



TRAFIKVERKET

Konfidentialitetsnivå 1 – Ej känslig

Väg 26, faunapassager Oskarström– länsgården

Halmstads och Hylte kommuner, Hallands län

Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan
Skede vägplan samrådsunderlag

Kort presentationsmaterial
SAMRÅDSUNDERLAG för vägplan

Samrådsperiod: 12 maj–4 juni 2025

**Detta presentationsmaterial visar i kort sammandrag
Samrådsunderlag för vägplan – Väg 26 faunapassager, Halmstad och Hylte
kommuner. Halland län inför beslut om betydande miljöpåverkan**

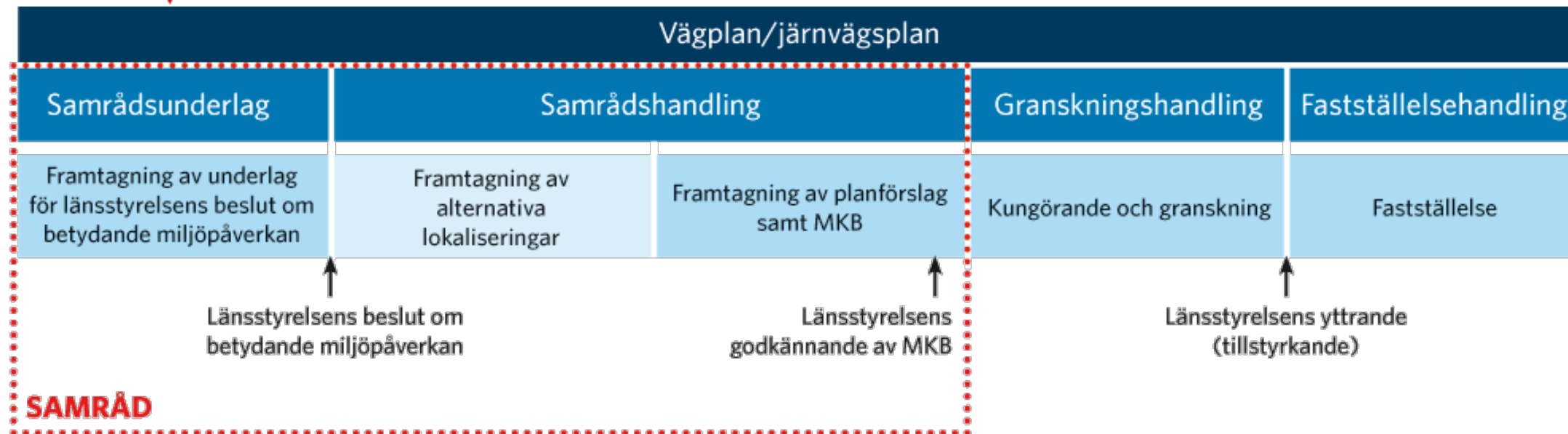
Fullständiga handlingar finns på hemsidan: www.trafikverket.se/vag26-faunapassager
Se under Aktuella dokument.

Där finns:

- Samrådsunderlag för vägplan, 2025-05-12
- Samrådsredogörelse, 2025-05-12
- För kännedom, Samrådsredogörelse från Beslutshandling Lokaliseringsutredning 2021-03-31
- Naturvärdesinventeringar gjorda 2021–2023

Planläggningsprocessen

Här är vi nu



Preliminär tidplan

- **Nu: Tillgängliggörande av vägplan samrådsunderlag inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan: 12maj–4 juni 2025**
- Begäran om Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan: juni 2025
- Samråd kring vägplan samrådshandling november–december 2025
- Vägplan granskningshandling: maj–juni 2026
- Vägplan fastställelsehandling skickas till Länsstyrelsen för tillstyrkan: juni 2026
- Vägplan fastställelsehandling skickas till Planprövning för fastställelseprövning: september 2026
- Byggghandling klar senast våren 2027
- Produktion påbörjas tidigast hösten 2027, bedömd färdigställandetid hösten 2029

Bakgrund

- Miljörelaterat projekt för att begränsa transportsystemets miljöpåverkan och att skapa grön infrastruktur.
- 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 & problem

- Sträckan på väg 26 mellan Oskarström och länsgränsen, ca 47 km, har identifierats som en regional barriär för vilt som hindrar storskaliga rörelser mellan mellersta och södra Sverige.
- Det finns en barriäreffekt som gör det svårare för djuren att passera över väg 26.
- Viltolyckor på denna sträcka sker framför allt vid de stängselöppningar som finns vid anslutande vägar.

Miljörelaterat projekt

- Endast faunaåtgärder anläggs längs befintlig väg 26 mellan Oskarström—länsgränsen på utvalda punktvisa avsnitt.
- Väg 26 får ingen ny vägstandard utan befintlig standard behålls och kompletteras med faunaåtgärder såsom effektivare stängsling, grindar, torrtrummor, viltuthopp, färister samt belysning i vissa utvalda korsningar med stor olycksbelastning av viltolyckor. Siktskärmar för minska ljus och ljud vid passager för faunan vid befintliga broar/portar ca 4 st Två stycken faunapassager i plan byggs med viltvarningsteknik i norra delen av sträckan.

Projektmål

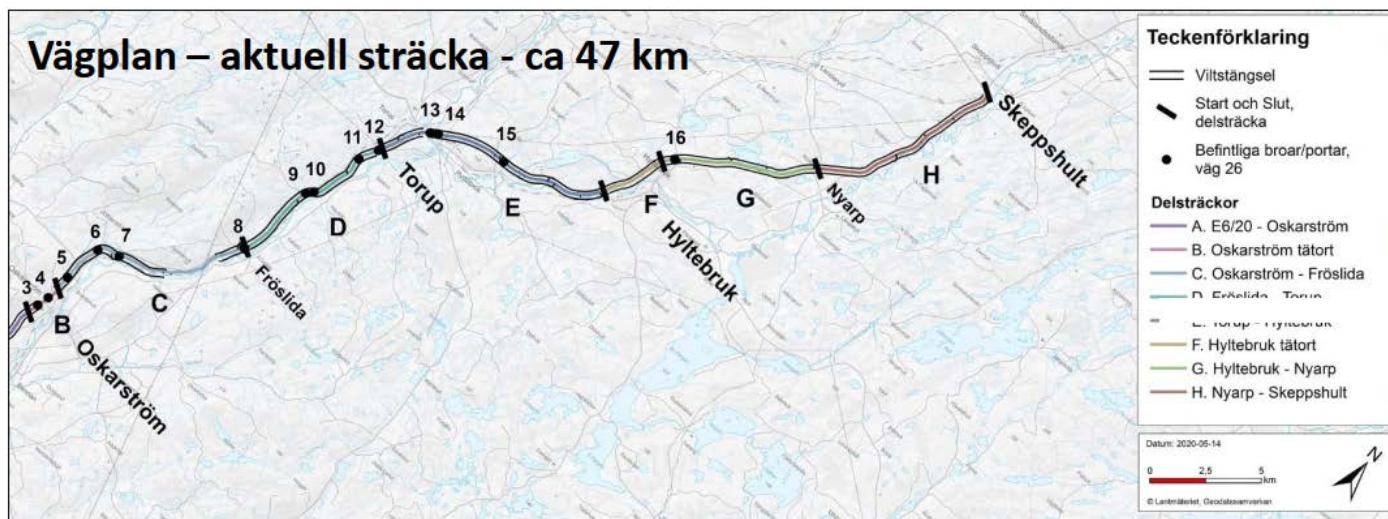
- Trafikverket planerar att förbättra möjligheten för medelstora och större fauna att passeraväg 26 och på så sätt minska barriäreffekten samt minska risken för viltolyckor vilket ökar trafiksäkerheten på vägen.
- Budget för projektet är maximerad till 100 mnkr. Valda faunaåtgärder får prioriteras efter bästa nyttan och effektiva effekter av faunaåtgärderna utifrån tillgängliga medel.
- Ett faunauppföljningsprogram tas fram för att följa upp effekter och viltolyckor efter anläggning av faunaåtgärder.

Tidigare studier

- Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) 2018 där analyser av viltolycksproblematik samt barriäreffekter på sträckan Halmstad–länsgränsen, en sträcka på cirka 60 km, utreddes.
- Lokaliseringsutredning 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.

Resultat: Beslutshandling Lokaliseringsutredning, PM skisshandling för vägplan 2021-03-31.

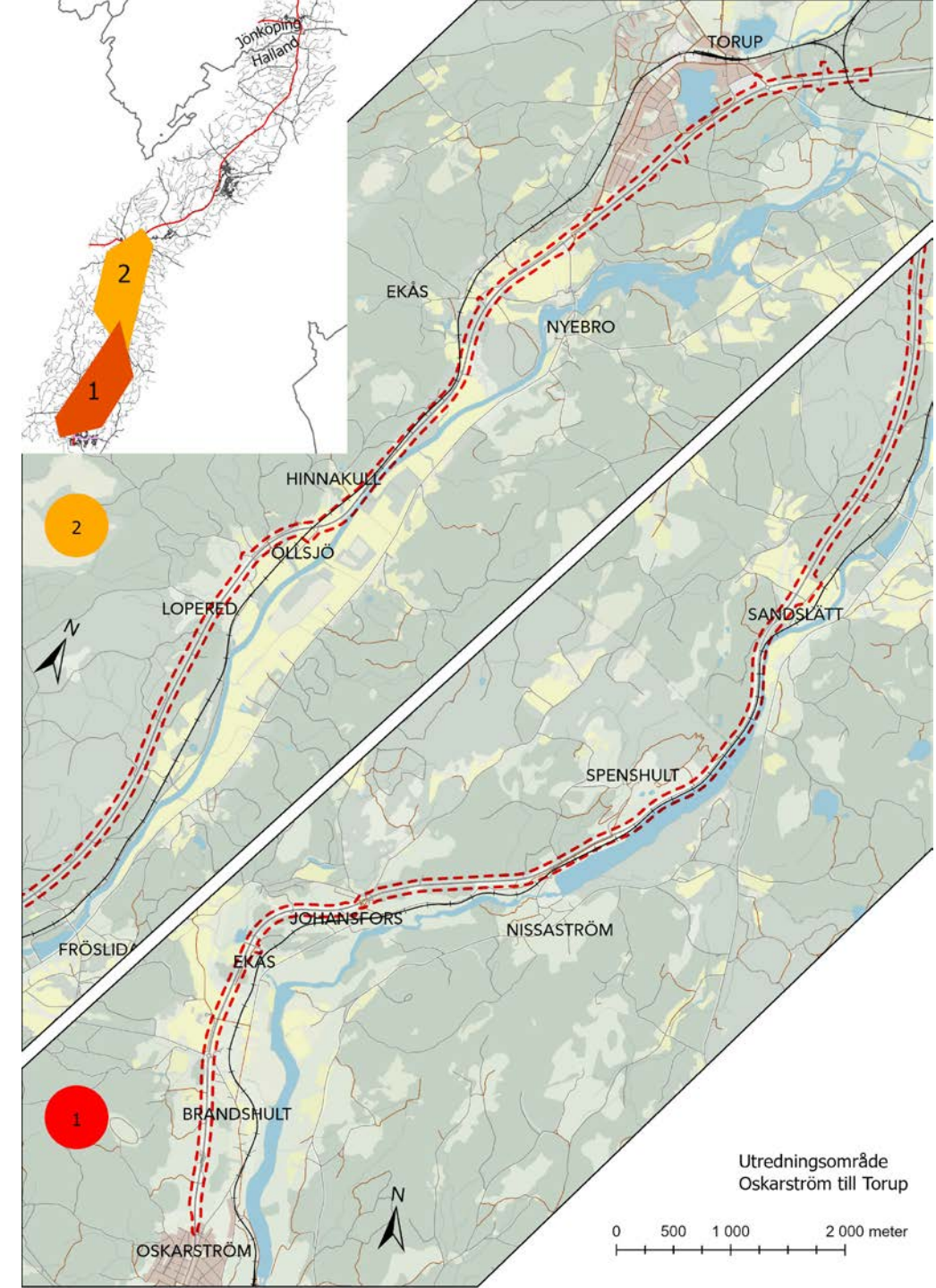
- För fortsatta studier för vägplan efter år 2022 gäller sträckan Oskarström–länsgränsen då ny vägstandard ska byggas på sträckan Halmstad–Oskarström, dvs. då utgår denna sträcka från projektet.



