

GRANSKNINGSHANDLING

Väg 25, Halmstad-Ljungby, delen Glamshult-Vrå etapp 1, mötesfri väg

Ljungby kommun, Kronobergs län

Vägplan, Plan- och miljöbeskrivning, 2024-02-15



Trafikverket

Postadress: Björkhemsvägen 17, 291 54 Kristianstad

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Väg 25, Halmstad-Ljungby, delen Glamshult-Vrå etapp 1, mötesfri väg, Ljungby kommun, Kronobergs län. Plan- och miljöbeskrivning.

Författare: WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2024-02-15

Ärendenummer: TRV 2020/97522

Objektsnummer: 168988

Kontaktperson: Sergen Yesilkayali, Trafikverket

Innehåll

1	SAMMANFATTNING	5
2	BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL	7
2.1.	Bakgrund.....	7
2.2.	Tidigare utredningar och angränsande projekt	8
2.3.	Ändamål och projektmål.....	9
2.4.	Planläggningsprocessen	9
2.5.	Samråd.....	10
2.6.	Beslut om betydande miljöpåverkan	10
3	MILJÖBESKRIVNING	10
3.1.	Avgränsning	11
3.2.	Bedömningsmetodik.....	11
4	FÖRUTSÄTTNINGAR.....	12
4.1.	Vägens funktion och standard	12
4.2.	Trafik och användargrupper.....	13
4.3.	Lokalsamhälle och regional utveckling.....	14
4.4.	Landskap.....	14
4.5.	Miljö och hälsa.....	15
4.6.	Byggnadstekniska förutsättningar.	19
5	DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV.....	21
5.1.	Val av lokalisering	21
5.2.	Val av utformning	21
5.3.	Miljöåtgärder	24
6	EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	24
6.1.	Trafik och användargrupper.....	24
6.2.	Lokalsamhälle och regional utveckling.....	24
6.3.	Miljö och hälsa.....	24
6.4.	Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning).....	27
6.5.	Byggskedet.....	27
7	SAMLAD BEDÖMNING	29
8	ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN	32
8.1.	Miljöbalkens allmänna hänsynsregler.....	32
8.2.	Hushållningsbestämmelser	33
8.3.	Miljökvalitetsnormer	33
8.4.	Riksintressen.....	33

9	MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING.....	34
9.1.	Vägområde för allmän väg.....	34
9.2.	Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt.....	34
9.3.	Område med tillfällig nyttjanderätt.....	35
10	FORTSATT ARBETE	35
10.1.	Dispenser, tillstånd och anmälningar.....	35
10.2.	Miljöuppföljning	36
11	GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING.....	36
11.1.	Formell hantering	36
11.2.	Kommunala planer	37
11.3.	Genomförande.....	37
11.4.	Finansiering	37
12	UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR.....	38

1 Sammanfattning

Väg 25 är en viktig förbindelse mellan södra Halland och sydöstra Småland som förmedlar trafik mellan Halmstad/E6 i väster och E4, Växjö och Kalmar längre österut.

Trafikverket önskar förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på väg 25 mellan Hallands länsgräns och Ljungby genom att skapa en enhetlig utformning med mötesseparering och omkörningssträckor. Projektet har även som mål att bibehålla tillgängligheten för oskyddade trafikanter. Den del som återstår att åtgärda är sträckan mellan Glamshult och Boasjön. I denna vägplan behandlas etapp 1 av sträckan mellan Glamshult och Vrå.

På den aktuella sträckan föreslås mitträcke sättas upp och den skyltade hastigheten justeras från 90 km/h till 100 km/h. Den befintliga omkörningssträckan vid Glamshult (som i dag är för kort) föreslås genom vägplanen att förlängas österut. På övriga sträckor föreslås väg 25 utformas med ett körfält i vardera körriktningen. Längs sträckan föreslås det byggas en ny parkeringsficka, en så kallad nöduppställningsficka.

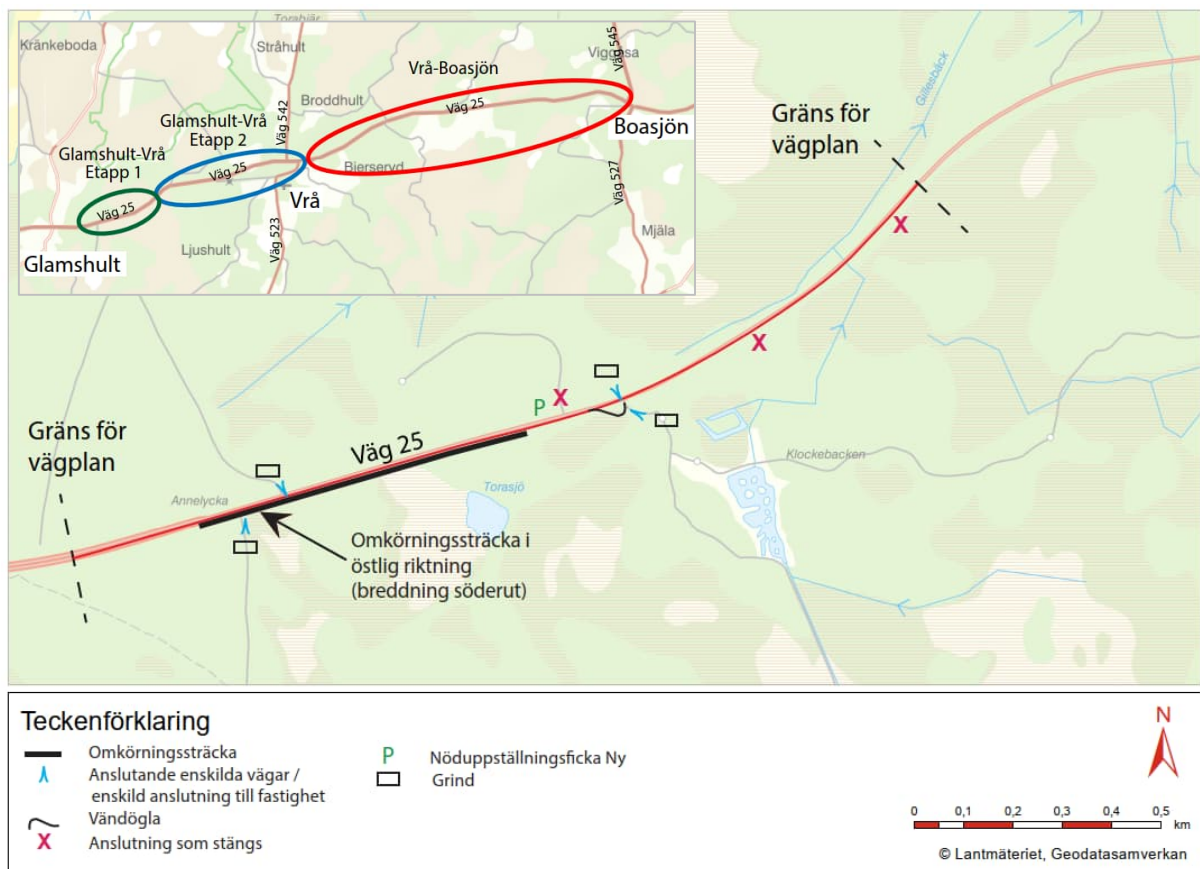


Illustration över planerade åtgärder. Observera att bilden inte är skalendig utan endast schematiskt visar plats för omkörningssträcka, vändögla, anslutningar med grind, samt nöduppställningsficka. Mitträcke föreslås utmed hela sträckan. I infälld bild visas de tre etapperna mellan Glamshult och Boasjön.

Från de flesta av de enskilda vägarna kommer det av trafiksäkerhetsskäl endast vara tillåtet att svänga höger ut på väg 25. I en korsning föreslås en så kallad vändögla, vilket möjliggör vänstersväng från väg 25 in på den enskilda vägen.

Idag finns viltstängsel utmed den aktuella vägsträckan. Där vägen breddas för åtgärder kommer viltstängslet tas ner och ersättas av faunastängsel. Faunastängsel har ett finmaskigt nät nertill som

grävs ner så att även mindre djur hindras från att korsa vägen. För att hindra vilt från att komma in på vägen föreslås grindar där de enskilda vägarna ansluter till väg 25.

Åtgärderna bedöms medföra ökad trafiksäkerhet och framkomlighet på vägen då det erbjuds säkra omkörningsmöjligheter och korsningarna åtgärdas så att det sammanlagt är färre platser där trafik korsar väg 25.

Vägen går genom ett landskap som domineras av myr- och skogsmarker. Vid omkörningssträckan kommer breddningen innebära intrång i en våtmark. Här föreslås ett sidoräcke eftersom vägslänten då kan göras brantare, vilket minskar intrånget i våtmarken. Vägslänten är brant redan idag, så det bedöms inte medföra några konsekvenser för landskapsbilden.

Det finns inga formellt skyddade områden med höga naturvärden i direkt anslutning till väg 25, men cirka 700 meter norr om vägen ligger Årshultsmyren, som även är ett Natura 2000-område och ingår i ett riksintresse för naturvärden. Detta område bedöms inte påverkas av vägplanen. En naturvärdesinventering har utförts för området. Sträckan konstateras till stor del utgöras av ung, planerad barr- eller barrblandskog utan särskilda värden. Ett område som bedömdes ha påtagliga naturvärden (klass 3) är den våtmark som omkörningsfältet gör intrång i. Konsekvenserna för våtmarken bedöms som små eftersom endast en mindre del av dess norra del berörs och hydrologin i övrigt inte påverkas.

Arbeten kommer ske inom ett område som omfattas av strandskydd. Naturvärdena bedöms generellt vara små inom området och allmänhetens möjlighet att röra sig utmed vatten kommer inte förändras. Inga negativa konsekvenser bedöms uppstå med anledning av dessa åtgärder. Vägplanen berör inte några objekt som omfattas av det generella biotopskyddet. Vägplanens konsekvens för naturmiljön bedöms sammantaget som liten.

När vägen breddas kommer mer vägdagvatten att ledas till bäckar och diken. Vägdagvattnet kommer även fortsättningsvis att renas i vägslänter, diken och vattendrag och bedöms inte medföra några negativa effekter för vattendragen.

Grundvattennivån har mätts och varierar, men ligger generellt cirka 0-2,9 meter under nuvarande marknivå. Där vägdiken blir djupare kan grundvattennivån sänkas. Därutöver kan grundvattnet tillfälligt behöva sänkas under vissa arbetsmoment i byggskedet. Grundvattenpåverkan från vägbreddningarna bedöms vara marginell och inte medföra några konsekvenser för grundvattnet.

Trafikverket har låtit göra en arkeologisk utredning steg 1 för att se om det kan finnas okända fornlämningar i området. En av de möjliga fornlämningsplatser som identifierades ligger inom vägplanen och behöver därför utredas vidare. Tillstånd för att utföra undersökningar och ingrepp i fornlämningar söks hos Länsstyrelsen.

