

RAPPORT

Samrådsunderlag

Väg 26, faunapassager Oskarström– länsgränsen

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



Trafikverket

Postadress: Vikingsgatan 2–4, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG – Väg 26, faunapassager Oskarström–
länsgränsen

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

Dokumentdatum: 2025-05-12

Ärendenummer: TÄHS-2024-000575

Åtgärdsnummer: 16796

Uppdragsnummer: 177869

Version: 1.0

Kontaktperson: Kristina Balot, Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning	6
2 Inledning	7
2.1 Bakgrund, brister och behov	7
2.1.1 Barriäreffekt.....	7
2.1.2 Ett steg mot en grönare infrastruktur.....	8
2.2 Det planerade projektet och tidigare studier.....	8
2.2.1 Miljörelaterat projekt	8
2.2.2 Tidigare studier	9
2.3 Projektets ändamål och projektmål	10
3 Avgränsningar	12
3.1 Utrednings- och influensområde	12
3.2 Tid	15
4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	16
4.1 Befintlig vägs funktion och standard	16
4.1.1 Vägstandard	16
4.1.2 Viltolycksstatistik.....	17
4.1.3 Befintligt viltstängselsystem	20
4.2 Trafik och användargrupper.....	21
4.2.1 Trafik	21
4.2.2 Trafiksäkerhet.....	23
4.2.3 Gång- och cykeltrafik	23
4.2.4 Kollektivtrafik	23
4.2.5 Järnväg.....	24
4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	24
4.3.1 Översiktsplaner.....	24
4.3.2 Detaljplaner	25
4.4 Landskap.....	26
4.4.1 Landskapsanalysens syfte.....	26
4.4.2 Naturgeografiska förutsättningar	26
4.4.3 Landskapstyper och karaktärer.....	27
4.5 Miljö och hälsa.....	31

4.5.1 Miljökvalitetsnormer	31
4.5.2 Skyddade områden enligt miljöbalken.....	35
4.5.3 Naturmiljö	44
4.5.4 Kulturmiljö.....	59
4.5.5 Rekreation och friluftsliv.....	63
4.5.6 Boendemiljö.....	64
4.5.7 Risk	64
4.5.8 Förorenad mark	65
4.5.9 Yt- och grundvatten	68
4.5.10 Markanvändning/jord- och skogsbruk	71
4.5.11 Materialresurser.....	71
4.5.12 Klimat	72
4.6 Byggnadstekniska förutsättningar.....	72
4.6.1 Befintlig väg.....	72
4.6.2 Geoteknik	73
4.6.3 Avvattning.....	75
4.6.4 Ledningar	75
4.6.5 Belysning.....	76
4.6.6 Byggnadsverk.....	76

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper 78

5.1 Planerade faunaåtgärder längs befintlig väg samt vid anslutande vägar.....	78
5.1.1 Allmänt	78
5.1.2 Vilt-/faunastängsel	81
5.1.3 Färister	82
5.1.4 Pyramidmattor	83
5.1.5 Viltuthopp	84
5.1.6 Grindar	84
5.1.7 Torrtrummor.....	85
5.1.8 Åtgärder på befintliga broar och portar.....	85
5.1.9 Belysning.....	85
5.2 Faunapassager i plan	85
5.3 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	87
5.3.1 Landskap.....	87
5.3.2 Naturmiljö	87
5.3.3 Kulturmiljö.....	88

5.3.4 Rekreation och friluftsliv	88
5.3.5 Hälsa och säkerhet	88
5.3.6 Hushållning med naturresurser	89
5.3.7 Yt- och grundvatten	89
5.3.8 Jord- och skogsbruk	89
5.3.9 Klimatpåverkan	89
5.3.10 Kumulativa effekter	90
5.3.11 Byggskede, effekter och påverkan	90
6 Åtgärder	93
6.1 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått	93
7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	95
8 Fortsatt arbete	97
8.1 Planläggning	97
8.2 Viktiga frågeställningar	97
8.3 Finansiering	99
9 Källor	100
10 Bilaga	102

1 Sammanfattning

Bakgrund

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

Brister och problem

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.

Projektets omfattning

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 inom Hylte kommun. De miljörelaterade faunaåtgärderna utförs i huvudsak i anslutning till befintlig väg 26 och dess närområde på begränsade avsnitt.

Trafikverkets bedömning är att projektet *inte* kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Bedömningen grundar sig i de föreslagna åtgärderna är platsspecifika. Ingreppen i natur- och kulturmiljö kommer endast ske lokalt på ett antal väl avgränsade platser.

Fortsatt arbete

Denna handling, tillsammans med samrådsredogörelsen, utgör beslutsunderlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Beslutet avgör om en miljöbeskrivning eller en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska tas fram i projektet. När länsstyrelsen har fattat beslut om projektet kan anses medföra betydande miljöpåverkan går projektet in i nästa skede, vägplan samrådshandling. I det skedet utformas planförslaget mer i detalj och projektets miljöpåverkan utreds. Ett samrådsmöte hålls med de enskilt berörda på orten för att presentera förslaget.

2 Inledning

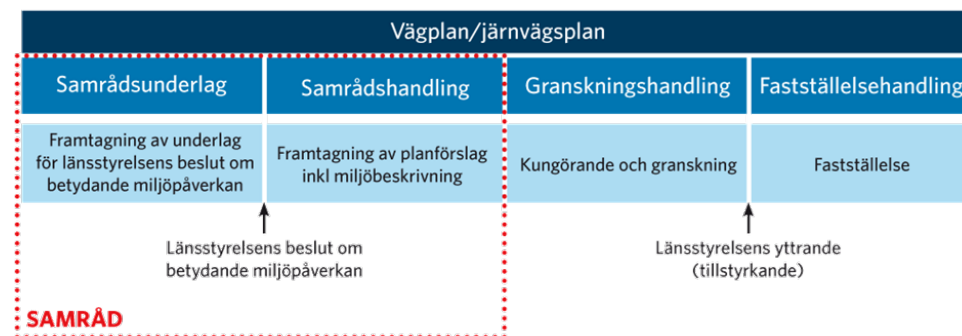
Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan.

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 vi fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

Planläggningsprocessen



2:1 Översiktlig illustration över planläggningsprocessens olika skeden.

2.1 Bakgrund, brister och behov

Nedan beskrivs bakgrunden till projektet, dagens brister och behov.

2.1.1 Barriäreffekt

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.

2.1.2 Ett steg mot en grönare infrastruktur

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.

2.2 Det planerade projektet och tidigare studier

2.2.1 Miljörelaterat projekt

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.

Viltolycksminskande och barriärbrytande faunaåtgärder genomförs, men för trafikanten kommer inte någon förändring märkas av vägstandard vad gäller sektionsförändring dock sker en förbättring för trafikanten, eftersom trafiksäkerheten blir bättre.

De åtgärder som föreslås är effektivare vilt-/faunastängsel, viltuthopp, färister, belysning vid vissa utvalda korsningar, torrtrummor, grindar, siktskärmar på utvalda, befintliga broar/portar samt två faunapassager i plan inom Hylte kommun.

2.2.2 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, 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 största nytta. Skisshandlingen visade inga färdiga utformningslösningar och exakta utförande, utan syftet var att i ett tidigt skede via översiktliga studier sälla bort sådant som inte innebär långsiktigt hållbara lösningar med hänsyn till miljömässiga och 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. 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
 - o PM Inkomna yttranden på Lokaliseringsutredning, PM Skisshandling, daterat 2021-01-29
 - o Länsstyrelsens yttrande över remiss om lokaliseringsutredning inför anläggning av faunapassager längs med väg 26, daterat 2021-01-25
- Lokaliseringsutredningens 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 den planeras få ny vägstandard och gång- och cykelväg inom en snar framtid och i samband med det kommer även faunaåtgärder hanteras.

Under år 2022–2023 gjordes nya kompletterande naturvärdesinventeringar.

2.3 Projektets ändamål och projektmål

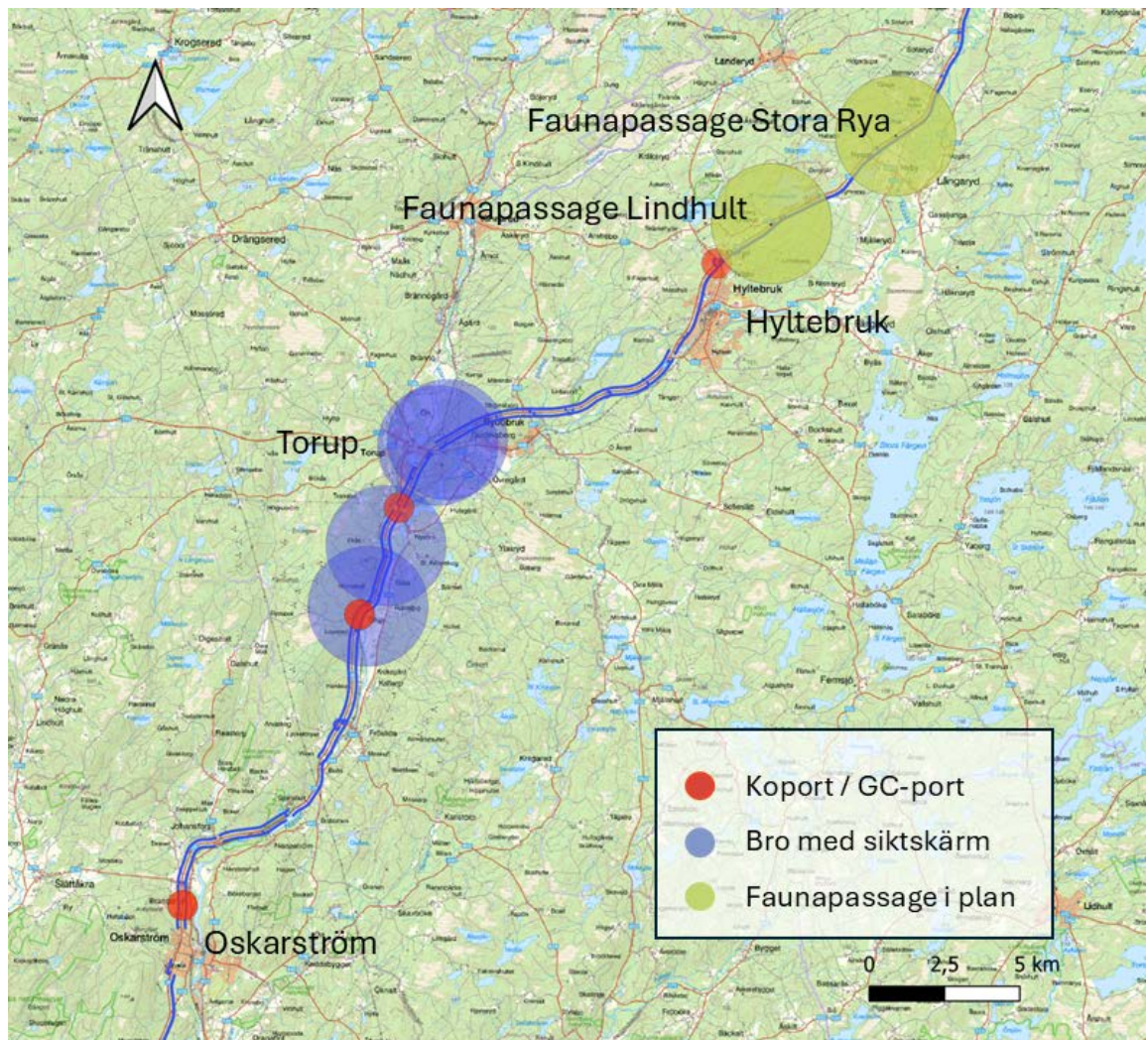
Ändamålet med projektet är att minska vägens barriäreffekt för faunan samtidigt som trafiksäkerheten främjas genom mindre risk för viltolyckor. Målet är också att underlätta för regional och lokal planering av grönstråk i förhållande till detta projekt.

Följande projektmål har formulerats för projektet:

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

Figur 2.3:1 på nästa sida visar effektområdet för faunapassager efter projektets färdigställande. Effektområdet beskriver hur barriärpåverkan minskar vid de faunapassager som finns på sträckan.

Effektområdet



Figur 2.3:1 Effektområdet för faunapassager.

3 Avgränsningar

3.1 Utrednings- och influensområde

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.

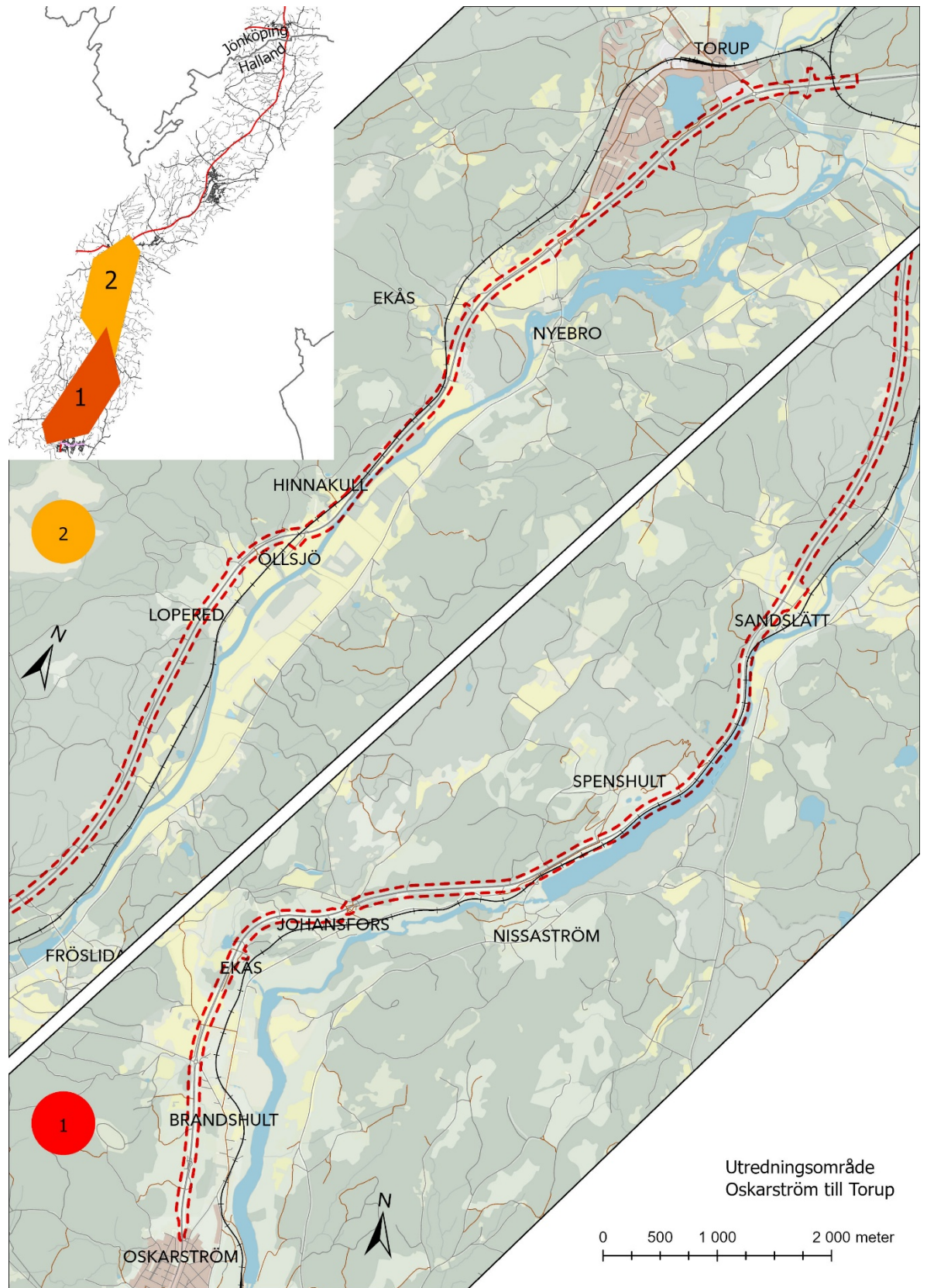
I detta skede utgörs utredningsområdet av en korridor om cirka 50 meter ut från respektive väggkant på vägen mellan Oskarström och länsgränsen, med ett kortare uppehåll mellan Torup och Rydöbruk, se figur 3.1:1–2. På några platser är utredningsområdet utvidgat för att rymma faunapassager i plan och andra åtgärder som färister. Utredningsområdet omfattar totalt en sträcka på cirka 44 kilometer.

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.

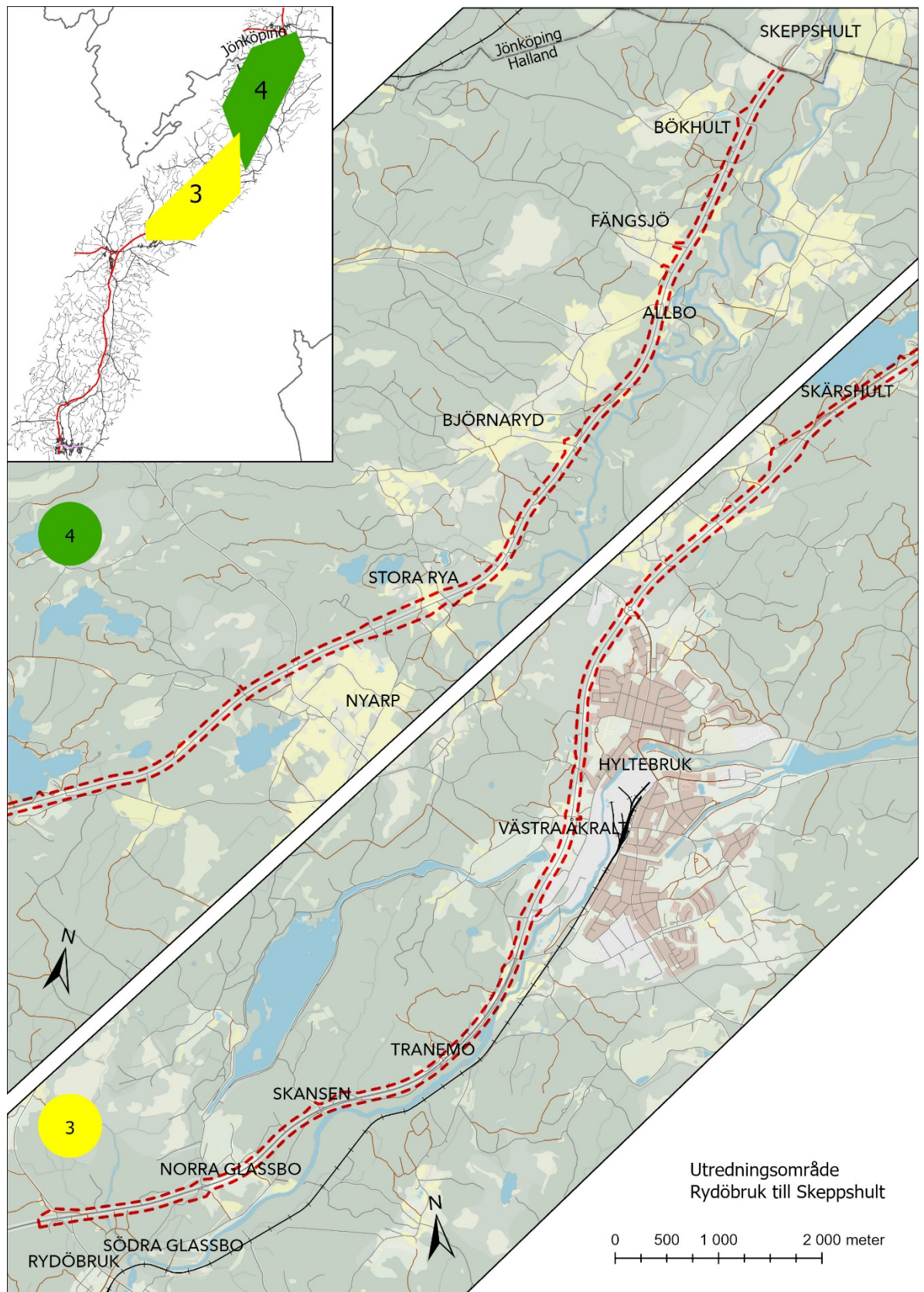
Projektets influensområde för fauna och särskilt medelstora och större däggdjur omfattar därmed ett område på regional nivå i de inre delarna av Halland och gränsbygderna till Jönköpings län, se figur 3.1:3. Influensområdet för flera av de övriga miljöintressena blir betydligt mindre och inkluderar endast väg 26:s närmaste omgivning.

Utredningsområde Syd



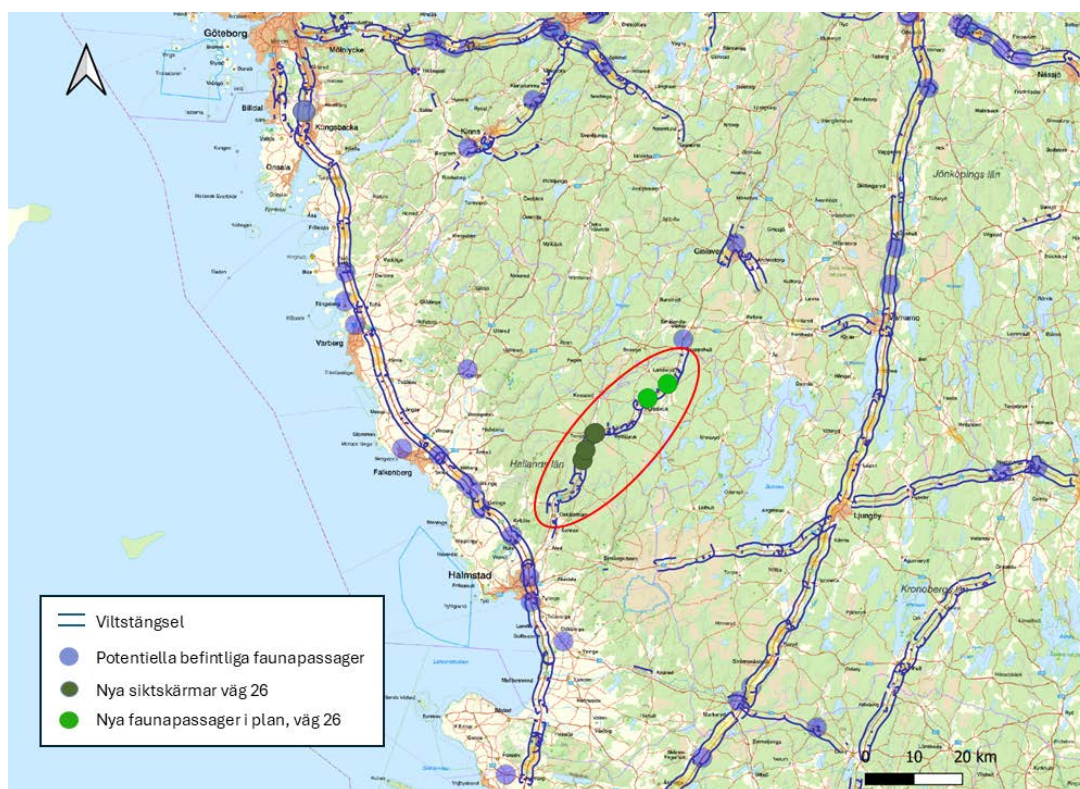
Figur 3.1:1 Utredningsområde Oskarström till Torup.

Utredningsområde Nord



Figur 3.1:2 Utredningsområde Rydöbruk till Bökshult.

Influensområde



Figur 3.1:3 Projektets influensområde för faunan blir stort eftersom det påverkar även regionala rörelsemönster och spridningsmöjligheter för många djurarter.

3.2 Tid

Vägplan granskningshandling beräknas till sommaren 2026. Byggstart planeras under våren 2027. Beräknad byggtid är cirka 1–1,5 år. Redovisning av byggskedets konsekvenser baseras på denna period.

Arbetet med vägplanen påbörjades under 2022 och återupptogs efter en kortare paus 2024. Målsättningen är att vägplanen ska göras tillgänglig för granskning våren 2026 och därefter planeras att skicka vägplanen för fastställelse hösten 2026.

Byggghandlingen blir preliminärt klar maj 2027. Under förutsättning att vägplanen vinner laga kraft kan byggstart ske sensommaren/hösten 2027.

Byggnationen varar cirka 16-19 månader.

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.

4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1 Befintlig vägs funktion och standard

4.1.1 Vägstandard

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 m).

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

Mötesseparerad landväg



Figur 4.1.1:1 Mötesseparerad landsväg väg 26 norr om Oskarström.

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.

Landsväg utan mittseparering



Figur 4.1.1:2 Landsväg väg 26 utan mitträcke vid Spenshult.

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

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 mötteseparering, där korsningarna i många fall saknar vänstersvängskörfält.

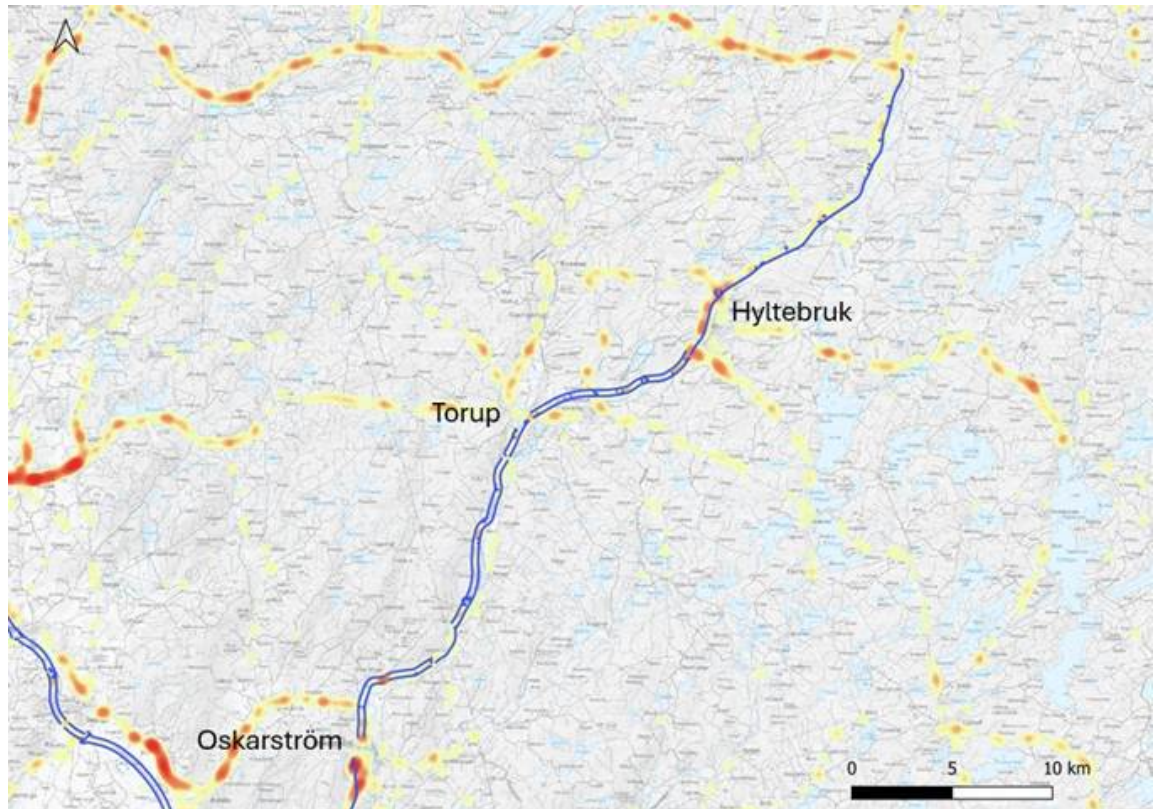
4.1.2 Viltolycksstatistik

I stort sett hela utredningsområdet har idag ett befintligt viltstängsel men det finns en del brister vid de områden där både enskilda och allmänna vägar ansluter till väg 26. Genom Torup och Hyltebruk saknas viltstängsel helt, vilket också återspeglas i antalet viltolyckor.

