fram för sträckan Halmstad–länsgränsen. Utredningen studerade faunaåtgärder inom befintligt vägsystem som bedöms ha funktion för faunan samt var passager i plan skulle kunna anläggas på väg 26 för att få störst nytta.

Skisshandlingen visade inga färdiga utformningslösningar och exakta utföranden, utan syftet var att i ett tidigt skede via översiktliga studier sälla bort sådant som inte innebär långsiktigt hållbara lösningar med hänsyn till miljö, trafik- och byggnadstekniska faktorer, drift och underhåll samt lösningar som kan ge för stor påverkan och höga kostnader utan att ge bra effekt eller nytta för pengarna.

Under skissfasen genomfördes en stor mängd samråd med Länsstyrelsen, kommunerna samt övriga myndigheter och organisationer, de som kan komma att bli berörda samt övriga intressenter och allmänhet, se samrådsredogörelse daterad 2021-03-31.

I samband med utredningen genomfördes naturvärdesinventeringar och ett antal samråd hölls. I utredningen ges en rekommendation för inriktning på det fortsatta arbetet i vägplanskedet med hänsyn till att förbättra passagemöjligheterna för faunan längs väg 26.

Beslutshandlingen innehöll följande dokument:

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

- Samrådsredogörelse, Lokaliseringsutredning, PM Skisshandling, Väg 26 Faunapassager Halmstad–länsgränsen, daterad 2021-03-31

Den södra delen av sträckan, Halmstad–Oskarström, har därefter utgått, då sträckan planeras få ny vägstandard med separat gång- och cykelväg inom en snar framtid. I samband med detta kommer även faunaåtgärder hanteras.

Under år 2022–2023 samt i augusti 2025 gjordes nya kompletterande naturvärdesinventeringar.

1.2.2 Planläggningsprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen eller järnvägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till väg- eller järnvägsplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

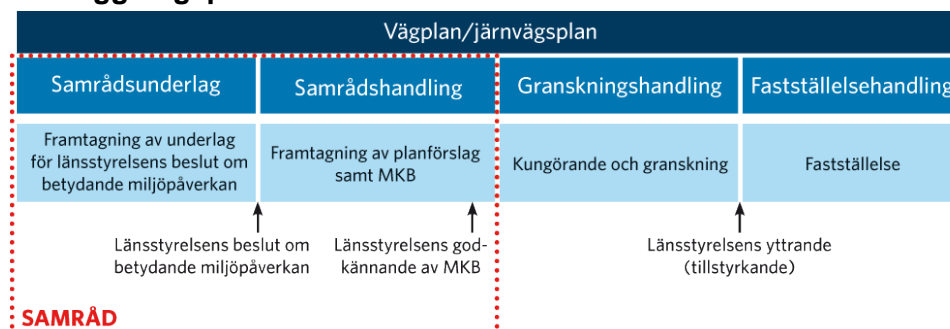
Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

I detta projekt har samrådsmöten hållits i tidigt skede av vägplanen med berörda myndigheter och de fastighetsägare som kan komma att bli berörda av åtgärderna.

Ett samrådsunderlag har tagits fram och gjorts tillgängligt maj–juni 2025 inför Länsstyrelsen beslut om betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen har den 19 augusti 2025 beslutat att projektet inte kan anses medföra betydande miljöpåverkan.

Planläggningsprocessen



1.2.2:1. Översiktlig illustration över planläggningsprocessens olika skeden.
Källa: Trafikverket

1.2.3 Ändamål med åtgärden

De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål samt de sinsemellan jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Ändamålet med projektet är att minska vägens barriäreffekt för faunan samtidigt som trafiksäkerheten främjas genom mindre risk för viltolyckor. Målet är också att underlätta för regional och lokal planering av grönstråk i förhållande till detta projekt.

I regeringsuppdrag från 2012 ska transportinfrastrukturen också anpassas till en fungerande grön infrastruktur så att verksamheten bidrar till att Sveriges miljömål om Ett rikt växt- och djurliv nås, bland annat genom minskad barriäreffekt, ökad biologisk mångfald och höjt värde av ekosystemtjänster. Trafikverket har ett ansvar att bidra till Sveriges miljömål. Viltolyckor med klövdjur har höga samhällskostnader, eftersom det kan leda till både personskador, ökade sjukvårdskostnader, ökade kostnader för blåljusmyndigheter, ökade restidskostnader samt sämre biologisk mångfald.

När en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Om en vägplan medför att mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme kan komma att

tas i anspråk, ska planen utformas så att de fördelar som kan uppnås med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda (13 § väglagen).

1.2.4 Mål för åtgärden

Följande projektmål har formulerats specifikt för projektet:

- Bidra till ett grönstråkstänkande som påverkar övrig samhällsutveckling i området på ett positivt sätt.
- Utforma ett faunauppföljningsprogram där faunaåtgärdernas nytta och effekt följs upp gällande barriärpåverkan, biologisk mångfald och viltolyckor.

1.3 Avgränsning

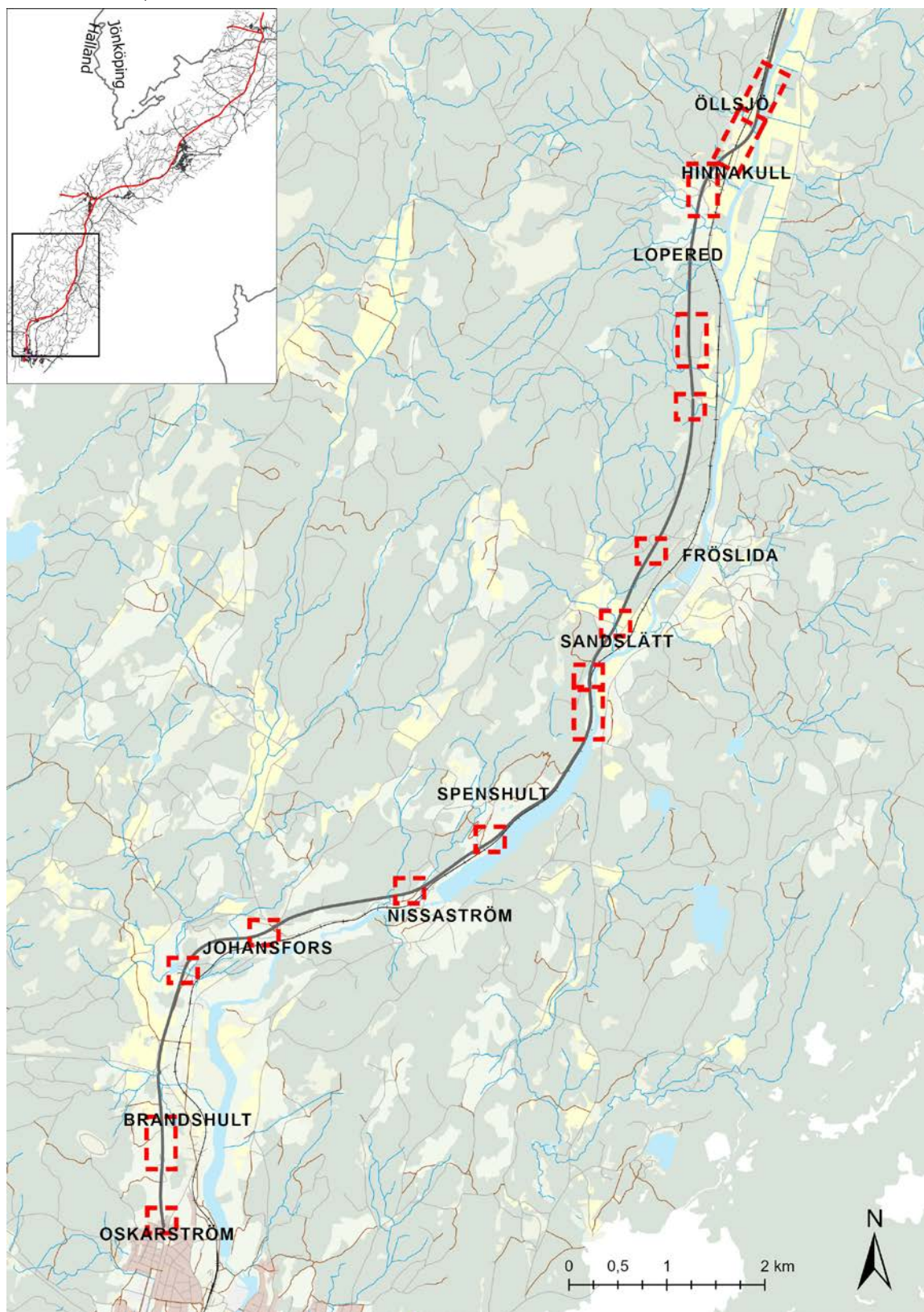
1.3.1 Geografisk avgränsning

I denna handling förekommer två olika geografiska begrepp; utredningsområde och influensområde, vilka förklaras nedan. Utredningsområdet avser projektets geografiska avgränsning och inrymmer projektet och dess alternativa lösningar. Det är inom utredningsområdet som Trafikverket söker läget för de anläggningar som projektet avser att bygga. I tidigare skede har utredningsområdet varit en korridor om cirka 50 meter ut från respektive väggkant på väg 26 mellan Oskarström och länsgränsen. I aktuellt skede har utredningsområdet brutits ned till flera delområden, där faunaåtgärder föreslås, se figur 1.3.1.1:1-3.

I beskrivningen av vissa miljöaspekter beaktas ett större område än utredningsområdet när det bedöms vara motiverat, det så kallade influensområdet. Det motsvarar det närliggande område som på ett eller annat sätt påverkas av föreslagna åtgärder. Influensområdet är svårt att redovisa med en geografisk gräns, då det ser olika ut beroende på vilken aspekt som avses.

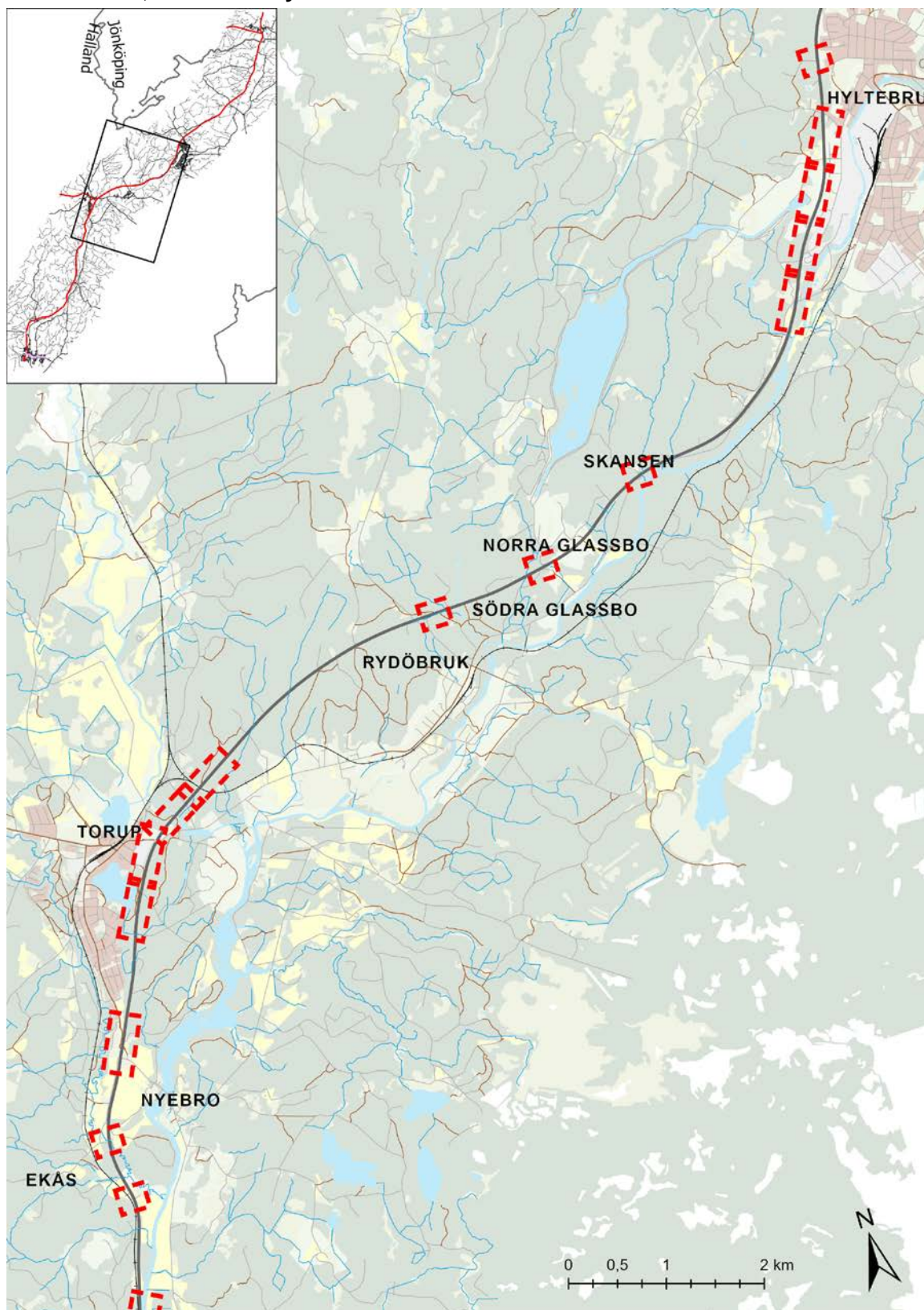
Projektet har ett särskilt fokus på fauna, faunarörelser och väg 26:s barriäreffekt i landskapet. I tidigare utredningar har det identifierats att väg 26 tillsammans med Nissan skapar en stor barriär som försvårar faunans spridning och rörelsemönster genom hela Hallands skogsbygd. Projektets influensområde för fauna och särskilt medelstora och större däggdjur omfattar därmed ett område på regional nivå i de inre delarna av Halland och gränsbygderna till Jönköpings län. Influensområdet för flera av de övriga miljöintressena blir betydligt mindre och inkluderar endast väg 26:s närmaste omgivning.

Delområden, norr om Oskarström



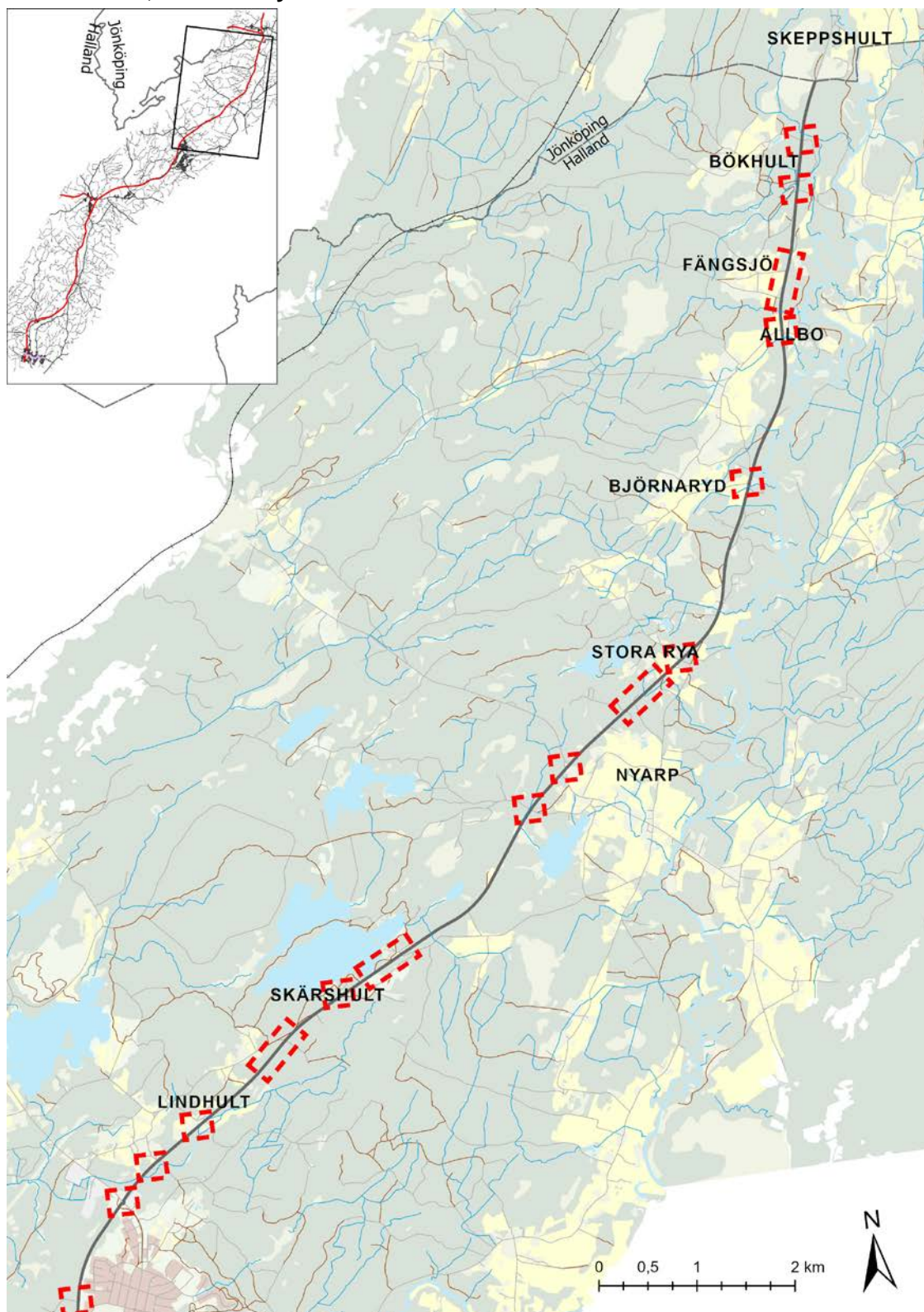
1.3.1:1. Delområden där faunaåtgärder utmed väg 26 planeras, norr om Oskarström.

Delområden, söder om Hyltebruk



1.3.1:2. Delområden där faunaåtgärder utmed väg 26 planeras, söder om Hyltebruk.

Delområden, norr om Hyltebruk



1.3.1:3. Delområden där faunaåtgärder utmed väg 26 planeras, norr om Hyltebruk.

1.3.2 Tidsmässig avgränsning

Vägplanen kommer att göras tillgänglig för granskning under maj-juni 2026 och därefter skickas för fastställelse under hösten 2026.

Bygghandlingen planeras vara klar under våren 2027. Under förutsättning att vägplanen vinner laga kraft kan byggstart ske sensommaren/hösten 2027. Byggnationen beräknas vara klar sommaren 2029. Redovisning av byggskedets konsekvenser baseras på denna period.

År 2045 har valts som prognosår för projektet. Det är det år som används för beskrivning och bedömning av nollalternativet samt projektets miljöeffekter, samt motsvarar det prognosår som beräkning av framtida trafikmängder utgår från.

2 Förutsättningar

2.1 Anläggningen, trafik och användargrupper

2.1.1 Befintlig anläggning väg 26

Väg 26 är en riksväg av stor betydelse för genomfartstrafik, regional trafik och lokal trafik. Vägen ingår i stamvägnätet och är en del av det funktionellt prioriterade vägnätet, vilket gör den viktig för dagliga personresor, godstransporter och kollektivtrafik. Som en strategiskt viktig väg hanterar väg 26 stora volymer av tyngre transporter och spelar en betydande roll både nationellt och internationellt. Dessutom är den utpekad som en primär väg för transporter av farligt gods.

Bärighetsklass på vägen är BK 4 (med särskilda villkor). Väg 26 ingår inte i TEN-T-vägnätet och är inte heller utpekad för längre fordonståg (upp till 34,5 meter).

Större delen av sträckan utgörs av mötesseparerad landsväg, MLV, med växelvis 1 respektive 2 körfält i vardera riktningen. Belagd bredd på dessa sträckor är cirka 13 meter.

Väg 26, mötesseparerad sträcka



Figur 2.1.1:1. Väg 26, mötesseparerad sträcka (källa: Google Maps).

Delar av väg 26 är tvåfältsväg, vanlig landsväg som saknar mittseparering. Denna utformning återfinns på hela sträckan från Hyltebruk och norrut, men också en kortare sträcka i anslutning till Spenshult, där vägen går intill Nissan. Belagd bredd på dessa sträckor är cirka 8 meter.

Väg 26, sträcka utan mötteseparering



Figur 2.1.1:2. Väg 26, sträcka med tvåfältsväg, vanlig landsväg (källa: Google Maps).

2.1.2 Hastighet

Skyltad hastighet varierar mellan 80 och 100 km/h utmed sträckan. På sträckor med mötteseparerad landsväg gäller generellt 100 km/h medan 80 km/h främst gäller på sträckorna med tvåfältsväg samt förbi vissa av tätorterna.

2.1.3 Trafikflöde nuläge

Trafikflöden på den aktuella sträckan av väg 26 mellan Oskarström och länsgränsen har hämtats från Trafikverkets klickbara karta.

Årsdygnstrafik från senaste redovisade mätåret har använts och räknats om till nulägesåret 2019, vilket är basår i Trafikverkets prognosmodeller. Som stöd för omräkning av trafik till basåret används omräkningsfaktorer avseende faktiskt trafikutveckling i det statliga vägnätet.

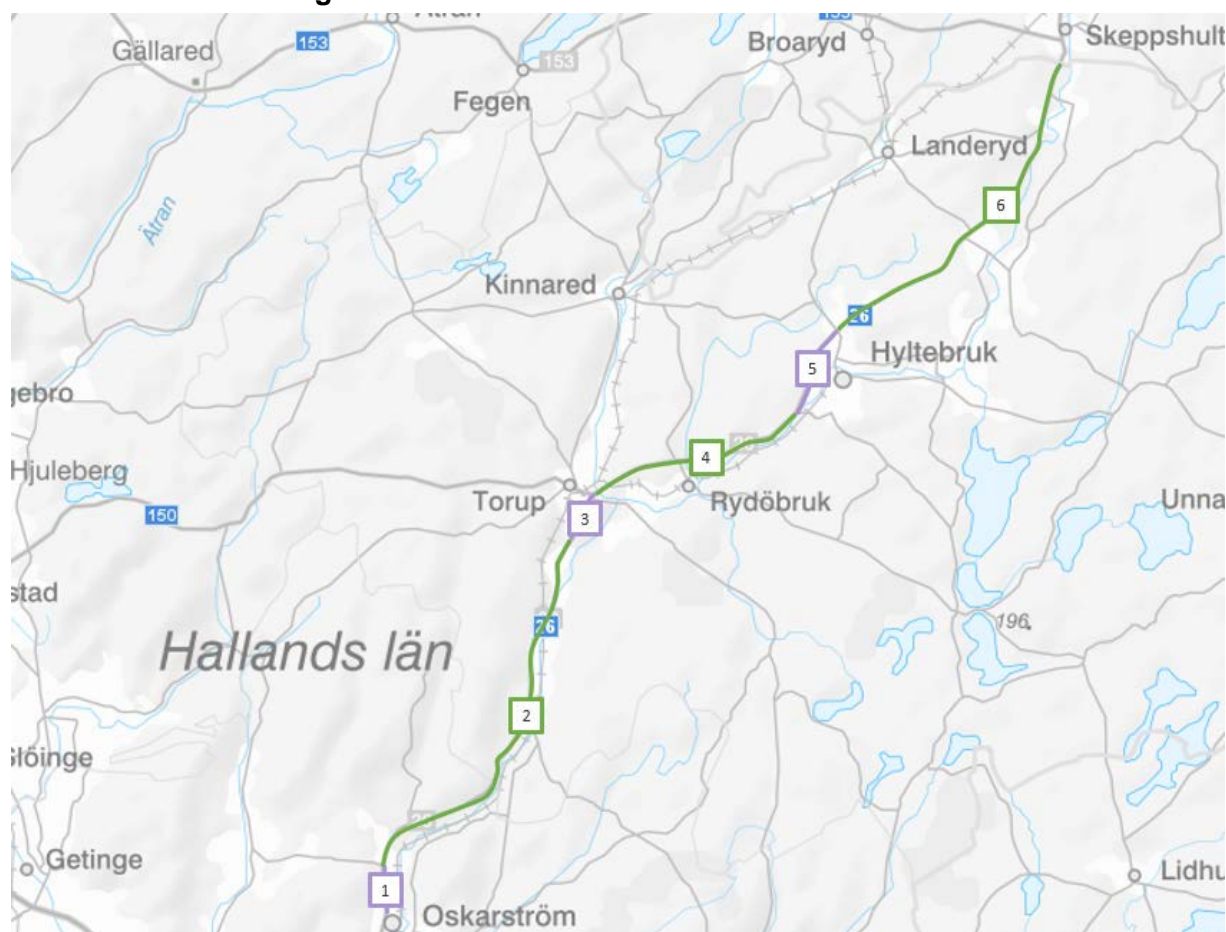
Årsdygnstrafiken på väg 26 varierar från 4 400 till 6 350 fordon inom utredningsområdet, se tabell 2.1.3:1.

Högst flöde förekommer mellan Torup och Hyltebruk, se punkt 4 tabellen och i figur 2.1.3:1. Andelen tung trafik varierar mellan 11–15 % där högst andel förekommer i de norra delarna av utredningsområdet från Hyltebruk och norrut. Det högsta faktiska lastbilsflödet förekommer dock på sträckan mellan Torup och Hyltebruk.

Tabell 2.1.3:1. Årsdygnstrafik basår 2019

Punkt	Väg	Basår 2019	ÅDT			
		Avsnitt	Totalt	Personbil	Lastbil	Andel tung
1	26	Oskarström - V 678	5540	4900	640	12%
2	26	V 678 - V 150.1	5180	4550	630	12%
3	26	V 150.1 - V 150	4950	4360	590	12%
4	26	V 150 - V 871 S	6350	5640	710	11%
5	26	V 871 S - V 871 N	4400	3730	670	15%
6	26	V 871 N - Länsgräns	4620	3950	670	15%

Avsnitt för redovisning av trafikflöden



Figur 2.1.3:2. Avsnitt i utredningsområdet där trafikmängder redovisas.

2.1.4 Trafikflöden prognosår 2045

I Tabell 2.1.4:1 presenteras årsdygnstrafik för aktuellt prognosår 2045. Trafikflöden anges för samma avsnitt som för nuläget, se figur 2.1.3:2.

Dels presenteras den totala trafiken (totalt), dels uppdelad på personbilstrafik och lastbilstrafik. Trafikflöden avser årsmedeldygnstrafik (ÅDT).

Trafikflöden under prognosåret har beräknats med utgångspunkt i dagens trafikmängder tillsammans med antaganden om trafiktillväxt där personbilstrafiken antas öka med 30 % från 2019 till 2045 samtidigt som lastbilstrafiken beräknas öka med 24 % under samma period.

Likt prognoser i övrigt finns det osäkerheter i de redovisade flödena för år 2045. Vid beräkning av trafikflöde under prognosåret har historisk trafikutveckling beaktats tillsammans med Trafikverkets basprognoser som bland annat bygger på prognostiserad befolkningsutveckling och ekonomisk tillväxt.

Risk finns att historiskt resandemönster bryts och att den faktiska utvecklingen i området inte motsvarar de antaganden som gjorts. De prognostiserade flödena ska därför beaktas med viss försiktighet.

Från tabellen går det se att Punkt 4, som representerar resande på sträckan mellan Torup och Hyltebruk, har högst flöde om drygt 8 200 fordon per dygn.

I figuren går det även se att andelen tung trafik sjunker något jämfört med basåret. Detta beror på att högre trafiktillväxt har antagits för personbilstrafiken än för den tunga trafiken.

Tabell 2.1.4:1. Årsdygnstrafik prognosår 2045

Punkt	Väg	Prognosår 2045		ÅDT		
		Avsnitt	Totalt	Personbil	Lastbil	Andel tung
1	26	Oskarström - V 678	7180	6390	790	11%
2	26	V 678 - V 150.1	6710	5930	780	12%
3	26	V 150.1 - V 150	6420	5690	730	11%
4	26	V 150 - V 871 S	8240	7360	880	11%
5	26	V 871 S - V 871 N	5690	4860	830	15%
6	26	V 871 N - Länsgräns	5980	5150	830	14%

2.1.5 Korsningspunkter

På sträckan finns ett hundratal korsningspunkter, varav 17 är med statliga vägar, tre med kommunala gator och resten med enskilda vägar.

Korsningspunkter på 2+1-sträckor är i regel utförda som tre- eller fyrvägs korsningar med vänstersvängskörfält.

Det finns även en planskild korsning vid Fröslida samt cirkulationsplatser i anslutning till de större tätorterna Oskarström, Torup och Hyltebruk. I många fall är mindre anslutningar utformade med vänstersvängskörfält typ ögla eller endast höger in-höger ut.

Standarden är generellt sett lägre på sträckan utan mötesseparering, där korsningarna i många fall saknar vänstersvängskörfält.

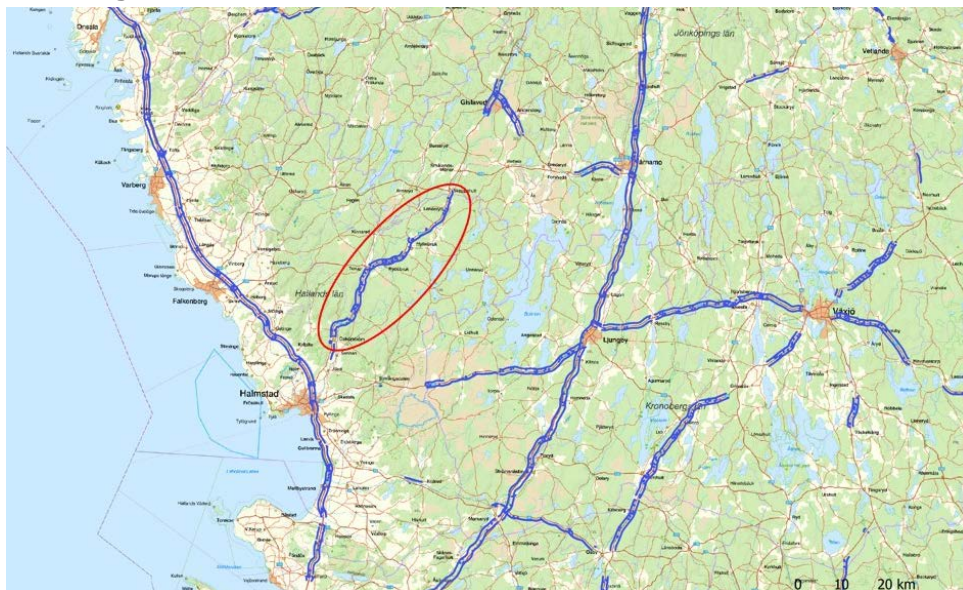
2.1.6 Viltstängselsystem och viltolyckor

Viltstängsel finns på större delen av sträckan och på båda sidor av vägen. Stängselingen på sträckan har brister på flera ställen, framför allt vid korsningar med anslutande vägar. Vid samhällen och orter som exempelvis Johansfors, Nyebro, Torup och Hyltebruk finns sektioner av väg 26 som är ostängslade.

Vid anslutande vägar består bristerna i att det på många ställen är onödigt breda öppningar mot väg 26 och att indrag av stängslet en bit in på anslutande väg, så kallad strutning, är för kort eller saknas.

Därtill saknas färister vid de flesta av de enskilda vägarna vilket innebär att djur i många områden använder stängselöppningarna för att passera väg 26, vilket skapar viltolyckor.

Viltstängsel



Figur 2.1.6:1. Väg 26 sträcker sig från Halmstad genom skogsområdena i Hallands inland. De blå vägarna i kartan är försedda med viltstängsel.

2.1.7 Gång- och cykeltrafik

Generellt sett saknas gång- och cykelvägar utmed väg 26. I anslutning till flera av tätorterna finns dock lokalnät samt passagemöjligheter för oskyddade trafikanter. Passager finns både i form av gång- och cykelbroar och portar, men också ordnade passager i plan.

2.1.8 Kollektivtrafik

Aktuell sträcka trafikeras av fyra busslinjer, en del av busshållplatserna är placerade på väg 26.

- Linje 340 mellan Spenshult och Halmstad
- Linje 400 och Hyltebruk och Halmstad (Express)
- Linje 401 mellan Hyltebruk och Halmstad
- Linje 432 mellan Hyltebruk och Gislaved

2.1.9 Järnväg

Järnvägen mellan Halmstad och Nässjö är enkelspårig och icke elektrifierad. Hastigheten är upp till 140 km/h. Mellan Oskarström och Torup går järnvägen parallellt med väg 26.

Norr om Torup fortsätter järnvägen norrut och fram till länsgränsen går väg 26 och järnvägen relativt långt från varandra. Järnvägen trafikeras av Krösatågen, och antalet tåg uppgår till cirka 10 tåg/dygn inklusive godstrafik.

2.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

De aspekter som kan bli berörda av aktuellt projekt vad gäller lokalsamhälle är främst kopplade till rekreation och friluftsliv, gång- och cykelstråk samt areella näringar. Förutsättningar beskrivs mer under respektive miljöaspekt i kapitel 4. Med hänsyn till projektets karaktär bedöms regional utveckling ur ett samhällsperspektiv inte relevant i projektet.

2.3 Landskapet

Väg 26, även känd som Nissastigen, går mellan Halmstad och Jönköping. Stora delar följer ån Nissan, därav har den fått sitt namn. När riksväg 26 lämnar Halmstad passerar den först genom Södra Hallands kustland, därefter övergår den till mellanbygd innan den når den myrrika västsidan

av Sydsvenska höglandet. Den aktuella sträckan hamnar inom det som kallas mellanbygd, eller skogsbygd.

Den aktuella sträckan går huvudsakligen genom skogsbygd, där sluten skog dominerar, men med variation i form av kortare avsnitt med utblickar över öppna fält. Nissan har en stor inverkan på området. Odlingsmarker och bebyggelse är i huvudsak koncentrerade till Nissans dalgång.

Vägen följer den naturliga terrängen, ibland nära Nissan mellan bergen, medan den vid andra tillfällen avviker och går igenom ett mer kuperat landskap. På vissa sträckor går vägen på höjder, vilket ger trafikanter större översikt över landskapet. Denna variation är en viktig del av trafikantupplevelsen.

De övergripande strukturerna i landskapet går i nord-sydlig riktning. Vägens topografi varierar från cirka 50 m.ö.h. vid Oskarström och håller sig mellan 70 och 80 m.ö.h. fram till Rydöbruk, där höjden når cirka 135 m.ö.h. Efter Hyltebruk ligger vägen på cirka 150 m.ö.h. resten av sträckan.

Figur 2.3.1:1–4 visar identifierade befintliga portar och vattendrag under väg 26 som kan utgöra faunapassager. Dessa vattendrag, Lillån och Kilan, är biflöden till Nissan är inte särskilt framträdande från vägen. Området har även flera mindre sjöar i anslutning till vägen.

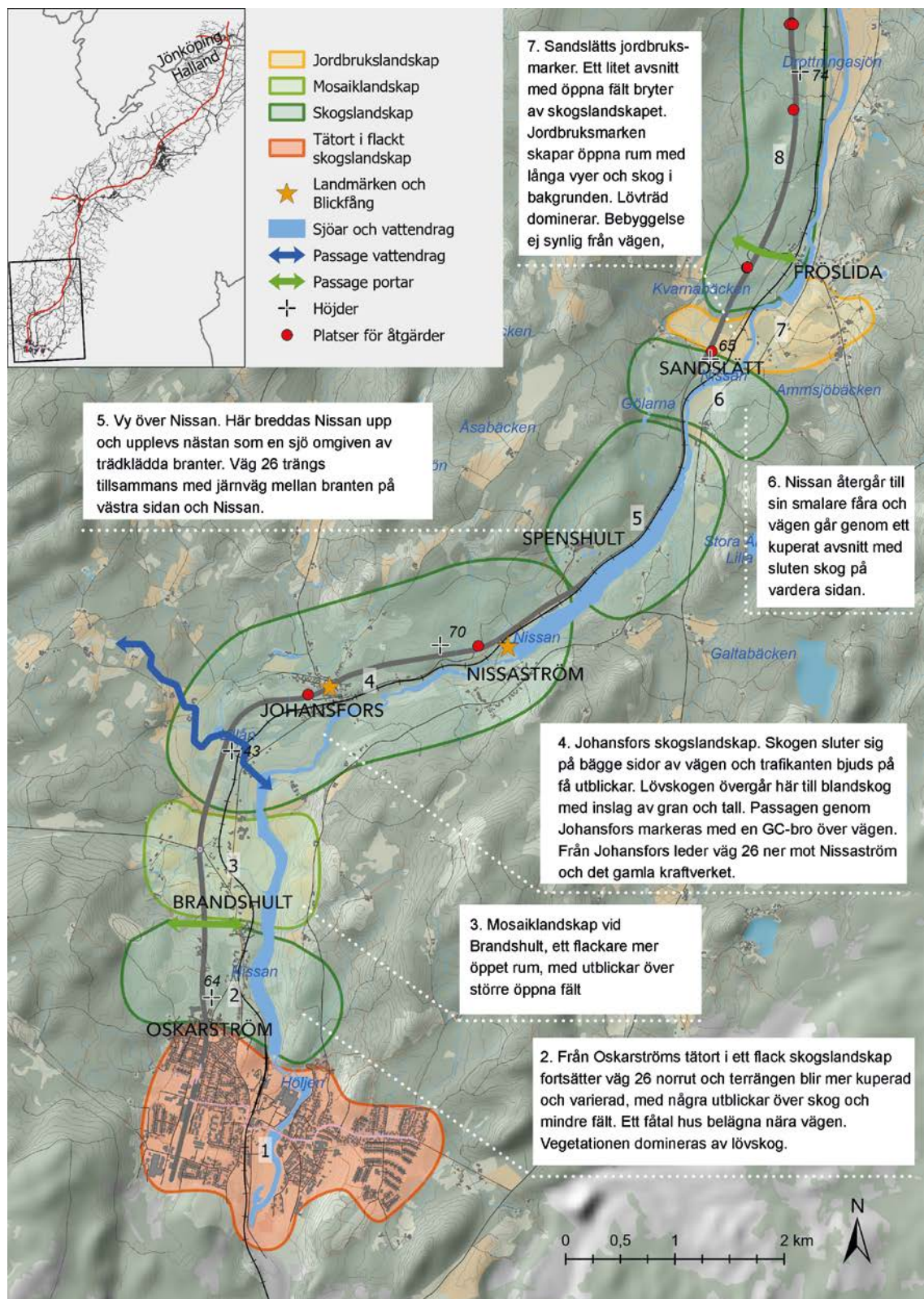
2.3.1 Landskapstyper och karaktärsområden

Vägsträckan startar i söder vid Oskarström som ligger i ett slättlandskap, omgärdat av skogsklädda berg. Vidare norrut domineras sträckan av mer eller mindre kuperat skogslandskap, med kortare avbrott av mosaiklandskap och böljande jordbrukslandskap. Stora delar av sträckan följer Nissans lopp och blir då och då synligt för trafikanten. Ibland trängs väg 26, järnväg och Nissan mellan brantare berg och vägrummet blir ganska slutet.

Trots att skogslandskapet dominerar och oftast sluter sig på bägge sidor av vägen finns en variation som bryter av och skapar olika unika karaktärer och landskapsrum. Längs sträckan har totalt 18 karaktärsområden identifierats.

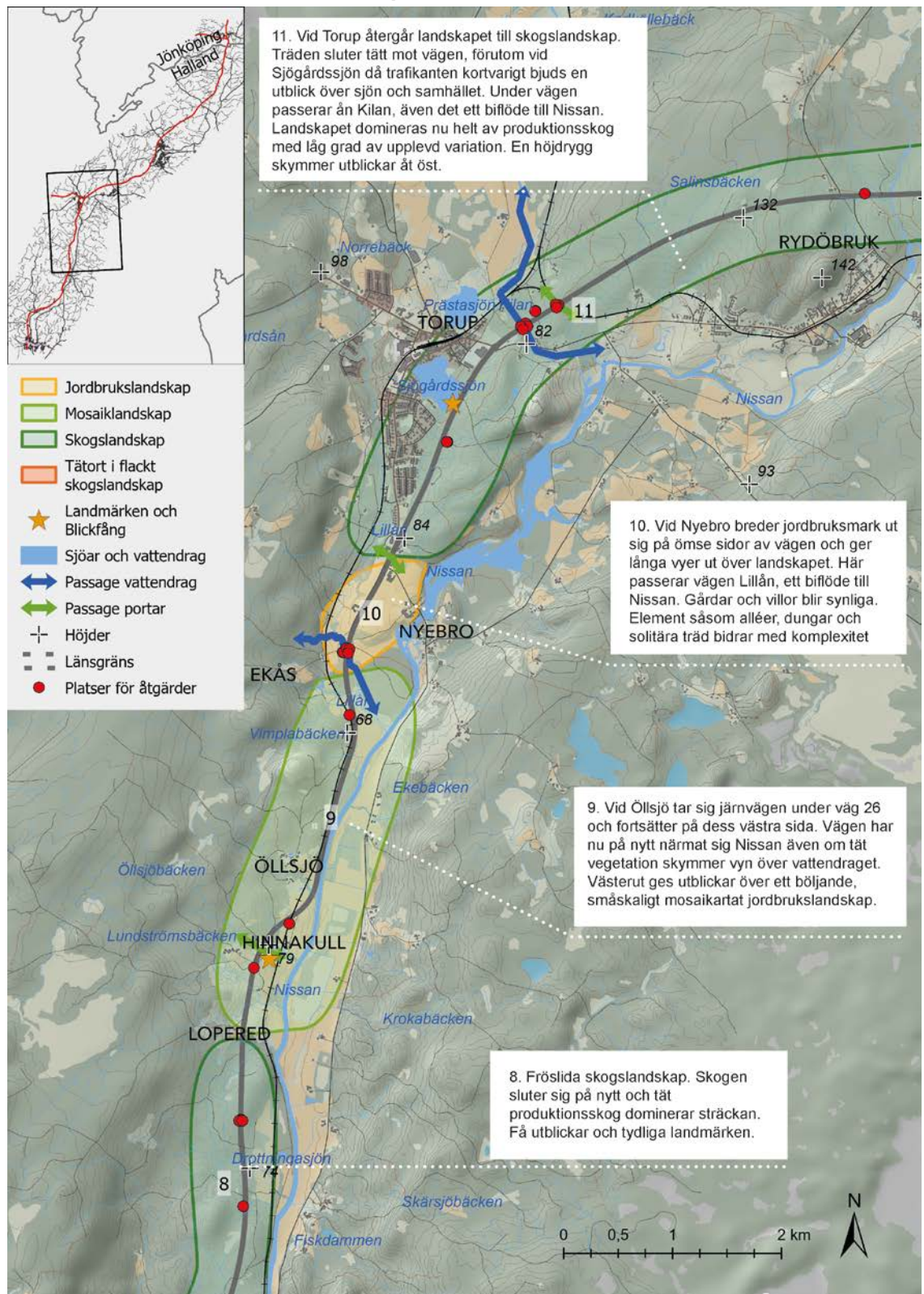
För beskrivning av dessa karaktärsområden, se figur 2.3.1:1–4.