Prov har tagits från vägdiken för att se om där finns förorenade jordmassor. Mätresultaten visar att berörda massor ska kunna återanvändas inom vägbygget, under förutsättning att de har rätt tekniska egenskaper.

Planerad byggstart för ombyggnaden är år 2027.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1. Bakgrund

Väg 25 är en viktig förbindelse mellan södra Halland och sydöstra Småland eftersom den förmedlar trafik mellan Halmstad/E6 i väster och E4, Växjö och Kalmar längre österut.

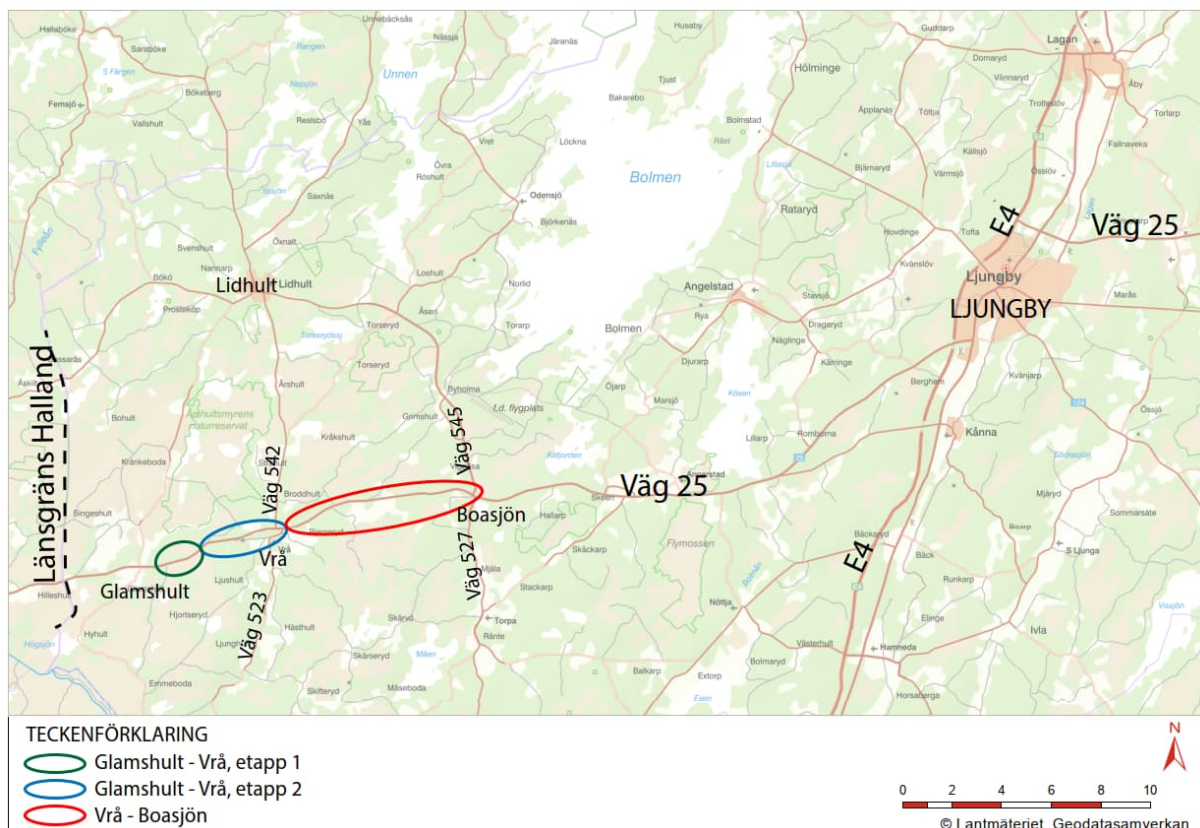
Trafikverket önskar förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på sträckan mellan Hallands länsgräns och Ljungby genom att skapa en enhetlig utformning med mötesseparering och omkörningssträckor. Den delsträcka som återstår att åtgärda är sträckan mellan Glamshult och Boasjön.

Sträckan mellan Glamshult och Boasjön är uppdelad i tre separata etapper, där en vägplan tas fram för respektive etapp, se Figur 1. Total längd mellan Glamshult och Boasjön är cirka 13,6 kilometer.

Etapperna benämns

- Glamshult-Vrå, etapp 1
- Glamshult-Vrå, etapp 2
- Vrå-Boasjön

Denna vägplan behandlar Glamshult-Vrå, etapp 1.



Figur 1. Översiktskarta över Glamshult-Vrå etapp 1, Glamshult-Vrå etapp 2, samt Vrå-Boasjön utmed riksväg 25.

2.2. Tidigare utredningar och angränsande projekt

Förstudie Väg 25, Hallands länsgräns - Ljungby

En förstudie för väg 25 mellan Hallands länsgräns och Ljungby togs fram år 2008. I rapporten konstaterades sträckan vara något mer olycksdrabbad än vad man teoretiskt sett kan förvänta sig, samt att skadeföljden ofta var svår. Detta bedömdes bero på en rad faktorer såsom hög hastighet (långt över skyltad hastighet), en hög andel tunga transporter som ökar behovet av omkörningar, hög förekomst av vilt samt en låg standard på vägens säkerhetszoner utmed delar av sträckan. För att öka trafiksäkerheten och framkomligheten föreslogs att vägen skulle byggas om till en mötesfri väg (2+1 körfält med mitträcke), att oeftergivliga hinder skulle tas bort från vägens sidoområden och att vägen skulle förses med viltstängsel och faunapassager där sådana saknades.

Efter förstudien beslutade Trafikverket att sträckan etappvis ska förses med mitträcke.

Åtgärdsvalsstudie Väg 25 Glamshult-Boasjön

Trafikverket lät år 2015–2016 ta fram en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för väg 25, sträckan Glamshult-Boasjön. I ÅVS:en anges att vägen saknar mötesseparering och säkra omkörningssträckor, samt att antalet skadade och dödade är högt jämfört med motsvarande vägtyp med samma trafikmängd. Trafikmätningar visar på en kraftig ökning av trafiken över en tioårsperiod och att medelhastigheten är hög i förhållande till den skyltade hastigheten. Mätningarna visade även att vägen har en stor andel tung trafik och att trafikflödena är högre på sommaren.

Om inga åtgärder vidtas har Trafikverket aviserat att den skyltade hastigheten behöver sänkas till 80 km/h för att motsvara vägens trafiksäkerhetsstandard. Sänkningen är bedömd att genomföras tidigast år 2023.

I ÅVS:en prövades ett antal åtgärder enligt den så kallade fyrstegsprincipen, en princip som används i strävan efter ett hållbart transportsystem. Principen säger att åtgärder som påverkar transportbehov och transportsätt i första hand ska prövas, därefter sådana som kan nyttja befintlig infrastruktur mer effektivt och först därefter mindre eller större ombyggnader. I ÅVS:en föreslogs slutligen att befintlig väg ska mötessepareras till en så kallad gles 2+1-väg med så liten breddning, förstärknings- och sidoåtgärder som möjligt och med inriktning mot referenshastigheten 100 km/h. Huvudåtgärden föreslogs kombineras med mindre åtgärder där sådana anses behövas, såsom att se över antalet och utformningen av korsningar/utfarter med enskilda vägar, behov av viltstängsel och faunapassager samt att utforma trafiksäkra sidoområden och anslutningar till hållplatser.

PM Viltproblematik och åtgärdsförslag

Väg 25 mellan länsgränsen Hallands län/Kronobergs län och trafikplats Växjö-Öjaby utgör en barriär för vilt, främst på grund av det viltstängsel som finns utmed vägen. Trafikverket lät därför år 2020 ta fram ett PM rörande viltproblematik (Calluna, 2020) i syfte att rekommendera möjliga åtgärder för att skapa säkra passagemöjligheter för stora däggdjur samt för att reducera antalet viltolyckor.

I området förekommer älg, rådjur och vildsvin, men även ett mindre antal kron- och dovhjortar som har sina hemområden längs delar av sträckan. Älgstammen är generellt sjunkande, medan övriga klövviltstammar är stabila till ökande. Viltet har anpassat sig till den barriär som väg 25 och dess stängsel utgör. Det finns därför inga tydliga vandringsstråk i söder-norrgående riktning förutom vid stängselöppningar. Däremot uppger lokala jägare att det finns årstidsvandringar mellan öst och väst, både norr och söder om sträckan. Flest trafikolyckor sker med rådjur, vildsvin och älg.

Trafikverket bedömde att utredningen inte i tillräckligt stor omfattning tog hänsyn till befintliga passager och behov av att upprätthålla lämpliga avstånd mellan faunapassager längs vägen. De förslag till åtgärder som presenterades i PM:et utgör därför inte underlag för detta projekt.

2.3. Ändamål och projektmål

Projektets ändamål är att uppnå en enhetlig vägsträcka med minst bibehållen tillgänglighet för oskyddade trafikanter. Förändringen ska leda till en ökad trafiksäkerhet och framkomlighet.

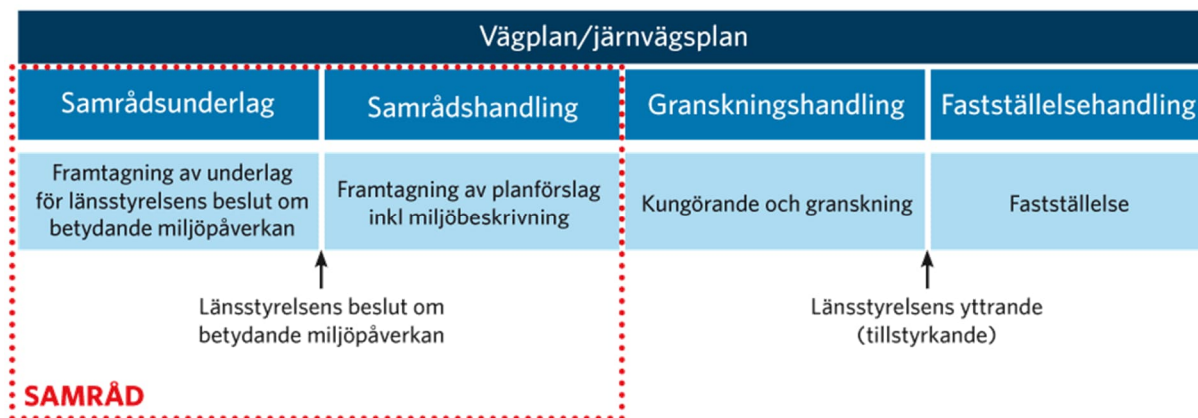
Projektmålen för projektet är:

- Uppnå en enhetlig vägsträcka från Hallands länsgräns till Ljungby.
- Minst bibehållen tillgänglighet för oskyddade trafikanter.
- Öka trafiksäkerheten och skapa en förbättrad framkomlighet genom att minska antalet anslutningar och skapa en mötesseparerad väg med omkörningssträckor.
- Genomföra arbetet utan allvarliga arbetsplatsolyckor under projektering och byggnation.
- God samverkan mellan involverade oavsett skede i processen.