Viltolyckor med rådjur, vildsvin och dovhjort är vanligast inom utredningsområdet, men det förekommer även olyckor med älg. En

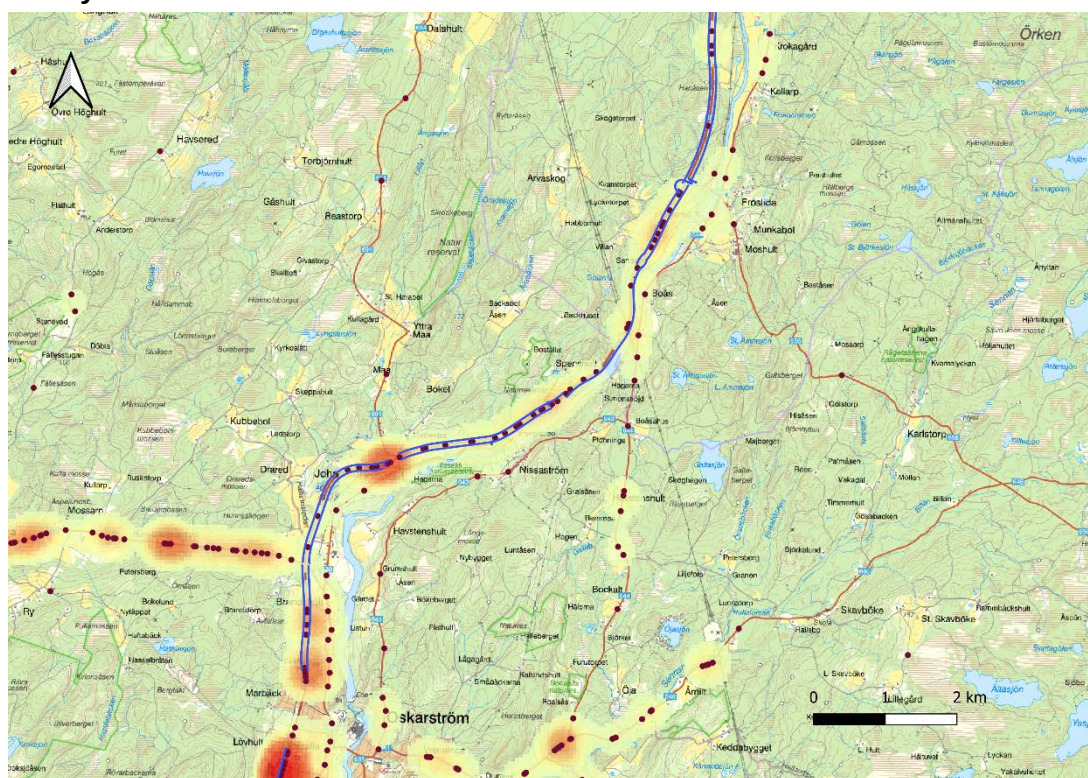
fördjupning och noggrannare granskning av antalet viltolyckor kommer genomföras inom det faunauppföljningsprogram som planeras.

Viltolyckor



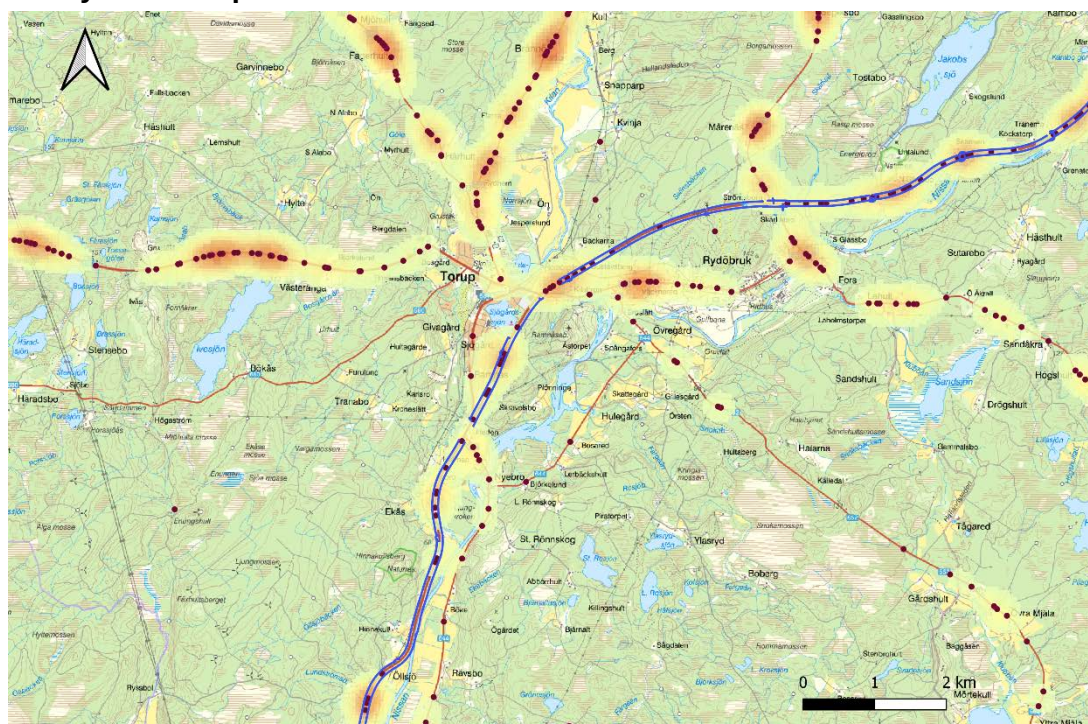
Figur 4.1.2:1 Karta med viltolyckor för perioden 2018–2022. Förhöjda frekvenser av viltolyckor syns som röda slöjor och är oftast lokaliserade till de platser som har brister i stängselsättning och där det saknas färister. De blå vägarna i kartan är försedda med viltstängsel. Illustration från Trafikverkets Viltolyckskartor.

Viltolyckor Oskarström



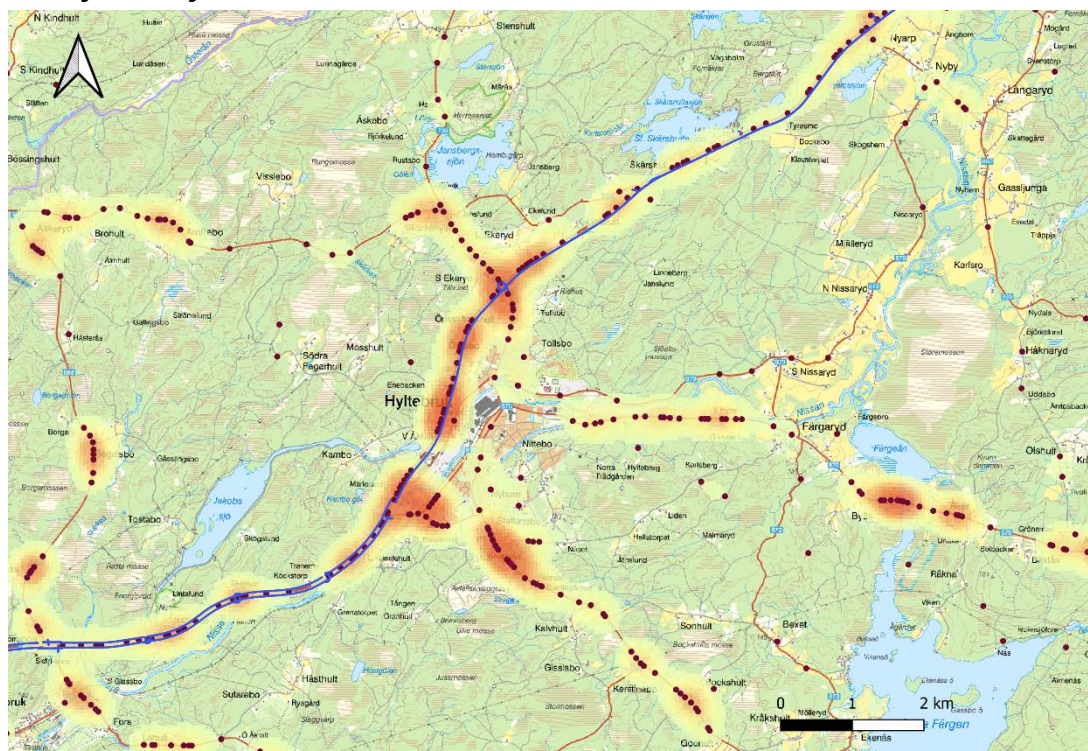
Figur 4.1.2:2. Detaljerad illustration av viltolyckor vid Oskarström och norrut för åren 2018–2022.

Viltolyckor Torup



Figur 4.1.2:3. Detaljerad illustration av viltolyckor vid Torup för åren 2018–2022.

Viltolyckor Hyltebruk



Figur 4.1.2:4. Detaljerad illustration av viltolyckor vid Hyltebruk för åren 2018–2022.

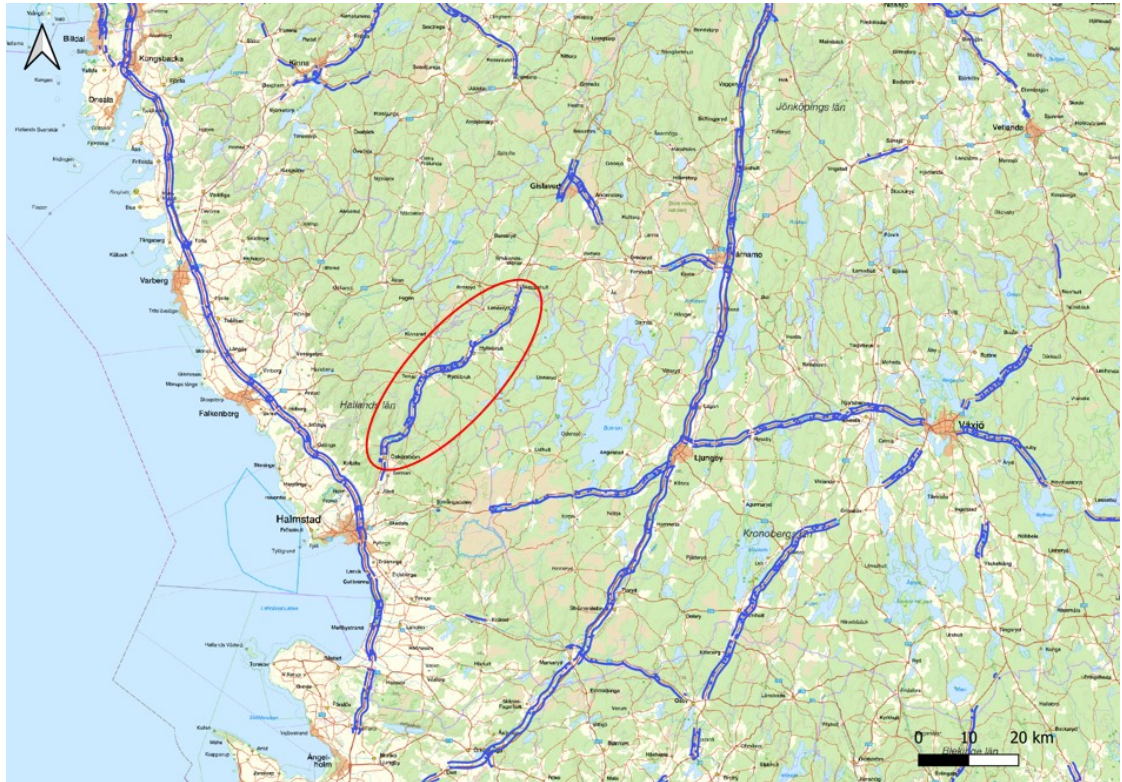
4.1.3 Befintligt viltstängselsystem

Viltstängsel finns på större delen av sträckan och på båda sidor av vägen. Stängseln på sträckan har brister på flera ställen, framför allt vid korsningar med anslutande vägar.

Vid samhällen och orter som exempelvis Johansfors, Nyebro, Torup och Hyltebruk finns sektioner av väg 26 som är ostängslade. Vid anslutande vägar består bristerna i att det på många ställen är onödigt breda öppningar mot väg 26 och att indrag av stängslet en bit in på anslutande väg, så kallad strutning, är för kort eller saknas. Därtill saknas färister vid de flesta av de enskilda vägarna vilket innebär att djur i många områden använder stängselöppningarna för att passera väg 26, vilket skapar viltolyckor.

Idag finns åtta befintliga färister på sträckan, men det är oklart om de stoppar djurens rörelser in på vägområdet, då de är relativt korta. Det finns inga befintliga viltuthopp på sträckan.

Viltstängsel



Figur 4.1.3:1 Väg 26 sträcker sig från Halmstad genom skogsområdena i Hallands inland. De blå vägarna i kartan är försedda med viltstängsel.

4.2 Trafik och användargrupper

4.2.1 Trafik

Trafikflöden på den aktuella sträckan av väg 26 mellan Oskarström och länsgränsen mellan Hallands och Jönköpings län 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.

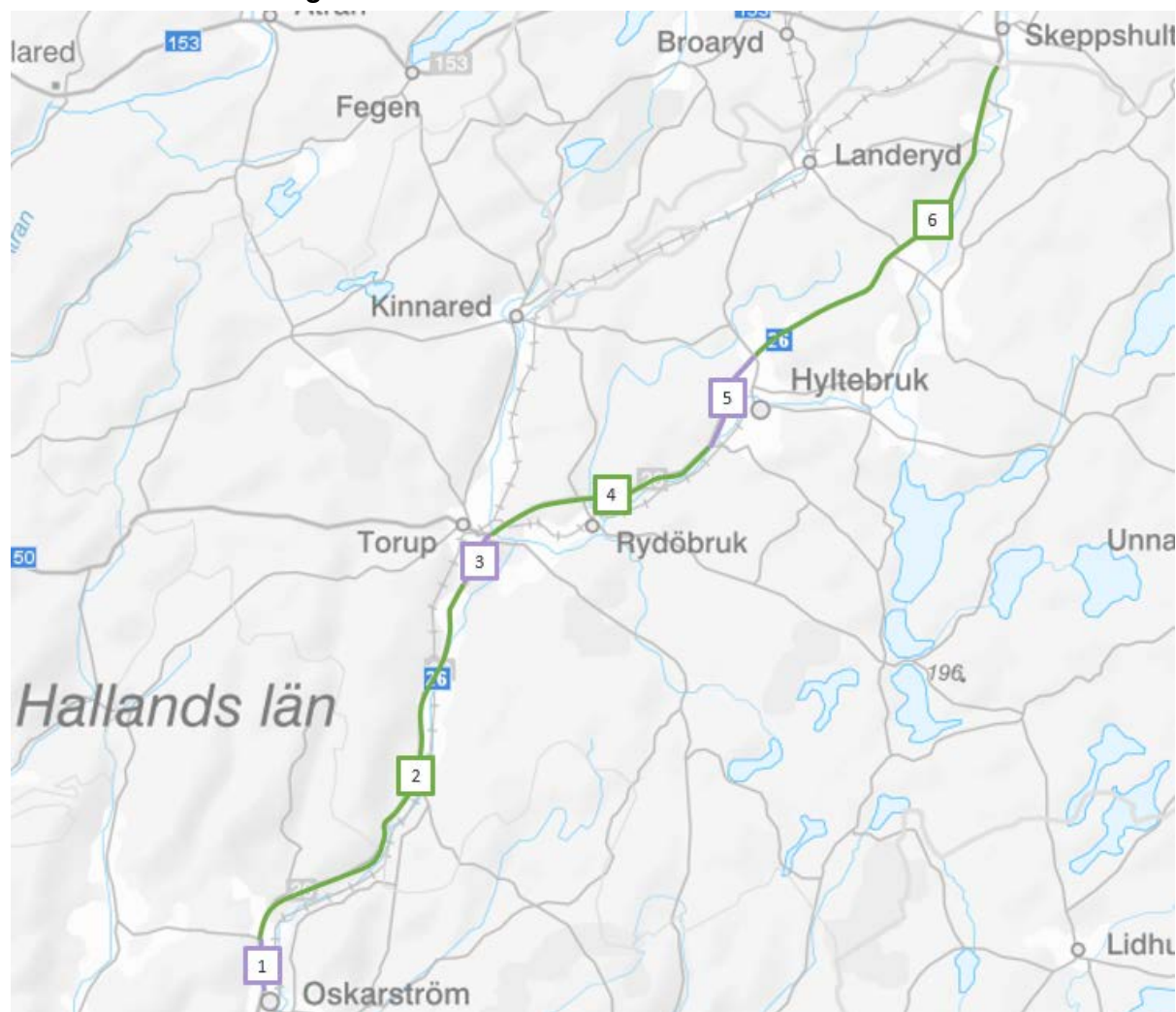
Årsdygnstrafiken på väg 26 varierar från 4 400 till 6 350 fordon inom utredningsområdet, se tabell 4.2.1:1. Högst flöde förekommer mellan Torup och Hyltebruk, se punkt 4 i tabellen. Andelen tung trafik varierar mellan 11–15 % där högst andel förekommer i de norra delarna av utredningsområdet från Hyltebruk och norrut. Det högsta faktiska lastbilsflödet förekommer dock på sträckan mellan Torup och Hyltebruk.

Trafiken på de enskilda anslutande vägarna är inte uppmätt, men uppskattas generellt ligga mellan ett tiotal upp till cirka 100 fordon per dygn.

Tabell 4.2.1:1 Årsdygnstrafik basår 2019

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

Avsnitt för redovisning av trafikflöden



Figur 4.2.1:2 Avsnitt i utredningsområdet där trafikmängder redovisas.

4.2.2 Trafiksäkerhet

De största bristerna som väg 26 uppvisar med avseende på trafiksäkerhet är följande;

- Risk för mötesolyckor mellan Hyltebruk och länsgränsen.
- Branta inner- och ytterslänter samt fasta föremål inom säkerhetszonen vilket ökar risken vid avåkning i sida.
- Risk för viltolyckor vid öppningar i viltstängsel för korsningar samt sträckor där viltstängsel saknas.
- Ett flertal anslutande korsningar i plan på väg 26 med risk för olyckor.
- All trafik är tillåten på väg 26 och oskyddade trafikanter har ingen egen separat gång- och cykelbana.

För efterlevnad av skyltad hastighet finns ATK-kameror (automatisk trafiksäkerhetskontroll) utplacerade på sju platser utmed aktuell sträcka av väg 26.

4.2.3 Gång- och cykeltrafik

En kortare sträcka gång- och cykelväg finns vid Spenshult, i övrigt hänvisas gående och cyklister till omgivande vägnät samt att cykla och gå utmed väg 26. I anslutning till flera av tätorterna finns dock lokalnät samt passagemöjligheter för oskyddade trafikanter.

På sträckan finns det fem gång- och cykelportar, främst förlagda runt bebyggelseområden. Klövdjuren bedöms inte kunna nyttja dessa befintliga koportar och GC-portar i någon större omfattning. Däremot kan de nyttjas av medelstora däggdjur, som exempelvis räv och grävling.

4.2.4 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

4.2.5 Järnväg

Mellan Halmstad och Nässjö löper en oelektrifierad, enkelspårig järnväg som i stor utsträckning följer väg 26:s sträckning. På vissa delavsnitt går järnvägen i direkt anslutning till vägen. Järnvägen trafikeras av både godståg och persontåg, där persontrafiken är en del av Krösatågens nät med uppehåll vid stationerna i Oskarström och Torup.

4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling

4.3.1 Översiktsplaner

4.3.1.1 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, som omnämns som 07 i planen, 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.

4.3.1.2 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.

4.3.2 Detaljplaner

4.3.2.1 Halmstads kommun

I Halmstads kommun finns fyra antagna detaljplaner längs vägsträckan, en detaljplan i Oskarström (1380k-P834) och två ändringsplaner i Johansfors (1380K-Ä1 och 1380K-SLÄ2).

Inom detaljplan 1380K-Ä1 och 1380K-SLÄ2 kan det bli aktuellt med faunaåtgärder (nytt viltuthopp samt utökning av viltstängsel). Placering kommer att samordnas med kommunen så att åtgärderna inte strider mot detaljplanernas syfte.

4.3.2.2 Hylte kommun

I Hylte kommun finns 17 gällande detaljplaner längs vägsträckan, se tabell 4.3.2.2:1. I alla de planer som finns längs vägsträckan har väg 26 inkluderats. Nya stängselåtgärder kan bli aktuella inom flera av detaljplanerna. Placering kommer att samordnas med kommunen så att åtgärderna inte strider mot detaljplanernas syfte.

Arbete pågår med en ny detaljplan för Kambo 1:12 i Hyltebruk, som ligger i anslutning till väg 26. Detaljplanen syftar till att möjliggöra för verksamheter och handel. Samråd kommer att ske med Hylte kommun för att samordna planerade stängselåtgärder med planarbetet.

Tabell 4.3.2.2:1 Detaljplaner längs väg 26 Hylte kommun

Ort	Fastighet	Plan
Torup	Nyebro 4:1 m.fl.	562
Torup	Ramnås 1:7 Skravelsbo 1:4	523
Torup	Sjögård 1:102 m.fl.	533
Torup	Torups stationssamhälle	501
Torup	Torups stationssamhälle	524
Torup	Djäknebol 1:34 m.fl.	559
Hyltebruk	Västra Hylte 1:219 m.fl.	599
Hyltebruk	Västra Åkralt 1:97 m.fl.	593
Hyltebruk	Hyltebruks samhälle	501
Hyltebruk	Västra Åkralt 1:6 m.fl.	618
Hyltebruk	Örnabäckshult 1:115 m.fl.	543
Hyltebruk	Örnabäckshult 1:2, 1:3, 1:4	507
Hyltebruk	Örnabäckshult	503 och 602

Ort	Fastighet	Plan
Hyltebruk	Örnabäckshult 1:2, 1:7 m.fl.	513
Hyltebruk	Örnabäckshult 2:1	535
Hyltebruk	Tollsbo 1:3 m.fl.	530
Skärshult	Lilla Skärshult 2:2, 2:1	Områdesbestämmelser 521
Skärshult	Skärshult 2:1 m.fl.	528

4.4 Landskap

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.

4.4.1 Landskapsanalysens syfte

Syftet med landskapsanalysen är att beskriva landskapets förutsättningar, karaktärsdrag och upplevelsevärden. Detta bidrar till att identifiera viktiga aspekter att beakta i det fortsatta projekteringsarbetet.

Utgångspunkten för gestaltningen är landskapet, det vill säga det samlade resultatet av historisk utveckling av natur- och kulturmiljön, hur landskapet har präglats av markanvändning, samt hur vi upplever landskapet i sin helhet.

I detta inledande skede har en översiktlig landskapsanalys tagits fram. För att förstå de sambanden har ett vidare område än utredningsområdet studerats. Landskapsanalysen kommer att utgöra ett underlag vid bedömning av projektets konsekvenser för landskapet.

4.4.2 Naturgeografiska förutsättningar

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 4.4.3:1–2 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.

4.4.3 Landskapstyper och karaktärer

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 17 karaktärsområden identifierats. För beskrivning av dessa karaktärsområden se figur 4.4.3:1–2.

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

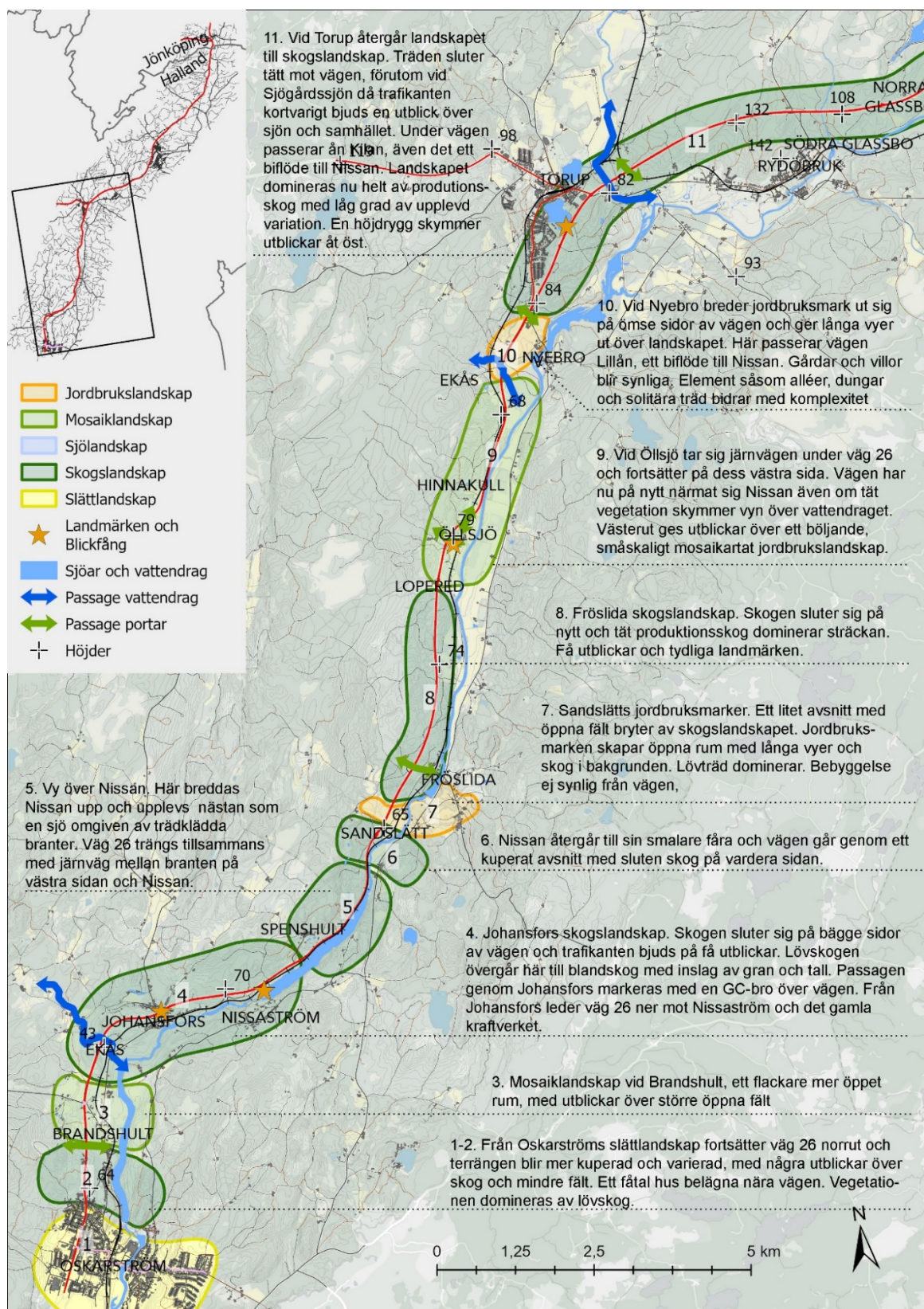
Mosaiklandskap har stor potential vad gäller upplevelser då de växlar mellan öppet och slutet. Strukturer och landskapselement såsom solitära träd, trädtrader och dungar bidrar till variation och komplexitet. Ofta är gårdar synliga från vägen.