Karaktärsområden Oskarström - Sandslätt



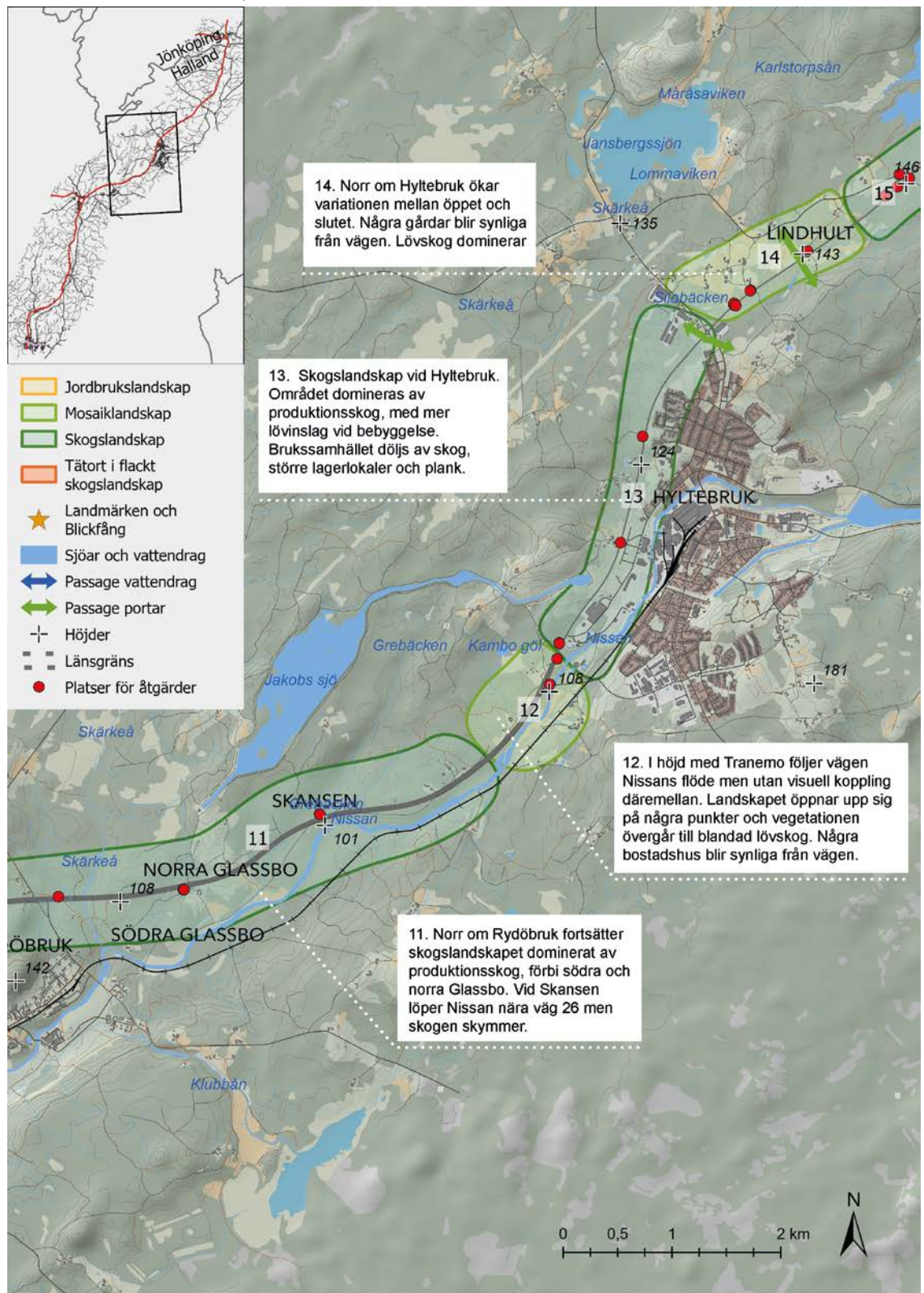
Figur 1.3.1:1. Sträckan är relativt varierad mellan öppet och slutet och avsnitt där Nissan blir synlig från vägen.

Karaktärsområden Fröslida - Torup



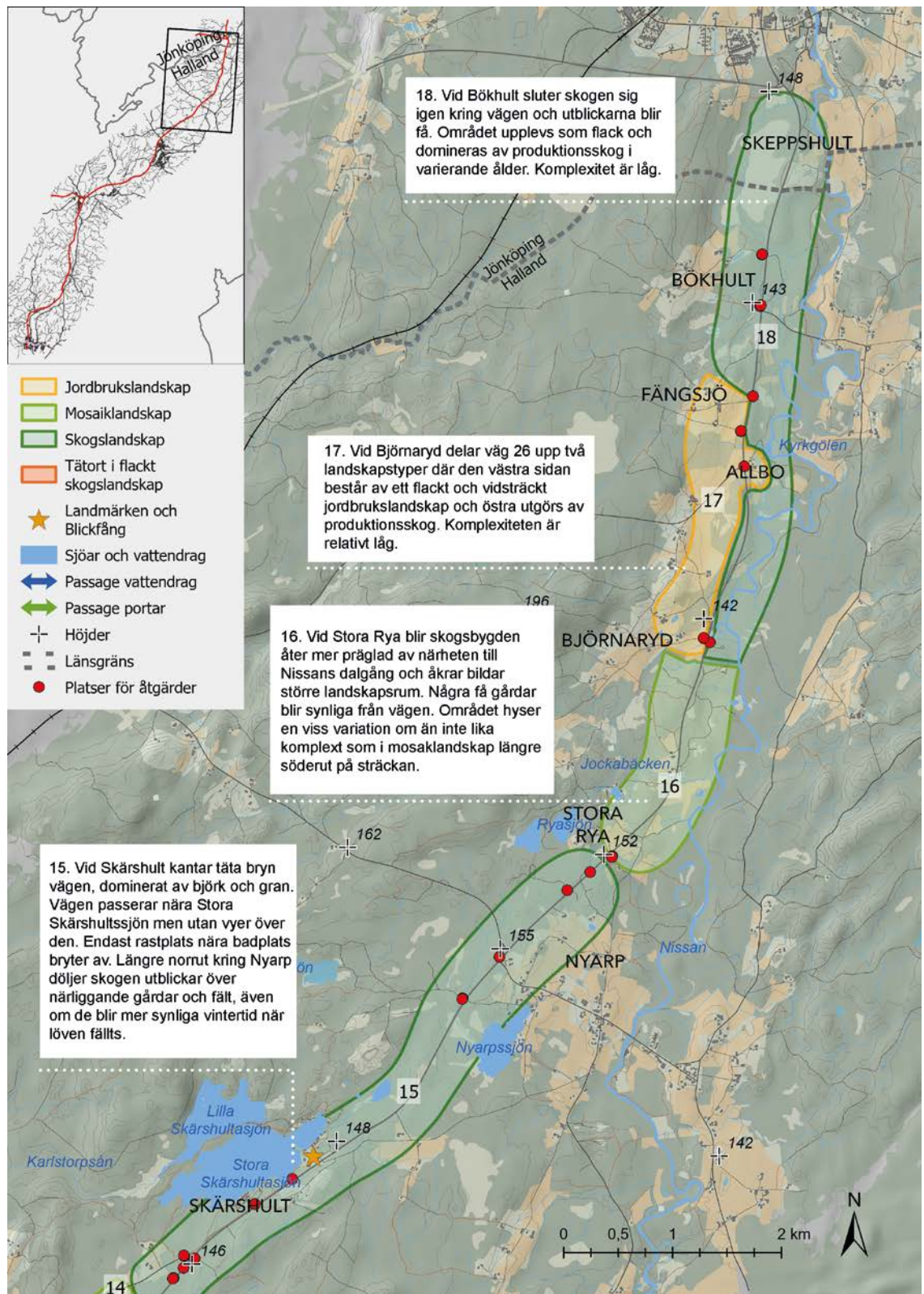
Figur 2.3.1:2. Sträckan startar och slutar i skogslandskap men avbryts av ett mer varierat mosaiklandskap vid Hinnakull och jordbrukslandskap söder om Torup. Vid en punkt blir Sjögårdssjön synlig med Torup samhälle i bakgrunden.

Karaktärsområden Rydöbruk - Lindhult



Figur 2.3.1:3. Sträckan domineras av skogslandskap, men med mindre avsnitt av mosaikartade rum före och efter Hyltebruk. Vid Hyltebruk blir framför allt verksamheter synliga från vägen.

Karaktärsområden Skärshult - Bökhult



Figur 2.3.1:4. Sträckan domineras av skogslandskap med inslag av mosaiklandskap. Vid Björnaryd och norrut bjuds trafikanten på utblickar mot väster.

Figurerna visar även viktiga landmärken eller blickfång som kan uppfattas av trafikanter och som markerar ett vägavsnitt samt ger platserna identitet.

Mosaiklandskap har stor potential vad gäller upplevelser då de växlar mellan öppet och slutet. Strukturer och landskapselement såsom solitära träd, trädtrader och dungar bidrar till variation och komplexitet. Ofta är gårdar synliga från vägen.

De mer öppna karaktärsområdena är få och därför extra viktiga att ge omsorg. De är mer känsliga för uppstickande element som exempelvis skyltar och stängsel, eftersom de kan utgöra nya blickfång som tar uppmärksamhet från landskapet.

Skogslandskap där träden sluter tätt mot vägen är mindre känsliga för olika åtgärder. I synnerhet kuperade skogslandskap, där utrustning och åtgärder får stöd i terräng och mot vegetation. I skogslandskap är särskilt utblickarna viktiga att bevara, eftersom de ofta är färre och behövs för att ge variation.

2.4 Riksintressen, miljö kvalitetsnormer samt skyddade områden och arter

2.4.1 Riksintressen

Enligt 3 och 4 kapitel miljöbalken kan områden av särskild betydelse ur ett nationellt perspektiv vara av riksintresse. Områden av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra, skada eller motverka dem.

Väg 26 mellan Halmstad, Jönköping och Kristinehamn är utpekad som riksintresse för kommunikation (3 kapitel 8 § miljöbalken). Även Järnvägen Nässjö-Halmstad är riksintresse för kommunikation.

Järnvägen och väg 26 går utmed varandra samt korsas på ett ställe utmed sträckan.

Natura 2000-områden utgör också riksintresse enligt 4 kap. 8 §, se vidare under avsnittet 2.4.2 Natura 2000.

I övrigt berörs inga riksintressen av planerade faunaåtgärder.

2.4.2 Natura 2000

Natura 2000-området Skärshultaberg (SE0510151) ligger i anslutning till en plats för planerade faunaåtgärder. Syftet med Natura 2000-området Skärshultaberg är att bevara ett gynnsamt tillstånd för de bokskogar som utgjort grund för utpekandet av området.

Skärshultaberg



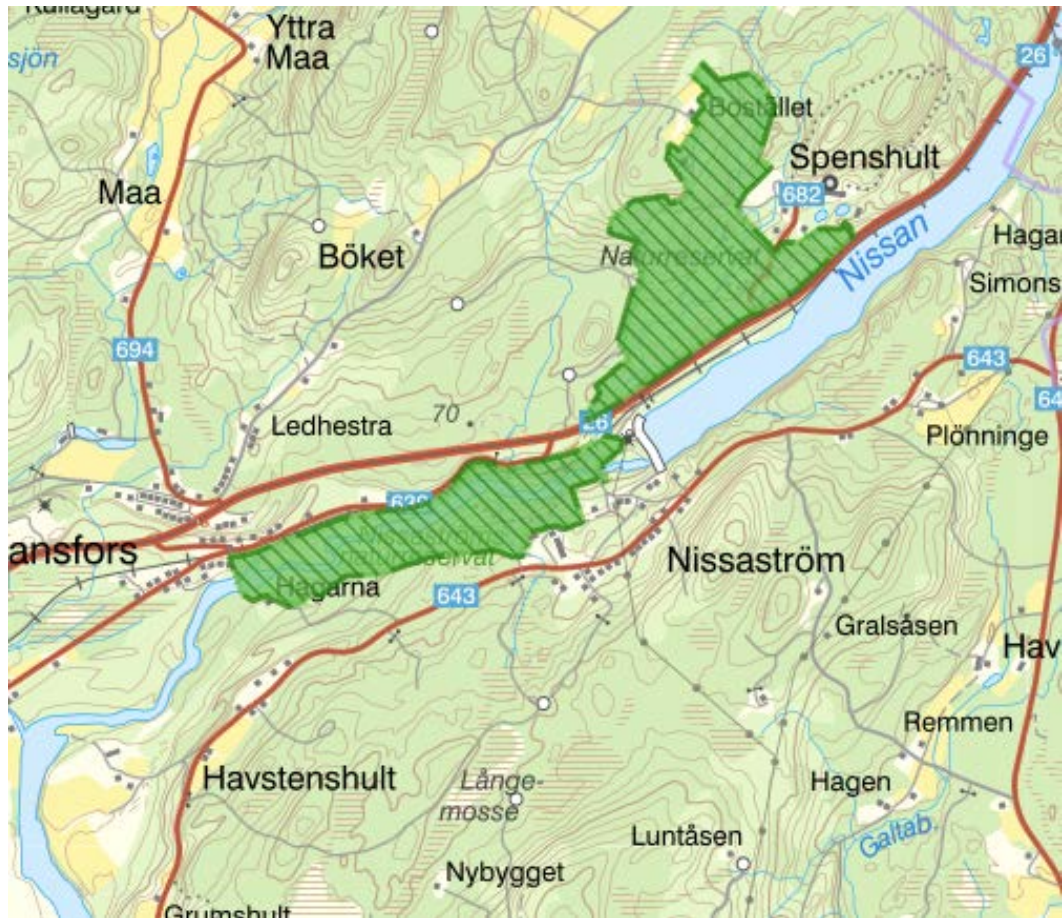
Figur 2.4.2:1. Skärshultaberg, (inom blå begränsningslinje (SE0510151)).
Utdrag från Länsstyrelsens informationskarta Halland.

2.4.3 Naturreservat

Spenshult naturreservat (2014270) ligger i Halmstads kommun nära gränsen till Hylte och i direkt anslutning nordväst om väg 26. Syftet med reservatet är att bevara och utveckla den biologiska mångfald som är knuten till områdets artrika bok- och ekskogar. Naturreservatet ligger i anslutning till en plats för planerade faunaåtgärder.

Naturreservatet Nissaström (2002869) söder om väg 26 berörs inte av planerade åtgärder.

Nissaström och Spenshult



Figur 2.4.3:1. Naturreservaten Nissaström och Spenshult (inom grönt raster). Utdrag från Länsstyrelsens informationskarta Halland.

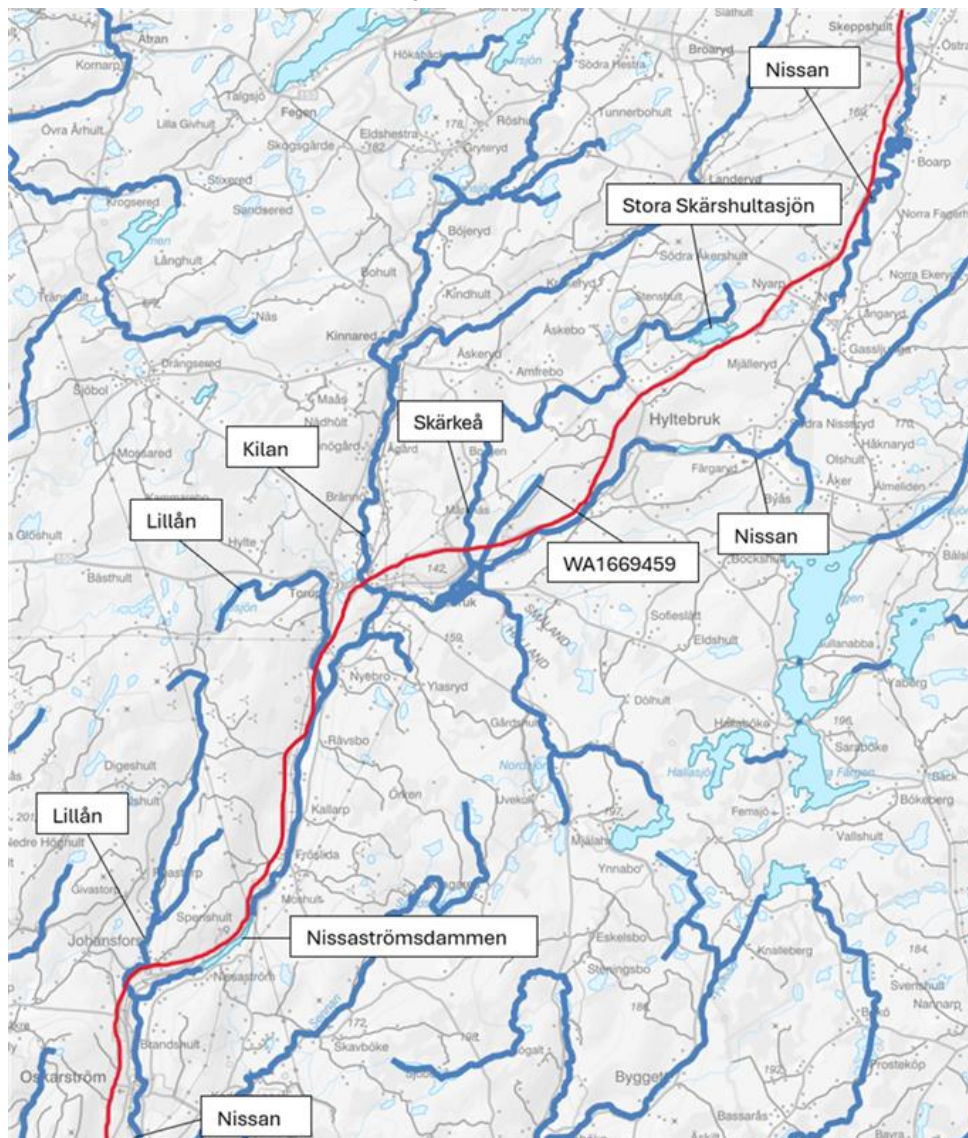
2.4.4 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer anger den lägsta acceptabla miljökvaliteten i mark, vatten och luft och finns reglerade i miljöbalkens kapitel 5. Normerna syftar till att skydda människors hälsa och miljön.

Planerade faunaåtgärder genererar inget trafikbuller eller några utsläpp till luft som påverkar miljökvalitetsnormer kopplade till trafikbuller och utomhusluft. Dessa kommer därmed inte att behandlas vidare i projektets fortsatta arbete.

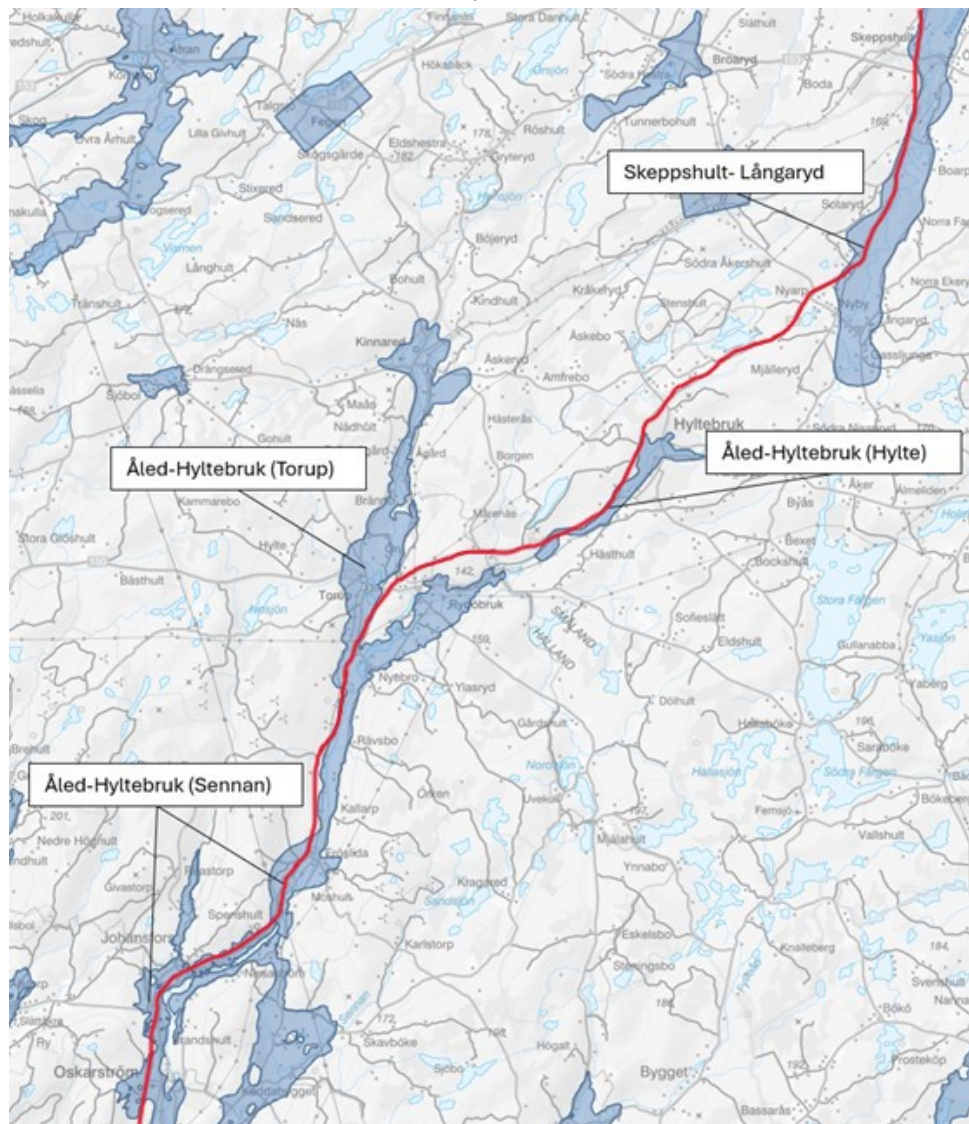
Längs med berörd sträcka av väg 26 finns flertalet ytvattenförekomster, sjöar och grundvattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer, se figur 2.4.4:1–2.

Ytvattenförekomster med miljökvalitetsnormer



Figur 2.4.4:1. Ytvattenförekomster med miljökvalitetsnormer utmed aktuell sträcka på väg 26 (röd linje).

Grundvattenförekomster med miljökvalitetsnormer



Figur 2.4.4:2. Grundvattenförekomster med miljökvalitetsnormer utmed väg 26 (röd linje).

2.4.5 Generella biotopskydd

Flertalet naturvärdesinventeringar har tagits fram inom ramen för projektet, se avsnitt 4.3.2 Naturmiljö. Inga områden med generellt biotopskydd enligt 7 kap. 11 § miljöbalken har påträffats som berörs av planerade faunaåtgärder.

2.4.6 Strandskydd

Syftet med strandskyddet är att långsiktigt trygga förutsättningarna för allmänhetens tillgång till strandområden och samtidigt bevara goda livsmiljöer för djur- och växtlivet på land och i vatten. Strandskydd gäller

längs sjöar och vattendrag 100 meter upp på land och lika långt ut i vattnet. Områden med strandskydd finns ej utmärkta på kartor i Hallands län. I kapitel 6 redovisas vilka platser med strandskydd som berörs.

De förbud som gäller för inom strandskyddat område enligt 7 kap. 15 § miljöbalken omfattar inte byggande av allmän väg enligt fastställd vägplan. Strandskyddet hanteras genom samråd med länsstyrelsen inom ramen för framtagandet av vägplanen i stället för genom prövning av dispens.

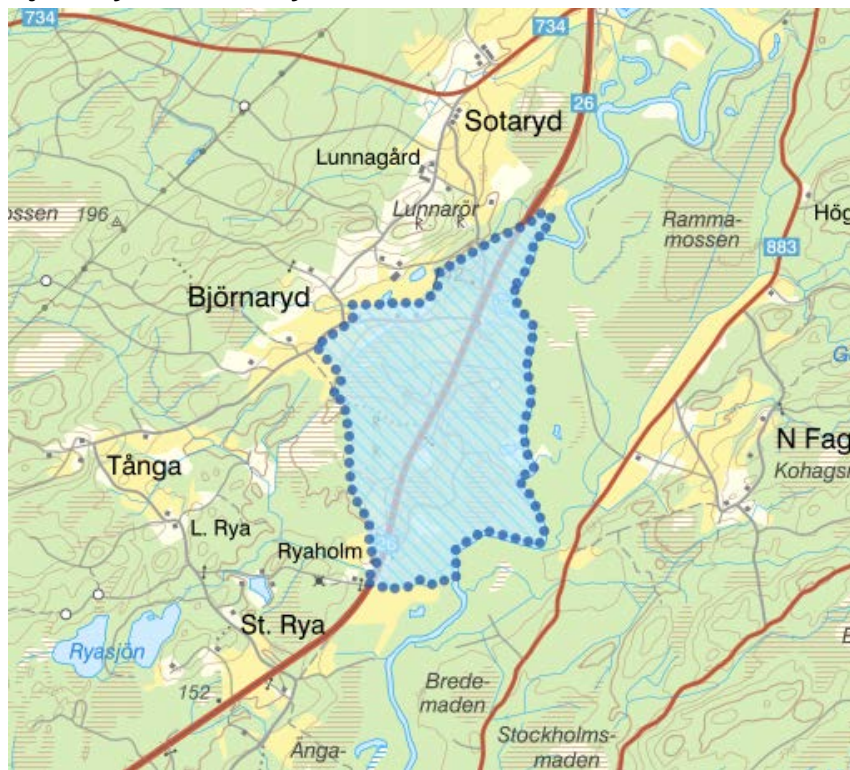
2.4.7 Skyddade arter

Flertalet naturvärdesinventeringar har tagits fram inom ramen för projektet, se avsnitt 4.3.2 Naturmiljö. De planerade faunaåtgärderna berör inte platser med skyddade arter.

2.4.8 Vattenskyddsområde

Vid Björnaryd finns ett vattenskyddsområde för Björnaryds vattentäkt i Hylte kommun. Syftet med vattentäkten är att skapa rådrum vid en akut förorening samt bibehålla en hög vattenkvalitet eller förbättra kvaliteten.

Björnaryds vattenskyddsområde



Figur 2.4.8:1. Björnaryds vattenskyddsområde (ljusblått raster). Utdrag från Länsstyrelsens informationskarta Halland.

2.5 Kommunal och regional fysisk planering

2.5.1 Översiktsplaner

2.5.1.1 Halmstads kommun

Halmstads kommuns nu gällande översiktsplan, Framtidsplan 2050, antogs 2022. I översiktsplanen pekas väg 26 ut som ett huvudstråk. En av strategierna i översiktsplanen är att orterna längs stråket ska växa och att kommunen är mer tillåtande till spridd bebyggelse längs stråken.

Ett område som i översiktsplanen pekas ut för bostadsbebyggelse ligger i anslutning till utredningsområdet. Området ligger öster om väg 26 norr om tätorten Oskarström. Översiktsplanen föreslår i övrigt inga andra områden för exploatering i anslutning till området för vägplanen.

Kommunen har inga ytterligare strategiska planer eller program som berörs av planerade åtgärder.

2.5.1.2 Hylte kommun

Den aktuella översiktsplanen för Hylte kommun är från 2019. I översiktsplanen är väg 26 utpekad som ett huvudstråk som är prioriterat för kommunen. Stråket är av vikt för kommunens utveckling då det möjliggör arbetspendling mellan Halmstad och Hyltebruk.

I översiktsplanen framgår det att ny bebyggelse bör lokaliseras till stråkens knutpunkter och noder. Särskilt fokus bör enligt översiktsplanen ligga på områden som redan idag kan erbjuda bra service och kollektivtrafik.

Kommunen har inga ytterligare strategiska planer eller program som berörs av planerade åtgärder.

2.5.2 Områdesbestämmelser

Projektet berör områdesbestämmelser på en plats, Skärshult Lilla 2:2 och del av 2:1 i Hylte kommun, se vidare avsnitt 5.3.

2.5.3 Detaljplaner

Projektet berör totalt 13 gällande detaljplaner i Halmstads och Hylte kommuner, se vidare avsnitt 5.3.

2.6 Byggtekniska förutsättningar

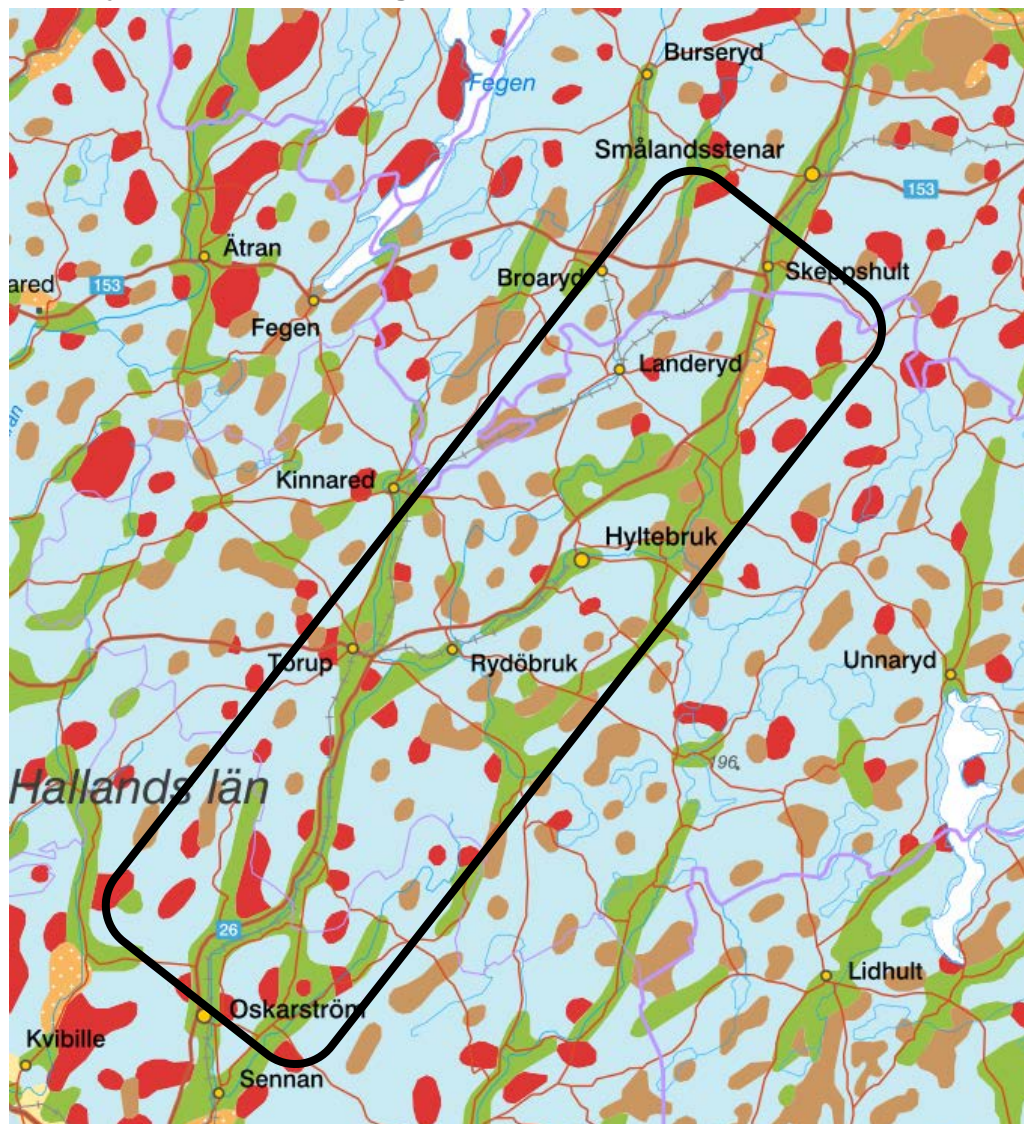
2.6.1 Geoteknik

Generellt karakteriseras utredningsområdet av flackt lutande grönytor och åkermark som omges av skogbeksädda höjdparter. Utifrån SGU:s jordartskarta framgår att jordlagren domineras av isälvssediment och morän. Utdrag från SGU:s jordartskarta redovisas i figur 2.6.1:1.

Isälvssediment bildades när inlandsisen smälte där strömmande vatten, ofta i dalgångar, förde med sig löst material som sten, grus och sand med mera.

Terrängen utgörs även utmed delar av ett moränbacklandskap, det vill säga en kullig morän som uppkommit genom att dödis smält på platsen. Under och efter att inlandsisen dragit sig tillbaka kan finkorniga sediment ha avsatts i låglänta delar av terrängen. Inom vissa områden har sjöar bildats i svackor vilka sedermera växt igen och bildat torvområden.

SGU:s jordartskarta – utdrag



Figur 2.6.1:1. Utdrag från SGU:s jordartskarta. Grönt indikerar isälvsediment, ljusblått morän, brunt torv, rött berg, orange postglacial sand/grus och ljusgult lera/silt.

2.6.2 Förorenade områden

Ett PM Markmiljöinventering (2025-01-21) har tagits fram inom ramen för projektet för att inventera potentiella förorenande verksamheter inom berörda områden. Inventeringen grundades på arkivstudier och kända förutsättningar. På sträckan utmed väg 26 finns flera verksamheter som utgör potentiellt förorenade områden, dock kommer inga av planerade faunaåtgärder i konflikt med dessa.

Därefter har fältundersökning genomförts vid lägen för färister samt vägdikesprovtagning vid de områden där viltuthopp planeras inom

befintligt vägområde. Resultatet är sammanställt i en rapport, Översiktlig miljöteknisk markundersökning, MMU (2025-09-30).

Typiska föroreningar som kan påträffas i och kring vägar är främst metaller, PAH:er och oljor som härrör från trafiken. Vägsaltet för halkbekämpning kan i sig utgöra en förorening, men med saltet kan även följa metaller.

Vid färister har miljöprovtagning i provgropar utförts. Analysresultaten för provgropar understiger naturvårdsverkets generella riktvärden för KM, med avseende på samtliga analyserade parametrar. Likaså underskrider uppmätta halter Trafikverkets haltkriterier för återanvändning som släntbeklädning.

Gällande vägdikesmassor finns det halter överskridande KM, men under MKM, med avseende på tunga alifater (180 mg/kg TS) på en lokal. Lokalen är belägen cirka 300 meter sydväst om avfart till Lindhultsvägen.

Övriga analyserade prov från vägdiken har halter under riktvärdet för KM samt Trafikverkets haltkriterier för återanvändning som släntbeklädning (markområde S1).

Enligt MSB:s databas över Räddningstjänstens insatser, samt uppgifter från Halmstads och Hylte kommuner, finns flera lokaler längs sträckan där släckmedel innehållande PFAS kan ha använts. Två av dessa lokaler ligger i anslutning till föreslagna platser för viltuthopp, Rydöbruk och Bökhult. Vägdikesproven från dessa platser analyserades därför även med avseende på PFAS.

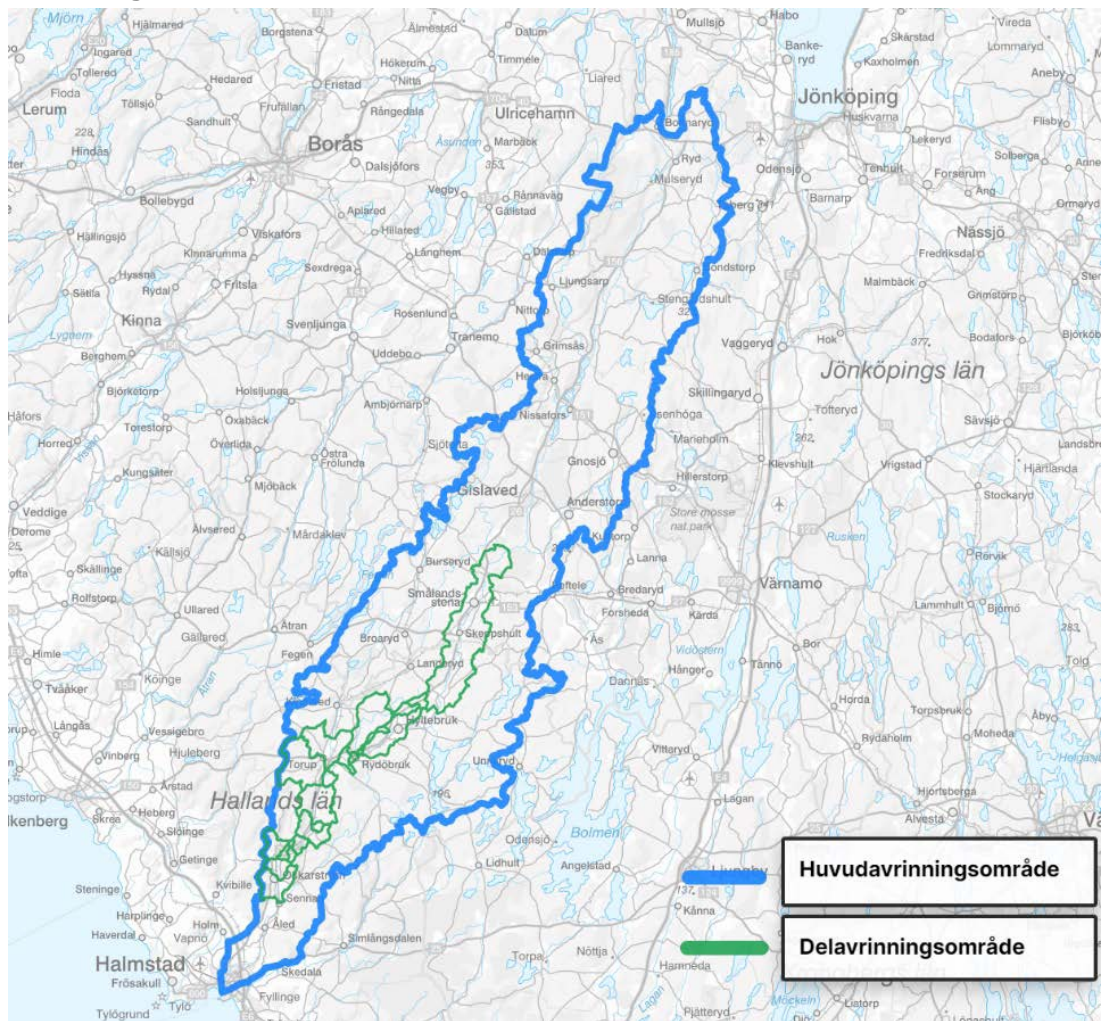
Inga halter av PFAS har uppmätts över laboratoriets rapporteringsgräns, vilken ligger under SGIs preliminära riktvärden.

Väg 26 blev belagd med asfalt huvudsakligen under 50-talet och in i början på 60-talet. Risk finns därmed för att nuvarande väganläggning kan innehålla tjärasfalt som är miljö- och hälsoskadligt. I nuläget bedöms ingen rivning av asfalt på väg 26 ske i projektet, endast vid åtgärder på enskild väg vars anslutning till väg 26 är belagd.

2.6.3 Avrinningsområden

SMHI har gjort en indelning av huvud- och delavrinningsområden som till stor del består av alla ytvattenrecipienters avrinningsområden. Det aktuella utredningsområdet ligger inom huvudavrinningsområdet till Nissan. Utöver huvudavrinningsområdet berör sträckan 22 delavrinningsområden.

Avrinningsområden



Figur 2.6.3:1. Bild från Scalgo live med avrinningsområden från SMHI.

2.6.4 Ytvatten

Vattendraget Nissan går med varierande avstånd från väg 26 parallellt längs hela utredningssträckan. Nissan är utpekad som särskilt värdefullt vatten av Riksantikvarieämbetet.

Flertalet mindre vattendrag passerar vägen under broar och i vattentrummor.

Sjön Stora Skärshultasjön och vattendragen Nissan, Lillån/Bosgårdsån, Skärkeå och utloppet av Jakobs sjö är ytvattenförekomster med beslutade miljökvalitetsnormer.

Enligt MSB-s översvämningskartering finns flertalet platser utmed Nissan som svämmas över vid 100-årsregn och vid beräknat högsta flöde. Några kritiska platser längs väg 26 är i området kring Rävbo-Hinnakull och

sträckan kring Hyltebruk. Inga planerade faunaåtgärder bedöms ligga inom områden med översvämningsrisk.

På sträckan mellan Nyarp och Skeppshult berörs ett vattenskyddsområde, Björnaryds vattenskyddsområde, av planerade faunaåtgärder vid Björnaryd.

2.6.5 Markavvattningsföretag

På delar av sträckan råder förbud mot markavvattning. Syftet med förbud mot markavvattning är enligt Naturvårdsverket att begränsa utarmningen av våtmarker. I projektet kan hänsyn till förbudet behöva tas vid utformning av eventuella vägdiken.

Utmed sträckan finns ett flertal markavvattningsföretag, varav några ligger i direkt anslutning till väg 26. Inga av dessa markavvattningsföretag ligger dock vid platser för faunaåtgärder.

2.6.6 Grundvatten

Större delen av utredningsområdet berörs av de beslutade grundvattenförekomsterna Åled-Hyltebruk samt Skeppshult-Långaryd. Dessa grundvattenförekomster utgörs av sand- och grusförekomster.

Enligt SGU:s brunnarsarkiv finns flertalet brunnar längs med utredningssträckan.

2.6.7 Befintliga avvattningssystem

Längs med väg 26 från Oskarström till länsgränsen domineras jordarterna av morän och isälvsediment vilka har en god dränerings- och infiltrationsförmåga. Det befintliga avvattningssystemet vid aktuell sträcka av väg 26 består av öppna diken och trummor. I tabell 2.6.7:1 listas Trafikverkets trummor som är i närheten av nya anläggningar. Underlaget har erhållits via Scalgo live. Sidotrummor under anslutande vägar redovisas inte.

Enskilda vägar avvattnas via öppna diken. Vid Björnaryd och Stora Rya finns befintliga dagvattendammar vilka ej påverkas. Det är viktigt att befintliga trummors funktion säkerställs vid nya anläggningar. Stängsling ska anpassas till befintliga diken och trummor.

Tabell 2.6.7:1. Trummor Trafikverkets databas (SCALGO)

Utredningsområde	Trummor
1:1 Oskarström N	TR 500 BTG
5:1 Torrtrumma 1	TR 600 okänd
5:2 Hinnakull	TR 600 okänd
6:1 Öllsjö	TR okänd TR 1500 BTG TR 1600 BTG
7:3 Nyebro	TR okänd
11:2 Hyltebruk S	TR 800 BTG
12:1 Hyltebruk C	TR 500 BTG TR okänd BTG
12:2 Hyltebruk C	TR 500 BTG
13:3 Hyltebruk N, Torrtrumma 2	TR okänd TR 2000 BTG
13:4 Hyltebruk N	TR okänd TR 2000 BTG
14:1 Faunapassage Lindhult	TR 500 BTG
15:1 Skärshult	TR 500 BTG
16:1 Faunapassage Stora Rya	TR okänd TR 500 BTG

Mellan Stora Rya och Björnaryd finns en befintlig tätduk i vägdikena för att skydda Björnaryds vattentäkt mot föroreningar. Syftet med tätduken är att skapa rådum vid en akut förorening samt bibehålla en hög vattenkvalitet eller förbättra kvaliteten.