*Kartöversikt för delen
Oskarström–länsgränsen*

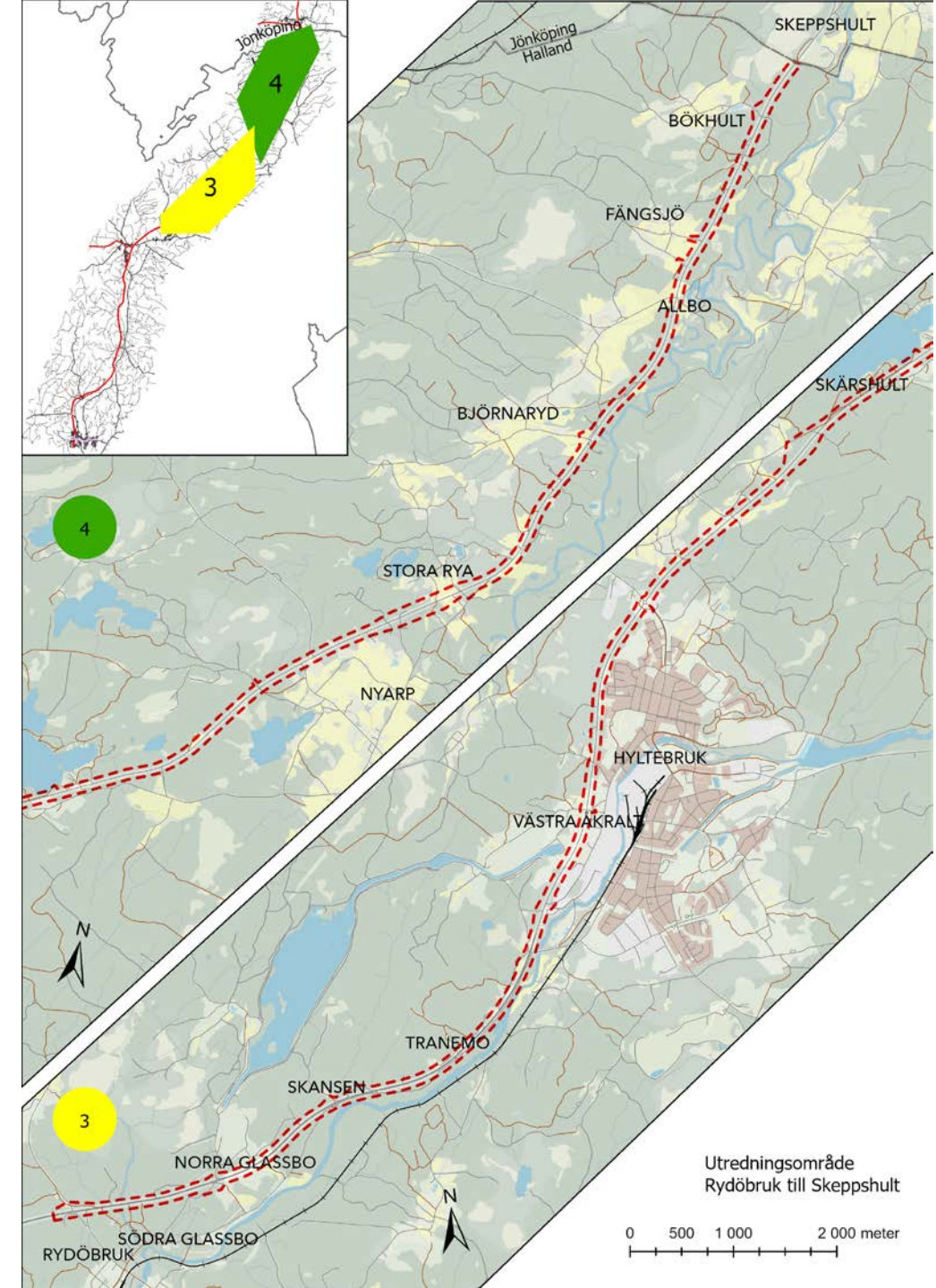
Utredningsområde syd

Sträckan Oskarström–Torup



Utredningsområde norr

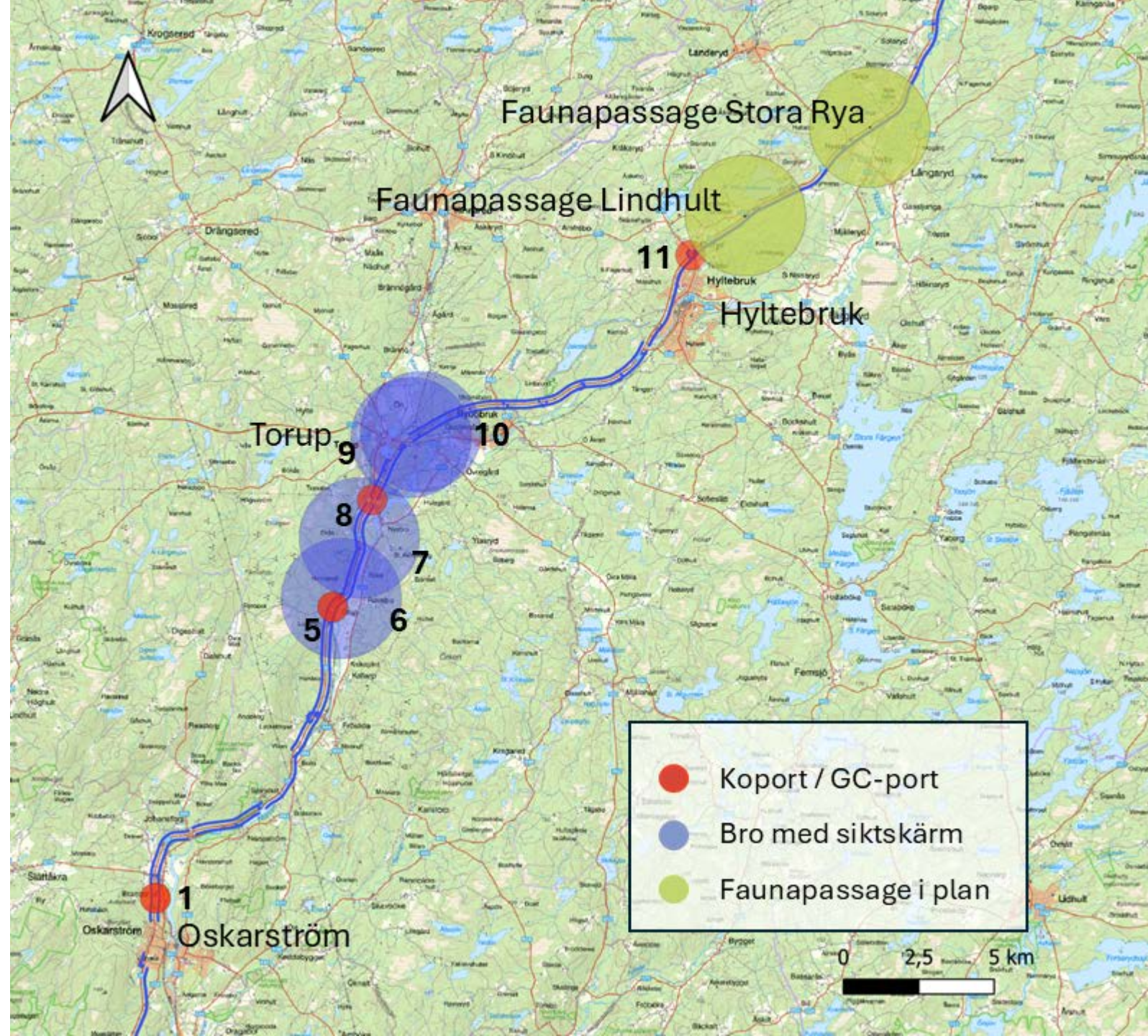
Sträckan Rydöbruk–Bökhult



Effektområde för faunapassager

Effektområdet beskriver hur barriärpåverkan minskar vid de faunapassager som finns på sträckan.

Ringar visar upptagningsområde för djuren och de passager som blir säkrare att passera.



Befintlig vägstandard väg 26

- Byggsdes under 60-talet.
- Strategiskt viktig för regional och lokal trafik samt genomfartstrafik.
- Större delen av sträckan utgörs av mötteseparerad landsväg, 13 m bred.
- Delar av väg 26 är tvåfältsväg, vanlig landsväg som saknar mittseparering, 8 m bred.
- Många korsningspunkter



Trafik

Trafikmängder:

- Total trafik på sträckan varierar mellan cirka 4 500 och 6 200 fordon per årsmedeldygn (ÅDT) enligt 2022 års mätningar.
- ÅDT för tunga fordon varierar mellan cirka 650 och 740 fordon per dygn, vilket motsvarar cirka 12–15 % av total ÅDT.
- Den mest trafikintensiva sträckan är mellan Torup och Hyltebruk.

Hastigheter:

- Oskarström – Hyltebruk 100 km/h
- Hyltebruk länsgränsen(Skeppshult) 80-90 km h
- Sträckor genom tätorter: 50-70 km/h
- **Järnväg:** Krösatåget finns på norra delen av sträckan, dieseltåg, parallellt med väg 26
- **Kollektivtrafik:** Buss via Hallandstrafiken går längs sträckan