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

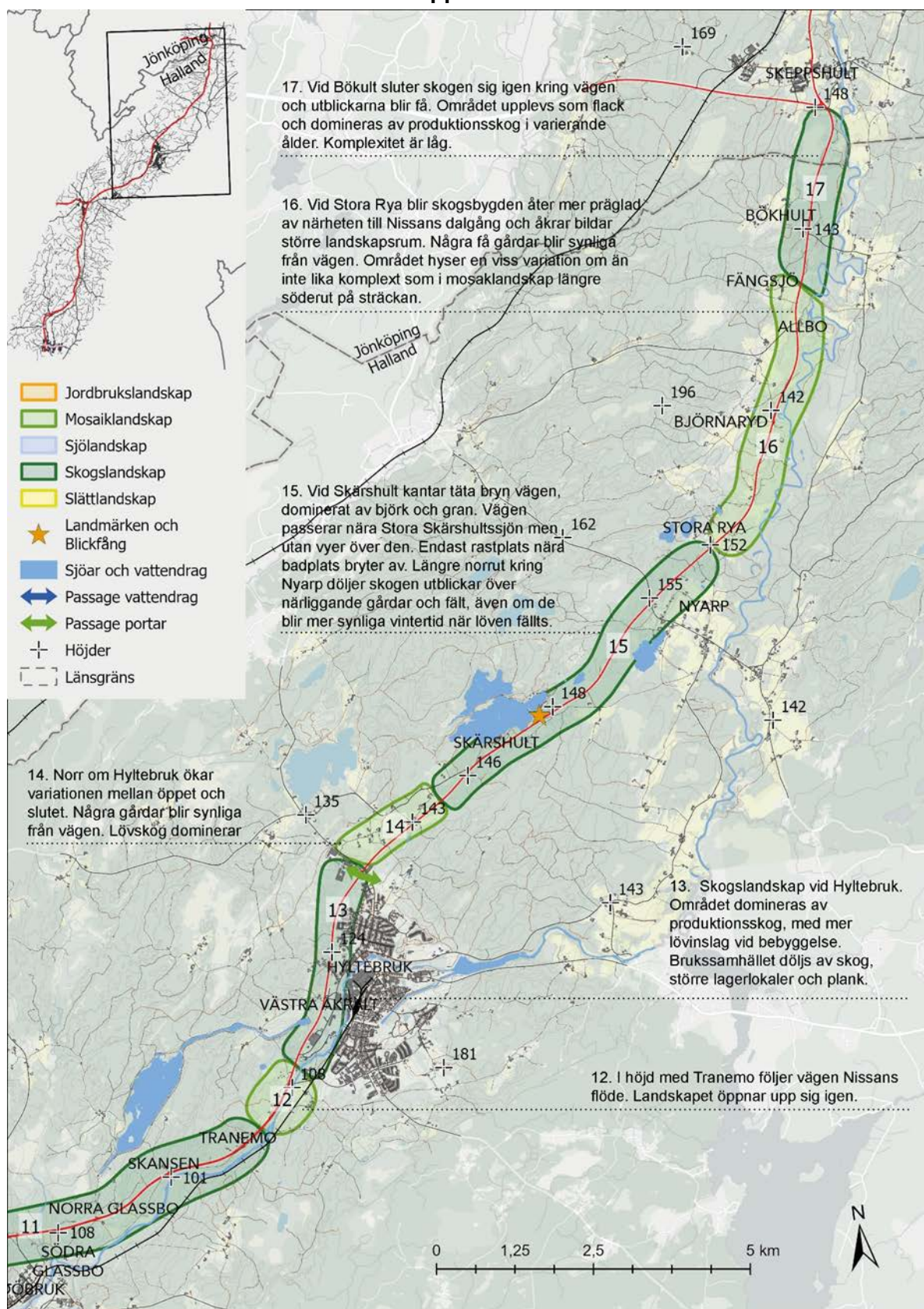
utblickarna viktiga att bevara, eftersom de ofta är färre och behövs för att ge variation.

Karaktärsområden Oskarström–Södra Glassbo



Figur 4.4.3:1 Karaktärsområden från Oskarström till Södra Glassbo varierar från öppnare mosaik- och jordbrukslandskap till mer slutna skogslandskap.

Karaktärsområden Södra Glassbo–Skeppshult



Figur 4.4.3:2 Sträckan Södra Glassbo–Skeppshult domineras av skogslandskap med inslag av mosaiklandskap.

4.5 Miljö och hälsa

4.5.1 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.

4.5.1.1 Ytvatten

Följande ytvattenförekomster med beslutade miljökvalitetsnormer finns i anslutning till utredningsområdet längs väg 26, se tabeller 4.5.1.1–2 och figur 4.5.1.1:3.

Tabell 4.5.1.1:1 Vattenförekomster utmed Väg 26

Vattenförekomst	VISS_EU_CD	Ekologisk status	Kemisk status	Kvalitetskrav	Tillkomst/Härkomst
Nissan	SE630253-132699	Måttlig	Uppnår ej god	God ekologisk status 2039 God kemisk ytvattenstatus	Naturlig
Lillån (mynningen Maabäcken)	SE630514-132729	Måttlig	Uppnår ej god	God ekologisk status 2039 God kemisk ytvattenstatus	Naturlig
Lillån	SE631375-379389	Måttlig	Uppnår ej god	Måttlig ekologisk status 2039 God kemisk ytvattenstatus	Naturlig
Kilan	SE632072-133525	Måttlig	Uppnår ej god	God ekologisk status 2039 God kemisk ytvattenstatus	Naturlig
Skärkeå (mynningen-Silabäcken)	SE632373-133950	Måttlig	Uppnår ej god	God ekologisk status 2039 God kemisk ytvattenstatus	Naturlig

WA16694590 (Utloppet från Jakobs sjö)	SE631718- 389217	God (ekologisk potential)	Uppnår ej god	God ekologisk potential God kemisk ytvattenstatus 2027	Konstgjord
---	---------------------	---------------------------------	------------------	--	------------

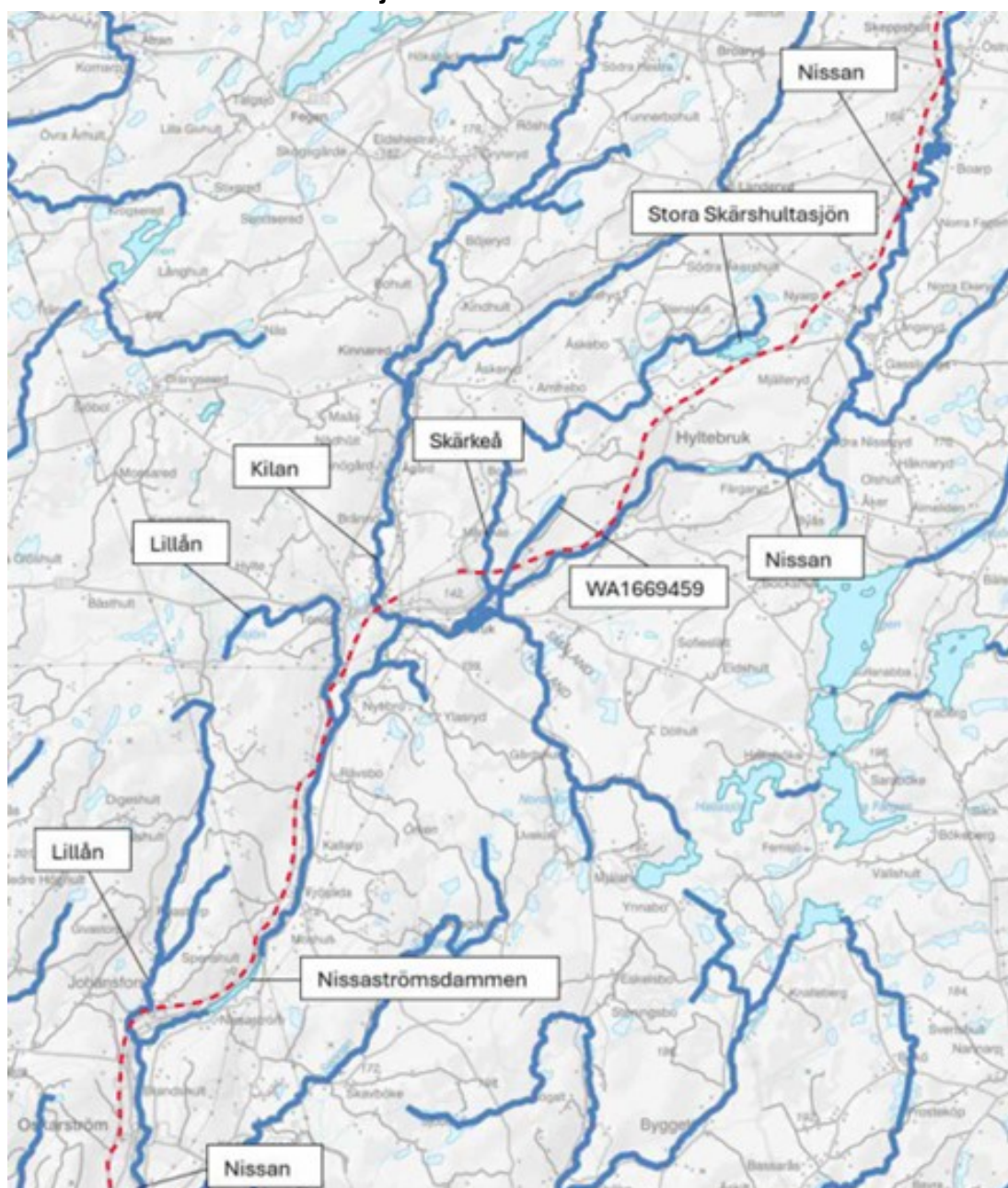
**Den kemiska statusen uppnår ej god, på grund av polybromerade difenyletrar och kvicksilver vilka överstiger gränsvärden. Dessa parametrar är förhöjda i samtliga svenska ytvatten.*

Tabell 4.5.1.1:2 Sjöar utmed väg 26

Sjöar	VISS_EU_CD	Ekologisk status	Kemisk status	Kvalitetskrav	Tillkomst/ Härkomst
Nissan (Nissaströmsdammen)	SE630511- 132940	Otillfreds- ställande ekologisk potential	Uppnår ej god	Otillfreds- ställande ekologisk potential 2027 God kemisk ytvattenstatus	Kraftigt modifierad
Stora Skärshultasjön	SE632658- 134675	God	Uppnår ej god	God ekologisk status God kemisk ytvattenstatus	Naturlig

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

Ytvattenförekomster med miljö kvalitetsnormer



Figur 4.5.1.1:3 Ytvattenförekomster med miljö kvalitetsnormer utmed väg 26 (streckad röd linje).

4.5.1.2 Grundvatten

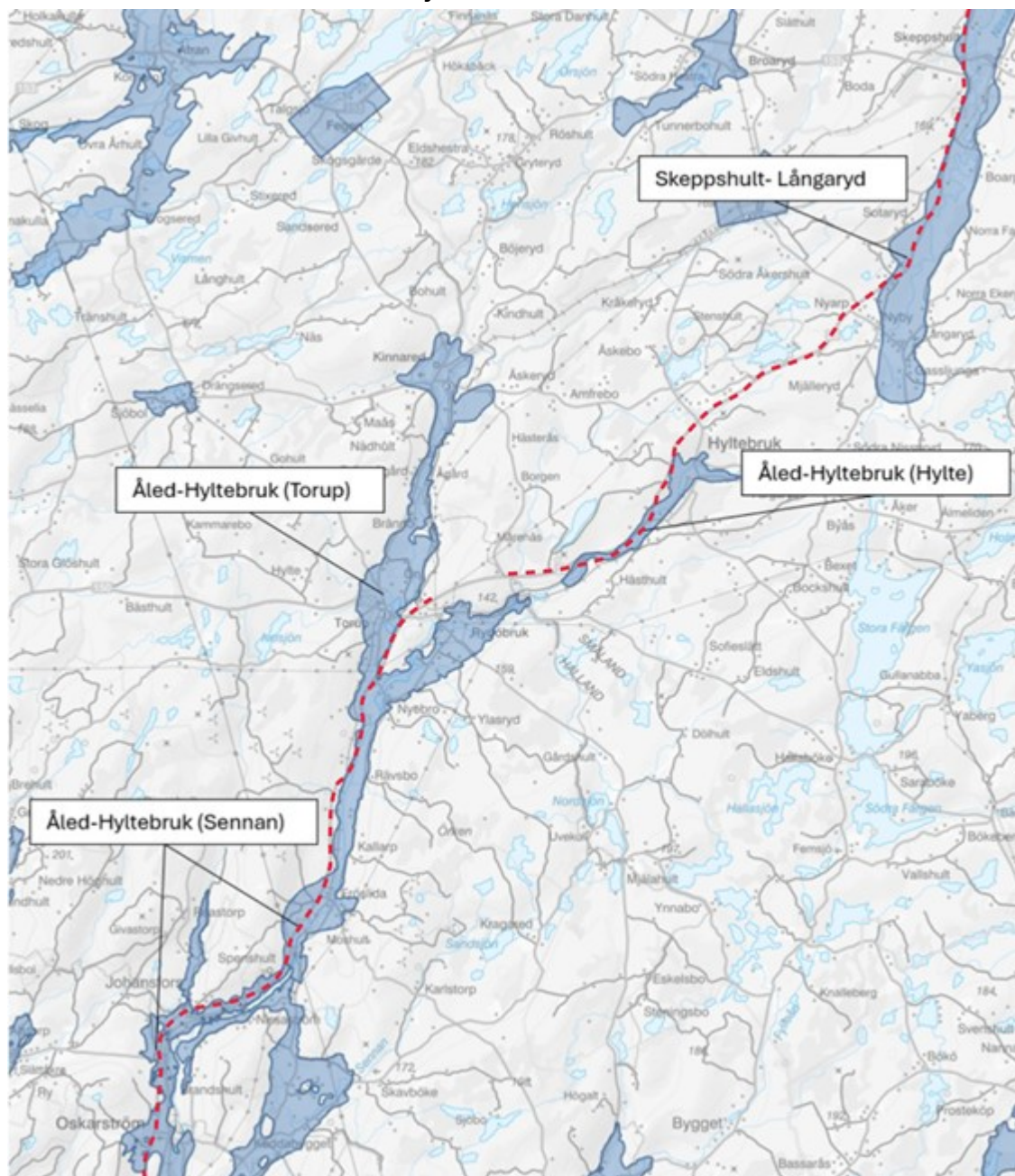
Följande grundvattenförekomster med beslutade miljö kvalitetsnormer finns i anslutning till utredningsområdet längs väg 26, se tabell 4.5.1.2:1 och figur 4.5.1.2:2.

Tabell 4.5.1.2:1 Grundvattenförekomster utmed väg 26

Grundvatten	VISS_EU_CD	Kemisk status	Kvantitativ status	Kvalitetskrav	Typ av grundvattenmagasin
-------------	------------	---------------	--------------------	---------------	---------------------------

Åled-Hyltebruk (Sennan)	SE630080-132821	God	God	God kemisk grundvattenstatus God kvantitativ status	Sand- och grusförekomst
Åled-Hyltebruk (Torup)	SE631715-133439	God	God	God kemisk grundvattenstatus God kvantitativ status	Sand- och grusförekomst
Åled-Hyltebruk (Hylte)	SE632123-134285	God	God	God kemisk grundvattenstatus God kvantitativ status	Sand- och grusförekomst
Skeppshult-Långaryd	SE633134-135234	God	God	God kemisk grundvattenstatus God kvantitativ status	Sand- och grusförekomst

Grundvattenförekomster med miljökvalitetsnormer



Figur 4.5.1.2:2 Grundvattenförekomster med miljökvalitetsnormer utmed väg 26 (streckad röd linje).

4.5.2 Skyddade områden enligt miljöbalken

Inom eller i anslutning till utredningsområdet finns ett antal skyddade områden i form av riksintressen, strandskydd, biotopskydd, generella biotopskydd, vattenskyddsområde, naturreservat samt Natura 2000-område.

4.5.2.1 Områden av riksintresse

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.

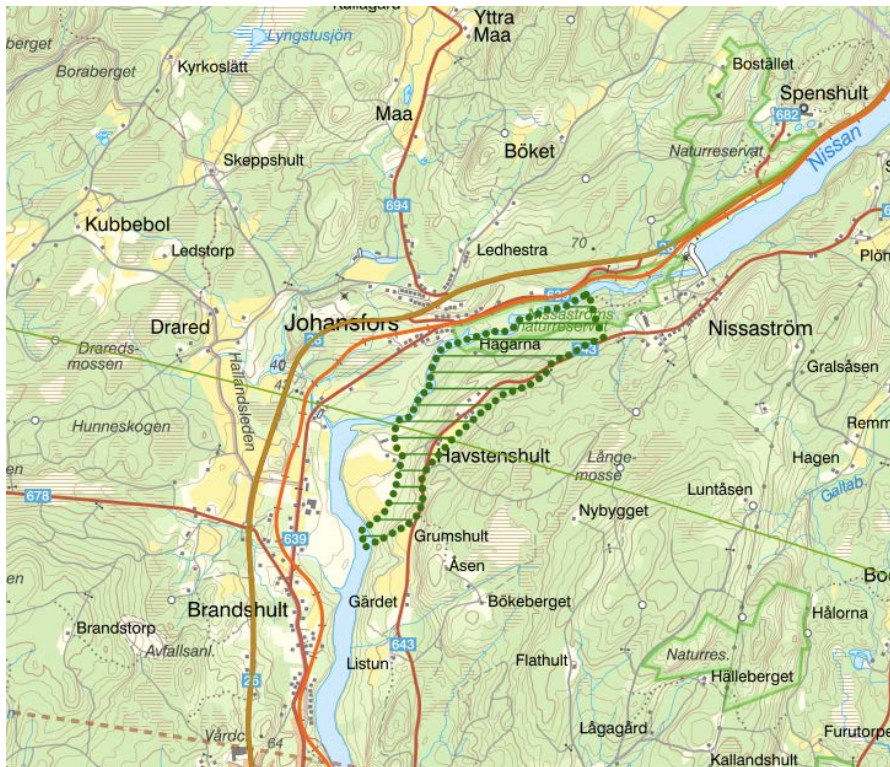
Väg 26 mellan Halmstad, Jönköping och Kristinehamn är utpekad som riksintresse för kommunikation (3 kapitel 8 § miljöbalken). Även Järnvägen Nässjö-Halmstad är riksintresse för kommunikation. Järnvägen och väg 26 går utmed varandra samt korsas på ett ställe inom utredningsområdet.

Söder om Johansfors ligger Havstenshult som är av riksintresse för naturvård (3 kapitel 6 § miljöbalken). Området består av branta sluttningar på Nissadalens östra dalsida mellan Grumshult och Nissaström.

Här bildar idag isälvssediment västvända sluttningar som visar tydliga spår av erosion i form trappstegsliknande terrasser. Norra delen av riksintresseområdet är skyddat som Natura 2000-område (Johansfors-Nissaström, SE0510166) och naturreservatet Nissaström.

Natura 2000-områden utgör också riksintresse enligt 4 kap. 8 §, se vidare under avsnittet 4.5.2.2 Natura 2000.

Havstenshult



Figur 4.5.2.1:1 Riksintresse för Naturvård, Havstenshult.

4.5.2.2 Natura 2000

Det finns tre Natura 2000-områden i eller i anslutning till utredningsområdet, se figur 4.5.2.2:1–3.

Natura 2000-området Johansfors-Nissaström (SE0510166), prioriterade bevarandevärden i området är Naturskogsartade sump- och ädellövskogar med höga naturvärden samt mossan brynia.

Lintalund (SE0510036) ligger ungefär 150 meter norr om väg 26 och söder om Jacobs sjö. För Natura 2000-området Lintalund är syftet att bevara eller återställa ett gynnsamt tillstånd för de naturtyper som utgjort grund för utpekandet av området, vilka är slätterängar med rik flora och hamlade träd samt omkringliggande betesmarker.

Skärshultaberg (SE0510151) ligger i den norra delen av utredningsområdet i direkt anslutning till väg 26. Syftet med Natura 2000-området Skärshultaberg är att bevara ett gynnsamt tillstånd för de bokskogar som utgjort grund för utpekandet av området.

Johansfors-Nissaström



Figur 4.5.2.2:1 Johansfors-Nissaström (SE0510166).

Lintalund



Figur 4.5.2.2:2 Lintalund (SE0510036).

Skärshultaberg



Figur 4.5.2.2:3 Skärshultaberg (SE0510151).

4.5.2.3 Naturreservat

Det finns totalt fyra naturreservat inom eller i närheten till utredningsområdet. Lintalund (2002005), Hinnakullsberg (2059941), Spenshult (2014270) och Nissaström (2002869), se figur 4.5.2.3:1–3.

Nissaström naturreservat omfattar ett något större område än det som är skyddat som Natura 2000-område (Johansfors-Nissaström). Reservatet, som till största delen utgörs av nyckelbiotoper, hyser totalt 40 arter listade på den nationella rödlistan och 32 regionalt intressanta arter. Framträdande organismgrupper är lavar, mossor och svampar.

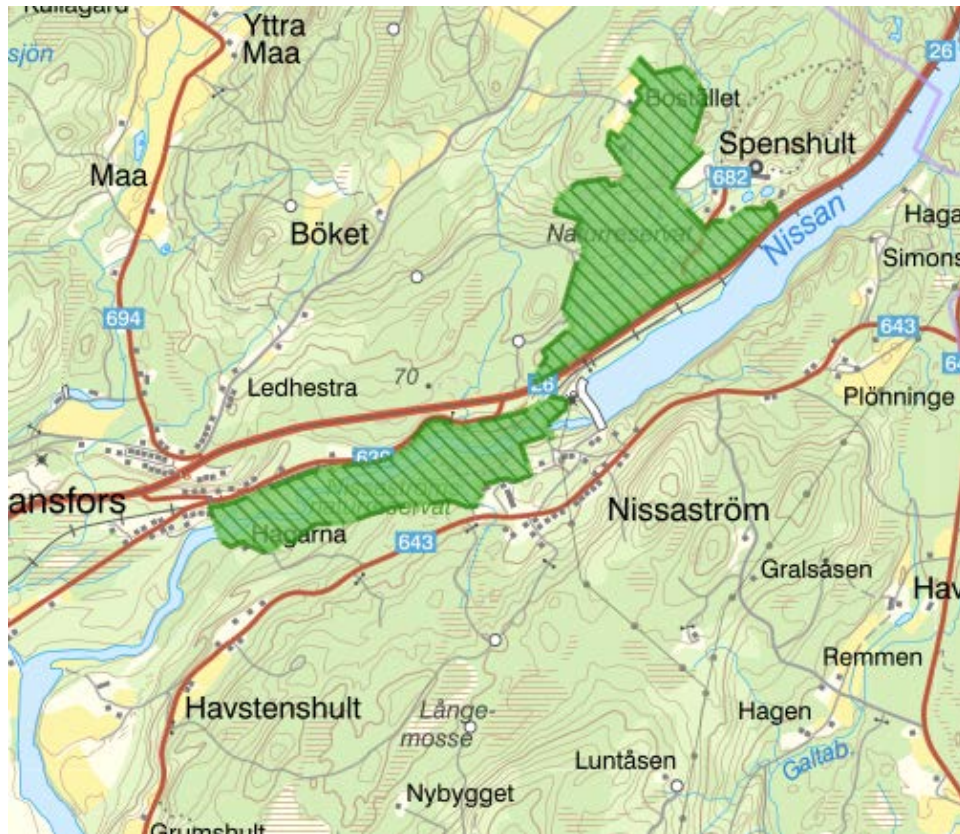
Spenshult naturreservat ligger Halmstads kommun nära gränsen till Hylte och i direkt anslutning till väg 26. Reservatet ansluter i söder till de mycket, biologiskt sett, värdefulla lövskogarna i naturreservatet Nissaström. Syftet med reservatet är att bevara och utveckla den biologiska mångfald som är knuten till områdets artrika bok- och ekskogar.

Hinnakullsberg är ett naturreservat cirka två kilometer söder om Torup och ligger ungefär 225 meter väster om väg 26. Syftet med naturreservatet är att vårda, bevara, återställa och nyskapa värdefulla naturmiljöer samt att skydda, återställa och nyskapa livsmiljöer för skyddsvärda arter. Ek-

och bokskogar, lövsumpskogar och en naturlig hydrologi ska gynnas i naturreservatet.

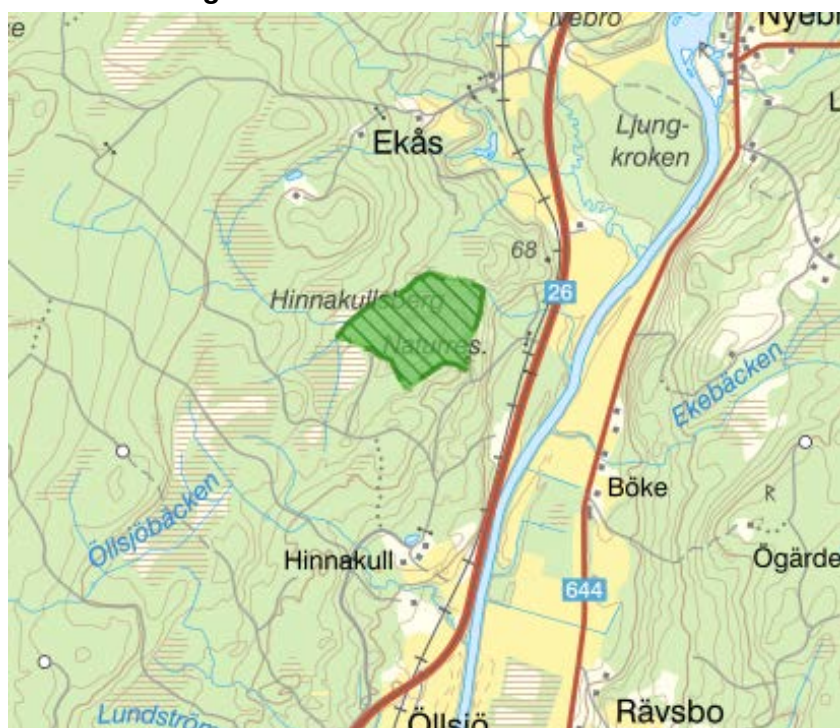
Lintalunds naturreservat utgör ett välbevarat kulturlandskap där odlingslandskapet är den dominerande naturtypen. Syftet med naturreservatet är att bevara områdets kulturhistoriska och botaniska värden. Naturreservatet har samma omfattning som Natura 2000-området med samma namn.