2.6.8 Befintliga byggnadsverk

Längs sträckan Oskarström–länsgränsen finns det totalt 14 befintliga broar/portar samt tio bullerskärmar registrerade i BaTMan, se tabell 2.6.8:1. Utöver det finns det ett antal bergskärningar utmed sträckan.

Tabell 2.6.8:1. Befintliga byggnadsverk

Bronummer	Funktion	Brobredd
13-601-1	Bro över gc-väg	13,0 m
13-1078-7	Bullerskärm	
13-917-1	Bro över gc-väg	11,3 m

Bronummer	Funktion	Brobredd
13-1078-6	Bullerskärm	
13-1078-5	Bullerskärm	
13-1078-4	Bullerskärm	
13-1078-3	Bullerskärm	
13-1078-2	Bullerskärm	
13-1078-1	Bullerskärm	
13-1077-2	Bullerskärm	
13-1077-1	Bullerskärm	
13-1001-1	Bro över ägoväg	24,0 m
13-1076-1	Bullerskärm	
13-314-1	Bro över Lillån	14,0 m
13-969-1	Vägport under gc-väg	Ej relevant då bron går över väg 26
13-1009-1	Bro över väg	16,7 m
13-1016-1	Bro över ägoväg	14,0 m
13-384-1	Bro över järnväg	10,0 m
13-1012-1	Bro över Lillån	14,0 m
13-996-1	Bro över gc-väg	19,3 m
13-976-1	Bro över Kilaån	14,0 m
13-977-1	Bro över järnväg	14,0 m
13-409-1	Bro över Skärkån	14,5 m
13-647-1	Bro över gc-väg	19,1 m

2.6.9 Ledningar

De ledningsslag och ledningsägare som finns inom aktuell sträcka redovisas i tabell 2.6.9:1.

Tabell 2.6.9:1. Ledningsägare

Ledningsslag	Ledningsägare
VA	Laholmsbuktens VA AB
VA	Hylte kommun
El mark	EON
El luft	Svenska Kraftnät
Gas	Nordion
Opto	Tele 2
Opto	Global connect

Ledningsslag	Ledningsägare
Opto	Halmstad stadsnät
Tele mark	Telia
Tele luft	Telia
Opto	Telia

2.6.10 Befintlig belysning/elsystem

Befintlig belysning finns vid följande korsningar på sträckan;

- Oskarström N
- Brandshult
- Hinnakull
- Nyebro
- Torup
- Rydöbruk

Det finns inga ATK-kameror på aktuell sträcka.

Väderinformationssystem finns söder om Torup samt vid Bökhult.

3 Vägens lokalisering och utformning med motiv

3.1 Vald lokalisering med motiv

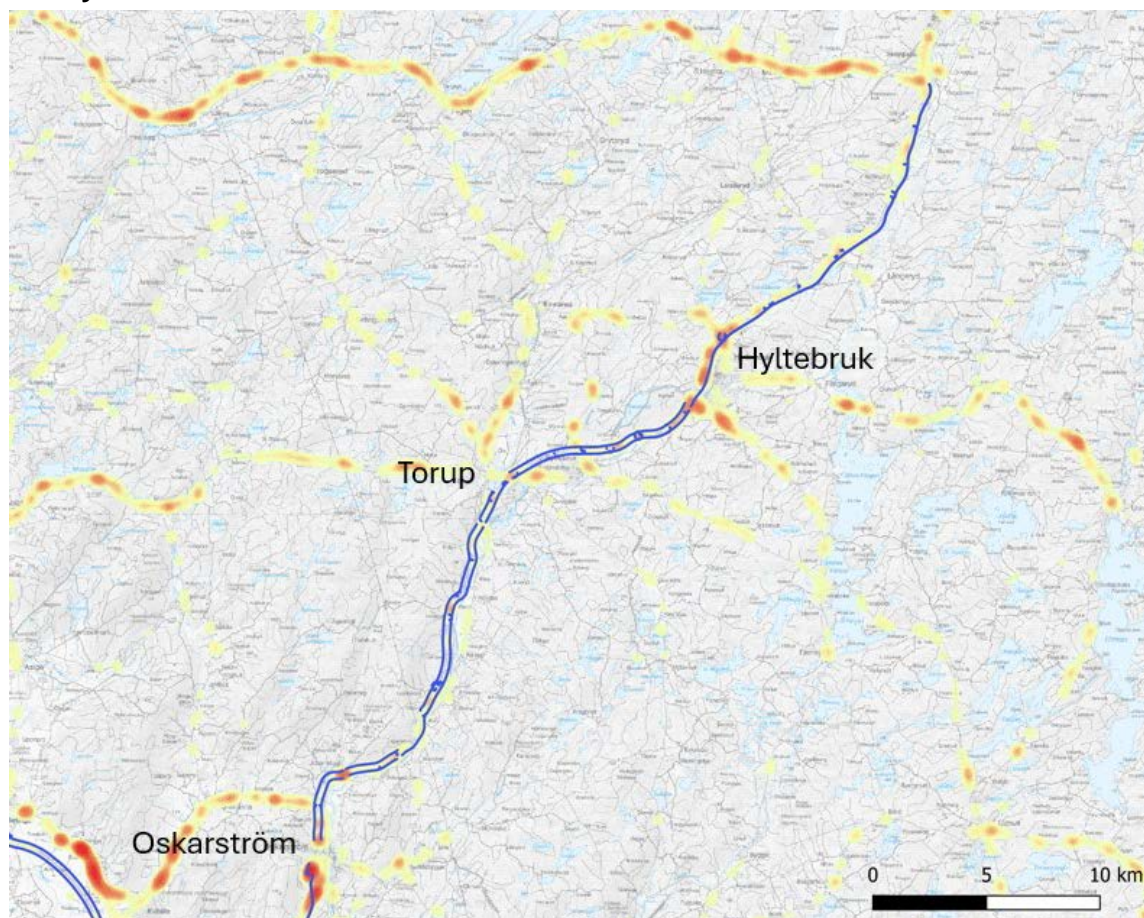
Projektet har ett generellt mål om att minska antalet viltolyckor med 40–50 % efter åtgärd samt underlätta för regional och lokal planering av grönstråk i förhållande till detta projekt. Vidare ska projektet gynna biologisk mångfald, specifikt små och medelstora däggdjur samt större däggdjur som lever i närområdet till väg 26. För att uppnå detta har ambitionen varit att minska den barriärpåverkan som väg 26 utgör samt att skapa säkra passagemöjligheter. Detta projekt är en miljöinvestering för att begränsa transportsystemets miljöpåverkan.

Ett antal studier ligger till grund för denna vägplan. Inledningsvis gjordes en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) 2018 där konflikten mellan bland annat klövvilt och vägar i Region Väst studerades. Sträckan mellan Halmstad och länsgränsen visade sig vara en sträcka med stark barriäreffekt, men där det samtidigt sker många viltolyckor. Därefter genomförde Trafikverket under åren 2019–2021 en lokaliseringsutredning, då PM Skisshandling togs fram (Trafikverket 2021). I samband med utredningen genomfördes naturvärdesinventeringar och ett antal samråd hölls.

Utifrån dessa utredningar har åtgärder utmed väg 26 studerats vidare i vägplan. Som grund för åtgärder har uppgifter om viltstängselsystem samt viltolyckor för åren 2018–2022 använts som underlag. Projektet innebär ingen ny vägstandard på väg 26. Åtgärder genomförs för att minska både barriärpåverkan och viltolyckor (se figur 3.1:1), men för trafikanten märks inte någon förändring av vägstandard. De miljörelaterade åtgärderna utförs i anslutning till väg 26 och dess närområde på begränsade avsnitt.

Förutsättningarna för att anlägga faunaåtgärder i direkt anknytning till väg 26 påverkas av en mängd faktorer, därför fungerar det inte alltid att åtgärda sträckor med mycket viltolyckor av olika anledningar. För bortvalda alternativ, se avsnitt 3.2.

Viltolyckor



Figur 3.1:1. Karta med viltolyckor för perioden 2018–2022. Förhöjda frekvenser av viltolyckor syns som röda slöjor och är oftast lokaliserade till de platser som har brister i stängselsättning och där det saknas färister. Viltstängsel är utmärkt med blå linjer.

Projektet innehåller nya och förbättrade faunapassager för att bidra till förstärkta ekologiska samband för både medelstora och större däggdjur. Djuren får fler säkra faunapassager, både genom att nya faunapassager anläggs, och att befintliga broar förses med siktskärm för att få bättre funktion för djuren. Ambitionen är också att åtgärda sträckor med mycket viltolyckor genom att anlägga färister, grindar och viltuthopp.

Det är enligt Trafikverket inte önskvärt att anlägga färister på allmänna vägar ur ett underhålls- och framkomlighetsperspektiv. Därför har projektet undersökt alternativa metoder för att minska antalet viltolyckor vid de platser där allmänna vägar ansluter till väg 26. Framför allt har längre stängselstrutar föreslagits vid anslutande allmänna vägar, samt belysning vid utvalda korsningar vid väg 26 för att öka trafiksäkerheten.

Uthopp har placerats på de sträckor där det finns en överhängande risk att djur tar sig in i vägområdet. Merparten av uthoppen är lokaliserade till

platser där djuren kan söka sig bort från vägområdet och hoppa ut i en lugnare miljö, och där uthoppen kan skötas på ett säkert sätt.

Påverkan av natur- och kulturmiljö har också haft en överordnad styrning av lokalisering och val av åtgärder i stängselsystemet.

Efter föreslagna åtgärder kommer brister kvarstå utmed väg 26, något som får studeras vidare i det faunauppföljningsprogram som planeras.

3.2 Bortvalda lokaliseringsalternativ med motiv

En sammanställning av de lokaliseringsalternativ som valts bort samt motivering redovisas i tabell 3.2:1.

Tabell 3.2:1. Bortvalda lokaliseringsalternativ

Sträcka	Bortvalt alternativ	Motiv
Rydöbruk–Tranemo	Genomför inga förändringar av stängselsättning kring enskild väg vid 14 Skansen.	Det sker inte så många viltolyckor på platsen och åtgärden bedöms inte få så stor effekt.
Hyltebruk tätort	En plats med belysning har tagits bort, vid 16e Hyltebruk C2. Föreslår inte faunastängsel vid GC-port 16e Hyltebruk N.	Det har bedömts att belysningen inte får önskvärd effekt då platsen är tätortsnära. GC-port ansluter till stängselut vid korsning så faunastängsel bedöms inte få någon nämnvärd effekt för medelstora däggdjur.
Allbo–Bökhult	En färäst har tagits bort vid 21ab Fängsjö, och ersatts med viltuthopp på motsatt sida vägen.	Det växer backsippa i vägkanten där färästen ursprungligen föreslogs.
Bökhult	Förslag på ny belysning i korsning har valts bort.	Det är upp till 1500 meter till servisanslutning, vilket medför att kostnaden för anslutning blir alldeles för hög.
Oskarström	Stängselavslut på västra sidan som ansluter till befintlig bullerskärm utgår.	Bullerskärmen tillhör ej Trafikverket. Kommunen har dessutom påtalat att gestaltningen är viktig på denna plats, då man vunnit ett arkitekturpris för bullerskärmen. Effekten av stängselavslutet bedöms vara ganska begränsad.

3.3 Vald utformning med motiv

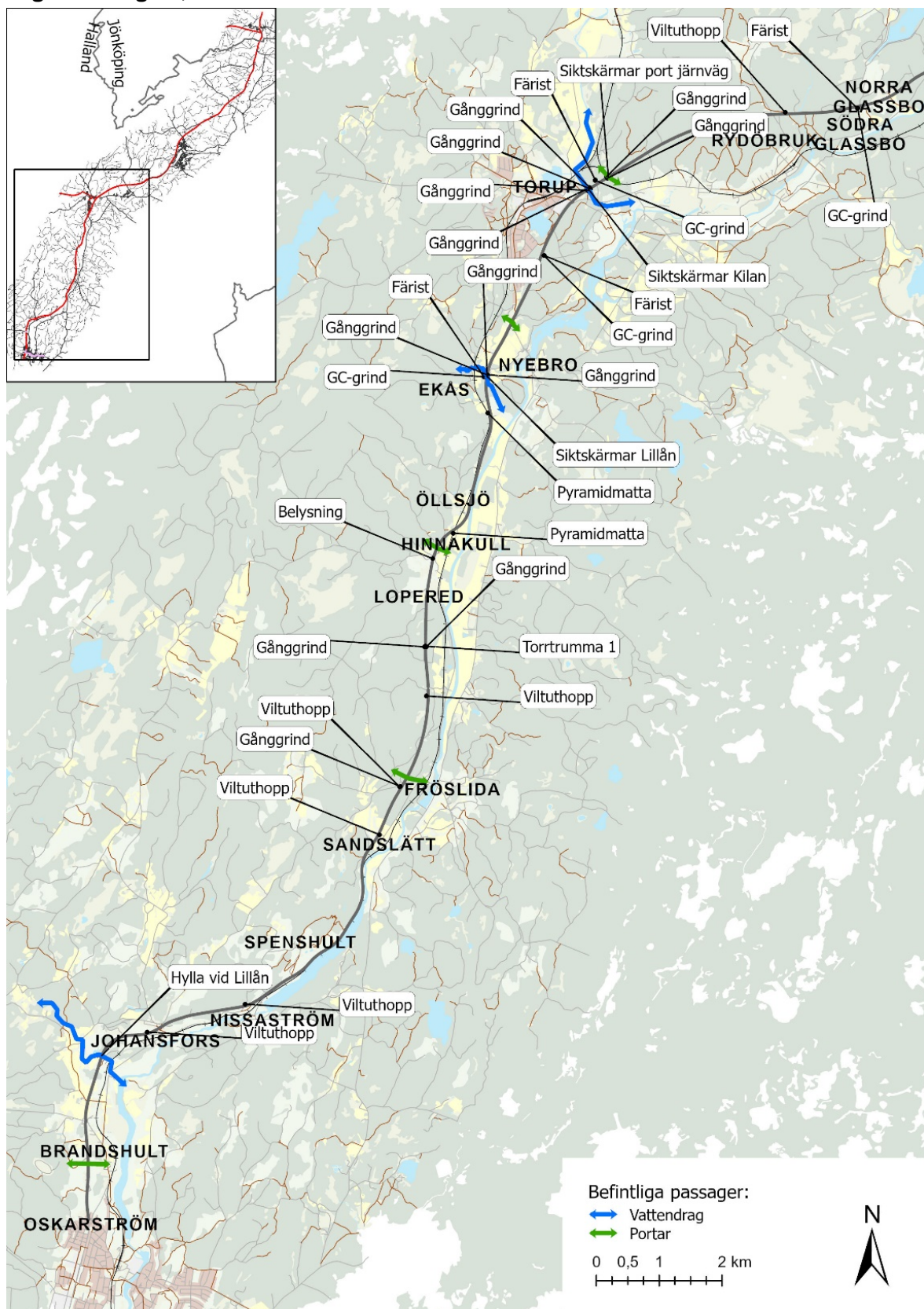
3.3.1 Generell utformning

Faunaåtgärder utmed aktuell sträcka på väg 26 består av följande;

- Färister
- Viltuthopp
- Siktskärmar
- Komplettering av viltstängsel/faunastängsel
- Två faunapassager i plan
- Torrtrummor
- Belysning
- Gång- och fordonsgrindar

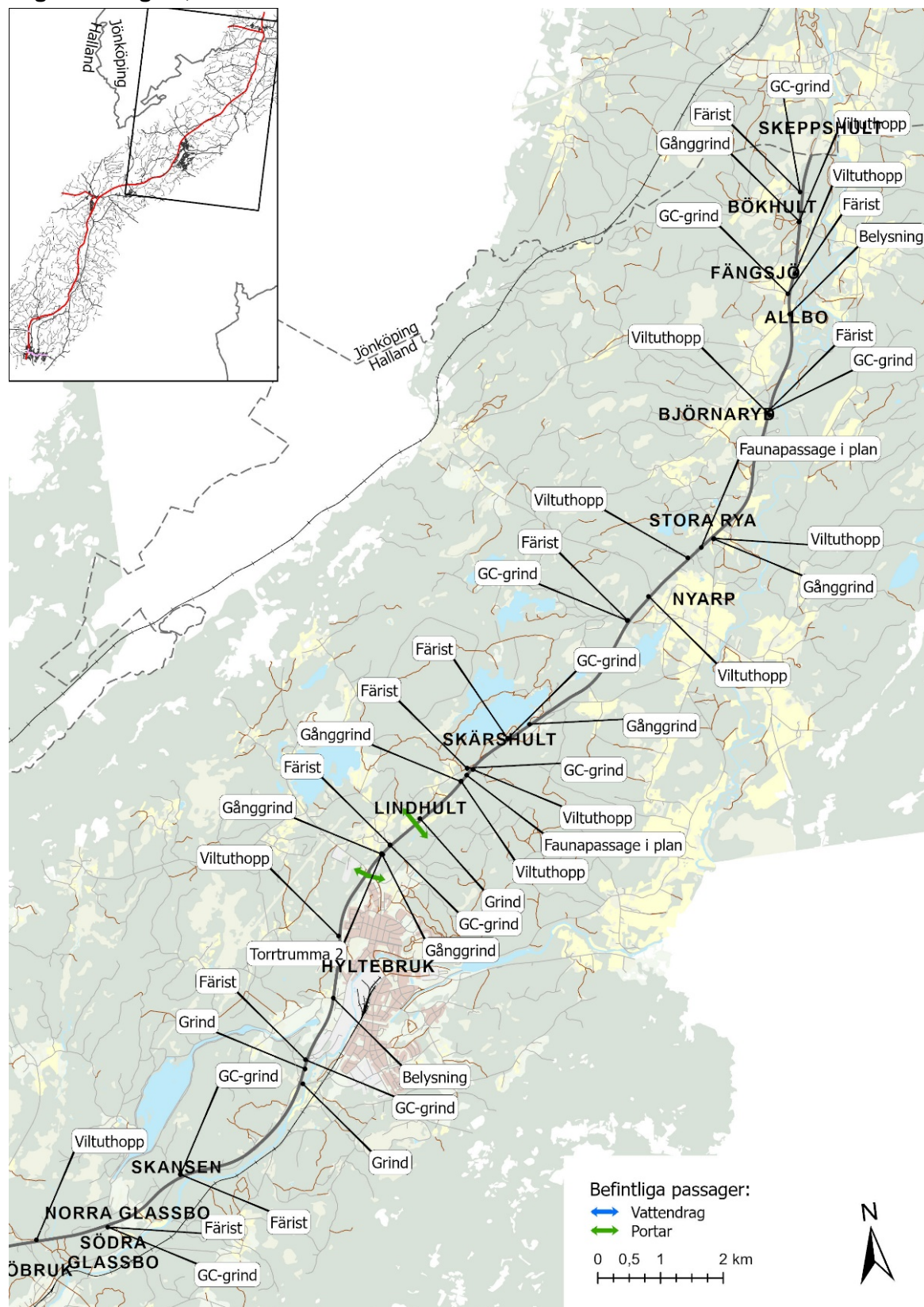
För järnväg planeras åtgärder såsom pyramidmattor och komplettering av viltstängsel. För valda åtgärder, se figurerna 3.3.1:1–2.

Åtgärder väg 26, södra delen



Figur 3.3.1:1. Föreslagna åtgärder, södra delen.

Åtgärder väg 26, norra delen



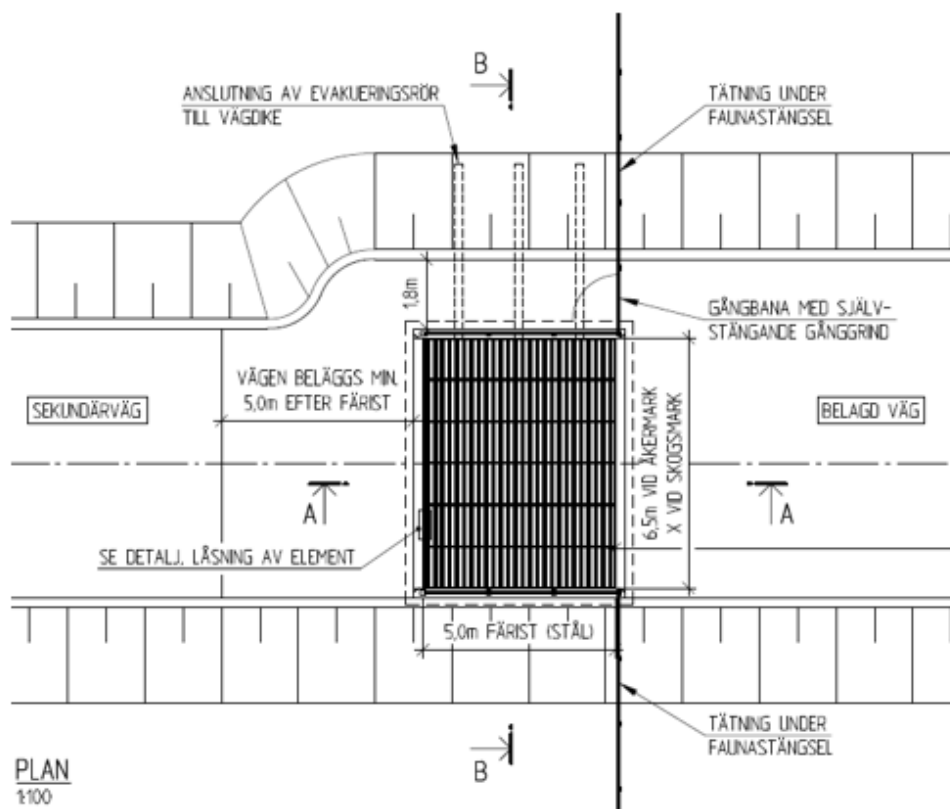
Figur 3.3.1:2. Föreslagna åtgärder, norra delen.

3.3.2 Utformning av färist

En färist har placerats på allmän väg, övriga är placerade på det enskilda vägnätet. Färsten utförs med en längd av 5,0 meter samt en bredd på 5,0 meter i skogsmark alternativt 6,5 meter på allmän väg. Den bredare sektionen väljs för att medge passage av bredare transporter på allmänt vägnät.

Vid sidan av färsten anordnas en gångbana med bredd på 1,8 meter med självstängande gånggrind.

Färist



Figur 3.3.2:1. Färist, principskiss.

3.3.3 Viltuthopp

Viltuthopp anläggs i anslutning till väg 26 alternativt det enskilda vägnätet för att ge djur som har kommit innanför viltstängslet en möjlighet att lämna vägområdet.

Ett viltuthopp ska i första hand placeras där naturliga förutsättningar finns för uthopp från vägen och ned till omgivande mark, för god funktion och landskapsanpassning.

Uthoppen byggs upp av L-stöd, höjd 1,50 meter med plana ytor runt stödet. Uthoppet placeras utanför vägens säkerhetszon för att sidoräcken ska kunna undvikas på väg 26.

RÄNNAL, AVVATTNING
SKER TILL BEF. DIKE. DJUP. MIN 0.30

REF. VÄG

SÄKERHETSSON

3.00

1.20

0.30

MIN. 0.50

MIN. 1.00

ANPASSAS MOT
BEFINTLIG MARKYTÄ

VILTUTHOPP I BANKSLÄNT
SKALA 1:50

3.3.4 Vilt- och faunastängsel

Det finns inga riktlinjer för hur långa vilt- och faunastängslen bör vara kring exempelvis färister och torrtrummor – längden beror på målart. Vid exempelvis torrtrummor, där bland annat rävar och grävling är målarter, har en schablonlängd på cirka 200–250 meter satts åt varje håll och sedan anpassats till naturliga avslut.

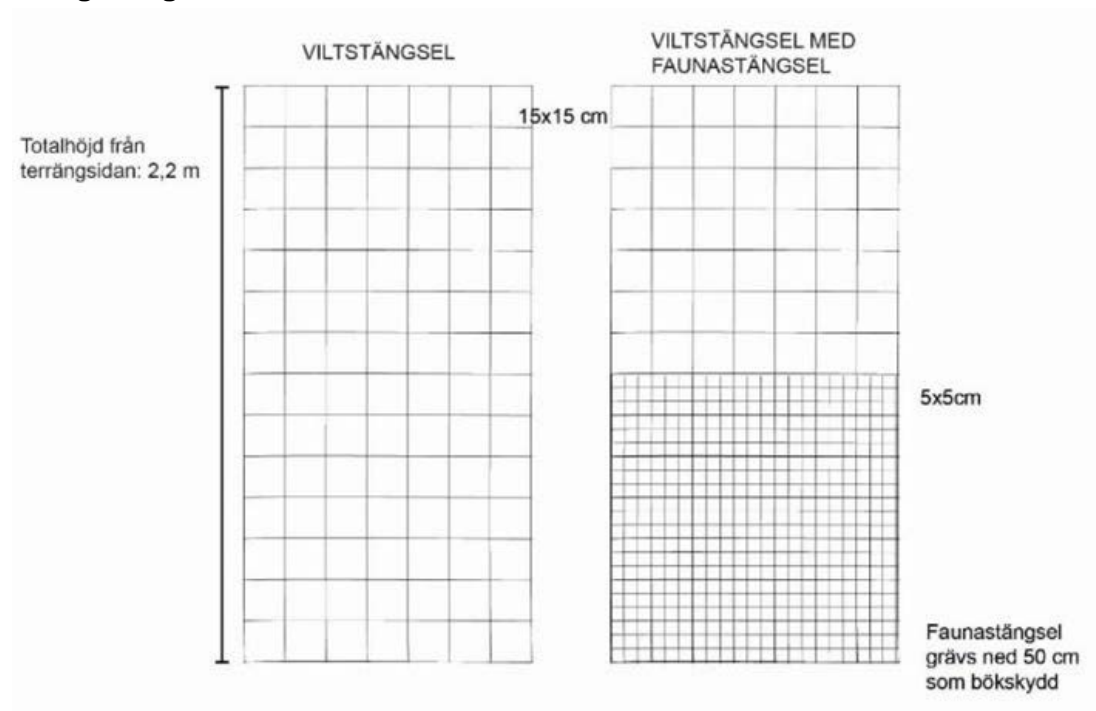
Vid viltuthopp, färister samt vid gång- och cykelpassager byggs självstängande grindar och fordonsgrindar för enskilda vägar och fastighetsanslutningar.

53

Viltstängsel hindrar större däggdjur, medan faunastängsel har mindre maskor (5x5 cm) som hindrar även små och medelstora djur, se figurerna 3.3.4:1–2. Faunastängslet är antingen del av viltstängslet eller fästs på viltstängsel separat. Faunastängslet behöver inte täcka hela höjden, men däremot grävas ner upp till 50 cm djupt för att även stoppa bökande djur.

Faunastängsel sätts primärt vid portar under väg 26, torrtrummor, i anslutning till vattenpassager samt runt faunapassager i plan.

Stängselåtgärder



Figur 3.3.4:1. Faunastängslet är antingen del av viltstängslet eller fästs på viltstängsel separat. Definitionen av faunastängsel är att det hindrar små och medelstora däggdjur genom finare maskor.

Faunastängsel



Figur 3.3.4:2. Faunastängsel. Foto: EnviroPlanning AB.

3.3.5 Faunapassage i plan

Vid Lindhult och Stora Rya kommer korsningar för vilt i plan byggas.

I lokaliseringsutredningen för väg 26 presenterades två lägen som lämpliga för anläggning av faunapassage i plan, vid Lindhult och Stora Rya.

Platserna ligger norr om Hyltebruk där vägen är 1+1 och 80 km/h. På sträckan norr om Hyltebruk finns idag ett kontinuerligt viltstängsel och viltet har ingen möjlighet att röra sig över väg 26.

Platserna har valts ut som lämpliga utifrån flera parametrar;

- Det råder bra siktförhållanden på platserna
- Det finns inga andra faunapassager i närområdet vilket innebär att faunapassagerna blir viktiga för viltet
- Det är ett flackt landskap vilket är gynnsamt för att anlägga faunapassager i plan.

Faunapassager i plan är en öppning i viltstängslet som tillåter djur att korsa vägbanan för att nå områden på andra sidan vägen. Detektorer vid faunapassagens sidoområden registrerar djur och aktiverar variabla

meddelandeskyltar för att skapa en förstärkt varning till trafikanter att det finns djur vid faunapassagen.

På så sätt kan trafikanterna få information om djuren som finns framför dem och då anpassa sitt körbeteende för att undvika kollisioner. Det tekniska systemet informerar alltså trafikanterna om den omedelbara faran i att djur finns vid vägområdet framför dem.

Inom faunapassagerna skapas detektionsytor där djuren skall upptäckas. Ytorna behöver markberedas något för att djuren skall synas bättre när de närmar sig och befinner sig i faunapassagen. Vegetationen i detektionsytorna bör hållas låg för att inte störa detektionsutrustningen. För att detektera djuren används värmekameror, dessa ger också en möjlighet att följa upp faunapassagens nyttjande.

Värmekamera



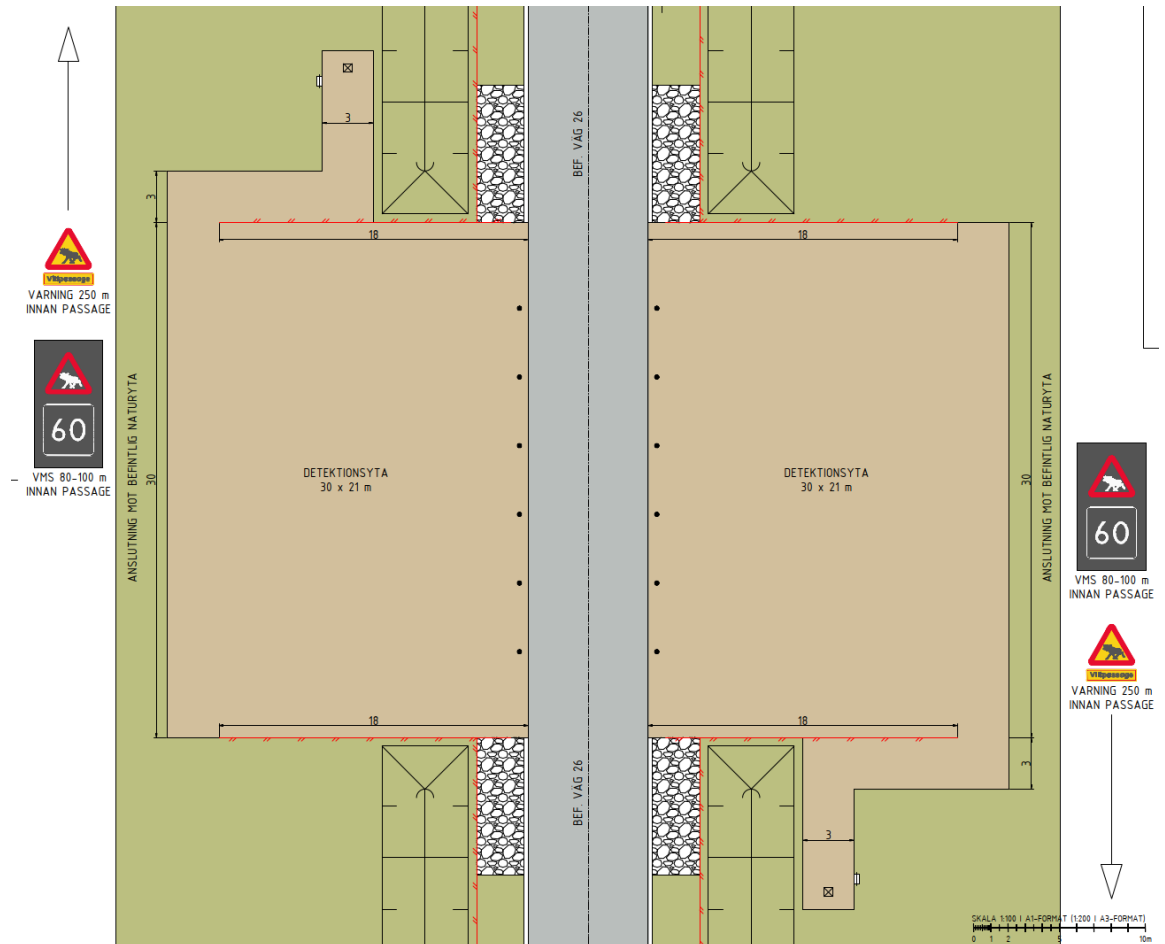
Figur 3.3.5:1. Exempel där från en annan faunapassage där värmekameror detekterar en kronhjort som korsar vägen.

I anslutning till faunapassagen anordnas ett viltuthopp på ömse sidor om väg 26 för att ge djur som har kommit innanför viltstängslet en möjlighet att lämna vägområdet. Studier visar att i stort sett alla djur som går fel och hamnar i vägområdet vänder tillbaka till faunapassagen och tar sig ut i naturen den vägen, därför anläggs endast två viltuthopp.

Pållare sätts upp utmed väg 26 för att hindra obehöriga att ta sig in på driftytorna.

Nedan redovisas en principskiss som gäller för bägge platserna.

Principskiss



Figur 3.3.5:2. Principskiss faunapassage i plan.

3.3.6 Vägstandard

Inga förändringar görs i plan- och höjdläge på befintligt vägnät. Närmast färister utformas det enskilda vägnätet med bitumenbunden beläggning.

Viltuthopp placeras utanför säkerhetszonen för väg 26 så att inga nya sidoräcken krävs.

Inga geotekniska åtgärder krävs för att anlägga faunaåtgärderna.

Generellt gäller att nya färister avvattnas mot befintliga närliggande öppna diken på det enskilda vägnätet. Färisterna är 0,6 meter djupa. Färisterna bidrar inte till någon flödesökning eftersom de placeras i befintliga vägytor. Skulle avvattning mot befintliga diken inte kunna genomföras på

grund av marknivåerna runt enskild väg kan avvattningen genomföras med stenkista.

Nya sidotrummor under viltuthopp ska dimensioneras efter flödet i vägdiket.

Det finns inga krav på rening eller fördröjning av vägdagvatten utöver befintliga förhållanden.

Placeringen av åtgärderna anpassas med hänsyn till skyfalls- och översvåmningsrisker för att säkerställa deras funktion och undvika negativ påverkan.

Föreslagna faunaåtgärder medför ingen ökning av trafik och därmed ingen ökning av föroreningar. Ingen ytterligare permanent hårdgjord yta kommer tillföras vilket innebär att dagvattenflödet inte kommer att öka.

3.3.7 Belysning

Belysning föreslås vid utvalda viltolycksdrabbade korsningar där inga andra faunaåtgärder kan utföras. Aktuella korsningar är Hinnakull, Hyltebruk C samt där väg 734 ansluter till väg 26 vid Allbo. Vid faunapassager i plan föreslås ingen belysning eftersom det inte är känt vilken påverkan belysningen skulle få på trafiksäkerheten och djurens beteende.

Kriterier för att motivera belysning på landsbygd är inte uppfyllda, men det stora antalet viltolyckor längs aktuell väg motiverar belysning. Belysningens funktion av

Bedömd belysningsklass är C5. Eftersom det inte är korsningar som normalt ska belysas har en lägre belysningsklass valts för att inte belysa mer än nödvändigt.

Korsningarna ska belysas med 12 meter höga eftergivliga stolpar på en totalsträcka om cirka 150–200 meter.

3.3.8 Siktskärmar

Tre befintliga broar utmed väg 26 ska förses med siktskärmar för att avskärma faunans stråk från vägtrafikens strålkastarljus.

Siktskärmar ska monteras på befintliga broräcken och utföras med en höjd om 1,1 meter vilket innebär att CE-märkning ej erfordras.

Siktskärmar förlängs på ömse sidor om broräcket och erforderliga åtgärder utförs på ståndare i mark.

Siktskärmarna ska utföras i polykarbonat alternativt akryl samt utformas så att dessa ger en visuellt och god förankring mot omgivningen.

3.3.9 Torrtrummor

För att minska mortaliteten för små och medelstora däggdjur kommer två nya torrtrummor med en ungefärlig dimension på 600 mm att anläggas.

Tidigare har hyllor vid bron över Lillån (konstruktionsnummer 13-314-1) samt Skärkeå (13-409-1) nyligen anlagts, och räknas in i effekterna för detta projekt. Placeringen av torrtrumorna begränsas till de platser där vägen går på bank och behöver ligga över omgivande marknivå och i viss lutning för att inte vattenfyllas.

Därutöver styr de befintliga passagemöjligheterna (koportar, befintliga hyllor, GC-portar, broar över vattendrag där det finns strandpassage etc.) behovet av nya torrtrummor. Platserna är valda utifrån barriärpåverkan och brister för de medelstora däggdjuren. Trummorna har placerats inom eller nära kantzoner mellan skogsmark och öppen mark för att erbjuda passagemöjligheter i dessa ledstrukturer.

Trummorna kommer borraras igenom väggkroppen för att inte påverka vägens överbyggnad samt minimera trafikstörningar. Runt torrtrummor sätts faunastängsel upp cirka 100 meter före och efter för att leda småviltet till passagerna.

För placering av torrtrummor och stängsling se 200T0505 samt 200T0513.

3.3.10 Pyramidmattor

För att täta de stängselöppningar som uppstår på grund av järnvägen föreslås pyramidmattor läggas ut i spårområdet. Pyramidmattorna läggs för att täcka hela öppningens bredd. Längden föreslås vara 4,5 meter för att motverka att djuren hoppar över den.

Pyramidmatta – exempel på utformning



Figur 3.3.10:1. Exempel på pyramidmatta som försvårar för fauna att ta sig in på spåret. Mattorna ska inte som i bilden placeras ovanpå sliprarna. Foto: Mattias Olsson/ EnviroPlanning.

3.3.11 Övriga väganordningar

Ingen faunaåtgärd orsakar någon påverkan på befintliga driftfickor eller busshållplatser.

Inga nya driftfickor kommer krävas för viltuthopp, belysning eller färister utan platserna nås från omgivande vägnät alternativt nyttjas befintlig vägyta på enskilda vägar för uppställning.

3.3.12 Tillfälliga åtgärder under byggskedet

Förutom vägområdet för faunapassage i plan och faunaåtgärder, kommer även mark att tas i anspråk med så kallad tillfällig nyttjanderätt. Dessa områden i anslutning till vägområdet kommer att behövas för olika ändamål under byggtiden, bland annat för mellanlagring av massor och material samt uppställning av bodar och maskiner. Det innebär att den marken inte kan användas av markägare under byggtiden.

Tabell 3.3.12:1 redovisar de tillfälliga nyttjanderätter som är aktuella i projektet.

Tabell 3.3.12:1. Område med tillfällig nyttjanderätt

Beteckning på plankarta	Åtgärd enligt vägplanen	Beskrivning
T ₁	Område för att tillfälligt placera schaktmassor och arbetsvägar.	Gäller från byggstart till fyra månader efter godkänd slutbesiktning.
T ₂	Område för tillfällig väg för förbiledning av trafik på allmän väg.	Gäller från byggstart till fyra månader efter godkänd slutbesiktning.
T ₃	Område för tillfällig väg för förbiledning av trafik på enskild väg.	Gäller från byggstart till fyra månader efter godkänd slutbesiktning.
T ₄	Område för tillfälliga arbetsvägar	Gäller från byggstart till fyra månader efter godkänd slutbesiktning.

För platser där tillfällig nyttjanderätt är aktuellt hänvisas till plankartorna.

3.4 Bortvalda utformningsalternativ med motiv

En sammanställning av de utformningsalternativ som valts bort samt motivering redovisas i tabell 3.4:1.

Tabell 3.4:1. Bortvalda utformningsalternativ

Sträcka	Bortvalt alternativ	Motiv
Torup tätort	Längden faunastängsel har minskats från 1300 m till ca 800 m.	Ur driftsynpunkt är det ej önskvärt att sätta faunastängsel hela vägen mellan de två befintliga broarna på sträckan.
Skärshult–Nyarp	Längden viltstängsel har minskats vid 18ab Nyarp.	Ändrad lokalisering av viltuthoppet.
Hyltebruk N	En färist har utgått och bytts ut mot en grind.	Önskemål från fastighetsägare, som bedriver hästverksamhet.
Öllsjö	I tidigare förslag var avsikten att nyttja befintlig järnvägsport som faunapassage, vilket föranledde ny stängseldragning samt siktskärmar på bro.	Ur drift- och trafiksäkerhetssynpunkt är förslaget olämpligt. Befintlig stängseldragning behålls i stället och kompletteras med pyramidmatta på södra sidan av bron för att hindra djur från att ta sig igenom porten.

Faunapassager i plan	Belysning har utgått	Det finns inget krav på att faunapassagerna i plan ska belysas.
----------------------	----------------------	---

3.5 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

3.5.1 Planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta

Följande skyddsåtgärder redovisade på plankarta föreslås;

- Sk1** Större faunapassage i plan i anslutning till väg 26
- Sk2** Viltuthopp
- Sk3** Färist
- Sk4** Mindre faunapassage under väg 26, torrtrumma
- Sk5** Faunastängsel
- Sk6** Viltstängsel
- Sk7** Siktskärm
- Sk8** Pyramidmatta över järnväg

3.5.2 Övriga planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Följande skyddsåtgärder och försiktighetsmått planeras för att minska negativa effekter på miljön. Dessa redovisas inte på plankartan, men de ingår i projektet och ska genomföras. De inkluderas också i konsekvensbedömningen.

Under framtagande av vägplan har intrång i natur- och kulturvärden i så stor utsträckning som möjligt försökt undvikas. Främst har tillfällig nyttjanderätt begränsats vid dessa platser.

Skyddsstängsel i arbetsområdets gräns för att undvika påverkan på natur- och kulturvärden under byggtiden kan bli aktuellt. Det kan även behövas skydd inom arbetsområdet av skyddsvärda träd, vegetation och artrika vägkanter som ska sparas.

Avbaningsmassor tas tillvara och påförs nya slänter, förutsatt att det inte sprids invasiver. Massor med invasiva arter kommer att kräva en särskild hantering.

Försiktighetsåtgärder kommer att vidtas under byggtiden för att undvika påverkan på vattenmiljöer vid arbeten nära vattendrag.

Tidsrestriktioner för avverkning vid faunapassager i plan kommer att gälla för att undvika fåglars häckningssäsong, perioden 1 april–31 juli.

3.5.3 Planerade kompensationsåtgärder

I nuläget bedöms inga kompensationsåtgärder vara nödvändiga i projektet.

3.5.4 Övriga möjliga skyddsåtgärder, försiktighetsmått och kompensationsåtgärder

Vid Hyltebruk Södra och Hyltebruk Norra kommer ett antal naturvärdesträd (aspar) behöva tas ned. Även vid Faunapassagerna Lindhult och Stora Rya behöver en del grövre träd tas ned. Som kompensationsåtgärd i byggskedet föreslås därför att faunadepåer anläggas i anslutning till dessa platser. Platser med god solinstrålning ska eftersträvas för anläggandet av faunadepåerna.

3.5.5 Bortvalda skyddsåtgärder, försiktighetsmått och kompensationsåtgärder

Inga skyddsåtgärder, försiktighetsmått eller kompensationsåtgärder har valts bort i projektet.