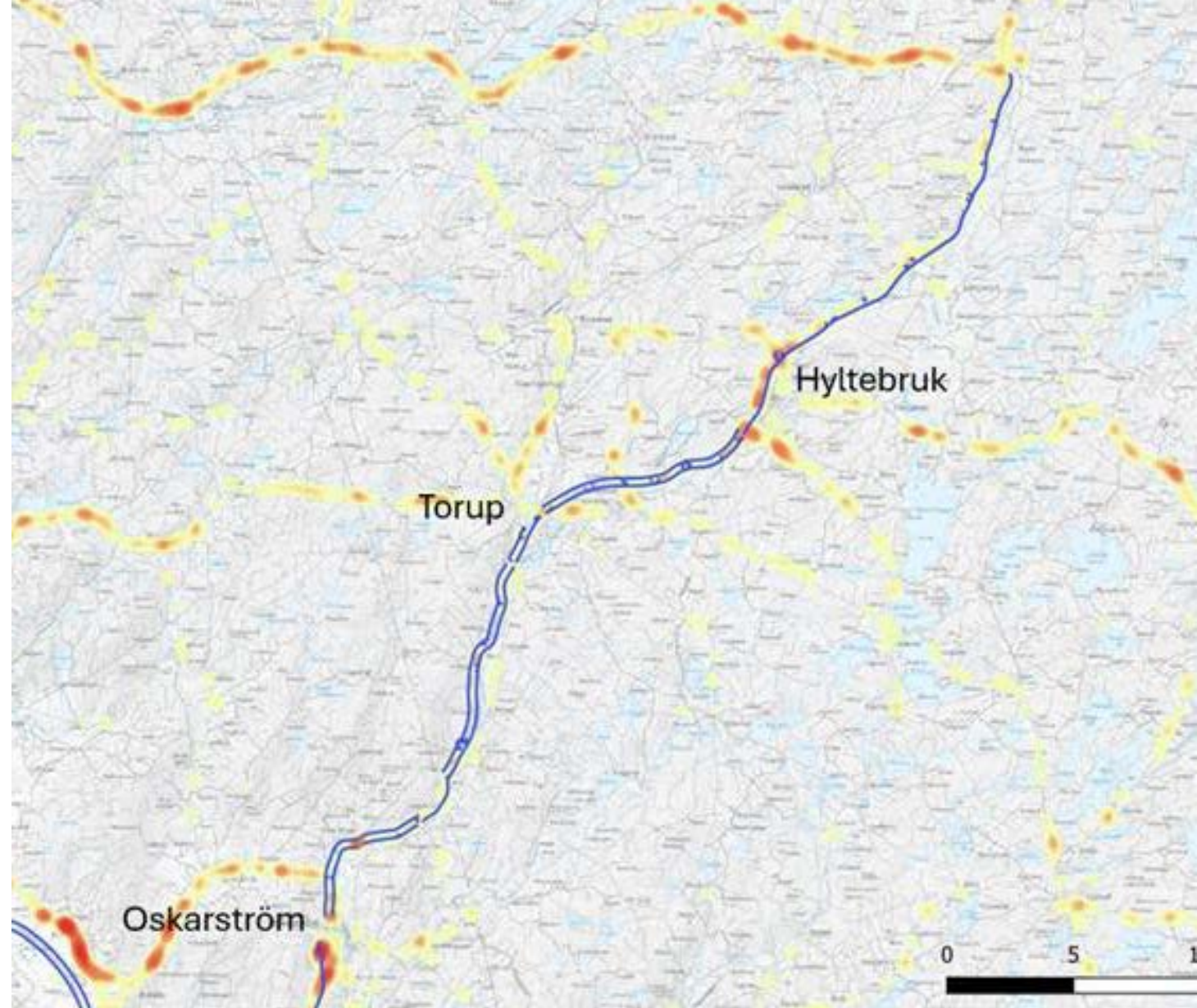
Trafiksäkerhet

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.

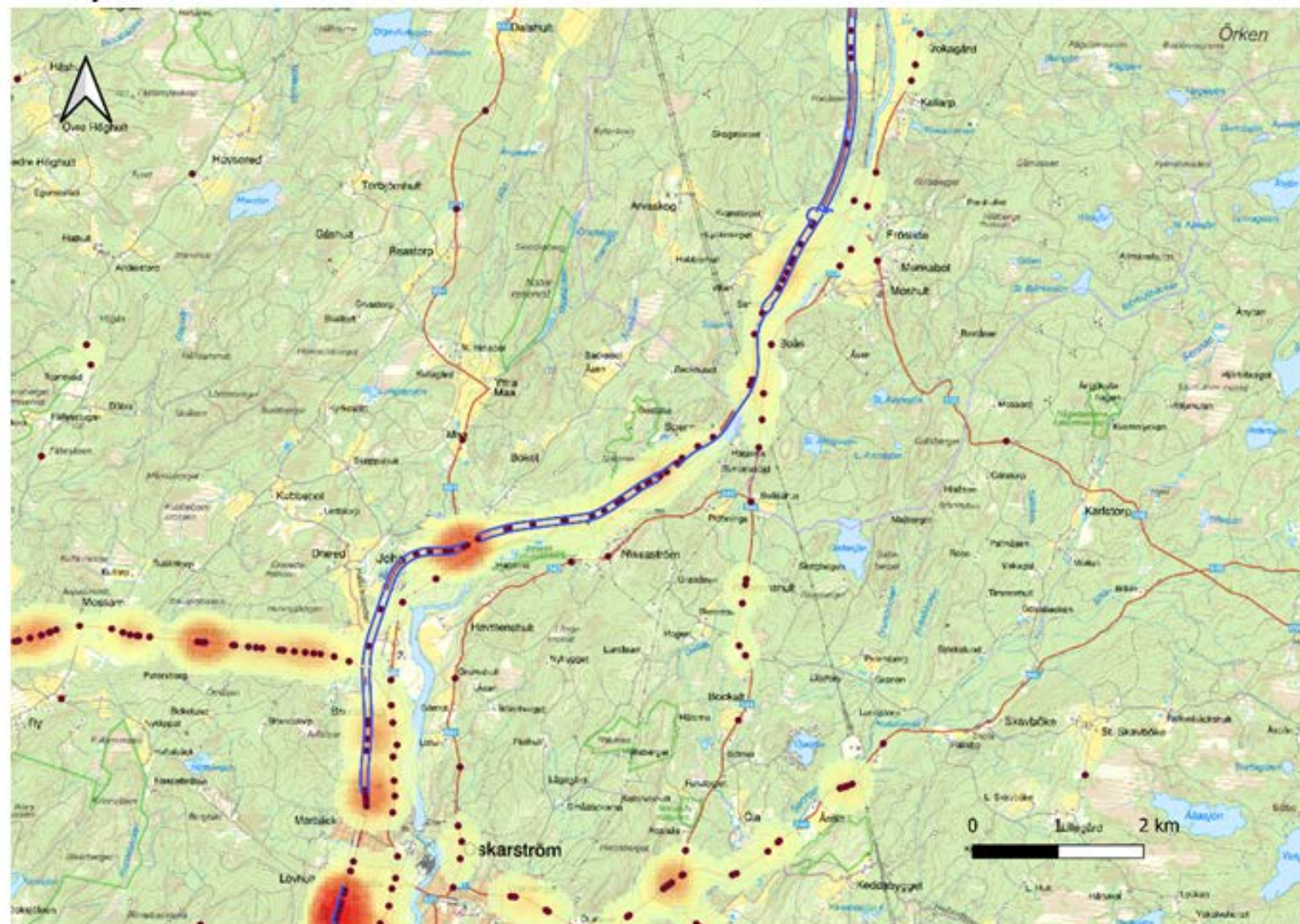
Viltolyckor

- I stort sett hela utredningsområdet har idag ett befintligt viltstängsel, brister finns 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.



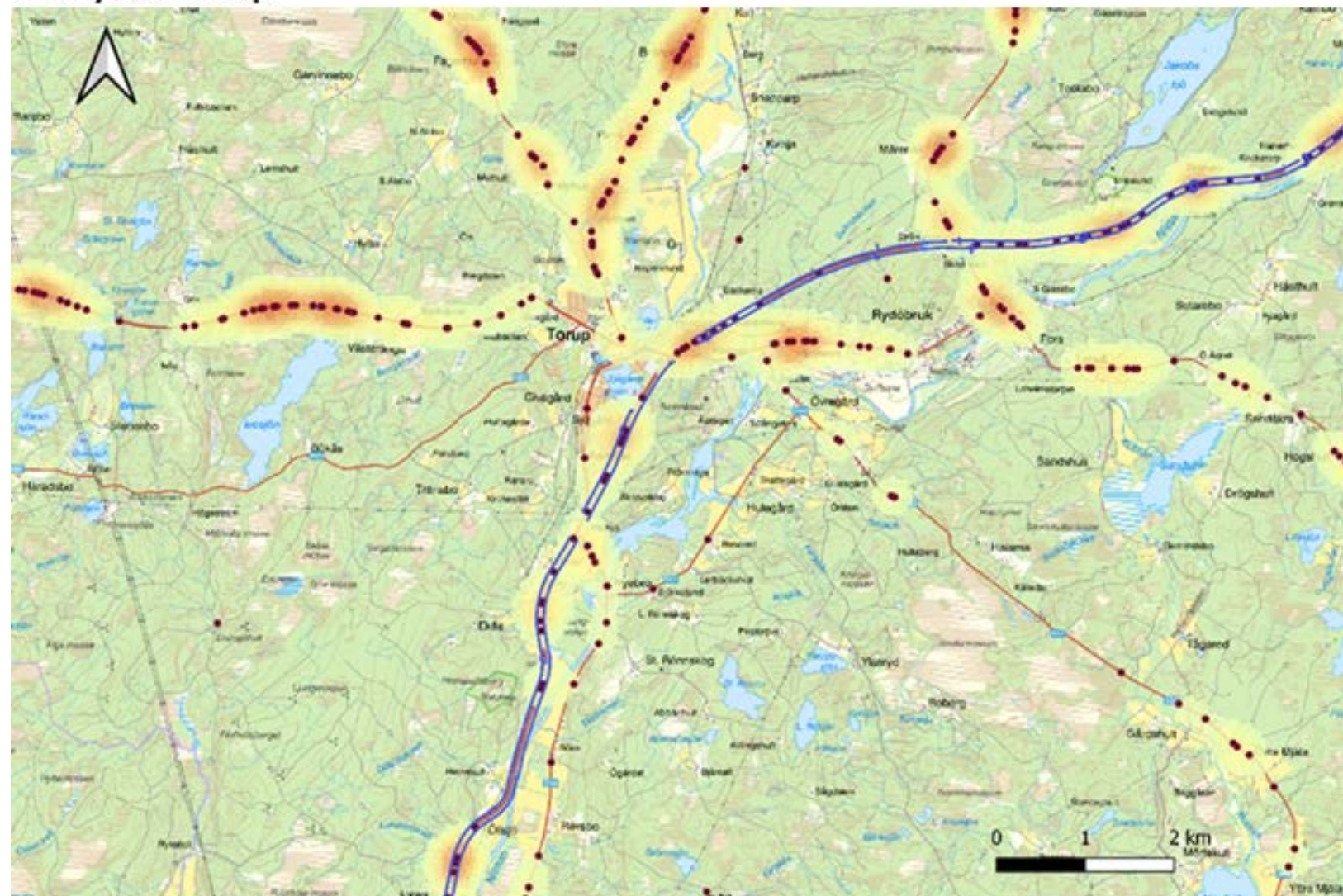
Viltolyckor för perioden 2018–2022. Förhöjda frekvenser av viltolyckor syns som röda slöjor och är oftast lokaliserade till de platser som har brister i stängselsättning och där det saknas färister. De blå vägarna i kartan är försedda med viltstängsel. Illustration från Trafikverkets Viltolyckskartor.