2.4. Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en *vägplan*.

I början av planläggningen tas det fram ett underlag, ett samrådsunderlag, som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.



Figur 2. Planläggningsprocessen för projekt som inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan.

Om länsstyrelsen bedömer att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. Om projektet inte kan antas medföra någon betydande miljöpåverkan upprättas istället en miljöbeskrivning.

Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. När vägplanen har vunnit laga kraft erhåller Trafikverket rätt att anlägga den i enlighet med planen. Ett

viktigt syfte med processen är att planeringen ska ske med god anknytning till övrig samhällsplanering och till miljölagstiftningen.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. De synpunkter som framkommer under samrådet sammanställs i en samrådsredogörelse.

2.5. Samråd

Vägplanens samrådsunderlag var föremål för samråd den 18 februari-22 mars år 2021. Vid samrådet inkom synpunkter från Länsstyrelsen som önskade kompletterande information rörande bland annat kulturmiljö, påverkan på dagvatten och förekomst av skyddsvärda träd. Ljungby kommun framhöll bland annat vägens påtagliga barriäreffekt och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Från allmänhet och särskilt berörda har bland annat inkommit önskemål om att även fortsättningsvis få ha mindre angöringar till väg 25 för att kunna bedriva skogsbruk, samt önskemål om åtgärder för att hindra vilt från att ta sig in i vägområdet. Inkomna yttranden har varit underlag till de undersökningar, inventeringar och förslag till utformning som redovisas i vägplanen.

Vägplanens samrådshandling har varit föremål för samråd mellan den 7 oktober - 2 november 2021. Samrådsmöte genomfördes i form av öppet hus i Vrå under två kvällar i november 2021. I samrådet uppmärksammades behovet av ytterligare åtgärder för att förbättra framkomligheten för uttryckningsfordon, varför ytterligare möten har hållits med representanter för polis, räddningstjänst och ambulans. Enskilda markägare lyfte även frågor rörande bland annat tillgänglighet till den egna fastigheten. Samrådet ledde till justeringar i utformningsförslaget rörande exempelvis vissa enskilda väganslutningar och så kallade nöduppställningsfickor.

2.6. Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen fattade 2021-09-02 beslut om att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

3 Miljöbeskrivning

Eftersom Länsstyrelsen beslutat att projektet inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan krävs inte någon separat miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Istället beskrivs projektets förutsebara påverkan på människors hälsa och miljö i en så kallad miljöbeskrivning, som utgör en del av denna planbeskrivning. Nedan följer en förklaring till vilka delar av detta dokument som miljöbeskrivningen omfattar:

Förutsättningar och nulägesbeskrivning finns i *kapitel 4 Förutsättningar*. Projektets effekter och miljökonsekvenser finns i *kapitel 6 Effekter och konsekvenser av projektet*. En samlad bedömning finns i *kapitel 7* och projektets överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vatten finns i *kapitel 8*.

3.1. Avgränsning

3.1.1. Sakmässig avgränsning

I miljöbeskrivningen har följande miljöaspekter studerats och konsekvensbeskrivits:

- Landskap – Vägplanen medför att ytterligare mark tas i anspråk som vägområde.
- Naturmiljö – Inventeringar pekar på att det finns naturvärden i vägens närhet.
- Yt- och grundvatten – Bäckar och våtmarker finns utmed den aktuella vägsträckan.
- Naturresurser – Den aktuella vägsträckan kantas av skogsmark.
- Kulturmiljö – Det finns kulturlämningar i vägens närområde.

Eftersom inga bostadsfastigheter finns invid vägen har aspekten *buller* avgränsats bort. Det finns inga kända stråk eller områden för *rekreation och friluftsliv* utmed vägen, varför även denna aspekt avgränsats bort.

Aspekten *luft* behandlas endast i kapitel rörande miljö kvalitetsnormer eftersom ombyggnaden sker utanför tätbebyggt område där få människor vistas. Inga negativa effekter bedöms uppstå på människors hälsa från luft.

3.1.2. Geografisk avgränsning

Utredningsområdet för vägplanen ska täcka in projektets tänkbara lokaliseringar och utformningar. I detta projekt omfattar utredningsområdet väg 25 och dess närområde, se Figur 5.

Beskrivningen av projektets effekter begränsas geografiskt till ett influensområde, vilket är den yta inom vilken störningar kan väntas uppstå när projektet byggs och är i drift. Influensområdets storlek varierar beroende på vilken miljöaspekt som studeras. För de aspekter som är fysiskt knutna till vägens närmaste miljö så sammanfaller influensområdet med utredningsområdet. För andra aspekter är influensområdet större, till exempel kan buller från trafiken färdas längre ut i landskapet.

3.1.3. Tidsmässig avgränsning

I miljöbeskrivningen beskrivs förhållandena för tre olika tidshorisonter; för nuläget, driftskedet samt byggskedet. Nuläget bygger huvudsakligen på den situation som råder år 2021-2023, då information samlats in och inventeringar gjorts. Vägen är planerad att byggas tidigast år 2027 och driftskedet är satt till år 2045. Vid den tidpunkten förväntas effekter och konsekvenser av projektet ha slagit igenom.

3.2. Bedömningsmetodik

För att kunna beskriva projektets miljökonsekvenser har det utretts vilka intressen och värden som finns i omgivningen och hur projektet bedöms påverka dessa. Påverkan, det vill säga den fysiska förändring som projektet orsakar, får effekter i omgivningen. Det kan till exempel vara att ett område med naturvärden tas i anspråk. Effekterna får konsekvenser för olika intressen, till exempel att levnadsförutsättningarna för en viss växt- eller djurart förändras.

Effekternas betydelse för olika intressen beskrivs med hjälp av en konsekvensbedömning som motiveras i text. Miljökonsekvenser har värderats som *positiva*, *ingen eller försumbar*, eller *negativa*, där de negativa konsekvenserna redovisas i en tregradig skala; *liten*, *måttlig* eller *stor negativ konsekvens*. Konsekvenserna bedöms utifrån de identifierade intressenas värde och känslighet (hur sårbart intresset är) samt omfattningen av påverkan och förväntad effekt. I bedömningen beaktas

också föreslagna skyddsåtgärder och försiktighetsmått som förebygger eller motverkar negativ påverkan.

Eftersom miljöbeskrivningen avser konsekvenser som kan uppstå i framtiden finns det ett mått av osäkerhet i bedömningarna.

4 Förutsättningar

4.1. Vägens funktion och standard

Väg 25 ingår i det nationella stamvägnätet och utgör en viktig förbindelse mellan södra Halland och sydöstra Småland, då den förmedlar trafik mellan Halmstad/E6 i väster och E4, Växjö och Kalmar längre österut. Vägen används för arbetspendling och stråket är även viktigt för godstransporter samt för den regionala utvecklingen. På sommaren har stråket stor betydelse för turism mellan Småland och Halland.

Väg 25 mellan Glamshult och Vrå är en nio meter bred tvåfältsväg som byggdes om år 1992. Sträckan saknar mötesseparering och säkra omkörningssträckor. Sidoområdena består till stora delar av relativt flacka diken som tar hand om vattnet från vägbanan.



Figur 3. Väg 25, en nio meter bred tvåfältsväg med flacka diken.

Viltstängsel och faunapassager

Viltstängsel har under de senaste åren satts upp utmed väg 25. De flesta av de anslutande enskilda vägarna är försedda med grindar.



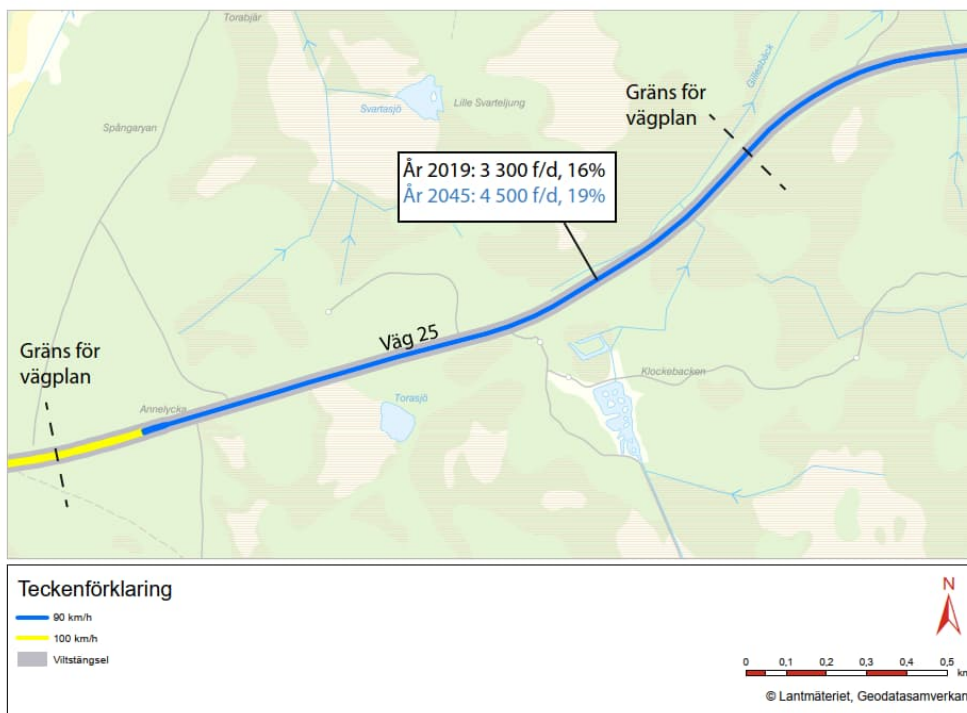
Figur 4. Exempel på grind i viltstängslet.

4.2. Trafik och användargrupper

4.2.1. Trafikflöde

Väg 25 mellan Glamshult och Vrå är idag hastighetsreglerad till 90 och 100 km/h. År 2019 trafikerades vägen av ca 3 300 fordon/dygn, varav cirka 16 procent utgjordes av tung trafik. Väg 25 är en rekommenderad primär väg för transport av farligt gods.

En prognos över trafikflödena år 2045 har gjorts med hjälp av Trafikverkets uppräkningsstat. De förväntade trafikflödena (antal fordon per dag) liksom andelen tung trafik i procent visas i Figur 5.



Figur 5. Hastighet och trafikflöden mellan Glamshult och Vrå. För trafikflödena anges årsdygnstrafiken år 2019 (mätt) och år 2045 (beräknat) i antal fordon per dygn samt andelen tung trafik i procent.

4.2.2. Kollektivtrafik

Inga busshållplatser finns utmed väg 25 mellan Glamshult och Vrå, men busslinje 145 Halmstad-Ljungby-Växjö trafikerar sträckan.

4.2.3. Oskyddade trafikanter

Inga mätningar av gång- och cykeltrafiken har utförts, men den bedöms vara mycket begränsad längs med väg 25 eftersom trafikmiljön inte inbjuder till att gå eller cykla längs vägen.