3.6 Vägåtgärder som ingår i projektet men prövas i särskild ordning

Vägåtgärderna som beskrivs nedan fastställs inte i planen utan genomförs med stöd av särskilda andra beslut.

3.6.1 Förändring av enskild anläggning till allmän

Befintlig rastplats Skärshult föreslås förändras från enskild anläggning till allmän och utgöra en anordning tillhörande väg 26, se ritning 200T9300. Rastplatsen är belägen cirka 5 kilometer nordost om Hyltebruk längs väg 26. Rastplatsen uppgår till ca 10 000 m² och består av skyltar, planteringar, gångytor, belysningsstolpar, parkeringsytor, en byggnad (toaletter), fördröjningsdamm och utloppsledning. Rastplatsen är en av två på sträckan mellan Halmstad–Jönköping och behövs för det allmänna och brukandet av väg 26.

Följande ledningar ligger inom rastplatsen och berörs av förändringsärendet, se tabell 3.6.1:1. Föreslagen faunaåtgärd vid rastplatsen är anläggning av viltstängsel. Stängselsättningen kan anpassas något till befintliga ledningar, befintliga ledningar bör därmed inte påverkas.

Skärshults norra stugförening använder rastplatsen för in- och utfart.

Tabell 3.6.1:1 Ledningsägare berörda av förändringsärende

Rättigheter	Lednings- ägare	Ledningstyp
Ledningsrätt	Hylte kommun	Dricksvatten, spillvatten, dagvattenbrunnar
Avtalsnyttjande-rätt	Telia	Teleledning och telekabel, fiberkabel
Avtalsnyttjande-rätt	Global Connect	Fiberkabel
Avtalsservitut	E.ON	Elkablar

4 Miljöbeskrivning

Länsstyrelsen har beslutat att planerade åtgärder inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Det innebär att projektets förutsebara påverkan på människors hälsa och miljön redovisas i en miljöbeskrivning.

Syfte med miljöbeskrivningen är att möjliggöra en integrering av miljöintressen i planförslaget. Miljöbeskrivningen redovisar de förändringar i miljö kvalitet som projektet kan medföra och vad dessa förändringar bedöms innebära för människors hälsa och miljön. Även skyddsåtgärder för att eliminera eller minska påverkan ska redovisas.

Miljöbeskrivningen är integrerad i planbeskrivningen för en ökad förståelse och läsbarhet. Nedan beskrivs i vilka kapitel och avsnitt som miljöbeskrivningen redovisas. Här följer en läsanvisning för var du hittar informationen som ingår i miljöbeskrivningen.

En sammanfattning av miljöbeskrivningen kan läsas i kapitlet Sammanfattning. Lokalisering, utformning och omfattning framgår av kapitel 3.

Den geografiska avgränsningen och avgränsningen i tid redovisas i avsnitt 1.3. Avgränsningen av innehållet i miljöbeskrivningen redovisas i avsnitt 4.1.

Förekomst av riksintressen, områden relevanta för miljö kvalitetsnormer, skyddade områden och objekt samt skyddade arter redovisas översiktligt i avsnitt 2.4. Övriga miljöförhållanden samt miljöeffekter och miljökonsekvenser för relevanta miljöaspekter och miljöintressen redovisas i avsnitt 4.3. Nollalternativ redovisas i avsnitt 4.1.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått redovisas i avsnitt 3.5.

Genomförda samråd redovisas i den samrådsredogörelse som utgör underlag till planen.

Metod för miljöbeskrivningen redovisas i avsnitt 4.2. Referenser redovisas i kapitel 9. Förteckning över sakkunskap redovisas i avsnitt 4.2.3.

En samlad bedömning av projektets effekter och konsekvenser ges i kapitel 6. I kapitel 6 redovisas även hur miljöbalkens allmänna hänsynsregler har tillämpats samt projektets konsekvenser för riksintressen, miljö kvalitetsnormer, samt skyddade områden, objekt och arter.

I avsnitt 8.3 redogörs för vilka anmälningar, dispenser och tillstånd som kommer att behöva sökas enligt miljölagstiftningen, och vilka miljöfrågor som är viktiga att utreda i det fortsatta arbetet. Behov av kontroll och uppföljning redovisas i avsnitt 8.4.

4.1 Avgränsning av miljöaspekter

Vägplanens miljöbeskrivning behandlar de miljöaspekter från 6 kap 2§ miljöbalken som bedömts relevanta att belysa i samband med projektet, se tabell 4.1:1. I flera fall har miljöaspekterna brutits ner i specifika miljöintressen. Då redovisas inom parentes vilken/vilka miljöaspekter som miljöintresset hör till.

Projektet utgör inte väsentlig ombyggnad av infrastruktur enligt de bedömningskriterier som gäller enligt Trafikverkets riktlinje Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg (TDOK 2014:1021). Åtgärden innebär inte genomgripande fysiska åtgärder i infrastrukturen och det möjliggör inte heller en trafikförändring som medför en väsentligt ökad störning med avseende på buller.

Därmed gäller åtgärdskategori befintlig infrastruktur. Åtgärderna bedöms således inte orsaka någon bullerstörning och inte heller ge upphov till några utsläpp till luft under driftskedet.

Projektet bedöms därför inte medföra några konsekvenser för människors hälsa eller boendemiljö med avseende på buller och luftkvalitet och dessa miljöaspekter kommer inte att behandlas vidare i miljöbeskrivningen.

Även för transporter med farligt gods, skyfall och översvämning samt naturresurser bedöms projektet inte medföra några negativa konsekvenser, se tabell 4.1:1. Motiv till avgränsning framgår av tabellen.

För avgränsning av vilka miljökvalitetsmål som är relevanta i projektet, se avsnitt 6.2.2 Miljökvalitetsmål.

**Tabell 4.1:1 Motiv till avgränsning och underlag för bedömning
(nästa sida)**

Miljöintresse/ Miljöaspekt	Behandlas i miljö- beskrivning	Motiv till avgränsning	Underlag för avgränsning/stöd för bedömning
Landskap	Ja	Landskapets karaktär, rumsliga funktioner och markanvändning längs väg 26 kommer att förändras lokalt av planerade faunaåtgärder	Fältbesök Landskapsanalys Gestaltningssprogram
Naturmiljö (Biologisk mångfald)	Ja	Planerade åtgärder gör vissa intrång i områden med naturvärden. Område med strandskydd berörs. Natura 2000-område och naturreservat ligger i anslutning till platser för faunaåtgärder Invasiva arter förekommer vilket medför risk för spridning av dessa.	Fältbesök Naturvärdesinventeringar enligt SIS. Länsstyrelsens Informationskarta
Kulturmiljö (Befolkning och människors hälsa)	Ja	Kända fornlämningar, kulturhistoriska objekt och kommunala kulturmiljöer ligger i anslutning till platser för faunaåtgärder och kan påverkas.	Riksantikvarieämbetets register, Fornsök Kommunala kulturmiljöprogram Halmstad och Hylte.
Rekreation och friluftsliv (Befolkning och människors hälsa)	Ja	Åtgärder som utökad stängsling och grindar riskerar att begränsa det rörliga friluftslivet. Vandringsleder och GC-vägar passerar platser för faunaåtgärder	Kommunala översiktsplaner Hallandsleden Skärshultslederna Naturkartan.se

Boendemiljö- Barriärer (Befolkning och människors hälsa)	Nej	Inga bostäder i nära anslutning till faunaåtgärder som kan påverka boendemiljön på ett negativt sätt.	
Trafikbuller (Befolkning och människors hälsa)	Nej	Projektet kommer inte att påverka trafikmängd eller förändra ljudbilden för enstaka fastigheter. Miljökvalitetsnormer för buller påverkas inte	Trafikmätningar (NVDB) och beräkningar för framtida trafikflöden.
Luft (Befolkning och människors hälsa)	Nej	Projektet kommer inte att påverka trafikmängd eller förändra förutsättningarna för luftkvalitet i området Miljökvalitetsnormer för utomhusluft påverkas inte	Trafikmätningar (NVDB) och beräkningar för framtida trafikflöden.
Transporter av farligt gods (Befolkning och människors hälsa, Hushållning med mark och vatten)	Nej	Väg 26 utgör primär transportled för farligt gods. Projektet bedöms inte påverka transporter av farligt gods eller öka risken för olyckor.	Underlag från Trafikverkets vägdatas (NVDB)
Förorenad mark (Befolkning och människors hälsa, Hushållning med mark och vatten)	Ja	Hantering av vägdikesmassor längs väg 26 är aktuellt. Kända riskobjekt förekommer men inte i anslutning till platser för faunaåtgärder.	EBH-kartan, Länsstyrelsen PM Markmiljöinventering Översiktlig miljöteknisk markundersökning Halmstad kommun Hylte kommun MSB:s databas över Räddningstjänstens insatser
Jord- och skogsbruk (Hushållning med mark och vatten)	Ja	Främst skogsbruk tas i anspråk för planerade faunaåtgärder	Samråd med markägare

		Brukningsvägar för jord- och skogsbruk berörs av planerade åtgärder	
Yt- och grundvatten (Hushållning med mark och vatten)	Ja	Björnaryds vattenskyddsområde berörs Yt- och grundvatten med miljö kvalitetsnormer förekommer i anslutning till platser för faunaåtgärder. Enskilda brunnar förekommer.	SMHI, VISS SGU:s geologiska kartor Hylte kommun, underlag för Björnaryds vattenskyddsområde Stigfinnaren, karttjänst Trafikverket SGU:s Brunnarsarkiv PM Avvattning
Skyfall och översvämning (Befolkning och människors hälsa)	Nej	Projektet bedöms inte medföra ökade risker kopplade till skyfall och översvämning.	SMHI, VISS MSB:s översvämningsskartering
Naturresurser (Hushållning med mark och vatten)	Nej	Inga naturresurser i form av sand, grus, torv mm kommer att påverkas av planerade faunaåtgärder.	Stigfinnaren, karttjänst Trafikverket Kommunala översiktsplaner Informationskartan Länsstyrelsen

4.1.1 Nollalternativet

Med nollalternativet avses ett jämförelsealternativ som beskriver den framtida situationen utan att någon åtgärd eller utbyggnad genomförs, ett framskrivet nuläge. I det aktuella projektet innebär nollalternativet att inga åtgärder utförs för faunan utöver normalt underhåll.

Föreslagna åtgärder och nollalternativet ska jämföras i samma tidshorisont. 2045 är valt som prognosår för projektet. Även om nollalternativet inte innebär någon vägbyggnad, sker ändå med tiden ett antal förändringar som måste beaktas. Trafiken förväntas öka, trafikregleringar kan ske när regler och praxis ändras. En trafikprognos för nollalternativet år 2045 redovisas under avsnitt 2.1.4.

Projektet har som syfte att påverka landskapsekologiska förutsättningar och ett nollalternativ påverkar därför i högre grad stora ekologiska

samband än lokala. Till detta hör till exempel barriärproblematiken och trafikmortalitet i viltolyckor.

I tidigare utredningar har det identifierats att väg 26 tillsammans med Nissan skapar en stor barriär som försvårar faunans spridning och rörelsemönster genom hela Hallands skogsbygd.

Barriärpåverkan påverkar även viltolyckorna. Väg 26 inom utredningsområdet är försett med viltstängsel, men det är inte helt tätt. Stängslet leder djuren till stängselöppningar där enskilda och allmänna vägar ansluter till väg 26 och vid dessa platser märks en hög frekvens av viltolyckor. Barriärproblematiken för förekommande arter och viltolyckor kommer att öka i takt med att trafikarbetet förväntas öka.

Med en stor barriär får vi fortsatt stark påverkan på individernas fördelning i landskapet, vilket påverkar alla arter negativt. Fördelningen av individer kan i sin tur påverka verksamheter som skogsbruk och jordbruk då man lokalt kan få ökande betesskador eller skador på jordbruk på grund av lokalt förhöjda djurpopulationer.

Nollalternativet medför inga nya fysiska intrång i områden med natur- och kulturvärden eller områden med betydelse för det rörliga friluftslivet.

Pågående markanvändning kan påverka naturvärden lokalt, bland annat genom avverkning i skogsmark. Även igenväxning av betesmarker och kantzoner mellan odlingsmark och vägområde kan påverka befintliga naturvärden negativt.

Befintliga bestånd av invasiva arter kommer sannolikt att fortsatt breda ut sig och spridning till nya platser kommer att ske.

4.2 Metod

4.2.1 Bedömningsgrunder

För att beskriva och värdera de förändringar som vägprojektet medför har både generella och objektspecifika bedömningsgrunder använts. Som generell grund ligger bland annat de nationella miljökvalitetsmålen, miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och andra lagkrav och riktvärden. De mer specifika bedömningsgrunderna utgörs av olika typer av underlagsmaterial som kommunala planer och utredningar särskilt framtagna för projektet. Stöd för bedömning för respektive miljöaspekt redovisas i tabell 4.1:1.

Bedömningen av en åtgärds konsekvens görs genom en sammanvägning av det berörda intressets värde i nuläget och omfattningen av det fysiska intrånget eller störningen, se bedömningsmatris i tabell 4.2.1:1.

I matrisen har intressets värde delats upp i högt, måttligt respektive lågt värde. Denna värderingsskala finns inte framtagna för allt underlagsmaterial för aktuellt projekt, utan får ses som ett exempel på hur intressen kan värderas.

Vid bedömning av konsekvenser har intressets värde bedömts från fall till fall i relation till intrånget. Beskrivningarna av konsekvenserna avser konsekvenser efter att inarbetade miljöåtgärder är genomförda.

Tabell 4.2.1:1 Bedömningsmatris

Intressets värde	Stor omfattning	Måttlig omfattning	Liten omfattning
Högt värde	Stor konsekvens	Måttlig – stor konsekvens	Måttlig konsekvens
Måttligt värde	Måttlig – stor konsekvens	Måttlig konsekvens	Liten – måttlig konsekvens
Lågt värde	Måttlig konsekvens	Liten – måttlig konsekvens	Liten konsekvens

4.2.2 Osäkerheter

Osäkerheter i en bedömning av konsekvenser är ofta kopplade till en framtida utveckling som inte helt går att förutse. Till exempel bygger framtida trafikmängder på prognoser. Prognoser och beräkningar kan vara missvisande på grund av felaktiga antaganden, felaktiga ingångsvärden eller begränsningar och brister i bakomliggande modeller.

Förändrad markanvändning och igenväxning kan påverka förutsättningar för beskrivning av konsekvenser för landskapet och naturvärden. Det faktum att det ofta går lång tid från att inventeringar och olika utredningar genomförs till byggstart kan också innebära osäkerheter, till exempel utbredning av invasiva arter.

Osäkerheter kan också ligga i aspekter som inte går att kvantifiera, exempelvis hur människor upplever störningar eller hur de upplever landskapet och närliggande rekreationsområden. I vilken utsträckning trafikanter respektive boende värderar upplevelser av vägen och landskapet, kan också vara individuellt betingat. Viss generalisering måste därför göras vid bedömningen.

En annan aspekt som är osäker och svår att bedöma är klimatförändringar, både vad gäller omfattning och i vilket tidsperspektiv som olika förändringar kan uppkomma.

Generellt gäller att det finns en viss osäkerhet i konsekvensbeskrivningen för byggskedet, eftersom val av och utförande av byggmetoder inte är helt kända.

En viktig del av processen är samrådet. Synpunkter som kommer in under samrådet påverkar ofta miljöbeskrivningens omfattning och dess sakliga innehåll. Osäkerheterna i bedömningen av effekter och konsekvenser minskar därför genom planprocessen eftersom kunskapsläget ökar, bland annat genom samråd och fördjupade utredningar.

Osäkerheter finns också kopplade till åtgärdernas effekt, till exempel finns en viss osäkerhet om belysning är en effektiv trafiksäkerhetshöjande åtgärd för vilt.

4.2.3 Miljökompetens

Enligt kunskapskravet i miljöbalken bör den som upprättar en miljöbeskrivning visa att den har sakkunskap inom området. Miljöbeskrivningen har arbetats fram parallellt med den tekniska projekteringen. Det innebär att miljöfrågor varit i fokus redan under framtagandet av olika tekniska lösningar och tekniska underlagsrapporter/PM.

Nedan redovisas de personer som varit involverade i att ta fram miljöbeskrivningen eller underlag till den, samt deras erfarenhet.

Tabell 4.2.3:1 Miljökompetens

Namn	Miljöaspekt	Erfarenhet
Ingvar Olofsson	Miljö-övergripande	Mastersexamen i biologi och Fil kand arkeologi, Göteborgs Universitet, 2023 resp. 2008. Ekolog med mer än 35 års erfarenhet av arbete med miljö- och naturvårdsfrågor.
Maria Andersson	Miljö-övergripande	Landskapsarkitektexamen, Sveriges Lantbruksuniversitet 1995. Miljöspecialist. Har 30 års erfarenhet av samhälls- och miljöplanering.
Mattias Olsson	Fauna	Fil Dr. i Biologi, med inriktning mot infrastrukturekologi, Karlstads universitet 2008.

		Viltekolog med cirka 23 års forskningserfarenhet om infrastrukturekologi.
Karolina Wingård	Landskap och Gestaltning	Landskapsarkitektexamen, Sveriges Lantbruksuniversitet 2020. Har sedan 2020 arbetat med landskap och gestaltning i infrastrukturprojekt. Kunskap inom plantering och växtförslag
Elin Lind	Yt- och grundvatten, VA	Högskoleingenjörsexamen inom samhällsbyggnadsteknik, Chalmers Tekniska Högskola 2020. Har arbetat sedan 2020 med VA-projektering och dagvattenutredningar.
Fredrik Engelke	Förorenad mark	Fil mag geovetenskap, Göteborgs Universitet. Har arbetat som miljöspecialist med utredning och sanering av förorenad mark i 25 år.

4.3 Miljöförhållanden, miljöeffekter och miljökonsekvenser

4.3.1 Landskap

Olika landskapstyper är mer eller mindre känsliga för utrustning och uppstickande element. I kuperade skogslandskap kan utrustning få stöd i både terräng och vegetation, medan det i de öppna landskapsrummen blir mer framträdande, bryter siktlinjer och påverkar upplevelsen av landskapet mer. Stora delar av aktuell sträcka går genom skogslandskap, vilket medför att åtgärderna bedöms ge endast mindre påverkan på upplevelsen av landskapet.

Viltuthoppens placering är av vikt både för landskapsanpassning och för funktion. När vägen går i skärning eller i samma nivå som omgivande mark riskerar det att bildas en kulle. Därför föredras placering av viltuthopp där vägen går på bank.

Även färister och stängsel påverkar upplevelsen av landskapet och då framför allt i de mer öppna rummen i mosaik- och jordbrukslandskap.

Stängsel kan även påverka upplevelsen av kulturmiljöer negativt. För att minska den negativa påverkan är det viktigt att stängslet dras omsorgsfullt, bland annat genom att det placeras parallellt med vägen och med så jämn ovankant som möjligt.

Belysning och annan tillkommande utrustning bör anpassas till befintlig och ges en god gestaltad helhet.

Föreslagna siktskärmar på broar bör ha en färg som harmonierar med omgivningen.

Nedan beskrivs de platser för åtgärder som bedöms ge en viss påverkan på upplevelsen av landskapet.

4.3.1.1 Nissaström

Vid Nissaström på västra sidan om väg 26 föreslås ett viltuthopp, se figur 4.3.1.1:2. För att det ska få rätt höjd i förhållande till omgivande mark krävs fyllning. Viltuthoppet hamnar högre än vägen, men kan få samma höjd som terrängen öster om utfarten, se förgrund i figur 4.3.1.1:1.

Viltstängsel kan placeras på utsidan viltuthoppet för att hålla en jämnare ovankant.

Viltuthopp vid Nissaström



Figur 4.3.1.1:1. Pilen visar föreslagen plats för viltuthopp.



Figur 4.3.1.1:2. Viltuthoppets föreslagna plats vid Nissaström.

4.3.1.2 Fröslida N

Vid Fröslida N är det en liknande situation som vid Nissaström, se figur 4.3.1.2:1–2. Viltuthoppet som föreslås på västra sidan om väg 26 placeras där terrängen kräver något mer fyllning för att det ska få rätt höjd i förhållande till omgivande mark. Viltuthoppet hamnar högre än vägen, men åtgärden ger mindre påverkan tack vare stöd i vegetationen bakom. Även här kan viltstängsel placeras på utsidan viltuthoppet för att hålla en jämnare ovankant.

Viltuthopp vid Fröslida N



Figur 4.3.1.2:1. Pilen visar föreslagen plats för viltuthopp.



Figur 4.3.1.2:2. Viltuthoppets föreslagna plats vid Fröslida N.

4.3.1.3 Hinnakull

Hinnakulls mosaiklandskap omfattar höga natur- och kulturvärden. Solitära äldre träd och element som gärdesgårdar och odlingsrösen är viktiga för upplevelsen av landskapet.

Här förslås endast ny belysning vilket kommer ge en marginell påverkan på upplevelsen av natur- och kulturmiljön, se figur 4.3.1.3:1–2.

Belysning vid Hinnakull



Figur 4.3.1.3:1. Solitära träd och kulturmiljö vid Hinnakull



Figur 4.3.1.3:2. I korsningen vid Hinnakull föreslås belysning för ökad trafiksäkerhet.

4.3.1.4 Hyltebruk N

Norr om Hyltebruk övergår landskapet till mosaiklandskap med öppna rum och solitära träd. Figur 4.3.1.4:1–2 visar föreslagen plats för färist. Färisten bedöms ej påverka trafikantens upplevelse av landskapet ytterligare tack vare terrängen och att korsningen redan är försedd med stängsel, men kan till viss del påverka upplevelsen av landskapet lokalt.

Färist vid Hyltebruk N



Figur 4.3.1.4:1. Pilen visar föreslagen plats för färist.



Figur 4.3.1.4:2. Norr om Hyltebruk övergår skogslandskapet till ett mer mosaikartat landskap. Vid infarten föreslås en färist med GC-grind.

4.3.1.5 Lindhult

Vid Lindhult föreslås faunapassage i plan, se figur 4.3.1.5:1.

Skogslandskapet som området utgör är inte lika känsligt för uppstickande element då de får bättre stöd i vegetationen runt omkring.

En faunapassage i plan omfattar flera element som ska varna och skydda trafikanter och djur. Nytt stängsel kommer även kräva viltuthopp med tillhörande stängsel både före och efter passagen.

Viltuthoppen går att placera med stöd i terräng och vegetation. Den samlade utrustning som anläggningen av faunapassagen i plan innebär kommer påverka trafikantens upplevelse av skogslandskapet. Det är av vikt att sträva mot en omsorgsfull gestaltning och helhet för att minimera den negativa påverkan på landskapet.

Faunapassage i plan vid Lindhult



Figur 4.3.1.5:1. Föreslagna platser för faunapassage i plan, viltuthopp, färist och skyltar. VMS = variabel meddelandeskylt. Skylten visar varning för älg och rekommenderad hastighet.

4.3.1.6 Skärshult

Väg 26 går längs stranden till Skärshultasjön där det också löper en gångstig. Här föreslås komplettering av stängsel på en kortare sträcka och en grind för gång och cykel.

Utrymmet är relativt trångt och det finns några enstaka äldre och grövre träd längs vägen, se figur 4.3.1.6:1–2. Den tillfälliga nyttjanderätten har här inskränkts och ytterligare skydd av träd och trädrötter planeras för att undvika påverkan på vegetationen. Mindre buskar och sly kan behöva röjas i samband med uppförande av nytt stängsel, vilket är positivt ur ett upplevelseperspektiv då sjön blir mer framträdande för de som passerar.

Stängsel vid Skärshult



Figur 4.3.1.6:1. Pilen visar en äldre ek mellan Skärshultasjön och väg 26. Sjön anas genom trädkronorna.



Figur 4.3.1.6:2. Pilen visar en äldre ek mellan Skärshultasjön och väg 26 där det föreslås komplettering av viltstängsel och grind.

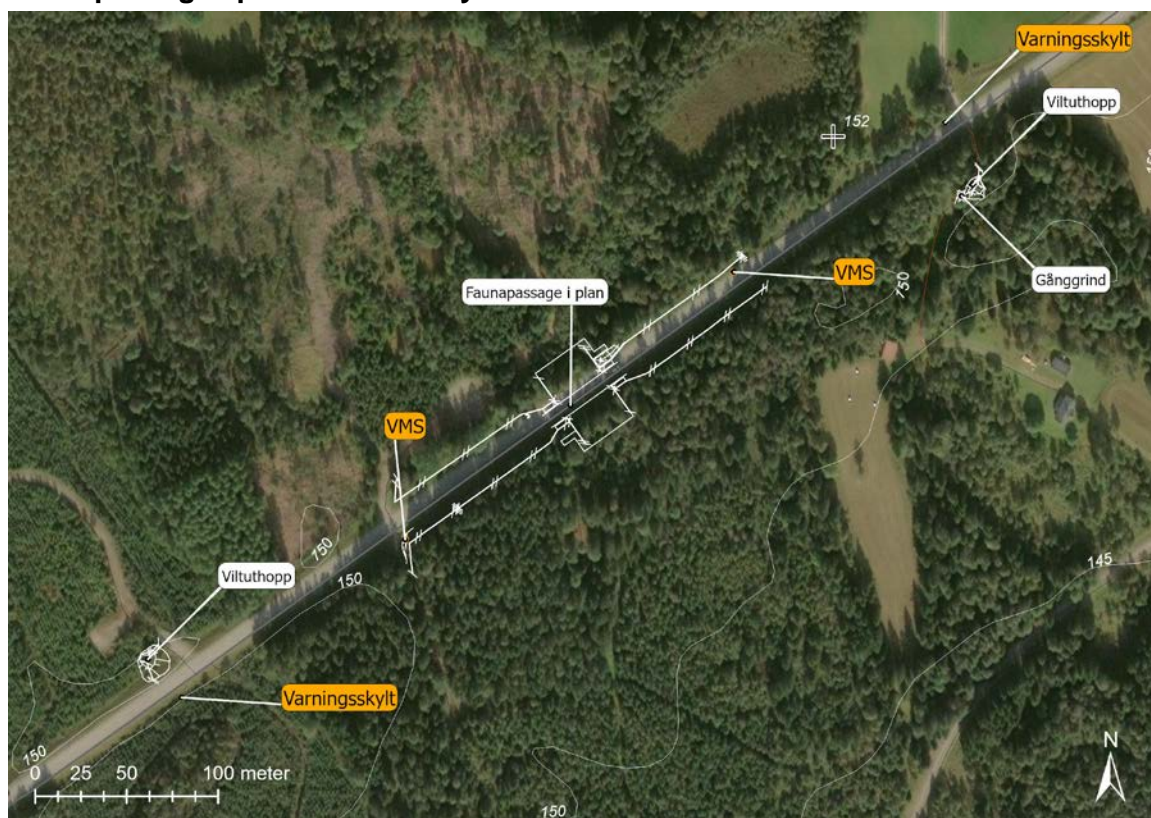
4.3.1.7 Stora Rya

Även vid Stora Rya föreslås faunapassage i plan, se figur 4.3.1.7:1.

Förutsättningarna liknar de vid Lindhult och området utgörs även här av skogslandskap, där uppstickande element kommer få stöd i vegetationen. Här finns det dock lite mer varierad natur, med fler naturvärdesobjekt och grövre träd.

Bedömning av påverkan på upplevelse av landskapet är likvärdig med faunapassagen vid Lindhult. Anläggningen i sig ska varna trafikanter och kommer därför påverka trafikantens upplevelse av skogslandskapet. Påverkan minskar tack vare att utrustningen får stöd i terräng och vegetation.

Faunapassage i plan vid Stora Rya



Figur 4.3.1.7:1. Föreslagna platser för faunapassage i plan samt viltuthopp. VMS = variabel meddelandeskylt. Skylten visar varning för älg och rekommenderad hastighet.

4.3.1.8 Björnaryd

Korsningen vid Björnaryd är ett öppet och relativt stort och flackt landskapsrum, som är mer känsligt för uppstickande element än vad slutna landskap är.

Befintligt stängsel finns vid korsningen idag och en färist med stängsel och grind kommer till viss del ytterligare bryta vyn över jordbrukslandskapet, se figur 4.3.1.8:1–2.

Färist vid Björnaryd



Figur 4.3.1.8:1. Pilen visar föreslagen plats för färist.



Figur 4.3.1.8:2 På västra sidan av väg 26 vid Björnaryd är landskapsrummet stort och öppet.

4.3.2 Naturmiljö

4.3.2.1 Miljöförhållanden

För att bedöma påverkan på förekommande naturvärden har resultatet från nedanstående naturvärdesinventeringar och underlag från Artportalen använts:

Trafikverket Lokaliseringsutredning, PM Skisshandling 2020-11-16

Sträckorna avsåg fyra möjliga områden för anläggning av faunapassage och passage i plan längs väg 26.

Naturvärdesinventering (NVI) förstudie 2022

Naturcentrum AB genomförde en förstudie av naturvärden (inga fältinventeringar) 2022 utmed en 23,8 km lång sträcka utmed väg 26 mellan Oskarström och länsgränsen i Hylte kommun, Hallands län (Elg, S. 2022. Naturcentrum AB).

Naturvärdesinventering (NVI) fältinventering 2022

Naturcentrum AB genomförde en naturvärdesinventering 2022, i ett inventeringsområde uppdelat i 19 delområden utmed en 23,8 km lång sträcka utmed väg 26 mellan Oskarström och länsgränsen i Hylte kommun, Hallands län (Kullingsjö, O. 2023a. Naturcentrum AB).

Kompletterande naturvärdesinventering samt inventering av hålträd, groddjur, backsippa och nattviol 2023

Naturcentrum AB kompletterade en tidigare naturvärdesinventering med ett ytterligare område, 10x40 meter, söder om Skeppshult, samt inventerade hålträd, backsippa, nattviol och groddjur i utpekade delområden och småvatten längs väg 26 mellan Oskarström och länsgränsen, Hallands län (Kullingsjö, O. 2023b. Naturcentrum AB, PM).

Kompletterande naturvärdesinventering 2025

Rådhuset Arkitekter AB utförde en kompletterande naturvärdesinventering längs en cirka 44 km lång sträcka av väg 26 mellan Oskarström och länsgränsen i Halmstad och Hylte kommuner. Inventeringsområdena var 24 småtor inom 20 delområden längs vägsträckan.

Artrika vägmiljöer i Trafikverkets Nationella Vägdatas, NVDB-kartan

För att få kunskap om vilka vägsträckor som är artrika utför Trafikverket inventeringar med jämna mellanrum. Vid de sträckor som utpekats som artrika anpassas vägunderhållet och det genomförs riktade åtgärder så att artrikedomen kan bevaras.

Förekomst av invasiva arter

Förekomst av invasiva arter som redovisats i utförda naturvärdesinventeringar, visas på nedanstående kartor.

4.3.2.2 Miljöeffekter och miljökonsekvenser

De naturvärden som berörs bedöms vara begränsade och inträngen är också av mindre karaktär. Inga skyddade arter påverkas.

Vid sex platser förekommer invasiva arter. Blomsterlupin finns på fem platser och kanadensiskt gullris på en plats. Tre naturvärdsobjekt/naturvärdesbiotoper med naturvärdesklass 3 samt 12 naturvärdsobjekt/naturvärdesbiotoper med naturvärdesklass 4 berörs.

12 värdeelement avseende en stenmur och ett dike i skogsmark, två torrakor och åtta grövre träd (mer än 40 cm diameter) berörs. Sex naturvärdesträd avseende aspar kommer också att påverkas, alternativt behövas tas bort.

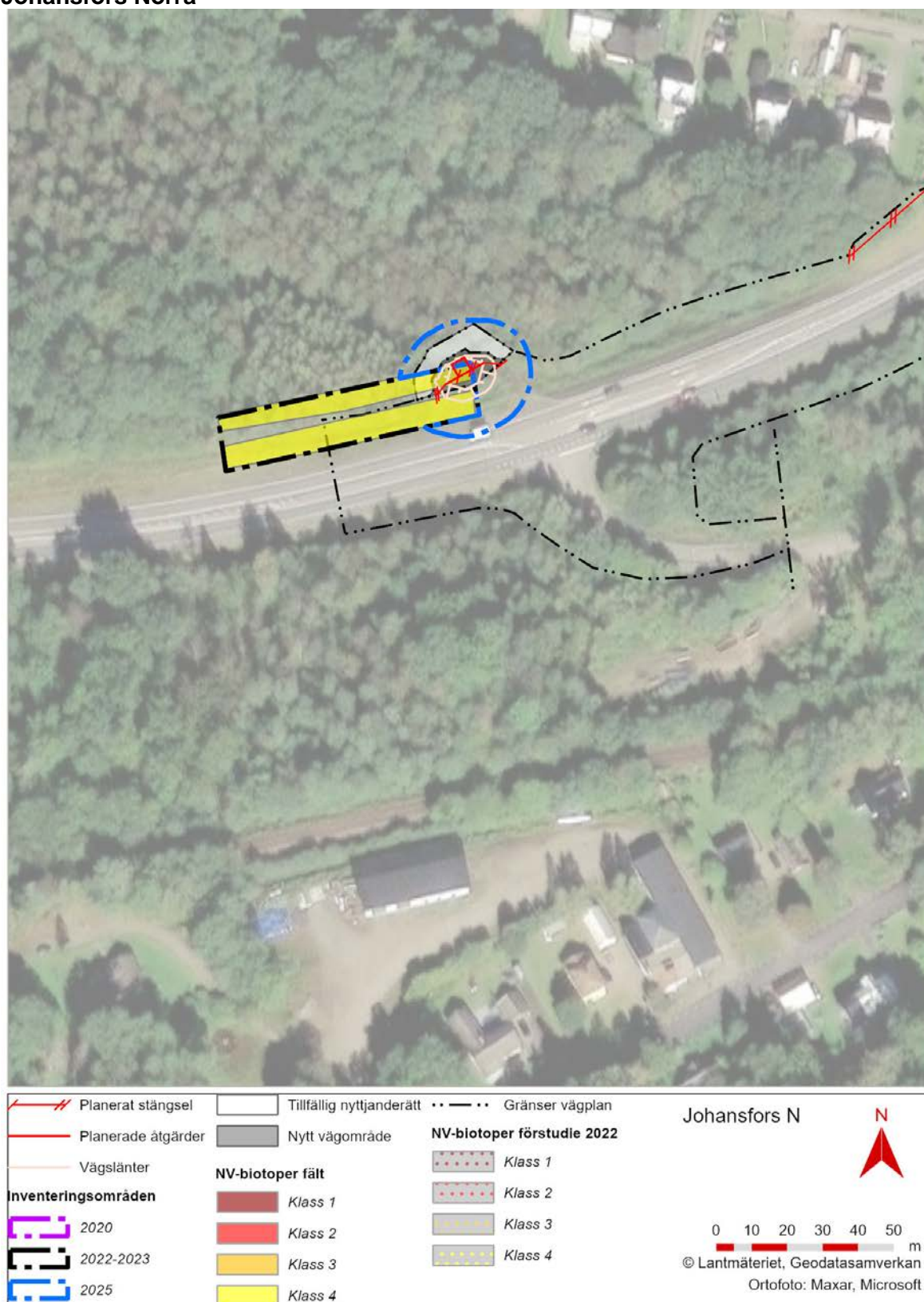
Nedan redovisas endast de platser där naturvärden kommer att påverkas. Vid övriga platser bedöms ingen påverkan på naturvärden ske.

Förekomst av främmande invasiva arter på de platser där åtgärder planeras att utföras kommer att hanteras i enlighet med EU-förordning nr (1143/2014), Trafikverkets TDOK 2015:0469 och den kommande nationella förteckningen. Naturvärdsarter och invasiva arter förekommer tillsammans på minst en plats. Ytterligare inventering av invasiva arter bör övervägas inför entreprenaden. En detaljerad aktuell kunskap om utbredningen av invasiva arter kan vara avgörande när det gäller lämpliga förslag på skyddsåtgärder och omhändertagande av massor.

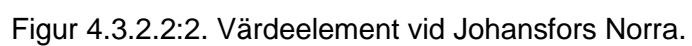
Massor som innehåller invasiva arter kommer att hanteras separat för att undvika ytterligare spridning. Nedan redovisas endast de platser där invasiva arter förekommer.

Vid nytt viltuthopp beläget vid Johansfors Norra berörs två naturvärdesobjekt klass 4, varav ett är en brynmiljö och ett är en vägkant. I övrigt berörs en stenmur och ett dike belägna i skogsmark.

Johansfors Norra

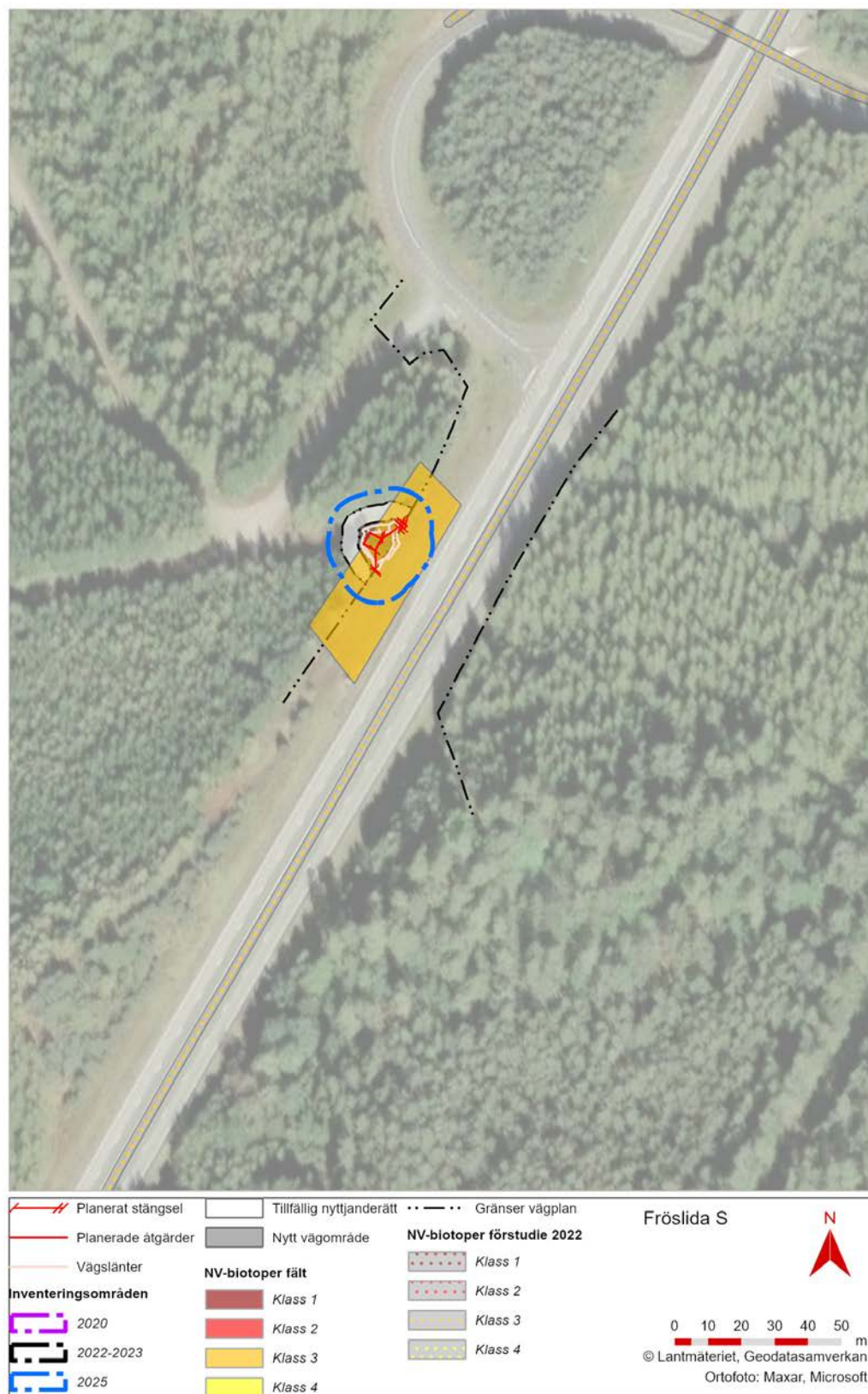


Figur 4.3.2.2:1. Naturvärdesobjekt vid Johansfors Norra.



Vid nytt viltuthopp beläget vid Fröslida Södra berörs en naturvärdesbiotop klass 3 med torrängsflora.

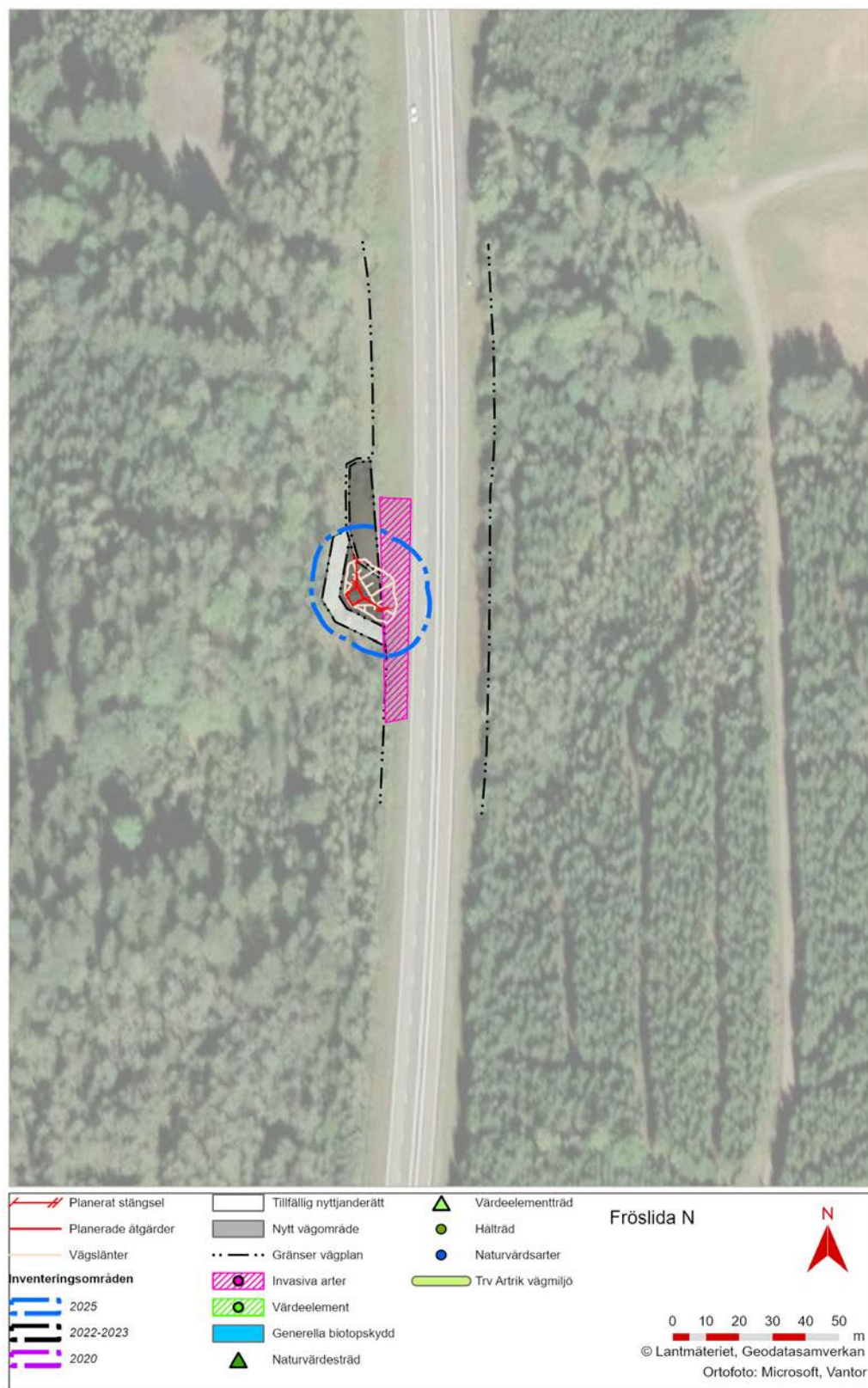
Fröslida Södra



Figur 4.3.2.2:3. Naturvärdesbiotop vid Fröslida Södra.

