

RAPPORT

Plan- och miljöbeskrivning

Väg 26, faunapassager Oskarström– länsgränsen

Halmstads och Hylte kommuner, Hallands län
Vägplan
Granskningshandling, 2026-04-17



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: 2026-04-17

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 ett faunauppföljningsprogram följs faunaåtgärderna upp under cirka 2–3 år. Främst klövdjur som älg och rådjur, men även mindre däggdjur studeras. Viltkameror sätts upp vid utvalda faunaåtgärder och data samlas in. Viltolyckor på väg 26 följs upp fem år före och efter byggnationen.

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.....	10
1.2.1 Tidigare studier.....	11
1.2.2 Planlägningsprocessen.....	12
1.2.3 Ändamål med åtgärden.....	13
1.2.4 Mål för åtgärden	14
1.3 Avgränsning	14
1.3.1 Geografisk avgränsning.....	14
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
2.1.10 Befintliga färister och utterhyllor.....	25
2.2 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	26
2.3 Landskapet.....	26
2.3.1 Landskapstyper och karaktärsområden	27
2.4 Riksentressen, miljö kvalitetsnormer samt skyddade områden och arter	32
2.4.1 Riksentressen	32
2.4.2 Natura 2000.....	33
2.4.3 Naturreservat.....	34
2.4.4 Miljö kvalitetsnormer	34

2.4.5 Generella biotopskydd	36
2.4.6 Strandskydd.....	36
2.4.7 Skyddade arter	37
2.4.8 Vattenskyddsområde	37
2.5 Kommunal och regional fysisk planering.....	38
2.5.1 Översiktsplaner.....	38
2.5.2 Områdesbestämmelser.....	38
2.5.3 Detaljplaner	38
2.6 Byggtekniska förutsättningar	39
2.6.1 Geoteknik	39
2.6.2 Avrinningsområden.....	40
2.6.3 Ytvatten	41
2.6.4 Markavvattningsföretag.....	42
2.6.5 Grundvatten.....	42
2.6.6 Befintliga avvattningsystem.....	42
2.6.7 Befintliga byggnadsverk.....	44
2.6.8 Ledningar	44
2.6.9 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 färst.....	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 Övriga väganordningar	59
3.3.11 Tillfälliga åtgärder under byggskedet	59
3.4 Bortvalda utformningsalternativ med motiv	60
3.5 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått.....	61

3.5.1 Planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta	61
3.5.2 Övriga planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått.....	61
3.5.3 Planerade kompensationsåtgärder	62
3.5.4 Övriga möjliga skyddsåtgärder, försiktighetsmått och kompensationsåtgärder.....	62
3.5.5 Bortvalda skyddsåtgärder, försiktighetsmått och kompensationsåtgärder	62
3.6 Vägåtgärder som ingår i projektet men provas i särskild ordning	62
3.6.1 Förändring av enskild anläggning till allmän.....	63
4 Miljöbeskrivning	64
4.1 Avgränsning av miljöaspekter	65
4.1.1 Nollalternativet.....	68
4.2 Metod	69
4.2.1 Bedömningsgrunder	69
4.2.2 Osäkerheter.....	70
4.2.3 Miljökompetens.....	71
4.3 Miljöförhållanden, miljöeffekter och miljökonsekvenser.....	72
4.3.1 Landskap.....	72
4.3.2 Naturmiljö	81
4.3.3 Kulturmiljö.....	109
4.3.4 Rekreation och friluftsliv.....	120
4.3.5 Förorenad mark	122
4.3.6 Jord- och skogsbruk	124
5 Övriga effekter och konsekvenser	126
5.1 Trafik och användargrupper.....	126
5.2 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	126
5.3 Kommunal och regional fysisk planering.....	126
5.3.1 Översiktsplaner.....	126
5.3.2 Områdesbestämmelser.....	126
5.3.3 Detaljplaner	127
5.4 Fastigheter	128
5.4.1 Avtalsservitut	129
5.4.2 Ledningsrätt.....	129
5.4.3 Officialservitut	130
5.4.4 Gemensamhetsanläggning	131

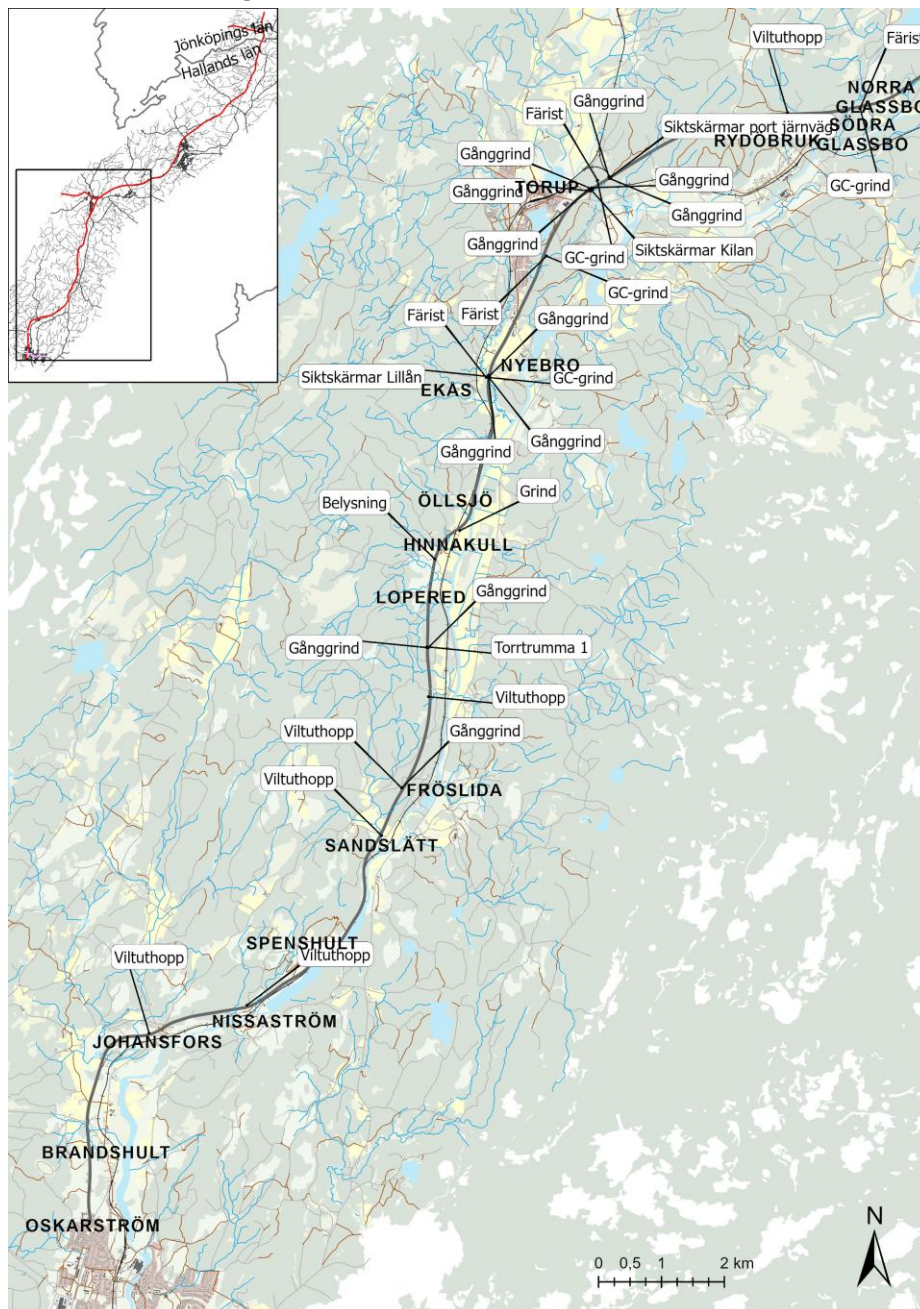
5.4.5 Avtalsnyttjanderätter	132
5.4.6 Officialnyttjanderätt	132
5.5 Samhällsekonomisk effektivitet	133
5.6 Byggskedet	134
6 Samlad bedömning	136
6.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser	136
6.2 Måluppfyllelse	141
6.2.1 Ändamål och mål för åtgärden	141
6.2.2 Nationella miljökvalitetsmål	142
6.3 Miljöbalkens hänsynsregler	143
6.4 Rikshintressen, miljökvalitetsnormer samt skyddade områden och arter	144
6.4.1 Rikshintressen	144
6.4.2 Natura 2000	145
6.4.3 Naturreservat	147
6.4.4 Miljökvalitetsnormer	149
6.4.5 Strandskydd	151
6.4.6 Vattenskyddsområde	152
6.5 Slutsats	155
7 Markanspråk	156
7.1 Vägrätt och vägområde	156
7.1.1 Nytt markanspråk med vägrätt	157
7.1.2 Nytt markanspråk med inskränkt vägrätt	158
7.2 Områden med tillfällig nyttjanderätt	158
8 Fortsatt arbete	160
8.1 Planläggningsprocess	160
8.2 Fastställelseprövning	160
8.3 Ytterligare tillstånd, dispenser m.m.	161
8.4 Kontroll och uppföljning	161
8.5 Kostnader och finansiering	163
9 Referenser	164
10 Bilagor	167

1 Inledning

1.1 Planens huvuddrag

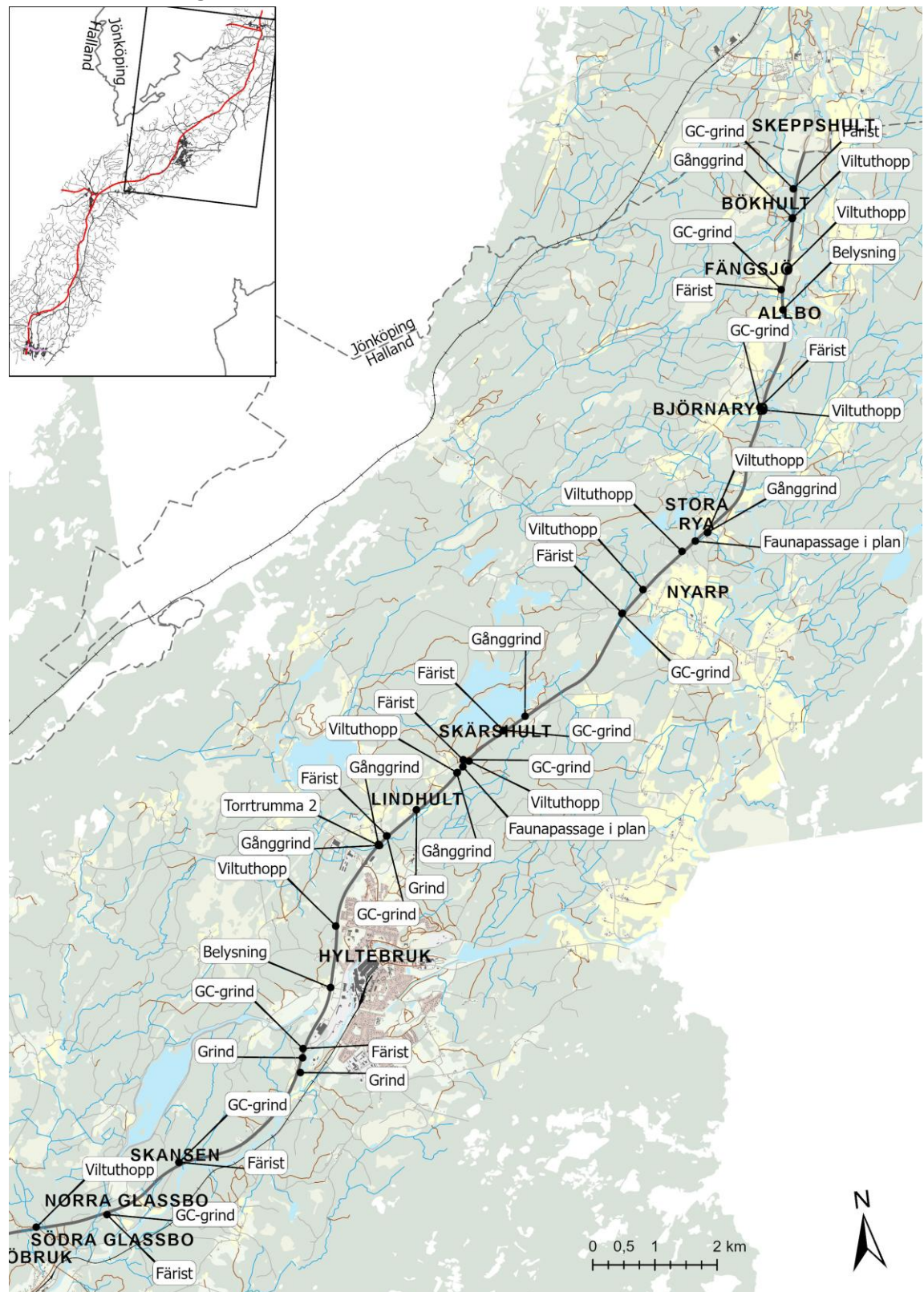
Projektet innebär anläggning av punktvisa faunaåtgärder såsom effektivare vilt-/faunastängsel, viltuthopp, färister, grindar, belysning vid vissa utvalda korsningar, torrtrummor, siktskärmar på utvalda befintliga broar samt två faunapassager i plan, se figurerna 1.1:1–2.

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, att öka den biologiska mångfalden och att stärka de ekologiska sambanden.

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 oskälig 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 samt viltolycksstatistik under cirka 2–3 år. För att få referensdata har faunauppföljningsprogrammet tagits fram och genomförs med för- och efterstudie vid utvalda platser innan faunaåtgärder utförs.
- Öka den biologiska mångfalden och stärka de ekologiska sambanden.

1.3 Avgränsning

1.3.1 Geografisk avgränsning

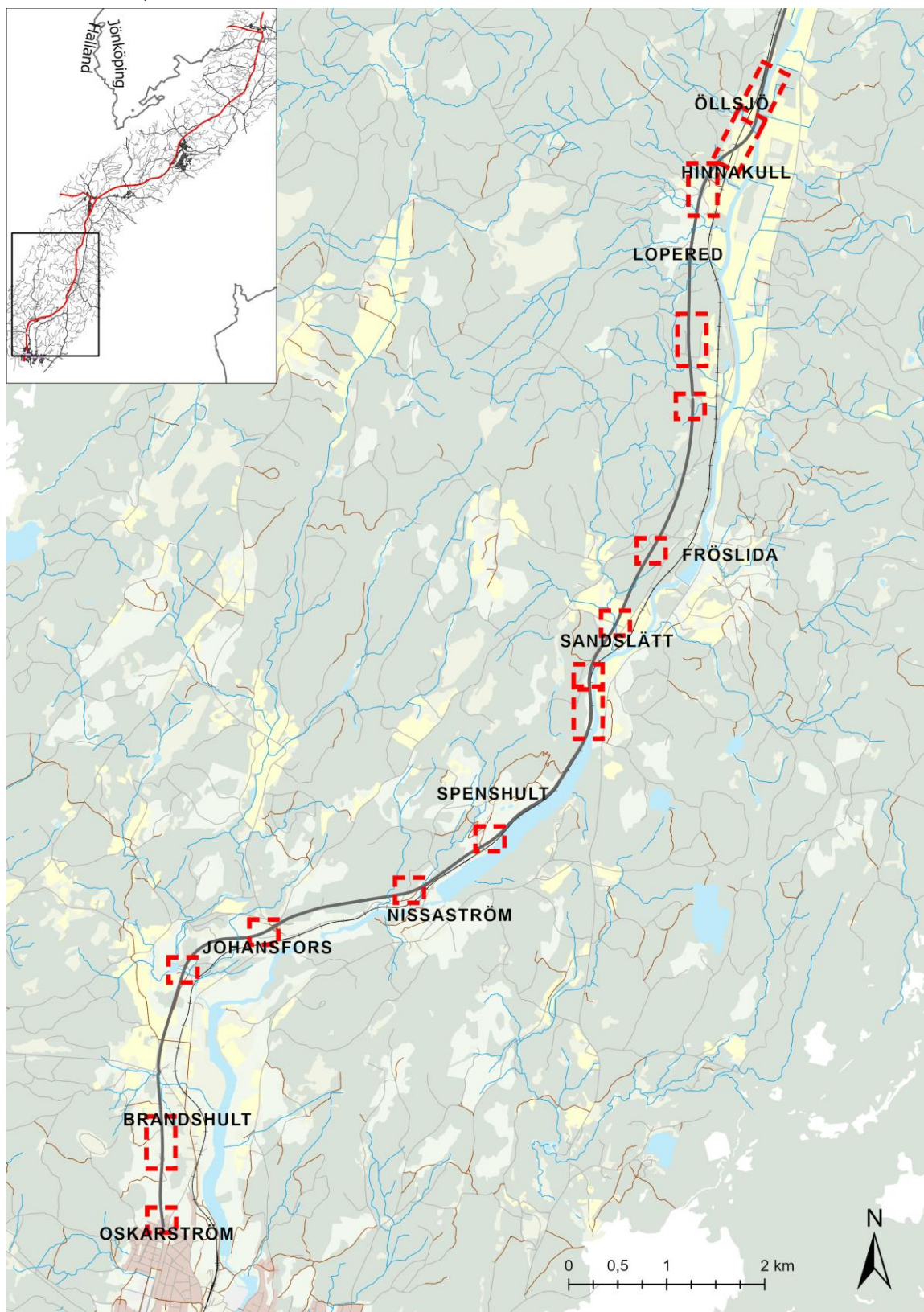
I denna handling förekommer två olika geografiska begrepp; utredningsområde och influensområde, vilka förklaras nedan. Utredningsområdet avser projektets geografiska avgränsning och inrymmer projektet och dess alternativa lösningar. Det är inom utredningsområdet som Trafikverket söker läget för de anläggningar som projektet avser att bygga. I tidigare skede har utredningsområdet varit en korridor om cirka 50 meter ut från respektive vägkant 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