Nissaström och Spenshult



Figur 4.5.2.3:1 Naturreservaten Nissaström och Spenshult.

Hinnakullsberg



Figur 4.5.2.3:2 Naturreservatet Hinnakullsberg.

Lintalund



Figur 4.5.2.3:3 Naturreservatet Lintalund.

4.5.2.4 Strandskyddat område

Strandskydd gäller vid hav, sjöar och vissa vattendrag. 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. Strandskyddsområdet gäller 100 meter upp på land och lika långt ut i vattnet. Strandskyddet regleras i 7 kap 13–18 §§ miljöbalken. Inom utredningsområdet finns inget utvidgat strandskydd.

4.5.2.5 Biotopskydd och generellt biotopskydd

Enligt Naturvårdsverket är biotopskyddsområde en skyddsform som kan användas för små mark- och vattenområden, så kallade biotoper. Det handlar om områden som på grund av sina särskilda egenskaper är värdefulla livsmiljöer för hotade djur- eller växtarter. Biotoperna är också viktiga för vanligare arter, samt för omväxling i landskapet.

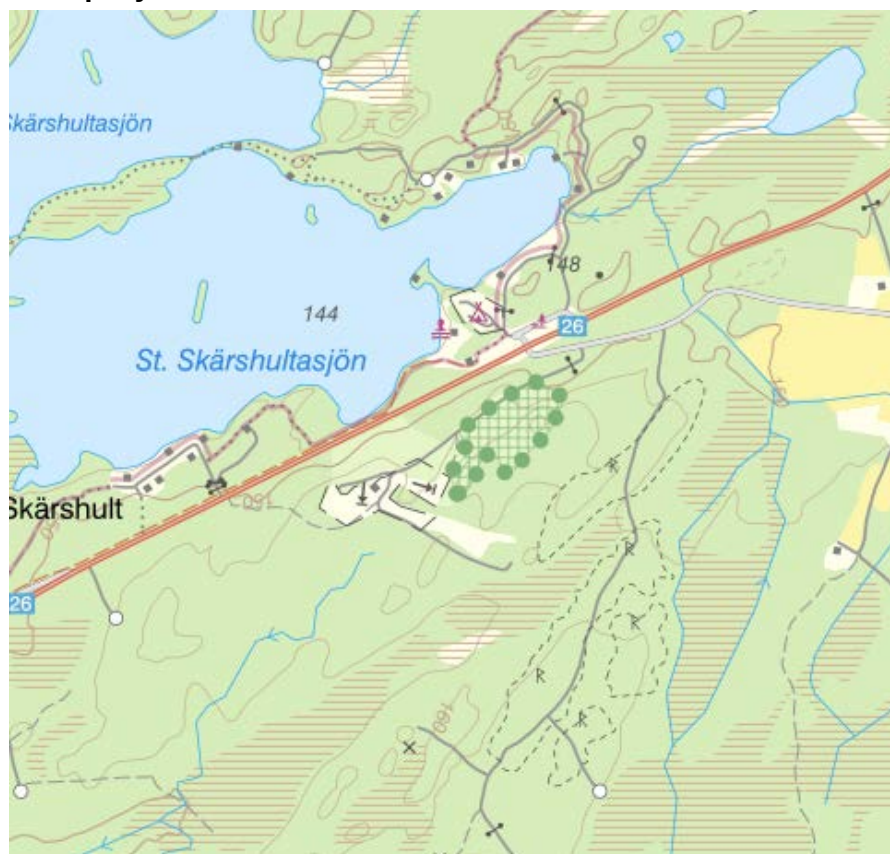
Ett biotopskyddsområde (objektid 134-2010), bestående av en äldre naturskogsartad skog med en areal på 2,8 hektar, ligger vid Skärshult, cirka 65 meter söder om väg 26.

Områden som omfattas av generellt biotopskydd finns inte markerade på kartor. Information om sådana områden kan exempelvis hittas i utförda naturvärdesinventeringar eller andra motsvarande inventeringar.

Vid en utförd naturvärdesinventering av EnviroPlanning AB 2020 på utvalda sträckor längs väg 26 mellan Halmstad och Hallands länsgräns (Trafikverket Lokaliseringsutredning, PM Skisshandling 2020-11-16), så noterades en åkerholme, se avsnitt 4.5.3.

I anslutning till de platser som inte omfattas av tidigare utförda inventeringar där åtgärder planeras kommer inventeringar av områden som omfattas av det generella biotopskyddet att utföras.

Biotopskyddsområde Skärshult

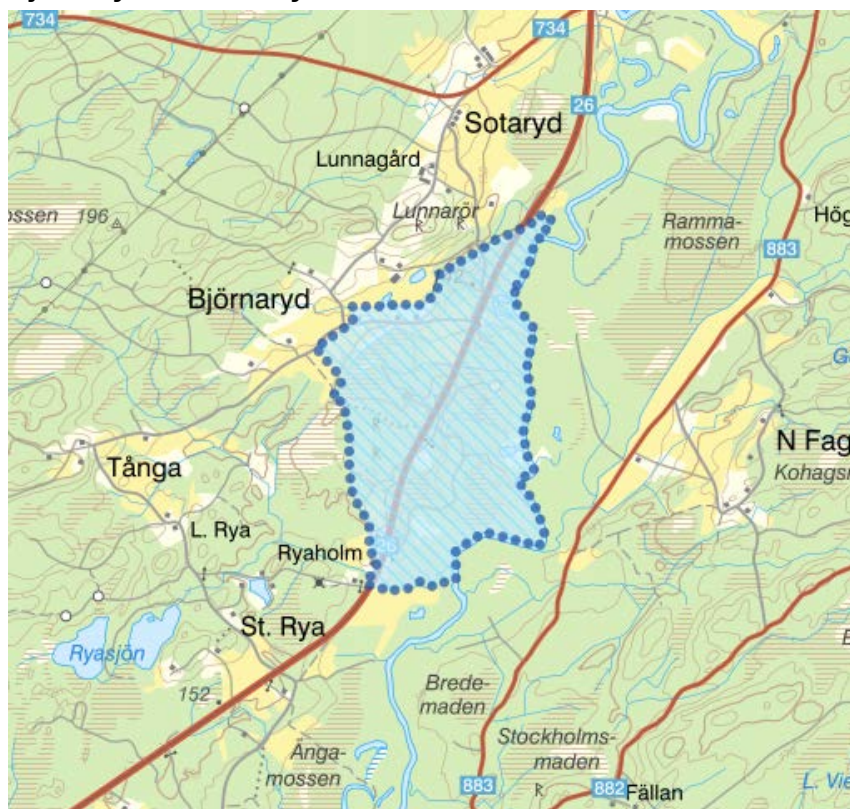


Figur 4.5.2.5:1 Biotopskyddsområde vid Skärshult.

4.5.2.6 Vattenskyddsområde

Inom utredningsområdet finns ett vattenskyddsområde för Björnaryds vattentäkt i Hylte kommun. Vattenskyddsområdet är indelat i en primär och en sekundär skyddszon. Den primära skyddszonen ligger i direkt anslutning till väg 26, på den östra sidan. Den sekundära skyddszonen sträcker sig över båda sidor av väg 26.

Björnaryds vattenskyddsområde



Figur 4.5.2.6:1 Björnaryds vattenskyddsområde.

4.5.3 Naturmiljö

4.5.3.1 Naturvärden

Nedan redovisas de inventeringar som har utförts i tidigare skeden.

Underlagsrapport naturvärdesinventering, Väg 26

Faunapassager Halmstad – länsgränsen.

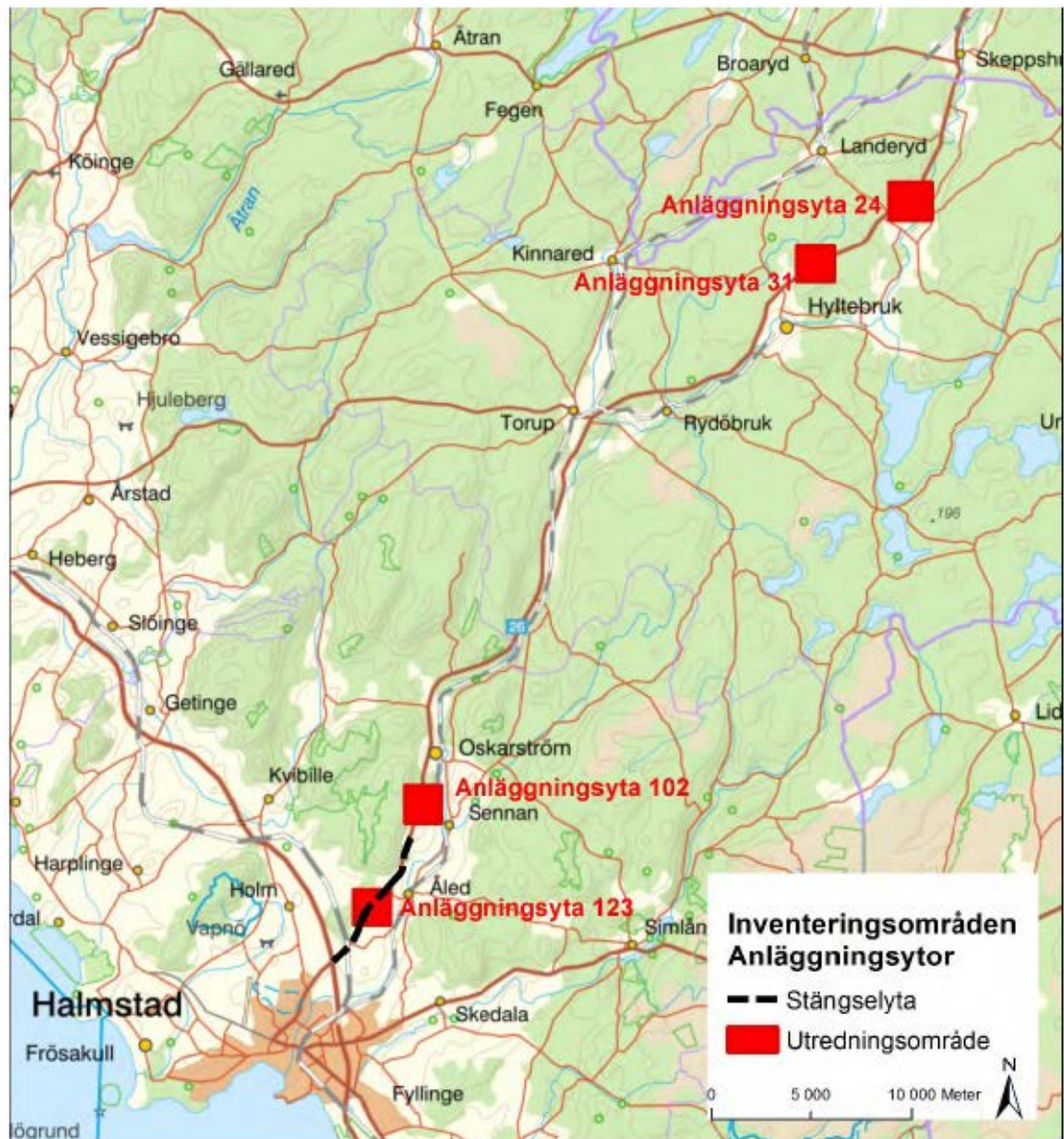
Lokaliseringsutredning, PM Skisshandling 2020-11-16

I samband med lokaliseringsutredningen utfördes bedömning av de aktuella områdenas naturvärden utifrån en utredning om och var naturvärden fanns på sträckan.

På uppdrag av Trafikverket genomförde EnviroPlanning AB 2020 därför en naturvärdesinventering på utvalda sträckor längs väg 26 mellan Halmstad och Hallands länsgräns (Trafikverket Lokaliseringsutredning, PM Skisshandling 2020-11-16). Sträckorna avsåg fyra möjliga områden för anläggning av faunapassage och passage i plan längs väg 26 (anläggningsyta 123, 102, 31 och 24), se figur 4.5.3.1:1.

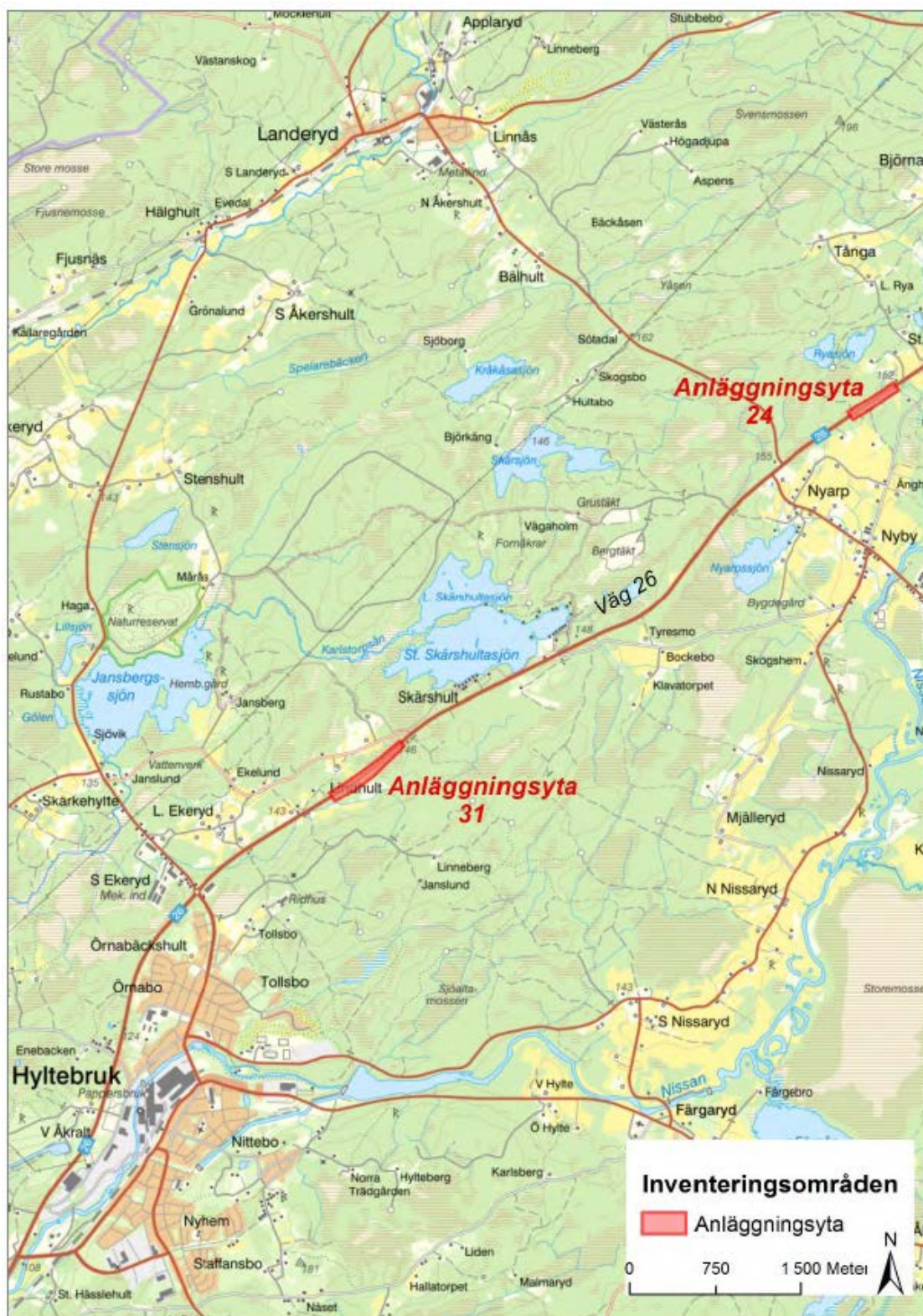
Anläggningsyta 31 och 24 berör den nu aktuella sträckan mellan Oskarström och länsgränsen, se figur 4.5.3.1:2. Fältinventeringen utfördes under maj 2020.

Inventeringsområden anläggningsytor



Figur 4.5.3.1:1 Översikt över inventeringsområden för anläggningsytor för faunastängsel och passager. (Karta från Trafikverket. Lokaliseringsutredning, PM Skisshandling 2020-11-16.)

Inventeringsområden anläggningsytor



Figur 4.5.3.1:2 Översikt över inventeringsområde för anläggning av faunapassage i plan, anläggningsyta 31 och 24. (Karta från Trafikverket. Lokaliseringsutredning, PM Skisshandling 2020-11-16.)

Naturvärdesinventering (NVI) utfördes enligt svensk standard (SS 199000:2014) och följande delar ingick:

- NVI fältnivå
- Detaljeringsgrad detalj
- Tillägg: Naturvärdesklass
- Tillägg: Generella biotopskydd
- Tillägg: Värdeelement
- Tillägg: Detaljerad redovisning av artförekomst
- Tillägg fördjupade artinventeringar av invasiva växter och skyddsvärda arter inom artgrupperna kärlväxter, mossor, lavar och svampar

Inom inventeringsområde 31 för anläggning av faunapassage i plan registrerades ett mindre naturvärdesobjekt med påtagligt naturvärde, naturvärdesklass 3, och tio naturvärdesobjekt med visst naturvärde, naturvärdesklass 4. I området noterades även en åkerholme som omfattas av generellt biotopskydd och en förekomst av invasiv art (vresros). I området noterades även en förekomst av revlummer, som är fridlyst enligt 9 § artskyddsförordningen.

Inom inventeringsområde 24 för anläggning av faunapassage i plan registrerades fem naturvärdesobjekt med visst naturvärde, naturvärdesklass 4. I området noterades även två förekomster av revlummer, som är fridlyst enligt 9 § artskyddsförordningen.

Naturvärdesinventering (NVI) förstudie

På uppdrag av Trafikverket har Naturcentrum AB genomfört 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).

Inventeringsområdet utgjordes av fyra delsträckor utmed väg 26, se figur 4.5.3.1:3. De två södra sträckorna sträcker sig mellan Fröslida och Öllsjö samt förbi Torup.

Den mellersta förbi Hyltebruk och den norra mellan Nyarp och Skeppshult. Större delen av sträckorna går genom Hylte kommun i Hallands län, en mindre del sträcker sig in i Gislaveds kommun i Jönköpings län.

Inventeringsområdet berörs till största del av jordbruksmark, skogsmark och bebyggd miljö med inslag av våtmarker, sjö och vattendrag.

Inventeringsområdets läge i landskapet



Figur 4.5.3.1:3 Inventeringsområdets läge i förhållande till omgivande landskap. (Karta från Elg, S. 2022. Naturcentrum AB.)

Förstudien genomfördes och redovisades som en NVI Förstudie enligt svensk standard SS 199000:2014 med undantag för fjärranalys.

Förstudien genomfördes med tilläggen naturvärdesklass 4 och detaljerad redovisning av artförekomst. Tillägget detaljerad redovisning av artförekomst omfattar även invasiva främmande arter. I arbetet ingick också att redovisa förekomst fridlysta arter och eventuellt behov av fördjupad artinventering, gynnsam bevarandestatus och behov av dispens (redovisas i separat bilaga med artskyddsredovisning) utifrån aktuell kunskap.

Vid förstudien identifierades 34 naturvärdesobjekt som fördelar sig enligt följande:

Högsta naturvärde – naturvärdesklass 1. Två naturvärdesobjekt, en ekhage med förekomst av gotländsk hättmossa och ett vattendrag med flodpärlmussla.

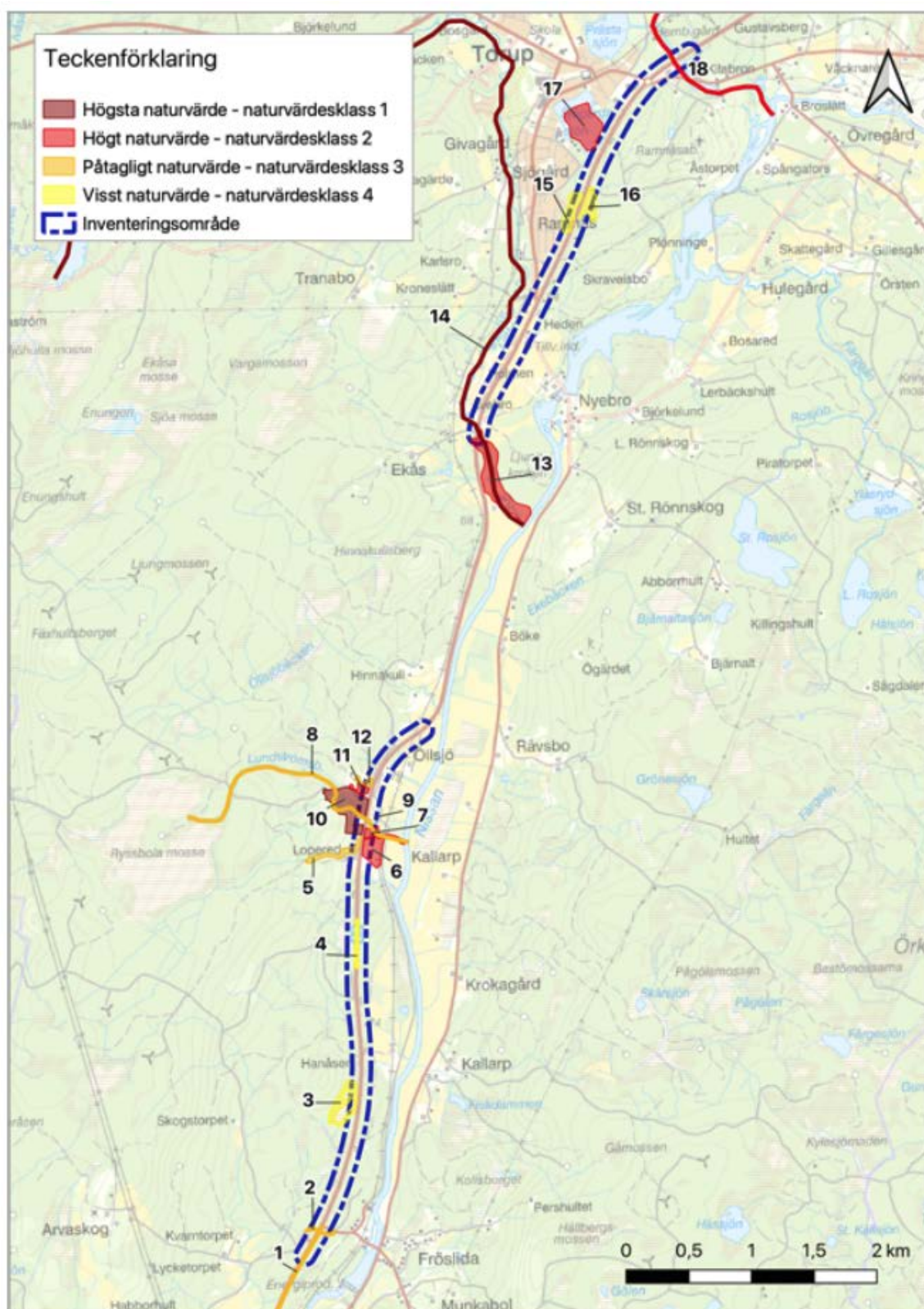
Högt naturvärde – naturvärdesklass 2. Elva naturvärdesobjekt, dessa områden utgörs främst av betesmarker, lövsumpskogar, vattendrag, sjö, myr och lokaler med backsippa.

Påtagligt naturvärde – naturvärdesklass 3. Nio naturvärdesobjekt, dessa områden utgörs främst av vattendrag, fuktskog, betesmark, artrika vägkanter och en ek.

Visst naturvärde – naturvärdesklass 4. Tolv naturvärdesobjekt, dessa områden utgörs främst av sumpskogar, diken, vägkanter och myr.

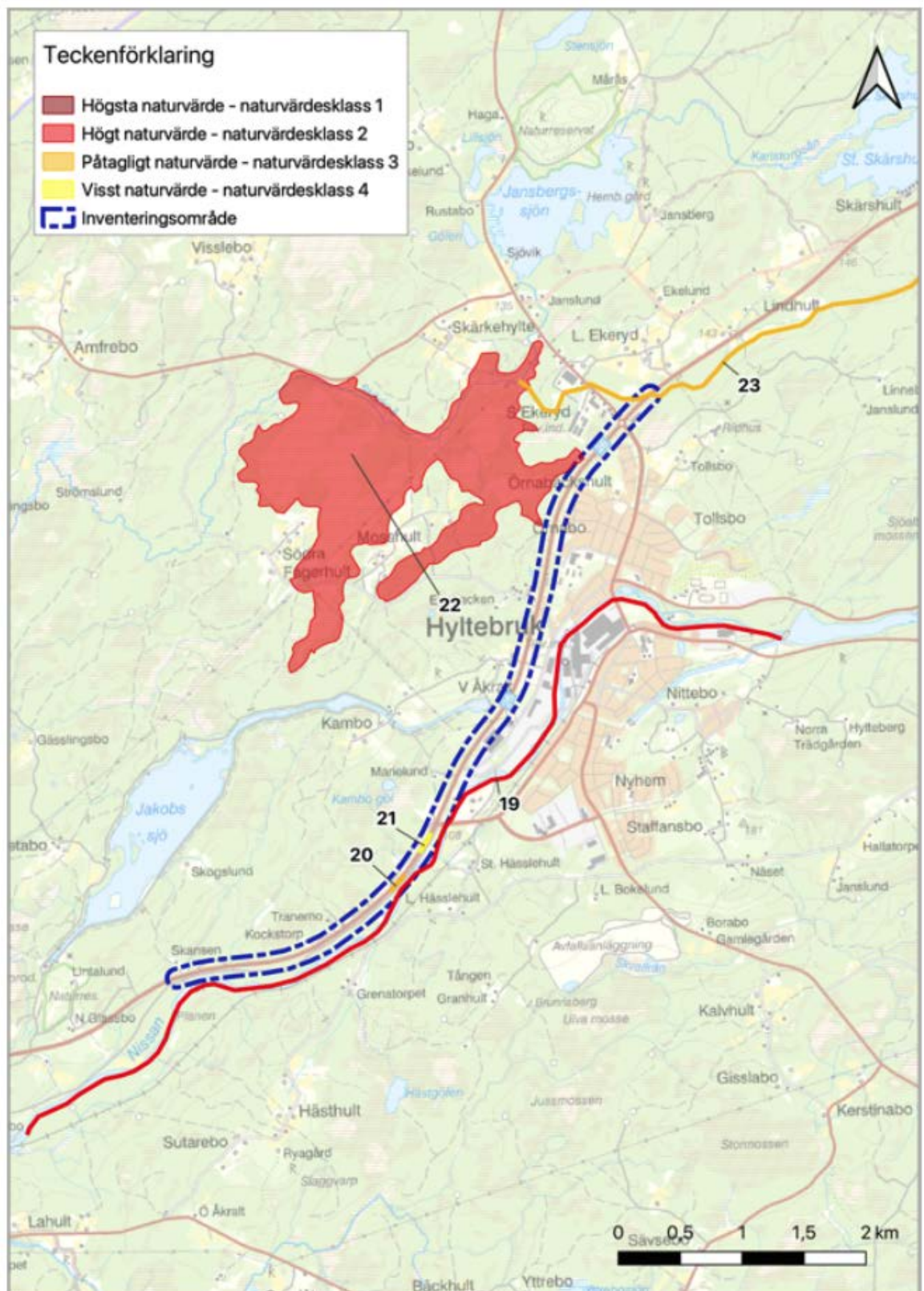
Naturvärdesobjekten redovisas på kartor i figur 4.5.3.1:4–6.

