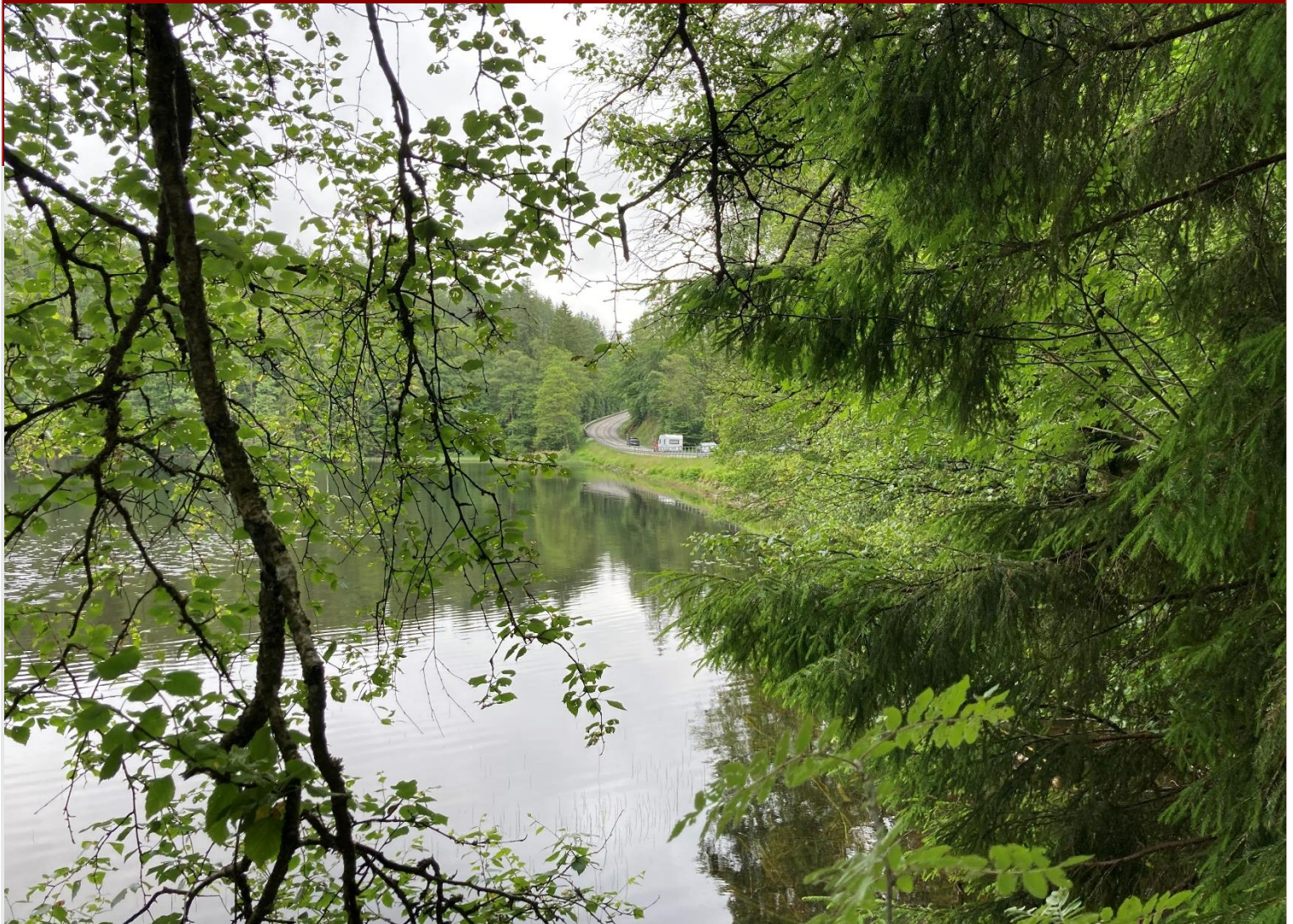


Samrådsunderlag inför tillstånd enligt Natura 2000

# Svarten SE0510121

Inom vägplan Väg 153 Stigningsfält Svartenbacken  
Varbergs kommun, Hallands län

2023-12-08



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, 405 33 Göteborg

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

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

Dokumenttitel: Samrådsunderlag inför tillstånd enligt Natura 2000

Författare: Linnea Ingesdotter och Johanna Ek, Sweco

Dokumentdatum: 2023-12-08

Ärendenummer: 168820

Kontaktperson: Malin Arvidsson, Kaisa Malmqvist, Trafikverket

# Innehåll

<b>1 Inledning .....</b>	<b>4</b>
1.1 Bakgrund och orientering.....	4
1.2 Projektets syfte och mål.....	6
1.3 Administrativa uppgifter .....	6
<b>2 Avgränsningssamråd.....</b>	<b>7</b>
2.1 Specifik miljöbedömning och process .....	7
2.2 Avgränsningssamråd.....	7
2.3 Samrådsrets .....	7
2.4 Geografisk avgränsning.....	8
2.5 Tidplan .....	8
<b>3 Förutsättningar .....</b>	<b>9</b>
3.1 Befintliga anläggningar .....	9
3.1.1 Befintlig väg.....	9
3.1.2 Befintlig avvattning.....	10
3.1.3 Geologi .....	11
3.2 Planförhållanden.....	11
3.3 Riksintressen och skyddade områden .....	11
<b>4 Natura 2000 och skyddade arter .....</b>	<b>12</b>
4.1 Planerade åtgärder som kan påverka Natura 2000-området .....	16
4.1.1 Förutsedda effekter och konsekvenser .....	17
4.1.2 Föreslagna skyddsåtgärder .....	17
4.2 Kumulativa effekter.....	18
<b>5 Fortsatt arbete .....</b>	<b>19</b>
<b>6 Förslag till innehåll i miljökonsekvensbeskrivningen och förslag på innehållsförteckning .....</b>	<b>20</b>



# 1 Inledning

Detta samrådsunderlag har tagits fram med syftet att vara underlag för ett avgränsningssamråd inför en tillståndsansökan enligt 7 kapitel 28§ Miljöbalken. Samrådsunderlaget har tagits fram för att informera berörda myndigheter, organisationer och enskilda om vilka åtgärder som ska utföras på väg 153 vid Svartenbacken och hur detta kan komma att påverka Natura 2000-området Svarten. Trafikverket utför denna tillståndsansökning för att få en bedömning av om föreslagna skyddsåtgärder är tillräckliga för att skydda Natura 2000 området och dess art flytsvaltingen.

## 1.1 Bakgrund och orientering

Väg 153 utgör en viktig förbindelse mellan Varberg och Värnamo, där viktiga destinationer såsom Gekås Ullared och Södra Cell Värö ingår. Väg 153 är även en viktig länk i det regionala vägnätet mellan Småland och de inre delarna av Halland och kusten med riksintressena väg E6 och Varbergs hamn. Vägen ingår som en del i det nationella funktionellt prioriterade vägnätet (FPV) och fungerar som en viktig länk för både gods- och långväga personresor.