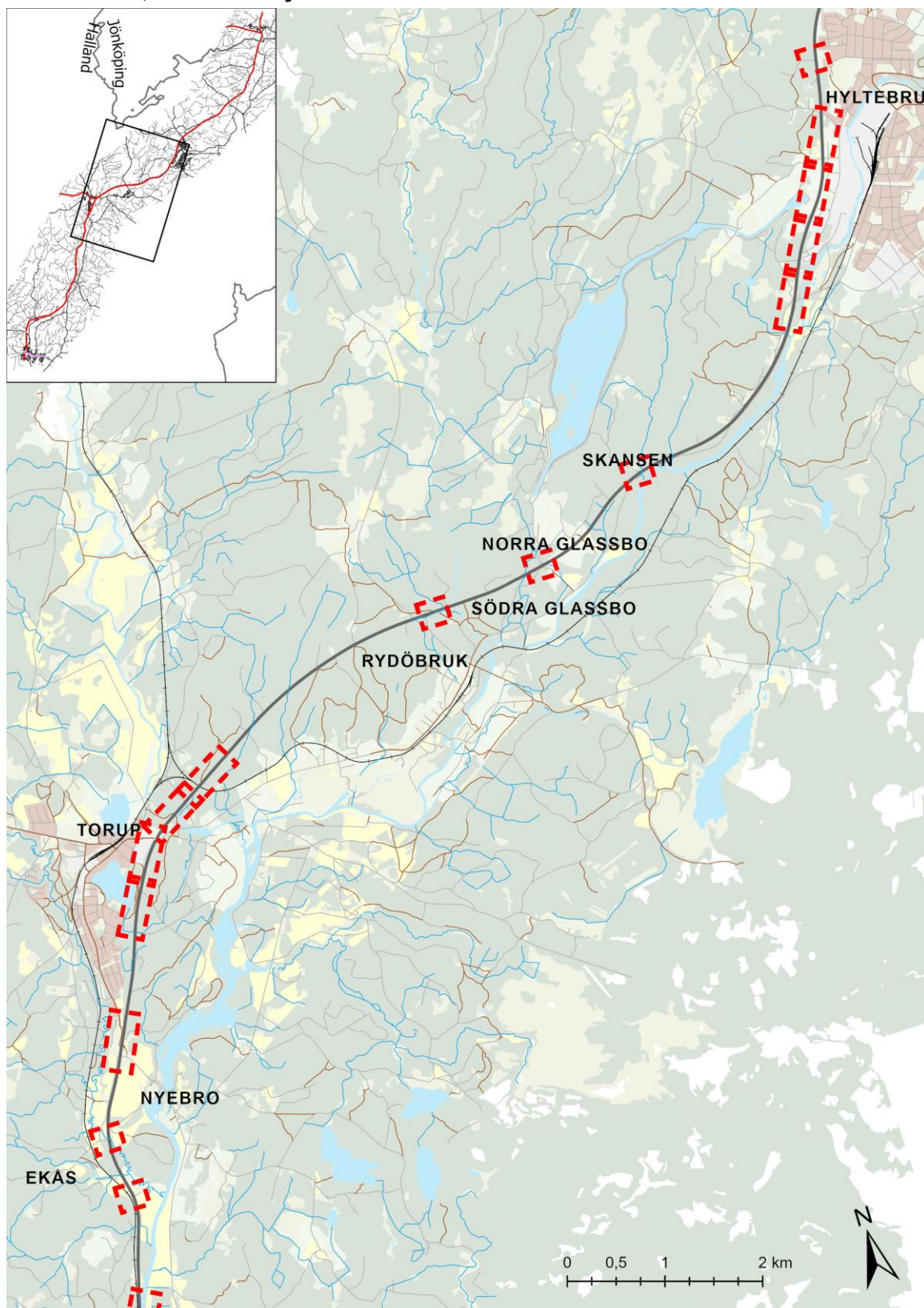
däggdjur omfattar därmed ett område på regional nivå i de inre delarna av Halland och gränsbygderna till Jönköpings län. Influensoområdet för flera av de övriga miljöintressena blir betydligt mindre och inkluderar endast väg 26:s närmaste omgivning.

Delområden, norr om Oskarström



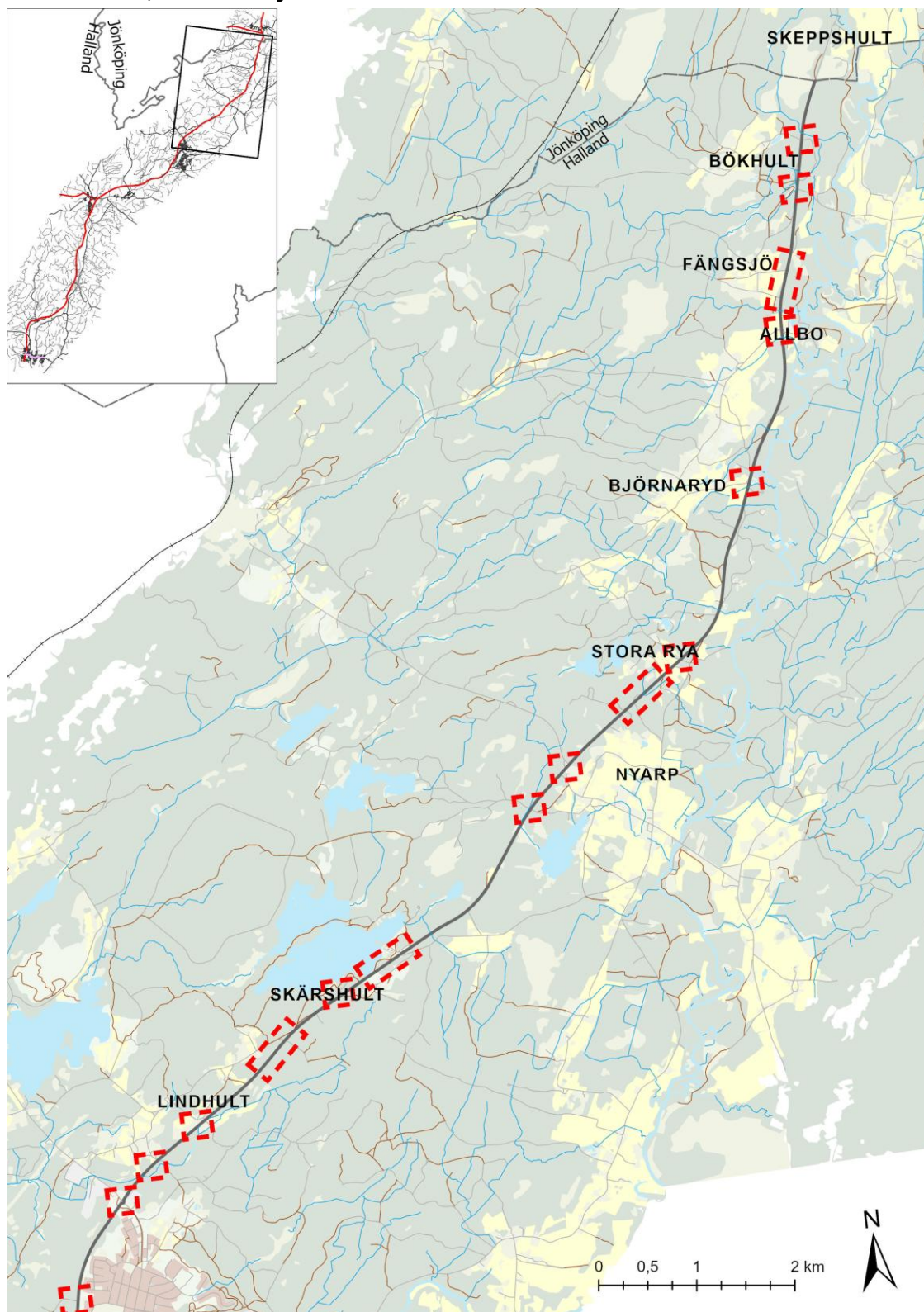
1.3.1:1. Delområden där faunaåtgärder utmed väg 26 planeras, norr om Oskarström.

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 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 mötteseparerad landsväg, MLV, med växelvis 1 respektive 2 körfält i vardera riktningen. Belagd bredd på dessa sträckor är cirka 13 meter.

Väg 26, mötteseparerad sträcka



Figur 2.1.1:1. Väg 26, mötteseparerad 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.

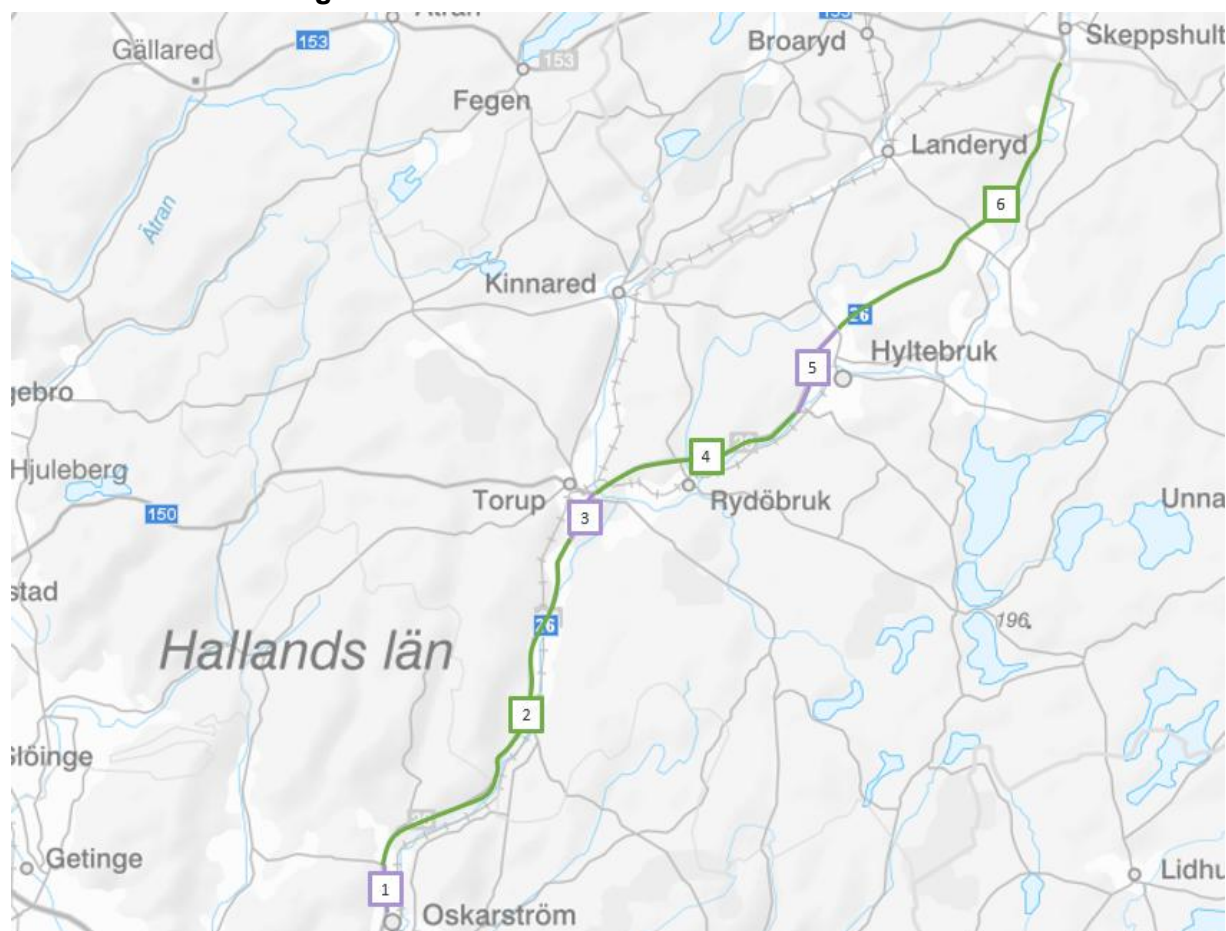
Årsdygnstrafiken på väg 26 varierar från 4 400 till 6 350 fordon inom utredningsområdet, se tabell 2.1.3:1.

Högt 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 (ÅDT) basår 2019

Punkt	Väg	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 (ÅDT) prognosår 2045

Punkt	Väg	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.

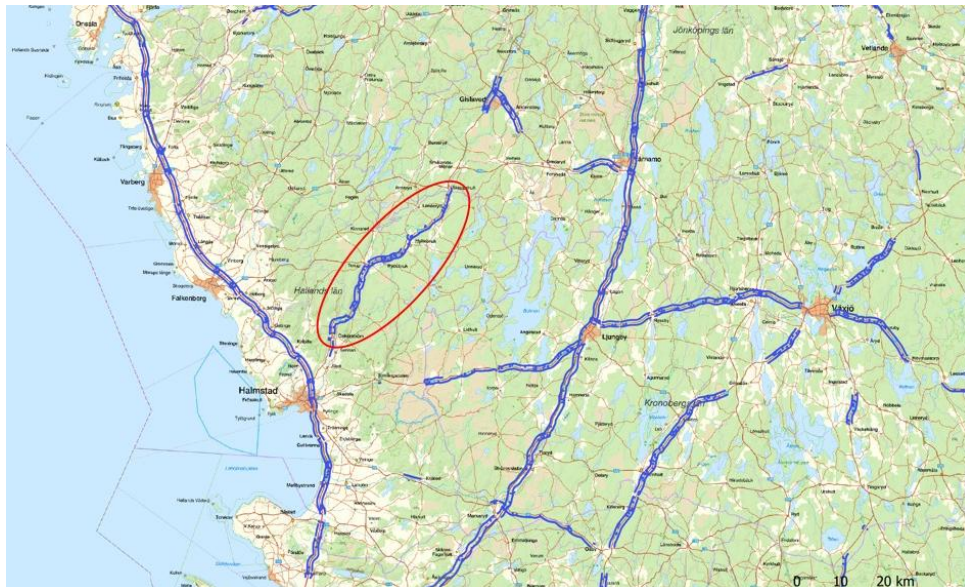
2.1.6 Viltstängselsystem och viltolyckor

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, Nyebo, 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

Inom Hylte kommun finns skolskjuts med ett 30-tal turer fördelade över morgon och eftermiddag vardagar. Skolskjutsen samordnas delvis med Hallandstrafiken, ca 380 elever berörs av dessa.

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.

2.1.10 Befintliga färister och utterhyllor

Längs aktuell sträcka finns sedan tidigare tio färister på enskilda vägar.

Sedan tidigare har två utterhyllor vid bron över Lillån (konstruktionsnummer 13-314-1) samt Skärkeå (13-409-1) anlagts.

Utterhylla



Figur 2.1.10:1. Två hyllor för utter finns längs sträckan. Foto: Mattias Olsson/Enviroplanning AB.

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.