4.2.4. Olycksdata

Enligt Transportstyrelsens olycksdatabas (STRADA) har 17 olyckor rapporterats utmed väg 25 mellan Glamshult och Vrå under perioden år 2010–2020 (till och med november), där år 2013 utmärkte sig med fem olyckor. Inga dödsolyckor skedde på sträckan under tidsperioden, däremot en singelolycka där en person blev allvarligt skadad.

I en viltutredning som gjordes år 2020 (Calluna, 2020) angavs att det på väg 25 mellan länsgränsen Hallands län/Kronobergs län och trafikplats Växjö-Öjaby hade inträffat mellan 37 och 77 viltolyckor per år under perioden 2010–2018. De lokala eftersöksjägarna menar att speciellt andelen

rådjuryolyckor är underrapporterade. Där viltstängsel är uppsatt har antalet viltolyckor enligt lokala jägare minskat med 80–90 procent.

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

4.3.1. Befolkning och bebyggelse

Vägsträckan ligger i ett landskap som präglas av skog, sjöar och våtmarker. Längre österut ligger Vrå, som är en småort med drygt 50 invånare (SCB 2015). Lidhult, den närmsta tätorten (cirka 700 invånare år 2018), ligger cirka 12 km norr om Vrå. Väg 25 utgör huvudstråket i området.

4.3.2. Kommunala planer

Översiktsplan för Ljungby kommun

Ljungby kommun antog i januari år 2022 en ny översiktsplan, Översiktsplan 2035, som vann laga kraft den 24 februari 2022. Översiktsplanen utgår från fem strategiområden, varav ett är *Infrastruktur och kommunikationer*. I förslaget anges att infrastruktur och kollektivtrafik behöver förbättras i stråket mot Halmstad för att öka möjligheten till både person- och godstransporter.

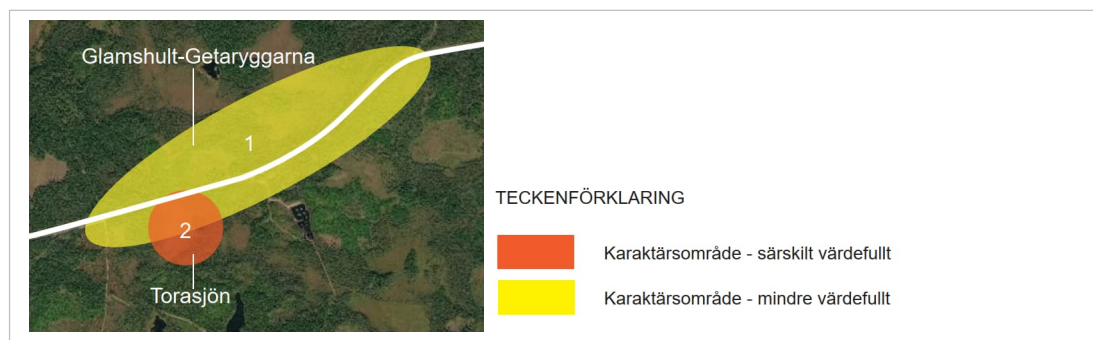
Detaljplaner

Inga detaljplaner berörs

4.4. Landskap

Utredningsområdet ligger inom ett av Sveriges regnigaste områden, innehållande ett flertal sjöar och vattendrag. Landskapet är kuperat och innefattar flertalet sjöar och vattendrag. Många av sjöarna och gölarna är små och landskapet runt dem småskaligt.

Det berörda landskapet har delats upp i två karaktärsområden, se Figur 6.



Figur 6 Karaktärsområden

Landskapskaraktärsområde 1, Glamshult-Getaryggarna

Karaktärsområde 1 är ett långsträckt område mellan Glamshult och Getaryggarna där vägen kantas av planterad skog och enstaka kalhyggen. Området är svagt kuperat och upplevs som slutet och monotont. Den visuella kopplingen till det omgivande landskapet är låg på grund av få utblickar. Den fysiska kopplingen är också låg eftersom korsande skogsvägar är försedda med låst grind.

Känslighet: Skogslandskapet bedöms vara tåligt mot ingrepp.

Landskapskaraktärsområde 2, Torasjön

Karaktärsområde 2 består av ett öppet landskapsrum med en våtmark invid Torasjön, vilken kantas av tät skog. Området upplevs som öppet och luftigt, särskilt eftersom vägen ligger upphöjd i förhållande till våtmarken vilket ger en god överblick. Trädvegetation i vägkanten begränsar dock utblicksmöjligheterna något.

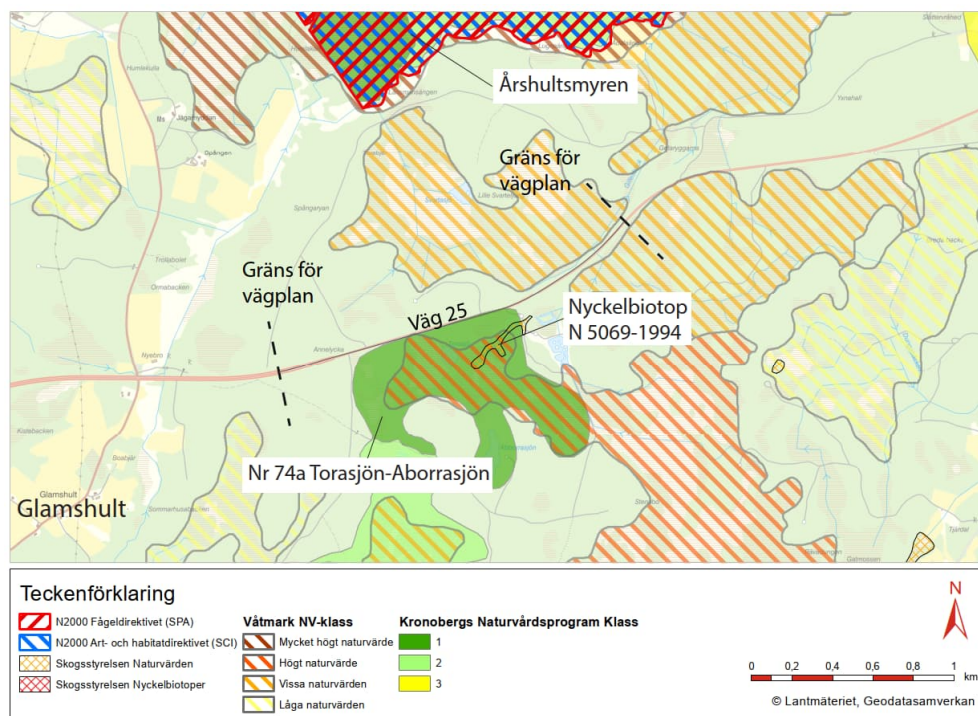
Känslighet: Landskapsbilden i anslutning till våtmarken bedöms som känslig visuellt och akustiskt.

4.5. Miljö och hälsa

4.5.1. Naturmiljö

Riksintresse, naturreservat och Natura 2000-område

Inga riksintresseområden eller naturreservat finns i direkt anslutning till väg 25, men cirka 700 meter norr om vägen ligger naturreservatet *Årshultsmyren* som utgörs av ett stort och i stort sett orört myrkomplex. Årshultsmyren är även ett Natura 2000-område enligt fågeldirektivet och art- och habitatdirektivet, samt ingår i ett riksintresse för naturvården, *Hunnsberget-Lidhultsån-Årshultsmyren-området*, se Figur 7.



Figur 7. Natura 2000, Skogsstyrelsens nyckelbiotoper, våtmarksinventeringen samt Kronobergs Naturvårdsprogram.

Naturvårdsprogram

Länsstyrelsen i Kronobergs län upprättade år 1989 ett naturvårdprogram där områden delades in i en fyrgradig skala efter sina naturvärden, där klass 1 innehar de högsta värdena. Ett av de identifierade områdena berörs av vägplanen, se Figur 7. Område nr 74a Torasjön-Aborrasjön ligger i en dödissänka mellan två åsformade kullar och har tilldelats högsta naturvärde (klass 1) på grund av biologiska, landskapsmässiga och geovetenskapliga värden.

Våtmarksinventeringen

Längs den aktuella sträckan av väg 25 finns flera områden som är upptagna i våtmarksinventeringen, varav ett längst i väster bedömts ha högt naturvärde, se Figur 7. Övriga områden har bedömts ha vissa naturvärden i våtmarksinventeringen.

Nyckelbiotoper

Söder om väg 25 finns enligt Skogsstyrelsens inventeringar en nyckelbiotop i form av en å eller bäckmiljö som benämns Slukhål Ö Torasjö (beteckning N 5069-1994), se Figur 7.

Naturvärdesinventering

En naturvärdesinventering (Svensk Naturförvaltning AB 2017) har genomförts enligt en metod beskriven i SIS-standard SS 199000:2014. Metoden innebär i korthet att geografiska områden klassificeras utifrån förekomst av arter och biotopkvaliteter och avgränsas som naturvärdesobjekt om de uppfyller vissa kriterier. De naturvärdesklasser som använts redovisas i Tabell 1. Inventeringsområdet för naturvärdesinventeringen ligger i direkt anslutning till väg 25 och omfattas av 20 meter breda korridorer på vardera sida av vägen.

Tabell 1. Färgkodning av naturvärdesklassning enligt SIS-standard SS 199000:2014

<u>Klass 1</u>	<u>Klass 2</u>	<u>Klass 3</u>	<u>Klass 4</u>
Högsta naturvärde	Högt naturvärde	Påtagligt naturvärde	Visst naturvärde

Resultatet visar att sträckan till stora delar omges av ung planterad barr- eller barrblandskog utan särskilda värden. Skogliga naturvärdesobjekt utgörs främst av blöta partier med sumpskogar eller skogar med inslag av värdefulla lövträd. Även sumpskogarna och lövträdsmiljöerna saknar höga naturvärden, men bidrar med variation och ostörda miljöer i förhållande till omgivande skog.