Vid nytt viltuthopp beläget vid Fröslida Norra finns den invasiva arten blomsterlupin.

Fröslida Norra



Figur 4.3.2.2:4. Blomsterlupin vid Fröslida Norra.

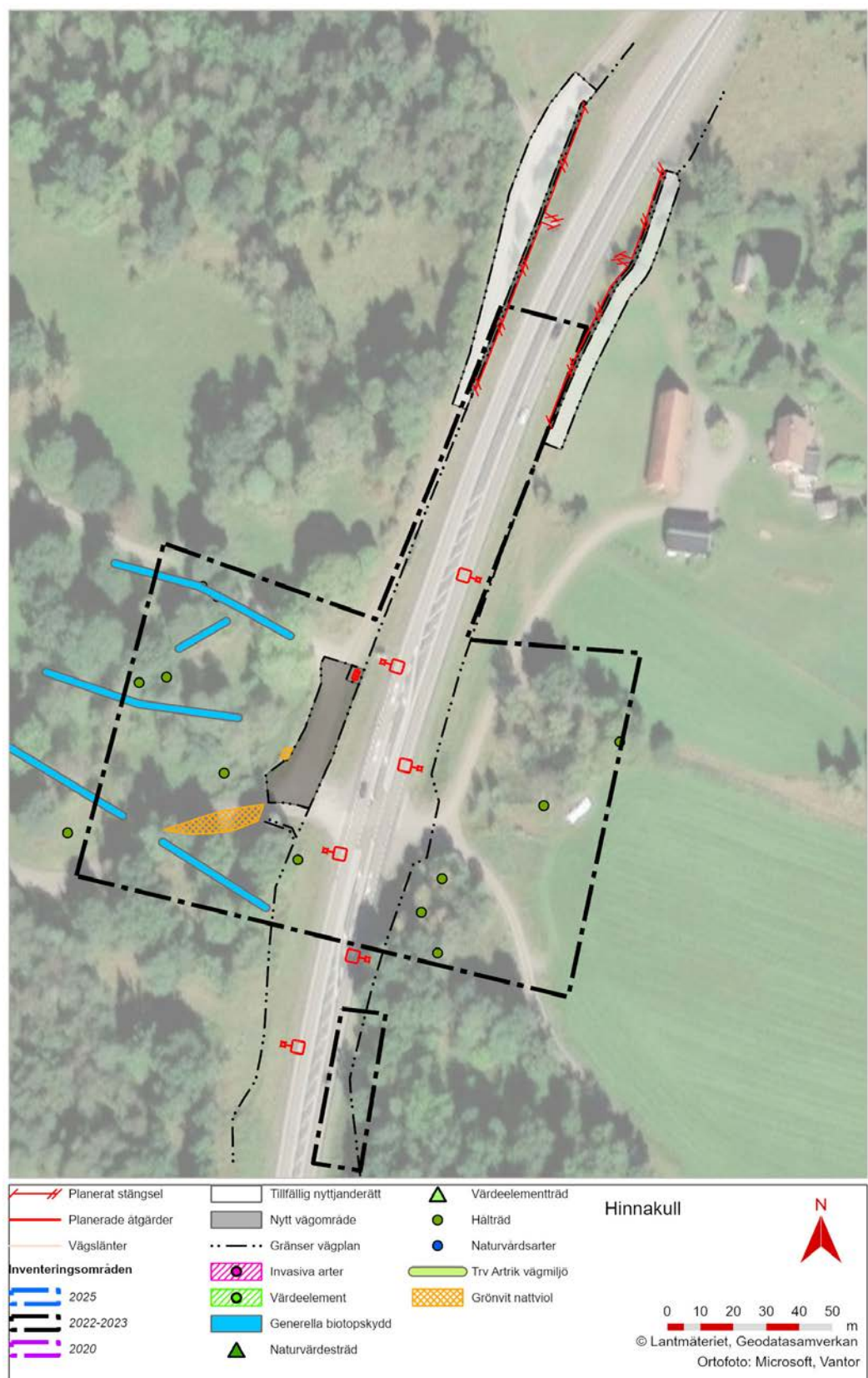
Vid Hinnakull planeras enbart belysningsåtgärder. Ledningsdragningar och övriga anordningar kommer i huvudsak att utföras inom befintligt vägområde. Detaljutformning kommer att redovisas i bygghandling.

Hinnakull



Figur 4.3.2.2:5. Naturvärdesobjekt vid Hinnakull.

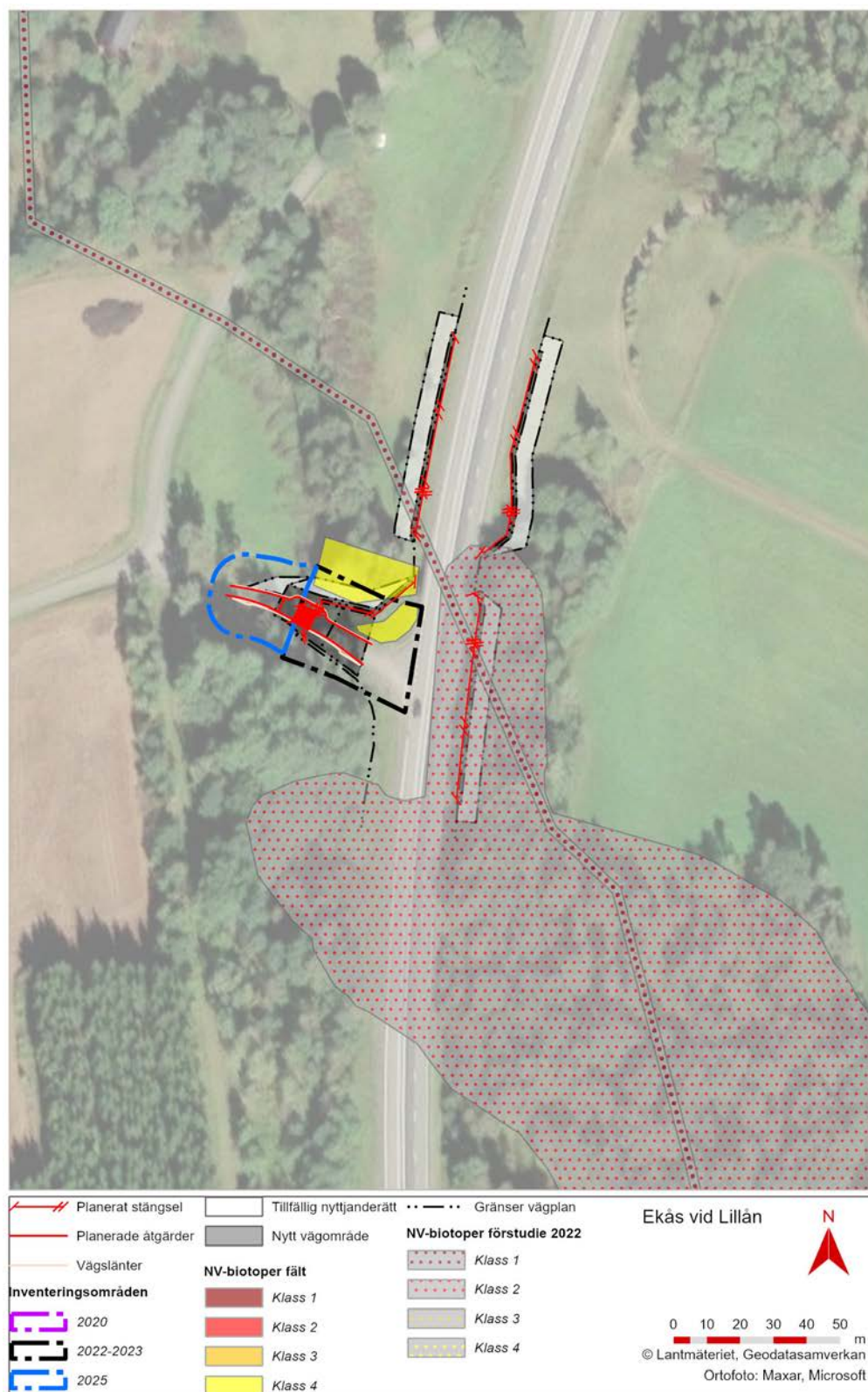
Hinnakull



Figur 4.3.2.2:6. Områden med övriga naturvärden vid Hinnakull.

Vid ny färjest belägen vid Lillån berörs två naturvärdesobjekt klass 4, varav ett är en väggkant och ett är en lövskog.

Ekås vid Lillån



Figur 4.3.2.2:7. Naturvärdesobjekt vid Ekås vid Lillån.

Vid ny färjest belägen i södra delen av Torup berörs ett naturvärdesobjekt klass 4, som avser ett dike i skogsmark. Den invasiva arten kanadensiskt gullris förekommer på platsen. Vid ny färjest i norra delen av Torup berörs ett naturvärdesobjekt klass 4 som avser en väggkant.

Torup, södra delen



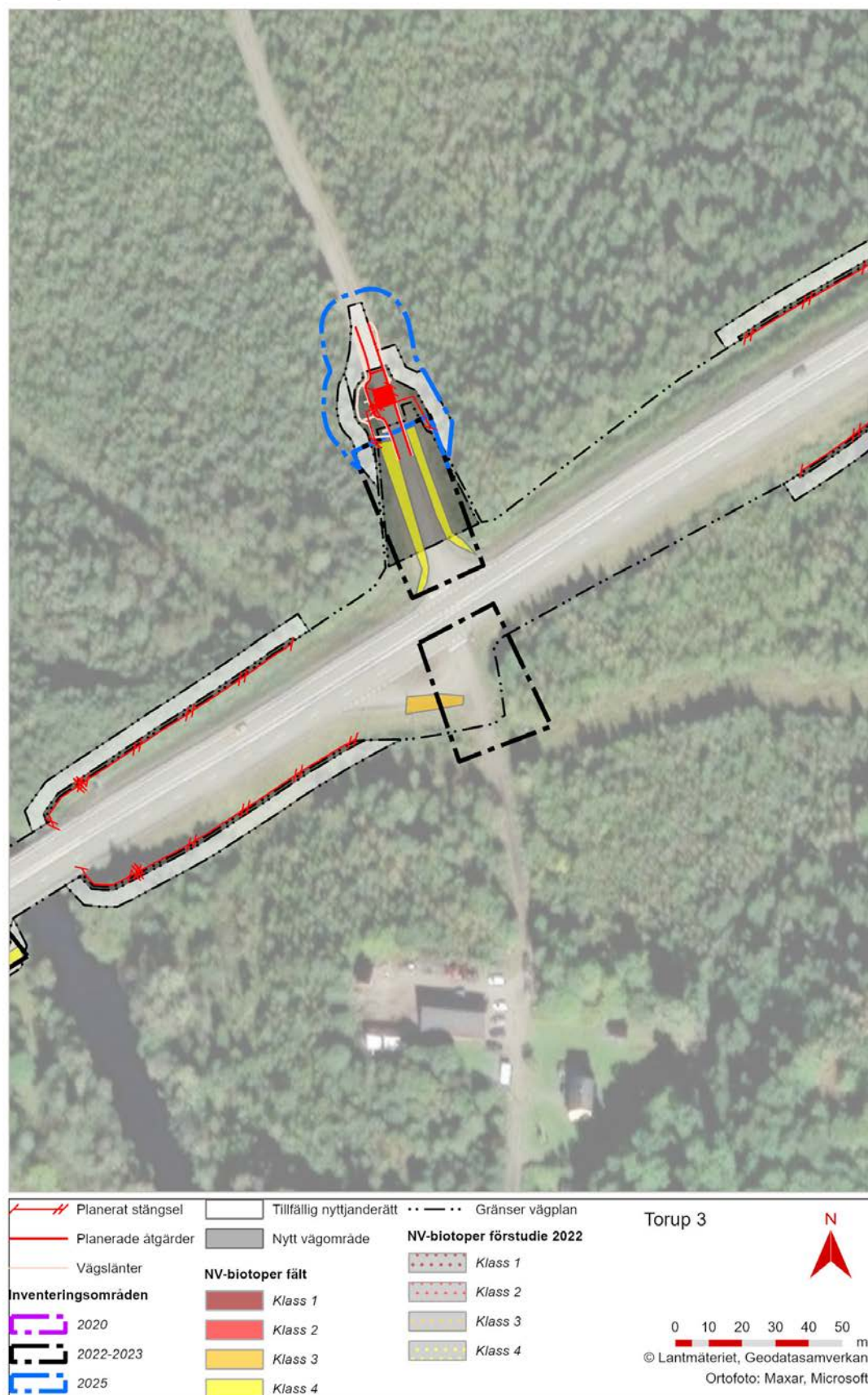
Figur 4.3.2.2:8. Naturvärdesobjekt vid Torup (södra delen).

Torup, södra delen



Figur 4.3.2.2:9. Kanadensiskt gullris vid Torup (södra delen).

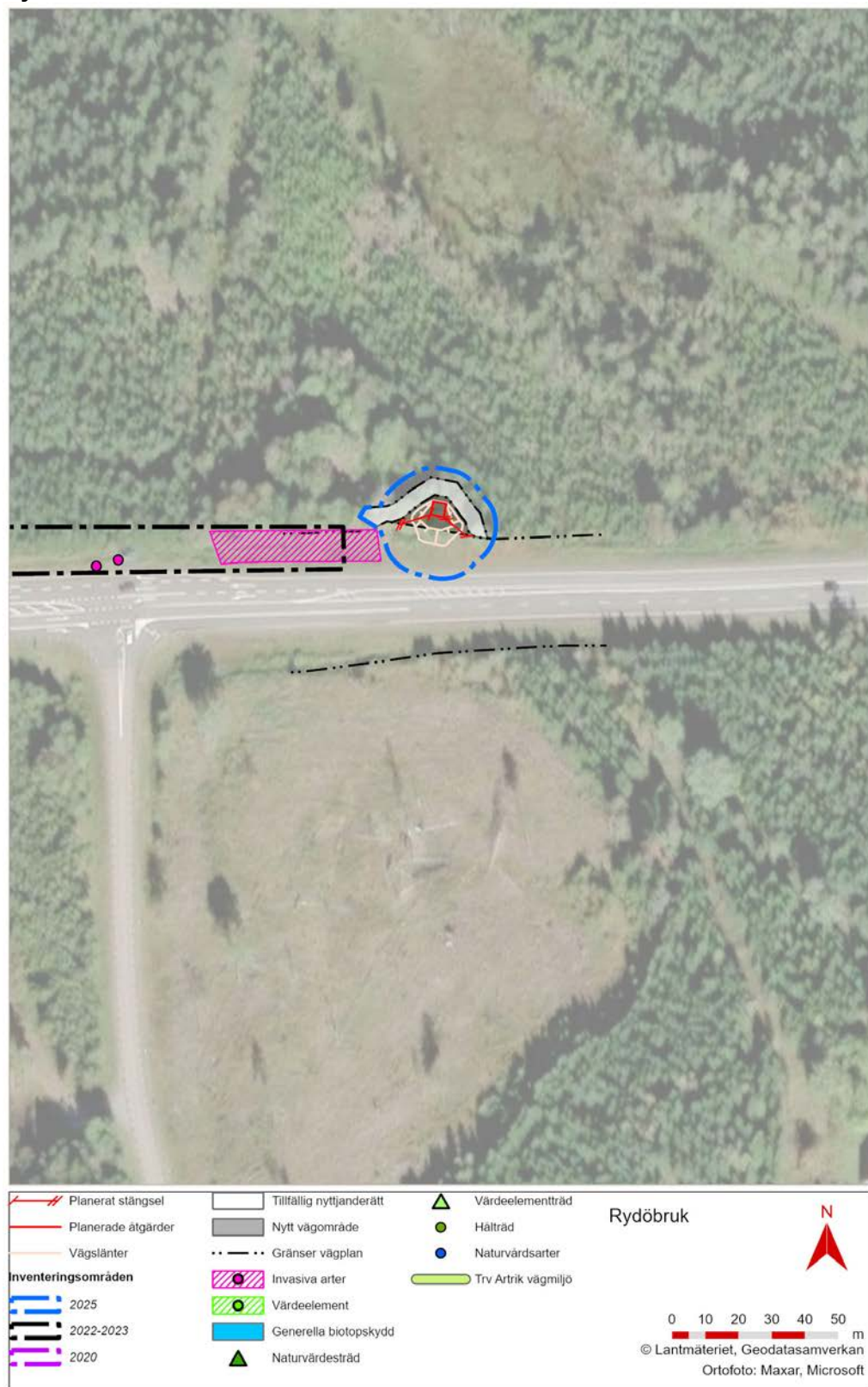
Torup, norra delen



Figur 4.3.2.2:10. Naturvärdesobjekt vid Torup (norra delen).

Vid nytt viltuthopp beläget vid Rydöbruk finns den invasiva arten blomsterlupin i direkt anslutning till platsen.

Rydöbruk



Figur 4.3.2.2:11. Blomsterlupin vid Rydöbruk.

Vid ny färäst belägen vid Glassbo finns den invasiva arten blomsterlupin.

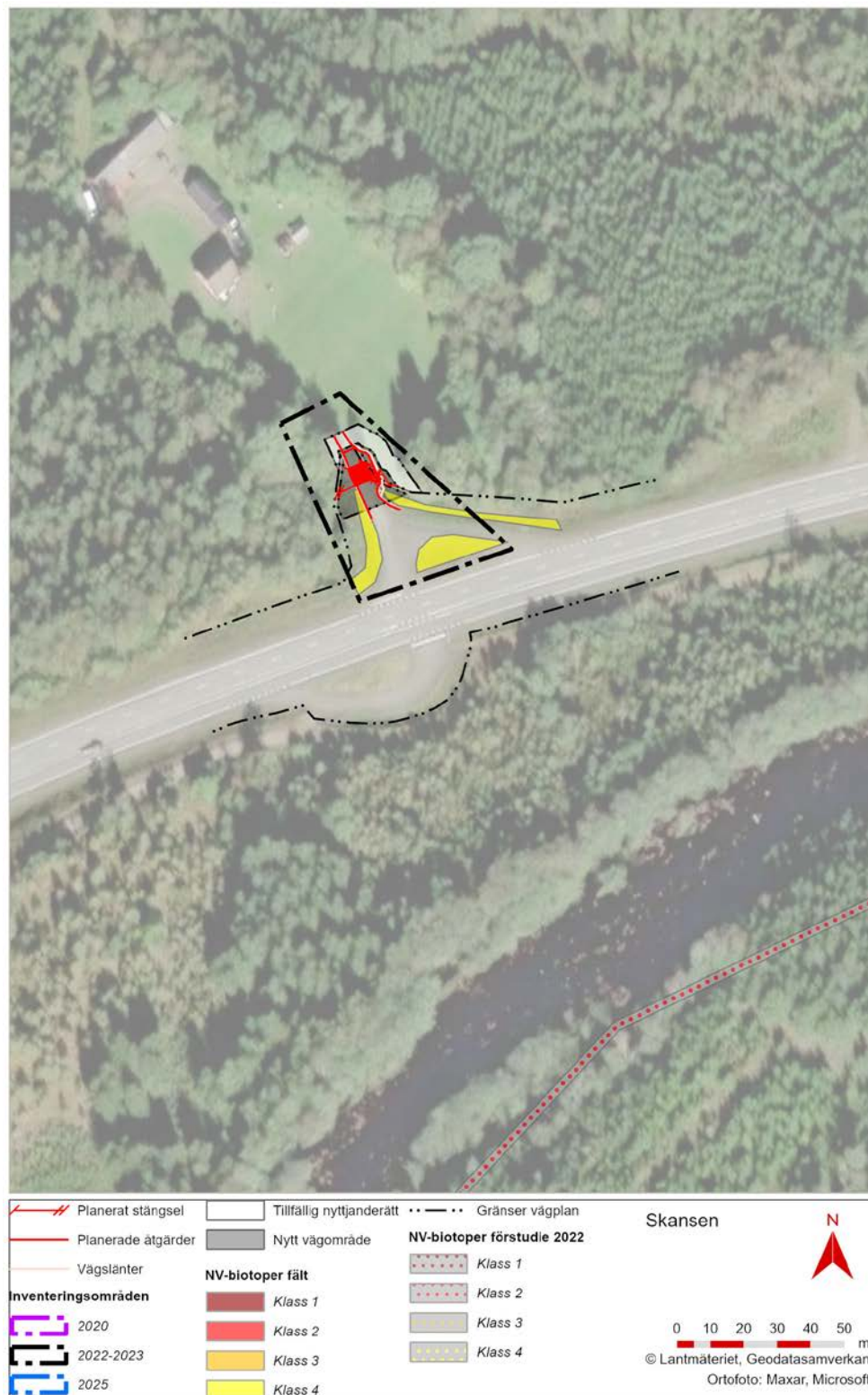
Glassbo



Figur 4.3.2.2:12. Blomsterlupin vid Glassbo.

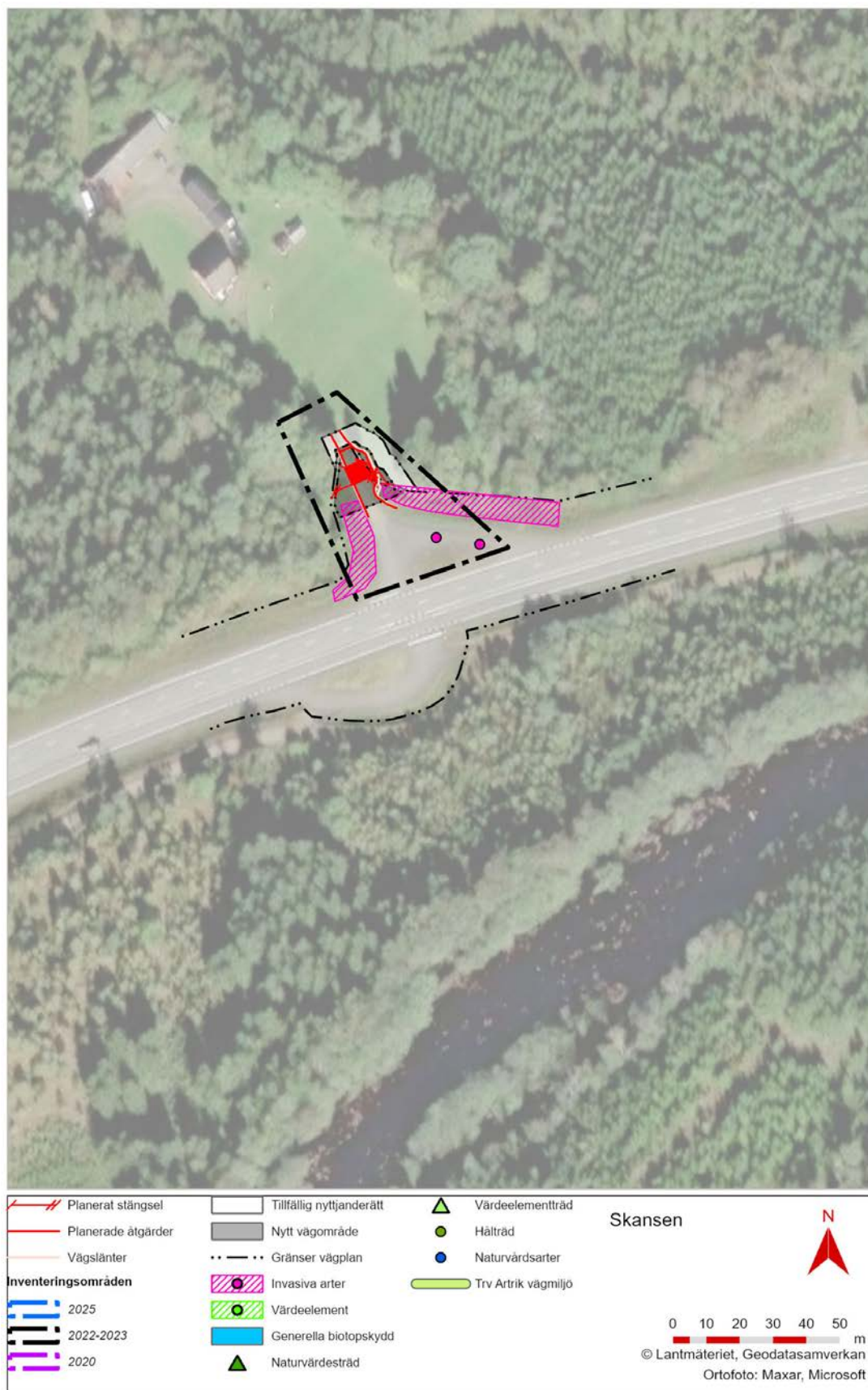
Vid ny färjest belägen vid Skansen berörs två naturvärdesobjekt klass 4, vilket avser två vägkanter. På platsen finns också den invasiva arten blomsterlupin.

Skansen



Figur 4.3.2.2:13. Naturvärdesobjekt vid Skansen.

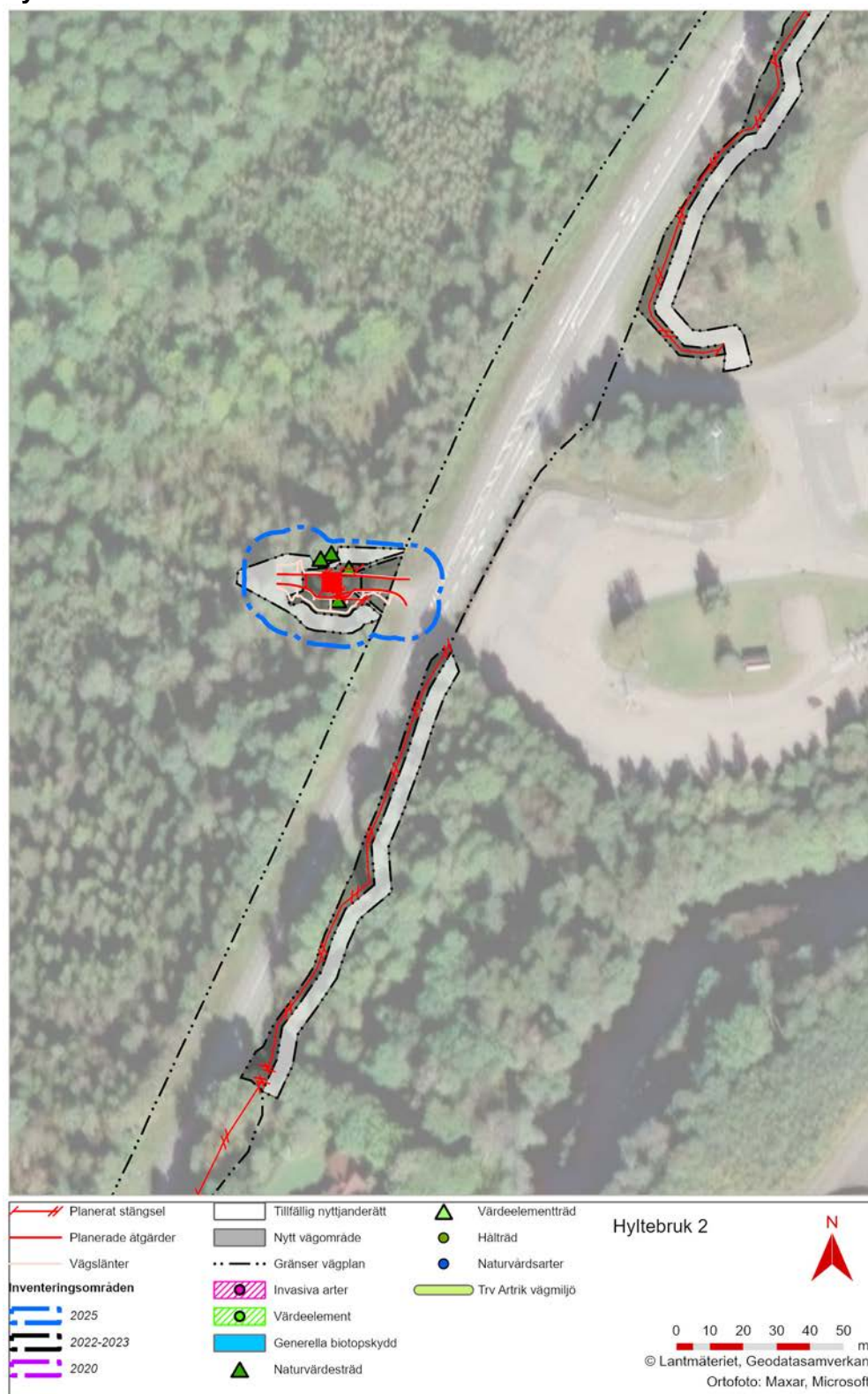
Skansen



Figur 4.3.2.2:14. Blomsterlupin vid Skansen.

Vid ny färäst belägen vid Hyltebruk Södra berörs fem naturvärdesträd (aspar 40 - 55 cm diameter i brösthöjd).

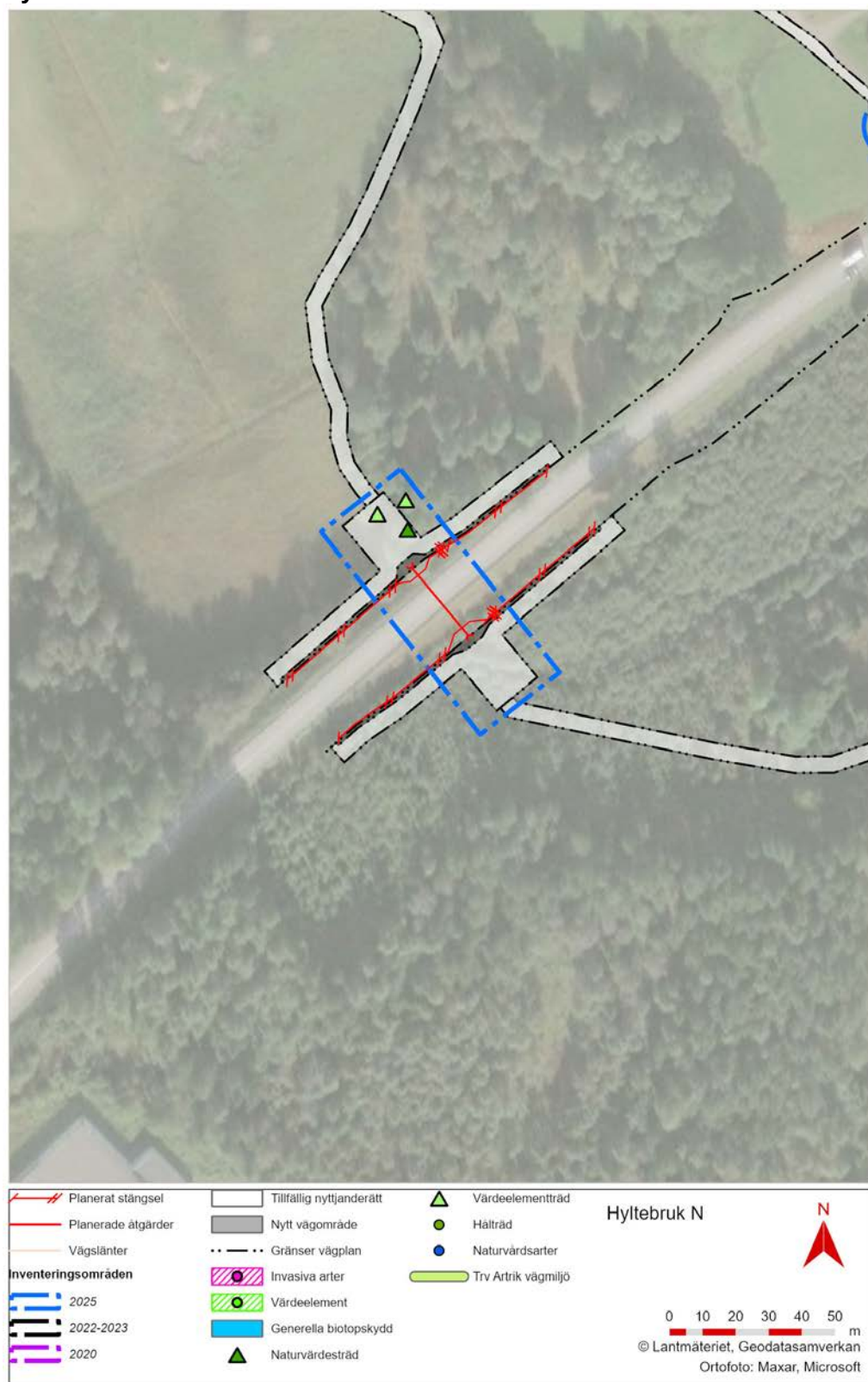
Hyltebruk Södra



Figur 4.3.2.2:15. Naturvärdesträd vid Hyltebruk Södra.

Vid torrtrumma 2 belägen vid Hyltebruk Norra berörs två torrakor och ett naturvärdesträd (en asp 50 cm diameter i brösthöjd).

Hyltebruk Norra



Figur 4.3.2.2:16. Torrakor och naturvärdesträd vid Hyltebruk Norra.

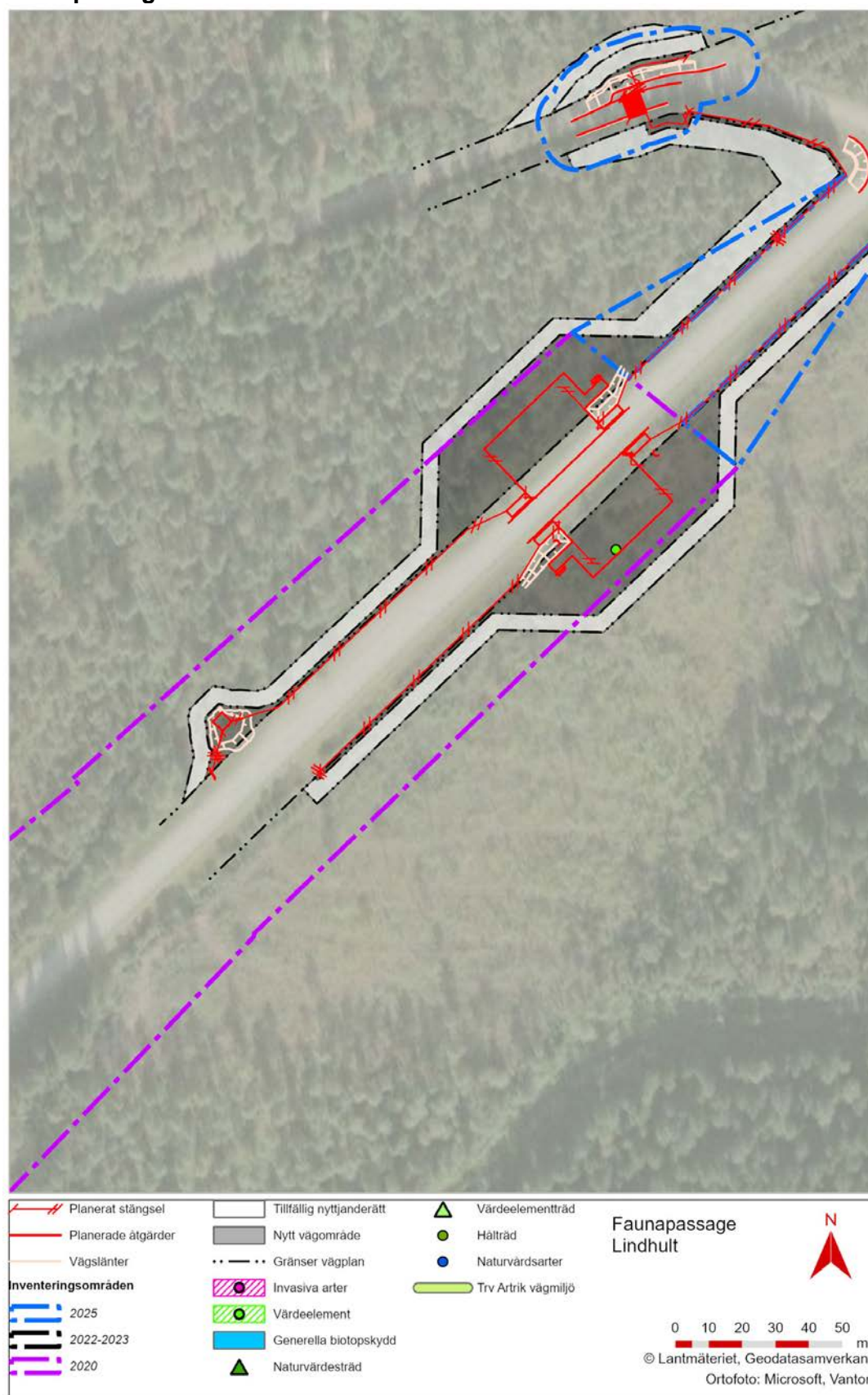
Vid nytt viltuthopp belägen vid Faunapassage Lindhult i västra delen berörs ett naturvärdesobjekt klass 4, som avser en blandskog. Vid ny passage i plan berörs ett värdeelement, ett grovt träd (> 40 cm i brösthöjd).

Faunapassage Lindhult



Figur 4.3.2.2:17. Naturvärdesobjekt vid Faunapassage Lindhult.

Faunapassage Lindhult



Figur 4.3.2.2:18. Värdeelement, ett grovt träd, vid Faunapassage Lindhult.

Vid ny färäst belägen vid Skärshult finns den invasiva arten blomsterlupin.

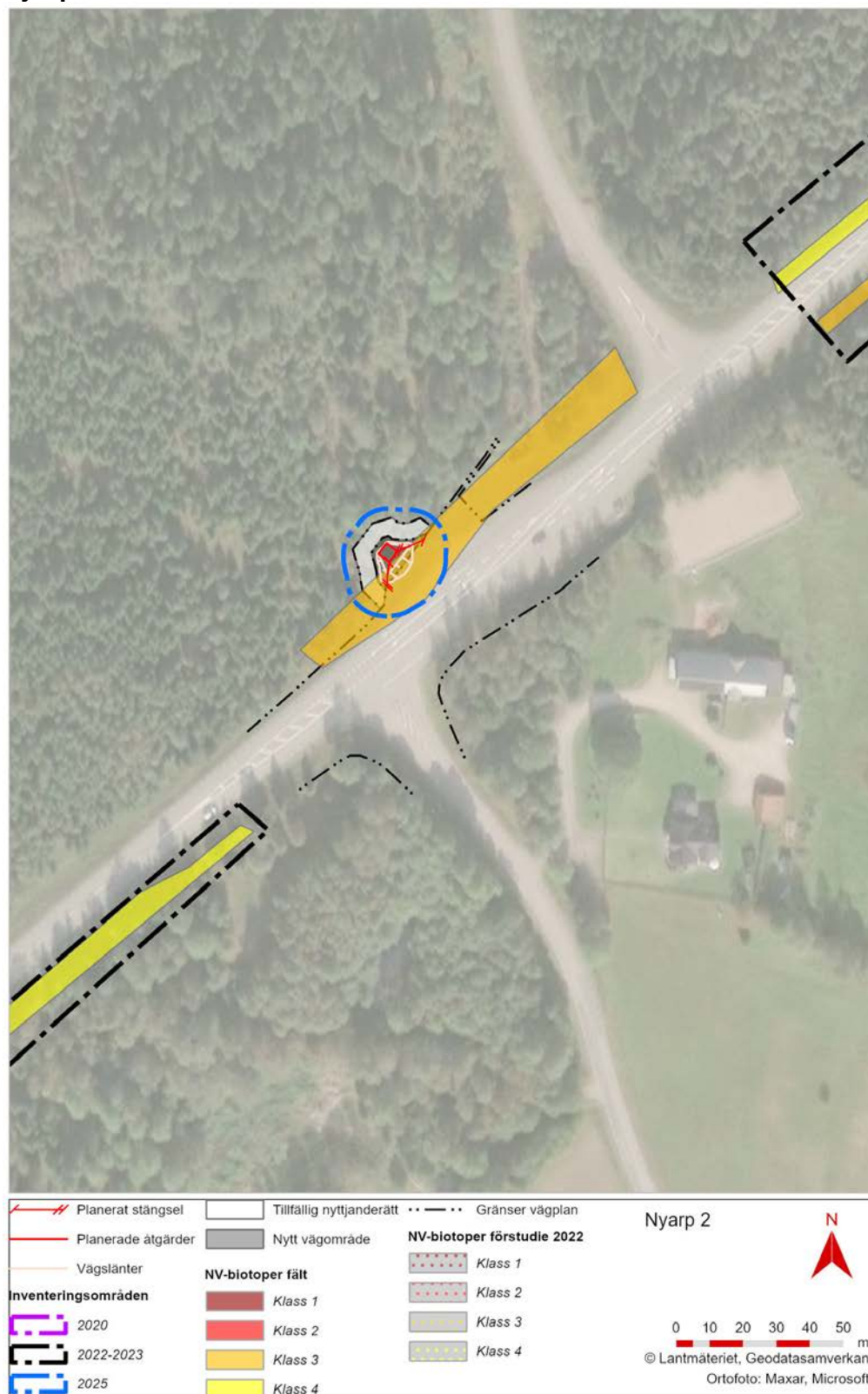
Skärshult



Figur 4.3.2.2:19. Blomsterlupin vid Skärshult.

Vid nytt viltuthopp beläget vid Nyarp berörs en naturvärdesbiotop klass 3, som avser en väggkant.