Väg 153 byggdes för många år sedan med den teknik och standard som gällde då. Några delar har byggts om, men flera sträckor kvarstår i originalutförande. Vägens linjeföring är på flera sträckor kurvig, backig och det förekommer stora variationer i vägens topografi.

Vägsträckan vid Svartenbacken, se Figur 1, orsakar framkomlighetsproblem på grund av motlut. Tung trafik tappar fart och omkörningsmöjligheterna är begränsade. Under vinterhalvåret kan framkomlighetsproblemen förvärras än mer vid halka i så väl motlut som medlut.

I Figur 2 visas en sammanfattning av de åtgärder som förslås i den nya vägplanen.



Figur 1. Orienteringskarta med väg 153 och planerade stigningsfält.



Figur 2. Föreslagna våtgångsplaner

Syftet med projektet är att i första hand förbättra framkomligheten och öka trafiksäkerheten på sträckan genom:

- Breddning av vägen för att kunna anlägga ett nytt stigningsfält och därmed förbättra möjligheten till omkörning.
- Kurvrätning och siktförbättring i kurvan direkt väster om sjön Svarten.
- Korsningen mellan väg 819 och väg 153 byggs om för att skapa en korsning med högre trafiksäkerhet.
- Åtgärder, där väg 153 går i direkt anslutning till sjön Svarten, för att minska riskerna för att spill vid en eventuell olycka hamnar i sjön,
- Åtgärder för att minska risken för att fordon kör av vägen och hamnar i sjön genom att ett räcke med högre kapacitet sätts upp där väg 153 går i direkt anslutning till sjön Svarten,
- Vägplanen innebär att några enskilda anslutningar kommer att stängas.

Nämnda åtgärder hanterats i den vägplan med tillhörande MKB som håller på att tas fram för sträckan. Vägplanen har varit ute på samråd med både allmänheten (våren 2023) och med myndigheter och kommun (våren 2022). Nu pågår revidering efter samrådet inför granskning av planen under våren 2024. Enligt nu liggande tidplan bedöms vägplanen vara fastställd december 2024.

## 1.2 Projektets syfte och mål

Trafikverkets övergripande målsättning är att ha en helhetssyn på väg- och järnvägsanläggningarna för att uppnå en effektiv drift, ett underhållsvänligt samt kostnadseffektivt väg- och järnvägssystem.

Ändamålet med projektet är att förbättra framkomligheten och öka trafiksäkerheten. Utrednings- och projekteringsarbetet ska bedrivas rationellt och styras mot att hitta lösningar och utformningar som på ett så optimalt sätt som möjligt möter de projektmål och de anläggnings specifika krav som satts upp för projektet.

De projektmål som Trafikverket definierat är följande:

- Förebygga olyckor genom att bredda och siktförbättra väg 153.
- Bättre framkomlighet på sträckor med motlut.
- Inga oplanerade trafikstörningar under byggnation.

Dessutom har ytterligare ett antal anpassade mål tagits fram för projektet, varav ett är att *”Skydda den fridlysta och sällsynta arten flytsvalting och Natura 2000-området från påverkan”*.

## 1.3 Administrativa uppgifter

Sökande:	Trafikverket
Organisationsnummer:	202100-6297
Postadress:	Trafikverket, 405 33 Göteborg
E-postadress:	trafikverket@trafikverket.se
Telefonnummer:	0771-921 921
Kontaktperson:	Malin Arvidsson
E-postadress:	<a href="mailto:malin.arvidsson@trafikverket.se">malin.arvidsson@trafikverket.se</a>
Telefonnummer:	070-693 74 82
Miljöspecialist:	Kaisa Malmqvist
Berörda fastigheter:	Haksered 2:1>1, Haksered 2:1>3 och Haksered S:3
Ort:	Varberg
Kommun:	Varberg
Län:	Hallands län

## 2 Avgränsningssamråd

### 2.1 Specifik miljöbedömning och process

Ett avgränsningssamråd i en specifik miljöbedömning ska omfatta verksamhetens eller åtgärdens lokalisering, omfattning och utformning. Den ska även innefatta en beskrivning av miljöns känslighet i det området som kan antas bli påverkat. För den aktuella miljön ska det även beskrivas vilka delar i miljön som kan komma att bli påverkade samt de miljöeffekter som verksamheten eller åtgärden kan antas medföra i sig eller till följd av yttre händelser. Det ska även beskrivas vilka åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa negativa miljöeffekter. Till samrådsunderlaget ska även miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning föreslås.

### 2.2 Avgränsningssamråd

Inför avgränsningssamrådet ska verksamhetsutövaren ta fram ett samrådsunderlag vilket är denna handling. Det är verksamhetsutövarens ansvar att underlaget sprids till samrådskretsen och att samrådsparterna får del av underlaget. Samrådskretsen beskrivs under kapitel 2.3.

Samrådet syftar till att verksamhetsutövaren ska samla in synpunkter från berörda sakägare, myndigheter, organisationer, allmänheten med flera.

Målet med samrådet är att få in synpunkter och upplysningar i ett tidigt skede för att förenkla den kommande tillståndsprocessen. Vidare ska även alla som berörs tidigt få relevant information och även fått möjlighet att komma till tals. Utifrån de synpunkter och frågor som kommer fram i avgränsningssamrådet så justeras miljökonsekvensbeskrivningens (MKB) innehåll så den får den omfattning som är nödvändigt för tillståndsprövningen.

Denna samrådsprocess kommer ske skriftligt till alla enskilt berörda, alla myndigheter samt de intresseorganisationerna som kan ha intresse i åtgärden. Underlaget kommer delges dessa, vilka därmed får möjligheten att komma med synpunkter och yttranden på det kommande arbetet.