Viltolyckor Oskarström



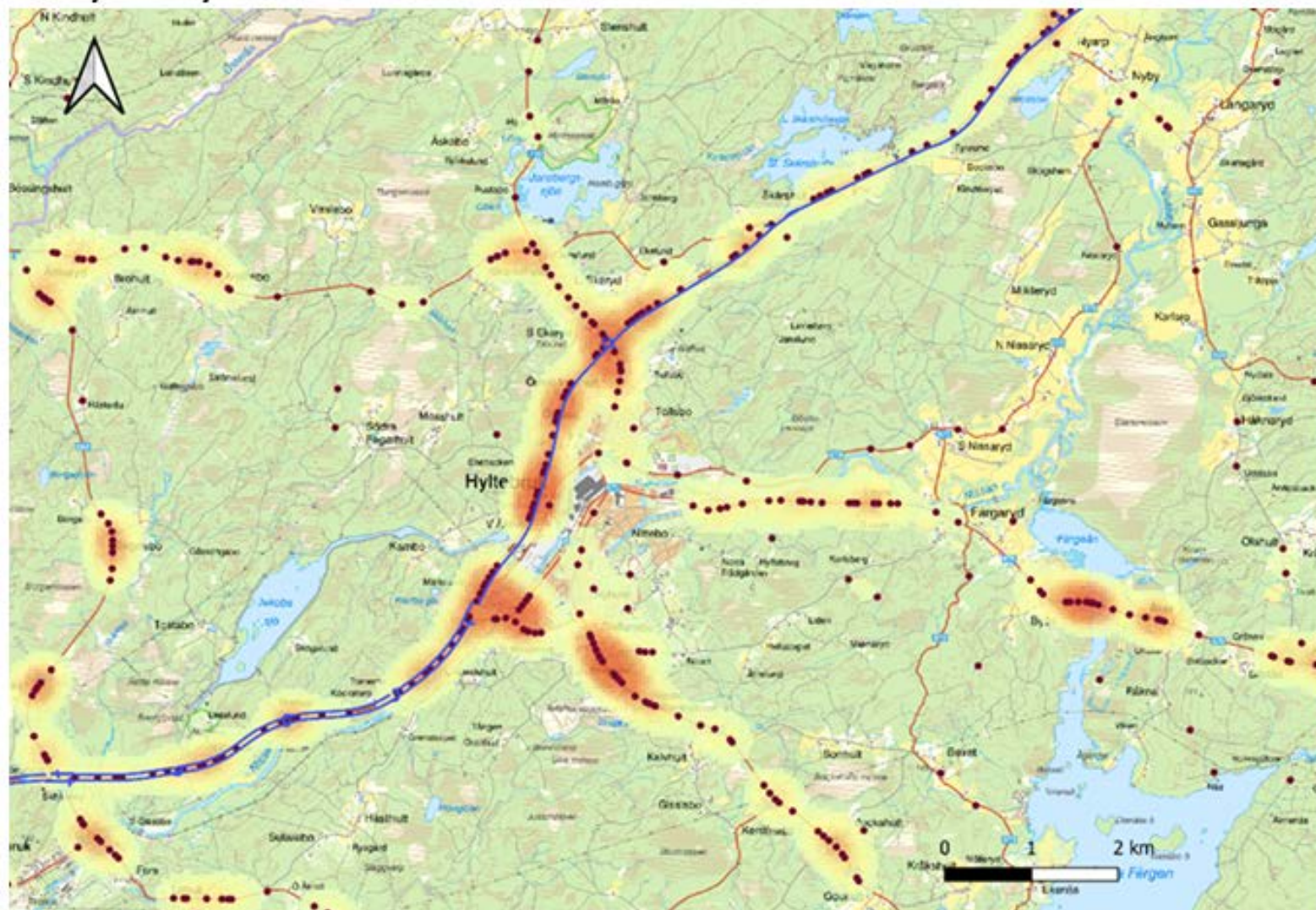
Figur 4.1.2:2. Detaljerad illustration av viltolyckor vid Oskarström och norrut för åren 2018–2022.

Viltolyckor Torup



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

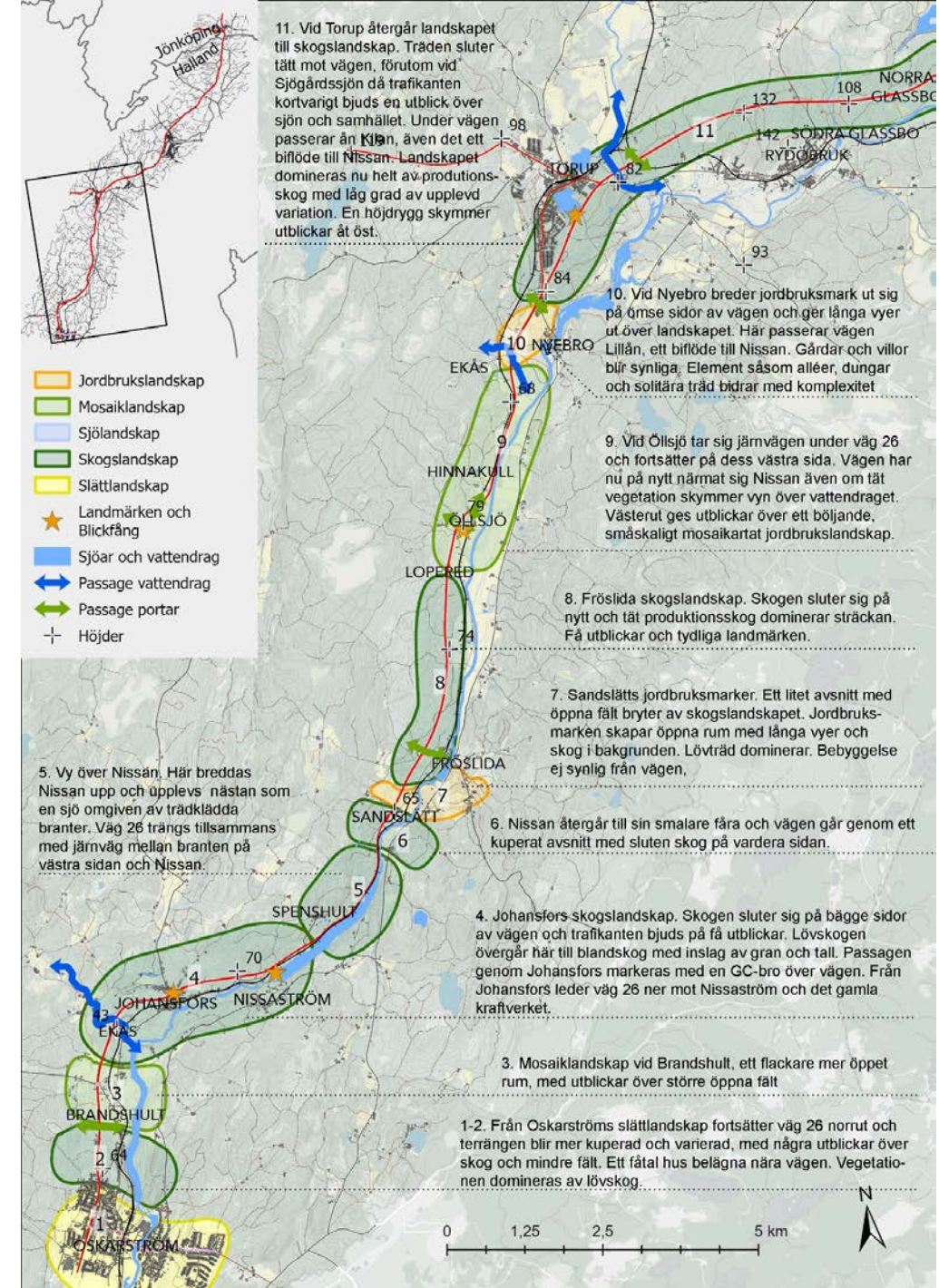
Viltolyckor Hyltebruk



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

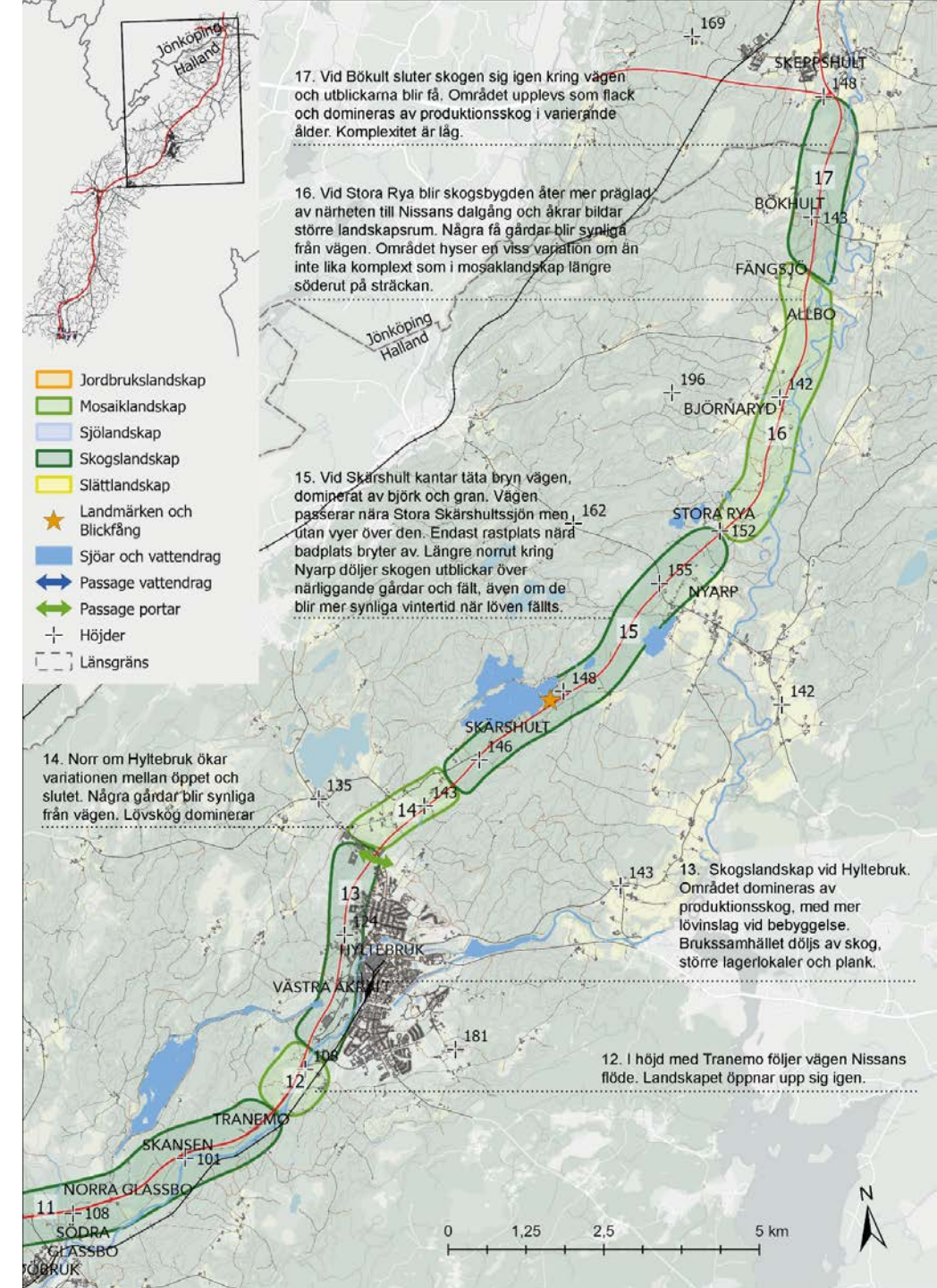
Landskap 1/2

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



Landskap 2/2

- Sträckan Södra Glassbo–Skeppshult domineras av skogslandskap med inslag av mosaiklandskap.
- Åtgärderna som föreslås längs sträckan kan ge en viss lokal påverkan på landskapet.