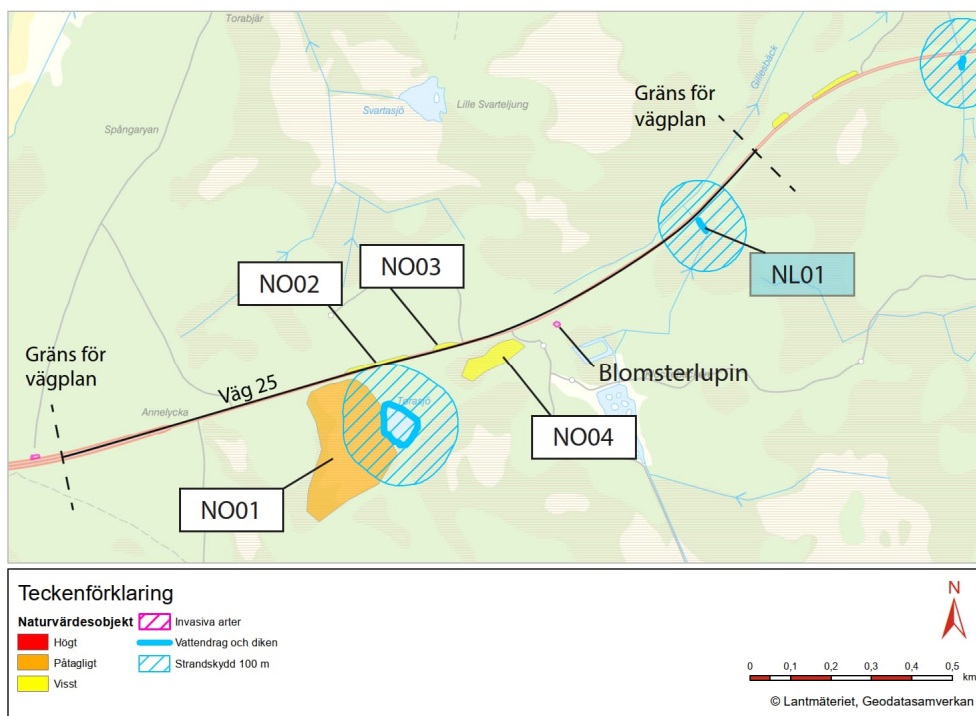
Vägranterna är generellt breda med gott om ormbunkar eller små björkplantor eller gräsdominans. Tidvis övergår vägranternas vegetation istället i lågvuxen vegetation med dominans av ljung, fibblor och bitvis blottad jord eller sand samt en högre variation av blommande örter. Denna typ av vegetationssamhälle har främst ansetts kunna bidra med naturvärden när de förekommer i större sammanhängande ytor. Det gäller främst de sydvända slänterna på vägens norra sida. På södra sidan av vägen har slänterna överlag en tätare påväxt av mossa och en vegetation som domineras av lingen snarare än ljung, samt en något lägre artrikedom av kärlväxter.

Inom inventeringsområdet har totalt fyra naturvärdesobjekt identifierats och avgränsats, se Tabell 2 och Figur 8. Ett objekt, yttersta delen av en myr har bedömts inneha påtagligt naturvärde (klass 3). Resterande tre objekt har bedömts inneha visst naturvärde (klass 4). Dessa utgörs av sydvända slänter i anslutning till vägen samt sumpskog.

Inga biotopskyddade områden eller objekt identifierades inom utredningsområdet. Inte heller några fridlysta arter eller värdefulla träd.

Tabell 2. Avgränsade naturvärdesobjekt längs sträckan

Objektsnummer i naturvärdesinventering	Naturvärdesobjekt	Sida av väg 25	Naturvärdesklass
NO1	Myr	Södra	3
NO2	Hög, sydvänd slänt	Norra	4
NO3	Hög, sydvänd slänt	Norra	4
NO4	Sumpskog och träd	Södra	4



Figur 8. Naturvärdesobjekt (NOXX), vattendrag (NLXX), strandskyddade områden och invasiva arter utmed sträckan.

Strandskyddade områden

Strandskydd regleras av 7 kap. 13-18 §§ miljöbalken. Syftet med strandskyddet är att långsiktigt trygga förutsättningar för allmänhetens tillgång till strandområden och samtidigt bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Generellt gäller strandskydd inom land- och vattenområdet 100 meter från strandlinjen vid normalt medelvattenstånd. Enligt 7 kap. 16 § miljöbalken gäller inte förbudet enligt 15 § byggande av allmän väg enligt en fastställd vägplan. Strandskyddet hanteras därför i arbetet med vägplanen.

De sjöar och vattendrag som bedömts vara naturliga vatten i anslutning till vägområdet illustreras med turkos linje i Figur 8. Vattendragen kan ha betydlig större utsträckning, men illustreras endast invid vägen. I figuren har ett 100 meter brett område på vardera sidan om linjen markerats för att illustrera ytan som bedöms omfattas av strandskydd.

Invasiva arter

Den invasiva arten blomsterlupin *Lupinus ployphyllus* har identifierats utmed sträckan, se Figur 8.

4.5.2. Ytvatten

I samband med naturvärdesinventeringen har befintliga vattendrag längs vägen inventerats. Vägdiken och grävda skogsdiken har inte inkluderats i inventeringen.

4.5.3. Grundvatten

Vägplanen ligger inte inom någon grundvattenförekomst som omfattas av miljökvalitetsnormer eller något vattenskyddsområde. Enligt SGU (Sverige geologiska undersökning) finns ett grundvattenmagasin i jordlager (ID 231000126) invid väg 25 längs en cirka 300 meter lång sträcka i vägplanens västra del.

De lokala grundvattenförhållandena och dess variation har mätts längs med hela den aktuella sträckan i filterförsedda grundvattenrör i ett begränsat antal mätningar. Generellt varierar djupet till

grundvattennivån inom cirka 0,0-2,9 meter under nuvarande marknivå i de hittills utförda mätningarna. Grundvattenytan bedöms ligga väldigt nära markytan i de lågområden som innehåller torv.

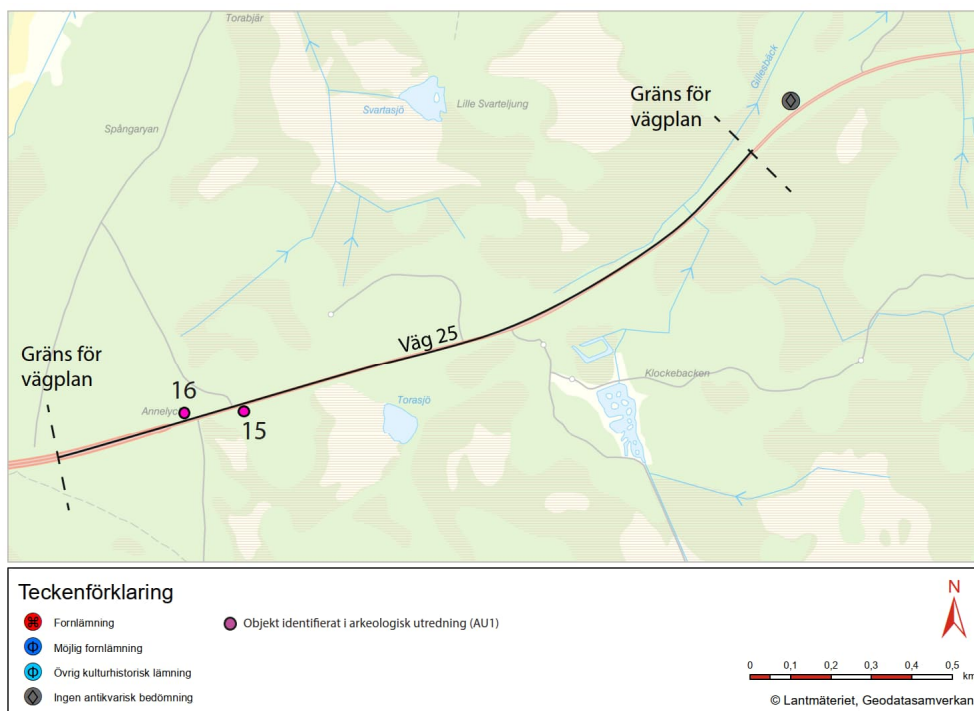
4.5.4. Naturreсурser

Vägen går huvudsakligen genom skogs- och myrmark. Skogsbruk är en naturresurs av nationell betydelse enligt 3 kap 4 § miljöbalken. Skogsmark som har betydelse för skogsnäringen ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra ett rationellt skogsbruk.

4.5.5. Kulturmiljö

Väg 25 ligger inte inom något riksintresseområde för kulturmiljö enligt 3 kap. miljöbalken och berör inte heller några av de områden som är utpekade i regionala eller kommunala kulturmiljöprogram. Enligt Riksantikvarieämbetets databas finns inga forn- eller kulturlämningar inom vägplanen.

Trafikverket har haft samråd med Länsstyrelsen enligt 2 kap. 10 § kulturmiljölagen. Beslut fattades därefter om att göra en arkeologisk utredning steg 1 för att se om det kan finnas okända lämningar i området. Utredningen har genomförts och genom denna identifierades ytterligare möjliga lämningar. I den västra delen av sträckan är markerat lämningar efter ett torp (objekt 15, Rydet) och en backstuga (objekt 16, Annelyccka), se Figur 9. Enligt utredningen rekommenderas en arkeologisk utredning steg 2 om de berörs av aktuellt projekt.



Figur 9. Platser som är markerade med rosa prickar föreslås att utredas vidare genom en arkeologisk utredning steg 2 om de berörs av projektet. Siffrorna anger den numrering som lämningen hade i den arkeologiska utredningen steg 1.

4.6. Byggnadstekniska förutsättningar.

4.6.1. Ledningar

Utmed vägen finns teleledningar.

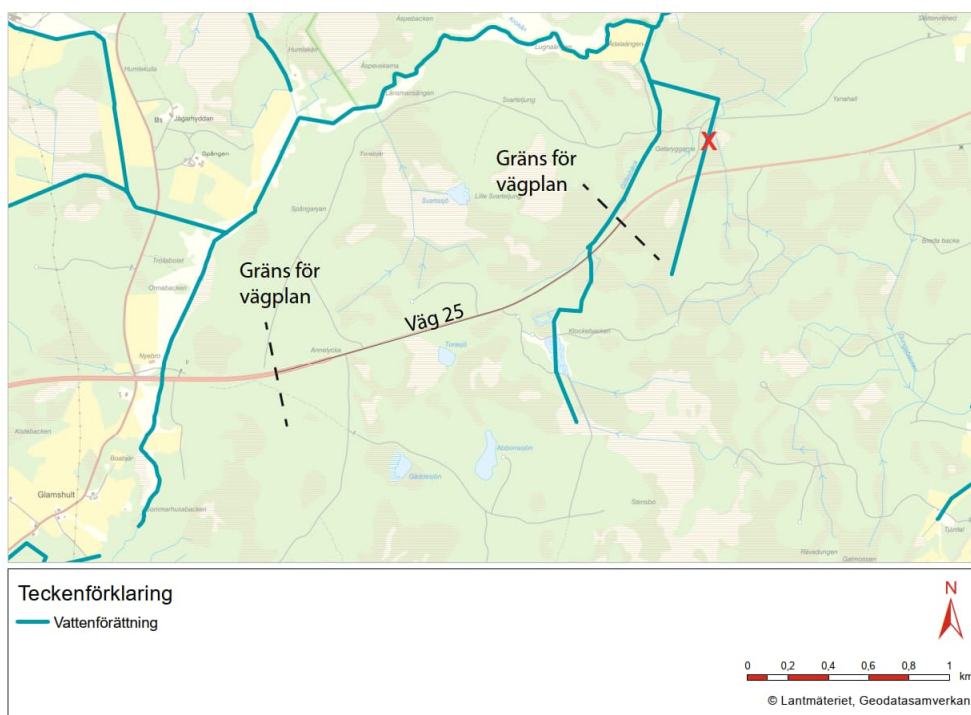
4.6.2. Avvattning

Den aktuella sträckan av väg 25 ligger inom Krokåns avrinningsområde (Blankan-Kråkesjön). Krokån rinner in i Lagan som i sin tur mynnar i Laholmsbukten i Laholms kommun. Topografin i området lutar från väster mot öster med ca +170 m ö h vid Glamshult till ca +151 m ö h öster om Vrå.