### 2.3 Samrådsrets

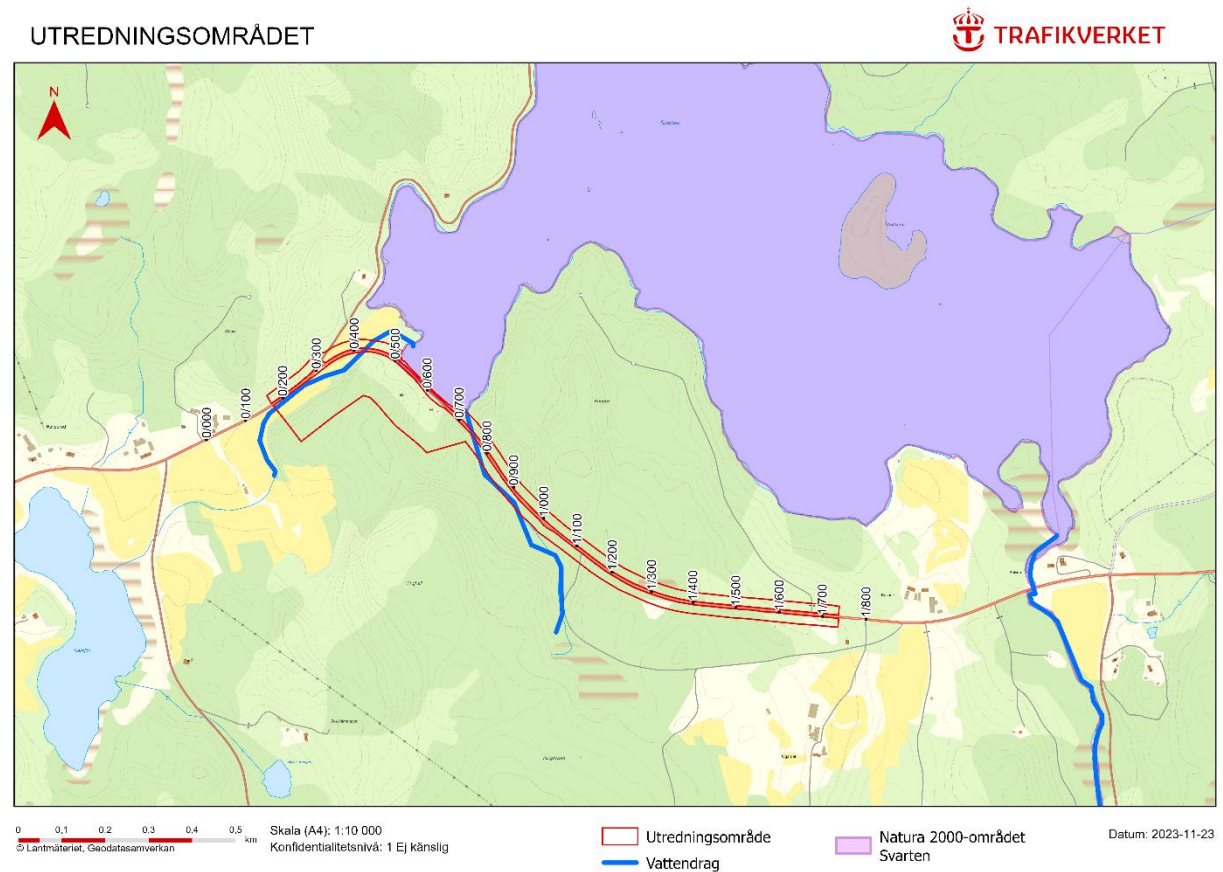
Samrådskretsen för avgränsningssamrådet har tagit fram utifrån den samrådskretsen som används för vägplanen samt ytterligare myndigheter och föreningar som bedöms kunna vara intresserade i bevarandet av flytsvaltingen. Utöver de enskilda berörda kommer följande myndigheter och intresseorganisationer få möjlighet att delta i samrådet:

- Länsstyrelsen i Halland,
- Varbergs kommun,
- Falkenbergs kommun,
- Hallandstrafiken,
- Kollektivtrafikmyndigheten i Halland,
- Räddningstjänsten i Väst,
- Södra Cell Värö,
- Gekås Ullared,
- Varbergsortens elkraft,
- Derome AB,
- Naturskyddsföreningen,
- Floraväktarna,
- Havs- och vattenmyndigheten,
- Naturvårdsverket,
- Hallands Botaniska förening,
- Svartens fiskevårdsförbund.
- Statens Geotekniska Institut (SGI)
- Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)
- Försvarsmakten



## 2.4 Geografisk avgränsning

I arbetet med miljöbedömningen för vägplanen har ett utredningsområde identifierats, vilket utgörs av det område som bedöms bli berört av byggnationen, exempelvis för breddning av vägområde och arbetsområde. Utredningsområdet framgår av Figur 3.



Figur 3. Utredningsområdet för väg 153, Svartenbacken.

## 2.5 Tidplan

Tidplanen för projektet är att vägplanen förväntas bli fastställd och därefter vinna laga kraft under 2024. När vägplanen är fastställd och har vunnit laga kraft kommer projektet att ta fram bygghandlingar för att sedan handla upp en entreprenör. Byggstart planeras till år 2025/2026, förutsatt att de tillstånd och anmälningar samt dispenser som krävs är sökta och godkända. Ombyggnaden beräknas vara klar år 2027.



## 3 Förutsättningar

### 3.1 Befintliga anläggningar

#### 3.1.1 Befintlig väg

Väg 153 är en tvåfältsväg. Sträckan ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för godstransporter, långväga personresor, dagliga personresor, kollektivtrafikresor samt ingår i ett strategiskt vägnät för tyngre transporter med större volymer. Väg 153 är också rekommenderad väg för farligt gods. Skyltad hastighet på den aktuella sträckan är 70 km/h. Utmed aktuell sträckan finns en parkeringsficka, se Figur 4. Väg 819 ansluter till väg 153 vid kurva väster om sjön Svarten.



Figur 4. Väg 153 sett från kurvan innan sjön Svarten. Fordon kör österut i bilden. Sjön Svarten syns till vänster (utpekad med en pil) i bild och mitt emot sjön finns en parkeringsficka där fordon kan stanna till.

Väg 153 vid Svartenbacken är belagd med asfalt sedan 1960. Senaste gången ny beläggning lades var år 2008. Mindre lagningsåtgärder har utförts år 2012 och 2020. PAH (polycykliska aromatiska kolväten) har konstaterats i de understa beläggningsslagren.

Det uppmätta genomsnittliga trafikflödet per dygn (ÅDT) var för år 2017, 4 960 fordon varav 530 st var tung trafik. Utifrån de uppmätta trafikflödena räknar man upp trafiken till prognosår 2047 med Trafikverkets *Trafikuppräkningsstal för perioden 2017-2040 och 2017-2060* (gällande från och med 2020-06-15). Den uppräknade trafikmängden uppskattas, år 2047, vara 6 800 fordon varav 890 st är tung trafik.



### 3.1.2 Befintlig avvattning

Vägen avvattnas idag främst via öppna diken, vilka dels är gräsbeklädda och dels utgörs av berg i dagen. Vägens diken avleder stora mängder ytvatten från intilliggande högre terräng. I den kraftigt lutande terrängen har det tidigare observerats problem vid kraftigt regn. Det har också tidigare (2007) uppstått erosionskador i slänt och delvis urspolning av väggropp i sidan av väg 153 vid sjön Svarten (platsen som visas i Figur 4), vilket orsakades av höga dagvattenflöden. Väg 153 passerar två bäcktrummor vid sjön Svarten. Ytterligare en trumma för avvattning korsar vägen i höjd med parkeringsfickan och avleder främst avrinnande ytvatten från närliggande område. Väg 153 passerar sjön Svarten i direkt anslutning i cirka 200 meter.