Boende, hälsa & säkerhet

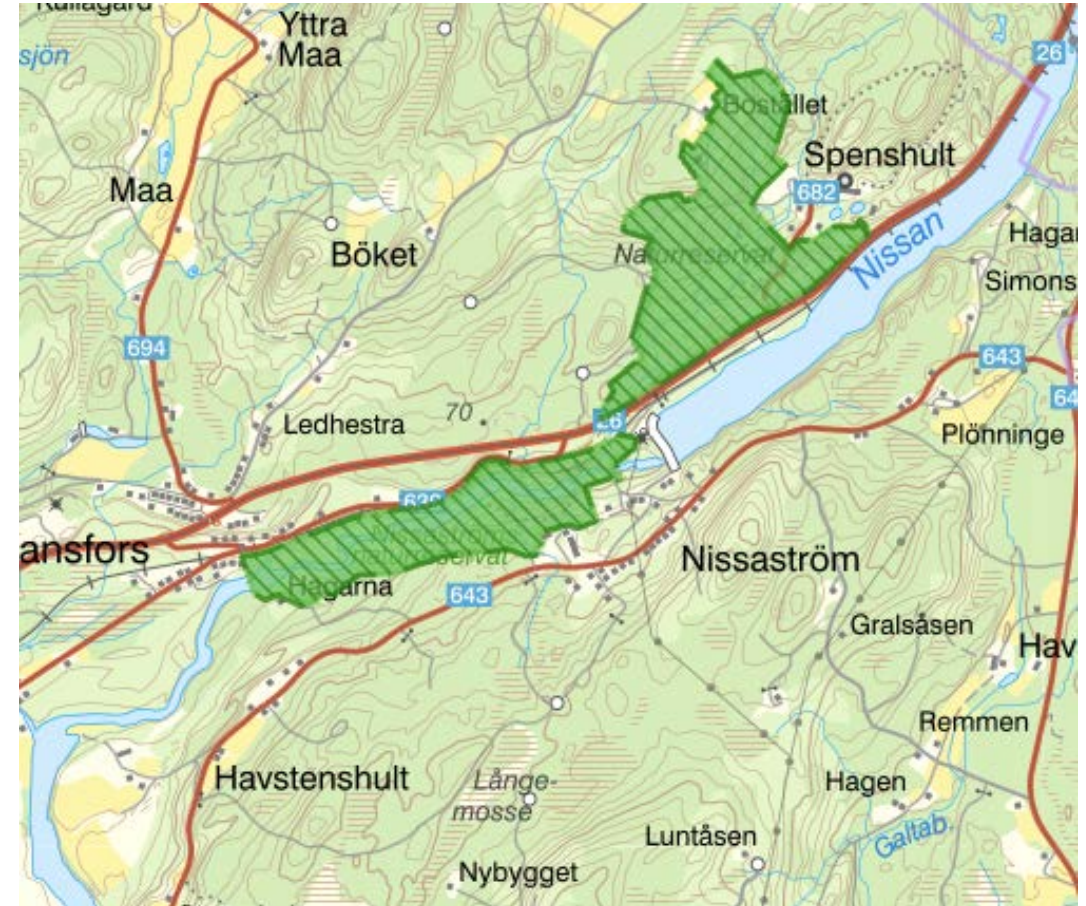
- Föreslagna åtgärder bedöms medföra små effekter för boendemiljön.
- Anläggande av färister och ny belysning i korsningar kan medföra vissa störningar för närboende på enstaka platser.
- Faunaåtgärder kan vara aktuella i anslutning till objekt redovisade i länsstyrelsens EBH-databas över potentiellt förorenade områden samt platser där släckmedel innehållande PFAS kan ha använts.
- Påvisade förorenade massor över styrande riktvärden ska transporteras till godkända mottagningsanläggningar. Målsättningen är att återanvända så mycket massor som möjligt inom ramen för projektet.

Riksintressen

- Väg 26 mellan Halmstad, Jönköping och Kristinehamn är utpekad som riksintresse för kommunikation (3 kapitel 8 § miljöbalken).
- Järnvägen Nässjö–Halmstad är riksintresse för kommunikation. Järnvägen och väg 26 går utmed varandra samt korsas på ett ställe inom utredningsområdet.
- Havstenshult är av riksintresse för naturvård (3 kapitel 6 § miljöbalken). Området består av branta sluttningar på Nissadalens östra dalsida mellan Grumshult och Nissaström.
- Natura 2000-områden (tre stycken i eller i anslutning till utredningsområdet): Johansfors-Nissaström, Lintalund och Skärshultaberg.

Naturmiljö 1/2

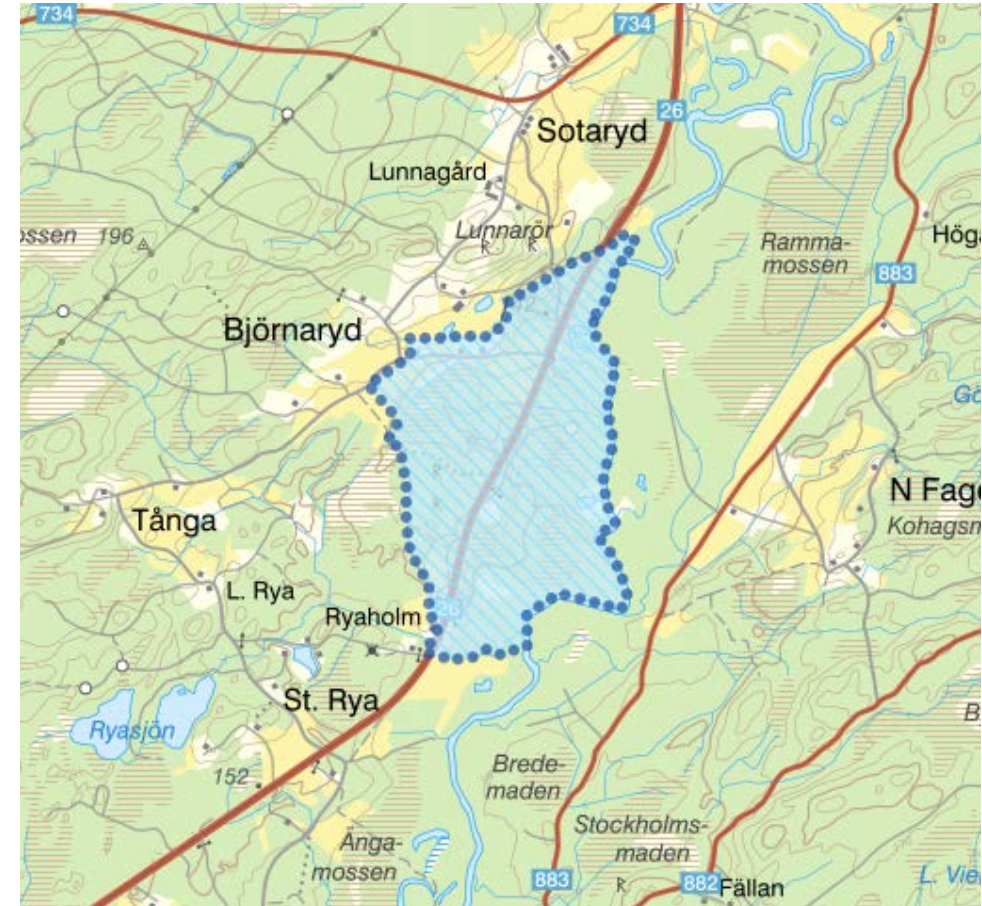
- Inom och i anslutning till utredningsområdet finns ett Natura 2000-område, ett naturreservat, strandskydd och ett vattenskyddsområde.
- Faunaåtgärder kommer att undvikas så långt möjligt att placeras inom skyddade naturområden och på platser där det finns områden som omfattas av generellt biotopskydd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



Naturreservaten Nissaström och Spenshult

Naturmiljö 2/2

- De planerade faunaåtgärderna kommer troligen att beröra vissa mindre naturvärdesobjekt, såsom vägkanter med naturvårdsarter och även generellt skyddade områden såsom öppna diken.
- 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.



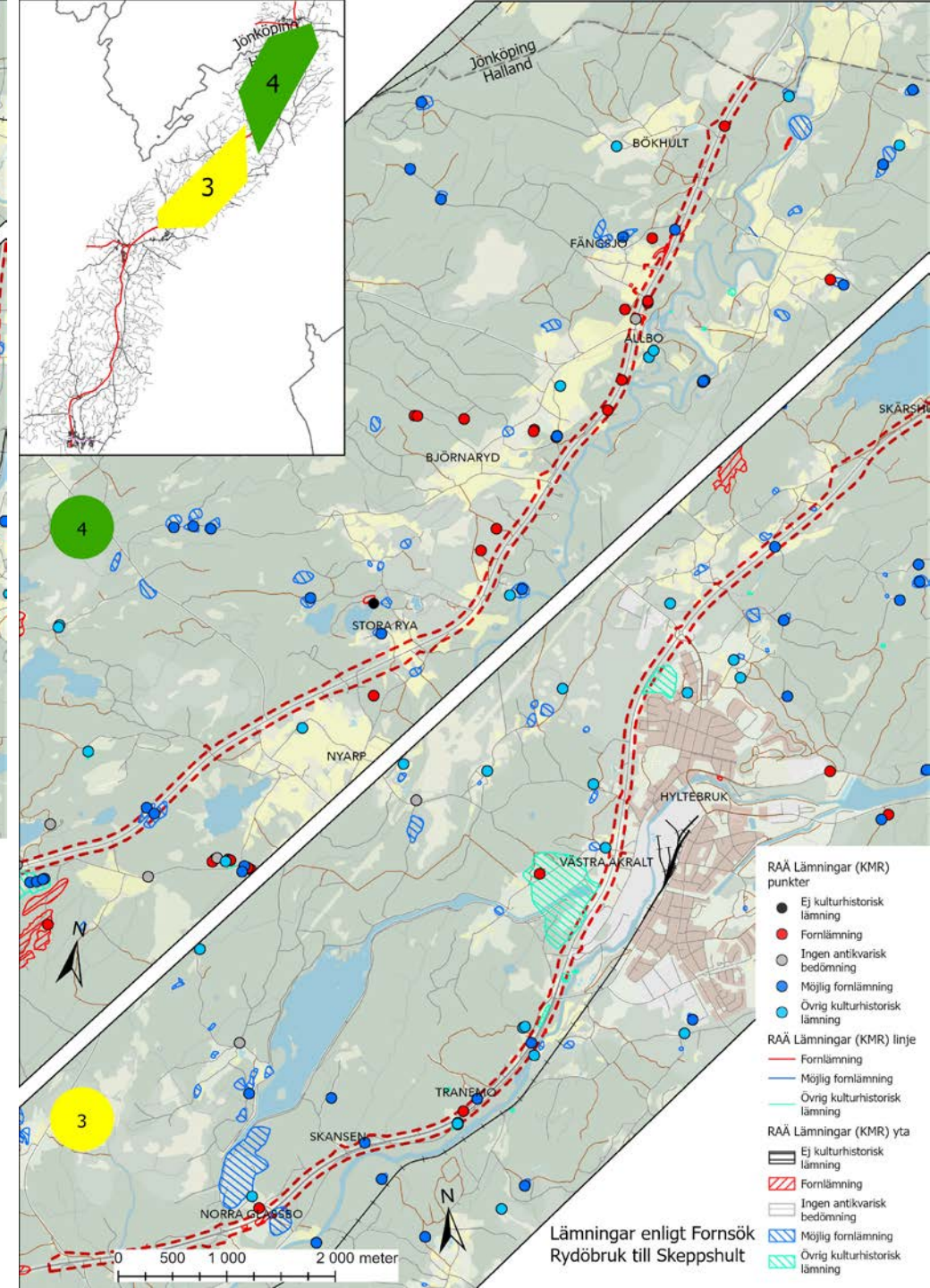
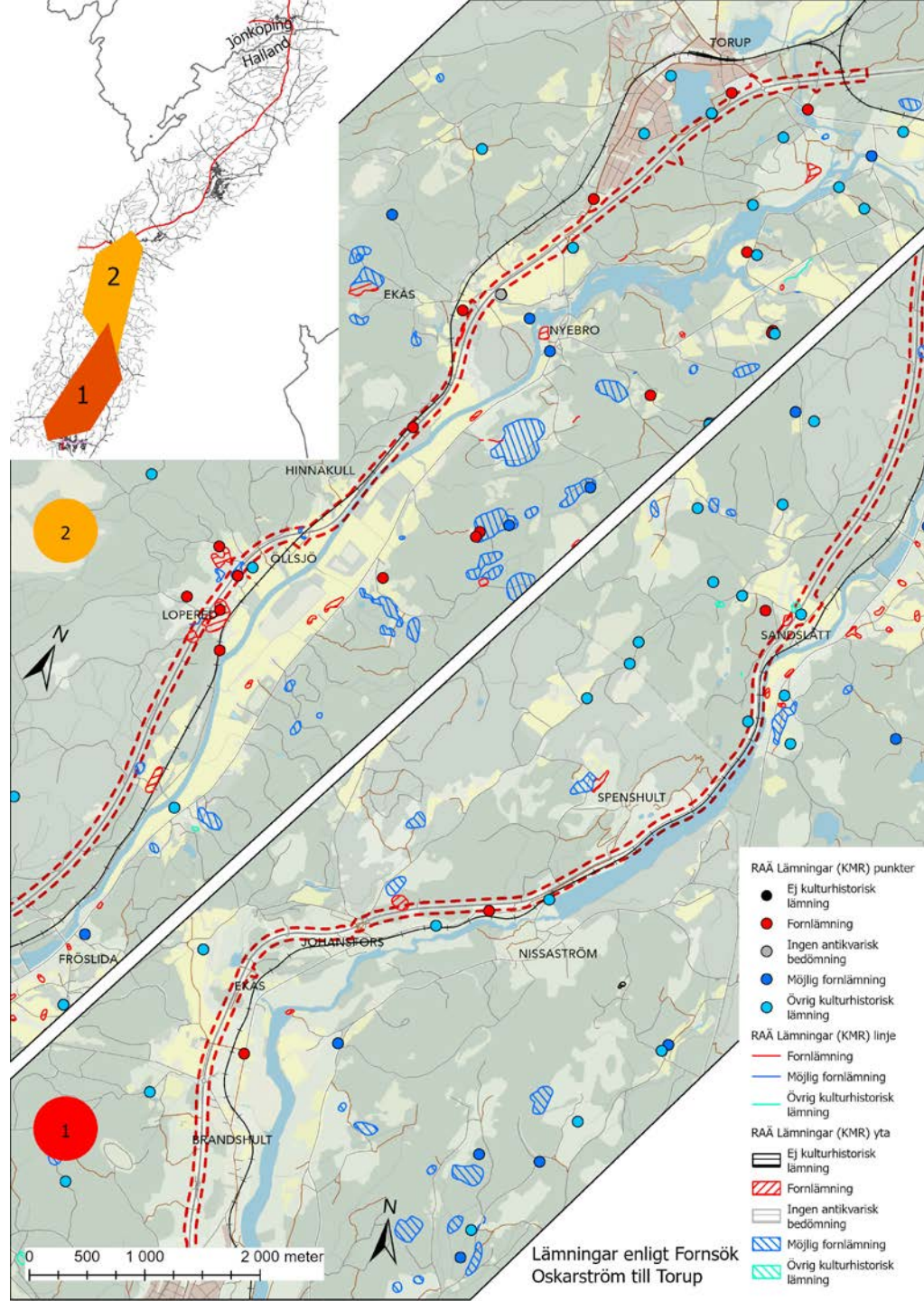
Björnaryds vattenskyddsområde