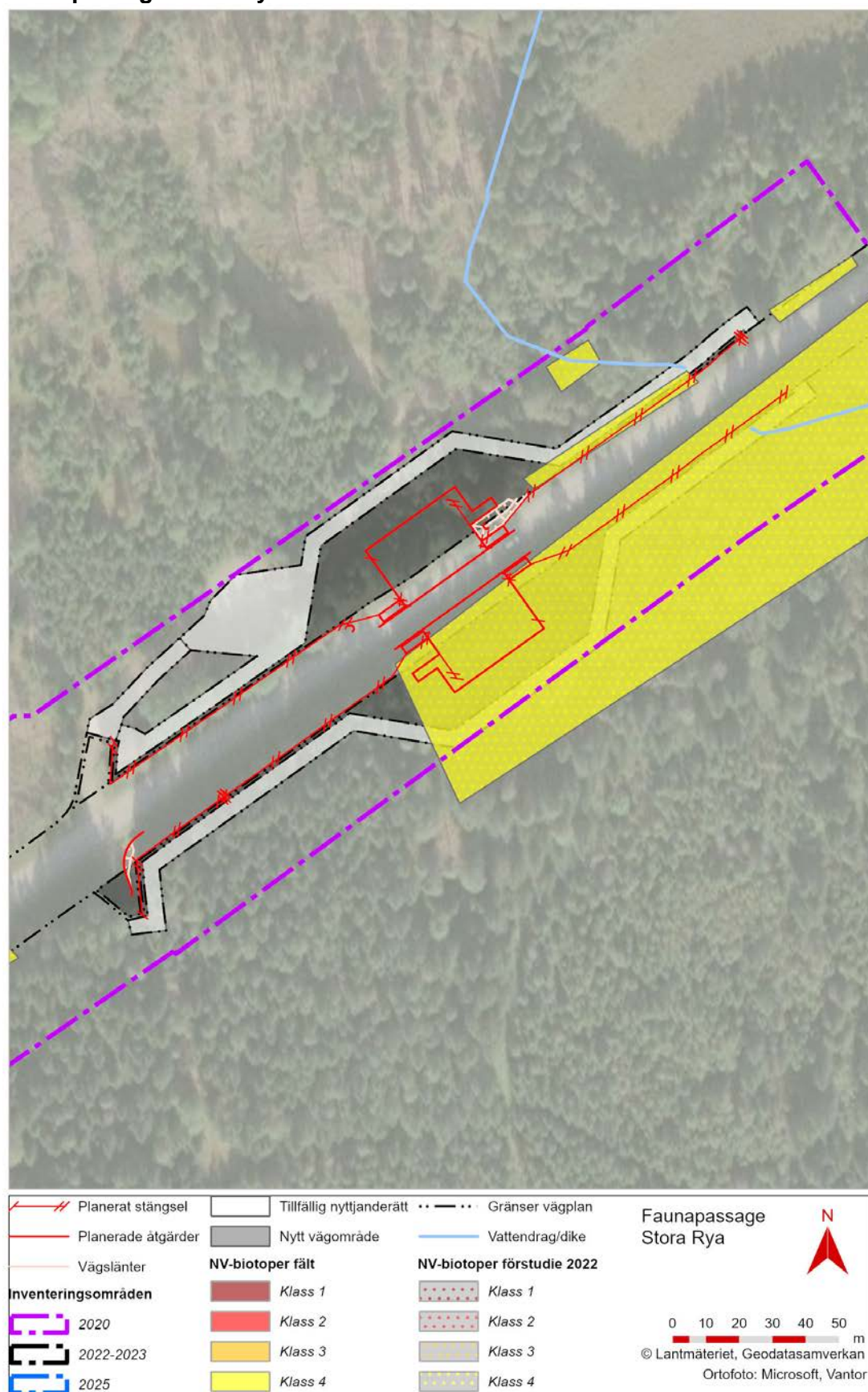
Nyarp



Figur 4.3.2.2:20. Naturvärdesbiotop vid Nyarp.

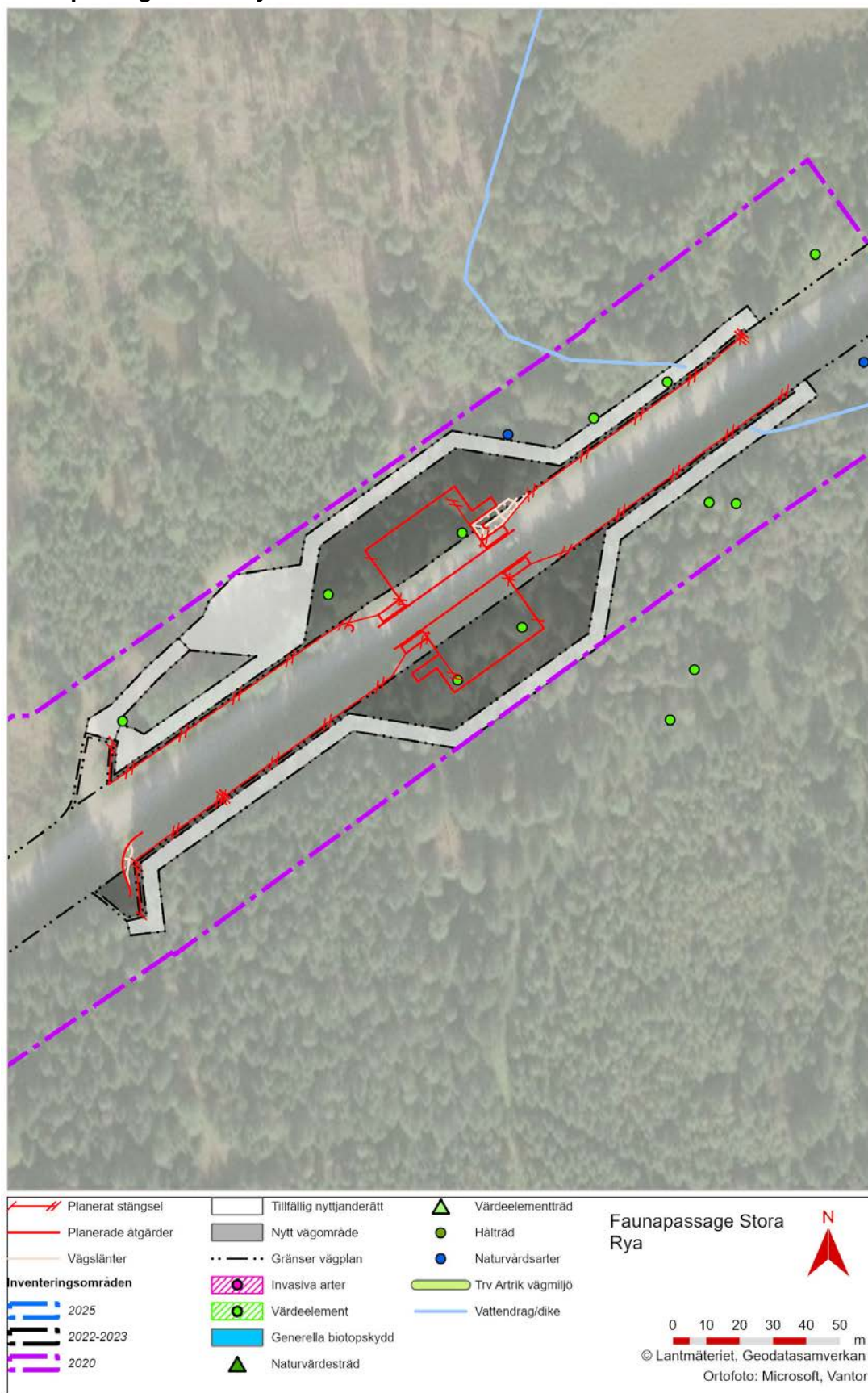
Vid faunapassage i plan belägen vid Stora Rya berörs två naturvärdesobjekt klass 4, varav ett avser en blandskog och ett avser ett dike. Sju värdeelement, grova träd > 40 cm diameter i brösthöjd, berörs. I blandskogen finns den fridlysta arten revlummer, men denna kommer ej att påverkas. Ett mindre dike med ett mycket lågt medelvattenflöde på 1,4 l/s rinner genom området. Diket bedöms inte ha några naturvärden och åtgärderna bedöms ej vara anmälningspliktiga enligt 11 kapitlet miljöbalken (vattenverksamhet).

Faunapassage Stora Rya



Figur 4.3.2.2:21. Naturvärdesobjekt vid Faunapassage Stora Rya

Faunapassage Stora Rya



Figur 4.3.2.2:22. Värdeelement vid Faunapassage Stora Rya.

Vid ny färäst belägen vid Björnaryd berörs ett naturvärdesobjekt klass 4, som avser en väggkant.

Björnaryd



Figur 4.3.2.2:23. Naturvärdesobjekt vid Björnaryd.

Vid ny färäst belägen vid Allbo berörs ett naturvärdesobjekt klass 3, som avser en vägkant.

Allbo



Figur 4.3.2.2:24. Naturvärdesobjekt vid Allbo.

4.3.3 Kulturmiljö

4.3.3.1 Miljöförhållanden

Det förekommer flera kända kulturvärden i anslutning till väg 26. Fornlämningar finns spridda längs väg 26 och utgörs främst av fossila åkrar, milstolpar och äldre färdvägar. Även övriga kulturhistoriska lämningar och möjliga fornlämningar är i stor utsträckning fossila åkrar samt torpmiljöer och gårdstomter, se figur 4.3.3.1:1–4.

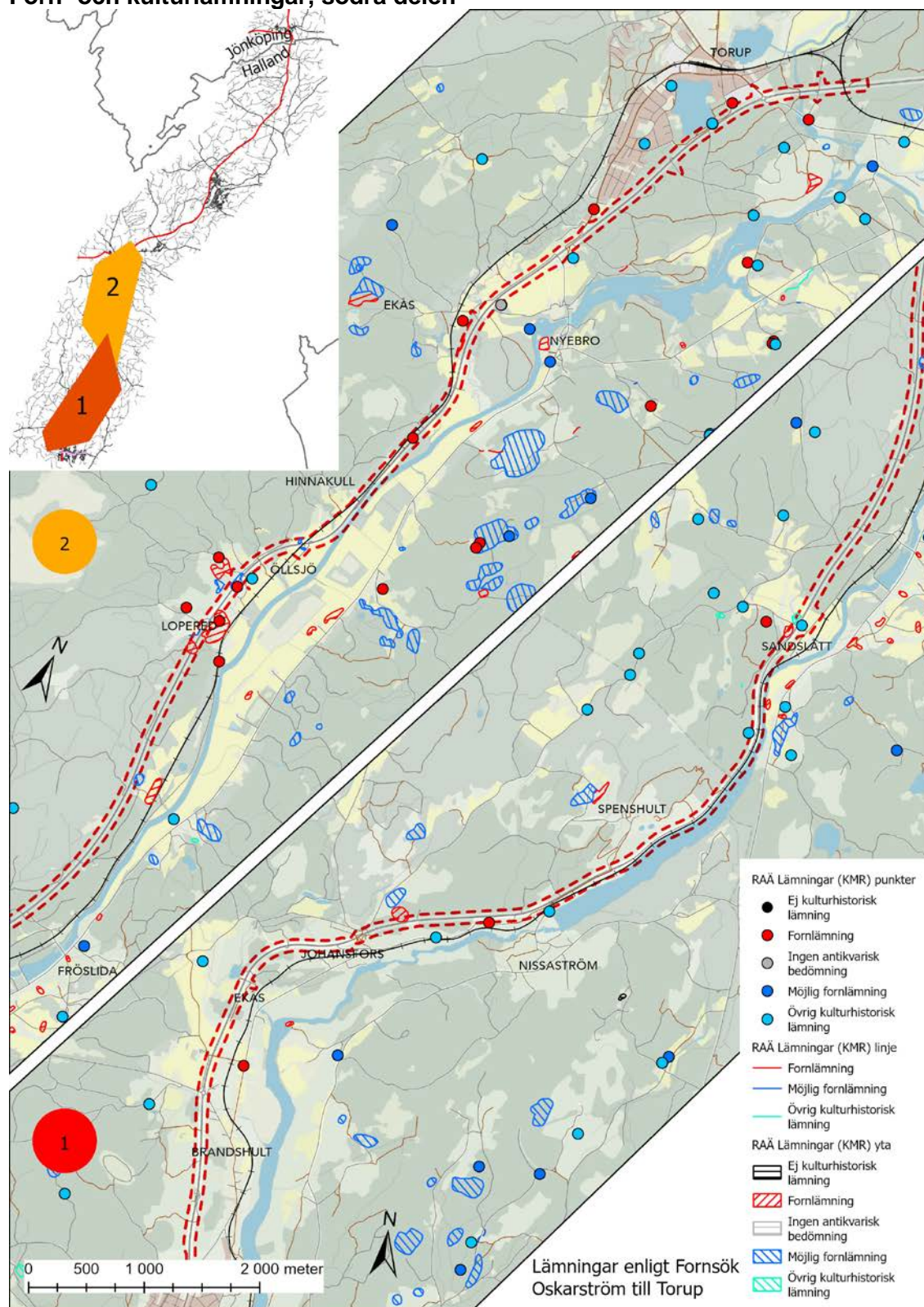
Nissan är utpekad som särskilt värdefullt vatten av Riksantikvarieämbetet. Vattendraget rinner genom ett äldre kulturlandskap där kommunikationslämningar och flertalet äldre kraftverksanläggningar som visar på Hallands äldsta industrialisering särskilt lyfts fram.

Det finns inga riksintresseområden för kulturmiljö på den aktuella sträckan längs väg 26. Halmstad och Hylte kommuner har dock pekat ut särskilda områden som har ett kulturhistoriskt värde. Följande kommunala kulturmiljöer finns i anslutning till platser för planerade faunaåtgärder:

Spenshults sanatorium (Halmstads kommun) med omgivning ligger i anslutning till väg 26 i orten Spenshult. Spenshults sanatorium anlades år 1911–1913 och ligger i en parkmiljö med promenadstigar och en damm. Kärnvärdena är kopplade till själva bebyggelsemiljön, parkmiljön och karaktärsskapande landskapselement som äldre vägnät, stenmurar mm. Området ligger delvis inom naturreservatet Spenshult.

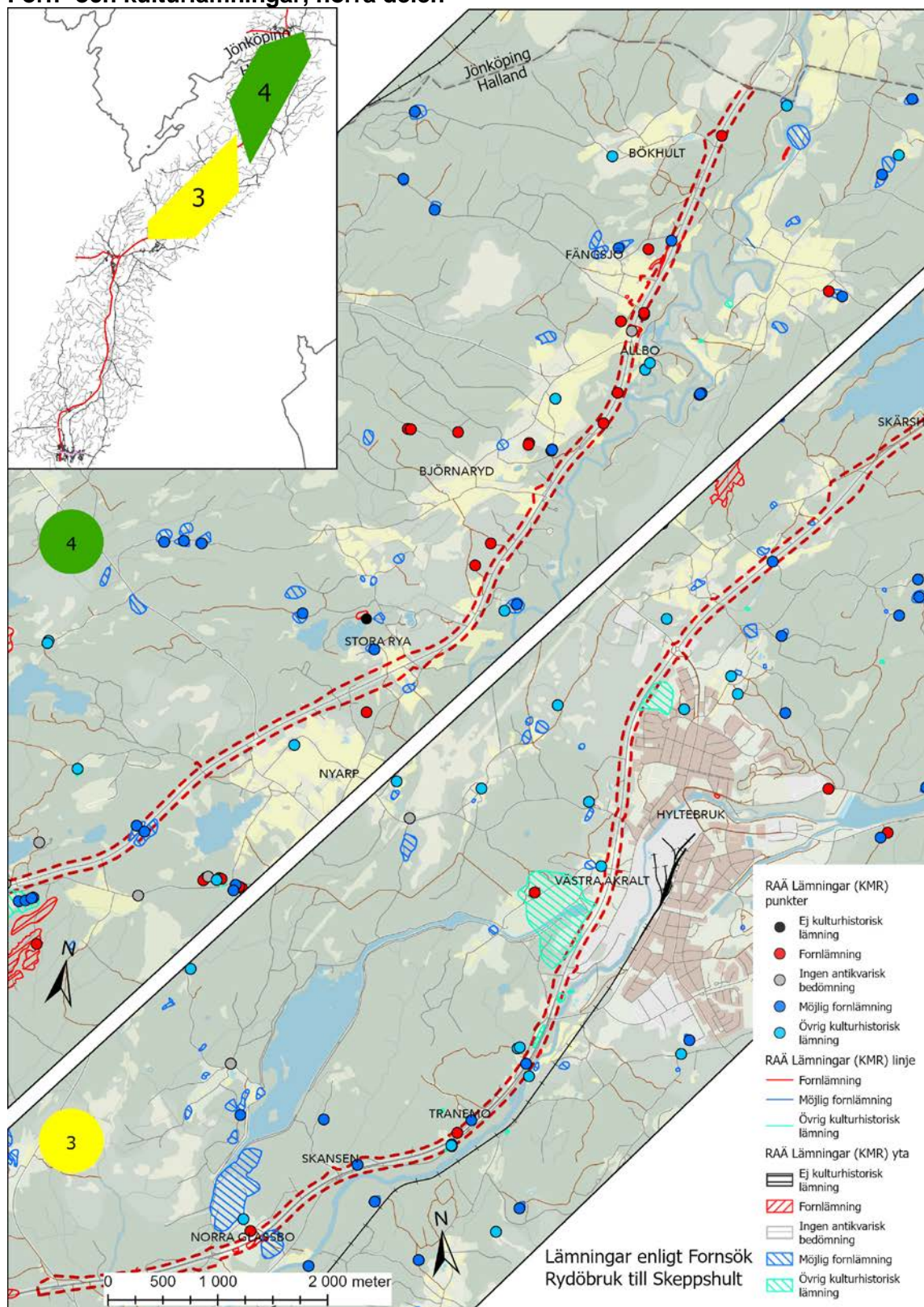
Lopered i Hylte kommun är utpekad i kommunens kulturmiljöprogram. Dess kärnvärden är det välbevarade kulturlandskapet med utblick över dalgången. Områdets jordbruksbebyggelse och gårdsstruktur är också välbevarad och det finns flera fornlämningar i området. Fornlämningarna har ofta tydliga och karaktäristiska lägen i landskapet. Området breder ut sig på båda sidor av väg 26.

Forn- och kulturlämningar, södra delen



Figur 4.3.3.1:1. Södra delen av utredningsområdet. Information hämtad från Riksantikvarieämbetet Fornsök 2025-09-16.

Forn- och kulturlämningar, norra delen



Figur 4.3.3.1:2 Norra delen av utredningsområdet. Information hämtad från Riksantikvarieämbetet Forsök 2025-09-16.

Kommunala kulturmiljöer



Figur 4.3.3.1:3 Rödskräfferade områden utgör kulturmiljöer vid Spenshult (i söder) och Lopered (i norr). Utdrag från Länsstyrelsens informationskarta Halland.

4.3.3.2 Miljöeffekter och miljökonsekvenser

Nedan redovisas de platser där kulturvärden förekommer i anslutning till planerade faunaåtgärder. Samråd kommer att hållas med länsstyrelsen om påverkan och om eventuellt behov av tillstånd för ingrepp i fornlämning.

Kommunala kulturmiljöer

Den kommunala kulturmiljön Spenshult berörs av kompletterande stängselåtgärder i anslutning till väg 26. Åtgärden ligger i utkanten av området och inga kärnvärden berörs. Åtgärden bedöms inte medföra några negativa konsekvenser för den kommunala kulturmiljön.

Den kommunala kulturmiljön Lopered berörs vid Hinnakull. Åtgärden ligger i direkt anslutning till väg 26 utan nya fysiska intrång. Påverkan från belysning och belysningsstolpar bedöms som lokal utan påverkan på kulturmiljöns kärnvärden och det omgivande kulturlandskapet.

Sandslätt

Vid Sandslätt planeras ett nytt viltuthopp. Cirka 30 meter norr om viltuthoppet finns en fyndplats för mesolitisk skivskrapa (L1996:2498) som utgör en övrig kulturhistorisk lämning. En arkeologisk förundersökning genomfördes 2003 på fyndplatsen då inga ytterligare lämningar påträffades. Mellan fyndplatsen och viltuthoppet finns även en befintlig brukningsväg som blir nytt vägområde med inskränkt vägrätt, se figur 4.3.3.2:1. I detta område planeras inga arbeten utan vägområdet syftar endast till att säkerställa driften av viltuthoppet.

På andra sidan väg 26 finns fossila åkrar som utgör fornlämning och övrig kulturhistorisk lämning, men där ska inga åtgärder genomföras.

Anläggande av viltuthoppet bedöms inte medföra några negativa konsekvenser för forn- och kulturlämningar i området.

Övrig kulturhistorisk lämning Sandslätt



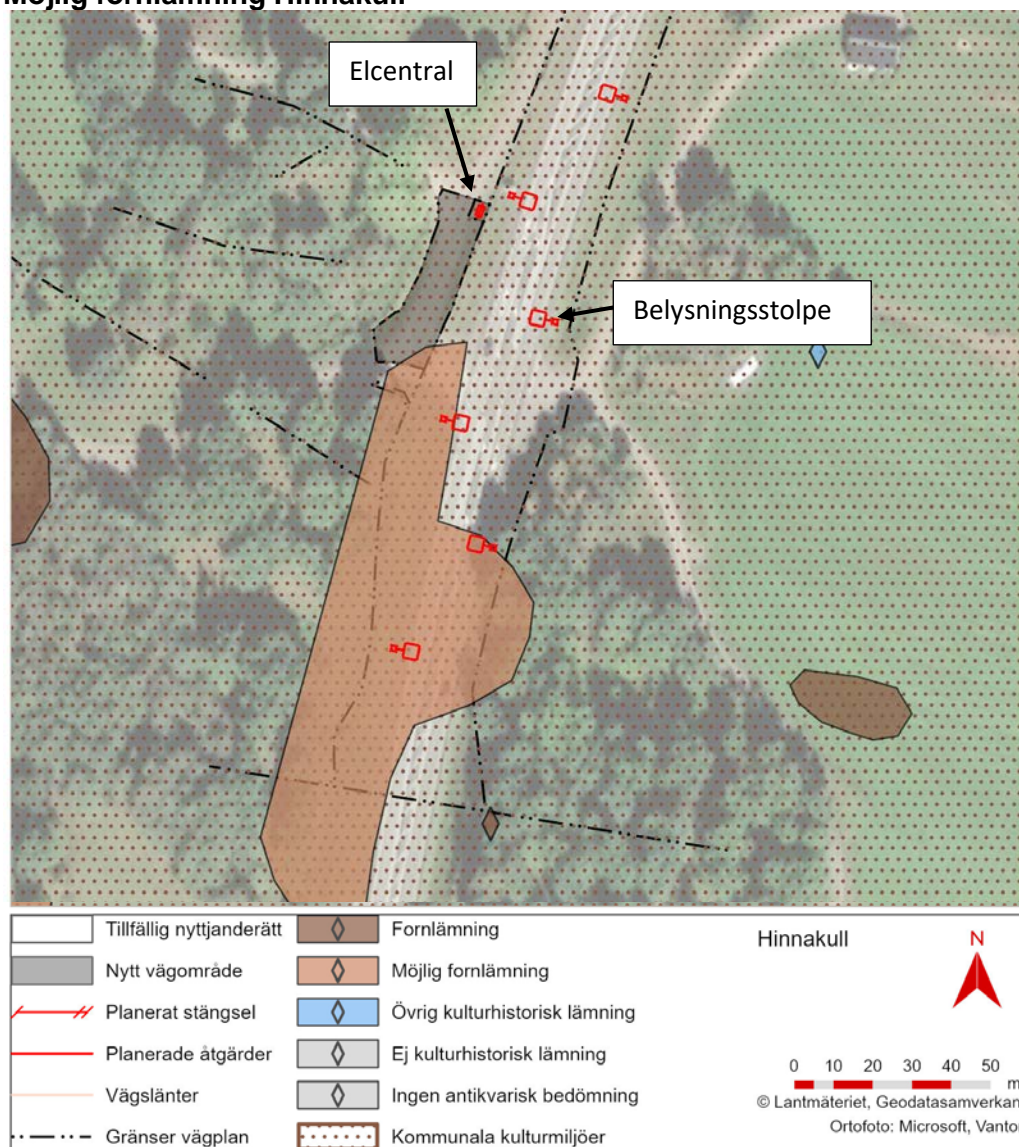
Figur 4.3.3.2:1 Övrig kulturhistorisk lämning vid viltuthopp Sandslätt.

Hinnakull

Vid Hinnakull planeras ny belysning och en ny elcentral i korsningen, se figur 4.3.3.2:2. Belysningsstolpar och kabeldragningar för belysningen placeras högt upp i överbyggnaden inom befintligt vägområde, elcentralen kommer att placeras strax utanför befintligt vägområde mellan väg 26 och befintlig enskild väg. Belysningskabel dras mellan stolpar och till belysningscentral. På befintlig enskild väg, delvis hårdgjord, planeras område med inskränkt vägrätt för drift av elcentralen. Ingen naturmark tas i anspråk.

I anslutning till korsningen finns en fossil åker (L1996:2094) som utgör en möjlig fornlämning. Lämningen ligger till stor del inom befintligt vägområde och på befintlig enskild väg.

Möjlig fornlämning Hinnakull



Figur 4.3.3.2:2 Möjlig fornlämning vid Hinnakull.

Hyltebruk Södra

Nytt viltstängsel vid Hyltebruk Södra är planerat förbi Kambo skans, en fästning/skans vars stenvall utgör fornlämning (L1998:8772), resterande område övrig kulturhistorisk lämning (L1998:8934), se figur 4.3.3.2:4. Den övriga kulturhistoriska lämningen ligger delvis inom befintligt vägområde.

En gabionmur finns idag i vägslänten precis vid vallen, se figur 4.3.3.2:3. Placering av stängslet har anpassats för att undvika direkt påverkan på stenvallen. Stängslet föreslås placeras direkt i bakkant på gabionen. Avståndet är cirka två meter mellan gabionens bakkant och vallen. Tillfällig nyttjanderätt har undantagits på den aktuella sträckan för att undvika intrång på fornlämningen. Under byggtiden kommer fornlämningen avskärmas så att ingen skada sker av misstag.

Kambo skans, Hyltebruk Södra



Figur 4.3.3.2:3 Kambo skans med stenvall och gabionmur i vägslänten

Forn- och kulturlämningar Hyltebruk Södra

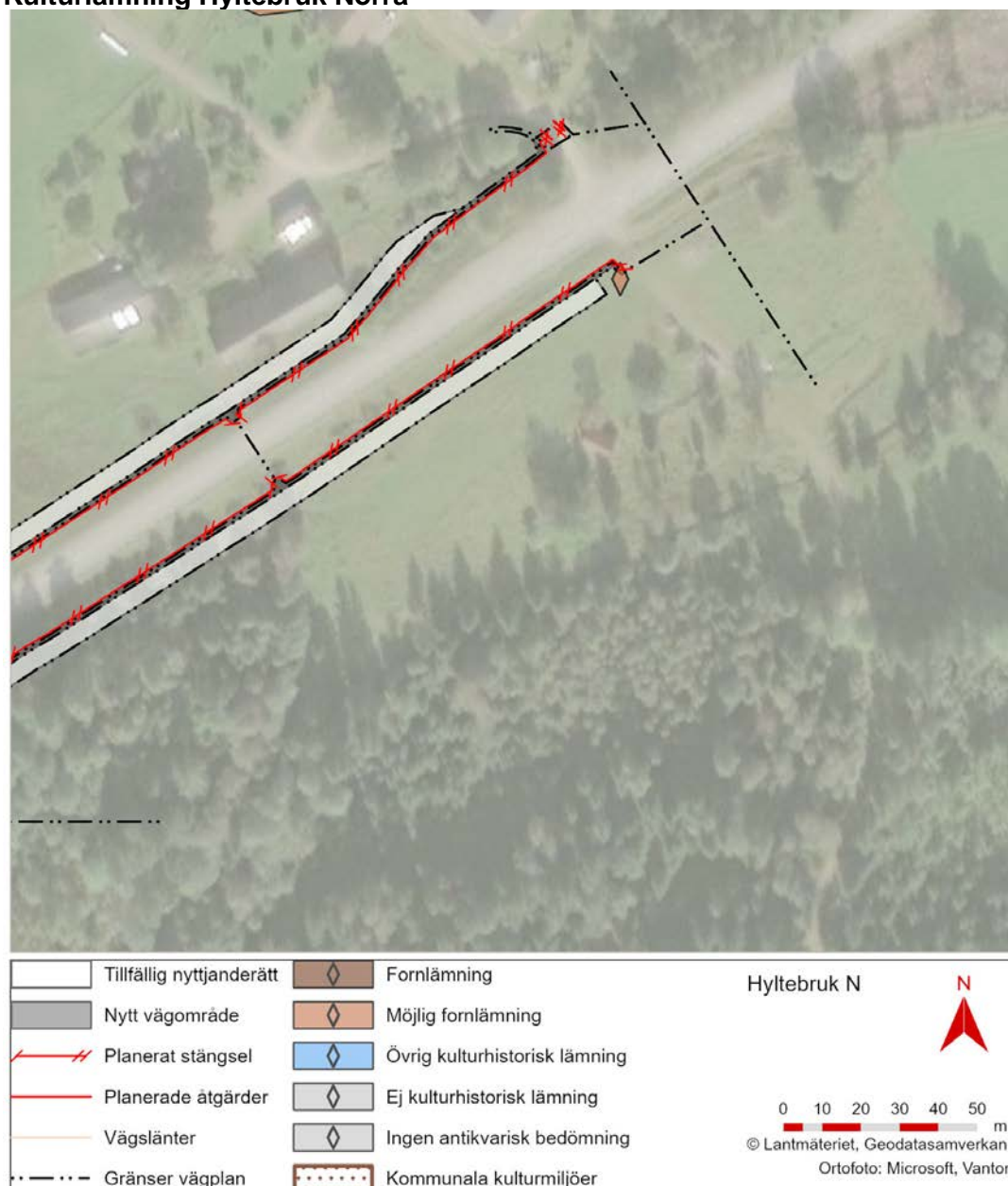


Figur 4.3.3.2:4 Kambo skans vid Hyltebruk Södra

Hyltebruk Norra

På södra sidan av väg 26 vid Hyltebruk Norra kommer befintligt stängsel med grind att bytas ut till faunastängsel med grind i samma läge. Intill ligger en bytomt/gårdstomt med okänd utsträckning som utgör möjlig fornlämning (L1998:9630), se figur 4.3.3.2:5. För anläggande av faunastängsel krävs något djupare schakt än för viltstängsel. Tillfällig nyttjanderätt har undantagits i anslutning till den möjliga fornlämningen för att öka respektavståndet. Under byggtiden kommer lämningen avskärmas så att ingen skada sker av misstag.

Kulturlämning Hyltebruk Norra



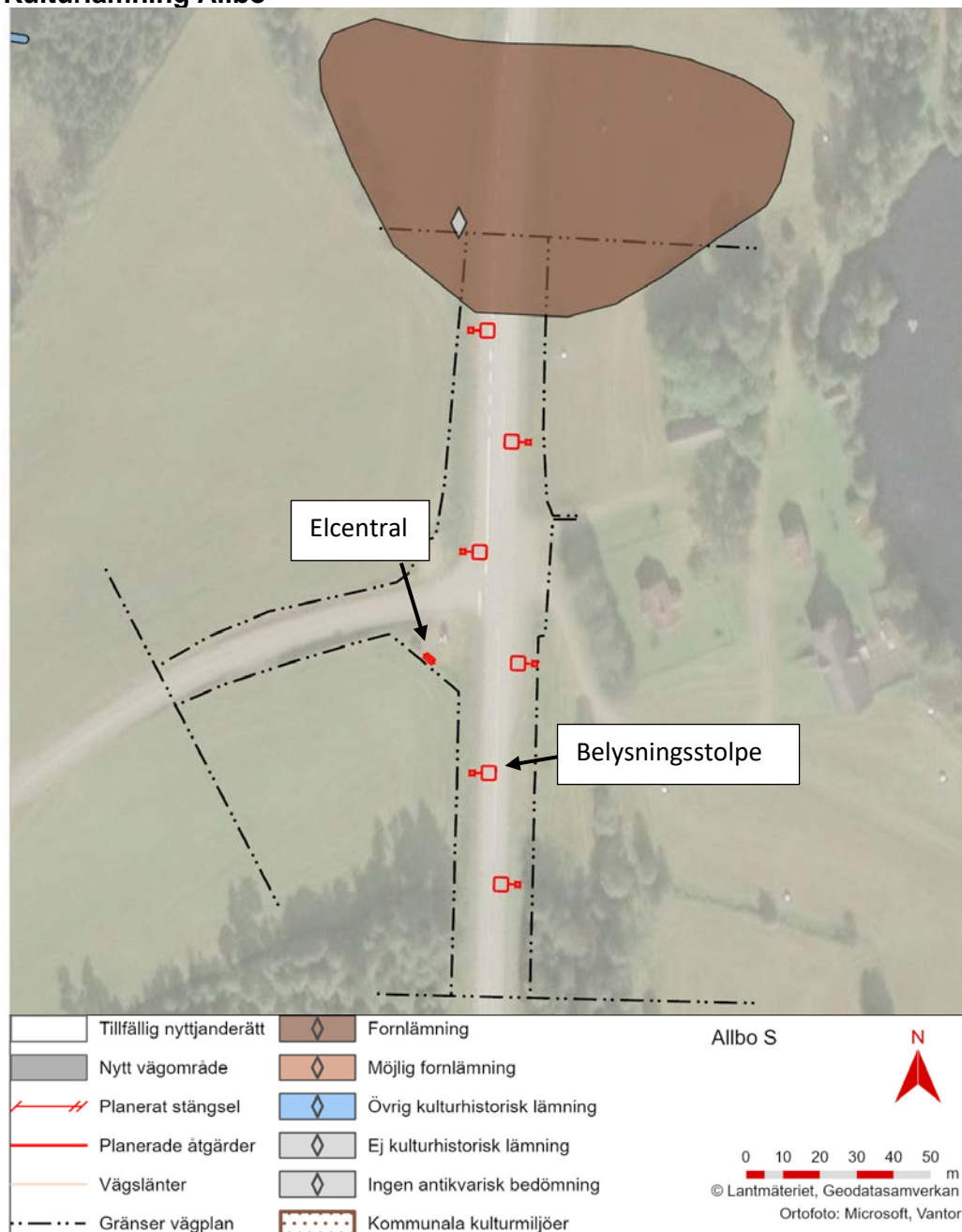
Figur 4.3.3.2:5 Möjlig fornlämning vid Hyltebruk Norra

Allbo

Vid Allbo planeras ny belysning och en ny elcentral i korsningen, se figur 4.3.3.2:6. Belysningsstolpar, elcentral och kabeldragningar för belysningen placeras högt upp i överbyggnaden inom befintligt vägområde. Belysningskabel dras mellan stolpar och till belysningscentral.

Strax norr om åtgärden finns en fornlämning, en stenåldersboplats (L1998:9814) som korsar över väg 26 med oklar avgränsning. Avstånd till närmaste belysningsstolpe är cirka fem meter.

Kulturlämning Allbo



Figur 4.3.3.2:6 Fornlämning vid Allbo

4.3.4 Rekreation och friluftsliv

4.3.4.1 Miljöförhållanden

Det finns inga riksintresseområden för friluftsliv på den aktuella åtgärdssträckan längs väg 26. Däremot innehåller de naturreservat och kulturmiljöer som finns längs sträckan värden för rekreation och friluftsliv. Till exempel syftar naturreservatet Spenshult bland annat till att främja ett rörligt friluftsliv.

Det finns flera vandringsleder i området, Hallandsleden passerar väg 26 på två platser, bland annat i höjd med Rydöbruk. Vid Skärshultasjön går flera vandringsleder längs med väg 26 och vidare runt sjön.

Skogsområden används generellt för närrekreation för boende och för promenader, svamp- och bärplockning. I anslutning till tätorterna finns ofta ett mer utbyggt stigsystem med bland annat elljusspår. Vid sjöarna finns lokala badplatser, bland annat vid Sjögårdssjön och Stora Skärshultasjön. Vid Stora Skärshultasjön finns även en camping. Fiske förekommer i sjöarna och i Nissan.

Jakt bedrivs i området. Området omkring utredningssträckan är inom älgförvaltningsområdena 13-003 och 13-004 i Hallands län. Inom älgförvaltningsområdena finns två älg- och kronskötselområden, Torups och Iglasjöarnas. Inom områdena finns även två älgskötselområden, Västra Långaryds och Långaryds södra.

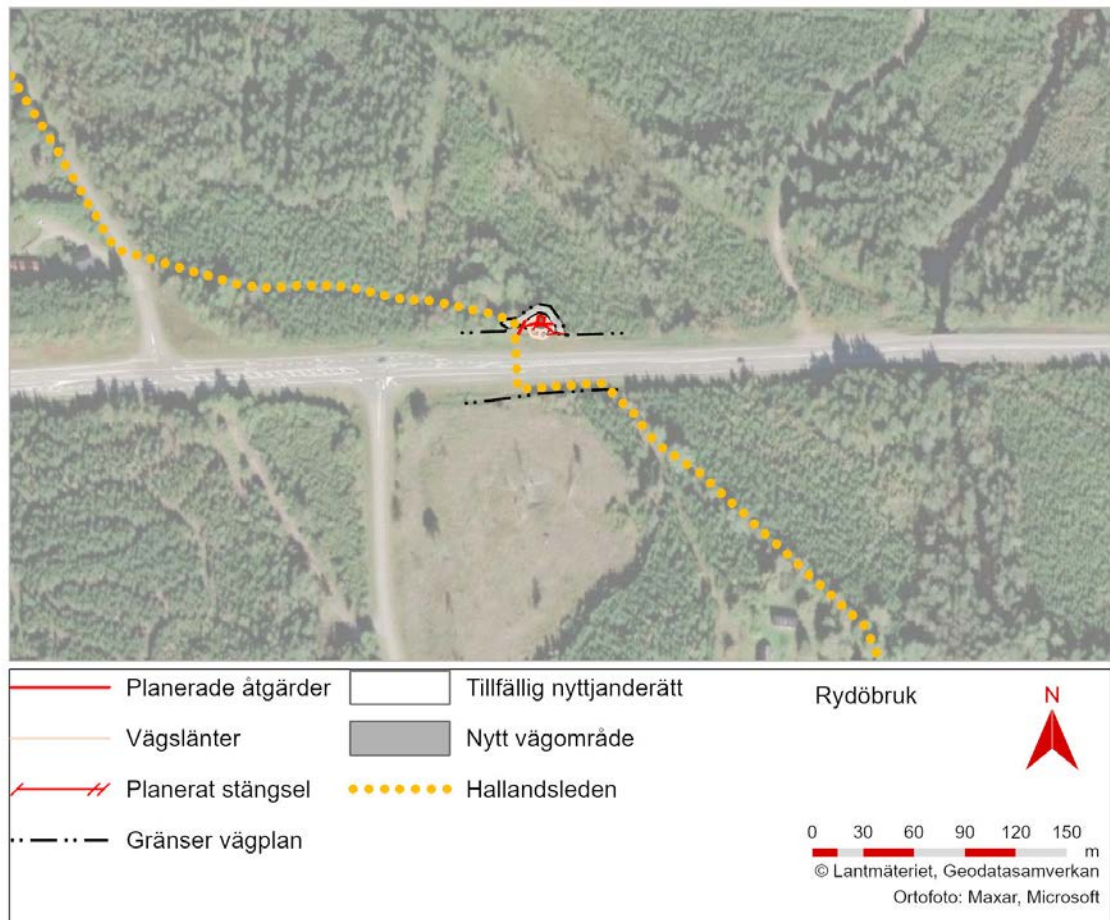
Det finns i Trafikverkets vägkarta en rastplats utpekad på aktuell sträcka. Rastplatsen ligger i Skärshult, ungefär sex kilometer nordost om Hyltebruk.

4.3.4.2 Miljöeffekter och miljökonsekvenser

För påverkan på naturreservatet vid Spenshult, se avsnitt 6.4.3.

Hallandsleden berörs vid Rydöbruk. Här planeras nytt viltuthopp med kompletterande stängselåtgärder i anslutning till uthoppet, se figur 4.3.4.2:1. På platsen finns idag ett befintligt viltstängsel med grind för vandrare på leden. Befintlig grind kommer att vara kvar så tillgängligheten på leden förändras inte. Viss påverkan på framkomligheten kan ske temporärt under byggtiden. Säker passagemöjlighet genom arbetsområdet ordnas under hela entreprenadtiden.

Hallandsleden vid Rydöbruk

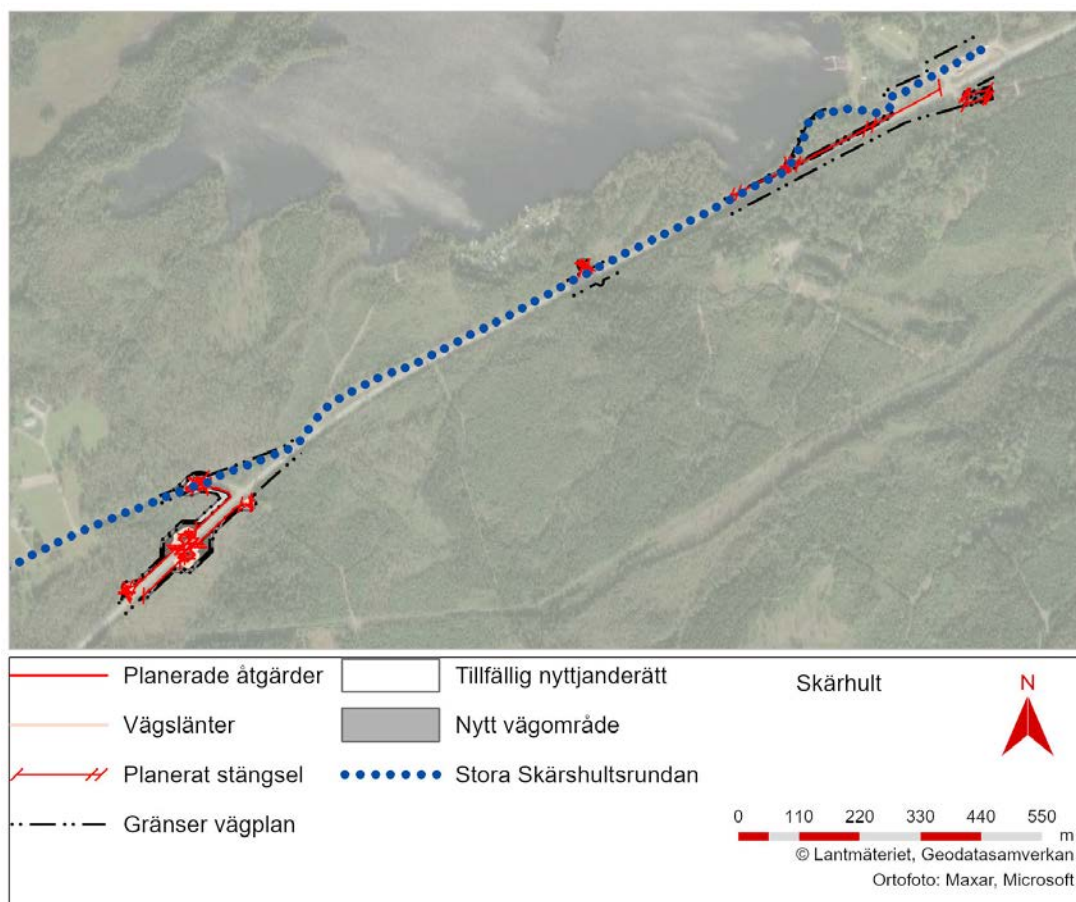


Figur 4.3.4.2:1 Vandringsleden passerar förbi planerad åtgärd vid Rydöbruk

Vid Lindhult och Skärshult berörs vandringslederna som går runt Skärshultasjön samt gång- och cykelväg mellan Hyltebruk och Skärshults badplats. Här planeras färast på Lindhultsvägen, färast vid enskild väg samt kompletterande stängselåtgärder, se figur 4.3.4.2:2.