Utredningsområdet ligger inom delavrinningsområdet till sjön Svarten och inom ån Ätrans huvudavrinningsområde, Figur 5. Sjön Svartens nivå regleras via en överfallskonstruktion i Lillån strax öster om utredningsområdet.



Figur 5. Delavrinningsområde utloppet till sjön Svarten.

Utloppet för två av bäckarna mynnar ut på varsin sida av det befintliga beståndet av flytsvalting. En väster ifrån och en öster ifrån. Trummor längs med sträckan är på flertalet ställen delvis fyllda med sediment och växtdelar i sådan omfattning att det riskerar att sätta stopp i trumman och dessa behöver därför rensas och erosions säkras. Idag lutar delar av vägen ner mot Svarten och avrinning av dagvatten sker stundtals direkt ner på flytsvaltingsbeståndet.

På några ställen är sidotrummor underdimensionerade och dämmande med dikesskador som följd.

På sträckor där väg 153 övergår från skärning till bank, avleds dagvattnet över vägslänten och ut i omgivande terräng.

Avvattningen av parkeringsfickan vid sjön Svarten fungerar bristfälligt, då dike saknas på södra sidan.

### 3.1.3 Geologi

Vägen går i vissa partier genom kraftiga bergskärningar. Geologin i området domineras av fasta jordlager av morän och ytligt berg. I lågpunkten kring bäcken som mynnar ut i den östra delen av sjön har lager med upp till ca 0,5 m gyttja påträffats.

## 3.2 Planförhållanden

Detta samrådsunderlag inför tillståndsprövning genomförs med anledning av framtagandet av en vägplan för stigningsfält vid Svartenbacken. (Trafikverket, 2023).

Inga övriga planer berörs.

## 3.3 Riksintressen och skyddade områden

Den aktuella delen av väg 153 ligger inom riksintressen för kommunikation kopplat till flygplatser (Miljöbalken 3 kap. 8§). Riksintresset pekar ut MSA-tytor för både Landvetter flygplats och för Halmstad flygplats. MSA-tytor (Minimum Sector Altitude) är ett område runt flygplatsen med en radie på cirka 55 km där krav på lägsta flyghöjd är satt för flygplanen inför inflygning. Detta för att flygplanen inte ska krocka med höga objekt. Lägsta flyghöjden baseras på det högsta hindret i området plus en buffertzona i höjdlängd.

I direkt anslutning till vägens norra sida ligger sjön Svarten som är ett utpekat Natura 2000-område (SE0510121). Natura 2000-områden är utpekade som riksintressen enligt 4 kap. miljöbalken som är kopplat till habitatdirektivet. Området omfattar sjöarna Svarten och Kalvsjön samt Lillån/Svartån som länkar samman de två sjöarna.



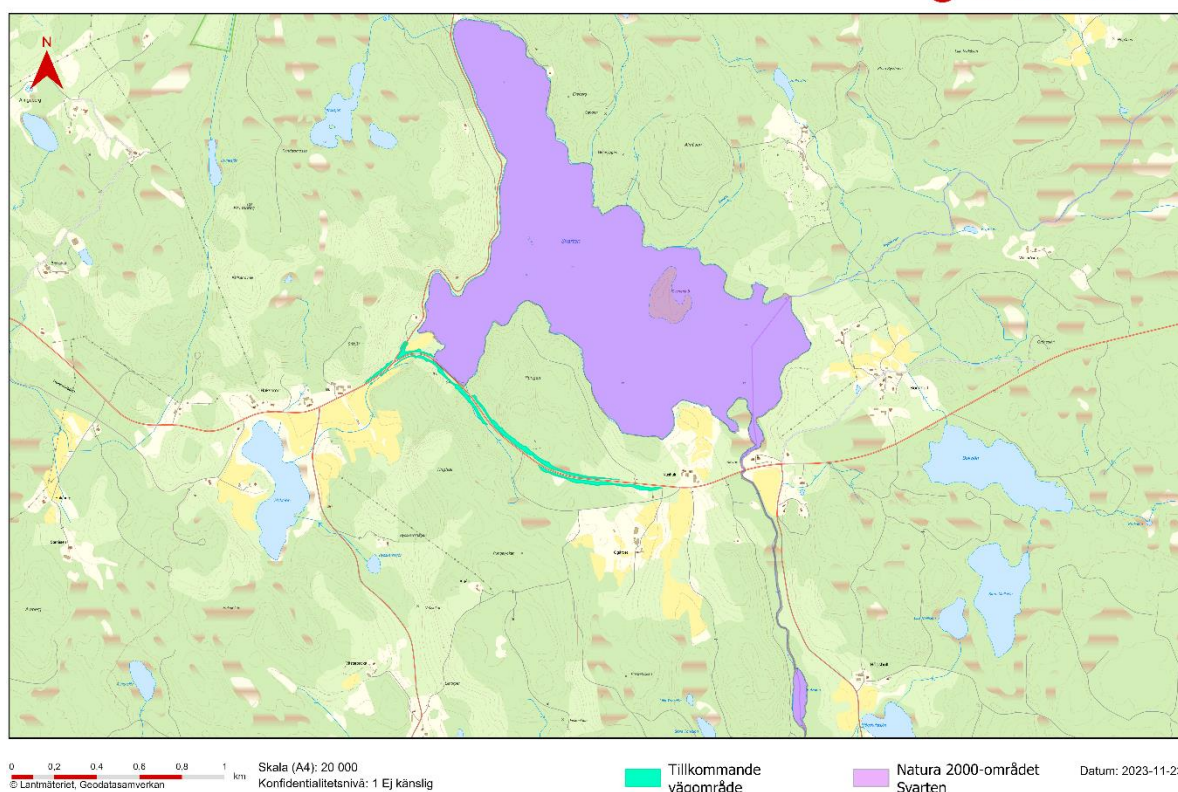
## 4 Natura 2000 och skyddade arter

Natura 2000 skapades inom EU för att hejda utrotningen av djur och växter och för att hindra förstörelse av deras livsmiljöer. Sverige och övriga EU-länder ska se till att nödvändiga bevarandeåtgärder vidtas i områdena enligt art- och habitatdirektivet samt fågeldirektivet. Flertalet Natura 2000-områden är också skyddade som nationalpark eller naturreservat. Natura 2000-området Svarten är utpekad som skyddsvärt inom Art- och habitatdirektivet.

Varje Natura 2000-område ska ha en bevarandeplan där områdets bevarandesyfte, bevarandemål samt beskrivning av områdets arter och naturtyper finns med. I Natura 2000-området Svarten är det endast arten 1831 – Flytsvalting, *Lurionium natans* som är utpekad (Länsstyreslen Halland, 2017). I bevarandeplanen beskrivs även vilka hot som finns mot området och som riskerar att påverka gynnsam bevarandestatus. Till bevarandeplanen finns även en artlista som visar fynd av rödlistade arter samt andra naturvårdsintressanta arter observerade inom området de senaste 25 åren. Arterna är dock inte utpekade som skyddsarter inom Natura 2000-området och kommer därför inte hanteras i kommande tillståndsansökan utan hanteras i aktuellt fall i vägplanen. Bevarandeplanen används som ett underlag för att förvalta området och för att bedöma när en tillståndsprövning är aktuell. Natura 2000 ska bevara värdefull natur, men innebär inte något generellt stopp för pågående markanvändning eller utveckling av samhället. I varje enskilt fall avgörs vilka åtgärder som kan fortsätta och vilka som inte kan tillåtas.