Kulturmiljö

- Det förekommer flera kända kulturvärden i anslutning till och inom utredningsområdet vid väg 26. Fornlämningar finns spridda längs hela utredningssträckan. De 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.
- **Inget riksintresse för kulturmiljö finns i utredningsområdet.** Följande kommunala kulturmiljöer är utpekade längs aktuell sträcka: Spenshults sanatorium, Lopered samt Lintalund och Norra Glassbo. Nissan är utpekad som särskilt värdefullt vatten av Riksantikvarieämbetet.
- **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 i Hallands län bedömt att en arkeologisk utredning för sträckan som helhet ej är motiverad i dagsläget.** Fortsatt dialog och samråd med länsstyrelsen angående kulturvärden kommer att genomföras löpande i projektet.

Kultur- miljö

Lämningar enligt
Fornsök



Rekreation & friluftsliv

- Inga riksintresseområden för friluftsliv inom utredningsområdet.
- Däremot finns naturreservat och kulturmiljöer längs sträckan som är värdefulla för rekreation och friluftsliv;
 - Naturreservatet Spenshult
 - Skogsområden, badplatser bland annat vid Sjögårdssjön och Stora Skärshultasjön samt fiske.
- Nya stängselåtgärder kan i viss mån begränsa möjligheter till närrekreation lokalt, men sammantaget bedöms åtgärderna medföra små effekter för rekreation och friluftsliv.

Markanvändning

- 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.

Kommunal planering

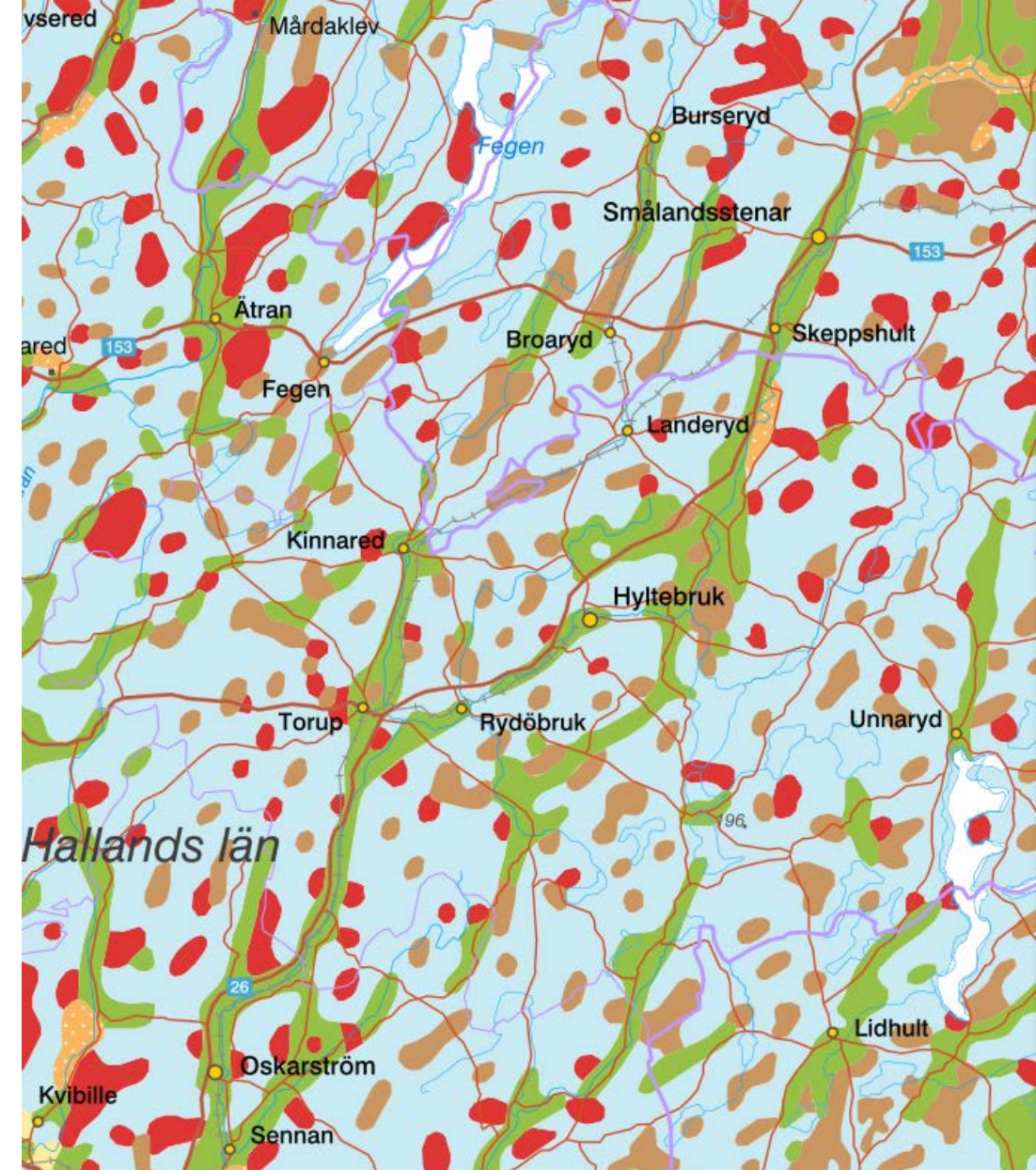
- I Halmstads kommun finns fyra antagna detaljplaner längs vägsträckan, en detaljplan i Oskarström (1380k-P834) och två ändringsplaner i Johansfors (1380K-Ä1 och 1380K-SLÄ2).
- Inom detaljplan 1380K-Ä1 och 1380K-SLÄ2 kan det bli aktuellt med faunaåtgärder (nytt viltuthopp samt utökning av viltstängsel).
- 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 av föreslagna åtgärder kommer att samordnas med kommunerna, så att åtgärderna inte strider mot detaljplanernas syfte.**

Förorenade områden

- Inom 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.
- Enligt MSB:s databas över Räddningstjänstens insatser finns sju platser längs sträckan där släckmedel innehållande PFAS kan ha använts.
- Ytterligare en plats 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 även uppmärksammat en fastighet längs väg 26 genom Hyltebruk som ett potentiellt förorenat område. På fastigheten har det sålts drivmedel under lång tid.
- 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.

Geotekniska förhållanden

- **Jordlagren inom utredningsområdet domineras av isälvssediment.**
- Moränen kan delvis vara svårskaktad pga. högt sten- och/eller blockinnehåll.
- Om organisk jord, till exempel torv, påträffas kan den behöva grävas ur och ersättas med friktionsjord. Urgrävning i större mängder undviks.
- **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 Skärhultasjön.
- **I detta skede bedöms materialet som schaktas upp kunna användas inom projektet som bankfyllnadsmaterial alternativt fyllning för faunaåtgärder.**



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

Yt- och grundvatten

- Projektet innebär inga nya väganläggningar som medför renings- och/eller fördröjningskrav.
- 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.