Befintlig avvattning sker idag huvudsakligen genom infiltration i diken och vägslänter och därefter avrinning till diken. Via diken och trummor leds vägdagvattnet till omkringliggande naturmarker med vidare avledning till närmsta ytvattendrag (bäck, våtmark eller dike). Ingen känd översvämningsproblematik finns utmed den aktuella sträckan av väg 25. Inga vatten- eller avloppsledningar finns utmed vägen.

4.6.3. Markavvattningsföretag

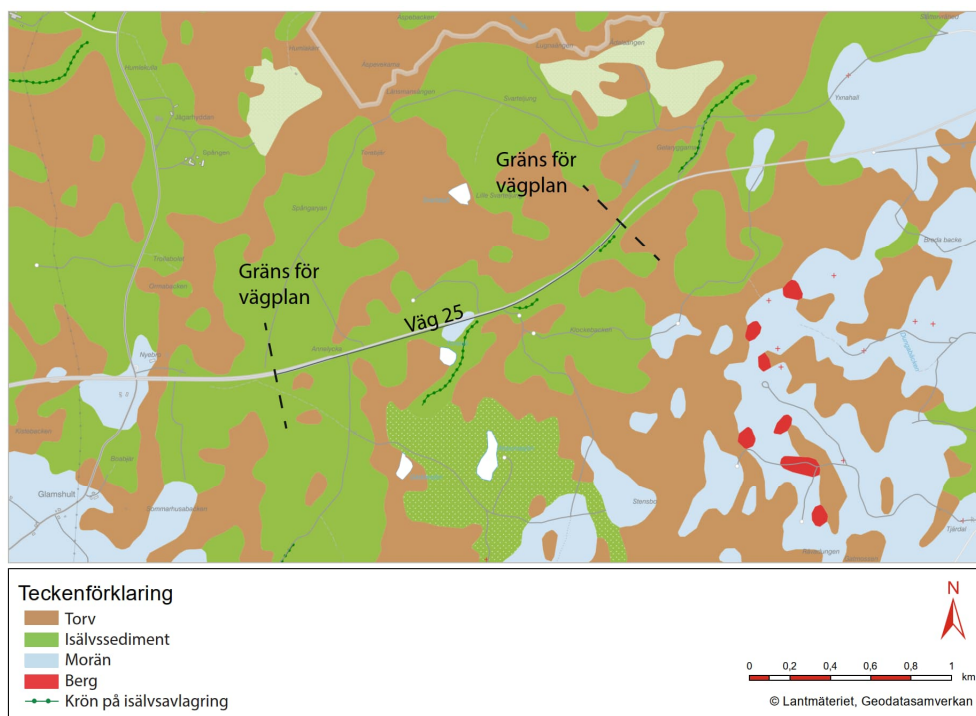
Ett dikningsföretag, *Krokån*, korsar vägen i Gillesbäck, enligt markavvattningsföretagets akt (Akt 07-SHU-S221, LM 221), se Figur 10.



Figur 10 Krokåns markavvattningsföretag. Den del som är markerad med ett rött "X" är en feldigitalisering av den ursprungliga kartan.

4.6.4. Geoteknik

Den aktuella vägsträckan går i huvudsak i isälvsediment i form av sand samt i moränmark med torv i lågområden, i vilka vatten ansamlats och organiskt material har kunnat ackumuleras. Enligt SGU:s (Sveriges geologiska undersökning) jorddjupskarta är jorddjupet cirka 5-10 meter.



Figur 11. Jordartskarta mellan Glamshult och Vrå (SGU).

För de jordarter som identifierats i samband med föreliggande undersökning bedöms områden med organisk jord i form av torv, gyttja och mull utgöra störst problem med hänsyn till stabilitets- och sätttningsproblem. Organisk jord har även hittats under befintlig väggkropp. Dessa områden utgörs både av naturligt avsatt torv med varierande nedbrytningsgrad samt av områden med upplag av utskiftade blandade massor från den tid då den befintliga vägen byggdes, vilka innehåller en stor mängd organiskt material.

Friktionsjorden innehåller inte obetydliga mängder finjord i form av silt. Om halterna av silt är höga ändras jordens egenskaper vid hög vattenkvot och jorden blir lätt flytbenägen om den utsätts för vibrationer. Jordmassor med högt siltinnehåll ställer högre krav vid återanvändning som fyllnadsmaterial vid packning. Där vägen löper i skärning i sand eller moränmark är det av geotekniskt intresse att undvika erosionsproblem.

Inga bergtekniska undersökningar har utförts utanför befintligt viltstängsel inom detta projekt. Berggrunden utgörs av enligt SGU:s berggrundskarta av porfyrisk syentoid-granit.

4.6.5. Förorenad mark

Inga potentiellt förorenande verksamheter har identifierats inom området. Provtagning har gjorts av vägdikesmassor längs den sträcka där en omkörningssträcka föreslås. Det har även utförts skruvprovtagning inom ytor som kommer beröras av schaktarbeten i byggskedet. Proverna har analyserats med avseende på metaller, fraktionerade alifater och aromater samt polyaromatiska kolväten (PAH).

Naturvårdsverket har tagit fram generella riktvärden för förorenad mark, vilka anger den föroreningshalt under vilken det inte förväntas några skadliga effekter på människor och miljö. Sett till nuvarande markanvändning (vägområde) anses Naturvårdsverkets generella riktvärden för MKM vara relevanta vid jämförelse. Analysen från laboratoriet visade inga halter överskridande MKM. För övriga prov underskreds noterade halter de jämförvärden som finns för respektive ämne.

Berörda massor anses kunna återanvändas inom arbetsområdet under förutsättning att de har lämpliga tekniska egenskaper. Massor som ska återanvändas i projektet, så kallade fall A-massor, hanteras och klassas enligt Trafikverkets TDOK 2022:0063 och 2022:0064. Utgångspunkten är att de massor som uppstår i Trafikverkets egen verksamhet inte utgör avfall vid användning inom Trafikverkets projekt. En förutsättning är att förekomsten av föroreningar i de massor som används eller lämnas kvar inom området inte ska riskera att påverka miljön negativt vid aktuell anläggning, i omkringliggande områden, i grundvatten eller recipienter.

Vid eventuell olyckshändelse eller om en förorening upptäcks ska avhjälpandeåtgärder, det vill säga efterbehandlingsåtgärder som innebär att förorenade massor bortforslas eller förs utanför arbetsområdet, anmälas till bygg- och miljöförvaltningen i Ljungby kommun i enlighet med § 28 förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. En avhjälpandeåtgärd vidtas om det finns risk för människors hälsa eller miljön, exempelvis vid risk för negativ påverkan på yt- och grundvatten. Avlägsnandet eller bortskaffandet av massor som inte överskrider gällande åtgärds mål för området ska dock inte ses som en avhjälpandeåtgärd. Exempel på detta kan vara avlägsnande av överskottsmassor eller avlägsnande på grund av att massornas beskaffenhet medför att de inte går att återanvända inom arbetsområdet.

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Val av lokalisering

Utbyggnad av väg 25 planeras utmed befintlig väg. Ingen annan lokalisering har varit aktuell, då ändamålet med projektet är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten och på den aktuella sträckan av väg 25.

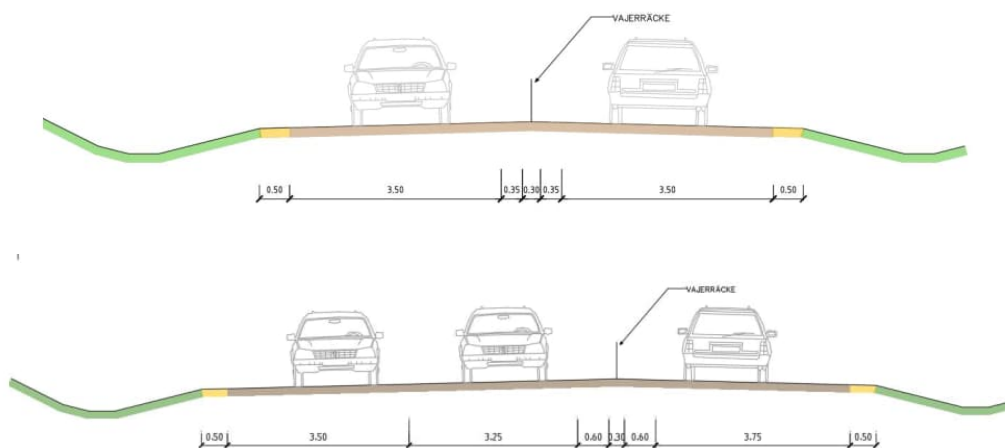
5.2. Val av utformning

5.2.1. Bortvalda alternativ

Omkörningssträckor

Ett av målen med projektet är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten genom att skapa en mötesseparerad väg med omkörningssträckor. Platsen för ett omkörningsfält föreslogs först utifrån vägens geometri och anslutande vägar, men stämde därefter av mot olika teknikområden såsom geoteknik, geohydrologi, arkeologi, landskap och naturmiljö. Vid genomgången observerades att vägbreddningen riskerade att göra intrång i en våtmark söder om vägen, vilket skulle kunna påverka både landskapsbilden och naturmiljön negativt. Eftersom omkörningssträckan är en förlängning av en befintlig omkörningssträcka, som i nuläget är för kort, kunde den inte lokaliseras till annan plats. Vidare var det inte möjligt att göra breddningen norrut, eftersom vägen ska ansluta till befintlig sektion direkt väster om vägplanen. Det undersöktes därför om omkörningssträckan skulle kunna kortas så att våtmarken inte berördes. Detta var inte möjligt eftersom det skulle medföra att kravet på 20% omkörningsbar längd i respektive riktning mellan Glamshult och Vrå inte skulle kunna uppfyllas.

Omkörningssträckan behölls därför i sin ursprungliga längd, men genom att föreslå ett sidoräcke mot slänten mot myren kunde intrånget i våtmarken begränsas.



Figur 13. Exempel på sektioner vid enfältighet (överst) och vid omkörningssträcka (nederst).

Korsningsåtgärder

För att öka trafiksäkerheten vid anslutande vägar föreslås de utformas så att det enbart är möjligt att köra högersväng in och ut från den mindre vägen. En vändögla planeras på sträckan, vilken kan användas vid vänstersväng invid den aktuella enskilda vägen, men den erbjuder även vändmöjlighet för anslutningar som efter ombyggnaden saknar möjlighet till vänstersväng.