I direkt anslutning till vägens norra sida ligger sjön Svarten, som är ett utpekad Natura 2000-område (SE0510121), se Figur 6. Området har pekats ut för sin förekomst av den hotade och europeiskt endemiska arten flytsvalting (*Lurionium natans*), se Figur 7.

NATURA 2000 SVARTEN



Figur 6. Natura 2000-området sjön Svarten.





Figur 7. Foto på arten flytsvalting (© Margareta Edqvist/SLU Artdatabanken).

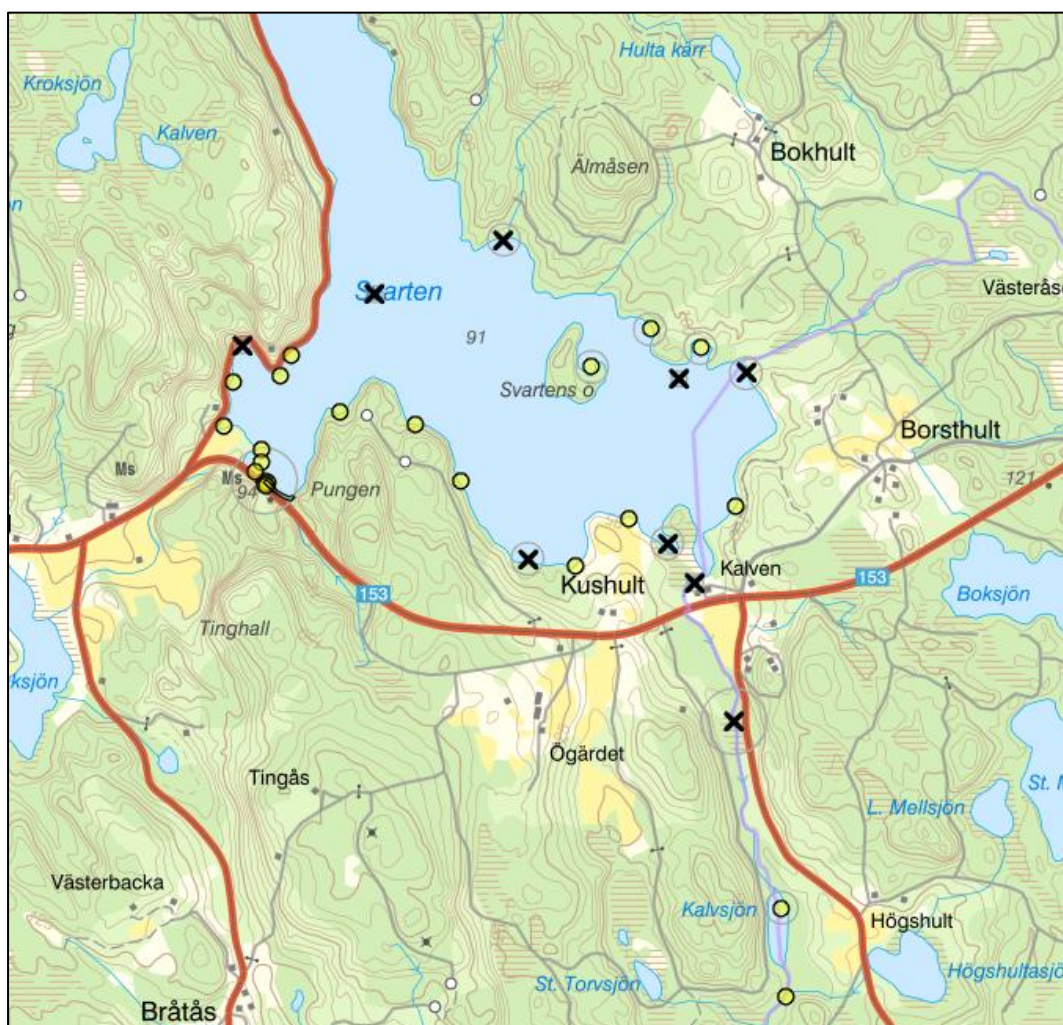
Flytsvaltingen är rödlistad som starkt hotad (EN), utpekad i bilaga 2 och 4 till Art- och habitatdirektivet samt fridlyst enligt 7§ Artskyddsförordningen (2007:845). Ett åtgärdsprogram finns framtaget för arten (Naturvårdsverket/Havs och vattenmyndigheten, 2010). I Sverige återfinns arten i sjön Svarten och på två andra lokaler i landet (Skåne och Småland). I sjön Svarten och i lokalen i Småland har arten bedömts uppnå gynnsam bevarandestatus, men inte i lokalen i Skåne. Sjön Svartens huvudsakliga bestånd av flytsvalting växer i anslutning till vägbanken av väg 153, men förekommer även med två andra delbestånd. Det ena delbeståndet finns i den närliggande Kalvsjön och det andra i Lillån/Svartån som förbinder Svarten och Kalvsjön. Båda sjöarna och vattendraget mellan sjöarna ingår i Natura 2000-området. Kompensationsåtgärder har tidigare bedömts som svåra då tidigare utplanterings försök av arten har varit misslyckade. Enligt ny information som kommit in om arten under år 2023 har vissa utplanteringsförsök visat sig vara effektiva på den skånska lokalen för arten. Genetiska variationer finns på de olika lokalerna och det är inte säkert att utplanteringsförsök skulle lyckas i Svarten. Miljöerna som arten växer i på den skånska lokalen jämfört med Svarten skiljer sig även stort ifrån varandra. Svarten och Kalvsjön är relativt stora näringsfattiga sjöar medan lokalen i Skåne utgörs av ett kustnära område där arten förekommer i små gölar omgivna av kärr och fuktängar. Det råder kunskapsbrist kring arten och dess känslighet. Det man vet är att flytsvalting är känslig för vattenkemiska och fysikaliska förändringar så som utsläpp eller ändringar i strömningar och störningsregimer. Arten kan påverkas negativt av bland annat:

- Utsläpp av toxiska miljöfarliga ämnen eller näringsämnen i sjöar eller i tillrinnande vattendrag
- Markavvattning
- Skyddsdikning
- Övergödning eller ökad belastning av humusämnen
- Grumling och igenslamning av bottenvegetation
- Schakt eller grävningsarbeten
- Byggnation av väg, anläggning eller annan exploatering samt underhållsarbeten för dessa
- Upplag
- Avverkning inom avrinningsområdet

I åtgärdsprogrammet står det att *”Flytsvalting är känslig för konkurrens och är beroende av återkommande störning och andra faktorer som hejdar igenväxningen. Stabila populationer verkar finnas där naturliga processer förhindrar igenväxning, såsom strömmande vatten samt inverkan från vågor och återkommande vattenståndsförändringar”*. I och med detta finns det

även en viss risk att ändra avrinningen av dagvattnet och kvalitén på dagvattnet för flytsvaltingen. Flytsvaltingen växer idag i mycket nära anslutning till den befintliga vägen och blir därmed utsatt för dagvatten från vägen. Eftersom arten ändå finns här kan det vara så att flytsvaltingen har anpassat sig till den vattenkvalité och de störningarna som avrinningen resulterar i idag. Kunskapsbristen kring arten gör att det inte går att veta hur arten skulle reagera på förändrade förhållanden.