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

Klimatpåverkan

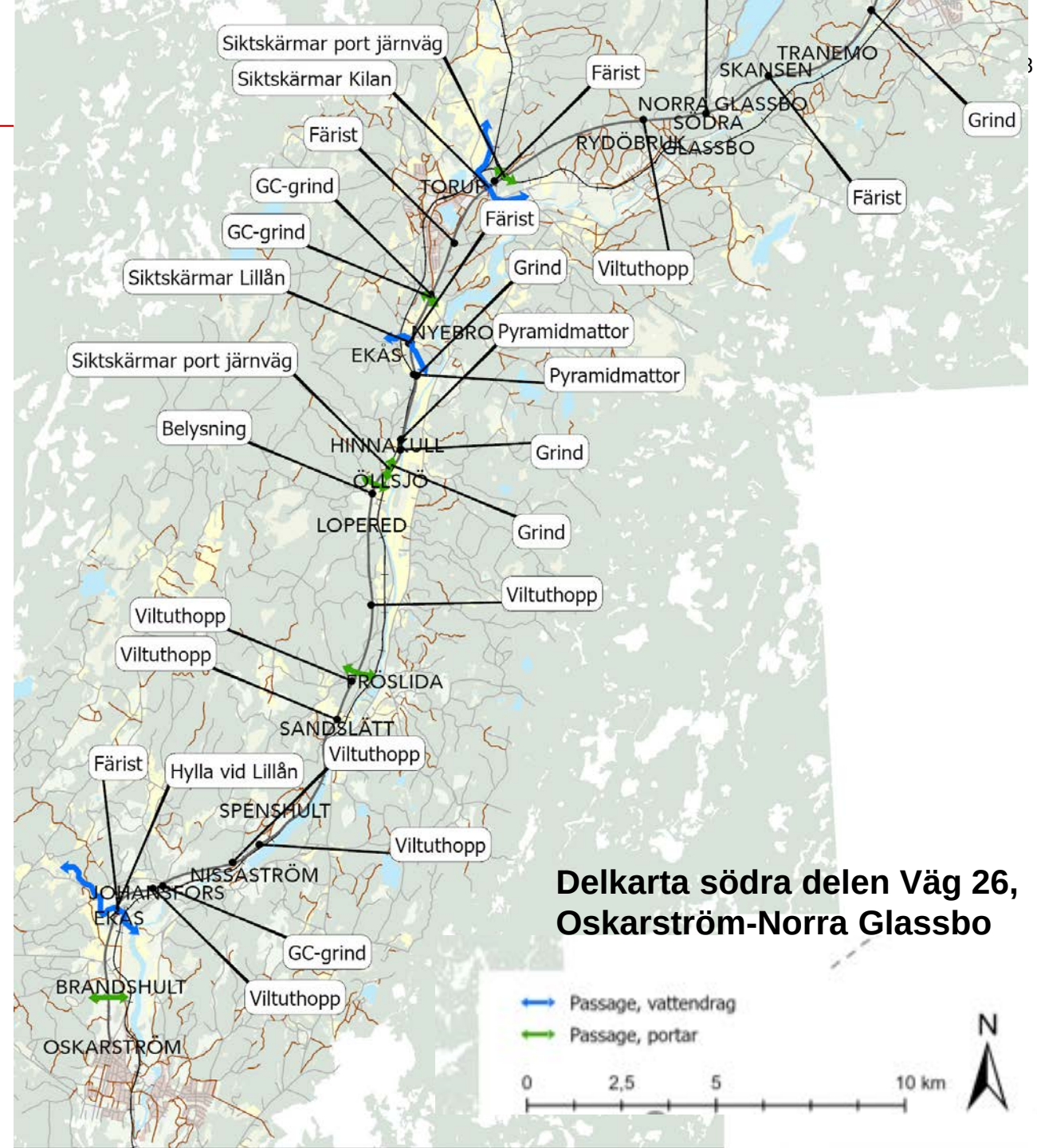
- Följande poster ger störst klimatpåverkan:
 - Transporter
 - Schaktning och fyllning
 - Materialval
- I detta projekt är det begränsade transporter och schakter, vilket innebär marginell påverkan på klimatet.
- Vidare har faunapassager i plan valts som alternativ till en större ekodukt i form av en betongbro över väg 26, något som hade genererat en avsevärt större klimatpåverkan för projektet.

Åtgärdernas lokalisering

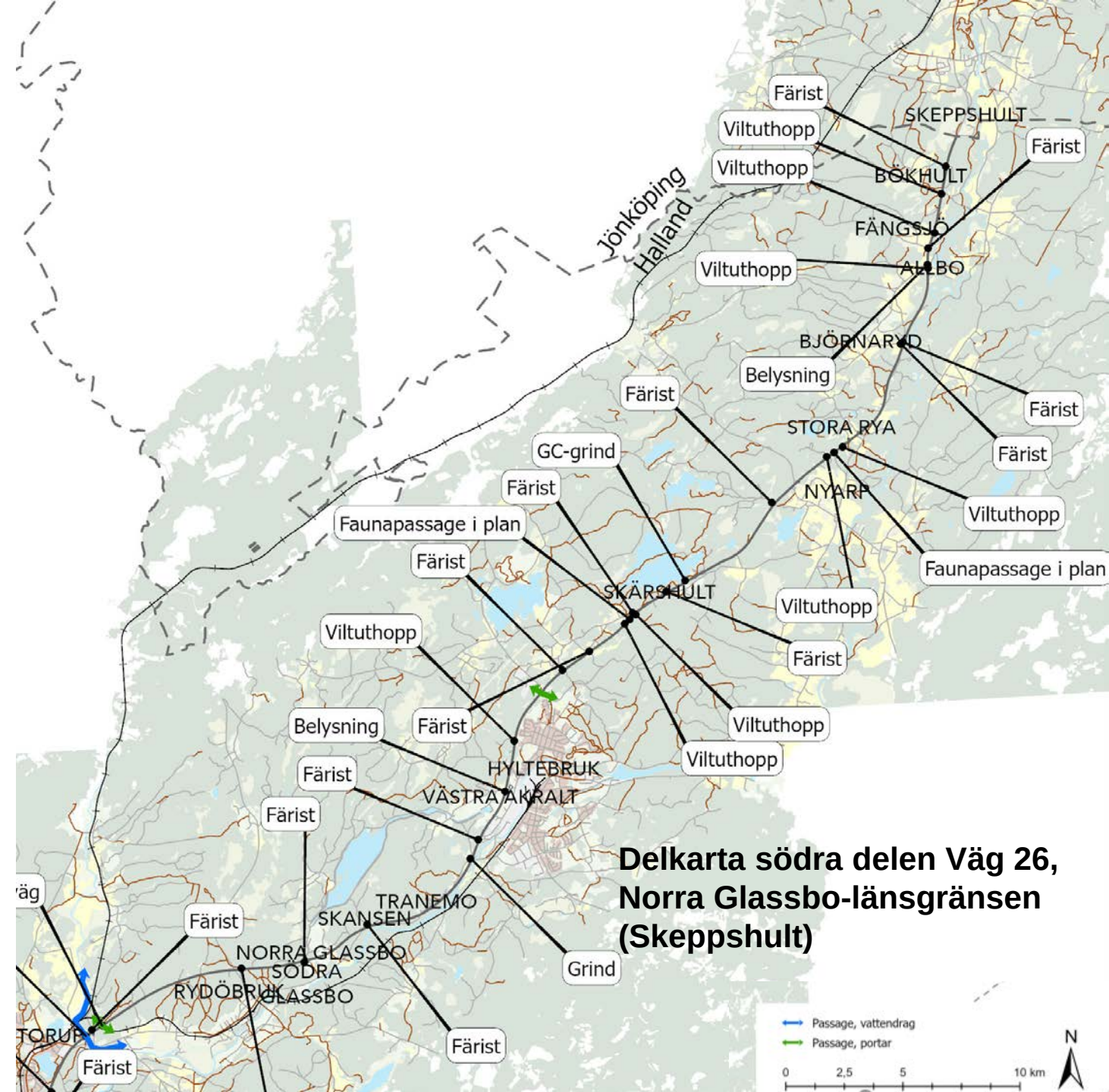
- Mindre åtgärder som viltuthopp och färister kommer vara placerade inom eller i direkt anslutning till befintligt vägområde eller vid enskilda vägar.
- Faunapassagerna i plan kommer i större omfattning att ligga utanför befintligt vägområde.
- I fortsatt projektering används information från samråd 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.
- Skyddsåtgärder och försiktighetsmått för att minska miljöpåverkan kommer att inarbetas i vägplanen och dess miljöbeskrivning/miljökonsekvensbeskrivning.

Förslag faunaåtgärder

- Ett första förslag till möjliga åtgärder har tagits fram i detta skede.
- 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.

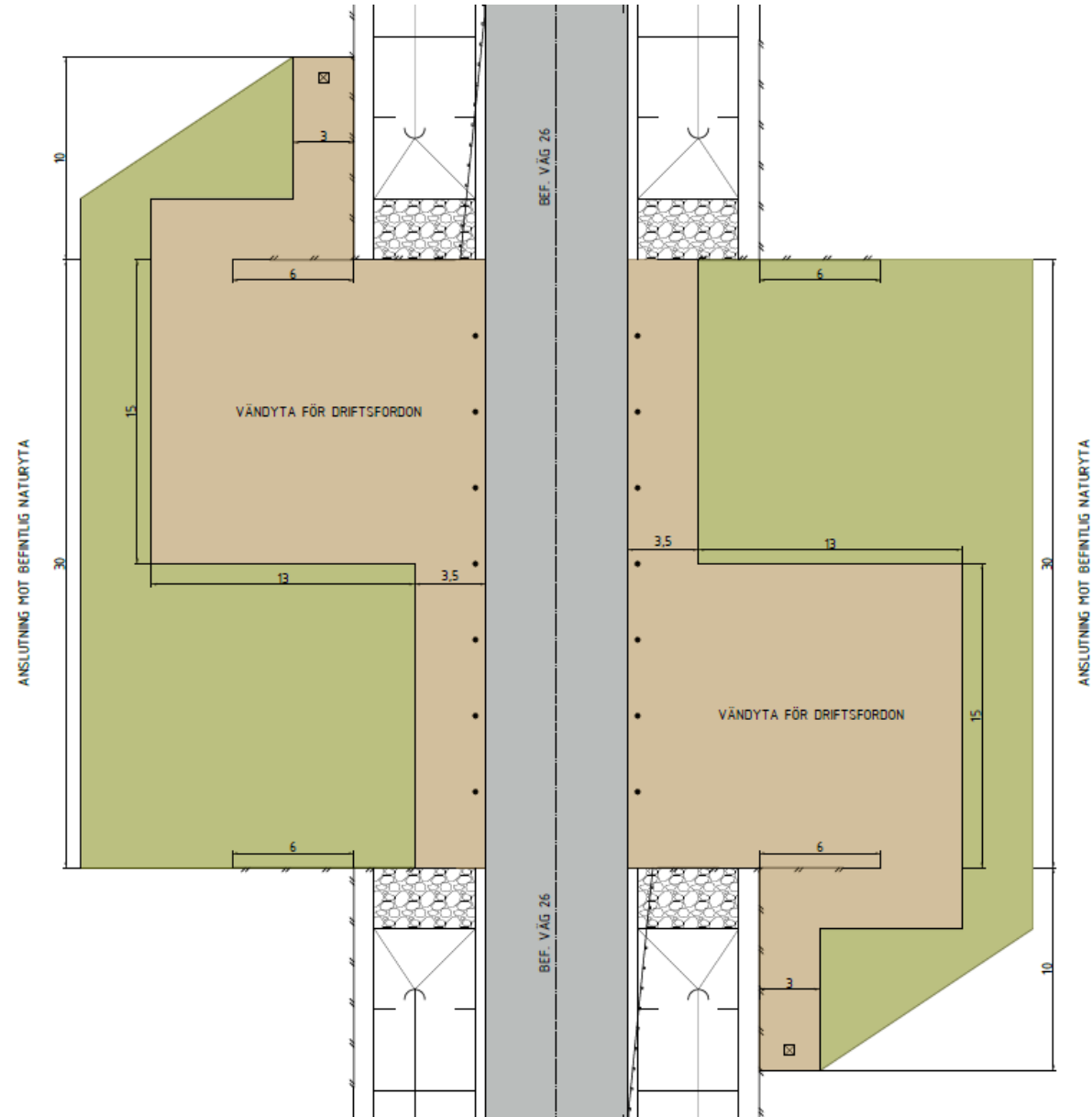


Förslag faunaåtgärder forts.