Nöduppställningsfickor

En parkeringsficka, som här kallas nöduppställningsficka, föreslås genom vägplanen.

Avvattning

Väg 25 kommer även fortsättningsvis avvattnas genom infiltration i diken och vägslänter och därefter avrinning till diken. Där vägen breddas för omkörningsfält, nöduppställningsficka och åtgärder i korsningar kommer vägtrummor, slänter och diken anpassas till den nya utformningen.

Faunaåtgärder

Där vägen byggs om kommer befintligt viltstängsel tas ner och ersättas med nytt faunastängsel. Faunastängsel har ett finmaskigt nät nertill som viks och grävs ner en bit så att även mindre och bökande djur hindras från att korsa vägen. Vid de korsningar och anslutningar som byggs om kommer stängsel och grindar anpassas till den nya utformningen.

Slänter och vegetation

Vägens sidoområden föreslås gestaltas så att de upplevs som en del av det omgivande landskapet snarare än som en del av vägen. Detta gör att vägen upplevs som mindre dominant. Det görs genom att alla slänter täcks med vegetation, företrädesvis avbaningsmassor i vilken landskapets lokala fröbank finns bevarad.

När anslutningarna stängs är det viktigt att befintlig vägkropp rivs och återställs så att spåren efter anslutningarna suddas ut. Vegetationen bör vara av samma sort som i den anslutande vägens närmsta omgivning vilket enklast uppnås med hjälp av avbaningsmassor som uppkommit inom projektet.

5.3. Miljöåtgärder

5.3.1. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs
Inga skyddsåtgärder föreslås i vägplanen.

5.3.2. Övriga skyddsåtgärder

Vid sektion cirka 1/065 finns en våtmark där ett omkörningsfält planeras. En vägtrumma under vägen föreslås bytas ut mot en trumma med större dimension samt förlängas. Den nya trumman läggs på samma bottennivå som befintlig trumma för att inte förändra vattenförhållandena i våtmarken.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

Föreslagna åtgärder medför att trafiksäkerheten ökar eftersom motriktade körbanefält separeras med ett mitträcke och det blir möjligt att göra säkra omkörningar på ett särskilt omkörningsfält. De enskilda vägarnas utformning vid anslutningen till väg 25 medför färre korsande rörelser över vägen, vilket minskar risken för att en olycka ska inträffa.

Framkomligheten bedöms öka på väg 25 då skyltad hastighet höjs och vägen utformas med säkra omkörningsmöjligheter. Tillgängligheten till väg 25 kommer vara fortsatt god, men möjligheten att korsa väg 25 minskar något.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Ökad trafiksäkerhet och framkomlighet längs väg 25 bedöms medföra positiva konsekvenser för den regionala utvecklingen.

6.3. Miljö och hälsa

6.3.1. Landskapet

Vid omkörningssträckan kommer mark inom en våtmark att tas i anspråk. Här föreslås sidoräcke för att kunna erhålla en lite brantare vägslänt och därmed minska intrånget i våtmarken. Slänten mot våtmarken är redan idag relativt brant, varför en något brantare slänt inte bedöms påverka landskapsbilden ytterligare. I samband med ombyggnationen kan utblickarna från vägen ut över våtmarken förbättras i samband med att befintliga träd behöver avverkas. Effekterna av intrången är små och bedöms inte medföra några konsekvenser för landskapsbilden.

6.3.2. Naturmiljö

Riksintressen, naturreservat och Natura 2000-område

Norr om vägplanen finns ett riksintresse, naturreservat och Natura 2000-område. Detta område är beläget på ett minsta avstånd på 700 meter till väg 25. Områdena berörs inte direkt av vägplanen. Vad gäller indirekt påverkan så medför vägplanen en bullernivå på som högst 39 dBA i området (ekvivalent ljudnivå), vilket ska ställas i relation till riktvärdet för friluftsområden som är 40 dBA ekvivalent ljudnivå. Inom området för vägplanen finns inga betydelsefulla fågelmiljöer utpekade. Inga bullerskyddsåtgärder föreslås därför för natur- eller friluftsområden. Inga negativa konsekvenser bedöms uppstå.

Nyckelbiotoper

Den nyckelbiotop som finns söder om väg 25 berörs inte av vägplanen.

Naturvärdesinventering

Vägplanen kommer göra intrång i vissa av de ytor som klassats i naturvärdesinventeringen. Två av dem (en sydvänd slänt och område med träd och sumpskog) har bedömts ha naturvärdesklass 4 (visst naturvärde) i naturvärdesinventeringen. Då naturvärdena är bedömda till den lägsta klassen bedöms inte några negativa effekter uppstå för naturvärdena i området.

En av de ytor som bedömts ha naturvärdesklass 3 (påtagligt naturvärde) i naturvärdesinventeringen, (NO1, ett våtmarksområde) påverkas av vägplanen när vägen breddas söderut för ett omkörningsfält. Den norra delen av våtmarken utgörs av sumpig mark med höga smala tallar och ung björk. Området har bedömts ha ett påtagligt naturvärde på grund av hydrologin, en viss förekomst av död ved samt av att delen utgör en skyddande zon mellan vägen och våtmarken. Utmed sträckan föreslås ett sidoräcke sättas upp. Räcket medför att en brantare vägslänt kan tillåtas, vilket begränsar intrånget i våtmarken något.



Figur 14. Bild till vänster: Till vänster i bild anas den norra delen av våtmarksområdet (bilden är tagen mot väster). Bild till höger: Vy över myrmarken.

Idag är våtmarken redan påverkad av den befintliga uppfyllda vägbanken för väg 25. Våtmarken är relativt stor och endast en liten del i norr påverkas av vägbygget. Eftersom bottennivå på den vägtrumma under väg 25 som byts ut inte förändras, bedöms inte hydrologin i övriga mossen påverkas. Konsekvenserna för våtmarken bedöms därför som små.

Strandskyddade områden

Inom Torasjöns strandskyddsområde kommer vägen breddas söderut vid anläggande av ett omkörningsfält. Allmänhetens tillgänglighet till sjön påverkas inte och naturvärdena bedöms generellt vara små inom de berörda områdena. Inga negativa konsekvenser bedöms uppstå.

Invasiva arter

Blomsterlupin finns på en plats där utbyggnad planeras. I byggskedet kommer dessa massor behöva omhändertas på ett sätt så att arten inte riskerar att spridas.

Vägplanens sammanlagda konsekvens för naturmiljön

Vägplanens negativa konsekvens för naturmiljön bedöms sammantaget som liten.

6.3.3. Ytvatten

Breddning av vägen innebär att andelen hårdgjord yta ökar, vilket leder till något snabbare avledning av dagvatten till slänter och diken. Vägdayvattnet kommer även fortsatt att renas i vägdiken, diken och

vattendrag. Föroreningsbelastningen från vägdagvatten bedöms därför endast öka marginellt med de ökade asfaltytorna.

Vägbreddning kommer ske i ett våtmarksområde söder om vägen, väster om Torasjön. Vägtrumman under väg 25 kommer där även att bytas ut till en längre trumma med större dimension, för att klara framtida vattenflöden. Trumman förläggs på samma bottennivå som den befintliga för att inte förändra vattenförhållandena i våtmarken. Effekten bedöms sammantaget vara liten och inte leda till några negativa konsekvenser.

Arbete i vattenområde är en tillståndspliktig verksamhet, men för mindre åtgärder kan det istället upprättas en anmälan om vattenverksamhet.

Markavvattningsföretag

Inga fysiska åtgärder föreslås där dikningsföretaget korsar vägen. Vägplanen bedöms inte heller påverka dikningsföretagets funktion eller flöden.

6.3.4. Grundvatten

Där vägen breddas behöver vägdikena justeras och anpassas till den nya anläggningen. Om vägdikena blir djupare än de befintliga påverkas grundvattennivån i området med en permanent avsänkning utmed den tillkommande väganläggningen.

Markens genomsläpplighet påverkar hur stort influensområdet av avsänkningen blir. Den adderade påverkan på grundvattenförekomsten i jord (grundvattenförekomst 231000126) med anledning av breddning av vägen bedöms som minimal till obefintlig. Dikesbotten på den breddade delen ligger marginellt djupare än befintlig dikesbotten (mindre än 0,5 meter skillnad). Eftersom grundvattennivån i isälvsmaterial generellt ligger minst 2 meter under markytan sker det ingen bortledning av grundvatten i diket idag och det bedöms inte heller göra det efter det att planerad vägbreddning färdigställts.

Grundvattensänkningar kan innebära sättningsrisk för byggnader eller konstruktioner som är grundlagda ovan lösa, sättningskänsliga jordarter. Inom aktuell vägsträcka bedöms inte sådana grundläggningar ha utförts inom påverkanavstånd från förväntade grundvattensänkningar, varken temporära eller permanenta. Inom väganläggningen kan delar av den befintliga vägen och eventuellt tillfartsvägar ha grundlagts med partiell urgrävning eller nedpressning där sådana jordlager kan ha lämnats kvar. Sådana partier behöver undersökas vidare.

Projektet bedöms medföra inga eller obetydliga konsekvenser för grundvattnet i driftskedet.

6.3.5. Naturresurser

De föreslagna åtgärderna medför att skogsmark behöver tas i anspråk. Det kommer finnas fortsatt tillgänglighet till skogsmarken, även om denna begränsas något då det ofta endast tillåts att köra högersväng in och ut från enskilda vägar. För några av markägarna medför det en längre körsträcka till sina marker. Då andelen skogsmark som berörs är begränsad bedöms inga negativa konsekvenser uppstå på skogen som naturresurs.

6.3.6. Kulturmiljö

Projektet berör inte någon av de lämningar som är registrerade i Riksantikvarieämbetets databas Fornsök, men åtgärder föreslås inom ett av de objekt som noterades i den arkeologiska utredningen steg 1. Objekt nr 15 är markerad som en möjlig lämning efter ett torp. För att klargöra om detta objekt är en fornlämning behöver en arkeologisk utredning steg 2 göras. Tillstånd för att utföra undersökningar och ingrepp i fornlämningar söks hos Länsstyrelsen.

6.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

En samhällsekonomisk bedömning har gjorts för de åtgärder som föreslås i vägplanen. I detta arbete har kalkylverktyget EVA, version 2023:1 använts. Kalkylperioden har satts till 60 år.

Beräknade effekter visar att föreslagna åtgärder är svagt samhällsekonomiskt lönsamma (nyttorna är något större än investeringskostnaden). Den största nyttan är att trafiksäkerheten ökar på grund av mötesseparering, men även restiden förbättras på grund av höjd hastighet. De ej beräkningsbara negativa effekterna bedöms vara relativt små.

6.5. Byggskedet

6.5.1. Planerade rivningsarbeten

Där vägutformningen förändras kommer schaktarbeten ske i befintlig vägkropp så att omkörningsfält och andra tillkommande vägdelar kan anslutas på lämpligt vis. Befintligt asfaltlager kommer fråsas bort och ersättas med nya bind- och slitlager. På de delsträckor som byggs om kommer även de vägtrummor som har för liten dimension att tas bort och ersättas med nya, större vägtrummor.