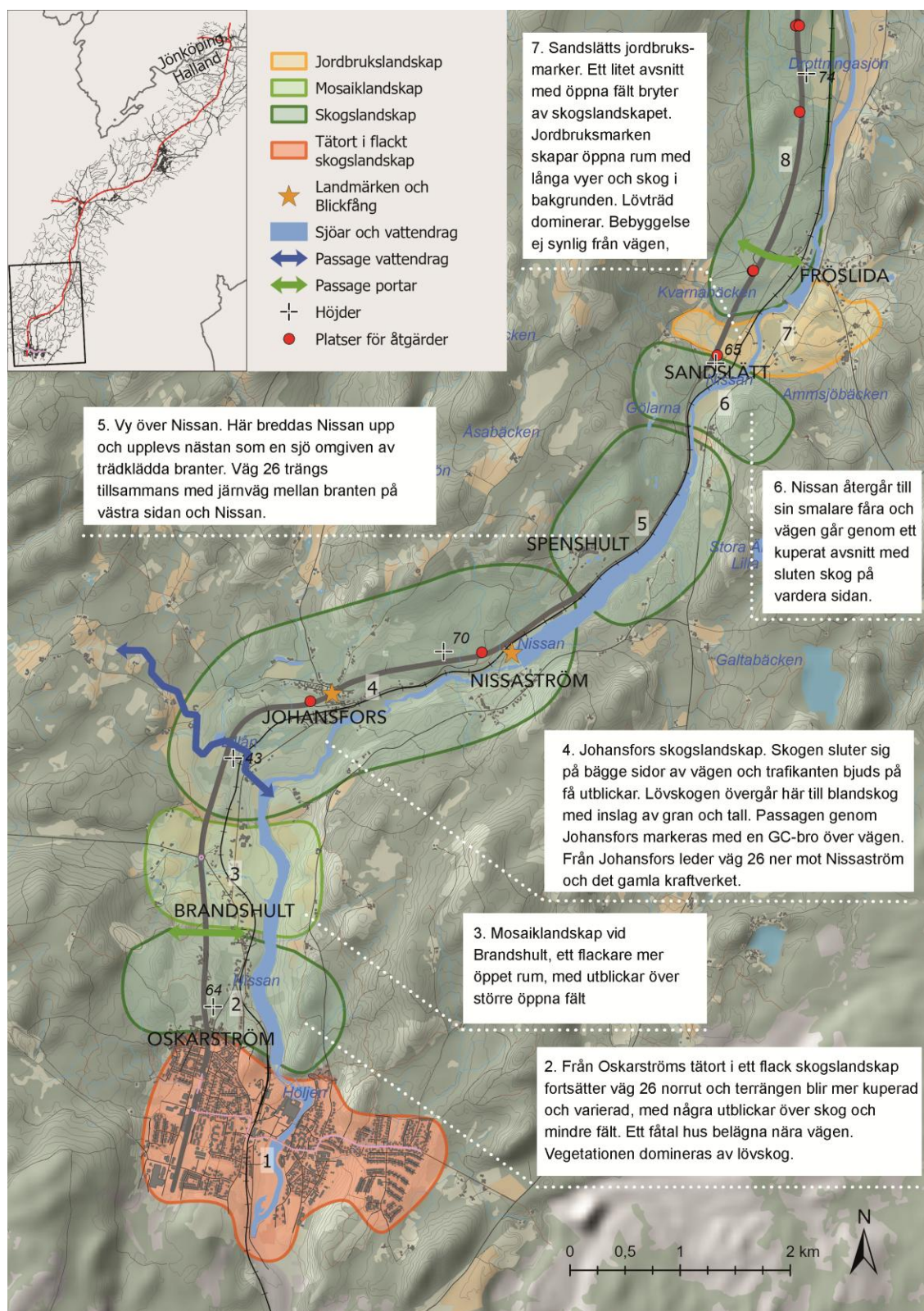
2.3.1 Landskapstyper och karaktärsområden

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.

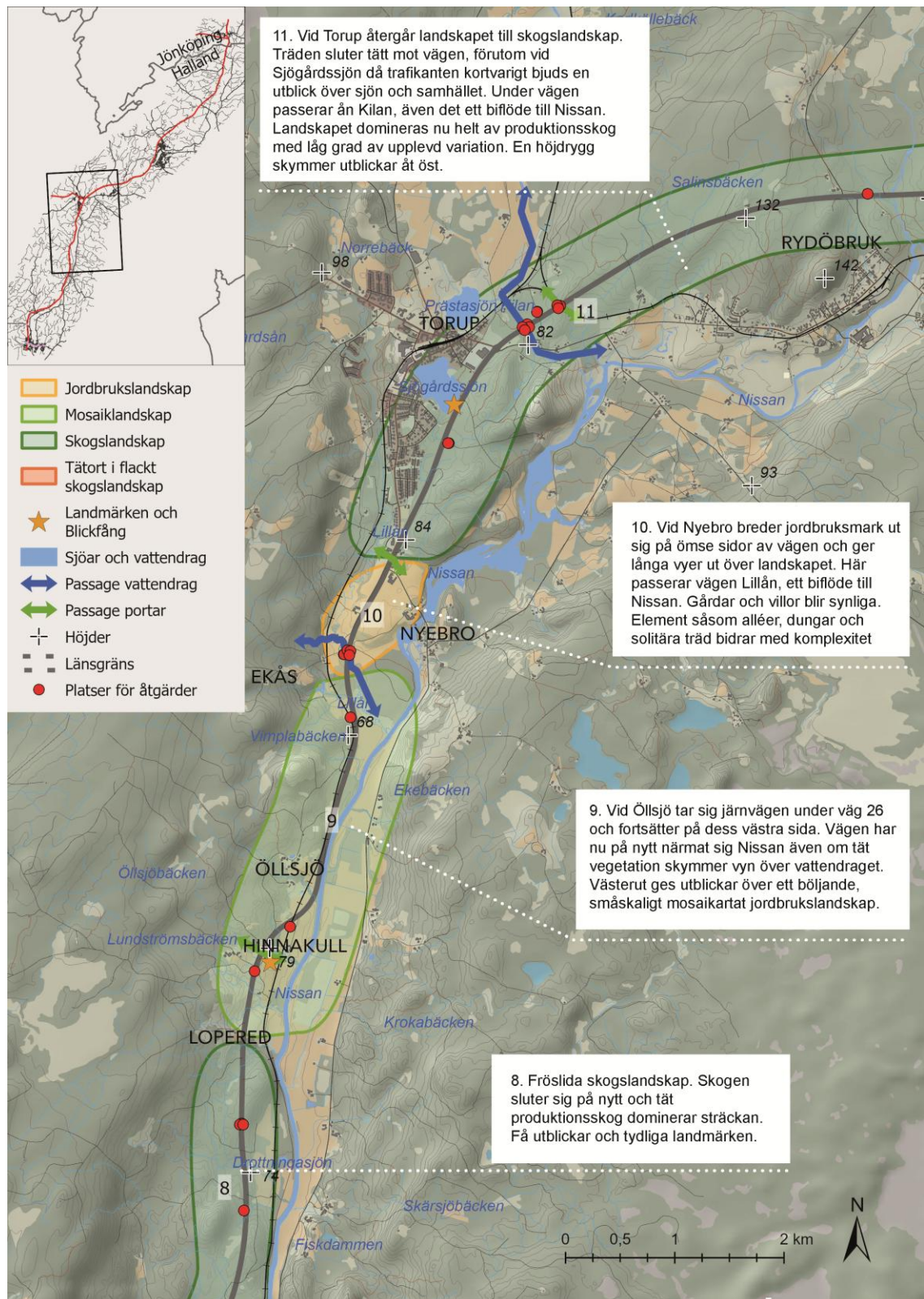
För beskrivning av dessa karaktärsområden, se figur 2.3.1:1–4.

Karaktärsområden Oskarström - Sandslätt



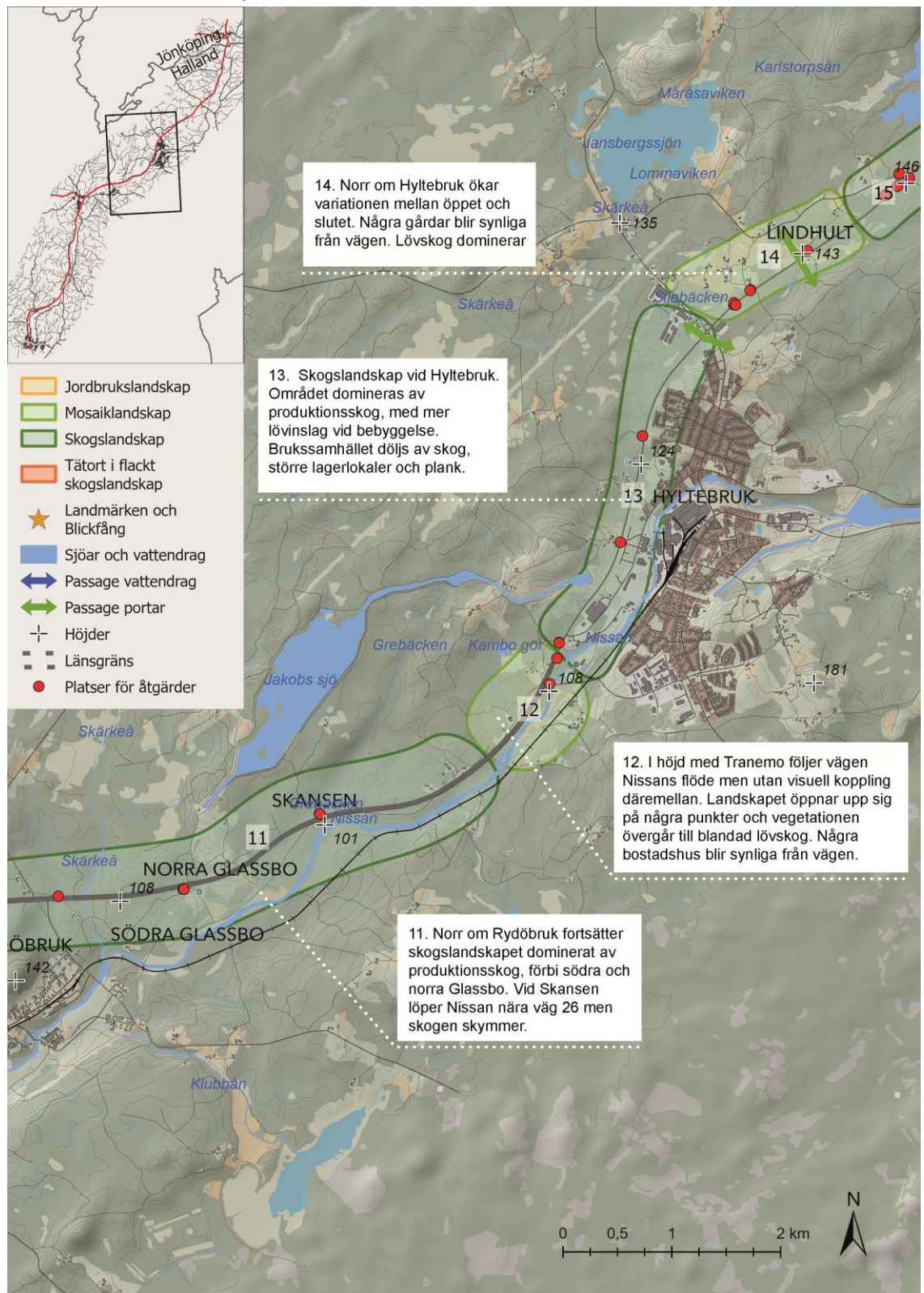
Figur 1.3.1:1. Sträckan är relativt varierad mellan öppet och slutet och avsnitt där Nissan blir synlig från vägen.

Karaktärsområden Fröslida - Torup



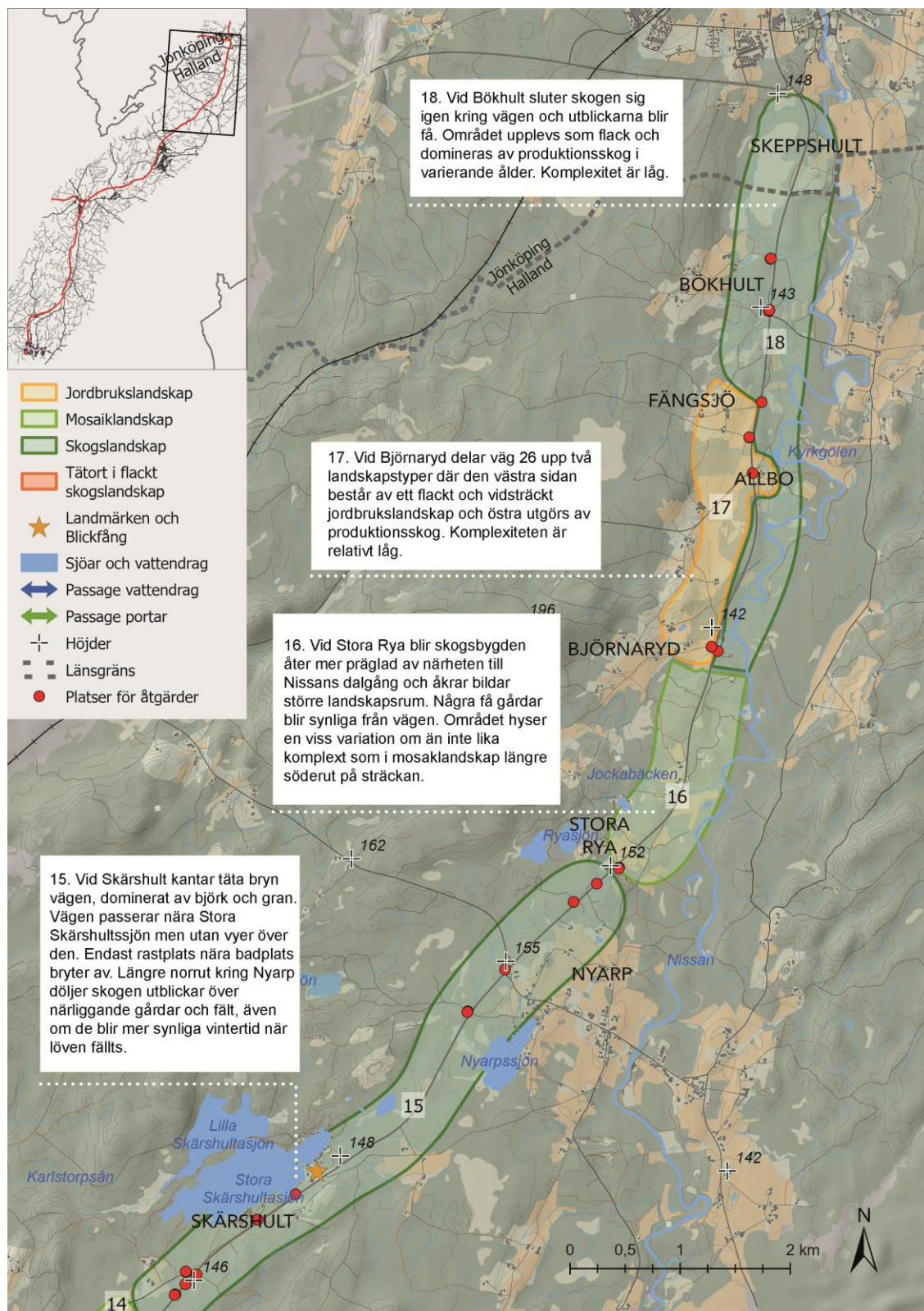
Figur 2.3.1:2. Sträckan startar och slutar i skogslandskap men avbryts av ett mer varierat mosaiklandskap vid Hinnakull och jordbrukslandskap söder om Torup. Vid en punkt blir Sjögårdssjön synlig med Torup samhälle i bakgrunden.

Karaktärsområden Rydöbruk - Lindhult



Figur 2.3.1:3. Sträckan domineras av skogsklandskap, 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.

Myndigheten för civilt försvar (MCF, tidigare Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)) har bedömt att mark- och vattenområden för samtliga ledningar och stationer i transmissionsnätet för el, liksom områden för förnyelse och förstärkning av dessa, utgör områden som är av riksintresse på grund av att de behövs för totalförsvarets anläggningar enligt 3 kap. 9 § miljöbalken. Vid Spenshult korsas väg 26 av en luftledning på 400 kV som omfattas av riksintresset, se illustrationskarta 200To503. Riksintresseområdet motsvarar en cirka

150 meter bred korridor på aktuell sträcka. Inom området planerar även Svenska kraftnät att bygga nya ledningar och riva de befintliga med byggstart under 2026.