Naturvärdesobjekt, södra delen



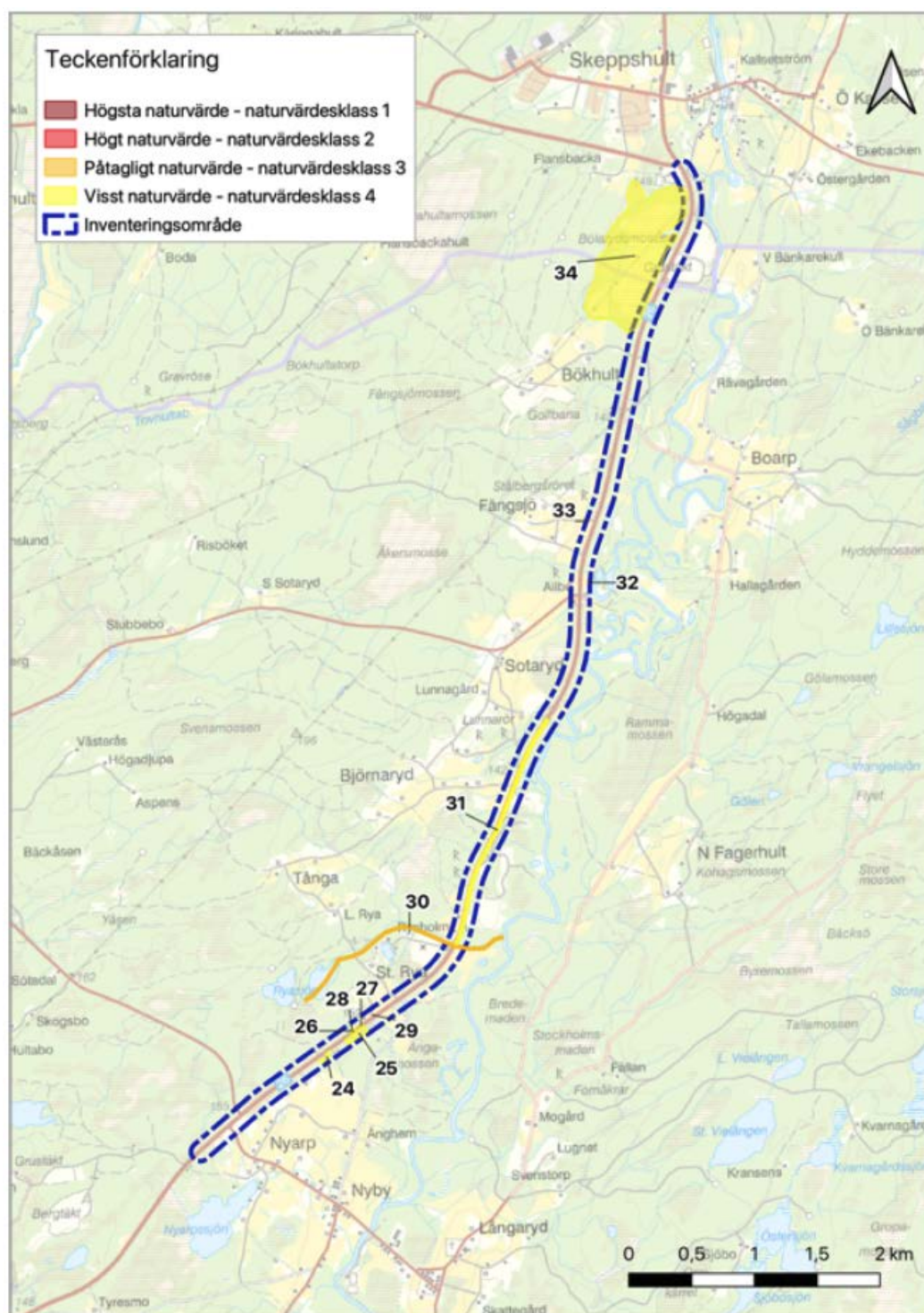
Figur 4.5.3.1:4 Avgränsade naturvärdesobjekt, södra delen förbi Torup (Elg, S. 2022. Naturcentrum AB).

Naturvärdesobjekt, mellersta delen



Figur 4.5.3.1:5 Avgränsade naturvärdesobjekt, mellersta delen förbi Hyltebruk (Elg, S. 2022. Naturcentrum AB).

Naturvärdesobjekt, norra delen



Figur 4.5.3.1:6 Avgränsade naturvärdesobjekt, norra delen till Skeppshult (Elg, S. 2022. Naturcentrum AB).

Förstudien av naturvårdsarter omfattade artuppgifter från befintliga underlag. Uppgifter finns om totalt 96 fynd av 37 skyddade-, rödlistade- och signalarter rapporterade inom inventeringsområdet exklusive skyddsklassade fynd.

I delar av utpekade naturvärdesobjekt som ligger utanför inventeringsområdet tillkommer fynd av 14 arter. Inom inventeringsområdet finns tidigare fynd av två fridlysta arter exklusive fåglar. Av dessa är backsippa fridlyst enligt 8 § artskyddsförordningen och revlummer enligt 9 § artskyddsförordningen.

Inom utpekade naturvärdesobjekt tillkommer fynd av två fridlysta arter: gotländsk hättemossa (8 § artskyddsförordningen) och mattlummer (9 § artskyddsförordningen).

Inom inventeringsområdet finns tidigare fynd av 25 fågelarter. 13 arter är rapporterade med häckningskriterium eller under häckningstid under förhållanden som kan tyda på häckning: björktrast, buskskvätta, drillsnäppa, entita, grönsångare, hussvala, kråka, mindre hackspett, rörsångare, storspov, svartvit flugsnappare, tofsvipa och trana. Skyddsklassade arter/fynd redovisades inte i förstudien.

Det bör noteras att det ibland finns en geografisk osäkerhet när det gäller fyndlokalernas koordinater för uppgifter hämtade från Artdatabanken. Detta gäller i synnerhet fågelfynd.

För att med större säkerhet konstatera eller utesluta om vissa arter finns eller inte finns i ett område krävs normalt upprepade, specialiserade, artinriktade och fördjupade inventeringar.

Utöver fynd registrerade hos ArtDatabanken redovisas fynd av naturvårdsarter som omnämns i olika underlag från naturinventeringar. Dessa fynd finns bara relaterade till olika naturvärdesobjekt och exakta fyndkoordinater saknas.

Underlaget från NVI förstudie kommer fortsatt att ligga till grund vid urvalet av de platser där åtgärder planeras.

Naturvärdesinventering (NVI) fältinventering

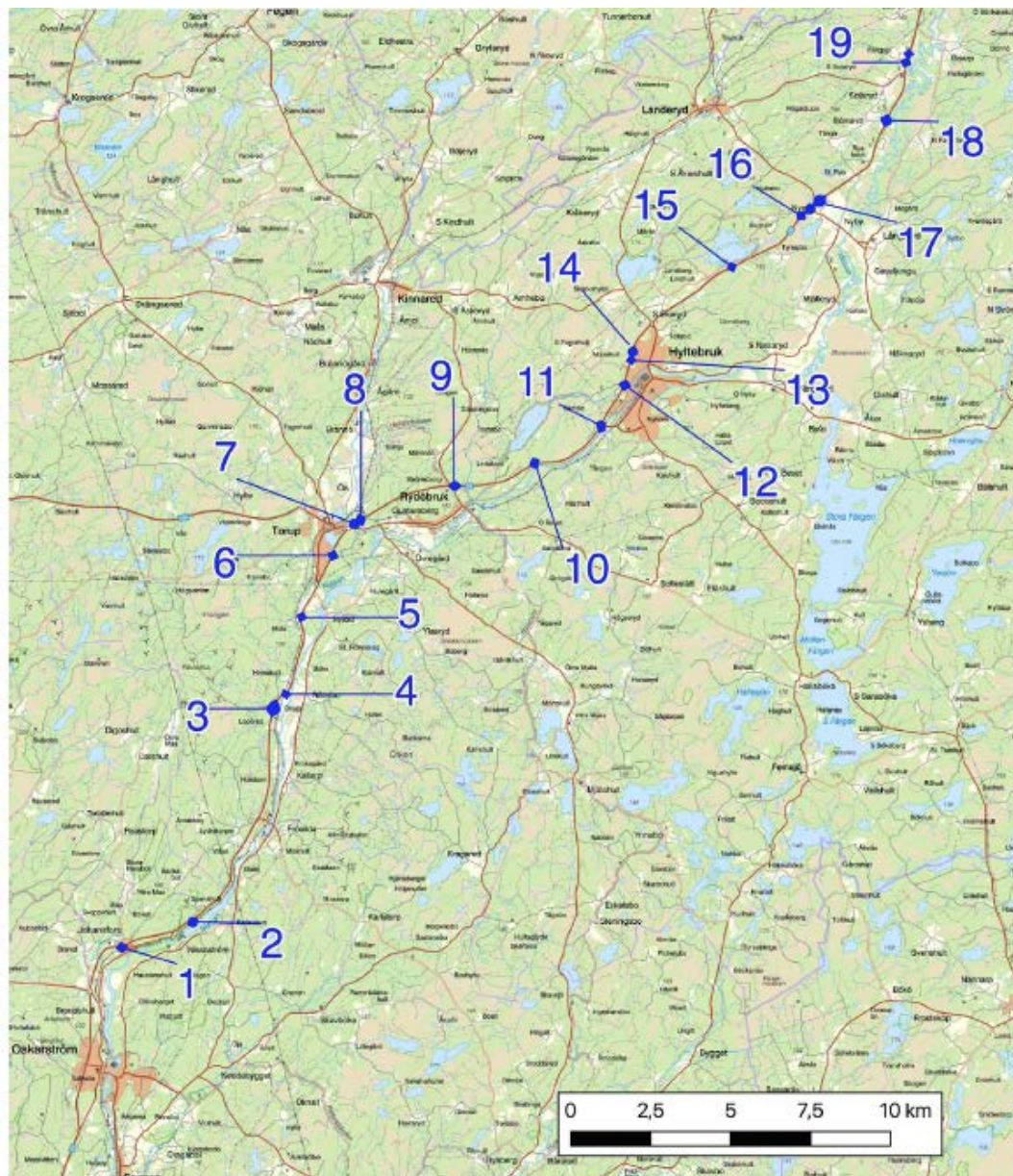
På uppdrag av Trafikverket har Naturcentrum AB genomfört en naturvärdesinventering 2022, i ett inventeringsområde uppdelat i 19 delområden utmed en 23,8 km lång sträcka utmed väg 26 mellan Oskarström och länsgränsen i Hylte kommun, Hallands län (Kullingsjö, O. 2023a. Naturcentrum AB), se figur 4.5.3.1:7.

Sammanlagda arean på inventeringsområdet var cirka sex hektar. Resultatet från inventeringen ska användas som underlag i planläggningen inför byggandet av faunapassager. Naturvärdesinventeringen har genomförts enligt svensk standard SS 199000:2014 med tilläggen naturvärdesklass 4, detaljerad redovisning av artförekomst, generellt

biotopskydd och fördjupad artinventering (invasiva främmande arter samt fridlysta och rödlistade arter).

Det närliggande landskapet utgörs huvudsakligen av jordbruksmark och skogsmark med inslag av bebyggd miljö, våtmarker, mindre sjöar och småvatten. Inventeringsområdena utgörs till stor del av vägkanter, men även mindre ytor av intilliggande marker berörs, i många fall yngre skogar eller igenväxningsmarker. I några ytor finns även ytor med åkermark (vall) och med trädklädda betesmarker.

Inventeringsområden väg 26



Figur 4.5.3.1:7 Översiktlig karta över den inventerade vägsträckan och de 19 delområdena (Kullingsjö, O. 2023a. Naturcentrum AB).

Vid fältinventeringen identifierades 40 naturvärdesobjekt som fördelar sig enligt följande:

Högt naturvärde – naturvärdesklass 2. Ett naturvärdesobjekt som utgörs av en ekhage.

Påtagligt naturvärde – naturvärdesklass 3. Elva naturvärdesobjekt: Nio vägkanter, en liten damm och två betesmarker.

Visst naturvärde – naturvärdesklass 4. Tjugoåtta naturvärdesobjekt som utgörs av arton vägkanter, ett dike, fyra lövskogar och fem brynmiljöer.

Naturvårdsarter som hittades utgjordes huvudsakligen av växter som är typiska för hävdgynnade miljöer och som växer i många av vägkanterna och i ett par betesmarker. Ett par signalarter knutna till äldre lövträd noterades på två äldre askar i en lövhage vid Lopered.

Två invasiva främmande arter noterades. Blomsterlupin förekom i nio delområden och kanadensiskt gullris i fem.

Fem generellt biotopskyddade objekt registrerades, tre stenmurar och två långsträckta odlingsrösen, samtliga i betesmarker kring Lopered.

Underlaget från NVI fältinventering kommer fortsatt att ligga till grund vid urvalet av de platser där åtgärder planeras.

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

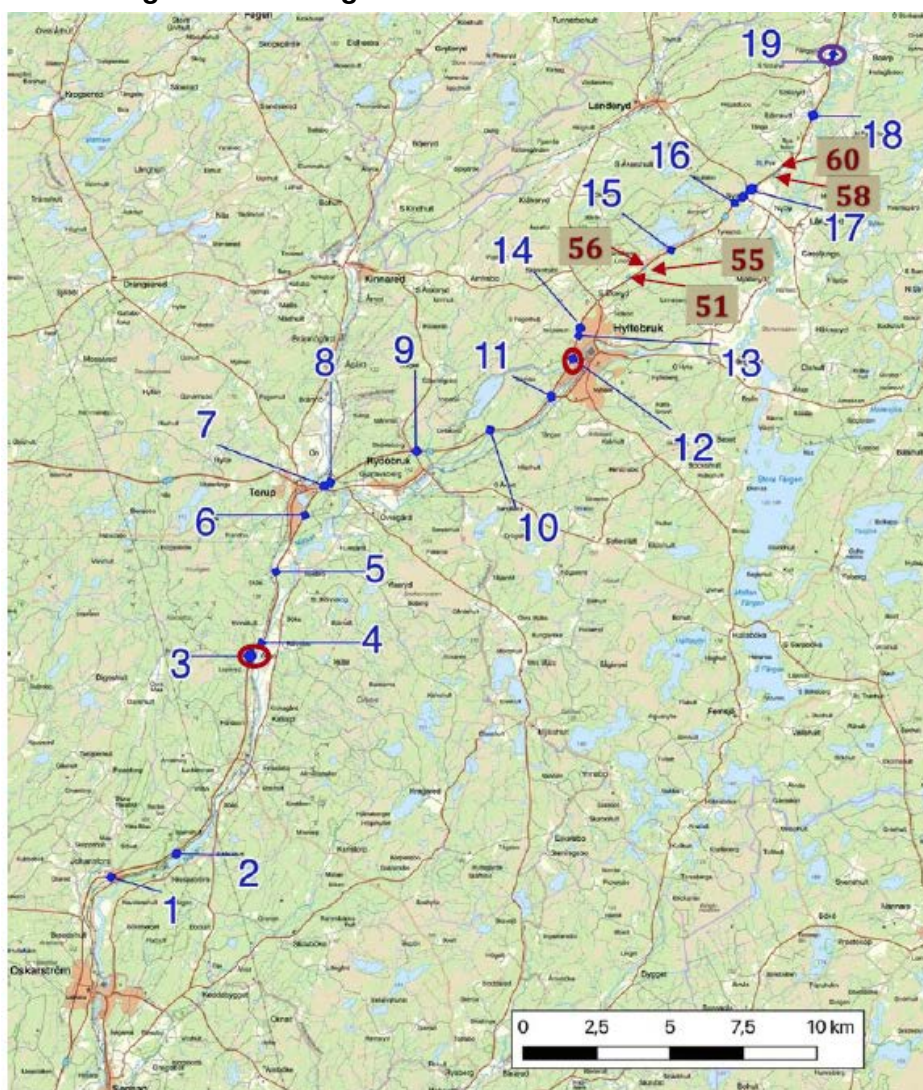
Naturcentrum AB har på uppdrag av Trafikverket kompletterat en tidigare naturvärdesinventering med ett ytterligare område, 10x40 meter, söder om Skeppshult, samt inventerat hålträd, backsippa, nattviol och groddjur i utpekade delområden och småvatten längs väg 26 mellan Oskarström och länsgränsen, Hallands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

Inventering i fält gjordes i april och juni, 2023.

Inventeringen var en komplettering till den tidigare genomförda naturvärdesinventeringen i samband med lokaliseringsutredningen 2020 och NVI Fältinventering 2023.

Utpekade inventeringsområden/objekt framgår översiktligt av figur 4.5.3.1:8.

Inventeringsområden väg 26



Figur 4.5.3.1:8 Hålträd har inventerats i delområde 3 och 12 (röda ringar), nattviol har inventerats i delområde 3 (röd ring), backsippa har inventerats i delområde 19 (lila ring) och groddjur har inventerats i fem diken som tidigare har naturvärdesinventerats av EnviroPlanning 2020 (röda pilar, numrerade enligt naturvärdesinventeringen). En kompletterande naturvärdesinventering har gjorts söder om Skeppshult, se grön ring i nordöstra hörnet (Kullingsjö, O. 2023b. Naturcentrum AB, PM).

Backsippor eftersöktes i delområde 19 eftersom det finns flera noteringar om arten strax väster om delområdet. En blommande planta och minst fyra ytterligare plantor noterades i inventeringsområdet på södra sidan av vägen. Ytterligare plantor finns utanför inventeringsområdet, som närmast cirka tio meter väster om inventeringsområdet.

Nattviolers eftersöktes i delområde 3. Totalt hittades 18 plantor, alla av arten grönvit nattviol.

Fem diken inventerades på groddjur under dagtid. Varken äggsamlingar eller adulta grodor sågs. Även en damm i delområde 3 besöktes, som tidigare varit för skuggig men som har röjts under våren. Inga tecken på grodlek syntes.

Hålträd inventerades i delområde 3 och 19. Totalt registrerades 13 hålträd.

En kompletterande naturvärdesinventering gjordes av en liten yta (0,075 hektar) alldeles söder om Skeppshult. Området består huvudsakligen av produktionsgranskog med lågt naturvärde. Två naturvärdesobjekt avgränsades: ett dike/uträtad bäck och en vägkant, båda med naturvärdesklass 4 – Visst naturvärde. Inga naturvårdsarter, invasiva arter eller objekt som omfattas av generellt biotopskydd noterades.

Underlaget från den kompletterande naturvärdesinventering, samt inventeringen av hålträd, groddjur, backsippa och nattviol, kommer fortsatt att ligga till grund vid urvalet av de platser där åtgärder planeras.

4.5.3.2 Artrika vägmiljöer

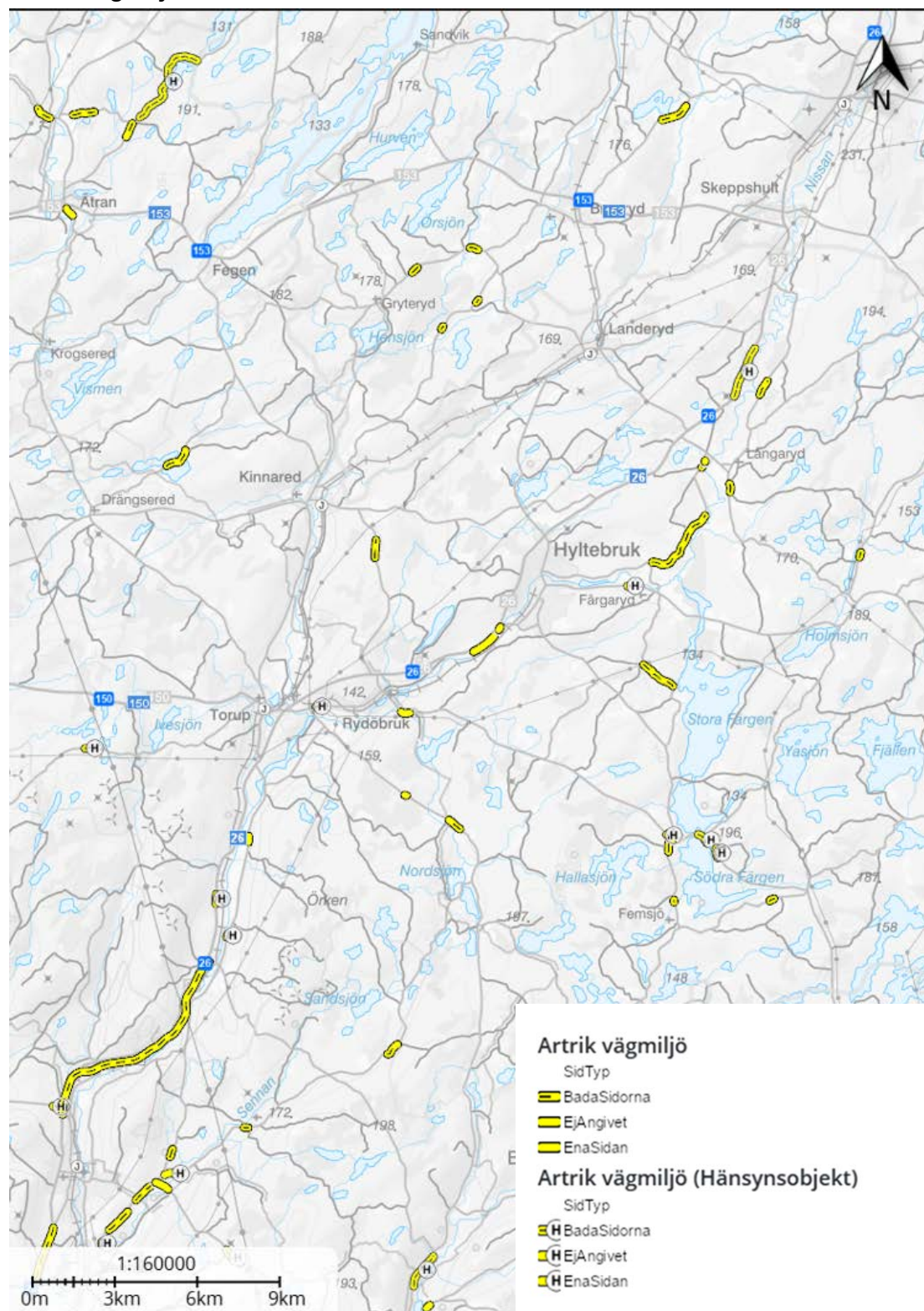
En artrik vägkant är ett område vid sidan av vägen som har högre naturvärden och där det kan finnas skyddsvärda, hotade eller rödlistade arter. De artrika vägkanterna består ofta av ängs- och betesmarksflora som trivs i näringsfattig jord och som gynnas av slåtter.

De är viktiga livsmiljöer för många växt- och insektsarter som trängts undan från det moderniserade odlingslandskapet. Det som är skyddsvärt i en artrik vägkant kan vara enskilda hotade arter eller den samlade artrikedomen.

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.

På nedanstående karta visas artrika vägmiljöer och artrika vägmiljöer (hänsynsobjekt) som förekommer längs väg 26.

Artrik vägmiljö



Figur 4.5.3.2:1 Utdrag från Trafikverkets Nationella Vägdatas, NVDB-kartan.

4.5.3.3 Invasiva arter

I naturvärdesinventeringen tillhörande lokaliseringstudien noterades en förekomst av vresros i ett av inventeringsområdena (Trafikverket Lokaliseringstudie, PM Skisshandling 2020-11-16).

Enligt genomgångna underlag tillhörande förstudien noterades uppgifter om blomsterlupin från fyra lokaler; från två av dessa objekt finns även uppgifter om vresros (Trafikverkets artrika vägkanter). Exakta fyndplatser saknas dock för fynden (Elg, S. 2022. Naturcentrum AB).

Vid NVI fältinventering noterades två invasiva främmande arter. Blomsterlupin förekom i nio delområden och kanadensiskt gullris i fem (Kullingsjö, O. 2023a. Naturcentrum AB).

I en kompletterande naturvärdesinventering i liten yta (0,075 hektar) alldeles söder om Skeppshult noterades inga invasiva arter (Kullingsjö, O. 2023b. Naturcentrum AB, PM).

För platser där åtgärder planeras att utföras, och där det inte har utförts någon naturvärdesinventering, kommer kompletterande inventeringar av invasiva arter att genomföras.

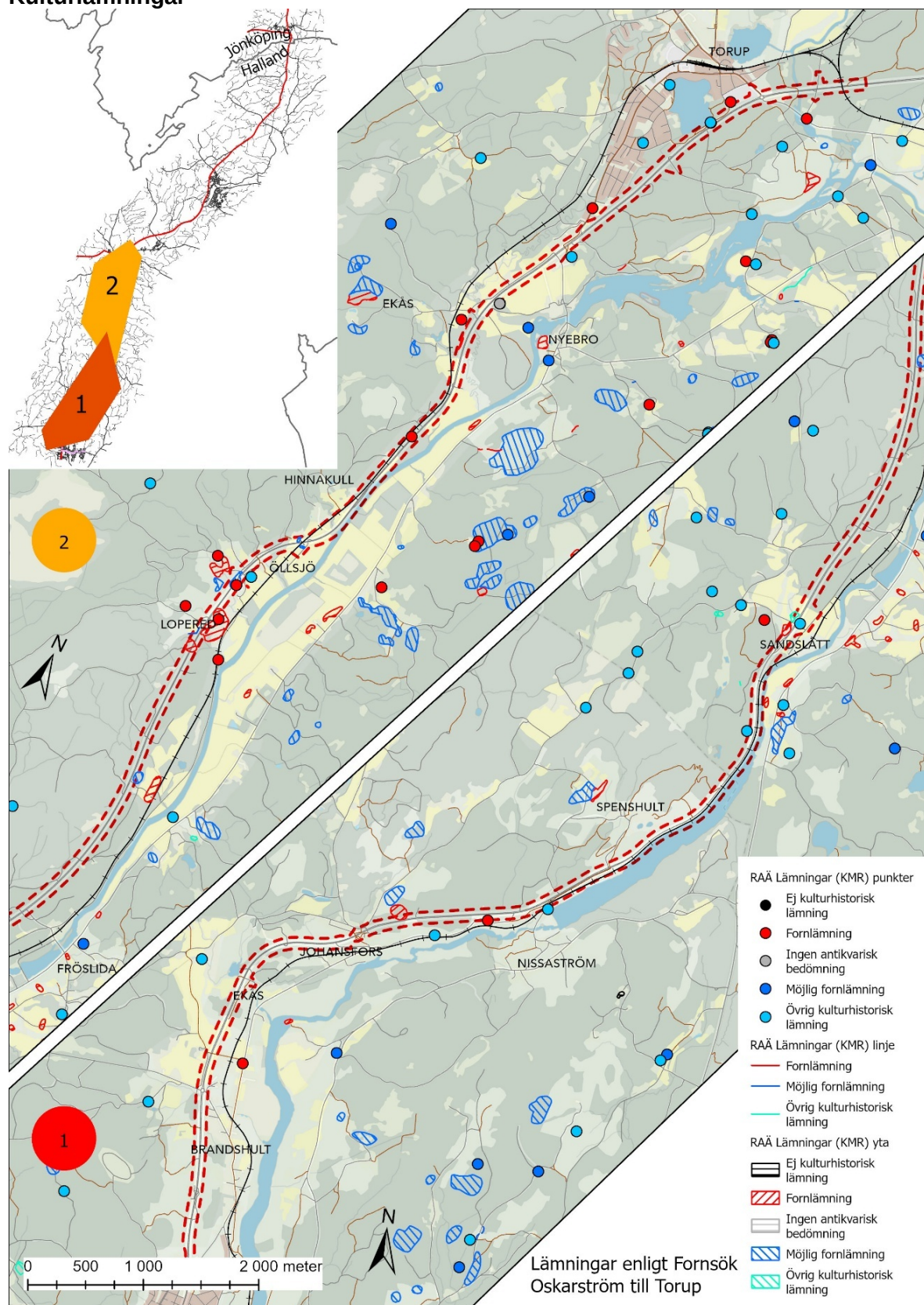
4.5.4 Kulturmiljö

Det förekommer flera kända kulturvärden i anslutning till och inom utredningsområdet vid väg 26. Fornlämningar finns spridda längs hela utredningssträckan och utgörs främst av fossila åkrar, milstolpar och äldre färdvägar. Även övriga kulturhistoriska lämningar och möjliga fornlämningar är i stor utsträckning fossila åkrar samt torpmiljöer och gårdstomter, se figur 4.5.4:1–2.