Vid Lindhultsvägen anläggs en grind för gång och cykel bredvid färasten. Vid Skärshultasjön anläggs nytt stängsel och ny grind för gång- och cykelvägen. Idag finns inga åtgärder på dessa platser så framkomligheten för gång- och cykeltrafik förändras något. Cykeltrafikanter kan påverkas av att behöva stanna och leda cykel genom grindarna. Viss påverkan på framkomligheten kan ske temporärt under byggtiden. Säker passage-möjlighet genom arbetsområdet ordnas under hela entreprenadtiden. I övrigt påverkas inte det rörliga friluftslivet nämnvärt.

Vandringsled vid Lindhult och Skärshult



Figur 4.3.4.2:2 Vandringsled och gång- och cykelväg passerar förbi planerade åtgärder vid Lindhult och Skärshult

Åtgärderna i befintligt stängselsystem bedöms ha liten påverkan på det rörliga friluftslivet. Nya stängsel kan i viss mån begränsa möjligheter till närrekreation lokalt. Färister och nya stängselåtgärder kan generellt bli ett permanent hinder vid gång- och cykelvägar där cyklister behöver stanna och leda cykeln genom grindar.

Sammantaget bedöms planerade åtgärder medföra små negativa konsekvenser för rekreation och friluftsliv jämfört med nollalternativet.

4.3.5 Förorenad mark

4.3.5.1 Miljöeffekter och miljökonsekvenser

Längs väg 26 finns ett flertal platser som utgör potentiellt förorenade områden (EBH-områden), dock kommer inga av faunaåtgärderna i konflikt med dessa.

Analyserade prov från platser där färister ska anläggas och från vägdiken har generellt halter under riktvärdet för KM samt Trafikverkets haltkriterier för återanvändning som släntbeklädnad (markområde S1). Inga halter av PFAS har uppmätts över laboratoriets rapporteringsgräns, vilken ligger under SGIs preliminära riktvärden.

Överskottsmassor kan därmed lämpligen hanteras genom lokal återanvändning inom arbetsområdet. Masshantering i projektet kommer att ske enligt Trafikverkets riktlinjer.

Rivning av asfalt är aktuellt vid flera platser där färist anläggs på enskild väg vars anslutning till väg 26 är belagd. Sannolikheten för förekomst av tjärasfalt bedöms som liten på dessa platser. Vid behov genomförs provtagning av befintlig beläggning inför eller inom entreprenaden.

Sammantaget bedöms planerade faunaåtgärder inte medföra några negativa konsekvenser vad gäller människors hälsa och miljö med avseende på förorenad mark.

4.3.6 Jord- och skogsbruk

4.3.6.1 Miljöförhållanden

Enligt 3 kapitel 4 § i miljöbalken är jordbruk och skogsbruk av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får endast tas i anspråk om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen om det inte går att ta annan mark i anspråk. Skogsmark som har betydelse för skogsnäringen ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra ett rationellt skogsbruk.

Området består främst av skogsmark med inslag av jordbruksmark på flera platser. Skogsmarken utgörs huvudsakligen av produktionsskog. Väg 26 löper till stor del längs med Nissan vars dalgång utgörs av mer öppna odlingsmarker, bland annat söder om Torup.

Befintliga direktanslutningar till jordbruks- och skogsmark finns längs hela vägsträckan, i flera fall med grindar i befintligt viltstängsel.

Längs sträckan finns två befintliga koportar vid Öllsjö och Brandshult.

4.3.6.2 Miljöeffekter och miljökonsekvenser

Det är huvudsakligen skogsmark som permanent tas i anspråk av planerade faunaåtgärder. Främst sker det vid de två faunapassagerna i

plan. Jordbruksmark tas i anspråk i mycket liten grad. Under byggskedet tas mindre ytor av både skogs- och jordbruksmark tillfälligt i anspråk.

Tillgängligheten till omgivande jordbrukslandskap och skogsområden förändras i liten grad. Grindar i stängsel kommer att anläggas vid befintliga anslutningar. De färister som planeras har en dimension (5, 0 eller 6,5 m breda). Den bredare sektionen används på allmänt vägnät för att medge bredare transporter.

I anslutning till befintliga koportar planeras kompletterande stängselåtgärder. Dessa åtgärder påverkar inte dess funktion för jordbruket.

Sammantaget bedöms planerade åtgärder medföra små negativa konsekvenser på markanvändning och naturresurser jämfört med nollalternativet.

5 Övriga effekter och konsekvenser

I detta kapitel redovisas övriga effekter och konsekvenser, utöver miljöeffekter och miljökonsekvenser som har redovisats i kapitel 4.

5.1 Trafik och användargrupper

De faunaåtgärder som planeras påverkar framför allt trafiksäkerheten för trafiken på väg 26 positivt. För oskyddade trafikanter blir det ingen större skillnad jämfört med dagens förhållanden.

Tillgängligheten kan minska något för trafik och oskyddade trafikanter på enskilt vägnät då befintliga öppningar i viltstängslet förses med färiste samt fordons- och gånggrindar.

5.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

De aspekter som kan bli berörda av aktuellt projekt vad gäller lokalsamhälle är kopplade till rekreation och friluftsliv, gång- och cykelstråk samt areella näringar. Effekter och konsekvenser är lokala och beskrivs mer under respektive miljöaspekt i kapitel 4. Med hänsyn till projektets karaktär bedöms regional utveckling ur ett samhällsperspektiv inte relevant i projektet.

5.3 Kommunal och regional fysisk planering

5.3.1 Översiktsplaner

Både Halmstad och Hylte kommun har pekat ut väg 26 som huvudstråk i sin översiktliga planering, med bland annat utveckling av kollektivtrafik. Planerade faunaåtgärder innebär inga hinder för väg 26 som huvudstråk eller för Halmstads och Hylte kommuns planerade utveckling av bebyggelse i anslutning till vägen.

Projektet bedöms därmed förenligt med kommunernas översiktliga planering.

5.3.2 Områdesbestämmelser

Områdesbestämmelser finns för Skärshult Lilla 2:2 och del av 2:1 i Hylte kommun, se tabell 5.3.2:1. Syftet med bestämmelserna är att reglera byggrätten för fritidshus tillhörande medlemmar i Skärshult Södra

stugförening. Vid den plats där områdesbestämmelserna finns, föreslås enligt vägplanen en färist på enskild väg in till stugområdet samt viltstängsel på en kortare sträcka. Stugföreningen lämnade synpunkter på vägplan samrådsunderlag i början av juni 2025. Av deras skrivelse framgår önskemål om en färist.

Se även bilaga PM Berörda detaljplaner.

Tabell 5.3.2:1 Berörda områdesbestämmelser

Ort	Fastighet	Plan	Kommun
Skärshult	Skärshult 2:2 och del av 2:1	Lå 521	Hylte

5.3.3 Detaljplaner

5.3.3.1 Halmstads kommun

I Halmstads kommun berörs två antagna detaljplaner längs vägsträckan, se tabell 5.3.3.2:1. Typ av markanspråk inom detaljplanerna är vägrätt för vilt-/faunastängsel och viltuthopp. I norra Oskarström inom detaljplan 1380k-P834 föreslås viltstängsel. I Johansfors inom detaljplan 1380K-SLÄ1 föreslås nytt viltuthopp samt utökning av stängsel.

För detaljerad information om vad detaljplanerna medger för markanvändning, se bilaga PM Berörda detaljplaner.

Samråd hölls med Halmstads kommun den 8 oktober 2025 om påverkan på gällande detaljplaner. Planerade faunaåtgärder bedöms generellt innebära mindre avvikelse som inte motverkar planernas syfte.

5.3.3.2 Hylte kommun

I Hylte kommun berörs elva antagna detaljplaner längs vägsträckan, se tabell 5.3.3.2:1.

I alla de planer som finns längs vägsträckan har väg 26 inkluderats. Typ av markanspråk inom detaljplanerna är vägrätt för främst vilt-/faunastängsel samt en torrtrumma.

För detaljerad information om vad detaljplanerna medger för markanvändning, se bilaga PM Berörda detaljplaner.

Samråd hölls med Hylte kommun den 9 oktober 2025 om påverkan på gällande detaljplaner. På fyra platser överensstämmer detaljplanerna med planerade faunaåtgärder. Övriga fall bedöms generellt innebära mindre avvikelse som inte motverkar planernas syfte.

Arbete pågår med en ny detaljplan för Kambo 1:12 m.fl. i Hyltebruk, som ligger i anslutning till väg 26. Detaljplanen syftar till att möjliggöra för verksamheter och handel. Samråd har hållits med Hylte kommun och det har beslutats att Trafikverket kan gå vidare med föreslaget viltstängsel på denna plats.

Tabell 5.3.3.2:1 Berörda detaljplaner

Ort	Fastighet	Plan	Kommun
Oskarström	Oskarström, delområde V	1380k-P834	Halmstad
Johansfors	Johansfors stationssamhälle	1380K-SLÄ1	Halmstad
Torup	Nyebro 4:1 m.fl. i Torups samhälle	To 562	Hylte
Torup	Torups stationssamhälle	To 501	Hylte
Torup	Torups stationssamhälle	To 524	Hylte
Torup	Del av Torups Djäknebol 1:1 m.fl.	To 580	Hylte
Torup	Djäknebol 1:34 m.fl.	To 559	Hylte
Hyltebruk	Västra Hylte 1:219 m.fl.	Hy 599	Hylte
Hyltebruk	Västra Åkralt 1:97 m.fl.	Hy 593	Hylte
Hyltebruk	Hyltebruks samhälle	Hy 501	Hylte
Hyltebruk	Västra Åkralt 1:6 m.fl.	Hy 618	Hylte
Hyltebruk	Tollsbo 1:3 m.fl.	Hy 530	Hylte
Skärshult	Skärshult 2:1 m.fl.	Lå 528	Hylte

5.4 Fastigheter

I detta avsnitt beskrivs påverkan på nyttjandet av gemensamhetsanläggningar och olika typer av rättigheter.

Inga fastighetsanslutningar föreslås stängas och förutom där färister anläggs blir det ingen påverkan för fastigheter och samfälligheter.

5.4.1 Avtalsservitut

I tabell 5.4.1:1 beskrivs påverkan på avtalsservitut. Samråd har hållits med berörda ledningsägare, se samrådsredogörelsen.

Tabell 5.4.1:1. Påverkan på avtalsservitut

Lednings- ägare	Lednings- typ	Plats	Väg- rätt	Inskr. vägrätt	Tillfällig nyttjande- rätt
Trafikverket	Avverkning, röjning, väg	Torup	X		X
E.ON Energi- distribution	Elledning	Oskarström N, Bökhult	X	X	X

5.4.2 Ledningsrätt

Vägplanen berör ledningar av olika ledningsslag. Med hänsyn till projektets syfte och dess åtgärder som är av mindre karaktär, bedöms det i detta skede inte vara nödvändigt med någon omprövning av rättigheter. Berörda rättigheter framgår av fastighetsförteckningens flik 3. Trolig åtgärd för befintliga långsgående ledningar eller ledningar som går igenom föreslagna färister eller viltuthopp är att ledningarna läggs om lokalt med mindre justering av lägena, så att de inte kommer i konflikt med färist/viltuthopp. På så vis underlättas framtida åtkomst. Där vilt- och faunastängsel sätts sker ingen påverkan på befintliga ledningar, då stängselsättningen kan anpassas något till befintliga ledningar.

Tabell 5.4.2:1. Påverkan på ledningsrätter

Lednings- rätt	Ändamål	Plats	Vägrätt	Inskr. vägrätt	Tillfällig nyttjanderätt
Oklar rättighet	Dagvatte n	Oskarström	X		X
1382- 99/37.1 13-FÄR- 832.1 1315- 06/17.1	Stark- ström	Nyebro, Hyltebruk C, Björnaryd	X	X	X
1382- 02/30.1 1315- 02/38.1 1315- 02/15.1	Tele	Nyebro, Hyltebruk C, Hyltebruk N	X		X
1380- 91/80.12	Tele	Torup	X		X
N 1315- 2019/1.1	Vatten och avlopp	Torup	X		X

1380-90/69.1 1315-01/22.1	Gas	Hyltebruk C, Hyltebruk N	X		X
N 1315-91/43.1	Vatten	Fauna- passage Lindhult, Skärshult, Fauna- passage Stora Rya	X		X

5.4.3 Officialservitut

Sex officialservitut berörs av vägplanen. Av tabell 5.4.3:1 framgår påverkan på officialservituten. Samtliga officialservitut blir påverkade i begränsad omfattning.

Tabell 5.4.3:1. Påverkan på officialservitut

Official-servitut	Ändamål	Plats	Vägrätt	Inskränkt vägrätt	Tillfällig nyttjanderätt
13-OSK-880.2	Väg	Oskarström			X
N 13-SLT-252.1	Utfart	Johansfors S			X
N 1315-07/49.4	Väg	Hinnakull	X		X
N 1315-01/44.1	Väg	Torup	X		X
N 13-FÄR-129.1	Väg	Hyltebruk S	X		X
N 13-LÅN-1225.2	Väg, vatten, båtplats	Skärshult	X		X

5.4.4 Gemensamhetsanläggning

Tolv gemensamhetsanläggningar berörs av vägplanen. Hur de berörs framgår av tabell 5.4.4:1.

Tabell 5.4.4:1. Påverkan på gemensamhetsanläggningar (GA)

GA	Plats	Påverkan	Vägrätt	Inskränkt vägrätt	Tillfällig nyttjanderätt
Backabol GA:1	Fröslida S	Tillfälligt markanspråk för viltuthopp			X
Torups-Ryssbol GA:1	Hinnakull	Område för att säkerställa drift av belysning		X	
Öllsjö GA:1	Hinnakull	Markanspråk för stängsel	X		X
Ekås GA:1	Ekås vid Lillån & Nyebo	Markanspråk för färäst	X	X	X
Sjögård GA:1	Nyebo	Markanspråk för stängsel	X		X
Kvinja GA:1	Torup	Markanspråk för färäst	X	X	X
Glassbo GA:1	Glassbo	Markanspråk för stängsel	X		X
Jakobsbo GA:1	Skansen	Markanspråk för stängsel	X		X
Kambo GA:1	Hyltebruk S	Markanspråk för stängsel	X		X
Nyarp GA:2	Skärshult	Markanspråk för stängsel	X		X
Björnaryd GA:1	Björnaryd	Markanspråk för stängsel	X		
Sotaryd GA:2	Björnaryd	Markanspråk för färäst	X	X	X

5.4.5 Avtalsnyttjanderätter

Tre avtalsnyttjanderätter berörs av vägplanen. Av tabell 5.4.5:1 framgår påverkan på avtalsnyttjanderätterna.

Tabell 5.4.5:1. Påverkan på avtalsnyttjanderätter

Ledningstyp	Plats	Vägrätt	Inskr. vägrätt	Tillfällig nyttjanderätt	Längsgående	Tvärgående
Tele	Oskarström, Johansfors S, Rydöbruk, Glassbo, Skansen	X		X	X	

Opto	Oskarström, Sandslätt, Hinnakull, Ekås vid Lillån, Nyebo, Glassbo, Hyltebruk S, Hyltebruk C, Faunapassage Lindhult, Skärshult, Stora Rya	X	X	X	X	X
------	---	---	---	---	---	---

5.5 Samhällsekonomisk effektivitet

Anläggningskostnad inklusive byggherrekostnader har bedömts och uppgår till cirka 100 miljoner kronor i 2025 års prinsnivå.

En förenklad samhällsekonomisk bedömning har utförts för detta projekt.

Tillgängliga kalkylverktyg (EVA, Sampers/Samkalk) för samhällsekonomiska kalkyler hanterar viltolyckor schablonmässigt och behandlar inte exempelvis biologisk mångfald. Verktygen prissätter effekter som är möjliga att kvantifiera med hjälp av fastlagda värderingar enligt ASEK 8.

Den effekt som i första hand skulle kunna tänkas omfattas för det aktuella objektet är trafiksäkerhet där till exempel andel viltstängsel påverkar olycksutfall. Då vägen redan idag är försedd med viltstängsel kommer dock inte införandet av faunapassager ge något utfall på trafiksäkerhetsnyttorna.

Därför finns det inga förutsättningar att genomföra beräkningar av prissatta effekter inom ramen för den samhällsekonomiska analysen.

Bedömningen får i stället baseras på ej prissatta effekter.

Faunapassagerna påverkar i hög grad faktorer som är svåra att prissätta, såsom intrång och biologisk mångfald, det vill säga miljörelaterade faktorer. För dessa faktorer saknas vedertagna effektsamband och värderingar. Även om det inte är möjligt att prissätta effekterna kan de vara av stor betydelse. Effekterna behöver därför hanteras på annat sätt.

Förslagsvis görs bedömningarna utifrån tillgängliga studier och litteratur. De ej prissatta effekterna sammanvägs och ställs mot de kostnader som förknippas med åtgärden för att dra slutsatser om den samhällsekonomiska lönsamheten till följd av åtgärden.

Sammantaget bedöms de ej beräknade effekterna som positiva.

Nyttor uppstår till följd av ökad trafiksäkerhet då fler och säkrare passager över väg 26 skapas för vilt samtidigt som befintliga stängsel kompletteras och förbättras. Viss trafiksäkerhetsnytta fås även genom belysning i korsningar.

Vidare innebär föreslagna faunaåtgärder att de ekologiska sambanden över väg 26 och den biologiska mångfalden i området stärks. De nya faunapassagerna minskar barriärpåverkan inom utredningsområdet och bidrar till nyttor för ekosystemtjänster.

5.6 Byggskedet

För att anlägga faunaåtgärder på befintligt vägnät samt faunapassager i plan krävs mark- och anläggningsarbeten, dessa arbeten kommer att medföra buller samt trafikstörningar.

Väg 26 kommer att vara öppen med minst ett körfält i vardera riktningen under hela byggskedet förutom vid byggande av siktskärmar då det kan bli aktuellt att endast ha ett körfält öppet.

Hastighetsnedsättningar samt avsmalning av väg 26 kan bli aktuellt vid byggande av viltuthopp, siktskärmar, stängsel, belysning samt färister. För enskilda vägar kommer enfältig förbiledning anordnas vid byggnation av färister.

Faunaåtgärder på befintlig väganläggning vid respektive plats kommer vara under en relativt kort period, uppskattningsvis 1–2 månader.

Utbyggnaden kommer att delas in i etapper så att inte trafiken påverkas på hela sträckan under hela entreprenadtiden.

Utbyggnaden bedöms påbörjas hösten 2027 och bli klar senast sommaren 2029.

Förutom vägområdet för faunapassage i plan och faunaåtgärder, kommer även mark att tas i anspråk med så kallad tillfällig nyttjanderätt. Dessa områden i anslutning till vägområdet kommer att behövas för olika ändamål under byggtiden, bland annat för mellanlagring av massor och material samt uppställning av bodar och maskiner.

Det innebär att den marken inte kan användas av markägare under byggtiden. För områden som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt, se avsnitt 7.2.

Påverkan under byggtiden består i hög grad av tillfällig miljöpåverkan, som ger temporära störningar enbart under byggtiden eller en kort tid därefter. I nuvarande skede går det inte att redovisa i detalj hur en

entreprenör ska bedriva arbetet. För att minimera påverkan under byggtiden förutsätts att Trafikverkets generella miljökrav följs.

Härutöver kommer även objektspecifika miljökrav att ställas vid behov. Fornlämningsområden och skyddsvärd vegetation som ligger i nära anslutning till vägområdet ska markeras i terrängen, alternativt stängslas in, för att undvika oavsiktlig skada på dessa.

Människor som vistas i närområdet kan temporärt komma att påverkas negativt av buller, försämrad luftkvalitet, damm och vibrationer när arbete pågår samt transporter till och från byggarbetsplatsen.

Tillgängligheten i området och framkomligheten på andra närliggande vägar kan komma att försämrats under vissa perioder.

6 Samlad bedömning

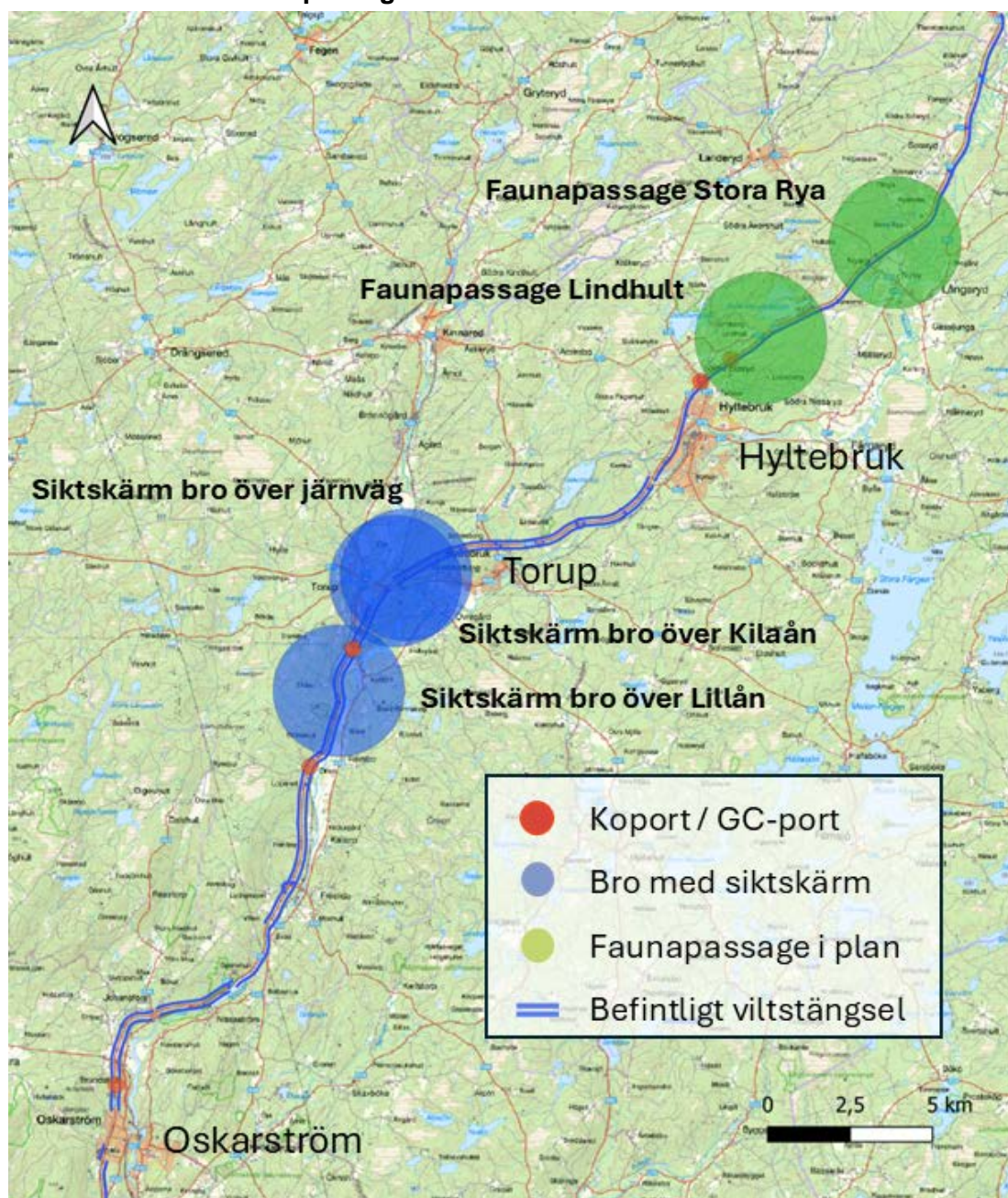
6.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser

Sammantaget innebär föreslagna faunaåtgärder att de ekologiska sambanden över väg 26 och den biologiska mångfalden i området stärks. Kombinationen av faunaåtgärder bedöms minska viltolyckorna på väg 26 på aktuell sträcka med ca 40–50 %.

Om antalet viltolyckor på väg 26 blir färre, minskar också risken för att människor skadas eller dödas i viltolyckor på den aktuella sträckan.

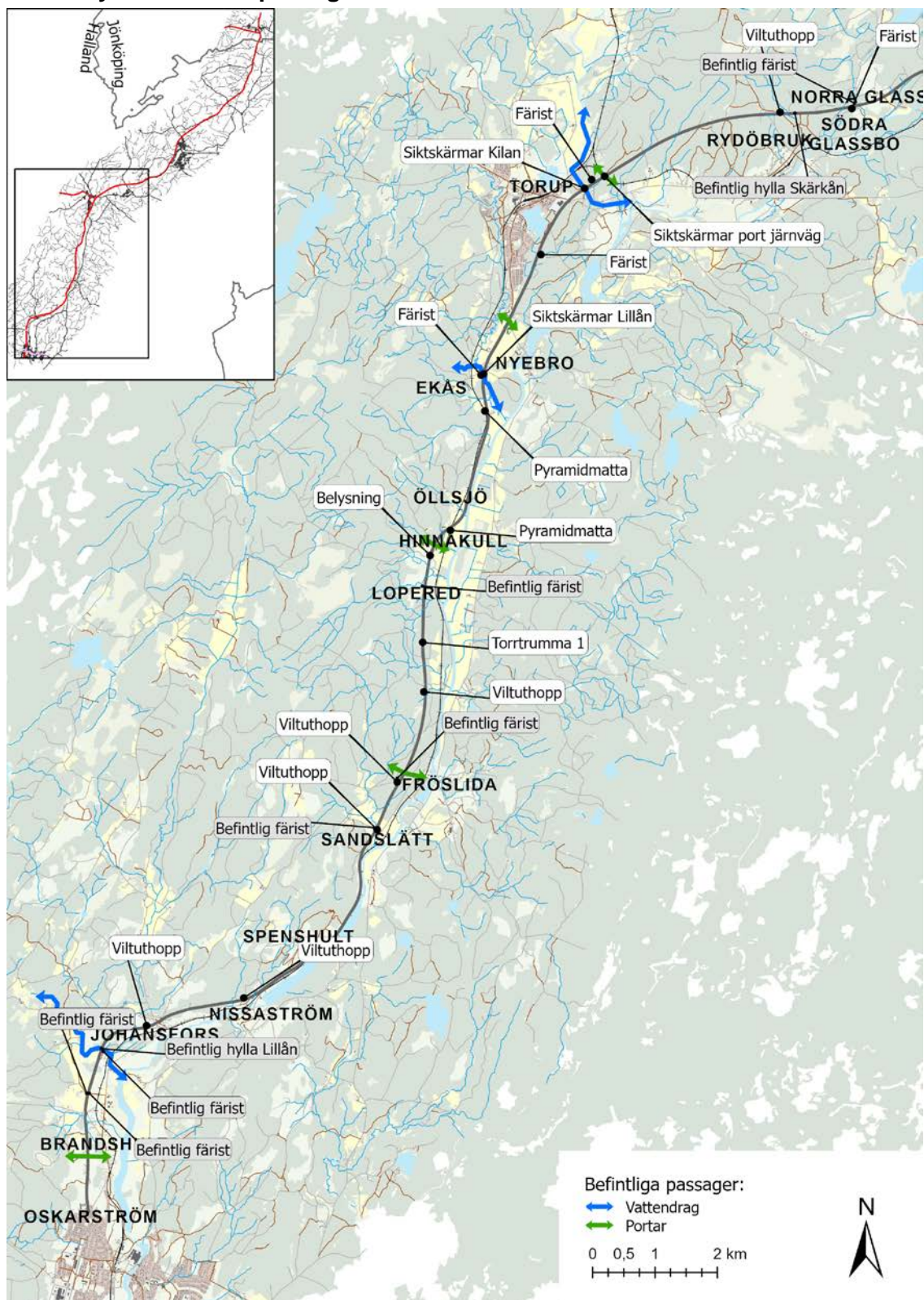
Barriäreffekterna för väg 26 minskar i och med att faunan lättare kan passera över vägen vid förbättrade, befintliga broar/portar samt nya faunapassager i plan, vilket även leder till minskat antal viltolyckor och en ökad trafiksäkerhet. Även de medelstora däggdjuren kommer få en kraftigt förbättrad situation med nya torrtrummor samt faunastängsel på strategiska platser som leder räv, vildsvin, grävling, med flera till dessa nya faunapassager. I figur 6.1:1 nedan redovisas effektområdet för faunapassager efter projektets färdigställande. Figurerna 6.1:2–6.1:3 visar den totala nyttan av projektet, dvs. föreslagna faunapassager tillsammans med befintliga faunapassager.

Effektområde för faunapassager



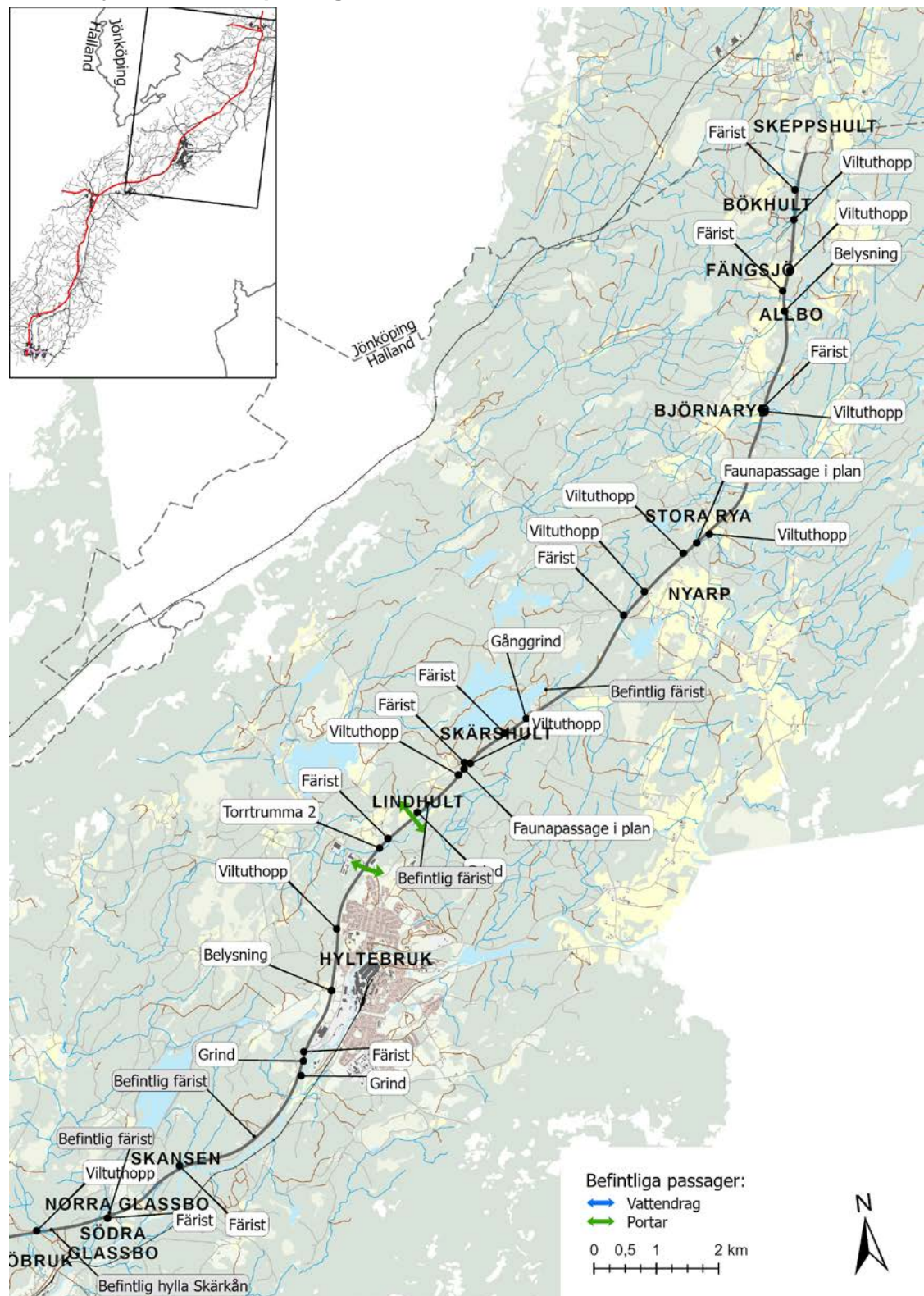
Figur 6.1:1. Effektområdet för faunapassager efter projektets färdigställande. Effektområdet beskriver hur barriärpåverkan minskar vid de faunapassager som finns på sträckan.

Totala nyttan av faunapassager



Figur 6.1:2. Bilden visar den totala nyttan av befintliga faunapassager i grått och föreslagna faunapassager i vitt (södra delen av sträckan).

Totala nyttan av faunapassager



Figur 6.1:3. Bilden visar den totala nyttan av befintliga faunapassager i grått och föreslagna faunapassager i vitt (norra delen av sträckan).

Det kommer att finnas vissa platser där problematiken med barriäreffekter inte kommer att kunna lösas helt, men situationen blir

bättre efter ombyggnation jämfört med nuläget. Det är hela tiden en glidande skala i hur barriärpåverkan kan bedömas. En del omfördelningseffekter kan uppstå, då alla stängselöppningar inte kan åtgärdas med färist. Att djuren söker nya vandringsvägar, eller att de försöker passera väg 26 på andra ställen än tidigare, är en effekt som är svår att förutse.

Som trafiksäkerhetsåtgärd föreslås ny belysning i de korsningar som är mest viltolycksdrabbade och där inga andra åtgärder är möjliga. Dock vet man idag inte hur effektiv belysning är som trafiksäkerhetshöjande åtgärd för vilt. Just denna fråga kan vara aktuell att studera i faunauppföljningsprogrammet, då det generellt finns få empiriska data om just detta med omfördelningseffekter efter ombyggnation av infrastruktur.

Belysning kommer att vara en del i det som analyseras, genom att befintliga viltolyckor relateras till Trafikverkets information om belysning och kopplingen till stängslade vägar.

Åtgärderna görs i anslutning till väg 26 som till stora delar redan dominerar landskapet. Sammantaget medför åtgärderna marginella konsekvenser för upplevelsen av landskapet jämfört med nollalternativet, även om det kan ha en lokal påverkan på platser och korsningar. Uppstickande element såsom belysningsstolpar, färister och stängsel, särskilt där det ansluter viltuthopp, kan påverka genom att bryta siktlinjer i de få mer öppna landskapsrummen.

Platser för viltuthopp har främst valts där vägen går på bank för bättre landskapsanpassning och med vegetation som trädridå bakom. Därtill har läge för viltuthopp valts på platser där viltet kan undkomma störningar från väg 26 för att på så sätt få mer tid och en lugnare miljö att undersöka uthoppet innan det används. Vid val av läge för färister har särskild hänsyn tagits till kulturmiljöer för att undvika påverkan på kulturlandskapet.

Stängselåtgärder planeras i anslutning till skyddade naturområden (Natura 2000-område och naturreservat) med små intrång som följd. Samråd kommer att ske med länsstyrelsen för bedömning om åtgärderna kräver tillstånd respektive dispens.

I övrigt påverkar planerade åtgärder befintliga naturvärden i begränsad omfattning. Merparten av de berörda naturvärdesobjekten har visst naturvärde, naturvärdesklass 4. Eftersom platser för färister, grindar och viltuthopp byggs på eller i direkt anslutning till vägar påverkas naturmiljön främst i vägslänter och diken. Mindre områden med förekomst av naturvårdarter kan komma att beröras.

På en plats, Skansen, finns också blomsterlupin tillsammans med vissa naturvårdsarter. Detta kan komma att försvåra en lokal masshantering eftersom massor med invasiva arter måste hanteras separat för att undvika ytterligare spridning.

Vid de två faunapassagerna Lindhult och Stora Rya berörs enbart naturvärden med visst naturvärde, naturvärdesklass 4.

Fornlämningar förekommer i anslutning till planerade åtgärder. För att undvika påverkan har bland annat tillfällig nyttjanderätt undantagits. Samråd kommer att hållas med länsstyrelsen om eventuellt behov av tillstånd för ingrepp i fornlämning.

Åtgärderna i befintligt stängselsystem bedöms få små negativa konsekvenser för rekreation och friluftsliv jämfört med nollalternativet. Nya stängsel kan i viss mån begränsa möjligheter till närrekreation lokalt.

Färister anläggs med grind för gång och cykel. I anslutning till gång- och cykelvägar kan cykeltrafikanter påverkas av att behöva stanna och leda cykel genom grinden intill färsten.

Åtgärder inom befintligt vägområde medför begränsade konsekvenser på markanvändning och naturresurser jämfört med nollalternativet. Arealen jordbruksmark och skogsmark som permanent tas i anspråk är liten. Tillgängligheten till omgivande jordbrukslandskap och skogsområden förändras i liten grad. De färister som planeras har en dimension på 5,0 eller 6,5 meter bredd. Den bredare sektionen används på det allmänna vägnätet för att medge transporter.

Åtgärder planeras i anslutning till ytvattenförekomster, se vidare avsnitt 6.4.4 Miljö kvalitetsnormer.

Grundvatten bedöms inte påverkas.

6.2 Måluppfyllelse

6.2.1 Ändamål och mål för åtgärden

Med föreslagna faunaåtgärder minskar barriäreffekten totalt på aktuell sträcka. Därmed förbättras faunans passagemöjligheter över väg 26, vilket är positivt för både fauna, trafikanter och samhället i stort.

Sammantaget bör åtgärderna medföra färre antal viltolyckor vilket leder till ökad trafiksäkerhet, något som gynnar det övergripande transportpolitiska målet.

Funktionsmålet främjas genom att medborgarnas resor förbättras genom ökad trygghet i anläggningen när antalet viltolyckor minskar.

Hänsynsmålet gynnas genom att anläggningen blir mer trafiksäker och tar större hänsyn till miljön i och med en minskad barriäreffekt.

Projektmålet om att bidra till ett grönstråkstänkande kommer att påverka övrig samhällsutveckling i området på ett positivt sätt genom att fler passagemöjligheter skapas för viltet.

Målet om att utforma ett faunauppföljningsprogram nås genom att ett sådant program har tagits fram inom ramen för projektet. Syftet med programmet är att följa upp faunaåtgärdernas nytta och effekt gällande barriärpåverkan, biologisk mångfald och viltolyckor.

För att faunaåtgärdernas funktion ska bibehållas krävs skötsel av vegetation vid både viltuthopp och faunapassager i plan.

6.2.2 Nationella miljö kvalitetsmål

Sveriges riksdag har beslutat om 16 övergripande miljö kvalitetsmål som beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. För riksdagens definition av respektive mål och preciseringar av målen se vidare på www.miljomal.se.

Av de 16 miljö kvalitetsmålen bedöms fem vara relevanta med avseende på aktuellt projekt. I tabell 6.2.2:1 redovisas en samlad bedömning av hur planerade faunaåtgärder överensstämmer med relevanta miljö kvalitetsmål.

Tabell 6.2.2:1 Avstämning mot miljö målen

Nationella miljö kvalitetsmål	Bedömning av måluppfyllelse
Levande sjöar och vattendrag	Målet motverkas något då projektet medför att mindre områden med vegetation längs vattendrag och sjöar behöver tas ned. Inga vattenmiljöer påverkas av arbeten.
Levande skogar	Målet motverkas något eftersom ytor av skogsmark tas i anspråk permanent för planerade åtgärder, bland annat vid faunapassager i plan. I byggskedet tas ytor av skogsmark tillfälligt i anspråk. Tillgängligheten för markägare förändras inte.
Ett rikt odlingslandskap	Målet kan uppfyllas då påverkan på jordbruksmark bedöms vara liten. Tillgängligheten för markägare förändras inte.

Nationella miljö kvalitetsmål	Bedömning av måluppfyllelse
God bebyggd miljö	Målet kan uppfyllas då påverkan på kulturmiljöer bedöms vara marginell och möjligheten till rörligt friluftsliv inte förändras.
Ett rikt växt- och djurliv	Målet uppfylls även om projektet medför lokala intrång i områden av värde för naturmiljön. De negativa konsekvenserna bedöms uppvägas av nyttan med projektet. Planerade åtgärder bidrar till att långsiktigt minska barriäreffekterna längs väg 26 och möjliggöra ett rikare djurliv med möjligheter till spridning i landskapet.

6.3 Miljöbalkens hänsynsregler

De allmänna hänsynsreglerna framgår av miljöbalkens andra kapitel och syftar till att öka miljöhänsynen samt att förebygga negativa effekter av verksamheter. Reglerna ska alltid iaktas när en verksamhet bedrivs eller planeras. Alla som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd, ska göra detta på ett sådant sätt att negativa effekter i form av olägenhet eller skada på människors hälsa och miljön förebyggs. De allmänna hänsynsreglerna innehåller åtta grundläggande bestämmelser. Nedan beskrivs hur dessa beaktats i projektet:

Bevisbörderegeln 1§

Trafikverket är verksamhetsutövare och ansvarig för att vägplanen uppfyller miljöbalkens bestämmelser. Ansvar har bland annat tagits genom att ta fram utredningar och denna miljöbeskrivning. Vidare ställer Trafikverket krav på kvalitets- och miljöstyrning under byggtiden samt objektspecifika miljökrav för entreprenaden. Genom fungerande egenkontroll och uppföljning under bygg- och driftskedet säkerställs att hänsynsreglerna följs genom hela vägplaneringsprocessen.

Kunskapskravet 2§

Trafikverket har genom olika typer av utredningar och inventeringar, samt genom samråd med myndigheter och berörda, samlat in kunskap under hela vägplaneringsprocessen. Trafikverket tillgodoser också kunskapskravet genom att ha välutbildad och kompetent personal i den egna organisationen och genom att ställa relevanta kompetenskrav vid upphandling av konsulttjänster och entreprenader.

Försiktighetsprincipen och principen om bästa möjliga teknik 3 §

Arbetet med miljöbeskrivningen har pågått parallellt med planering och projektering av faunaåtgärderna. Under arbetes gång har anpassning av vägen gjorts utifrån försiktighetsprincipen. Åtgärder redovisas för att förhindra eller minska miljökonsekvenserna av projektet. Trafikverkets krav för entreprenaden styr upp att bästa möjliga teknik används.

Produktvalsprincipen 4 §

Trafikverket kommer i upphandlingen av entreprenaden för vägbygget ställa krav på tillämpning av Trafikverkets miljökrav avseende val av kemiska produkter och byggmaterial.

Hushållnings- och kretsloppsprincipen 5 §

Återanvändning av massor kommer att ske i så hög grad som möjligt.

Lokaliseringsprincipen 6 §

Lokaliseringsprincipen säkerställs genom Trafikverkets planeringsprocess. I tidigare planeringsskeden har alternativa lokaliseringar på faunapassager och övriga faunaåtgärder studerats. Efter en samlad bedömning och genomförda samråd har nuvarande förslag valts.