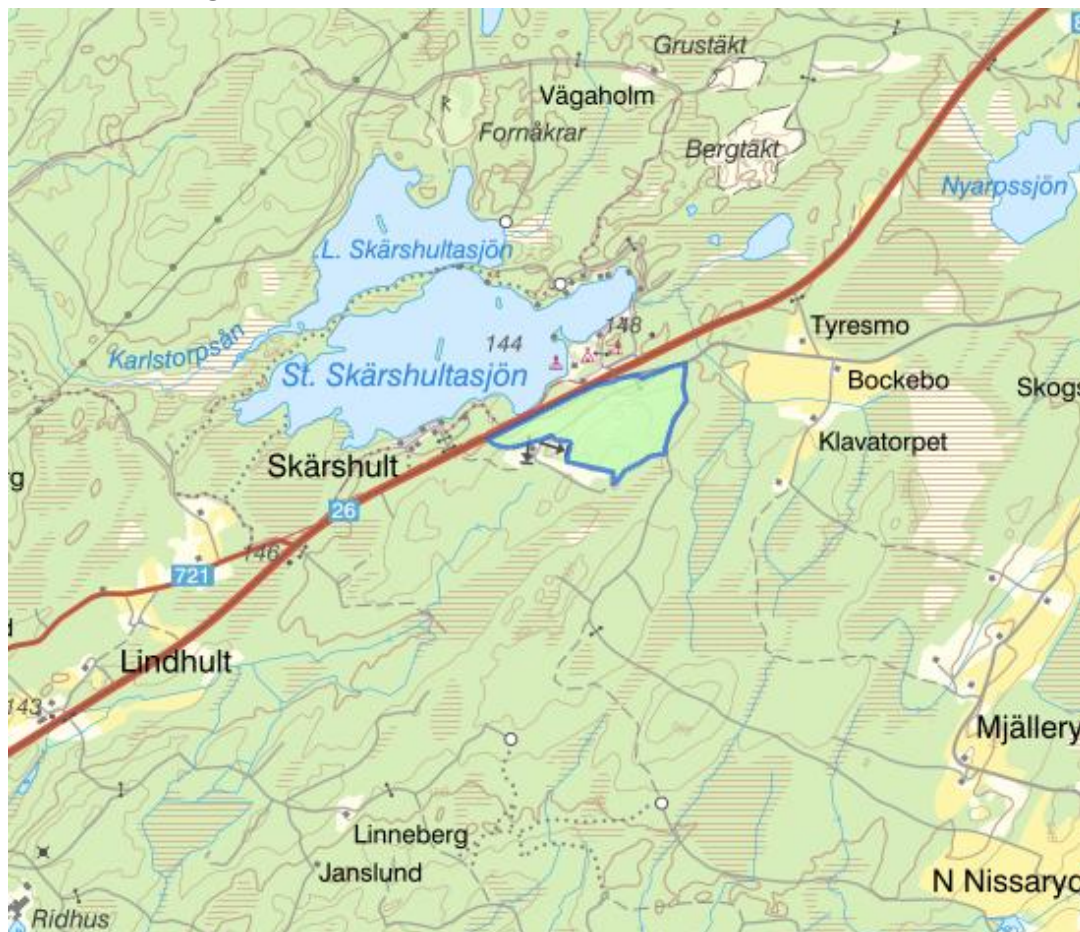
Natura 2000-områden utgör också riksintresse enligt 4 kap. 8 §, se vidare under avsnittet 2.4.2 Natura 2000.

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



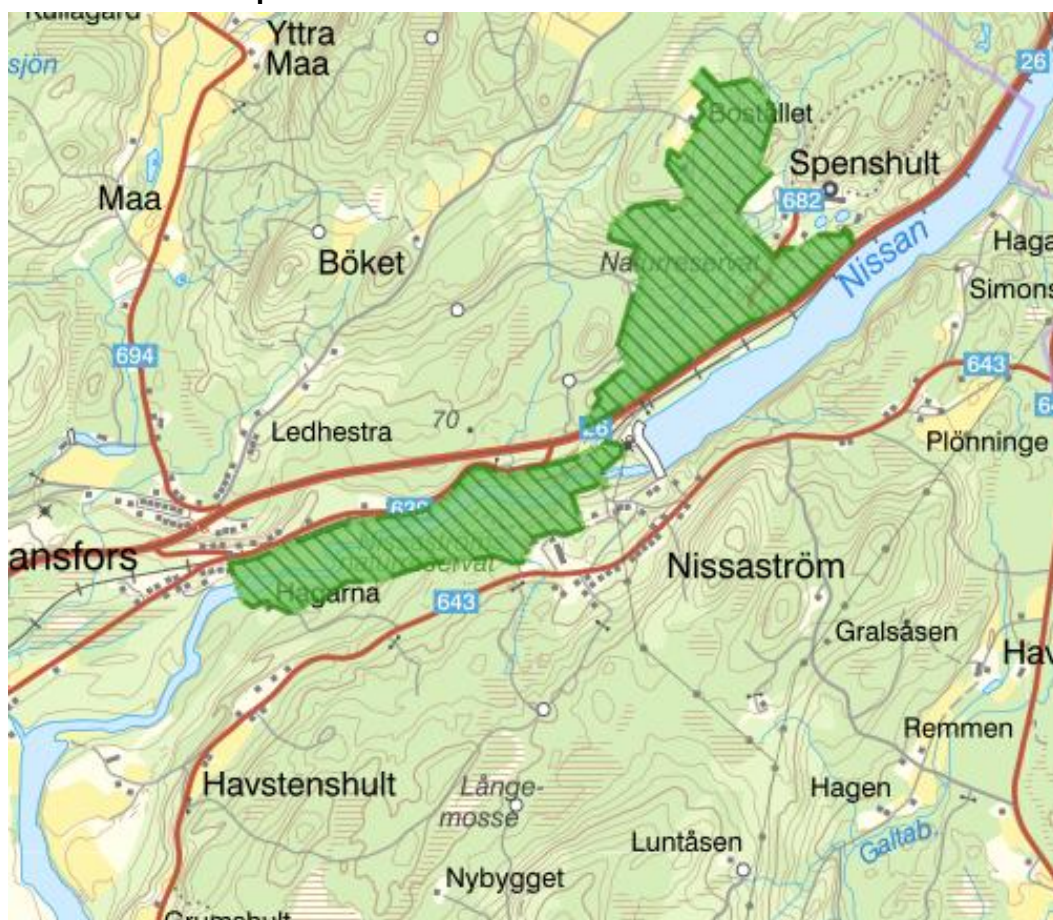
Figur 2.4.2:1. Skärshultaberg, (inom blå begränsningslinje (SE0510151)).
Utdrag från Länsstyrelsens informationskarta Halland.

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.

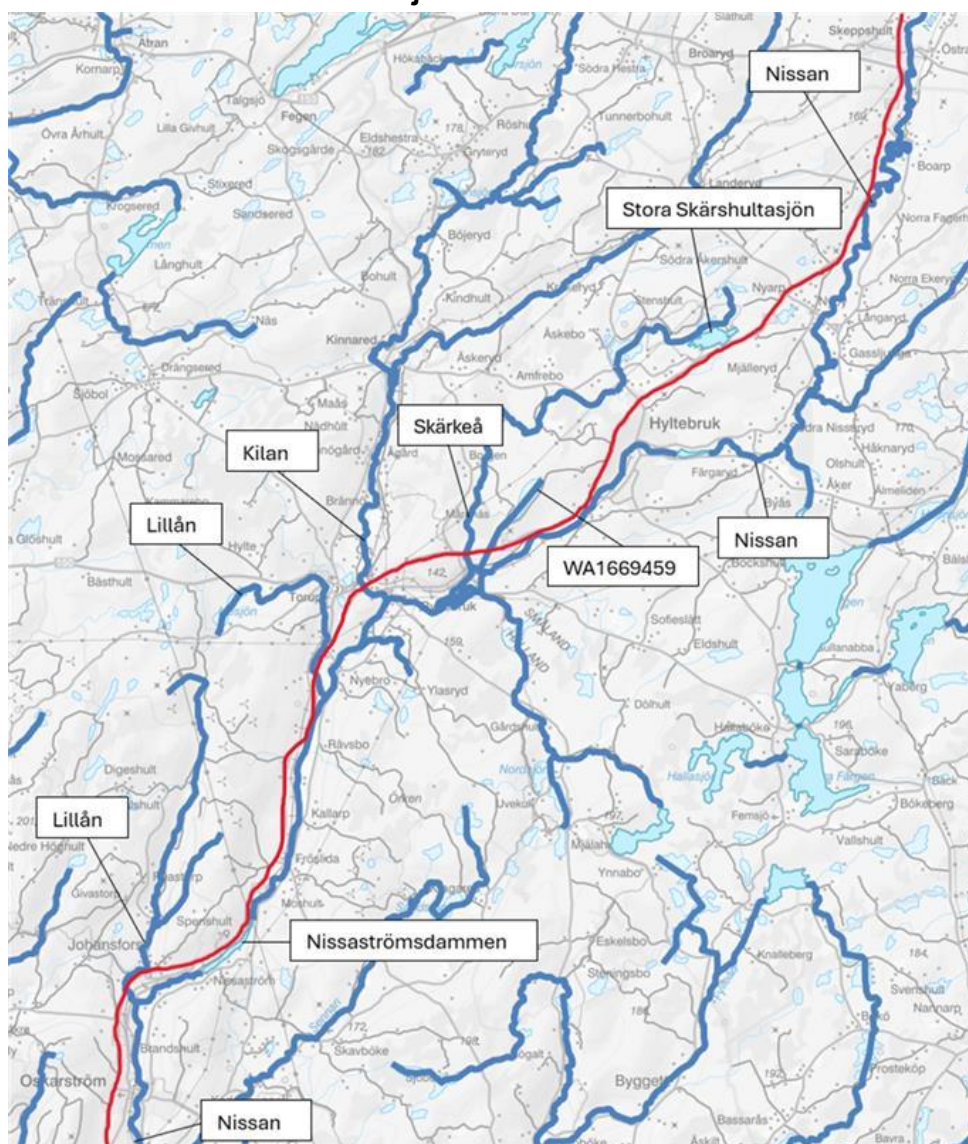
2.4.4 Miljökvalitetsnormer

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.

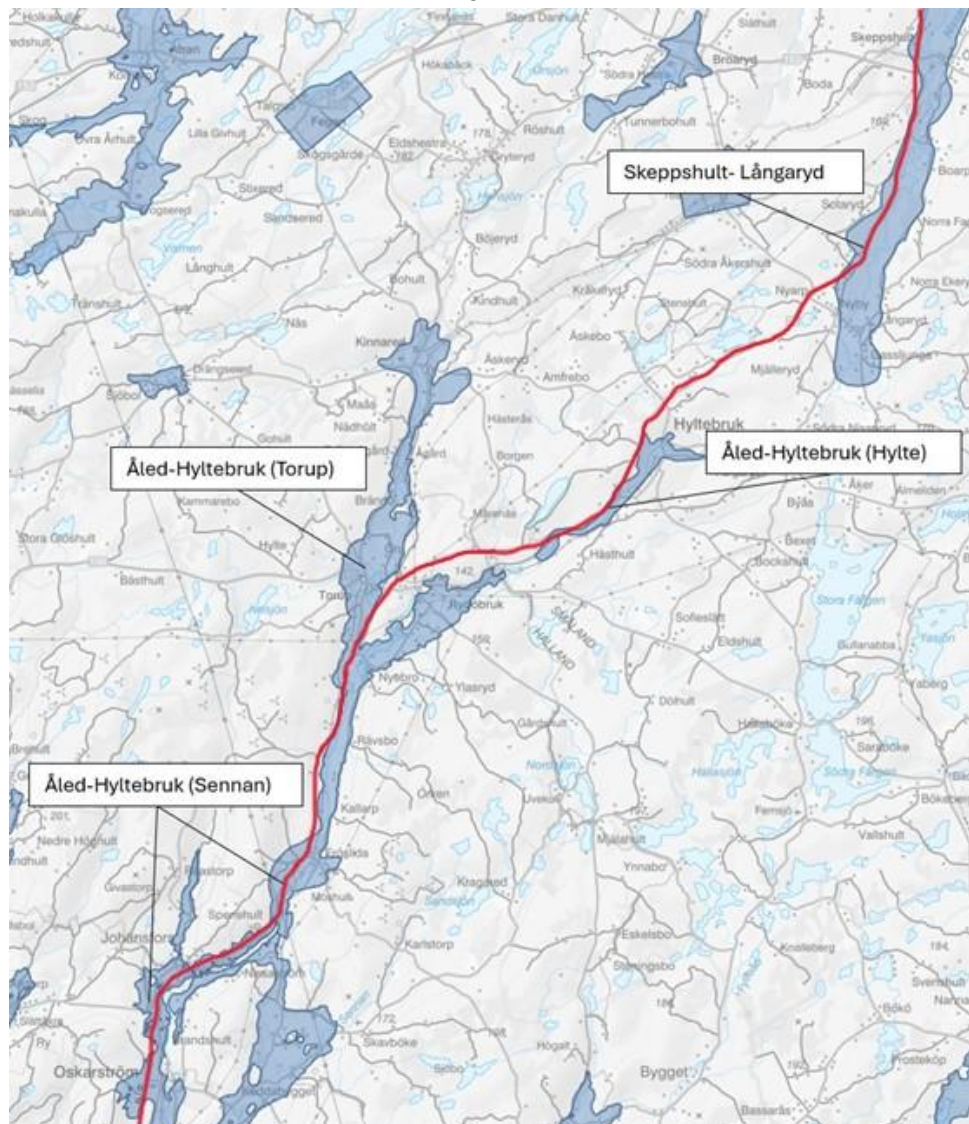
Längs med berörd sträcka av väg 26 finns flertalet ytvattenförekomster, sjöar och grundvattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer, se figur 2.4.4:1–2.

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 utmärkt 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. Fågelarter bedöms inte påverkas förutsatt att hänsyn tas vid avverkning.

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

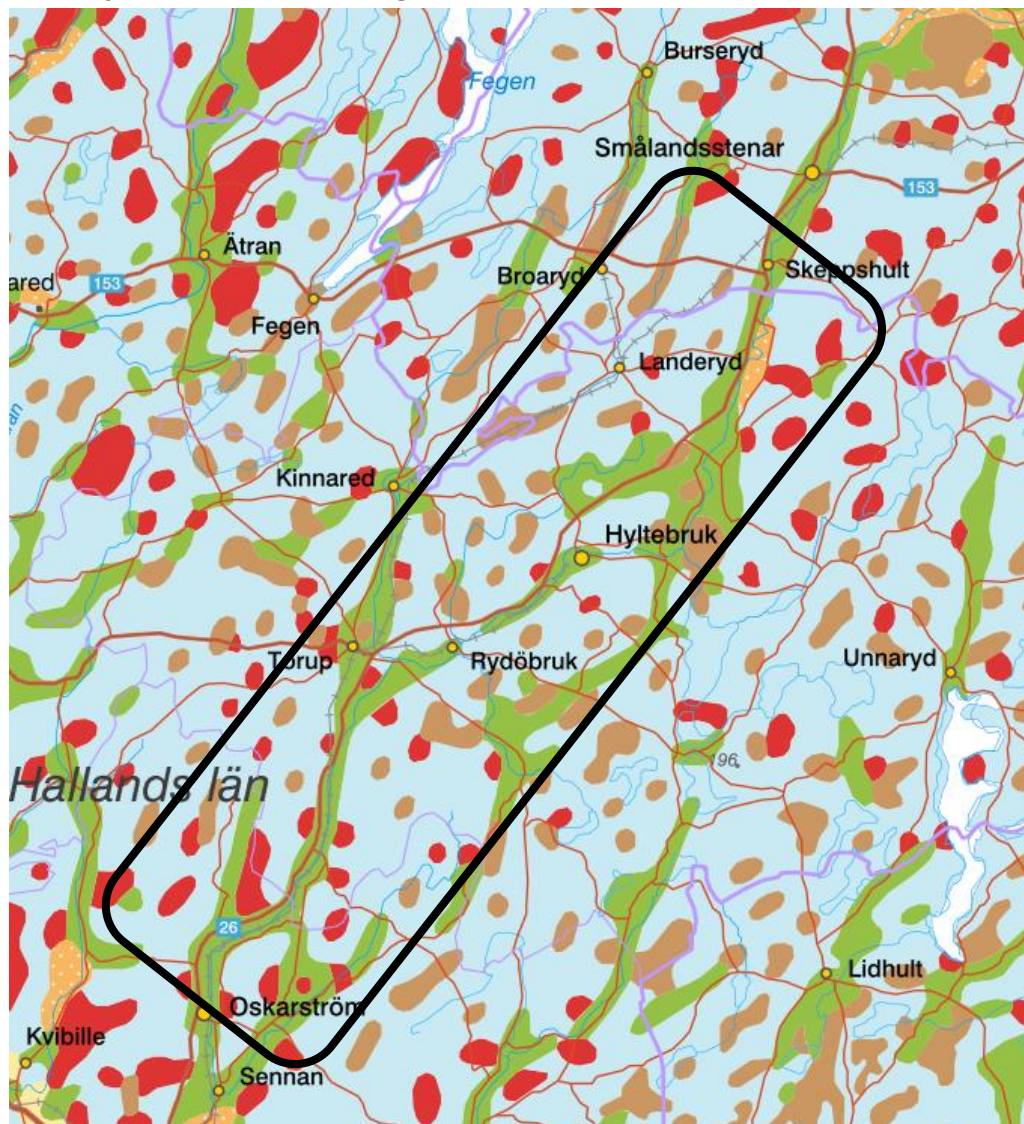
2.6.1 Geoteknik

Generellt karakteriseras utredningsområdet av flackt lutande grönytor och åkermark som omges av skogbeklädda 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