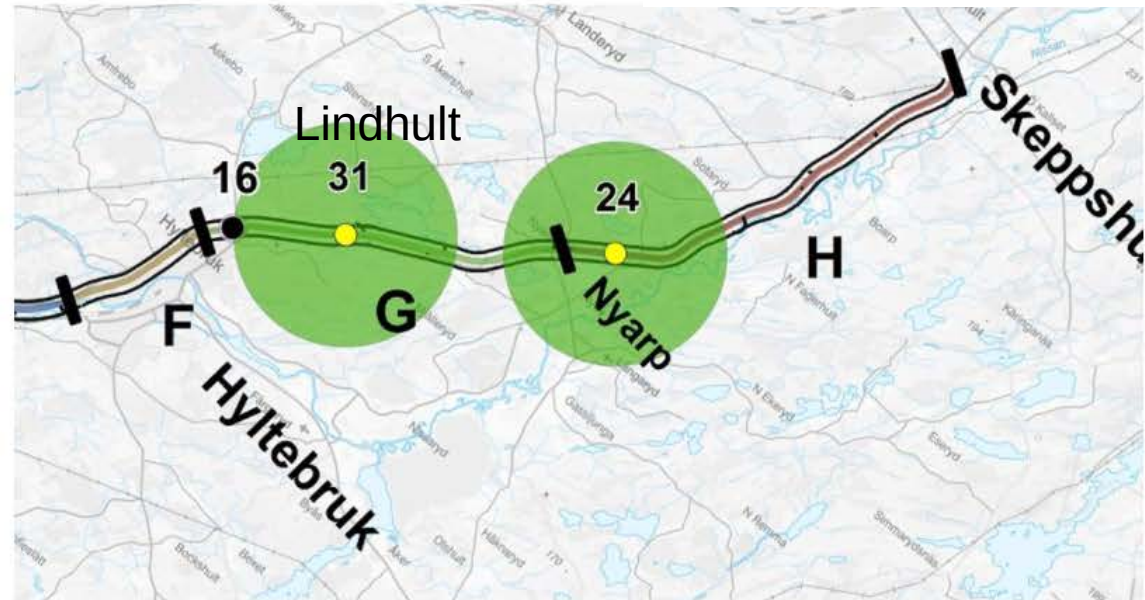
Principskiss faunapassage i plan

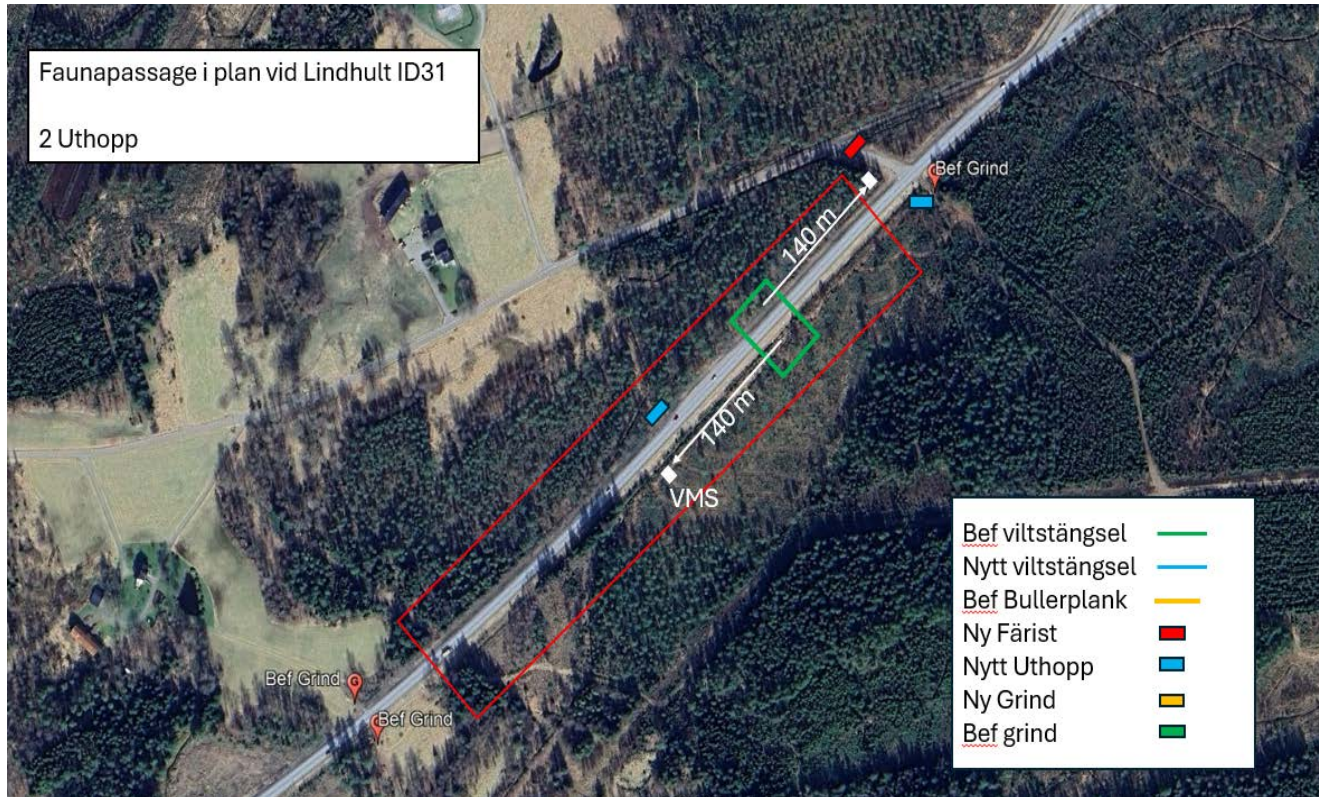
- Två faunapassager i plan föreslås på platser som utpekats i den lokaliseringsutredning som tidigare utförts i projektet.
- Faunapassager i plan är en öppning i viltstängslet som tillåter djur att korsa vägbanan för att nå områden på andra sidan vägen.
- Platserna som pekats ut ligger vid Lindhult respektive Stora Rya på den norra delen av sträckan, där vägen utgörs av tvåfältsväg utan mittseparering.
- Faunapassagerna anläggs i områden där det är långt till befintliga broar eller portar som kan nyttjas av viltet.



Faunapassager i plan

- 2 st. faunapassager i plan föreslås.
- Raksträckor, inget mitträcke.
- Inget dike eller bank, skog på båda sidor väg.

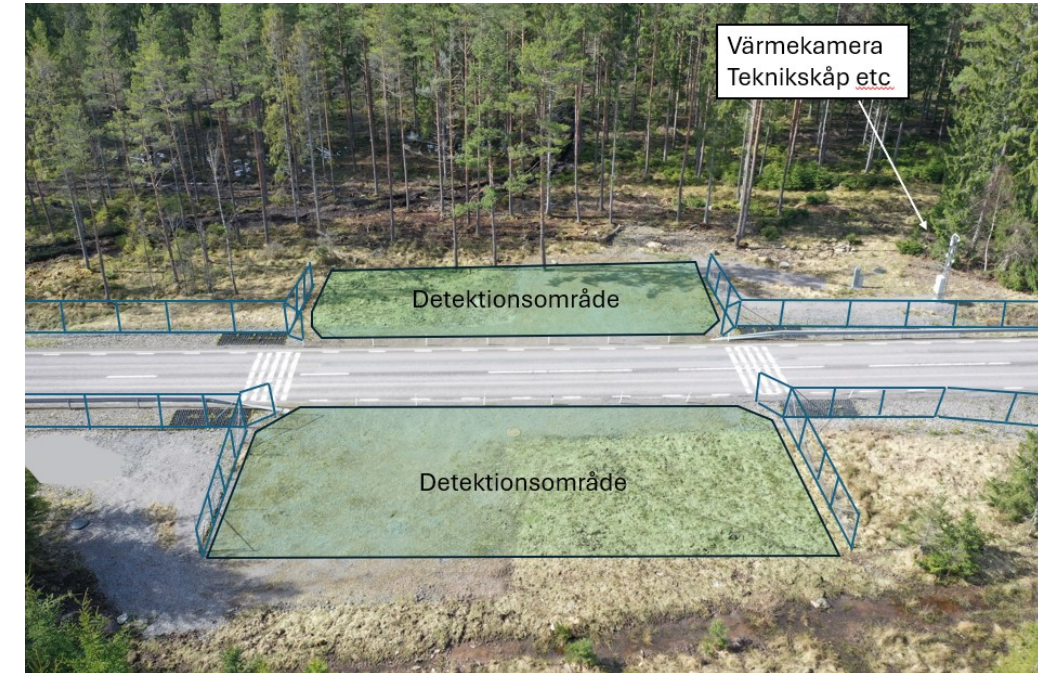




Exempel för faunapassage vid Lindhult ID 31

Skyltar med VMS blinkade viltvarning bedöms anläggas ca 140 m från passagen. Före denna blinkande skylt kommer även en vanlig skylt med varning för vilt att sättas upp.

Ev. viltuthopp kan bli aktuellt vid passagen. Det kan även bli aktuellt med belysning före passagen. Detta studeras vidare i samrådshandlingsskedet för vägplan.



Exempel på befintlig faunapassage i plan vid Koberg väg 42.

Färister och viltuthopp

- 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.
- Vid sidan av färisten anordnas en gångbana med bredd på 1,8 meter med självstängande gånggrind.
- Vissa befintliga färister behålls längs sträckan
- 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.
- 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.



Ex. viltuthopp



Pyramidmattor

- Pyramidmattor fungerar på likartat sätt som färister fast i järnvägsmiljö.
- Förslås vid järnväg vid Hinnakull.



Trafikverkets bedömning av betydande miljöpåverkan

- Föreslagna faunaåtgärder stärker de ekologiska sambanden över väg 26 och den biologiska mångfalden i området. Djuren får fler och säkrare passager över vägen.
- De nya faunapassagerna minskar barriärpåverkan i huvudsak inom utredningsområdet.
- Den totala nyttan av åtgärderna kommer innebära färre viltolyckor och en ökad trafiksäkerhet.
- 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.

Trafikverkets sammantagna bedömning är att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

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.
- Bedömd totalkostnad i prisnivå 2025 är ca100 mnkr. I totalkostnaden ingår: byggherrekostnader, marklösen, anläggningskostnader, oförutsett samt index. Potten är maximerad och endast avsedd för faunaåtgärder.
- En prioritering kommer att göras avseende var faunaåtgärderna kan anses göra mest nytta i förhållande till investeringskostnaden och de tillgängliga medel som finns i miljöpotten som är maximerad till 100 mnkr.

Viktig info när du lämnar synpunkter !

- **Mejla:**

investeringsprojekt@trafikverket.se

- **Synpunktsformulär:** Finns även på webben, där kan synpunkter lämnas.

www.trafikverket.se/vag26-faunapassager

- **Skicka brev:**

Trafikverket

Ärendemottagningen

Box 810

781 28 Borlänge

Kom ihåg!

Märk ditt ärende med ärendenummer:
TÄHS-2024-000575 (OBS! Detta är ett nytt ärendenummer)

Din synpunkt kommer att hanteras av projektet, diarieföras och blir offentlig handling.

Synpunkter oss tillhanda 5 juni 2025.

Kontaktuppgifter

- Kristina Balot, projektledare, Trafikverket
- Telefon: 0765 55 88 41, kristina.balot@trafikverket.se
- Mikael Gustafsson, markförhandlare, Trafikverket
- Telefon: 010 123 68 33, mikael.gustafsson@trafikverket.se

**TACK
för visat intresse!**