Skälighetsprincipen 7 § (rimlighetsavvägning)

Inga miljökvalitetsnormer bedöms överskridas eller motverkas av projektet.

Skadeansvaret 8 §

Om skada uppstår, trots skadeförebyggande åtgärder, åtar sig Trafikverket eller entreprenören reparationer och kompensationsåtgärder i den omfattning det kan anses skäligt i enlighet med gällande lagstiftning.

6.4 Riksintressen, miljökvalitetsnormer samt skyddade områden och arter

6.4.1 Riksintressen

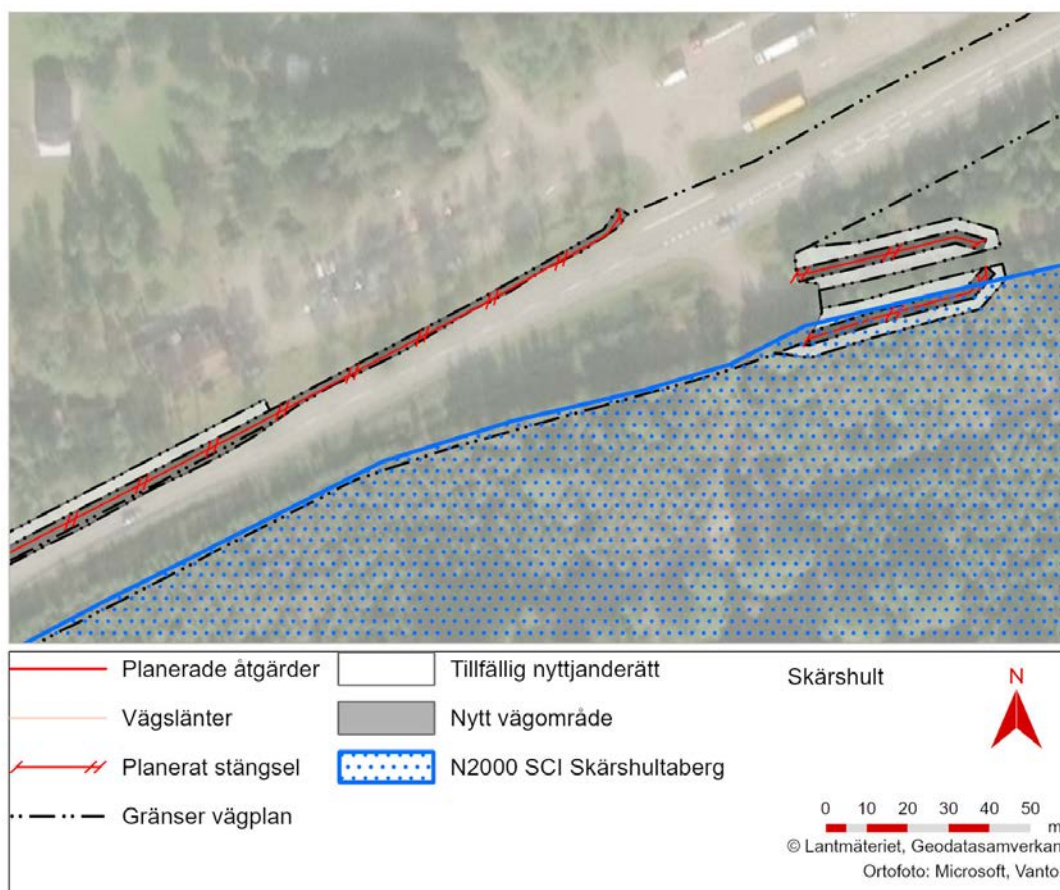
Både väg 26 samt järnvägen Nässjö-Halmstad är utpekade som riksintressen för kommunikation (3 kapitel 8 § miljöbalken). Föreslagna faunaåtgärder kommer inte att påverka framkomligheten eller försvåra utnyttjandet av väg 26 eller järnvägen på ett sådant sätt att riksintresset påverkas negativt.

6.4.2 Natura 2000

Inom Natura 2000-området Skärshultaberg planeras en mindre komplettering av befintligt viltstängsel på en sträcka av cirka 50 meter, se figur 6.4.2:1. För verksamhet eller åtgärder som kan påverka naturmiljön i ett Natura 2000-område på ett betydande sätt behövs tillstånd från länsstyrelsen. Samråd ska ske med länsstyrelsen för att bedöma om åtgärden är tillståndspliktig.

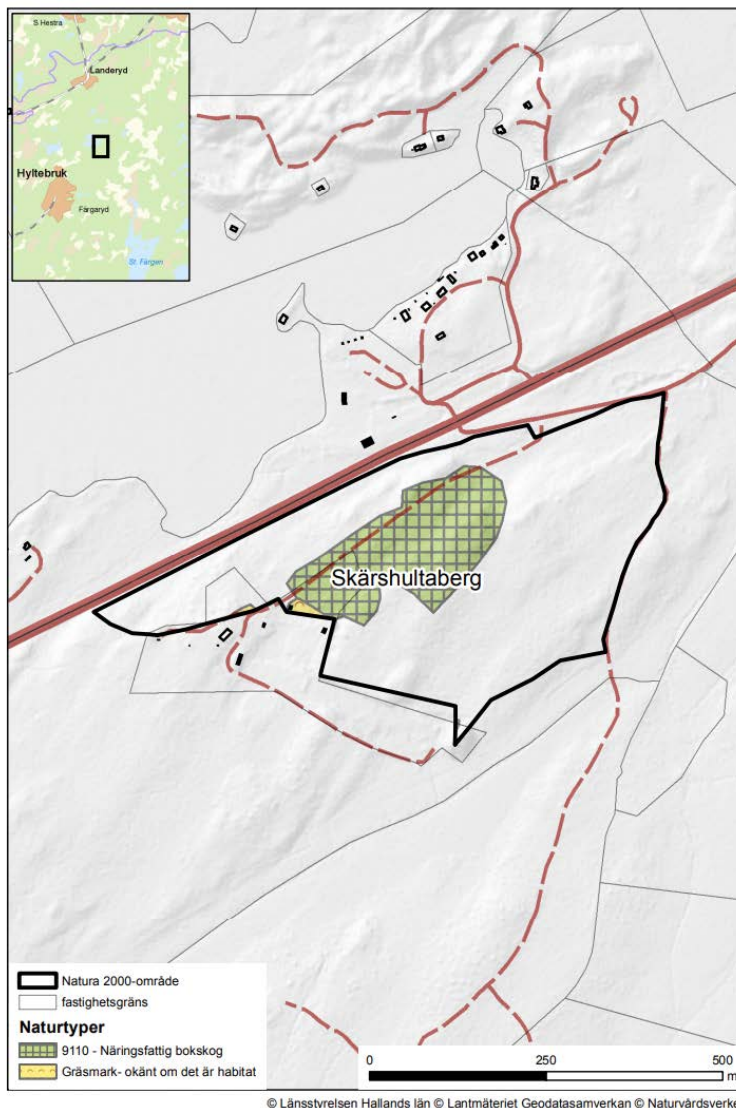
I bevarandeplanen för Natura 2000-området Skärshultaberg redovisas att två naturtyper ska bevaras i området. Naturtyperna är 9080 lövsumpskog och 9110 näringsfattig bokskog. I bevarandeplanen redovisas karta med naturtypen 9110 näringsfattig bokskog, se figur 6.4.2:2. Naturtypen kommer ej att påverkas av åtgärderna.

Natura 2000-område Skärshultaberg



Figur 6.4.2:1 Natura 2000-området Skärshultaberg berörs av stängselåtgärder

Bevarandeplan Skärshultaberg



Figur 6.4.2:2 Utdrag från bevarandeplanen för Natura 2000-området Skärshultaberg

6.4.3 Naturreservat

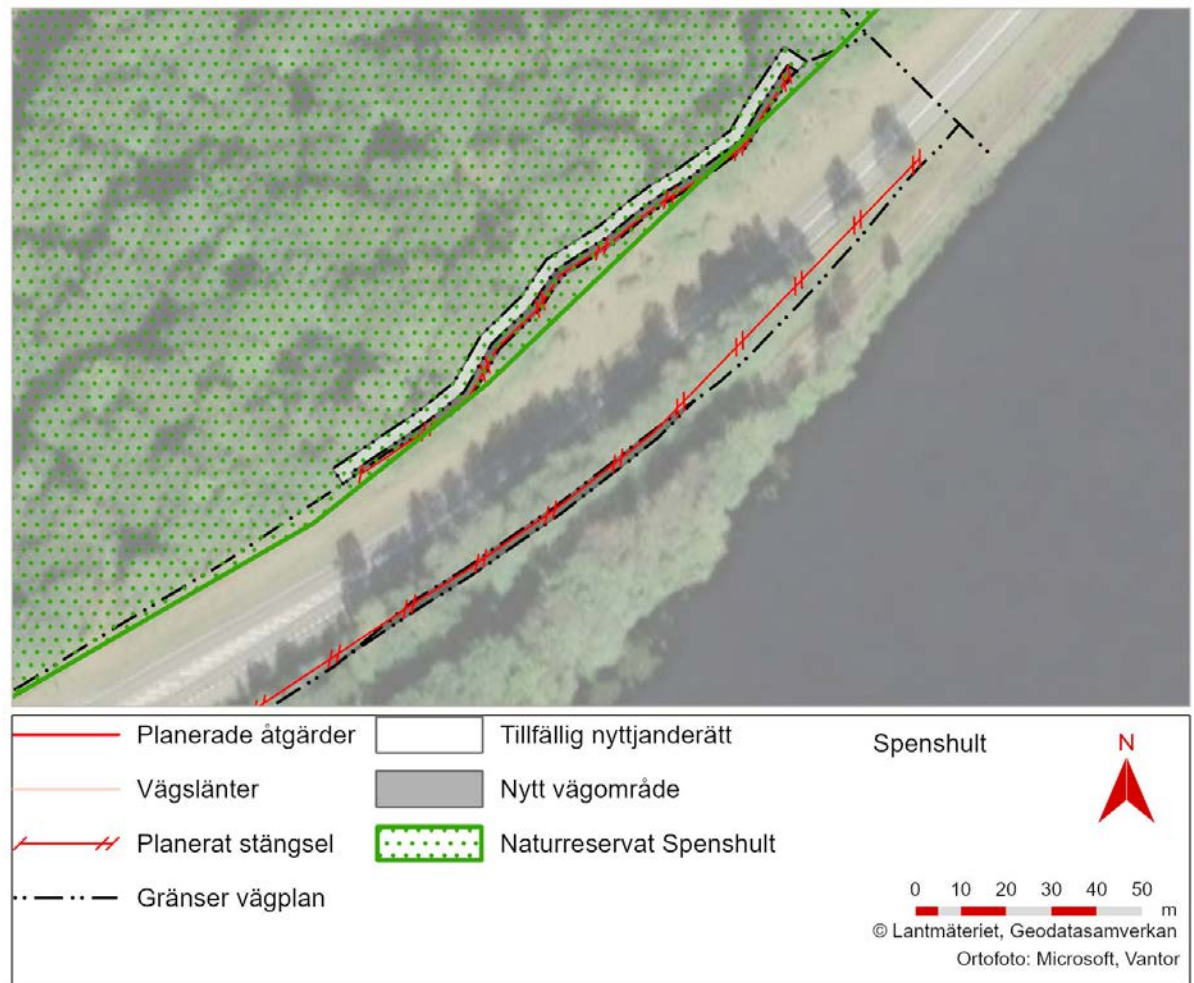
Inom naturreservatet Spenshult planeras en komplettering av befintligt viltstängsel på en sträcka av cirka 135 meter, se figur 6.4.3:1. Av reservatsföreskrifterna framgår bland annat att det är förbjudet att schakta, gräva och skada levande eller döda stående eller liggande träd och buskar.

Platsen där viltstängslet placeras är brant och arbetet med uppsättning av viltstängslet bedöms inte kunna ske på annat sätt än det nu föreslagna. Den tillfälliga nyttjanderätten har minskats ner till tre meter för att minimera intrånget i naturreservatet. Inom området med tillfällig nyttjanderätt kommer också största möjliga hänsyn att tas till

förekommande träd och buskar. Enstaka träd och buskar kan behöva röjas i samband med uppförande av nytt viltstängsel.

En ansökan om dispens från reservatsföreskrifterna krävs troligen för åtgärderna. Samråd med länsstyrelsen kommer att hållas för att bedöma om åtgärden är dispenspliktig.

Naturreservat Spenshult



Figur 6.4.3:1 Naturreservatet Spenshult berörs av stängselåtgärder

6.4.4 Miljökvalitetsnormer

6.4.4.1 Ytvatten

Följande ytvattenförekomster med beslutade miljökvalitetsnormer finns i anslutning till platser för planerade faunaåtgärder längs väg 26, se tabell 6.4.4.1:1.

Tabell 6.4.4.1:1 Ytvattenförekomster utmed väg 26

Vatten- förekomst	VISS_EU_C D	Ekol- ogisk statu s	Kem- isk status	Kvalitets- krav	Tillkomst / Härkomst
Nissan	SE630253- 132699	Måttli g	Uppnå r ej god	God ekologisk status 2039 God kemisk ytvattenstatu s	Naturlig
Lillån (Mynningen- Maabäcken)	SE630514- 132729	Måttli g	Uppnå r ej god	God ekologisk status 2039 God kemisk ytvattenstatu s	Naturlig
Lillån	SE631375- 379389	Måttli g	Uppnå r ej god	Måttlig ekologisk status 2039 God kemisk ytvattenstatu s	Naturlig
Kilan	SE632072- 133525	Måttli g	Uppnå r ej god	God ekologisk status 2039 God kemisk ytvattenstatu s	Naturlig
Stora Skärshultasjö n	SE632658- 134675	God	Uppnå r ej god	God ekologisk status God kemisk ytvattenstatu s	Naturlig

**Den kemiska statusen uppnår ej god, på grund av polybromerade difenyletrar och kvicksilver vilka överstiger gränsvärden. Dessa parametrar är förhöjda i samtliga svenska ytvatten.*

Nissans vattenmiljö påverkas inte av planerade faunaåtgärder. Flera av vattendragets biflöden korsas av väg 26 och ligger i anslutning till platser där faunaåtgärder planeras, se redovisning nedan. Ingen indirekt påverkan bedöms dock uppstå på Nissan som recipient.

Befintligt viltstängsel ska bytas ut till nytt faunstängsel i anslutning till Lillån vid Johansfors (Mynningen-Maabäcken). Inget arbete planeras i

vattenmiljön. Viss avverkning av vegetation i anslutning till vattendraget krävs.

Nya siktskärmar ska anläggas vid bro över Lillån vid Ekås samt vid bro över Kilan. Befintligt viltstängsel ska bytas ut till nytt faunastängsel som ansluter till broarna. Vid Ekås ska även en färist anläggas i närområdet. Inget arbete sker i vattenmiljön då skärmarna monteras från bron. Viss avverkning av vegetation i anslutning till vattendragen krävs vid montering av faunastängslet och anläggande av färist.

Vid Stora Skärshultasjön planeras komplettering av nytt viltstängsel längs väg 26 nära sjön. Tillfällig nyttjanderätt är undantagen närmast strandzonen. Viss avverkning av vegetation i anslutning till vattendraget krävs.

Åtgärder kommer att vidtas vid behov för att skydda träd och övrig vegetation som ska sparas vid vattendragen och Skärshultasjön under byggtiden.

Försiktighetsåtgärder kommer att vidtas under byggtiden för att undvika påverkan på vattenmiljön från eventuellt spill eller läckage från arbetsmaskiner vid arbeten nära vattendrag och sjöar.

Sammantaget bedöms påverkan vara av sådan karaktär att inga miljökvalitetsnormer för ytvatten överskrids eller motverkas av projektet.

6.4.4.2 Grundvatten

Följande grundvattenförekomster med beslutade miljökvalitetsnormer finns i anslutning till väg 26 på aktuell sträcka, se tabell 6.4.4.2:2. Dessa grundvattenförekomster utgörs av sand- och grusförekomster.

Tabell 6.4.4.2:2 Grundvattenförekomster utmed väg 26

Grundvatten	VISS_EU_CD	Kemisk status	Kvantitativ status	Kvalitetskrav	Typ av grundvattenmagasin
Åled-Hyltebruk (Sennan)	SE630080-132821	God	God	God kemisk grundvattenstatus God kvantitativ status	Sand- och grusförekomst
Åled-Hyltebruk (Torup)	SE631715-133439	God	God	God kemisk grundvattenstatus	Sand- och grusförekomst

Åled-Hyltebruk (Hylte)	SE632123-134285	God	God	God kvantitativ status God kemisk grundvattenstatus God kvantitativ status	Sand- och grusförekomst
Skeppshult-Långaryd	SE633134-135234	God	God	God kemisk grundvattenstatus God kvantitativ status	Sand- och grusförekomst

Projektet omfattar inga djupa schakter och risken för negativ påverkan på grundvattenförekomster är liten. Inga miljökvalitetsnormer för grundvatten bedöms överskridas eller motverkas av projektet.

Längs med hela sträckan finns flertalet energi- och vattenbrunnar i närheten av väg 26. Risken för konflikter med brunnar bedöms som liten. Besiktning av enskilda brunnar kommer att genomföras vid behov innan entreprenaden startar.

6.4.5 Strandskydd

Strandskydd gäller längs sjöar och vattendrag 100 meter upp på land och lika långt ut i vattnet. Områden med strandskydd finns ej utmärkta på kartor.

Delar av planerat nytt kompletterande viltstängsel vid Spenshult Södra, Spenshult Norra, Torup, Hyltebruk Södra och Skärshult bedöms ligga inom strandskyddat område. Generellt innebär uppsättande av viltstängsel mycket liten påverkan på omgivningen.

Spenshult Södra ligger även inom naturreservatsområdet Spenshult, se avsnitt 6.4.3.

Åtgärderna vid Spenshult ligger inom strandskyddat område intill Nissan, men huvudsakligen på den västra sidan av väg 26, vilket innebär att både väg och järnvägen utgör en barriär mellan planerade åtgärder och vattendraget.

Vid Johansfors Södra, intill Lillån, planeras faunastängsel att uppföras i strandskyddat område.

Vid Ekås, vid Lillån, planeras ny färist och nytt faunastängsel inom område som omfattas av strandskydd. Vid Torup, intill Kilan, avses nytt faunastängsel och nytt viltstängsel uppföras.

Vid Skärshult finns strandskydd intill Stora Skärshultasjön. Här föreslås komplettering av viltstängsel på en kortare sträcka och en grind för gång och cykel. Några enstaka äldre och grövre träd finns längs vägen. Den tillfälliga nyttjanderätten har här inskränkts och skydd av träd och trädrötter planeras för att undvika påverkan på vegetationen.

Strandskyddets långsiktiga syften som anges i miljöbalken 7 kap 13 § bedöms inte påverkas.

Enligt nya bestämmelser som har införts i miljöbalken 7 kap. 13 b § från 1 juli 2025 gäller inte strandskydd vid sträckor av ett vattendrag vars bredd vid normalt medelvattenstånd är två meter eller smalare. Detta innebär att åtgärder som planeras utföras intill mindre vattendrag eventuellt inte längre omfattas av strandskydd.

6.4.6 Vattenskyddsområde

Vattenskyddsområde för Björnaryds vattentäkt i Hylte kommun berörs av projektet.

Vattenskyddsområdet är indelat i en primär och en sekundär skyddszon. Den primära skyddszonen ligger i direkt anslutning till väg 26, på den östra sidan. Den sekundära skyddszonen sträcker sig över båda sidor av väg 26, se figur 6.4.6:1.

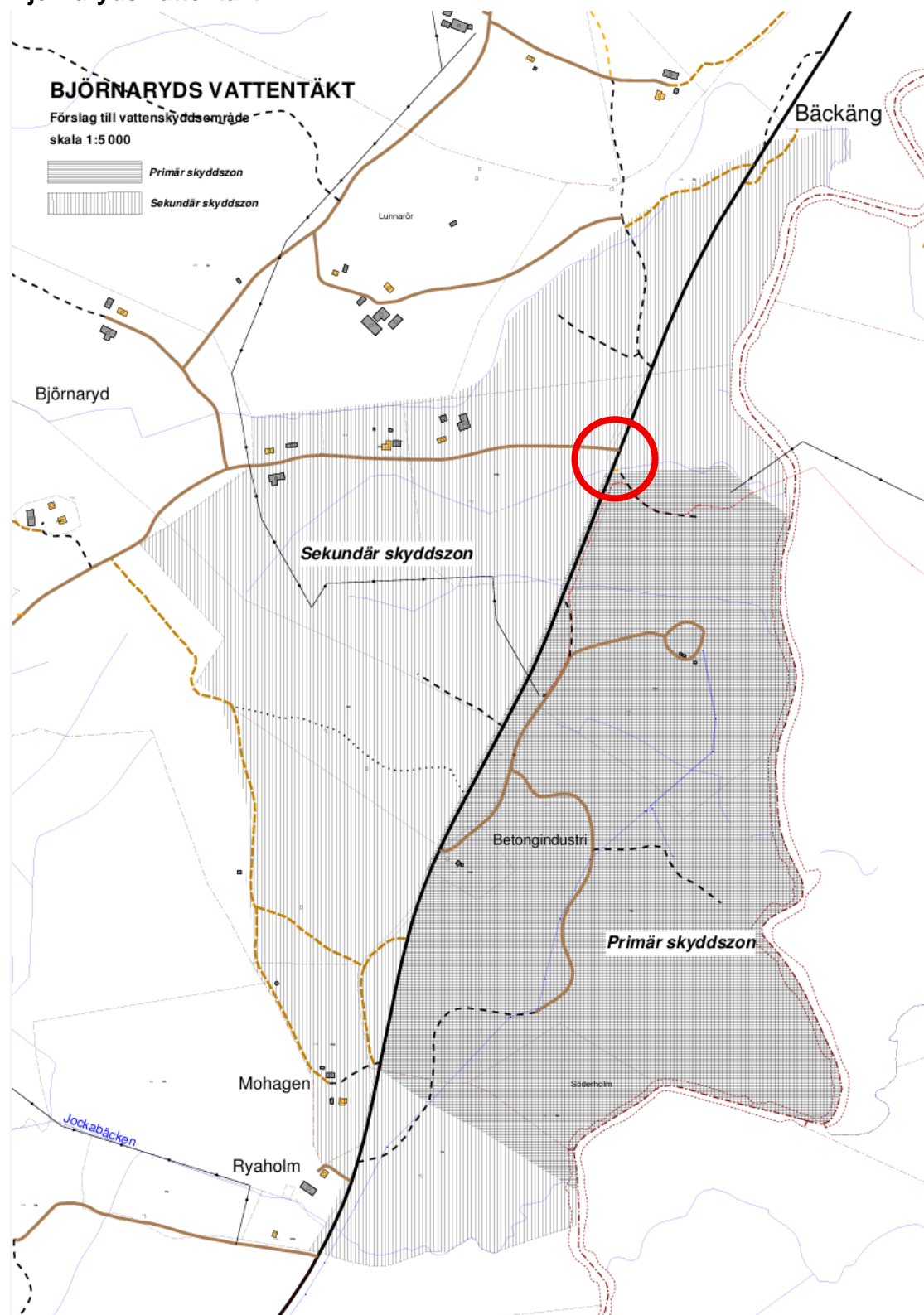
Inom skyddsområdet finns en befintlig tätduk i vägdikena längs väg 26 för att skydda Björnaryds vattentäkt mot föroreningar. På gränsen mellan primär och sekundär skyddszon planeras ett nytt viltuthopp. Inom sekundär skyddszon planeras en färist, se illustrationskarta 16:3 Björnaryd. Utifrån kommunens underlag om var tätduken är placerad bedöms ingen påverkan ske på duken vid anläggande av faunaåtgärderna.

Enligt vattentäktens skyddsföreskrifter får schaktningsarbete på större djup än 2 meter under markytan eller på större yta än 20 m² inte ske inom skyddszonerna utan anmälan till Hylte kommun. Inom skyddszonerna får permanent uppställning av arbetsfordon eller stationära förbränningsmotorer endast ske på anvisade platser.

Anläggning av färist och viltuthopp bedöms preliminärt medföra schakt på större yta än 20 m², vilket innebär att anmälan till kommunen krävs. Under byggtiden kommer försiktighetsåtgärder att vidtas, bland annat kommer uppställning av arbetsfordon och förvaring av drivmedel

anpassas till lämpliga platser så att negativ påverkan på vattentäkten kan undvikas.

Björnaryds vattentäkt



Figur 6.4.6:1 Primär och sekundär skyddszon, Björnaryds vattentäkt. Röd ring markerar var planerade åtgärder planeras.

6.5 Slutsats

Föreslagna faunaåtgärder har placerats och utformats utifrån befintliga förutsättningar och på ett sätt där de bedöms göra mest nytta utifrån en begränsad budget och ändamålet om att minska barriäreffekten av väg 26. En minskad barriäreffekt innebär minskat antal viltolyckor och ökad trafiksäkerhet.

Åtgärderna utförs i anslutning till väg 26 och dess närområde på begränsade avsnitt, och delvis inom befintligt vägområde. Eftersom väg 26 redan dominerar landskapet, bedöms åtgärderna sammantaget medföra marginella konsekvenser för upplevelsen av landskapet jämfört med nuläget. Vid val av läge för åtgärderna har hänsyn tagits till natur- och kulturmiljöer för att undvika intrång och påverkan i så stor utsträckning som möjligt.

Åtgärderna i befintligt stängselsystem kan i viss mån påverka rekreation och friluftsliv negativt jämfört med nuläget, men fördelarna med att antalet viltolyckor kommer att minska, bedöms överväga de olägenheter som planen orsakar enskilda.

7 Markanspråk

Den mark som berörs av vägplanen redovisas i plankartorna och fastighetsförteckningen. Plankartorna redovisar hela markanspråket för den i vägplanen aktuella utbyggnaden av faunaåtgärder. Plankartorna redovisar även de tillfälliga markanspråk som behövs för att kunna genomföra utbyggnaden.

Huvudregeln är att mark som behövs permanent för väganläggningen tas i anspråk med vägrätt eller inskränkt vägrätt. Mark som behövs tillfälligt under byggtiden tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Trafikverket får inte ta mer mark i anspråk än vad som behövs för vägens bestånd, drift och brukande, samt byggande. I samtliga fall har nyttan med det permanenta och tillfälliga markanspråket för byggandet vägts mot den olägenhet som intrånget innebär.

Illustrationskartorna som hör till vägplanen fungerar som ett komplement till plankartorna och visar på ett överskådligt sätt vad som ingår i projektet.

I fastighetsförteckningen redovisas vilka fastigheter som blir berörda av vägutbyggnaden, liksom berörda samfälligheter, gemensamhetsanläggningar (GA) och andra rättighetsinnehavare.

Fastighetsägare och rättighetsinnehavare har rätt till ersättning när mark och utrymme tas i anspråk.

7.1 Vägrätt och vägområde

Vägrätt är den vanligaste upplåtelseformen för allmänna vägar. Vägrätten uppkommer genom att väghållaren tar mark eller annat utrymme i anspråk för väg med stöd av en fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att använda mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Väghållaren får också tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet.

Vägrätten kan inskränkas när väghållaren inte har behov av ett fullständigt markanspråk, och när det finns en möjlighet för markägaren att i viss mån kunna fortsätta använda marken. Fastighetsägarens användning får dock inte hindra vägens funktion, drift och brukande (trafikering). Läs mer i avsnitt 7.1.2 nedan.

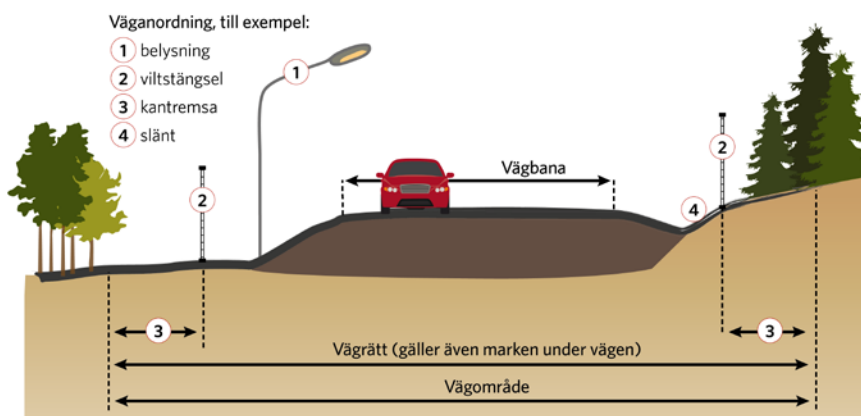
Inskränkningen kan även avse väghållarens möjligheter att tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet.

Inom områden med detaljplan där kommunen är huvudman för allmänna platser, och där kommunen tagit marken för allmän plats i anspråk för avsett ändamål, uppkommer ingen vägrätt eller inskränkt vägrätt. Kommunen tillhandahåller den mark eller det utrymme som behövs för vägen.

Vägområdet omfattar vägbanan och de övriga fasta anordningar som behövs för vägens bestånd, drift eller brukande, till exempel bullerskydd, belysning, viltstängsel, busshållplatser med mera. Dessutom ingår i vägområdet en generell kantremsa på 1,5 meter för vilt- och faunastängsel. Kantremsan behövs för anläggning och skötsel av stängslen.

På plankartorna framgår nytt vägområde som tas i anspråk med stöd av vägplanen.

Illustration vägområde



7.1:1 Illustration över vägområde, väganordning och vägrätt. Källa: Trafikverket.

7.1.1 Nytt markanspråk med vägrätt

Markanspråket för väg markeras med V på plankartorna. Det tillkommande vägområdet med fullständigt markspråk omfattar cirka 3,31 ha, som fördelar sig enligt tabell 7.1.1:1.

Tabell 7.1.1:1 Fördelning av vägområde per markslag

Markslag	Areal (ha)
Tomtmark	0,07
Jordbruksmark	0,05
Skogsmark	2,74
Övrig mark	0,45

7.1.2 Nytt markanspråk med inskränkt vägrätt

Inskränkt markanspråk för väg anges med Vi på plankartorna tillsammans med löpnummer.

Nedan beskrivs de inskränkningar i markanspråket som är aktuella i vägplanen och som redovisas på plankartorna.

- Vi – nytt vägområde med inskränkt markanspråk avseende område mellan allmän väg och faunaätgärder för att säkerställa driftväg fram till den nya anläggningen. Fastighetsägaren har rätt att nyttja marken för transporter.

Det tillkommande vägområdet med inskränkt markanspråk omfattar cirka 0,43 ha, som fördelar sig enligt tabell 7.1.2:1.

Tabell 7.1.2:1 Fördelning av inskränkt markanspråk per markslag

Markslag	Areal (ha)
Skogsmark	0,36
Övrig mark	0,07

7.2 Områden med tillfällig nyttjanderätt

Under byggandet av väganläggningen behöver mark tas i anspråk utöver det permanenta markanspråket. Marken för byggandet av anläggningen tas tillfälligt i anspråk under en angiven tidsperiod. Den mark som använts tillfälligt under byggtiden återlämnas därefter till markägaren.

Trafikverket bör, så länge det är ekonomiskt motiverat, försöka minska skadan så långt det går. Trafikverket är enligt lag skyldiga att ersätta skadan.

Mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt för att kunna genomföra byggandet av anläggningen markeras med T på plankartorna.

Nedan beskrivs den tillfälliga nyttjanderättens syfte och den tid som nyttjanderätten gäller i vägplanen. Det redovisas också på plankartorna.

T1 – Område för att tillfälligt placera schaktmassor och arbetsvägar. Gäller från byggstart till fyra månader efter godkänd slutbesiktning.

T2 – Område för tillfällig väg för förbiledning av trafik på allmän väg. Gäller från byggstart till fyra månader efter godkänd slutbesiktning.

T3 – Område för tillfällig väg för förbiledning av trafik på enskild väg. Gäller från byggstart till fyra månader efter godkänd slutbesiktning.

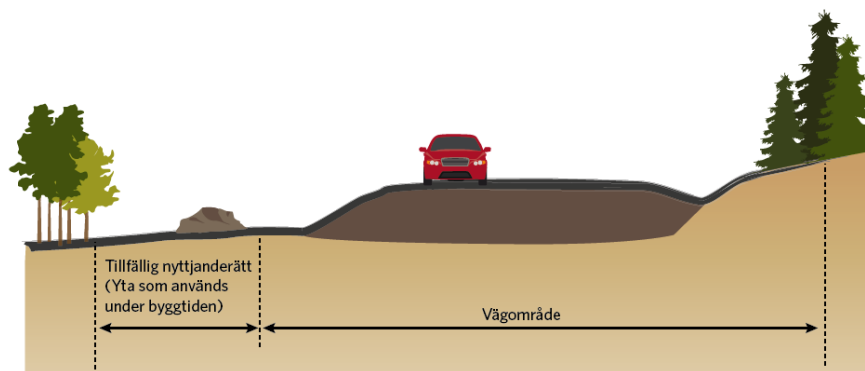
T4 – Område för tillfälliga arbetsvägar. Gäller från byggstart till fyra månader efter godkänd slutbesiktning.

Tillkommande områden med tillfällig nyttjanderätt omfattar cirka 5,62 ha, som fördelar sig enligt tabell 7.2:1.

Tabell 7.2:1 Fördelning av tillfällig nyttjanderätt per markslag

Markslag	Areal (ha)
Tomtmark	0,09
Jordbruksmark	0,16
Skogsmark	4,60
Övrig mark	0,77

Illustration tillfällig nyttjanderätt



7.2:1 Illustration över tillfällig nyttjanderätt. Källa: Trafikverket.

8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggningsprocess

Efter avslutat samråd kungörs denna vägplan för granskning och genomgår sedan fastställelseprövning.

Under tiden som planen med underlag hålls tillgänglig för granskning kan synpunkter lämnas på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De som berörs kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan planen med underlag återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Efter genomförd granskning översänds vägplanen och granskningsutlåtande till länsstyrelsen med begäran om tillstyrkan. Därefter begärs fastställelse av planen.

8.2 Fastställelseprövning

De som har lämnat synpunkter på vägplanen under granskningstiden ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet. Efter denna kommunikation genomförs fastställelseprövning och beslut om fastställelse kan tas. Om fastställelsebeslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor och bilagan till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna plan- och miljöbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att:

- Trafikverket får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Trafikverket får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt enligt 30 § väglagen eller med sådan tillfällig nyttjanderätt som avses i 35 § samma lag. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

8.3 Ytterligare tillstånd, dispenser m.m.

Fornlämningar förekommer i anslutning till planerade åtgärder. Samråd kommer att hållas med länsstyrelsen om eventuellt behov av tillstånd för ingrepp i fornlämning.

För de stängselåtgärder som föreslås inom ett Natura 2000-område och ett naturreservat kommer samråd att ske med länsstyrelsen för bedömning om åtgärderna kräver tillstånd respektive dispens.

Utifrån nu kända förutsättningar bedöms projektet inte innebära arbeten i vatten som medför anmälan eller tillstånd för vattenverksamhet.

Om det under byggskedet påträffas förorenade områden eller massor ska det anmälas och hanteras i enlighet med 9 och 10 kapitlet miljöbalken.

8.4 Kontroll och uppföljning

Miljökontroll och miljöuppföljning syftar till att säkerställa att faunaåtgärderna görs med miljöhänsyn och enligt de intentioner och beslut som framkommit under tidigare skeden. Miljökontrollen syftar till att upptäcka brister och hot så tidigt som möjligt under byggtiden för att snabbt kunna avhjälpa dem. Uppföljningen kan innebära undersökningar med mera som genomförs efter att åtgärderna är färdigställda för att kontrollera deras funktion.

Vid upprättande av kommande bygghandlingar ska Trafikverkets generella och objektspecifika miljökrav följas. Trafikverket har som verksamhetsutövare ett ansvar enligt miljöbalken att följa upp och utföra egenkontroll av pågående och utförda projekt. Även entreprenören är ålagt motsvarande krav, bland annat ska en särskild miljöplan upprättas som beskriver hur miljökraven uppfylls under byggtiden. Entreprenören ska även bedriva ett systematiskt miljöarbete inom sin organisation. Miljöarbetet ska vara en stående punkt på dagordningen vid plats- och byggmöten.

Under arbetet med miljöbeskrivningen har följande punkter bedömts som viktiga att kontrollera under byggskedet eller följa upp efter genomförda åtgärder:

- Närboende, markägare och brukare informeras i god tid om lokalisering av etableringsområden och byggtrafik samt hur trafiken beräknas bli påverkad.
- Kontroll att etableringsplatser med uppställning av maskiner, tvätt och drivmedelshantering inte sker så att känsliga recipienter påverkas. Rutiner och god beredskap ska finnas för att snabbt

åtgärda eventuella läckage av bränsle eller smörjmedel från arbetsmaskiner.

- Kontroll att säker passagemöjlighet för vandringsleder och cykelvägar ordnas genom arbetsområdet under hela entreprenadtiden.
- Kontroll av skydd av vegetation som ska sparas i och i anslutning till arbetsområdet, bland annat vid faunapassager i plan, torrtrummor och i anslutning till vattendrag och sjöar.
- Kontroll av skydd av artrika vägkanter i och i anslutning till arbetsområdet för att undvika påverkan.
- Kontroll av skydd av fornlämningar om Länsstyrelsen beslutar om behov av skydd.
- Kontroll av ledstråk mm vid exempelvis torrtrummor för att säkerställa faunapassagernas funktion.
- Kontroll att avverkning vid faunapassager i plan görs i rätt tid för att undvika fåglars häckningssäsong, perioden 1 april–31 juli.
- Kontroll av planteringar, växtmaterial som köps in samt kontroll av masshantering (inklusive invasiva arter).

Andra krav på kontroll och uppföljning, än de som här anges, kan komma att krävas i samband med de anmälningar och dispenser som kommer att sökas för projektet.

8.5 Kostnader och finansiering

Anläggningskostnad inklusive byggherrekostnader för projektet bedöms till totalt cirka 100 miljoner kronor i 2025 års prisnivå exklusive mervärdesskatt.

Projektet finansieras genom SINVM Nationell plan för projekt med avsedd pott för "Miljöåtgärder inom befintligt infrastruktursystem".

Byggnation bedöms påbörjas hösten 2027 och slutföras i början av sommaren 2029.

9 Referenser

Alltrails (2025), Stora Skärhultssjön–Hyltebruk,
<https://www.alltrails.com/sv-se/led/sweden/halland/stora-skarshultssjon-hyltebruk>, Hämtad: 2025-09-30

ESRI, Microsoft, Maxar (uppdateras löpande, hämtat 2025), World Imagery,
<https://www.arcgis.com/home/item.html?id=10df2279f9684e4a9f6a7f08febac2a9>

Hallandsleden (2025), Längesjön–Rydöbruk,
<https://hallandsleden.se/etapp/langesjon-rydobruk>, Hämtad: 2025-09-30

Halmstads kommun (2022) Översiktsplan, Framtidsplan 2050, 2022-08-12

Halmstads kommun, karttjänst gällande detaljplaner.
<https://karta.halmstad.se/?m=ext&x=109275.1842176796&y=6285229.795613413&z=0.445987674664625&l=58.773.aoxhlq,tpgv5m,h91wc9,hbdgo9,100&clean=false#m=ext&x=109275.1842176796&y=6285229.795613413&z=0&l=58%2C773%2Caoxhlq%2Ctpgv5m%2Ch91wc9%2Chbdgo9%2C100&p=layerswitcher>. Hämtat: 2025-04-16.

Hylte kommun (2019) Översiktsplan för Hylte kommun, 2019-11-28

Hylte kommun, detaljplaner. <https://www.hylte.se/bygga-bo-och-miljo/samhallsplanering-och-kartor/detaljplaner>. Hämtat: 2025-04-16.

Lantmäteriet (2024) Topografi 10 med fastighetsindelning, vektor, 2024-06-05.

Länsstyrelserna (2024), EBH Potentiellt förorenade områden, Hämtad 2024-12-02

Länsstyrelsen Västra Götaland. Informationskartan Västra Götaland.
<https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=023f6dde755f41c5a719b111ddfb80ed>. Hämtat: 2025-09-10.

Länsstyrelsen Västra Götaland. Karttjänst – Vattenarkivet. <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=6ab7fcca7c3e45ad8d84ebd38bd962ad>. Hämtat: 2025-04-22.

Länsstyrelsen Västra Götaland. VISS. <https://viss.lansstyrelsen.se/>.
Hämtat: 2025-04-22.

Naturcentrum (2022) Förstudie naturvärden väg 26 Faunapassager
Oskarström–länsgränsen, Halmstad och Hylte kommun, Hallands län,
2022-10-30

Naturcentrum (2023) Naturvärdesinventering väg 26 Faunapassager
Oskarström–länsgränsen, Halmstad och Hylte kommun, Hallands län,
2023-02-06

Naturcentrum (2023) Kompletterande naturvärdesinventering samt
inventering av hålträd, groddjur, backsippa och nattviol, Väg 26
Faunapassager Oskarström–länsgränsen, Halmstad och Hylte kommun,
Hallands län, 2023-09-20

Naturvårdsverket (2025), SCI ej alvar Rikstäckande, 2025-03-04

Naturvårdsverket (2025), Naturreservat, 2025-03-04

Relement Miljö Väst AB (2025) Översiktlig miljöteknisk
markundersökning, Väg 26 faunapassager Oskarström–länsgränsen,
2025-09-30

Riksantikvarieämbetet, Fornsök
<https://app.raa.se/open/fornsok/lamning/c3a57eb0-a0d8-4e5b-94e0-c162c5f78a6d>. Hämtat: 2025-09-15.

Rådhuset Arkitekter AB/Markera AB (2025) Naturvärdesinventering
komplettering, Väg 26 Faunapassager Oskarström–länsgränsen, Halmstad
och Hylte kommun, Hallands län Ver 2, 2025-09-15

Trafikverket (2025), Artrika vägmiljöer, Hämtat: 2025-09-12

Trafikverket (2021) Beslutshandling lokaliseringsutredning, PM
Skisshandling, Väg 26, Faunapassager Halmstad–länsgränsen, Halmstad
och Hylte kommuner, Hallands län, 2021-03-31

Trafikverket (2021) Underlagsrapport Naturvärdesinventering, Väg 26,
Faunapassager Halmstad–länsgränsen, Halmstad och Hylte kommun,
Västra Götalands län, Lokaliseringsutredning, PM Skisshandling, 2021-
03-31

Trafikverket (2024) Uppdragsbeskrivning, Upprättande av vägplan och
förfrågningsunderlag/bygghandling för utförandeentreprenad, Väg 26
Faunapassager Oskarström–länsgränsen, Halmstad kommun och Hylte
kommun, Hallands län, 2024-02-23

Trafikverket (2024) Rapport Gestaltungsavsikter, Väg 26 Faunapassager
Oskarström–länsgränsen, Halmstads och Hylte kommuner, Hallands län,
2024-12-04

Trafikverket (2025) PM Markmiljöinventering, Väg 26, faunapassager
Oskarström-länsgränsen, Halmstads och Hylte kommuner, Västra
Götalands län, 2025-01-21

10 Bilagor

PM Berörda detaljplaner

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

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

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