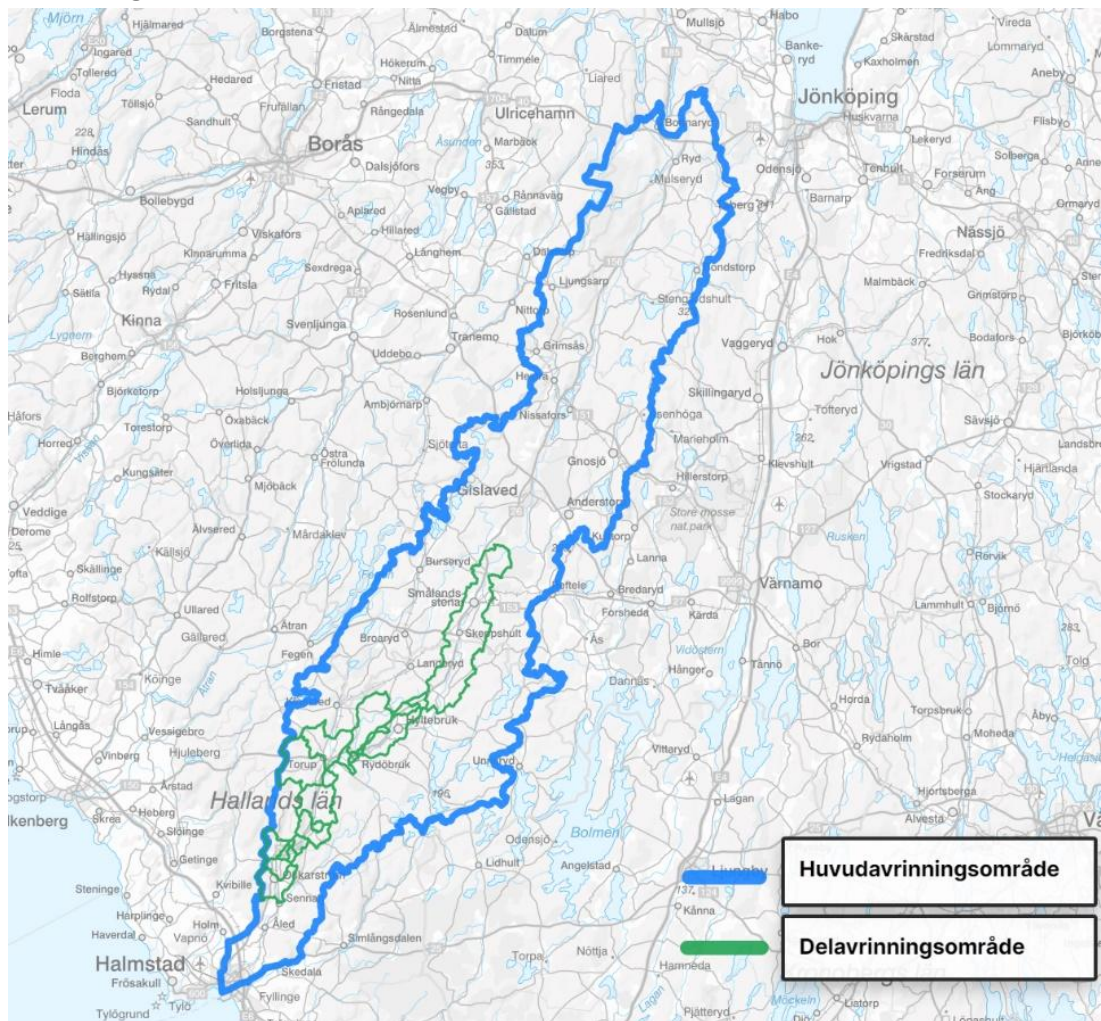


Figur 2.6.1:1. Utdrag från SGU:s jordartskarta. Grönt indikerar isälvssediment, ljusblått morän, brunt torv, rött berg, orange postglacial sand/grus och ljusgult lera/silt.

2.6.2 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 2.6.2:1. Bild från Scalgo live med avrinningsområden från SMHI.

2.6.3 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 MCF: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.

2.6.4 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.

2.6.5 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.

2.6.6 Befintliga avvattningssystem

Längs med väg 26 från Oskarström till länsgränsen domineras jordarterna av morän och isälvssediment vilka har en god dränerings- och infiltrationsförmåga. Det befintliga avvattningssystemet vid aktuell sträcka av väg 26 består av öppna diken och trummor. I tabell 2.6.6:1 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 2.6.6:1. 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 rådrum vid en akut förorening samt bibehålla en hög vattenkvalitet eller förbättra kvaliteten.

2.6.7 Befintliga byggnadsverk

Längs sträckan Oskarström–länsgränsen finns det totalt 14 befintliga broar/portar samt tio bullerskärmar registrerade i BaTMan, se tabell 2.6.7:1. Utöver det finns det ett antal bergskärningar utmed sträckan.

Tabell 2.6.7:1. 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
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

2.6.8 Ledningar

De ledningsslag och ledningsägare som finns inom aktuell sträcka redovisas i tabell 2.6.8:1.

Tabell 2.6.8:1. 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
Opto	Halmstad stadsnät
Tele mark	Telia
Tele luft	Telia
Opto	Telia

2.6.9 Befintlig belysning/elsystem

Befintlig belysning finns vid följande korsningar på sträckan;

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

Det finns ATK-kameror på platser som listas nedan, ingen av dem ligger i direkt anslutning till de platser där åtgärder planeras.

- Spenshult S
- Hyltebruk C
- Nyarp
- Faunapassage Stora Rya
- Björnaryd
- Fängsjö

Väderinformationssystem finns söder om Torup samt vid Bökhult.

3 Vägens lokalisering och utformning med motiv

3.1 Vald lokalisering med motiv

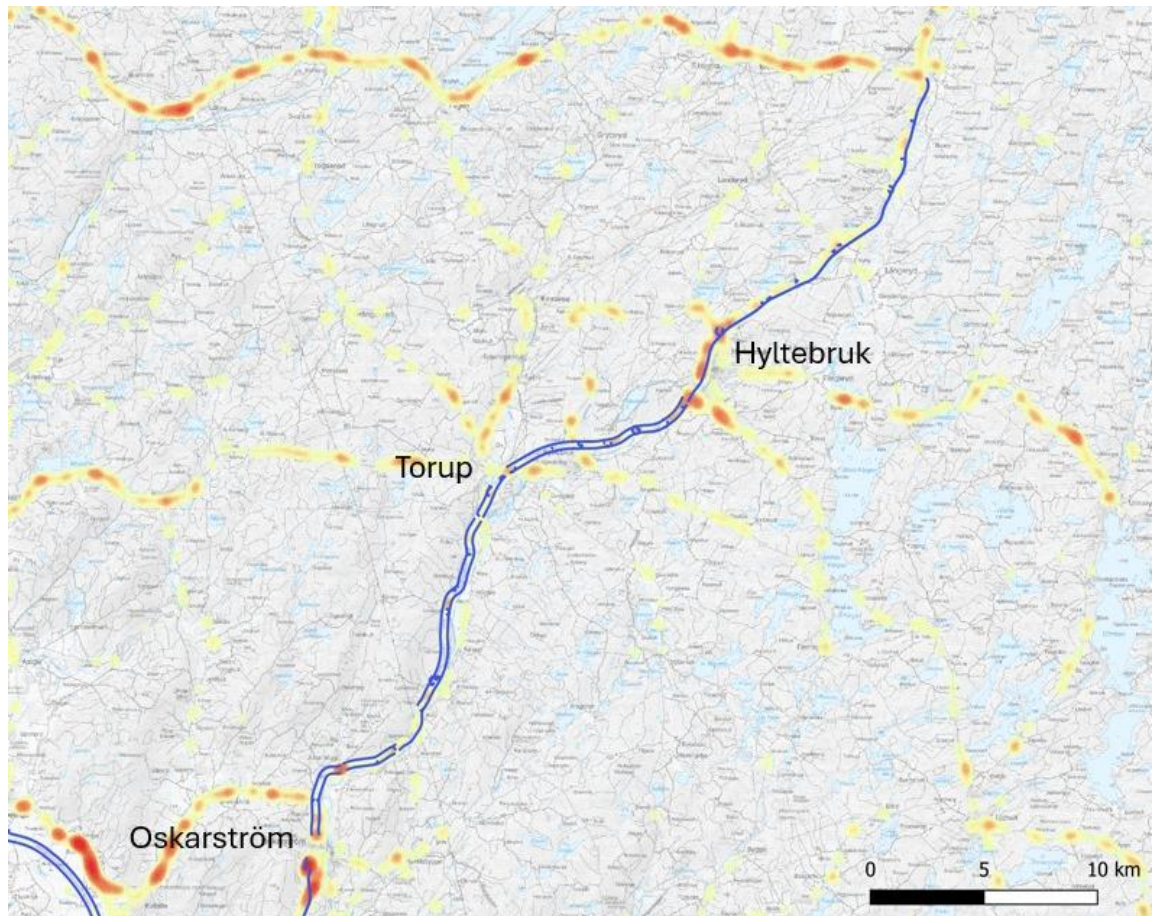
Projektet har ett generellt mål om att minska antalet viltolyckor med 40–50 % efter åtgärd samt underlätta för regional och lokal planering av grönstråk i förhållande till detta projekt. Vidare ska projektet gynna biologisk mångfald, specifikt små och medelstora däggdjur samt större däggdjur som lever 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 vägstandarden. 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 färist 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 stängselslut 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

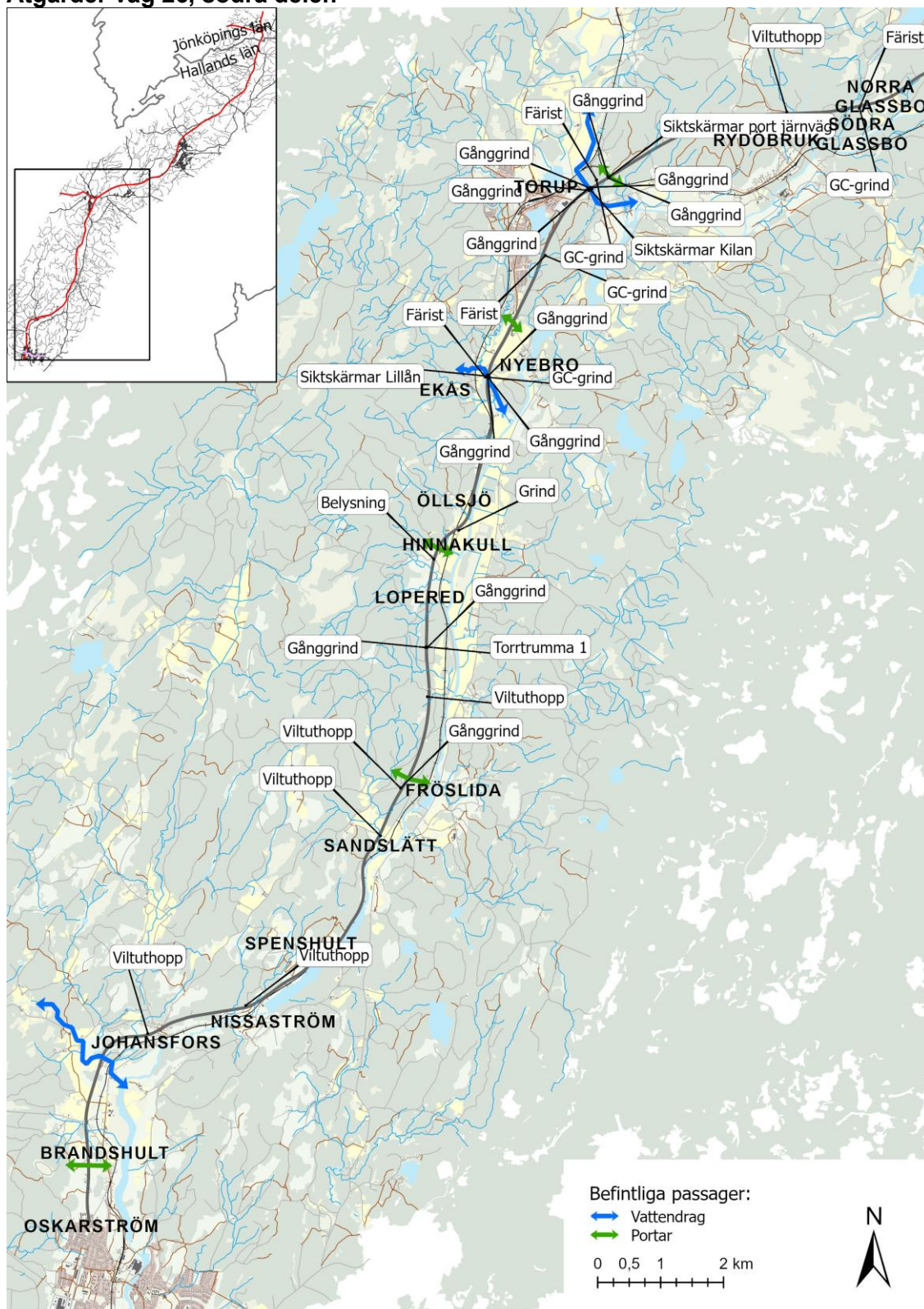
3.3.1 Generell utformning

Faunaåtgärder utmed aktuell sträcka på väg 26 består av följande;

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

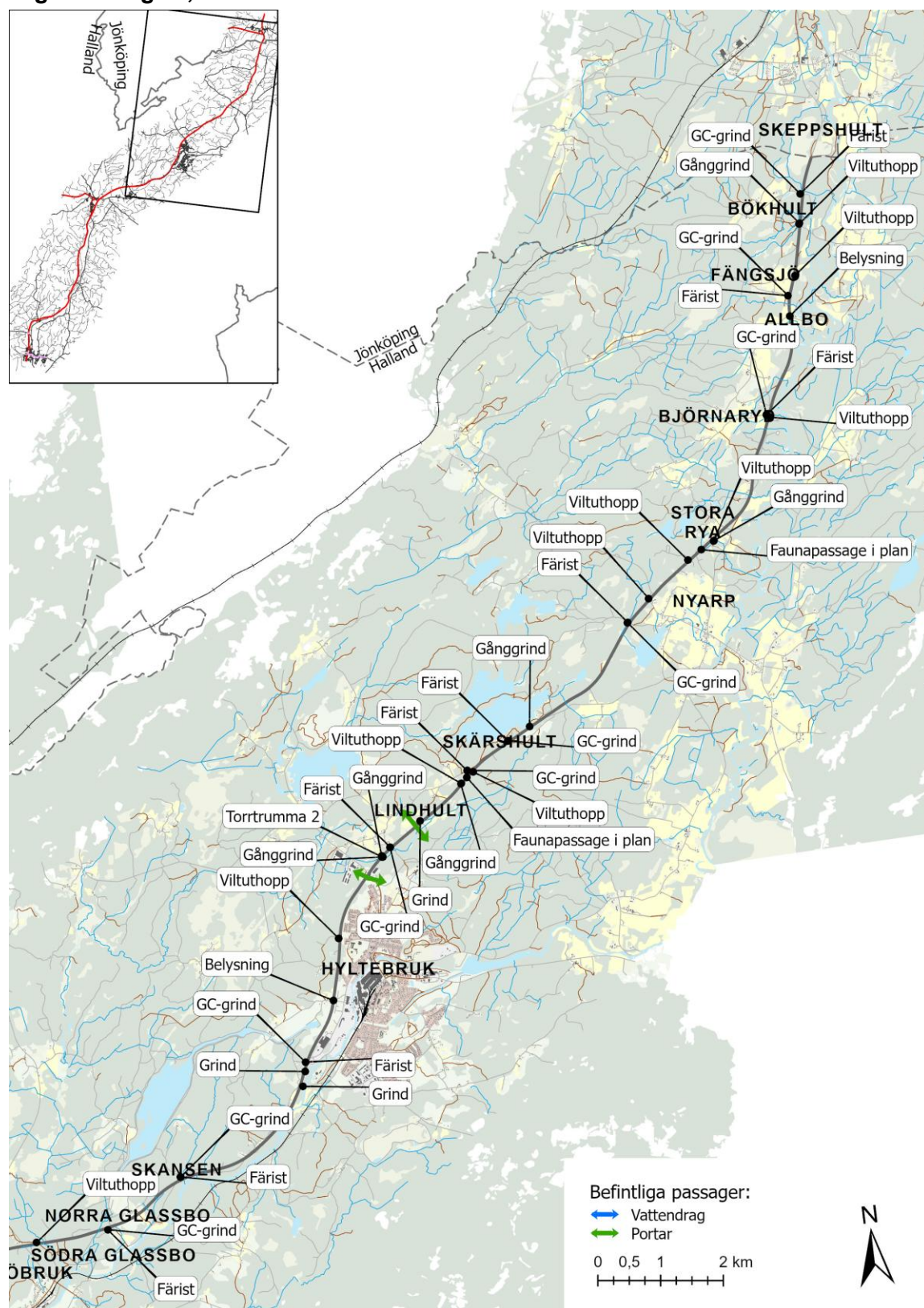
För järnväg planeras komplettering av viltstängsel. För valda åtgärder, se figurerna 3.3.1:1–2.