Andra företeelser som finns i vägens närområde och som har betydelse för upplevelsen av kulturlandskapet är bland annat stenmurar och alléer. Dessa omfattas ofta av biotopskydd, se vidare under avsnitt 4.5.2.5.

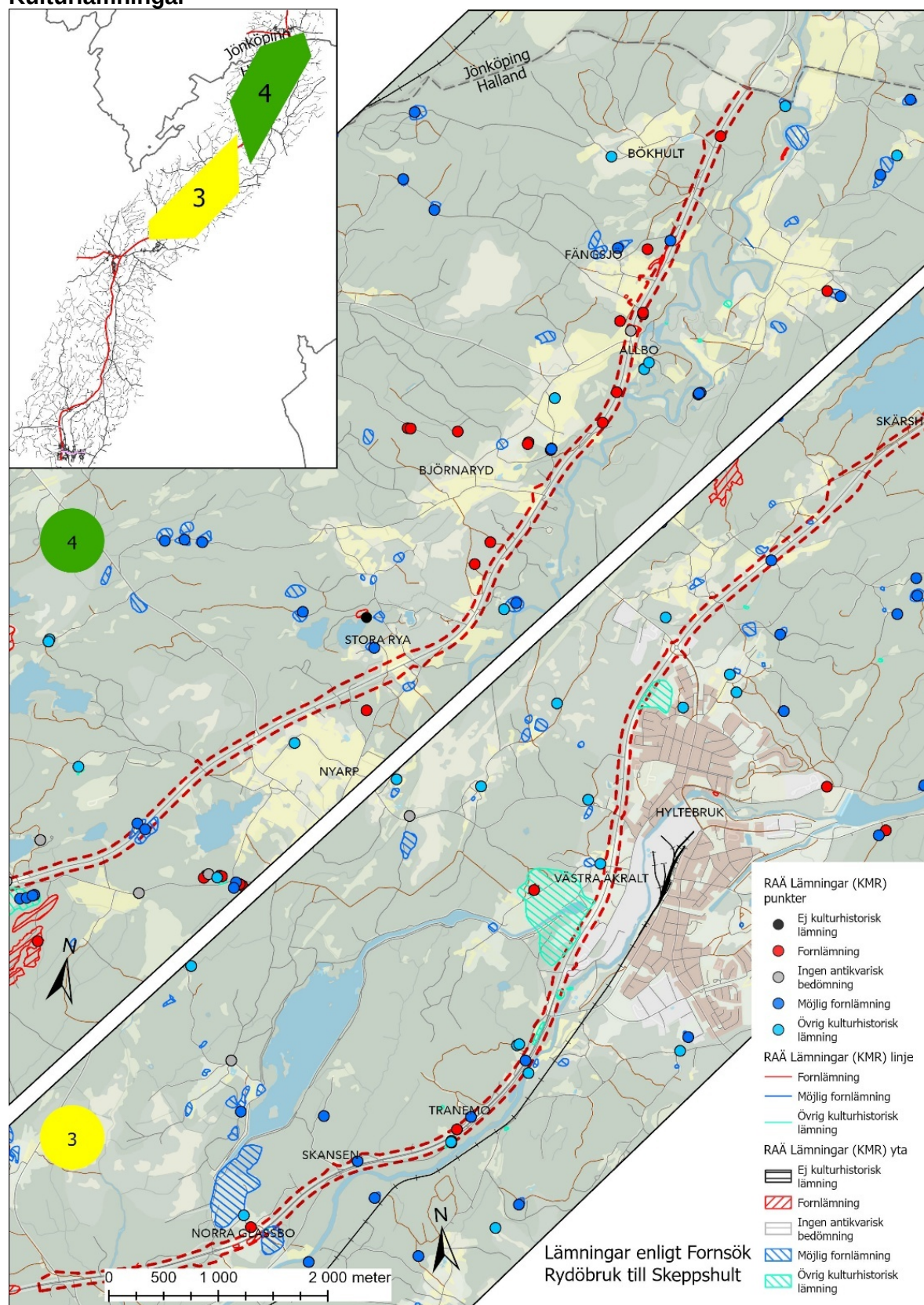
Nissan är utpekat som särskilt värdefullt vatten av Riksantikvarieämbetet. Vattendraget rinner genom ett äldre kulturlandskap där kommunikationslämningar och flertalet äldre kraftverksanläggningar som visar på Hallands äldsta industrialisering särskilt lyfts fram.

Kulturlämningar



Figur 4.5.4:1 Södra delen av utredningsområdet. Information hämtad från Riksantikvarieämbetet Forsök 2025-04-16.

Kulturlämningar



Figur 4.5.4:2 Norra delen av utredningsområdet. Information hämtad från Riksantikvarieämbetet Forssök 2025-04-16.

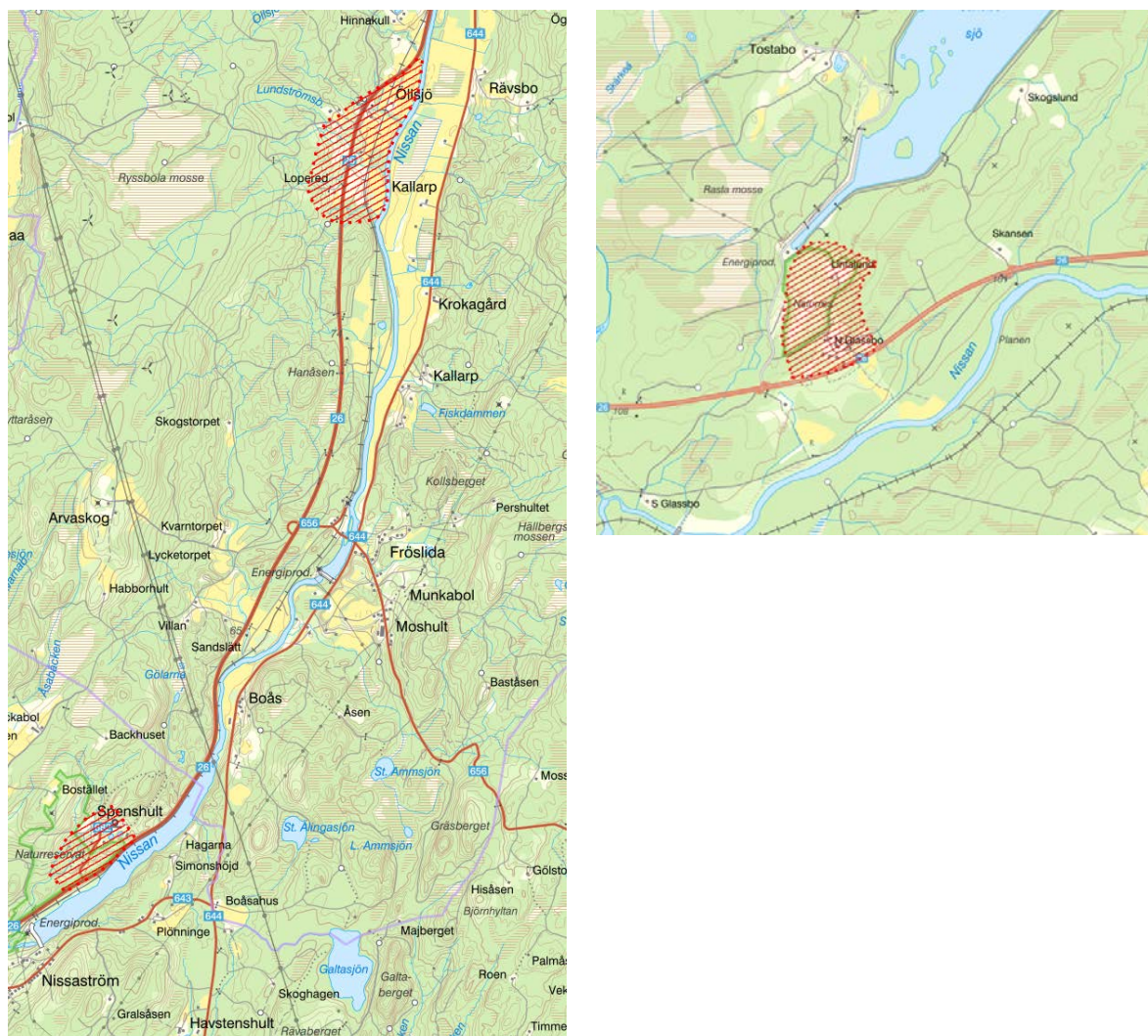
Det finns inga riksintresseområden för kulturmiljö inom utredningsområdet. Halmstad och Hylte kommuner har dock pekat ut särskilda områden som har ett kulturhistoriskt värde. Följande kommunala kulturmiljöer är utpekade längs aktuell sträcka:

Spenshults sanatorium (Halmstads kommun) med omgivning ligger i anslutning till väg 26 i orten Spenshult. Spenshults sanatorium anlades år 1911–1913 och ligger i en parkmiljö med promenadstigar och en damm. Området ligger delvis inom naturreservatet Spenshult.

Lopered i Hylte kommun är utpekat i kommunens kulturmiljöprogram. Områdets jordbruksbebyggelse och gårdsstruktur är välbevarad och det finns flera fornlämningar i området. Området breder ut sig på båda sidor av väg 26.

Lintalund och Norra Glassbo är utpekat som kulturmiljö i Hylte kommuns kulturmiljöprogram. Området har en välbevarad jordbruksbebyggelse som omges av ålderdomligt odlingslandskap.

Kommunala kulturmiljöer



Figur 4.5.4:3 Bild till vänster – kulturmiljöer Lopered (i norr) och Spenshult (i söder). Bild till höger – kulturmiljöer Lintalund och Norra Glassbo.

4.5.5 Rekreation och friluftsliv

Det finns inga riksintresseområden för friluftsliv inom utredningsområdet. Däremot innehåller de naturreservat och kulturmiljöer som finns längs sträckan värden för rekreation och friluftsliv, se avsnitt 4.5.3 och 4.5.4.

I naturreservatet Spenshult finns en led som särskilt anpassats för rullstol, rullator och barnvagn, här finns även en parkeringsplats. Det finns några vandringsleder i närheten av utredningsområdet, bland annat Hallandsleden som passerar väg 26 i höjd med Rydöbruk.

Skogsområden används generellt för närrekreation för boende och för promenader, svamp- och bärplockning. I anslutning till tätorterna finns ofta ett mer utbyggt stigsystem med bland annat elljusspår. Vid sjöarna

finns lokala badplatser, bland annat vid Sjögårdssjön och Stora Skärshultasjön. Vid Stora Skärshultasjön finns även en camping. Fiske förekommer i sjöarna och i Nissan.

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

Det finns i Trafikverkets vägkarta en rastplats utpekad inom utredningsområdet. Rastplatsen ligger i Skärshult, ungefär sex kilometer nordost om Hyltebruk.

4.5.6 Boendemiljö

Utredningsområdet sträcker sig genom olika typer av bebyggelseområden. Till stor del är bebyggelsen gles och spridd i landskapet, men delar av sträckan går även genom mer sammanhållen bebyggelse i tätorterna. På landsbygden ligger byggnader och bostäder med gårdsplaner i några fall nära väg 26.

Utredningsområdet sträcker sig genom tätorterna, Oskarström, Torup och Hyltebruk. Väg 26 utgör till stor del en befintlig barriär för boende utmed sträckan. Det finns elva passager för gångare och cyklister. Mellan Hyltebruk till länsgränsen finns inga passager alls enligt nationell vägdatas (NVDB).

4.5.7 Risk

Väg 26 är utpekad som rekommenderad primär väg för farligt gods. Vid transport av farligt gods finns en förhöjd risk för allvarliga olyckor för både människor och miljö.

Halmstad kommun har karterat områden med risk för översvämning och där vatten kan bli stående vid ett 100-års regn. Enligt kartläggningen finns det risk för översvämning på vägen i höjd med Nissaströms vattenkraftverk. I Hylte kommuns översiktsplan framgår det att Nissan utgör ett riskområde för översvämning. Några få delar av utredningsområdet sammanfaller med ytor som i översiktsplanen beskrivs som bedömningszon översvämning.

Risker med skyfall och extrem nederbörd tas med i beaktning och bedöms vid slutligt val av lokalisering för faunaåtgärder.

4.5.8 Förorenad mark

Ett PM Markmiljöinventering (2025-01-21) har tagits fram inom ramen för projektet för att inventera potentiella förorenande verksamheter inom berörda områden. Inventeringen grundades på arkivstudier och kända förutsättningar.

Tidigare markanvändning är liksom idag i stor utsträckning jord- och skogsbruk. Ny bebyggelse och verksamheter har tillkommit kring tätorterna, ofta på tidigare jordbruksmark. Väg 26 går i huvudsak i samma sträckning som på 60-talet i det aktuella området. Nya sträckningar förbi Torup och Hyltebruk byggdes ut på slutet av 50-talet eller i början av 1960-talet.

Länsstyrelsen har identifierat och riskklassat potentiellt förorenade områden i Sverige, vilka redovisas i databasen EBH-kartan. I utredningsområdet eller i dess närhet finns sex verksamheter eller objekt redovisade i Länsstyrelsens databas. I huvudsak ligger de i anslutning till tätorterna Torup och Hyltebruk, se tabell 4.5.8:1 och figur 4.5.8:2.

Tabell 4.5.8:1 Potentiellt förorenade objekt enligt EBH-kartan

Fastighetsbeteckn.	Objekt ID	Verksamhet	Riskklass
Nyebro 5:6, Hylte kommun.	106204	Sågverk utan doppning/impregnering	Inte riskklassad
Nyebro 4:2, Hylte kommun	106223	Verkstadsindustri – utan halogenerade lösningsmedel	Riskklass 3
Torups Djäknebol 1:34, Hylte kommun	106199	Bilvårdsanläggning, bilverkstad samt åkerier	Inte riskklassad
Södra Ekeryd 1:15, Hylte kommun.	106227	Grafisk industri	Riskklass 3
Kambo 1:44, Hylte kommun	106197	Drivmedelshantering	Inte riskklassad
Björnaryd 1:12, Hylte kommun	106243	Betong- och cementindustri	Riskklass 3

Översiktskarta EBH-objekt



Figur 4.5.8:2 Översiktskarta EBH-objekt utmed väg 26.

Enligt MSB:s databas över Räddningstjänstens insatser finns sju platser längs sträckan där släckmedel innehållande PFAS kan ha använts, se figur 4.5.8:3–4, Skuminsatser, Räddningstjänsten. Statistikunderlaget är från 2001 i Hylte kommun och från 2006 i Halmstads kommun.

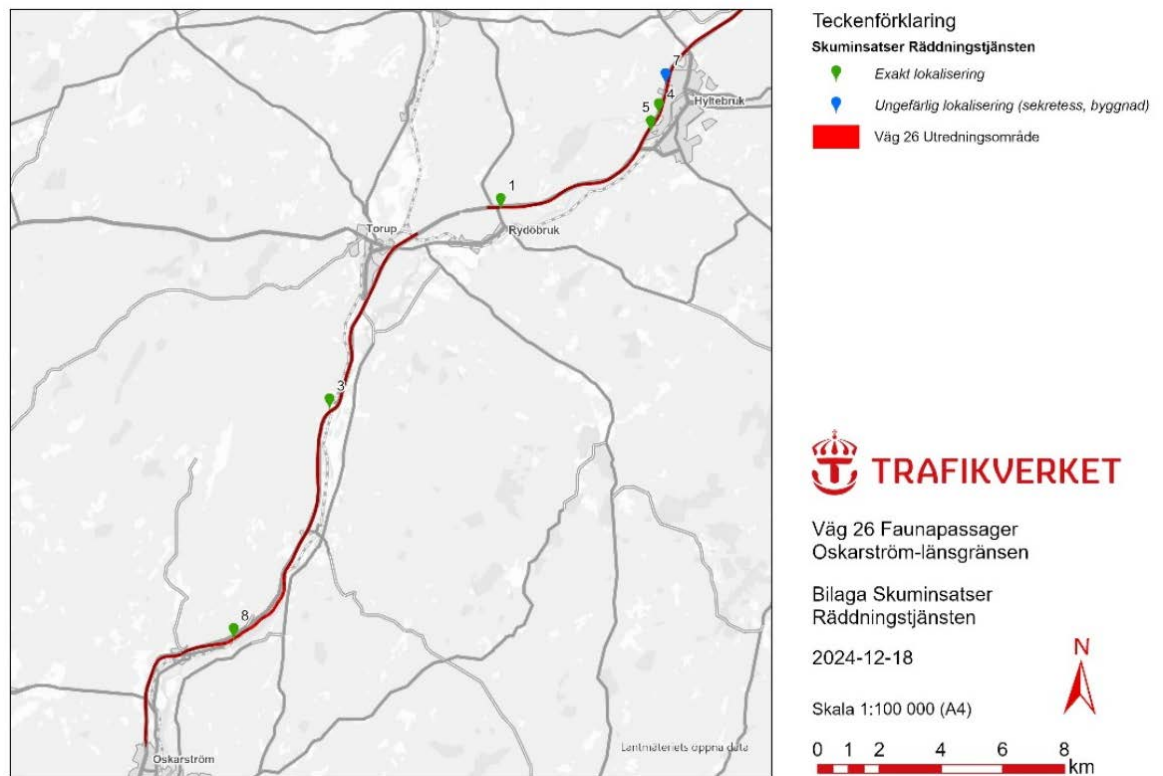
Ytterligare en plats, nr 8 på kartan, har tillkommit från Halmstads kommun, en kollision mellan tåg och bil vid järnvägsövergången i

Nissaström år 1998 där skum har använts. Om släckmedlet innehöll PFAS är, liksom för de övriga insatserna, osäkert.

Hylte kommun har uppmärksammat fastigheten Västra Åkralt 1:18 som ett potentiellt förorenat område. Fastigheten ligger längs väg 26 genom Hyltebruk. Fastigheten redovisas inte på EBH-kartan, men det har enligt kommunen sålts drivmedel under lång tid här, kanske sedan 1960-talet, kanske även ännu tidigare.

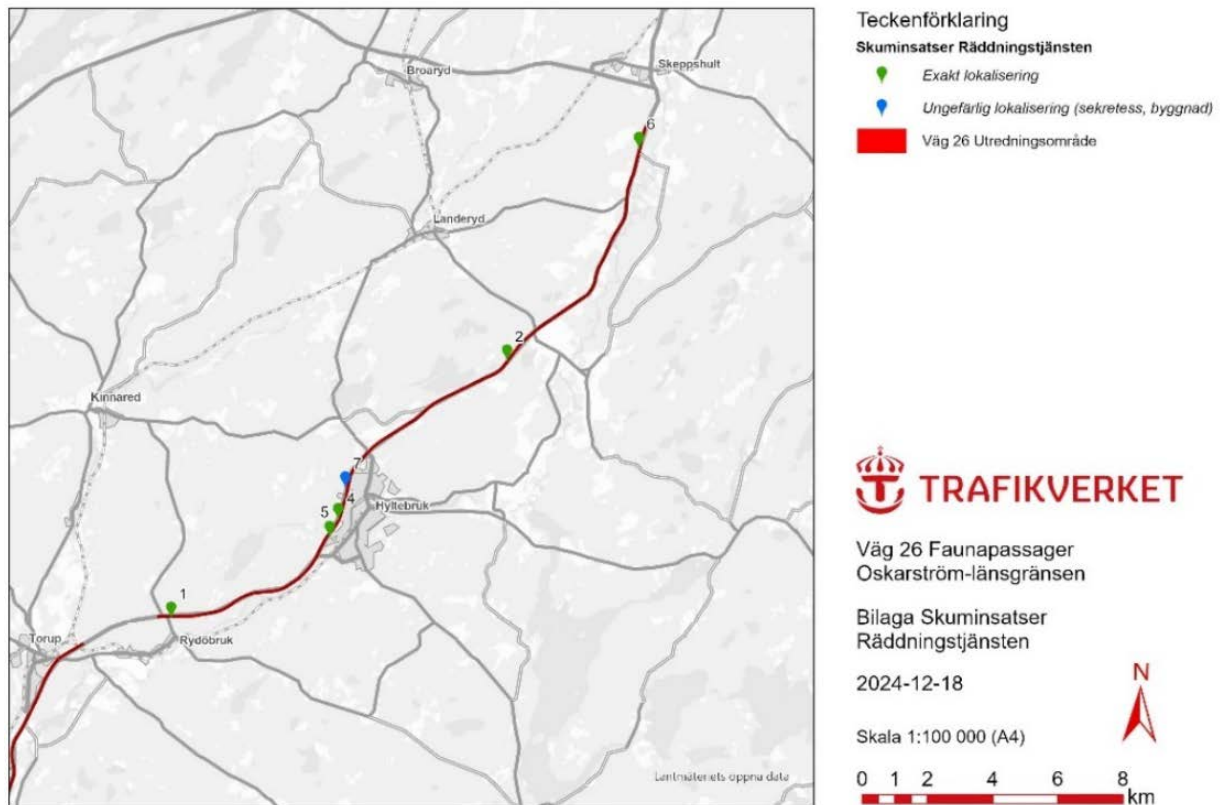
Vägdikesmassor innehåller ofta föroreningar. Typiska föroreningar som kan påträffas är främst metaller, PAH:er och oljor som härrör från trafiken. Vägsaltet för halkbekämpning kan i sig utgöra en förorening, men med saltet kan även följa metaller.

Skuminsatser södra delen



Figur 4.5.8:3 Skuminsatser södra delen utmed väg 26.

Skuminsatser norra delen

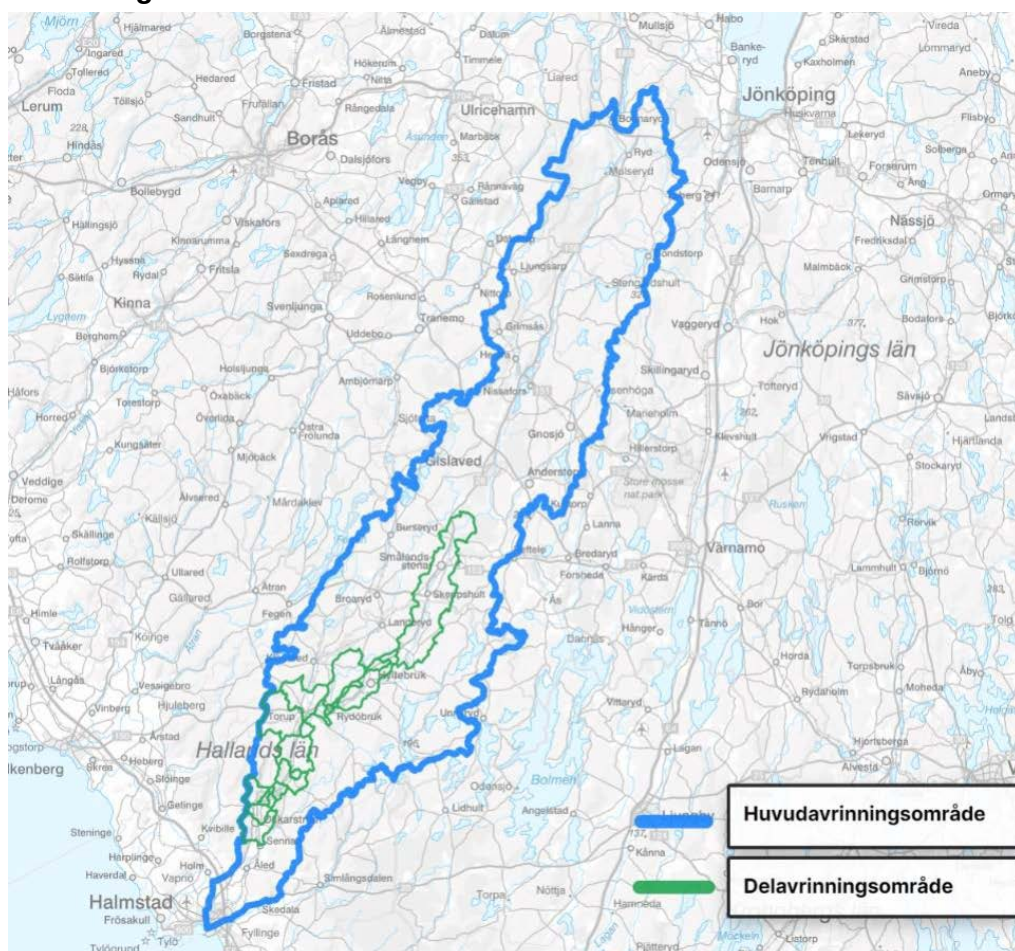


Figur 4.5.8:4 Skuminsatser norra delen utmed väg 26.

4.5.9 Yt- och grundvatten

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. Flöden och eventuell påverkan på delavrinningsområdena studeras vidare när åtgärder och placeringar inom utredningsområdet är bestämt.

Avrinningsområden



Figur 4.5.9:1 Bild från Scalgo live med avrinningsområden från SMHI.

Vattendraget Nissan går med varierande avstånd från väg 26 parallellt längs hela utredningssträckan.

Flertalet mindre vattendrag passerar vägen under broar och i vattentrummor. Befintliga planskildheter med anlagda strandpassager bedöms ha en funktion för fauna, i varierande utsträckning. Sjön Stora Skärshultasjön och vattendragen Nissan, Lillån, Kilan, Skärkeå och utloppet av Jakobs sjö är ytvattenförekomster med beslutade miljö kvalitetsnormer, se avsnitt 4.5.1.

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

Karakteristiska nivåer för närliggande vattendrag och vattenförekomster tas fram i ett senare skede när föreslagna anläggningar och placeringar är bestämt.