Inom ramen för åtgärdsprogrammet har årliga inventeringar av arten genomförts mellan år 2004–2009. Beståndet i Svarten uppmättes då, samtliga år, till cirka 4 100 m<sup>2</sup>, med varierande förekomst av blommande plantor. Totalt uppskattades beståndet till cirka 55 000 plantor i Svarten. Hösten 2023 återinventerades beståndet genom åtgärdsprogrammet för arten och resultatet visade på cirka 760 stänglar närmast vägområdet för väg 153. I hela Svarten återfanns 1705 plantor, varav enbart ett delbestånd på 150 plantor blommande. Beståndet på 600 plantor (Figur 9), var störst i hela Natura 2000-området men ytterligare ett större bestånd på 500 individer hittades vid Svartens ö, längre bort från väg 153, se Figur 8. Resultatet av inventering är ännu ej publicerat men finns inlagt i artportalen.se, se Figur 8 och Figur 9.



Figur 8. Översikt över inventeringsresultat av flytsvaltingen hösten 2023. Gul punkt är fyndplats och X betyder att man inte återfunnit arten på en plats där den tidigare funnits. (ArtPortalen, 2023)



Figur 9. Urklipp från ArtPortalen (ArtPortalen, 2023) 2023-10-18 av inrapporterade fynd av flytsvalting 2023, där närmsta bestånden som eventuellt bedöms påverkas av arbetena är utmarkerade.

Det ska dock tilläggas att fältinventeringarna 2023 genomfördes då inte förhållandena var optimala för en inventering. Inventeringen utfördes sent i september och några veckor efter stormen Hans som orsakat mycket höga vattenstånd i sjön. Under inventeringen var vattenståndet fortfarande högt och bottensedimentet bedömdes vara upprivet, vilket försämrade inventeringsmöjligheten. Att inventeringen även genomfördes så sent på säsongen är en effekt av stormen då det tidigare inte varit möjligt att genomföra inventeringen. Efter kontakt med inventerarna så informerade de om att det hade varit önskvärt att utföra inventeringen i början av augusti och med lägre vattenstånd, så troligen är inräknade individer i underkant. När nästa inventering utförs är inte känt för Trafikverket då den utförs inom åtgärdsprogrammet och inte i Trafikverkets regi.

Då flytsvaltingen endast finns på tre lokaler och har lokal gynnsam bevarandestatus på två av dessa (enligt åtgärdsprogrammet från 2013) så är det svårt att bedöma gynnsam bevarandestatus på annat än lokal nivå. Inom utredningsarbetet för vägplanen har förslag till skyddsåtgärder tagits fram utifrån vad som bedöms möjligt att genomföra under byggtiden. Om artens gynnsamma bevarandestatus påverkas i Svarten så bedöms det kunna påverka artens gynnsamma bevarandestatus på nationell nivå.



#### 4.1 Planerade åtgärder som kan påverka Natura 2000-området

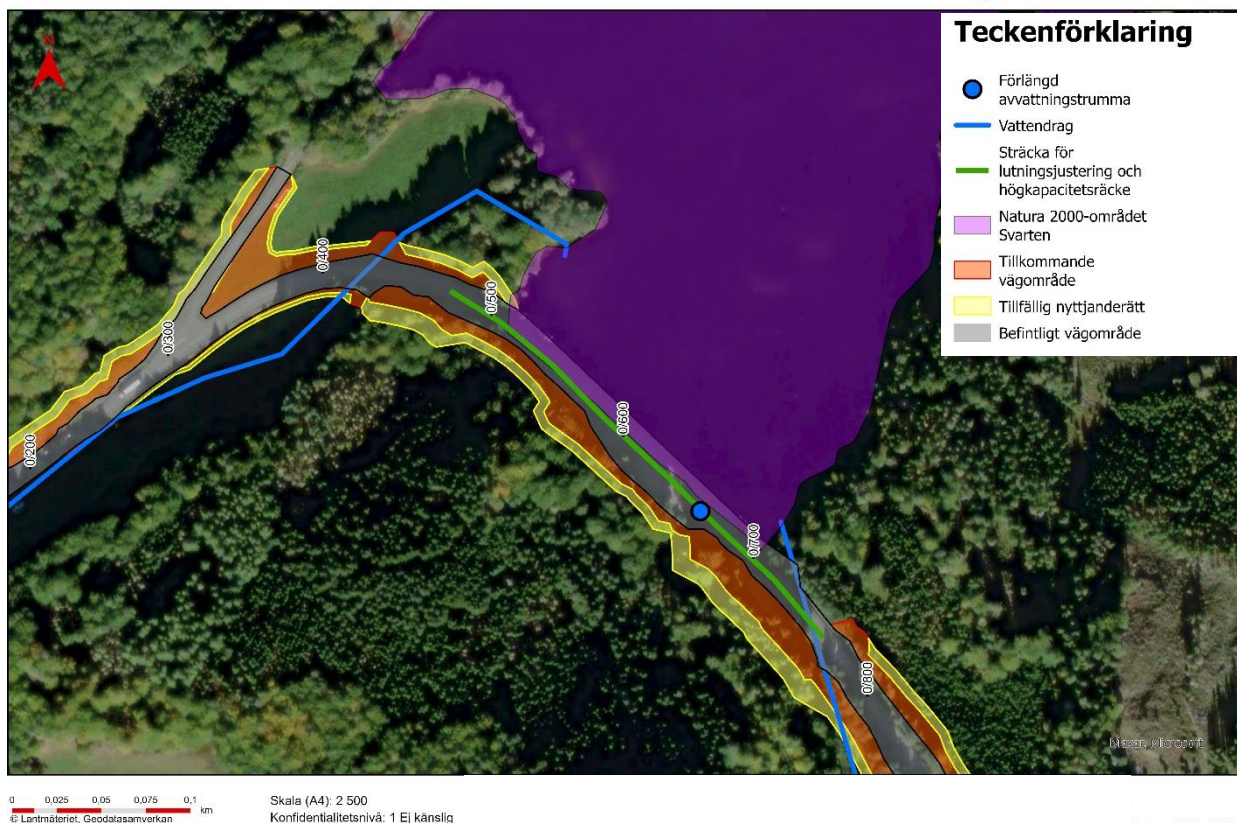
Samtliga planerade åtgärder för området kring Svartenbacken beskrivs i den vägplan som håller på att tas fram. Länsstyrelsen har beslutat att genomförandet av vägplanen innebär betydande miljöpåverkan, varvid en MKB tagits fram även för vägplanen. I kommande MKB för Natura 2000-prövningen kommer endast de arbetsmoment som riskerar att påverka Natura 2000 och arten flytsvalting beskrivas. Kort beskrivet är det som kommer utföras:

- Siktförbättring i kurvan vid Svarten,
- Byggnation av ett nytt stigningsfält. Stigningsfältet påbörjas vid parkeringsfickan vid Svarten men anläggs på södra sidan för att inte orsaka fysiska intrång i Svarten.
- Justering av vägens tvärfall för att undvika direkt avrinning till sjön.

Vid ombyggnationen av väg 153 kommer inga fysiska ingrepp göras i själva Natura 2000-området. Dock kommer det ske arbeten som skulle kunna påverka dagvattnet samt de två bäckarna som idag rinner ner i sjön Svarten i direkt anslutning till befintligt bestånd, och på så sätt påverkar Natura 2000-området.

Väg 153 planeras att breddas för att inrymma det planerade stigningsfältet. Breddningen föranleder att två befintliga trummor som idag leder bäckar ner till Svarten behöver förlängas några meter på vardera sidan om vägen. Förlängningen av trummorna och dess trummynningar kommer anpassas till den befintliga bäckfåran. Vattendragens läge visas i Figur 10.

#### ÅTGÄRDER VID SVARTEN



Figur 10. Vattendrag som korsar väg 153 och som mynnar i Svarten, samt de åtgärder som ska utföras inom området.

Avvattningsstrumman som visas i Figur 10 kommer även den behöva förlängas som en effekt av att vägen ska breddas. Vägdagvattnet förväntas inte i driftskedet vara mer förorenat än i



dagsläget. Att rena dagvattnet har inte varit ett mål inom projektet då det är möjligt att den aktuella föroreningsnivån i dagvattnet resulterar i den nivån av störning som flytsvaltingen behöver för att trivas på platsen utan att bli utkonkurrerade av andra arter. Projektet har för avsikt att undvika att förändra de lokala förhållandena.

För att vägen inte ska behöva göra fysiska intrång i sjön Svarten så krävs det att vägen breddas på dess södra sida vid inledningen av stigningsfältet, bort från Svarten. Ytorna närmast väg 153 är på denna sida vägen väldigt brant lutande och det kommer krävas att nya skärningar utförs för att nödvändiga åtgärder ska bli möjliga att genomföra. Skärningen kommer kräva sprängning av berget och avverkning av den skogen både inom nytt vägområde samt på det området för tillfällig nyttjanderätt ovanför skärningen som krävs för att kunna utföra arbetena. Grovt uppskattat är det cirka 21 000 m<sup>2</sup> skog som behöver avverkas. För siktrensningen i kurvan invid sjön Svarten är det cirka 3 600 m<sup>2</sup> som ska avverkas, övrig skog ligger längre ifrån vägen, men inom avrinningsområdet till Svarten. Området som kommer kräva sprängning och avverkning på grund av siktrensning visas i Figur 10. Skogen inom detta område bedöms enligt naturvärdesinventeringen ha Högt naturvärde. Projektering pågår fortfarande för åtgärderna och ytan kan komma att justeras något.

#### 4.1.1 Förutsedda effekter och konsekvenser

Vilka effekter och konsekvensen som projektet kan orsaka är svåra att förutse på grund av den kunskapsbrist som råder om flytsvaltingen. Trafikverkets bedömning är att med nedan nämnda skyddsåtgärder så kommer konsekvenserna bli obetydliga (området/arten har ett mycket högt värde och påverkan bedöms bli obetydlig). Men visar det sig att åtgärderna inte fungerar i den omfattningen som förväntats så kan konsekvenserna bli allt ifrån måttliga till mycket stora.

Vidare gör kunskapsbristen det svårt att bedöma, om det efter utförd åtgärd skulle visa sig att arten skadats, att det verkligen är åtgärderna på vägen som orsakat skadan. Detta då det finns flera olika kumulativa effekter som skulle kunna påverka arten utöver byggnation av väg, se kapitel 4.2 Kumulativa effekter.

#### 4.1.2 Föreslagna skyddsåtgärder

Förbi sjön Svarten läggs vägprofilen om så vägdagvatten rinner bort från sjön till vägens södra sida för att undvika att föroreningar rinner direkt ut i sjön och på flytsvaltingen. Vägdagvattnet leds i vegetationsklädda diken fram till parkeringsplatsen. Förbi parkeringsplatsen leds vattnet i ledningar fram till trumman vid den östra sidan av parkeringsplatsen där det leds under vägen och ut i Svarten.

Befintliga vägräcken längs sjön byts ut mot högkapacitetsräcken för att minska risken för att fordon hamnar i sjön vid en eventuell olycka. Under tiden som räcket byts ut kommer temporära skyddsanordningar/skyddsbarriärer att användas för att hindra fordon från att hamna i sjön.

Intrången i de mest värdefulla naturmiljöerna har minimerats så långt det är möjligt, framför allt genom val av utformning och genom val av huvudsaklig breddning på norra sidan om väg 153.

Tidpunkten för avverkning av skog ska anpassas så att den i huvudsak förläggs utanför häckningssäsong för fågel.

Vid grumlade arbeten vidtas åtgärder för att förhindra större spridning av grumligt vatten i sjön. Siltgardiner som förhindrar spridning av finmaterial kan läggas ut i sjön och dagvatten kan infiltreras i omgivande mark alternativt silas över vegetationsklädda ytor innan det når sjön. Dock kan inte kemiska parametrar hanteras via siltgardin.

Kemikalieförvaring/tankning ska ske på en plats på betryggande avstånd från sjön så att eventuellt spill inte riskerar att rinna ner i sjön.

Eventuellt spill ska kunna samlas upp med hjälp av till exempel absorbenter eller länsar.

Vid bergsprängningsarbeten ska det finmaterial som bildas vid borrhning (borrkax) samlas upp.

Vid arbeten med trummor och omgrävning av diken/vattendrag ska arbetet ske i torrhet, eller vid största möjliga lågflöde. Vattnet i diket/vattendrag föreslås ledas förbi genom pumpning alternativt dämmas uppströms under arbetena. Siltgardiner ska användas vid påsläpp av vatten så att inte grumlande partiklar täcker flytsvaltingen.