Åtgärder väg 26, södra delen



Figur 3.3.1:1. Föreslagna åtgärder, delen Oskarström–Glassbo.

Åtgärder väg 26, norra delen



Figur 3.3.1:2. Föreslagna åtgärder, delen Glassbo–Bökshult.

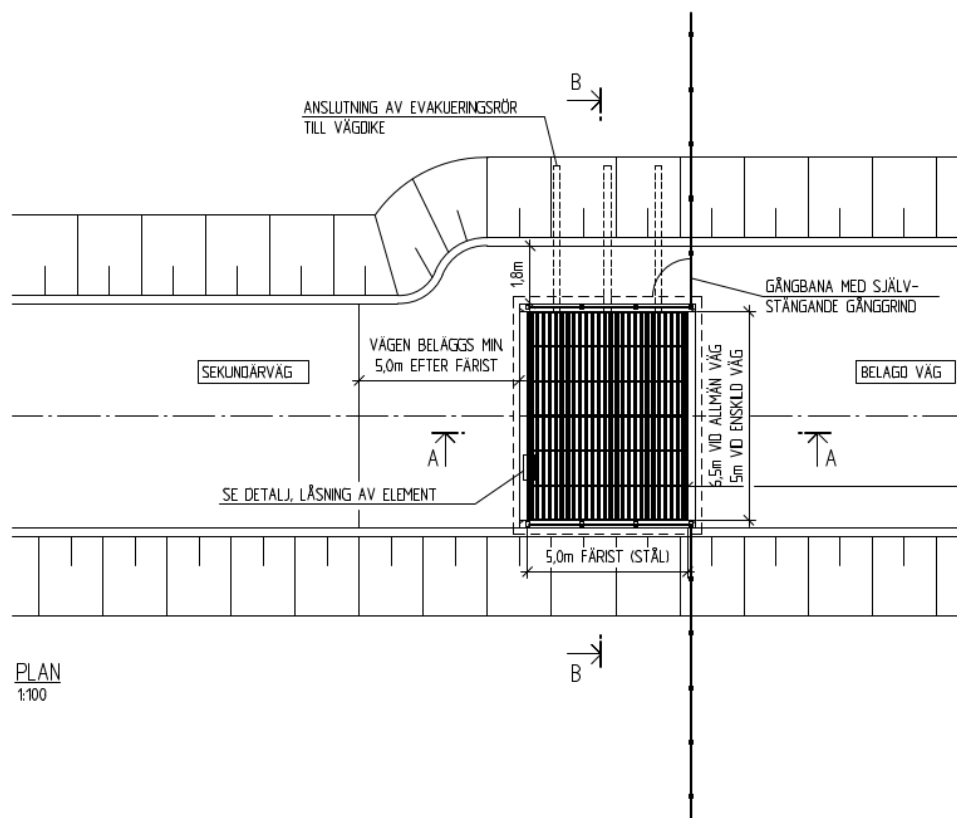
3.3.2 Utformning av färisk

En färist har placerats på allmän väg, övriga är placerade på det enskilda vägnätet. Färisten utförs med en längd av 5,0 meter samt en bredd på 5,0 meter i skogsmark alternativt 6,5 meter på allmän väg samt enskild väg vid Bökhult. 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. En bredare grind föreslås vid färsten vid Bökhult för att ryttare och häst ska kunna passera.

Färister anläggs med 25 meters avstånd till allmän väg på grund av arbetsmiljöskäl. Färisterna dimensioneras för alla fordon som får köra på allmän väg.

Färist



Figur 3.3.2:1. Färist, principskiss.

3.3.3 Viltuthopp

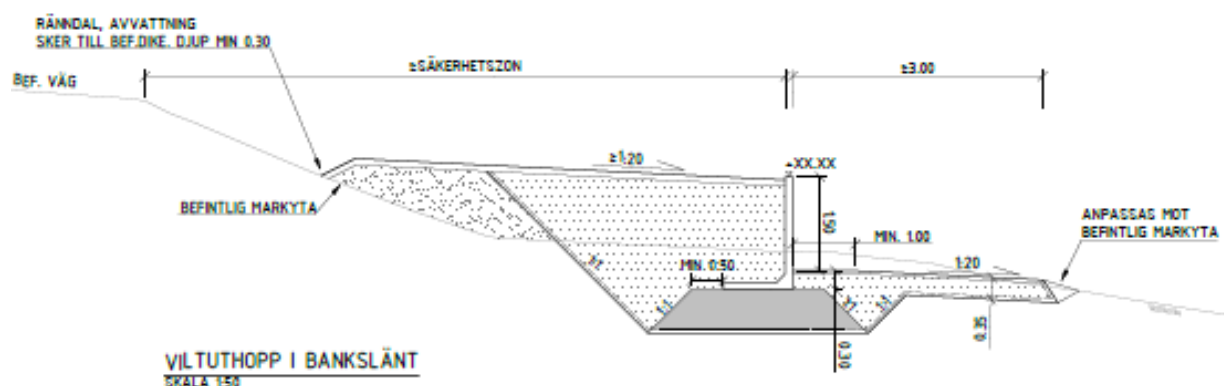
Viltuthopp anläggs i anslutning till väg 26 alternativt det enskilda vägnätet för att ge djur som har kommit innanför viltstängslet en möjlighet att lämna vägområdet.

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.

Bästa punkterna är där vägen ligger på en så hög bank att höjdskillnaden för L-stöden tas upp naturligt, se figur 3.3.3:1.

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.

Viltuthopp



Figur 3.3.3:1. Viltuthopp, principskiss.

3.3.4 Vilt- och faunastängsel

Nytt vilt- och faunastängsel sätts utmed väg 26 och dras med in på enskilt vägnät. Vidare kompletteras även viltstängslet utmed järnvägen vid Öllsjö och Ekås. När färister, viltuthopp och torrtrummor byggs ansluts stängslet mot dessa. En mjuk och med terrängen följsam placering ska eftersträvas.

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 räv och grävling är målarter, har en schablonlängd på cirka 200–250 meter satts åt varje håll och sedan anpassats till naturliga avslut.

TRVINFRA 00396 ger viss vägledning (att stängslen ska placeras så att djur leds längs stängslet till en plats där djuret kan passera vägen på ett säkert sätt) men inget om längden per segment.

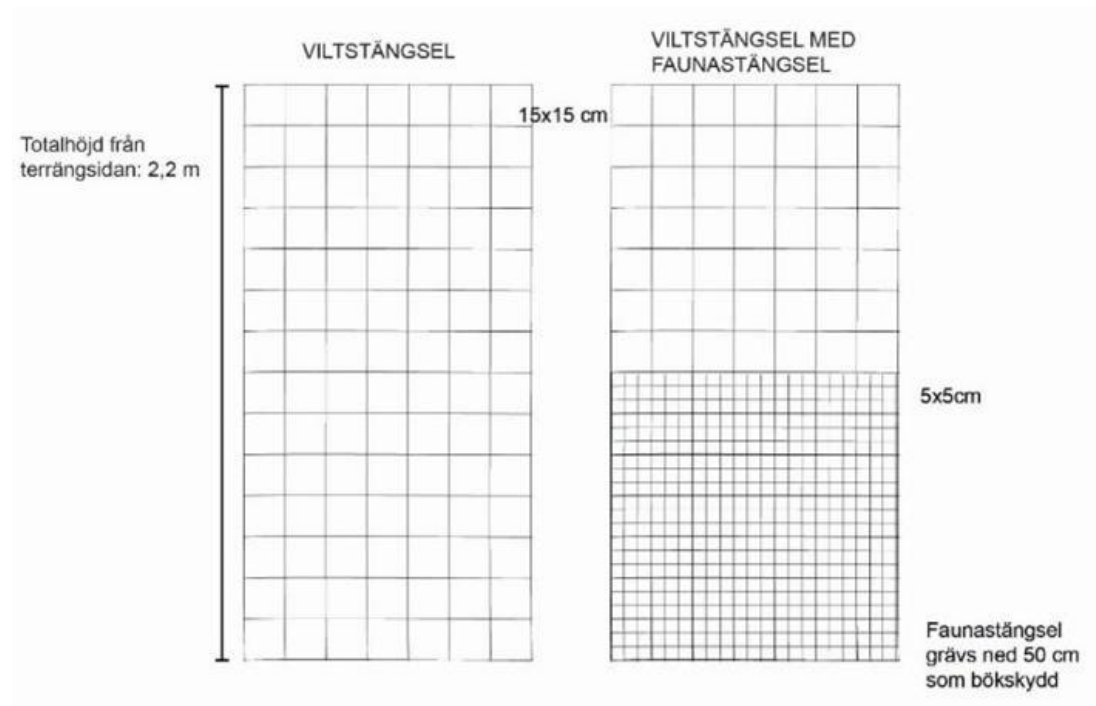
Vid viltuthopp, färister samt vid gång- och cykelpassager byggs självstängande grindar och fordonsgrindar för enskilda vägar och fastighetsanslutningar.

En plan yta om cirka 1,5 meter anordnas på ömse sidor om stängslet för att kunna sköta området runt stängslet.

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: Mattias Olsson/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 ska hållas låg för att inte störa detektionsutrustningen. För att detektera djuren används värmekameror, dessa ger också en möjlighet att följa upp faunapassagens nyttjande.

Värmekamera



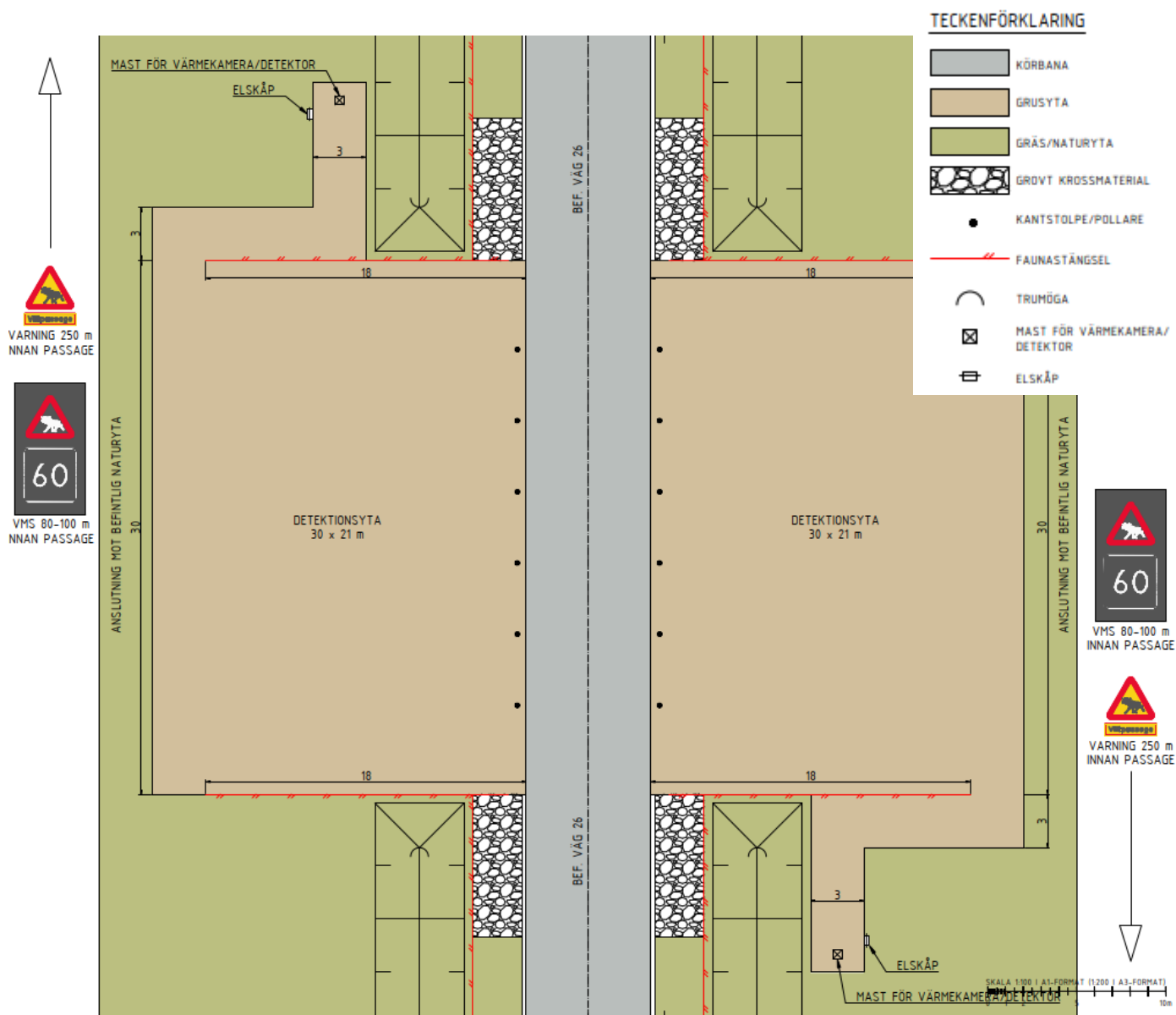
Figur 3.3.5:1. Exempel där från en annan faunapassage där värmekameror detekterar en kronhjort som korsar vägen. Foto: Mattias Olsson/Enviroplanning AB.

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 faunapassage i plan



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. I undantagsfall sker avvattning till stenkista. Färisterna är 0,6 meter djupa. Färisterna bidrar inte till någon flödesökning eftersom de placeras i befintliga vägytor.

Nya sidotrummor under viltuthopp är dimensionerade efter flödet i vägdiket.

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

Placeringen av åtgärderna har anpassats med hänsyn till skyfalls- och översvänningsrisker 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.

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.

Siktskärmmarna 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.

Därutöver styr de befintliga passagemöjligheterna (koportar, befintliga utterhyllor, 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 vägkroppen 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.

Befintliga utterhyllor vid bron över Lillån samt Skärkeå räknas in i effekterna för detta projekt.

Placeringen av torrtrummmorna begränsas till de platser där vägen går på bank och behöver ligga över omgivande marknivå och i viss lutning för att inte vattenfyllas.

3.3.10 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.

3.3.11 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 3.3.11:1 redovisar de tillfälliga nyttjanderätter som är aktuella i projektet.

Tabell 3.3.11:1. 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 färast 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	Ur drift- och trafiksäkerhetssynpunkt är förslaget olämpligt. Befintlig stängseldragning behålls och i stället kompletteras järnvägen

	stängseldragning samt siktskärmar på bro.	med stängsling på denna plats.
Faunapassager i plan	Belysning har utgått	Det finns inget krav på att faunapassagerna i plan ska belysas.
Skärshult	Viltstängsel inom Natura 2000-området Skärshultaberg	Viltstängslet har justerats så att det inte inkräktar i Natura 2000-området.
Öllsjö och Ekås	För att tätta de stängselöppningar som uppstår på grund av järnvägen föreslås pyramidmattor läggas ut i spårområdet.	Det saknas information och empiriska data om hur järnvägen kan påverkas av eventuellt ökade underhållskostnader samt hur rälen ballasthöjd kan påverkas av pyramidmattor. Istället görs tätare viltstängsel genom strutning vid dessa platser (Öllsjö och Ekås).

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

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.

Skyddsstängsling i arbetsområdets gräns kommer att utföras för att undvika påverkan på natur- och kulturvärden under byggtiden. 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 skyddsåtgärd 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, gångtor, 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.

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. Åtgärder 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 miljö kvalitetsmål som är relevanta i projektet, se avsnitt 6.2.2 Miljö kvalitetsmål.

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 ljusbilden för enstaka fastigheter. Miljökvalitets- normer 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 Miljökvalitets- normer 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 MCF:s databas över Räddningstjänstens insatser
Jord- och skogsbruk (Hushållning med mark och vatten)	Ja	Främst skogsmark 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 över- svämning (Befolkning och människors hälsa)	Nej	Projektet bedöms inte medföra ökade risker kopplade till skyfall och översvämning.	SMHI, VISS MCF:s översvämningsskartering
Natur-resurser (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 vägombyggnad, 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 miljö kvalitetsmålen, miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer 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 framtagen 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 ska anpassas till befintlig och ges en god gestaltad helhet.

Föreslagna siktskärmar på broar ska 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.

Viltuthopp vid Nissaström



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.