Vattenskyddsområden i nära anslutning till sträckningen är;

- Sennadalen, söder om Oskarström, cirka en kilometer sydöst om väg 26
- Torups vattenskyddsområde ligger i Torup cirka 800 meter norr om väg 26
- Nyebro Övregårds vattenskyddsområde ligger söder om Torup cirka en kilometer söder om väg 26
- Jansbergs vattenskyddsområde, 800 meter norr om väg 26, norr om Hyltebruk
- Björnaryds vattenskyddsområde, där Väg 26 ligger inom vattenskyddsområdet, på en sträcka mellan Nyarp och Skeppshult

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.

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.

Inom utredningsområdet finns ett flertal markavvattningsföretag, varav några ligger i direkt anslutning till väg 26.

Nedan listas markavvattningsföretagen inom utredningsområdet.

- Kilaån regleringsf. år 1914 i Kvinningå, Brännö, Flatna, Bosgård, Sjögården m fl
- S Ekeryd df 1927
- Nyarp och St Rya
- Sotaryd m fl df 1931
- Sotaryd df 1928

I fortsatt arbete kommer faunaåtgärder om möjligt att placeras så att påverkan på närliggande markavvattningsföretag undviks.

4.5.10 Markanvändning/jord- och skogsbruk

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

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

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

Längs sträckan finns två befintliga koportar vid Öllsjön och Brandshult.

4.5.11 Materialresurser

Inom utredningsområdet utgörs marken till största del av jordbruks- eller skogsmark som domineras av isälvsediment, morän med inslag av områden med torv.

Moränen och isälvsedimentet kan användas som bankfyllnad/fyllning för viltuthopp under vägöverbyggnaden vilket är fördelaktigt då tillgången på berg på sträckan är begränsat.

Material till överbyggnad av väg runt färister, det vill säga bitumenlager, förstärknings- och bärlager kommer behöva tas från sidotag.

För viltuthopp krävs fyllningar runt stödmur, ytskikt för nedslagsplats och så vidare

Ytjordsmassor inom åker- och skogsmark kan sannolikt användas för släntbegräddning eller grönytor, lera/silt kan användas för ytor med terrängutformning i flacka lutningar, men ej som bankfyllnad.

Det kan bli aktuellt att gräva ur områden med torv, dock är det fråga om mindre mängder. I möjligaste mån ska urgrävning av torv undvikas då det är en ändlig resurs och uppkomna massor är svåra att omhänderta på lämpligt sätt. Urgrävning av torv kan också leda till tillståndspliktig vattenverksamhet om grundvattennivåer påverkas.

De åtgärder som föreslås inom utredningsområdet genererar inte några större schakter eller fyllningar och det finns goda möjligheter att anpassa åtgärderna så att urgrävningar eller stabilitetshöjande åtgärder inte krävs.

4.5.12 Klimat

Ett förändrat klimat påverkar de flesta områden i samhället och är en stor utmaning för samhällsplaneringen idag och i framtiden.

Klimatförändringar leder till ökad nederbörd, stigande havsnivåer och grundvattenhöjning, högre temperatur och ändrad relativ fuktighet.

Frekvensen av extrema väderhändelser som stormar, skyfall och värmeböljor ökar. Som en följd av klimatförändringarna riskerar också företeelser som översvämning, ras, skred och erosion att öka.

Väganläggningar ska planeras så att de är långsiktigt robusta och är anpassade till framtida klimatförändringar.

De lokala förutsättningarna, bland annat jordart och vattenföring i vattendragen, har stor betydelse för hur stora riskerna är för ras och skred i området. Inom utredningsområdet föreligger ingen risk för ras eller skred med tanke på de befintliga jordartsförhållandena.

Faunaåtgärderna är lokala kompletteringar till befintlig anläggning och förändrar inte dagens förhållanden med avseende på flödessituationer och avvattning.

4.6 Byggnadstekniska förutsättningar

4.6.1 Befintlig väg

Väg 26 mellan Oskarström och länsgränsen byggdes ut som en traditionell landsväg under 1960-talet, se figur 4.6.1:1.

Befintlig väg 26



Figur 4.6.1:1 Väg 26 norr om Hyltebruk.

Sträckan mellan Oskarström och Hyltebruk har sedan byggts om till mötesfri landsväg med omväxlande 2+1- eller 1+1-sträckor. Då vägen byggdes under 60-talet innebär det att det finns risk för tjärasfalt. Dock planeras troligen inga åtgärder på väg 26 som innebär rivning av asfalt.

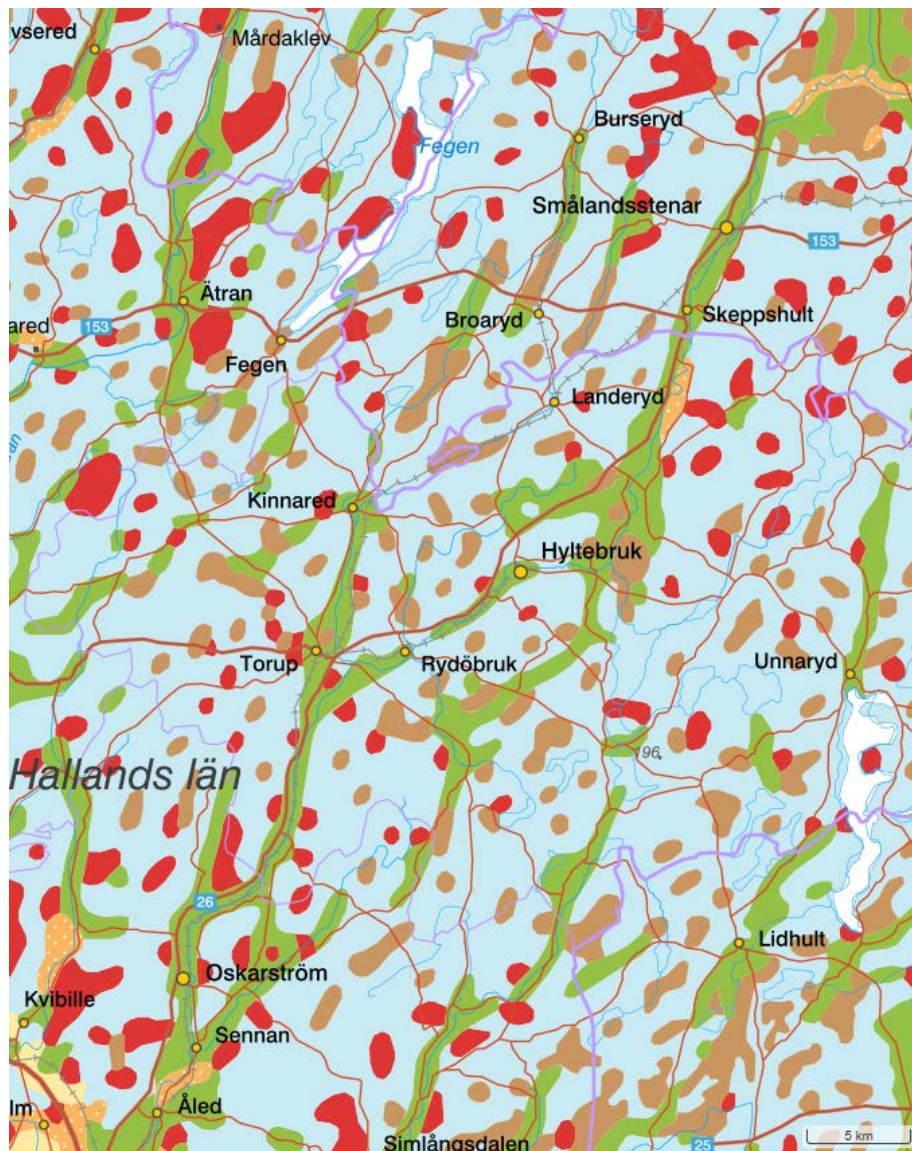
För det enskilda vägnätet kommer det föreslås åtgärder där rivning av asfalt blir aktuellt så här finns risk för tjärasfalt.

Dikena varierar men det finns sträckor där dikena är djupa med bank-innerslän i 1:3 samt bakslän i 1:2. I sidoområdet förekommer oeftergivliga föremål inom säkerhetszonen där sidoräcke saknas.

4.6.2 Geoteknik

Utifrån SGU:s jordartskarta framgår att jordlagren inom utredningsområdet domineras av isälvssediment, se figur 4.6.2:1.

Jordartskarta



Figur 4.6.2:1 Utdrag från SGU:s jordartskarta. Grönt indikerar isälvssediment, ljusblått morän, brunt torv, rött berg, orange postglacial sand/grus och ljusgult lera/silt.

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 väg 26 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.

Moränen kan delvis vara svårskaktad på grund av högt sten- och/eller blockinnehåll och kan, beroende på siltinnehåll, vara flytbenäget vid vattenmättat tillstånd. Om organisk jord, till exempel torv, påträffas kan den behöva grävas ur och ersättas med friktionsjord. Urgrävning i större mängder ska dock undvikas med hänsyn till torvens värde som naturresurs och risken för att verksamheten blir tillståndspliktig, se även avsnitt 4.5.11 Materialresurser.

Bergschakt kan komma att krävas, men eventuell omfattning går inte bedöma med tillgängligt underlag. Det får studeras vidare i nästa skede.

Varken djupa schakter eller grundvattensänkningar bedöms vara aktuellt för kommande faunaåtgärder.

Områden där stabilitetsförhållanden kan vara ansträngda är exempelvis där större nivåskillnader förekommer samt vattendrag som Nissan och sjöar som Sjögårdssjön och Stora Skärshultasjön.

I detta skede bedöms materialet som schaktas upp kunna användas inom projektet som bankfyllnadsmaterial alternativt fyllning för faunaåtgärder.

Undersökningar från projektering av nuvarande väg 26 har inte gått att återfinna. Geotekniska undersökningar planeras att utföras i nästa skede samrådshandling då åtgärderna projekteras mer i detalj.

4.6.3 Avvattning

Det befintliga avvattningssystemet på väg 26 består till största delen av öppna diken. I nästa skede samrådshandling ska inventering av befintliga avvattningssystem, eventuella skydd för grundvattenförekomster genomföras och underlag gällande trummor hämtas från Trafikverkets databas.

4.6.4 Ledningar

Inom utredningsområdet förekommer ett flertal olika ledningsslag, innefattande dricks-, spill- och dagvatten, el (hög och lågspänning), tele, opto och gas. Nedan redovisas de ledningsägare som återfinns inom utredningsområdet.

- EON: El (markförlagda kablar och luftledningar)
- Laholmsbuktens VA: VA och dagvatten
- Nordion: Gas
- Tele 2: Opto

- Global Connect: Opto och Tele
- Telia: Opto och Tele (markförlagda kablar och luftledning)
- Halmstads stadsnät: Opto och Tele

Samordning med berörda ledningsägare och Trafikverkets planerade anläggningar kommer genomföras i nästa skede samrådshandling när åtgärderna har studerats mer i detalj.

4.6.5 Belysning

Befintlig belysning återfinns på väg 26 finns i följande korsningar;

- Oskarström Norra
- Brandshult
- Johansfors
- Nissaström
- Spenshult
- Fröslida
- Nyebro
- Torup, två korsningar
- Rydöbruk, två korsningar
- Hyltebruk Södra/Norra
- Skärshult
- Nyarp

4.6.6 Byggnadsverk

Längs sträckan Oskarström–länsgränsen finns det totalt 14 befintliga broar/portar samt tio bullerskyddskärmar registrerade i BaTMan enligt tabell 4.6.6:1.

Tabell 4.6.6:1 Befintliga byggnadsverk

Bronummer	Funktion	Brobredd
13-601-1	Bro över gc-väg	13,0 m
13-1078-7	Bullerskyddskärm	
13-917-1	Bro över gc-väg	11,3 m
13-1078-6	Bullerskyddskärm	
13-1078-5	Bullerskyddskärm	
13-1078-4	Bullerskyddskärm	
13-1078-3	Bullerskyddskärm	
13-1078-2	Bullerskyddskärm	
13-1078-1	Bullerskyddskärm	
13-1077-2	Bullerskyddskärm	
13-1077-1	Bullerskyddskärm	
13-1001-1	Bro över ägoväg	24,0 m
13-1076-1	Bullerskyddskärm	
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 Skärkåån	14,5 m
13-647-1	Bro över gc-väg	19,1 m

Vissa av de befintliga byggnadsverken fungerar redan idag mer eller mindre bra som faunapassager, för åtgärder se avsnitt 5.1.8.

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1 Planerade faunaåtgärder längs befintlig väg samt vid anslutande vägar

5.1.1 Allmänt

Detta är ett miljörelaterat projekt och syftet med projektet är att komplettera befintlig anläggning med faunaåtgärder för att förbättra trafiksäkerheten på väg 26 genom att minska antalet viltolyckor.

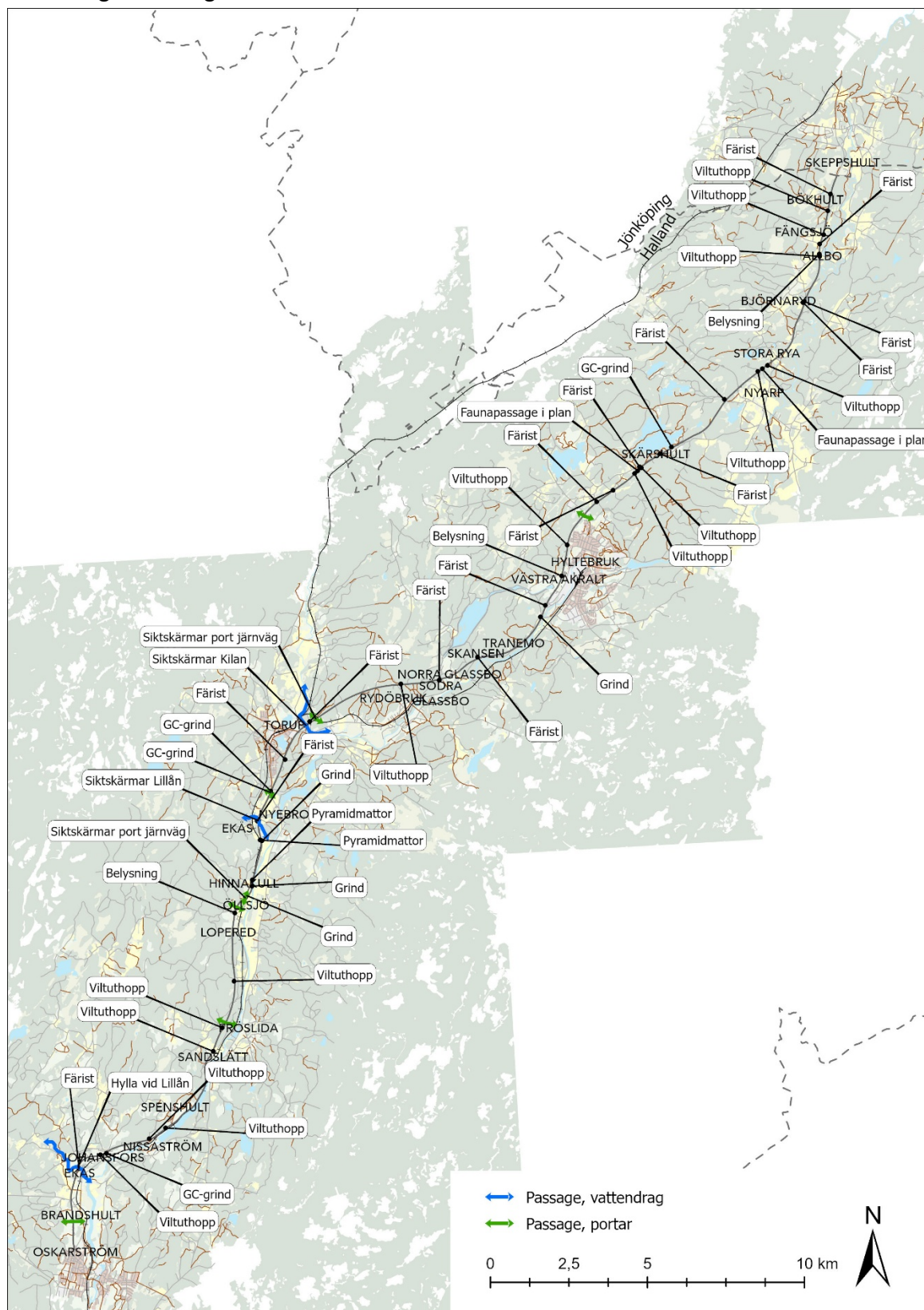
Inom utredningsområdet ska följande studeras;

- Stängselplacering och kompletteringar av stängsel runt öppningar vid anslutande vägar. Faunastängsel kan bli aktuellt på utpekade sträckor.
- Ansluta stängsel mot befintliga portar och broar.
- Byggande av nya färister på enskilda vägar samt översyn av funktion på redan byggda färister.
- Placering av viltuthopp där risk finns för att djur blir instängda innanför viltstängsel.
- Behov av driftfickor och driftytor för åtgärderna.
- Lämpliga placeringar av torrtrummor.
- Placeringar av faunapassager i plan för vilt.
- Åtgärdernas påverkan på övrigt vägnät, busshållplatser, korsningar med mera.
- Belysningsåtgärder där det inte finns möjlighet att helt åtgärda öppningar med viltstängsel och färister.
- Åtgärder vid järnväg med exempelvis pyramidmattor för att hindra viltet att passera.
- Siktskärmar på befintliga broar för att minska buller och bländning vid möjliga befintliga faunapassager.

Utformning och referenshastighet på väg 26 kommer inte att förändras efter planerade faunaåtgärder.

Ett första förslag till möjliga åtgärder har tagits fram i detta skede se figur 5.1.1:1. Detta kan förändras i kommande skeden och efter samråd med myndigheter, allmänheten och intressenter.

Faunaåtgärder väg 26



Figur 5.1.1:1 Studie av möjliga faunaåtgärder utmed väg 26. Gröna pilar visar befintliga passager i form av GC-portar och koportar, blå pilar visar befintliga passager av vattendrag.

Vidare studier av utformning och omfattning kommer utföras i samrådshandling.

Utformning och placering får vägas mot de intrång som görs i natur- och kulturmiljö samt landskapsbild. Eventuella tänkbara skyddsåtgärder, hänsyn och försiktighetsmått som bör tas för natur- och kulturmiljö får studeras även det i nästa skede, samrådshandling.

I avsnitt 5.1.2–5.1.9 samt 5.2 redovisas principiella utformningar för de åtgärder som planeras.

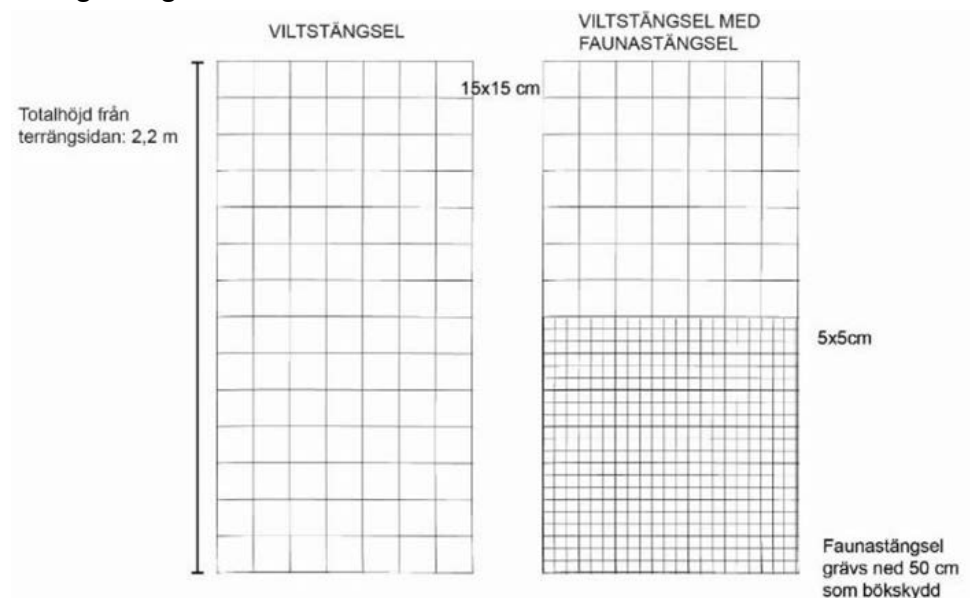
5.1.2 Vilt-/faunastängsel

Vilt- och faunastängsel kommer studeras och kompletteras utmed sträckan på väg 26. Ambitionen är att så långt det är ekonomiskt och tekniskt möjligt förhindra att djur kommer in i vägområdet.

Viltstängsel hindrar större däggdjur, medan faunastängsel har mindre maskor (5x5 cm) som hindrar även små och medelstora djur, se figur 5.1.2:1–2. Faunastängslet är antingen del av viltstängslet eller fästs på viltstängsel separat. Faunastängslet behöver inte täcka hela höjden, men däremot grävas ner minst 50 centimeter för att även stoppa bökande djur.

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

Stängselåtgärder



Figur 5.1.2:1 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



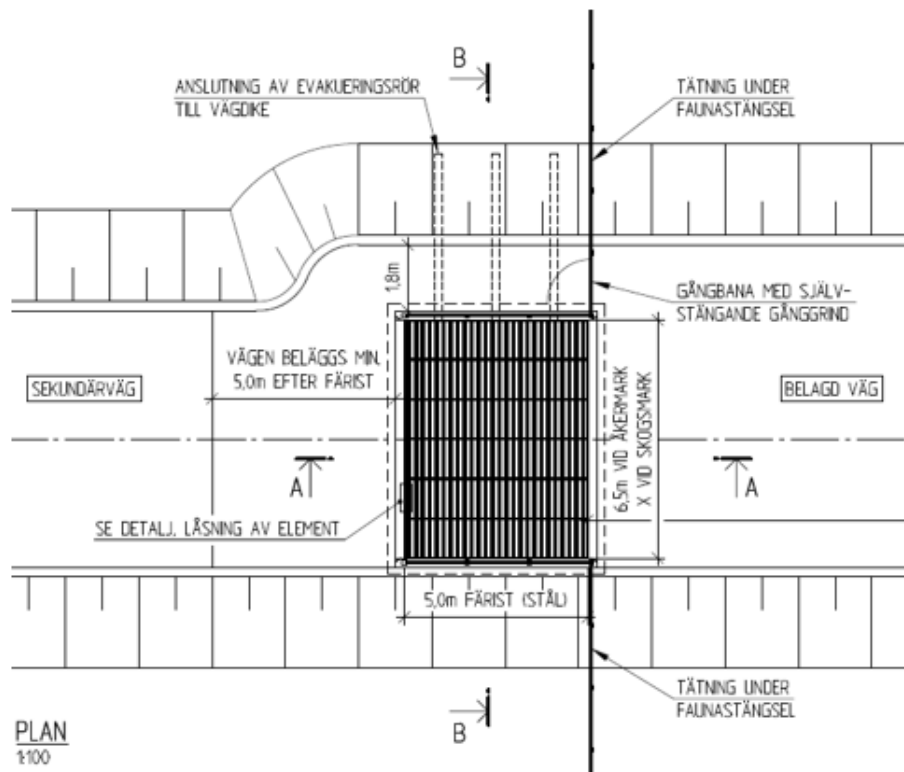
Figur 5.1.2:2 Faunastängsel. Foto: EnviroPlanning AB.

5.1.3 Färister

Färister förläggs på det enskilda vägnätet och utförs med en längd av 5,0 meter samt en bredd på 5,0 meter i skogsmark alternativt 6,5 meter i jordbruksmark. Den bredare sektionen väljs för att medge passage av bredare jordbruksmaskiner i områden med omgivande jordbruksmark. Färister ska undvikas i nära anslutning till värdefulla kulturmiljöer.

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

Färist



Figur 5.1.3:1 Färist, principskiss

5.1.4 Pyramidmattor

Pyramidmattor fungerar på likartat sätt som färister fast i järnvägsmiljö, se figur 5.1.4:1.

Pyramidmatta – exempel på utformning



Figur 5.1.4:1 Exempel på pyramidmatta som anlagts utmed väg 42 i Koberg. Foto: Mattias Olsson.

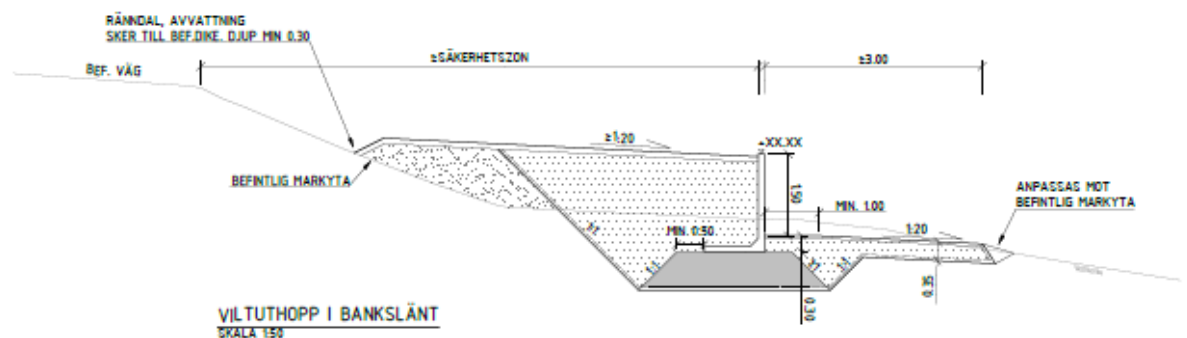
Denna metod kan bli aktuellt att använda vid de områden där järnväg och väg 26 löper parallellt för att förhindra djur att komma in i vägområdet.

5.1.5 Viltuthopp

Viltuthopp anläggs i anslutning till väg 26 alternativt på 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.

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

Viltuthopp



Figur 5.1.5:1 Viltuthopp, principskiss

5.1.6 Grindar

Vid platser med väganslutningar som används i mindre utsträckning som till exempel infarter till jord- och skogsbruk eller enskilda vägar till enstaka fastigheter kan det vara aktuellt att föreslå fordonsgrindar och därmed hindra djur från att ta sig in på vägen.

Även självstängande gång- och cykelgrindar kan vara aktuellt exempelvis vid korsande gång- och cykelvägar, busshållplatser samt för att underlätta drift och underhåll.

Sådana grindar anläggs också i anslutning till färister redovisade under avsnitt 5.1.3.

5.1.7 Torrtrummor

För att skapa möjligheter för små och medelstora däggdjur att säkert korsa vägen föreslås torrtrummor på ett antal platser där behovet finns och där förutsättningarna tillåter. Torrtrummor lokaliseras i områden där det både finns jordbruks- och skogsmarker i närområdet för att täcka in djurens behov av att röra sig inom en varierad miljö.

Väg 26 behöver vidare ligga på relativt hög bank för att åtgärden ska vara genomförbar och att trummorna inte ska vattenfyllas.

5.1.8 Åtgärder på befintliga broar och portar

Vid bron över Lillån (knr. 13-314-1) planeras en ny hylla installeras för att skapa möjligheter för små- och medelstora däggdjur att nyttja broöppningen för att säkert korsa vägen.

Siktskärmar planeras i detta skede sättas upp på fyra befintliga konstruktioner, två över vattendrag samt ytterligare två över järnväg. Detta görs för att minska bullerpåverkan samt risk för bländning vilket förbättrar funktionen som faunapassage.