## **4.2 Kumulativa effekter**

Kumulativa effekter, som skulle kunna påverka flytsvaltingen och Svarten, är arbeten som görs intill vägen som skulle kunna förändra avrinningen eller den kemiska sammansättningen i vattnet. Exempelvis skulle avverkning (utöver det som krävs för ombyggnationen av vägen) av den produktionsskogen som ligger längs med väg 153 kunna orsaka en kumulativ effekt som skulle kunna förändra förutsättningarna.

Klimatförändring är ytterligare en kumulativ effekt som skulle kunna påverka flytsvaltingen i och med att det blir fler kraftiga regn som ökar de tillfälliga variationerna i vattendjup för växten. Kraftiga skyfall resulterar även ofta i grumligare vatten orsakat av erosion då partiklar och organiskt material dras med i avrinningen.

Om det sker åtgärder uppströms i vattendragen utan försiktighet kan vattenkvalitén påverkas på det vatten som mynnat ut i Svarten och på flytsvaltingen. Utöver vägplanen, finns det planer på att anlägga en ny enskild väg/bruksväg på marken mellan väg 153, väg 819 och Svarten för att tillgängliggöra fastigheten för fastighetsägaren. Detta då fastighetsägaren i och med vägplanen tappar tillgängligheten till marken. Bruksvägen ingår inte i planprocessen utan kommer hanteras i en egen förrättning, men vägen kommer på något sätt behöva passera bäcken som mynnar ut i Svarten. Hur detta kommer ske är idag ej fastställt. Inga andra åtgärder kopplade till vattendragen på sträckan är i övrigt kända, men det kan pågå eller planeras åtgärder utan Trafikverkets kännedom då det ligger utanför aktuellt påverkansområde.

## 5 Fortsatt arbete

Efter att avgränsningssamrådet avslutats och samtliga synpunkter kommit in, kommer dessa att sammanställas i en samrådsredogörelse som kommer bli en bilaga till den kommande tillståndsansökan. Efter samrådet kommer en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) med tillhörande handlingar tas fram vars innehåll kommer baseras på detta samrådsunderlag samt synpunkter som framkommit i avgränsningssamrådet. Tillståndsansökan planeras skickas till Länsstyrelsen i Halland under våren/sommaren 2024.

Under framtagandet av MKB och tillståndsansökan kommer vidare undersökning ske för att inhämta ytterligare information om arten utifrån expertkompetens samt utreda behov av ytterligare möjlig hänsyn inom projektet. Det kommer att utredas om ytterligare skyddsåtgärder och försiktighetsmått behöver vidtas.

Ett kontrollprogram under byggtiden kommer tas fram i samband med vägplanen. I MKBn för vägplanen är det rekommenderat att ytvattenprovtagning i sjön Svarten utförs både före, under och efter byggskedet. Kontrollprogrammet kommer tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten.

## 6 Förslag till innehåll i miljökonsekvensbeskrivningen och förslag på innehållsförteckning

Gällande miljökonsekvensbeskrivningens (MKB) innehåll och utformning finns det kravställt i 6 kapitlet 36 § MB. En MKB till en ansökan om Natura 2000-tillstånd ska innehålla:

- en beskrivning av verksamhetens eller åtgärdens konsekvenser för syftet med att bevara området,
- en redogörelse för de alternativ som har övervägts med en motivering till varför ett visst alternativ valts,
- samt de uppgifter som i övrigt behövs för prövningen.
- Om miljökonsekvensbeskrivningen upprättas enbart för en prövning enligt 7 kapitlet 28b § MB, kan innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen begränsas till de uppgifter som behövs för den prövningen.

(Naturvårdsverket, 2023)

För prövningen av de aktuella åtgärderna innebär det att miljökonsekvensbeskrivningen bör innehålla

- en bakgrund som beskriver den aktuella vägplanen och
- Beskrivning av Natura 2000-området Svarten,
- metoder och bedömningsgrunder som visar hur bedömningen gjorts,
- en presentation av alternativ,
- en redogörelse över de anpassningar som gjorts inom ramen för arbetet med åtgärderna
- vilken avgränsning som valts samt en beskrivning av miljökonsekvenserna av åtgärderna med utgångspunkt i den beskrivna avgränsningen.
- samt bedömning av valt alternativ mot ett nollalternativ.

I vägplanen har undersökning av ”Kulturmiljö”, ”Rekreation och friluftsliv”, ”Naturresurser” och ”Bondemiljö och hälsa” (buller) utretts men dessa aspekter bedöms kunna avgränsas bort i den kommande MKBn för tillståndsansökan då de inte påverkar flytsvaltingen eller Natura 2000-området.



# **1 Inledning**

## **1.1 Bakgrund och syfte**

# **2 Metod och process**

## **2.1 Lagrum och prövningen**

## **2.2 Metod**

## **2.3 Underlag för bedömning**

## **2.4 Krav på sakkunskap**

# **3 Avgränsning**

## **3.1 Redogörelse för avgränsningssamråd**

## **3.2 Geografisk avgränsning**

## **3.3 Avgränsning i sak**

## **3.4 Avgränsning i tid**

## **3.5 Avgränsning av kumulativa effekter**

# **4 Områdesbeskrivning**

## **4.1 Översiktlig beskrivning av området**

## **4.2 Beskrivning av Natura 2000**

# **5 Huvudalternativ**

# **6 Övriga alternativ**

## **6.1 Nollalternativ**

## **6.2 Bortvalda alternativ**

# **7 Påverkan, effekter och konsekvenser**

## **7.1 Effekt och konsekvenser av huvudalternativet**

## **7.2 Effekt och konsekvenser av nollalternativet**

## **7.3 Kumulativa effekter**

# **8 Skyddsåtgärder**

# **9 Samlad bedömning**

# **10 Kontroll och uppföljning**

# **Referenser**

## 7 Referenser

- ArtPortalen. (den 18 10 2023). *Artportalen*. Hämtat från Fynd flytsvalting Svarten: <https://www.artportalen.se/ViewSighting/ViewSightingAsMap>
- Länsstyreslen Halland. (2017). *Bevarandeplan för Natura 2000-området Svarten*.
- Naturvårdsverket. (den 06 10 2023). *Vägledning. Miljöbedömningar enligt kapitel 6 Miljöbalken*. Hämtat från Specifik miljöbedömning – miljöbedömning för verksamheter och åtgärder: <https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/miljobalken/miljobedomningar/specifik-miljobedomning/>
- Naturvårdsverket/Havs och vattenmyndigheten . (2010). *Åtgärdsprogram för Flytsvaltingen 2010-2013*.
- Trafikverket. (den 11 10 2023). *Väg 153, Svartenbacken och Yttre Hjärtared, stigningsfält*. Hämtat från Väg 153, Svartenbacken och Yttre Hjärtared, stigningsfält: <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-hallands-lan/vag-153-svartenbacken-och-yttre-hjartared-stigningsfalt/>

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

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

**[trafikverket.se](http://trafikverket.se)**