Viltuthopp vid Fröslida N



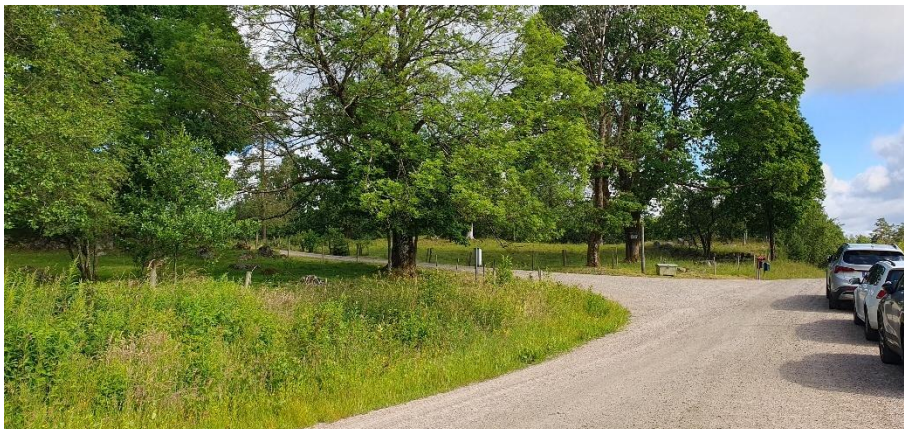
Figur 4.3.1.2:2. Viltuthoppets föreslagna plats vid Fröslida N.

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

Belysning 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 färiskt. Färiskt 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.

Färist vid Hyltebruk N



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. Under byggtiden ska åtgärder vidtas för att skydda trädets stam, krona och rötter.

Stängsel vid Skärshult



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

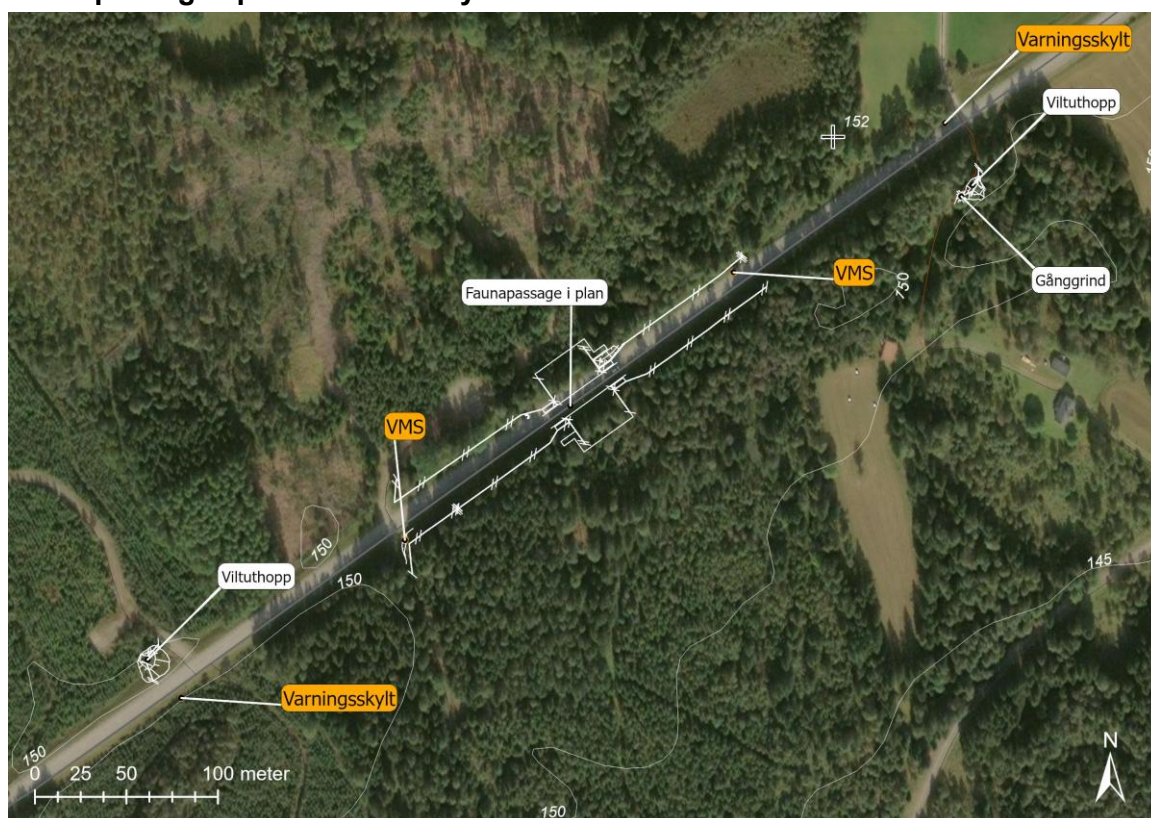
4.3.1.7 Stora Rya

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.

Färist vid Björnaryd



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 intrången 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 naturvårdsobjekt/naturvärdesbiotoper med naturvärdesklass 3 samt 12 naturvårdsobjekt/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 riskerar också att påverkas, alternativt behövas tas bort. I fortsatt arbete ska utredas om några av träden kan sparas i och i anslutning till arbetsområdet.

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. Naturvårdsarter och invasiva arter förekommer tillsammans på minst en plats. Ytterligare inventering av invasiva arter ska 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.

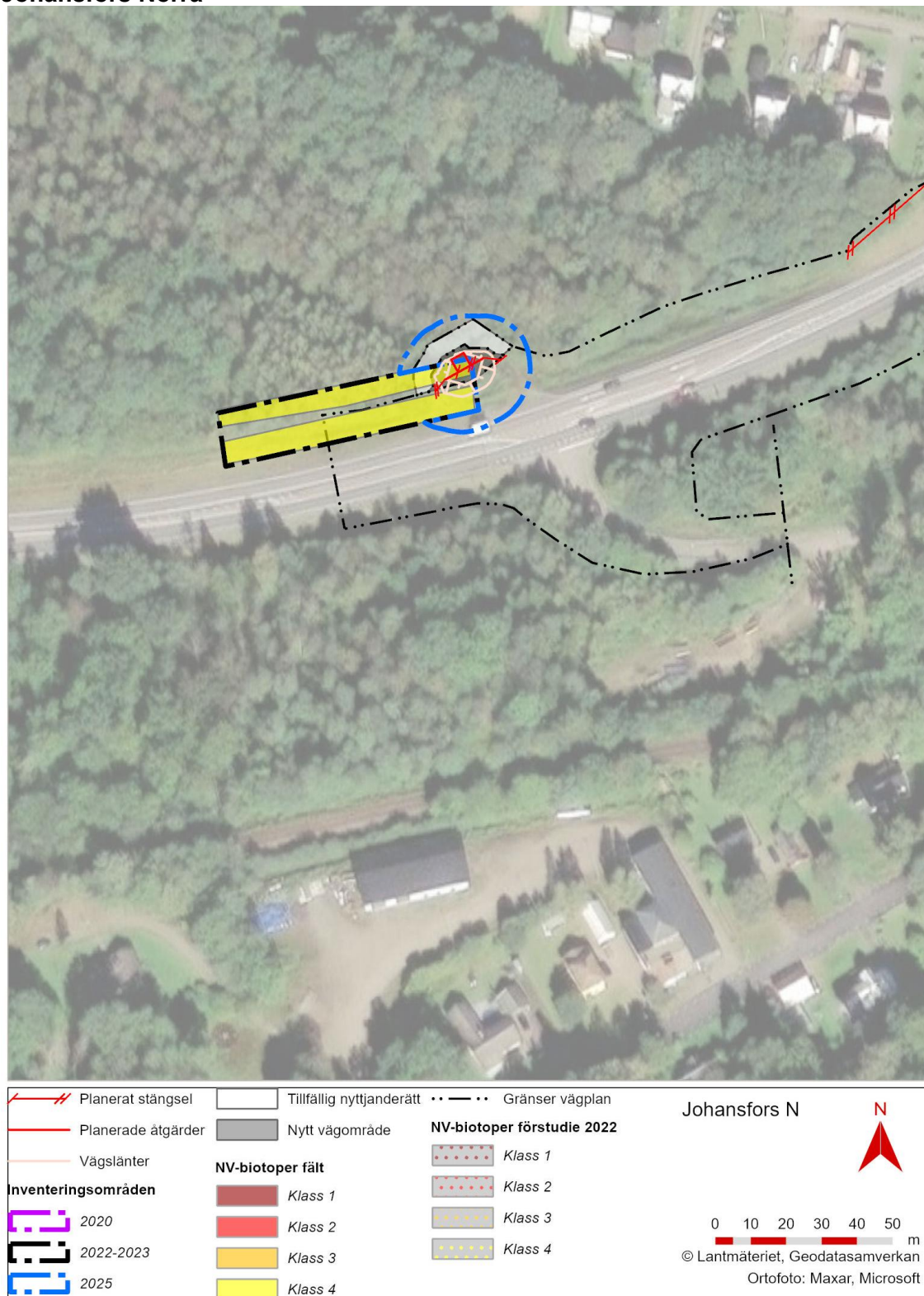
Massor som innehåller invasiva arter kommer att hanteras separat för att undvika ytterligare spridning. Nedan redovisas endast de platser där invasiva arter förekommer.

Vid Johansfors Norra, Fröslida Södra och Björnaryd finns artrika vägmiljöer. Vid Johansfors Norra och Fröslida Södra berörs den artrika vägmiljön AV238 som har en total längd på 17058 meter. Vid Björnaryd berörs den artrika vägmiljön AV310, klassad som Hänsynsobjekt, och med en total längd på 3846 meter. De artrika vägmiljöerna kommer endast att påverkas i mycket begränsad omfattning, eftersom ingreppen är mycket små i relation till de artrika vägmiljöernas långa sträckor. Där påverkan sker kommer befintligt ytskikt från vägmiljöerna att tillvaratas och påföras till nya vägslänter.

Föreslagna skyddsåtgärder med avseende på naturmiljö framgår av avsnitt 3.5.2 (Övriga planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått).

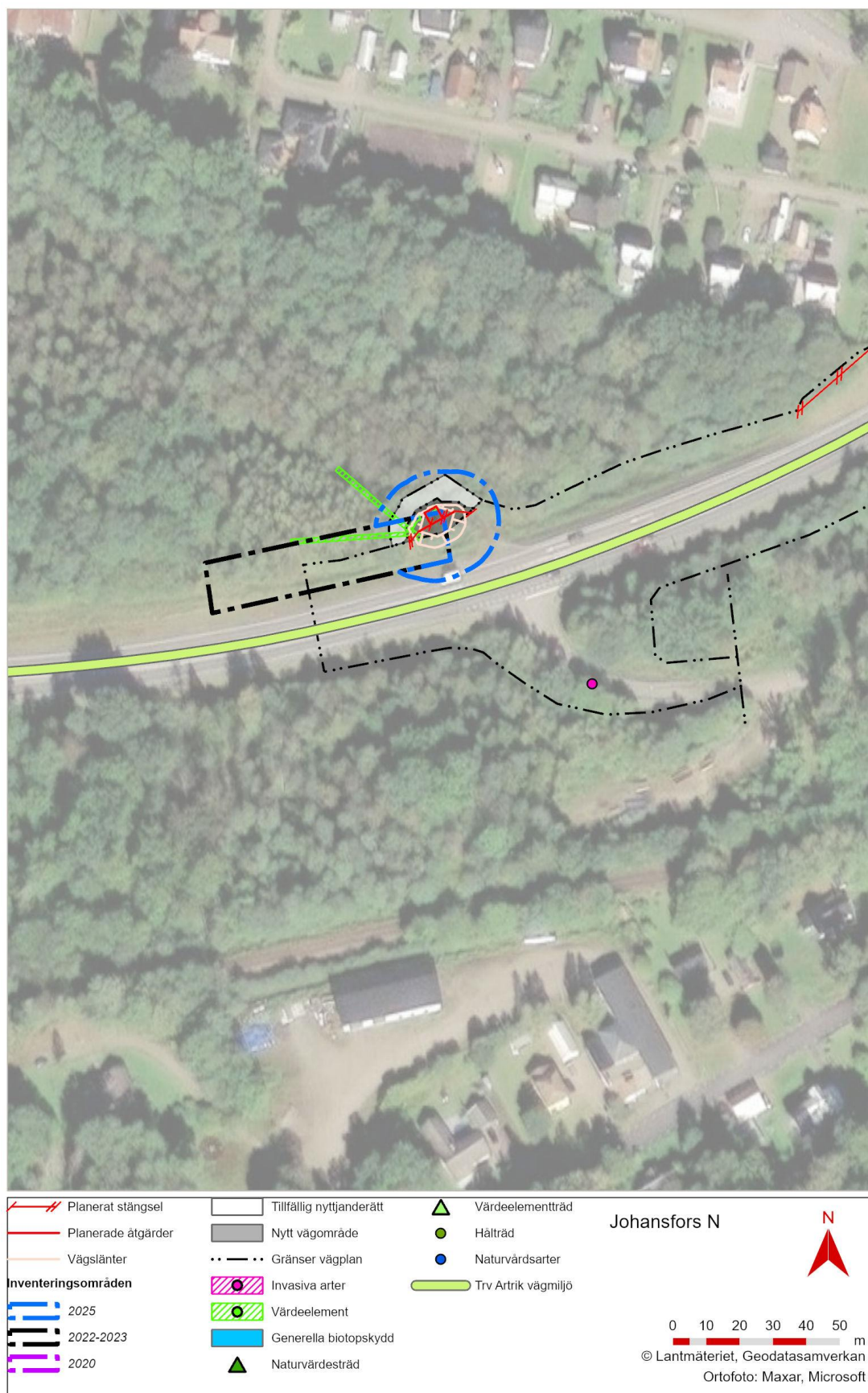
Sammantaget bedöms planerade åtgärder medföra små negativa konsekvenser för naturmiljön jämfört med nollalternativet.

Johansfors Norra



Figur 4.3.2.2:1. Naturvärdesobjekt vid Johansfors Norra.

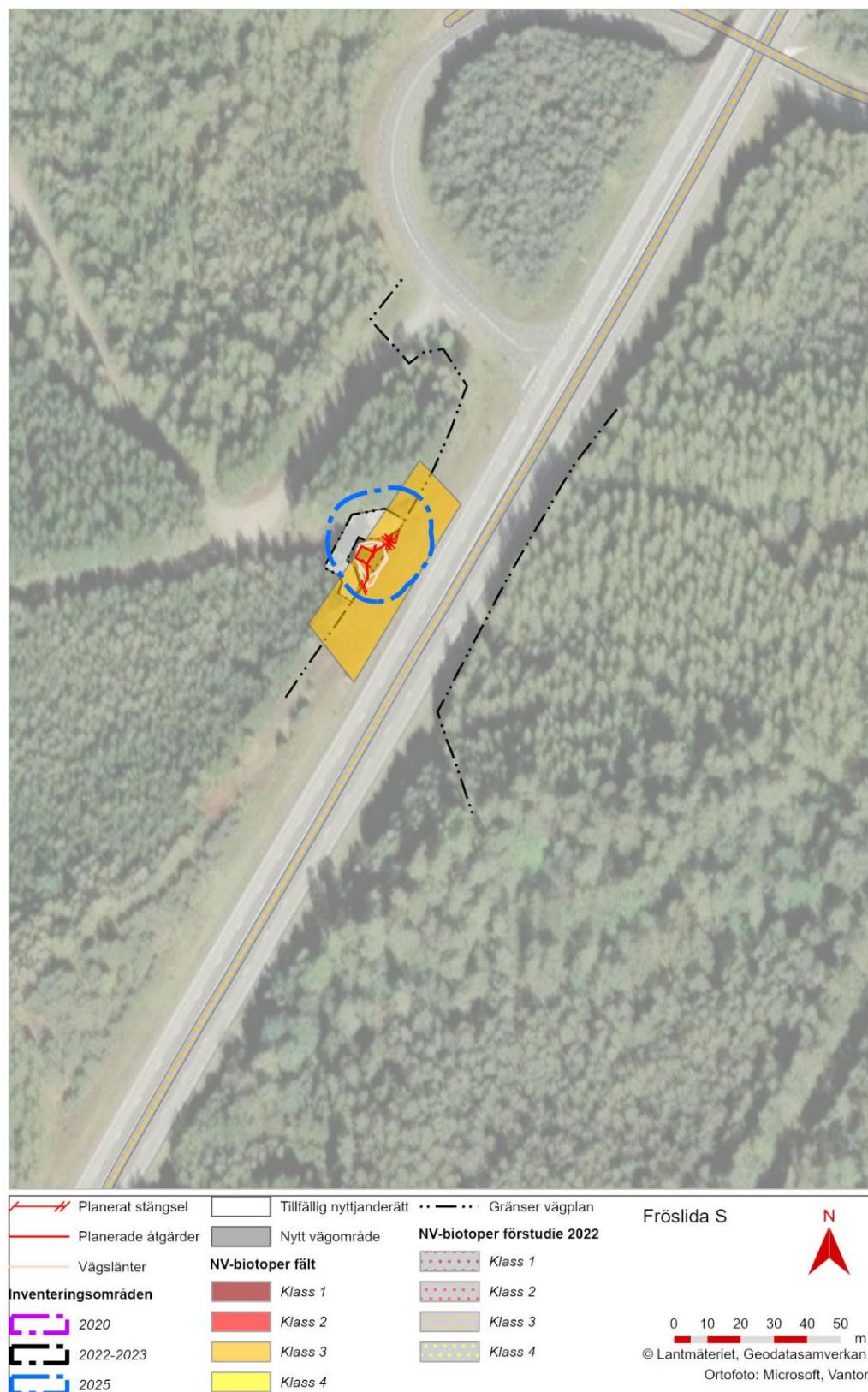
Johansfors Norra



Figur 4.3.2.2: Värdeelement vid Johansfors Norra.