Val av kulör på siktskärmen blir viktigt för att den ska smälta in i omgivningen så bra som möjligt.

5.1.9 Belysning

På vissa platser enligt figur 5.1.1:1 kommer det att finnas stängselöppningar kvar som inte kan åtgärdas med färister eller grindar, detta medför att djur även fortsättningsvis kommer kunna ta sig in på vägen.

I den typen av korsningar kan det vara aktuellt med vägbelysning som trafiksäkerhetshöjande åtgärd, syftet med detta är att trafikanterna lättare ska upptäcka vilt som nyttjar återstående stängselöppningar för att passera väg 26.

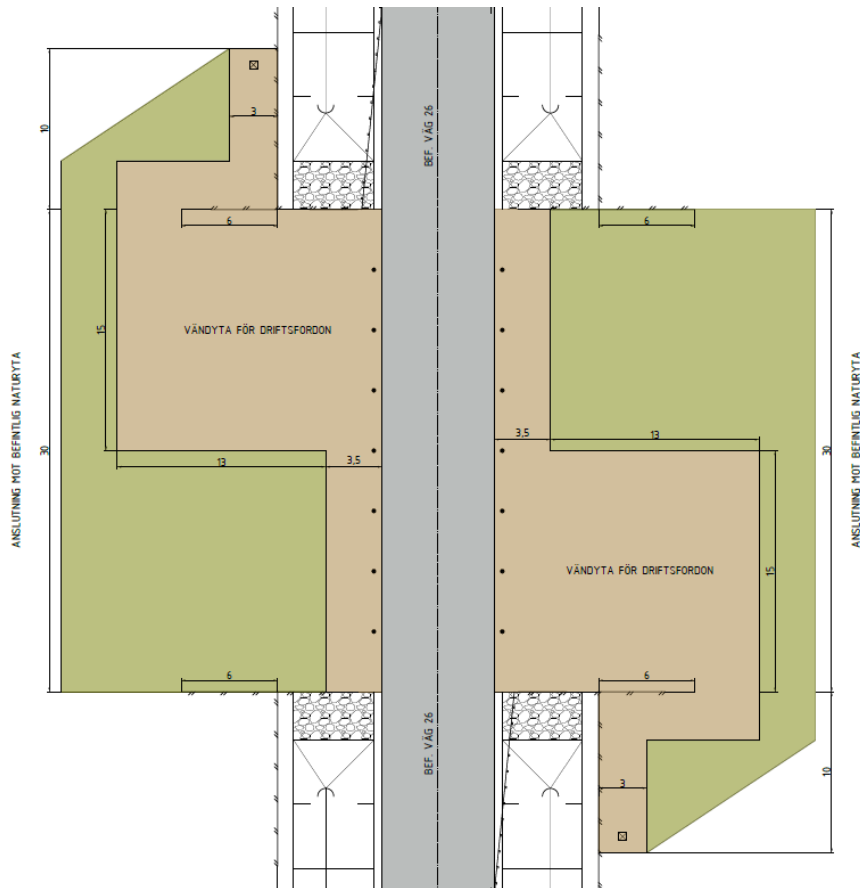
Belysning kan påverka upplevelsen av kulturmiljöer om de har ett alltför avvikande uttryck. Anpassning efter dessa ska därför göras.

5.2 Faunapassager i plan

Som en del i att åtgärda viltolycksproblematik och barriäreffekter längs sträckan föreslås två nya faunapassager i plan på platser som utpekats i den lokaliseringsutredning som tidigare utförts. Faunapassager i plan är en öppning i viltstängslet som tillåter djur att korsa vägbanan för att nå

Faunapassagerna anläggs i områden där det är långt till befintliga broar eller portar som kan nyttjas av viltet. I dessa lägen bryter faunapassagerna den befintliga barriärpåverkan på ett effektivt sätt och kan bli viktiga för att djuren skall kunna passera väg 26.

Faunapassage i plan, principutformning



86

5.3 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

5.3.1 Landskap

Stängsel och grindar tenderar att förstärka vägrummets dominans och få vägen att tydligare upplevas som en barriär. Stängsel kan ge vägen ett mer likriktat och monotont utseende. Stor del av aktuell sträcka är dock idag redan stängslad. De stängselåtgärder som tillkommer bedöms inte ge en nämnvärt ytterligare negativ påverkan på landskapet.

Då läge för viltuthopp väljs där vägen går på bank blir landskapsanpassningen bättre och påverkan på upplevelsen av landskapet mindre.

Siktskärmarna som föreslås kan även de påverka utblickar. Detta lindras med att vegetationen knuten till vattendragen redan döljer utblickar.

Faunapassager i plan föreslås på två olika platser i den norra delen av sträckan. Den utrustning som passagerna medför kan upplevas som ett främmande inslag för trafikanter, men då båda platserna är skogbevuxna lindras upplevelsen av dessa något.

Åtgärderna som föreslås längs sträckan kan ge en viss lokal påverkan på landskapet. Utgångspunkten för val av platser för åtgärderna är förutom god funktion att de ska vara väl anpassade till landskapet och samtidigt inte inskränka på natur- och kulturvärden. Med detta som utgångspunkt i fortsatt arbete bedöms inte åtgärderna påverka upplevelsen av landskapet i stort.

5.3.2 Naturmiljö

Inom och i anslutning till utredningsområdet finns ett Natura 2000-område, ett naturreservat, strandskydd och ett vattenskyddsområde. Faunaåtgärder kommer att undvikas så långt möjligt att placeras inom skyddade naturområden, områden som omfattas av biotopskydd och förekomster av arter som omfattas av artskyddsförordningen.

De planerade faunaåtgärderna kommer troligen att beröra vissa mindre naturvärdesobjekt, såsom vägkanter med naturvårdsarter och även generellt skyddade områden såsom öppna diken. Om arter som omfattas av artskyddsförordningen eller områden som omfattas av biotopskydd riskeras att påverkas, kommer samråd att ske med länsstyrelsen inom ramen för vägplanen.

Naturvärdesinventeringar (NVI) med fältbesök kommer att utföras i anslutning till de platser där faunaåtgärder planeras. Vid dessa inventeringar kommer även förekomst av invasiva arter att ingå. Erforderliga anpassningar och hänsynsåtgärder kommer att vidtas för att minimera påverkan på naturmiljön.

5.3.3 Kulturmiljö

Fornlämningar finns inom och i anslutning till utredningsområdet vid väg 26. Planerade faunaåtgärder medför relativt små markingrepp och förutsättningarna att anpassa dessa för att undvika konflikt med fornlämningar och övriga kulturvärden bedöms som goda.

Trafikverket har i samråd med Länsstyrelsen (2022-08-26) i Hallands län bedömt att en arkeologisk utredning för sträckan som helhet ej är motiverad i dagsläget. Sannolikheten att stöta på okända fornlämningar bedöms som liten och kunskapen kring både forn- och kulturlämningar längs med sträckan bedöms som tillräcklig. Utifrån kända förutsättningar bedöms sammantaget planerade åtgärder medföra små effekter för kulturmiljön.

Fortsatt dialog och samråd med länsstyrelsen angående kulturvärden kommer att genomföras löpande i projektet.

5.3.4 Rekreation och friluftsliv

Nya stängselåtgärder kan i viss mån begränsa möjligheter till närrekreation lokalt, men sammantaget bedöms åtgärderna medföra små effekter för rekreation och friluftsliv.

5.3.5 Hälsa och säkerhet

Föreslagna åtgärder bedöms medföra små effekter för boendemiljön. Anläggande av färister och ny belysning i korsningar kan medföra vissa störningar för närboende på enstaka platser.

Faunaåtgärder kan vara aktuella i anslutning till objekt redovisade i länsstyrelsens EBH-databas över potentiellt förorenade områden samt platser där släckmedel innehållande PFAS kan ha använts.

I kommande skede kommer behov av miljöprovtagning att studeras vidare. Vägdikesprovtagning kommer att genomföras för att säkerställa en korrekt masshantering av förorenade massor.

Dialog om omfattning av provtagning kommer att ske med beställaren. Hantering av massor av eventuella förhöjda halter sker i dialog med

tillsynsmyndigheten. Vid behov tas 28§ anmälningar fram. Målsättningen är att återanvända så mycket massor som möjligt inom ramen för projektet.

5.3.6 Hushållning med naturresurser

De åtgärder som föreslås inom utredningsområdet genererar inte några större schakter eller fyllningar och det finns goda möjligheter att anpassa åtgärderna så att urgrävningar eller stabilitetshöjande för åtgärderna inte krävs.

5.3.7 Yt- och grundvatten

Projektet innebär inga nya väganläggningar som medför renings- och/eller fördröjningskrav. I senare skede kommer samråd ske med underhåll för eventuella driftåtgärder.

Placering av enskilda faunaåtgärder vid diken eller vattendrag kommer att studeras i detalj så att konflikter med vattenmiljöer undviks eller minimeras.

Ytvattenförekomster bedöms inte påverkas på ett sådant sätt att miljökvalitetsnormer för ytvatten överskrids eller motverkas av projektet.

Generellt bedöms inte grundvattenförekomster påverkas då schakt kommer att ske i begränsad omfattning. Vidare inventering av eventuella enskilda vattentäkter samt eventuell påverkan på dessa görs i senare skede.

5.3.8 Jord- och skogsbruk

Planerade faunaåtgärder medför begränsade konsekvenser på markanvändningen i området. Arealen jordbruksmark och skogsmark som permanent tas i anspråk är liten. Tillgängligheten till omgivande jordbrukslandskap och skogsområden förändras i liten grad.

5.3.9 Klimatpåverkan

De poster som ger störst klimatpåverkan är följande;

- Transporter
- Schaktning och fyllning
- Materialval

I detta projekt är det begränsade transporter och schakter så det påverkar klimatet i marginell omfattning.

Vidare har det valts en plankorsning som alternativ till en större ekodukt i form av en betongbro över väg 26, något som hade genererat en avsevärt större klimatpåverkan för projektet.

5.3.10 Kumulativa effekter

Projektet bedöms medföra positiva kumulativa effekter för faunarörelser och konnektivitet i området. Planerade åtgärder medför sammantaget en minskning av vägens barriärpåverkan samt stärker de ekologiska sambanden över väg 26.

Barriäreffekterna för väg 26 minskar vid de platser där åtgärder genomförs, i och med att djuren lättare kan passera över vägen vid förbättrade befintliga broar/portar samt nya faunapassager i plan. Tillsammans med övriga stängselåtgärder leder åtgärderna till färre viltolyckor och en högre trafiksäkerhet.

På en del platser kan dock inte färiste anläggas, vilket innebär att djuren fortsatt kommer kunna passera över väg 26. Vid dessa platser genomförs stängselåtgärder i form av längre strängselstrutar vid anslutande vägar samt vid några platser belysning för att trafikanter lättare skall kunna se det vilt som passerar genom stängselöppningen.

Det är fortsatt en risk att projektet medför omfördelningseffekter av viltolyckor på sträckan, något som kan studeras i kommande faunauppföljning.

5.3.11 Byggskede, effekter och påverkan

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

Åtgärderna vid respektive plats kommer vara under en relativt kort period med en till två månaders byggtid. Total byggtid uppgår till 16–19 månader.

Påverkan under byggtiden består i hög grad av tillfällig miljöpåverkan, som ger temporära störningar enbart under byggtiden eller en kort tid därefter.

Förutom vägområdet för faunapassager 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, förbiledningar för trafiken samt uppställning av bodar och maskiner. Det innebär att den marken inte kan användas av markägare under byggtiden.

I nuvarande skede går det inte att redovisa i detalj hur en entreprenör ska bedriva arbetet. För att minimera påverkan under byggtiden förutsätts att Trafikverkets generella miljökrav följs.

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

Människor som vistas i närområdet kan temporärt komma att påverkas negativt av buller, försämrad luftkvalitet, damm och vibrationer när arbete pågår samt transporter till och från byggarbetsplatsen. Tillgängligheten i området och framkomligheten på andra närliggande vägar kan komma att försämrats under vissa perioder.

5.3.11.1 Masshantering

Ingen djupare studie har gjorts av masshanteringen i detta skede. De fyllningar och schakter som krävs för de faunaåtgärder som föreslås är dock av ringa mängd. Schakter i jordlager av morän samt vägöverbyggnader kan dock användas som fyllningar vid behov. Bärlager, förstärkningslager samt bitumenbunda lager får hämtas från sida.

5.3.11.2 Trafik under byggskedet

Inriktningen är att väg 26 kommer att vara öppen med minst ett körfält i vardera riktningen under hela byggskedet. Hastighetsnedsättningar samt avsmalning av väg 26 kan bli aktuellt vid byggande av viltuthopp, siktskärmar, stängsel, belysning samt färister.

Materialleveranser hanteras från väg 26. Trafiken på väg 26 kommer inte påverkas i någon större omfattning mer än temporärt vid av- och pålastning.

För enskilda vägar kommer enfältig förbiledning anordnas vid byggnation av färister. Finns det alternativ för omledning av trafik på det omgivande enskilda vägnätet kommer det primärt väljas.

5.3.11.3 Tidsrestriktioner

Tids- och hastighetsrestriktioner finns för väg 26 vid arbete på och över vägen, detta för att minimera påverkan på trafikens framkomlighet.

Hänsyn ska tas till trafiksäkerhet, framkomlighet, arbetsmiljö samt restriktioner för trafik vid projekteringsskeden och under byggskedet på väg 26. Anläggningar i befintlig väg som kan omfattas av trafikrestriktionerna är bland annat vid viltstängslens dragning längs väg 26, vid viltuthopp och anläggande av siktskärm på befintlig bro/port.

5.3.11.4 Drift och underhåll

Åtgärderna bör utformas så att de är så gott som underhållsfria och enkla att åtgärda vid behov av reparation.

Det är även viktigt att åtgärderna inte förhindrar befintlig drift längs väg 26. Exempel på mindre underhållsåtgärder är slyröjning vid uthopp och spolning/rensning vid färister. Det bör även säkerställas att evakueringslösningar erbjuds för mindre djur vid färister, exempelvis mindre däggdjur som igelkottar och groddjur, Viltuthoppens landningsyta hålls fria från växter och stenar.

6 Åtgärder

Vilka åtgärder som kan bli aktuella för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa negativa miljöeffekter kommer att utredas vidare i projektet, parallellt med att lokalisering och utformning av faunaåtgärderna studeras vidare.

Viss osäkerhet råder kring exakt var vissa faunaåtgärder ska utföras i detta skede. Mindre åtgärder som viltuthopp och färister kommer vara placerade inom eller i direkt anslutning till befintligt vägområde. Faunapassagerna i plan kommer i till viss del att ligga utanför befintligt vägområde då detekteringsytor och kameraytor kräver extra vägområde på ömse sidor om vägen.

I fortsatt projektering används information från samråd och aktuell data för viltolycksstatistik med mera för att prioritera var och vilka åtgärder som kommer att få bäst funktion och nytta för faunan samt nyttan av åtgärder i förhållande till kostnader.

6.1 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått för att minska miljöpåverkan kommer att inarbetas i vägplanen och dess miljöbeskrivning/ miljökonsekvensbeskrivning. Sådana åtgärder kan vara:

- Utformning och anpassning av faunaåtgärderna till omgivningen och befintlig växtlighet för att minimera negativ påverkan på landskapet och dess upplevelse.
- I den fortsatta projekteringen ska hänsyn till natur- och kulturvärden beaktas. Utgångspunkten är att placering av faunaåtgärder ska undvikas inom skyddade naturområden, områden som omfattas av biotopskydd och förekomster av arter som omfattas av artskyddsförordningen samt fornlämningar.
- Spridning av invasiva arter ska begränsas. Möjlig bekämpning kommer utföras i enlighet med TDOK 2015:0469 samt EU-förordningen om invasiva främmande arter. Massor med förekomst av invasiva arter kommer att hanteras särskilt för att förhindra spridning.
- Tillgänglighet till gång- och cykelvägar och säkra passager vid utpekade rekreationsområden ska säkerställas under byggtid för att inte försämra förutsättningarna för rekreation och friluftsliv.

- Placering av enskilda faunaåtgärder kommer att studeras i detalj så att konflikter med vattenmiljöer undviks eller minimeras.
- Om arbeten under byggskedet sker nära vattendrag är det viktigt att säkerställa att vattendragens funktion inte påverkas negativt och att föroreningar och partiklar inte når vattendraget och försämrar vattenkvaliteten på ett sådant sätt att växt- och djurlivet tar skada.
- Om fornlämningar och skyddsvärda träd eller skyddsvärd vegetation finns i anslutning till planerat arbetsområde kommer de att skyddas under byggskedet genom stängsling.
- Vid projektering ska massbalans eftersträvas. Användbara schaktmassor används om möjligt inom projektet för en god resurshushållning. Påvisade förorenade massor över styrande riktvärden ska transporteras till godkända mottagningsanläggningar. Miljöprovtagning kommer att utföras på till jordmassor för att säkerställa att en korrekt hantering av förorenade massor och att förorenade massor inte tillförs området.
- Hänsyn kommer att tas vid anläggning av viltstängsel till grova träd och jätteträd utmed vägen och träd större än 35 cm diameter i brösthöjd bör skyddas mot skada vid arbetena. Det kommer även att säkerställas att trädens rötter inte skadas vid grävning eller körning med maskiner. Träd som behöver tas ned lämnas kvar om det är möjligt.

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Sammantaget bedöms föreslagna faunaåtgärder stärka de ekologiska sambanden över väg 26 och den biologiska mångfalden i området. De nya faunapassagerna minskar barriärpåverkan inom utredningsområdet. Den totala nyttan av åtgärderna kommer innebära färre viltolyckor och att djuren har fler och säkrare passager över väg 26. De positiva effekterna för fauna och trafiksäkerheten på väg 26 bedöms därmed bli stora.

Åtgärderna sker i anslutning till befintlig väg 26 som till stora delar redan dominerar landskapet, i synnerhet där vägen går i mer öppet odlingslandskap.

Sammantaget bedöms åtgärderna medföra små effekter på upplevelsen av landskapet även om det kan ha en lokal påverkan på platser och korsningar.

Projektets utgångspunkt är att undvika påverkan på riksintresseområden, Natura 2000-områden, naturreservat eller andra skyddade områden enligt miljöbalken. Även fornlämningar kommer att undvikas så långt det är möjligt.

Projektets markanspråk är sammantaget relativt begränsade. Genom att planera för skyddsåtgärder under byggtiden, kan effekterna på natur- och kulturvärden minskas ytterligare.

Uppkomna effekter på boendemiljön bedöms som marginella jämfört med nuläget. Störningar på närboende kan uppkomma under byggtid vid de platser som blir aktuella för åtgärder. Många av åtgärderna kommer endast att ta en månad eller två att genomföra. Det bör dock nämnas att det bor väldigt få människor invid platserna för de planerade anläggningarna.

Inga miljökvalitetsnormer för yt- eller grundvatten bedöms påverkas negativt av planerade åtgärder. Förlust av produktiv jordbruksmark och skogsmark bedöms som liten.

Inga stora massförflyttningar förväntas ske i projektet.

Projektet påverkar inga befintliga eller planerade grus- eller bergtäkter i området och intrånget i jordbruksmark blir mycket litet. Ianspråktagande av skogsmark kan inte undvikas men även dessa intrång blir relativt små.

Planerade åtgärder bedöms vara små och relativt okomplicerade. Åtgärderna kommer att genomföras inom befintligt vägområde eller i direkt anslutning till befintligt vägområde. De flesta av dessa platser är sedan tidigare påverkade av vägen. Trafikverket gör sammantaget bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådsrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

8.2 Viktiga frågeställningar

I det fortsatta arbetet med projektet kommer särskild uppmärksamhet ägnas åt:

- Utredda placering, utformning och effektivitet på faunapassager i plan för att på så sätt minska vägens barriäreffekt i samråd med berörda sakägare.
- Utredda placering och utformning av faunaåtgärder vid väganslutningar och korsningar för att öka trafiksäkerheten och minska dödligheten för faunan i dessa punkter.
- Fortsatta samråd med ledningsägare ska hållas och påverkan på befintliga ledningar ska minimeras.
- Gestaltningsprogram ska tas fram. Programmet ska bidra till att faunaåtgärderna anpassas på ett så bra sätt som möjligt i omgivande landskap och redovisa hur tidigare framtagna gestaltningsavsikter ska genomföras i projektet.
- Eventuella effekter och konsekvenser på värdefulla naturmiljöer ska studeras. Naturvärdesinventeringar saknas i utredningsområdet på några platser längs sträckan som kan bli aktuella för faunaåtgärder. Kompletterande naturvärdesinventeringar kommer att genomföras vid dessa platser. För fridlysta växter och invasiva växter ska utbredningen av bestånden dokumenteras. Tänkbara skyddsåtgärder, hänsyn och försiktighetsmått ska studeras.

- Frågor rörande områden med generellt biotopskydd och strandskydd kommer att hanteras inom vägplanen. När vägplanen är fastställd gäller undantag från förbud enligt skyddsbestämmelserna.
- Förekomst av invasiva arter kommer att kartläggas. Förslag på åtgärder för att minimera spridning och i möjligaste mån minska arternas utbredning kommer att tas fram.
- Eventuella konflikter med värdefulla kulturmiljöer och fornlämningar ska studeras vidare.
- Fortsatta studier hur boendemiljöer och rekreationsområden kan komma att påverkas.
- Markmiljöundersökningar ska genomföras, bland annat för att undersöka föroreningsgraden i befintliga vägdiken.
- Bruknings- och markägoftågor, möjligheten till ett rationellt bruk av skogs- och jordbruksmark ska studeras. Behov och placering av eventuella nya anslutningar för jord- och skogsbruket.
- Placering av faunaåtgärder kommer att studeras så att konflikter med grund- och ytvattenmiljöer undviks eller minimeras.
- Eventuell påverkan på markavvattningsföretag ska undvikas eller minimeras.
- Återanvändning av massor ska prioriteras och massbalans eftersträvas.
- Fortsatta dialoger med Halmstad och Hylte kommuner om samordning med befintliga detaljplaner och framtida kommunal planering.
- I det fortsatta arbetet kommer utredas var tillfälliga upplag och uppställningsplatser under byggtiden för faunaåtgärder lämpligen lokaliseras. Platser som ger minst miljöpåverkan kommer eftersträvas.
- Påverkan på trafiken för väg 26 studeras i syfte att minimera störningar under byggtiden samt upprätthålla en säker miljö för såväl trafikanter som entreprenörer.
- I det fortsatta arbetet ska åtgärder studeras så att de inte påverkar framkomlighet för Räddningstjänsten, vare sig under byggtid eller efter färdigställande.
- I det fortsatta arbetet behandlas eventuella nödvändiga tillstånds-, anmälnings- och dispensansökningar.

8.3 Finansiering

I Trafikverkets nationella plan för ”Åtgärdsområde: Miljöinvesteringar för att begränsa transportsystemets miljöpåverkan” finns medel för miljörelaterade projekt för hela landet. Finansieringen bedöms kunna hämtas från denna pott. Totalbudgeten som finns för projektet är maximerad till 100 mnkr och därmed måste de förslag som föreslås tillsammans med byggherrekostnader anpassas till detta. En prioritering kommer att göras avseende var åtgärderna kan anses göra mest nytta i förhållande till investeringskostnaden och tillgängliga medel.

De rådande priserna på marknaden, vilka påverkas av världshändelser, kräver höga indexuppräknings av materialkostnader såsom betong, stål, armering och bitumen, träprodukter m m. Detta kan påverka det antal faunaåtgärder som slutligen genomförs.

Vägplanen bedöms tidigast vinna laga kraft sommaren 2027 och då kan projektet handlas upp för produktion. Byggstart bedöms kunna ske tidigast hösten 2027.

Byggtiden för konstruktionsunderlag, byggnation samt etableringar inklusive faunapassager i plan och övriga faunaåtgärder bedöms till totalt ca 16–19 månader.

9 Källor

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Halmstads kommun, karttjänst gällande detaljplaner.

<https://karta.halmstad.se/?m=ext&x=109275.1842176796&y=6285229.795613413&z=0.445987674664625&l=58,773,aoxhlq,tpgv5m,h91wc9,hbdgo9,100&clean=false#m=ext&x=109275.1842176796&y=6285229.795613413&z=0&l=58%2C773%2Caoxhlq%2Ctpgv5m%2Ch91wc9%2Chbdgo9%2C100&p=layerswitcher>. Hämtat: 2025-04-16.

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

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

Länsstyrelsen Västra Götaland. Informationskartan Västra Götaland. <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=023f6dde755f41c5a719b111ddfb80ed>. Hämtat: 2025-04-22.

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

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

Riksantikvarieämbetet, Forsök <https://app.raa.se/open/fornsok/lamning/c3a57eb0-a0d8-4e5b-94e0-c162c5f78a6d>. Hämtat: 2025-04-16.

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

10 Bilaga

Förklaring av termer för faunaåtgärder.

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

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

trafikverket.se

Bilaga

Förklaring av termer för faunaåtgärder för Väg 26 Faunapassager Oskarström-länsgränsen

Nedan följer förklaringar för en del av de begrepp som används i denna rapport.

Faunastängsel och viltstängsel är två olika definitioner på stängsel. Funktionen av alla stängsel runt infrastrukturen skall vara att leda djuren till anpassade faunapassager. Ett faunastängsel används för att leda även mindre djur medan viltstängsel endast hindrar större däggdjur. Skillnaden mellan dem är maskstorleken, där viltstängsel ofta har en storlek på 15x15 cm och ett faunastängsel 5x5 cm, åtminstone i de nedre delarna. Stängsel grävs ner ca 40 cm i marken.



Bullerskyddsskärm eller siktskärm är skärmar längs med broräcken som anläggs för att minska trafikens ljud- och ljus-störningar för de djur som närmar sig passagen. Både bullerskyddsskärm och siktskärm kan behöva förlängas i sidled utanför själva broräcket för att ge tillräckligt med skydd åt djuren.

Bullerskyddsskärmar används ofta vid nybyggnation av faunabro eller ekodukt, medan siktskärm kan tillämpas på befintliga vägbroar eller vägportar för att öka funktionen för vilt.



Färist används i stängselöppningar för att förhindra att djur tar sig in på vägområdet. Här är en färist över privat väg kombinerad med grind.

Färisten kan bestå av ett gallersystem som framförallt klövdjur undviker att gå över.



Faunaport är en typ av faunapassage som liknar faunabro men där djuren går under vägen alternativt järnvägen. Faunaporten är likt faunabron anpassad så att vilt ska ledas under vägen/järnvägen och ska delvis eller helt vara täckt av organiskt material. Med fördel kan även vattendrag inkluderas. Minimibredd 12 m och utformningskrav enligt VGU. (Trafikverket 2020a,b,c).



Viltuthopp är en konstruktion som gör det möjligt för djur att ta sig ut i naturen igen efter att de har kommit in på fel sida viltstängslet och in på vägen. Uthoppets höjd blir ca 1,5–1,6 meter och är anpassat till landskapet och viltstängslet så att djuren inte kan hoppa in tillbaka till vägen. Bild från viltuthopp vid E6 Sandsjöbacka med höjd 1,8 m. |