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

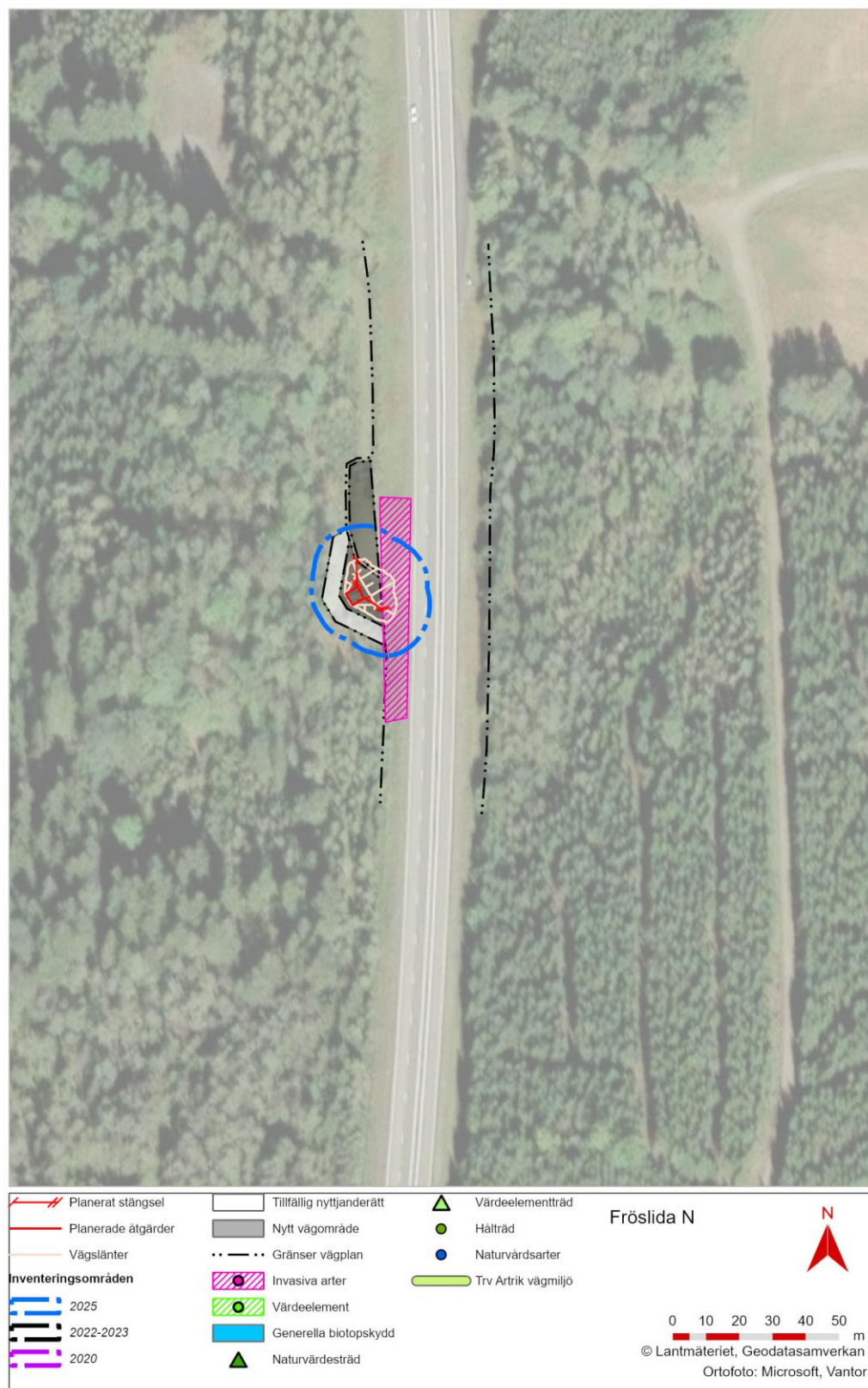
Fröslida Södra



Figur 4.3.2.2:3. Naturvärdesbiotop vid Fröslida Södra.

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

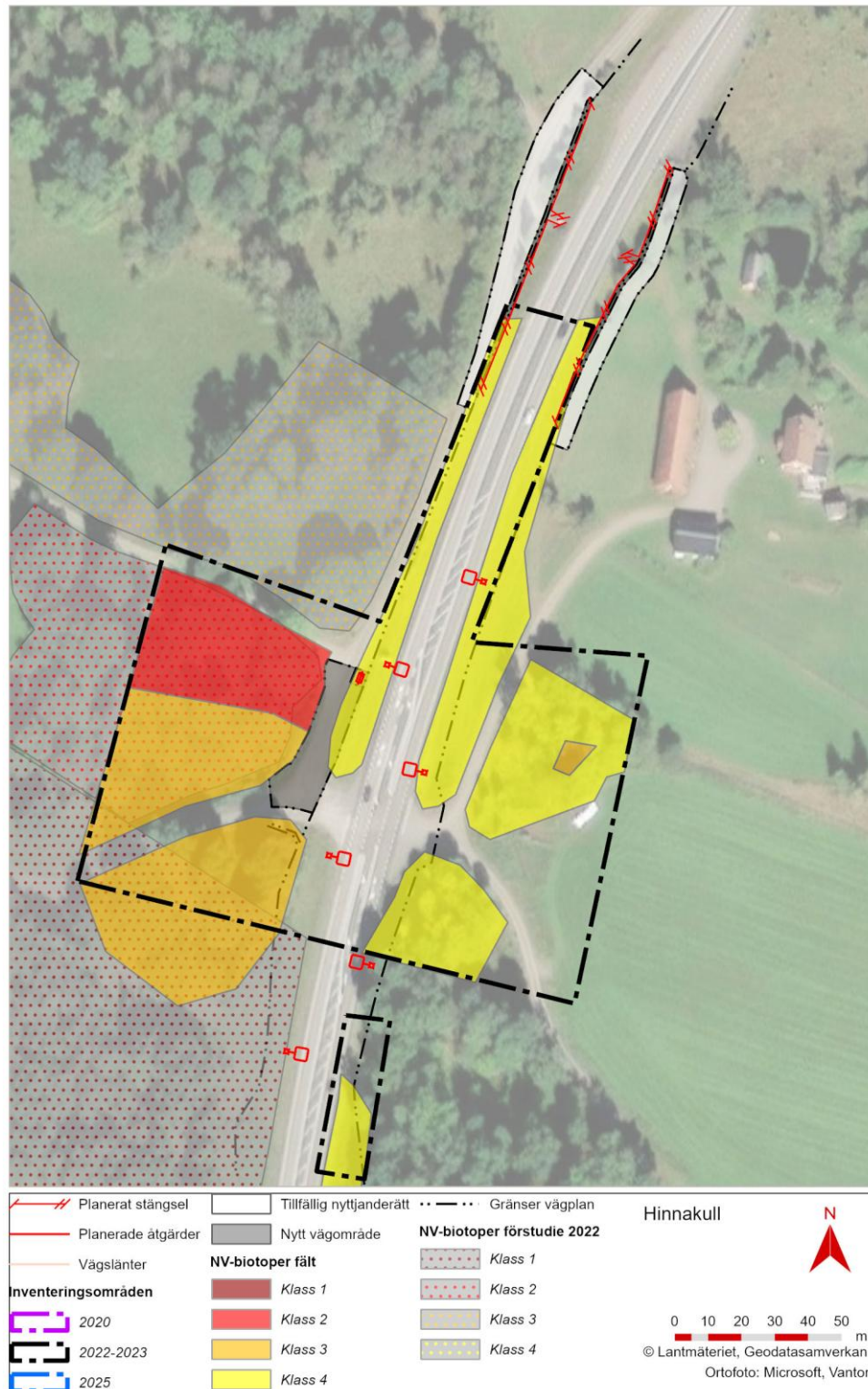
Fröslida Norra



Figur 4.3.2.2:4. Blomsterlupin vid Fröslida Norra.

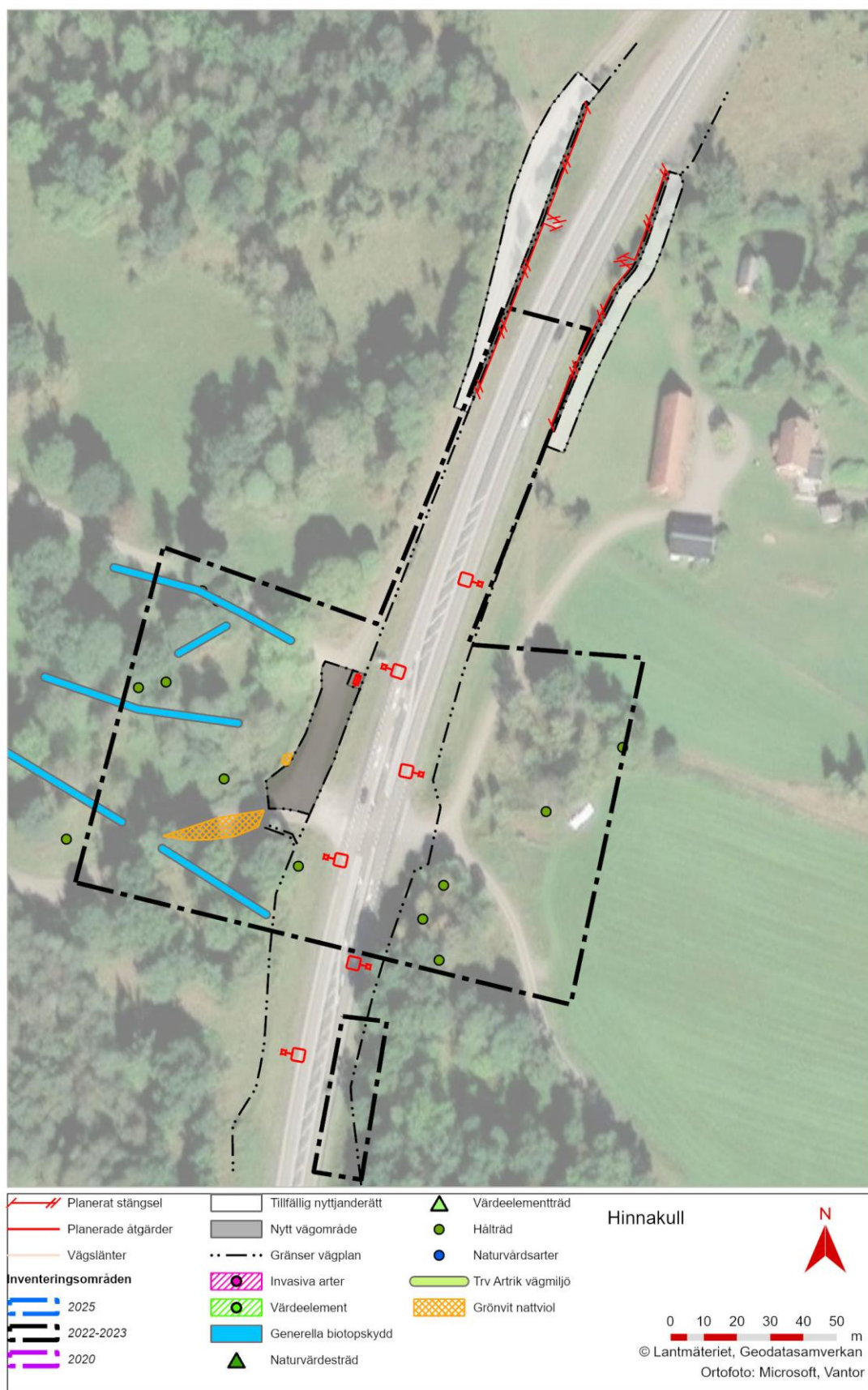
Vid Hinnakull planeras enbart belysningsåtgärder. Ledningsdragningar och övriga anordningar kommer i huvudsak att utföras inom befintligt vägområde. Förekomsten med grönvit nattviol bedöms inte påverkas. Detaljutformning kommer att redovisas i bygghandling.

Hinnakull



Figur 4.3.2.2:5. Naturvärdesobjekt vid Hinnakull.

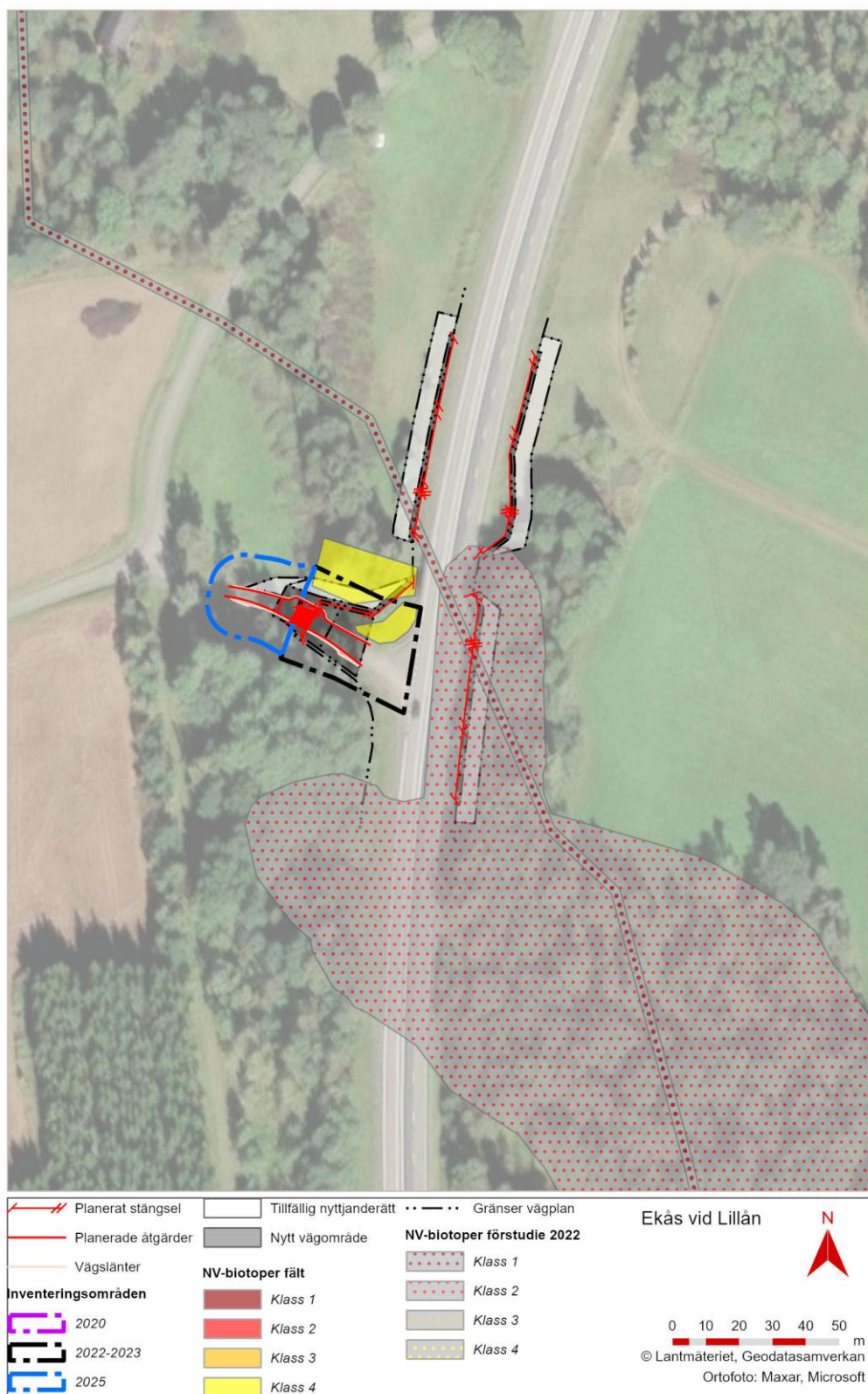
Hinnakull



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 vägkant och ett är en lövskog.

Ekås vid Lillån



Figur 4.3.2.2:7. Naturvärdesobjekt vid Ekås vid Lillån.