De anslutande enskilda vägar som ska stängas kommer att grävas av så att de inte längre ansluter till väg 25. Befintligt viltstängsel kommer att tas ner där vägområdet utökas.

6.5.2. Geoteknik

Längs med sträckan har torv påträffats utmed ett område där vägen planeras att breddas för ett omkörningsfält. Organisk jord har även påträffats inblandat i jordmaterialet under befintlig väg 25. Detta medför geotekniska problem med både sättningar och stabilitet samt för att få planerad breddning att samverka med befintlig vägkropp. Torv och lösjord med organiskt material behöver utskiftas till fast botten och återfyllning utförs med packad fyllning i den mån det är möjligt. På de platser där torvdjupet är stort, >3m kan utskiftningen behöva kombineras med nedpressning av större block till fast botten, vilket efterföljs av förbelastning med överlast tills eventuellt sättningsförlopp avstannat.

Där jordslänter och diken går i skärning bör dessa erosionsskyddas, vilket föreslås utföras genom grässådd, förslagsvis via sprutsådd för snabb etablering eftersom det ibland förekommer finmaterial i form av silt i sanden och moränen.

6.5.3. Masshantering

Projektet har ett överskott på vegetationsmassor och urgrävningsmassor (torv) som behöver läggas upp intill urgrävningsområdet eller transporteras bort från projektet. I övrigt har projektet ett underskott på massor. Det finns därför behov av att tillföra externa massor, exempelvis sprängsten, som återfyllning efter urgrävning av torv och massor för bygga upp vägkroppen utmed de sträckor som ska breddas.

Massor som ska återanvändas i projektet, så kallade fall A-massor, hanteras och klassas enligt Trafikverkets TDOK 2022:0063 och 2022:0064. I dessa redovisas metoden för bedömning av massor vid återanvändning. Utgångspunkten är att de massor som uppstår i Trafikverkets egen verksamhet inte utgör avfall vid användning inom Trafikverkets projekt. Utförda markprovtagningar visar att befintliga massor uppfyller dessa krav avseende föroreningshalter.

Det förutsätts att inköpta externa massor utgörs av jungfruliga bergmassor. Om så inte är fallet behöver massorna bedömas med utgångspunkt från Naturvårdsverkets handbok 2010:1. Om den planerade användningen medför en risk som är ringa eller större än ringa enligt handboken, ska en

anmälan inlämnas till bygg- och miljöförvaltningen i Ljungby kommun eller en ansökan inlämnas till Länsstyrelsen.

6.5.4. Påverkan under byggskedet

Påverkan i byggskedet går inte helt att förutspå, eftersom det är beroende på hur vald entreprenör avser att bedriva arbetet. För byggskedet gäller, förutom de krav som fastställs i vägplanen, Trafikverkets kravdokument "Generella miljökrav vid entreprenadupphandling" TDOK 2012:93. Dessa krav representerar en basnivå som ska upprätthållas i alla entreprenaduppdrag.

En byggarbetsplats kommer generellt att medföra transporter, hantering av massor, buller och damning. Ombyggnaden kommer påverka trafiken längs vägen. När omkörningssträckan byggs och mitträcket sätts upp kommer ett körfält behöva stängas, vilket påverkar framkomligheten för alla trafikanter. Det kan exempelvis bli aktuellt att bitvis enbart låta ett körfält vara öppet där trafiken växelvis får köra i vardera riktningen. Framkomligheten påverkas under en begränsad tid, varför de negativa konsekvenserna bedöms som små.

I vägplanen pekas det ut ytor som nyttjas tillfälligt under byggskedet. Inom dessa ytor kan det exempelvis finnas upplagsytor för olika typer av material, etableringsytor för entreprenören, transportvägar med mera. Mark med tillfällig nyttjanderätt kommer att återställas innan den återlämnas till fastighetsägaren.

Nya skärningsslänter samt diken kommer till viss del att ligga i jordmaterial som är erosionskänsliga. Erosion kan initieras av såväl ytvatten, nederbörd samt grundvatten. Nya vägslänter föreslås att i första hand erosionssskyddas via sprutsädd för snabb etablering av växtskikt.

Vid arbeten med diken kan vattnet behöva dämmas upp eller ledas förbi.

I västra delen sträckan kommer en del av den befintliga våtmarken att tas i anspråk för breddning av vägen. Torven i våtmarken behöver sannolikt till viss del grävas ur och stabiliseras med exempelvis block. Det ianspråktagna ytan i våtmarken uppgår till cirka 2000 m² (vägrätt samt tillfällig nyttjanderätt).

Övriga skyddsåtgärder och försiktighetsmått

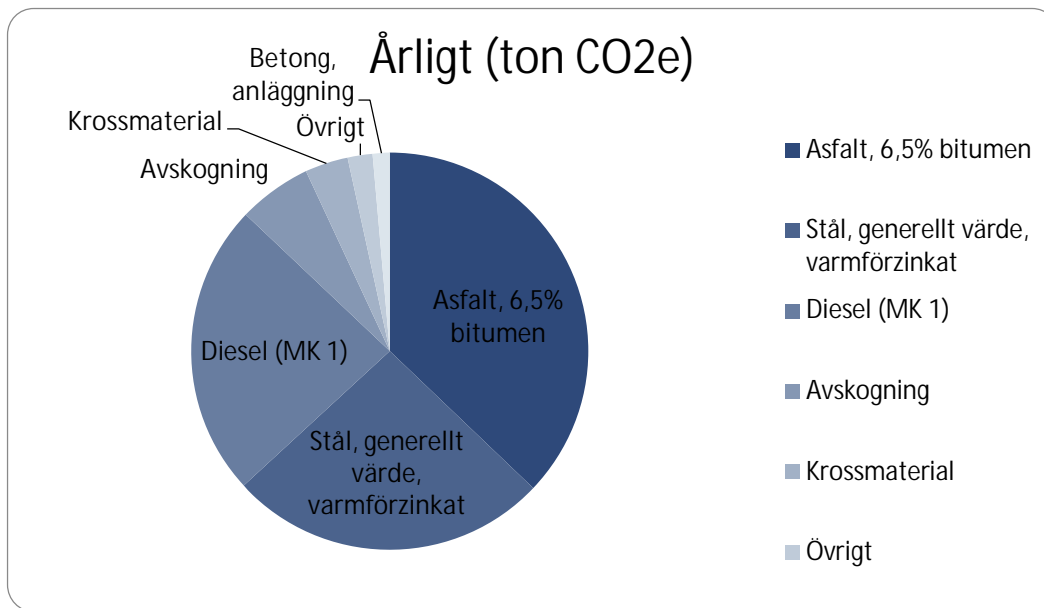
Massor som härstammar från områden med blomsterlupin ska hanteras separat och på ett sätt som inte bidrar till spridning av arten.

6.5.5. Klimatpåverkan

För projektet har en klimatkalkyl tagits fram, vilken visar projektets bedömda klimatpåverkan. De största enskilda posterna för utsläpp av koldioxid står stål, bitumenbundna lager och användande av drivmedel för, se Figur 15. Det har gjorts beräkningar över hur exempelvis material- och drivmedelsval kan påverka klimatutsläpp och energianvändningen i projektet.

Bitumenbundna lager påverkar främst klimatet initialt under dess livscykel vid utvinning av råvara, produktion av färdig asfaltsmassa och utläggning. Det finns flera asfaltstillverkare som arbetar aktivt med att minska utsläppen på bitumenprodukter. Beräkningar visar att aktiva materialval gällande bitumenbundna lager skulle kunna ge en procentuell minskning av koldioxid med 16-21 % och en procentuell minskning av energianvändningen med 11-36 % i projektet.

Arbetsmaskiner och arbetsfordon inom anläggningsprojekt använder nästan enbart diesel som bränsle. Genom att exempelvis använda HVO 100 (Hydrogenerated vegetable oil, en typ av biodiesel) istället för diesel skulle projektets koldioxidutsläpp kunna minskas med ytterligare 14-28 %.



Figur 15. Fördelning av de beräknade totala koldioxidutsläppen per material/arbetsmoment i projektet.

7 Samlad bedömning

7.1.1. De transportpolitiska målen

Övergripande transportpolitiskt mål

År 2009 antog riksdagen nya transportpolitiska mål, "Mål för framtidens resor och transporter, proposition 2008/09:93". Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet stöds av ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Funktionsmål

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmål

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt och ska bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

Vägplanen medför att framkomligheten och trafiksäkerheten ökar för såväl person- som godstransporter utmed en viktig transportled mellan Halland och sydöstra Småland. De ytor som tas i anspråk är begränsade och placerade i direkt anslutning till befintlig väg. Konsekvenserna för omgivningen bedöms generellt vara små. Projektet bedöms därmed sammantaget bidra till att uppnå de transportpolitiska målen.

7.1.2. Trafikverkets projektmål

Vägplanen bedöms leda till god måluppfyllelse av projektmålen:

- Vägplanen bedöms bidra till att skapa en enhetlig vägsträcka från Hallands länsgräns till Ljungby.
- Föreslagna åtgärder såsom mittseparering, omkörningsfält och trafiksäkra korsningar bedöms medföra att risken för olyckor minskar, samtidigt som framkomligheten förbättras.
- Tillgängligheten för oskyddade trafikanter bedöms vara oförändrad.
- Arbetet har skett i god samverkan där allvarliga arbetsplatsolyckor undvikits.




7.1.3. Miljökvalitetsmålen

De svenska miljömålen finns definierade i proposition 2009/10:155 "Svenska miljömål - för ett effektivare miljöarbete". Det övergripande miljöpolitiska målet är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta.

Riksdagen har med utgångspunkt i detta antagit ett generationsmål och sexton miljökvalitetsmål som är formulerade utifrån den miljöpåverkan naturen antas tåla och som definierar det tillstånd för miljön som miljöarbetet ska sikta mot.

De miljömål som bedömts vara relevanta att följa upp i detta projekt är listade i Tabell 3. Förkortade utdrag ur miljömålen redovisas i kursiv stil.

Tabell 3. Projektets påverkan på relevanta miljömål. Förkortade utdrag ur miljömålen redovisas i kursiv stil.

 <p>Begränsad klimatpåverkan</p>	<p><i>Halten av växthusgaser i atmosfären ska stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystem inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras.</i></p> <p>Föreslagen utformning av väg 25 medför ökad hastighet och framkomlighet, vilket i sin tur gynnar biltransporter. Vid förbränning av bränsle som kommer från fossila källor bildas fossil koldioxid, vilket motverkar miljömålet. På senare tid har utsläppen från inrikes transporter minskat på grund av ökad andel biodrivmedel och mer energieffektiva fordon. Denna positiva utveckling kan antas fortsätta även framöver, vilket kan minska projektets negativa påverkan.</p>
 <p>Levande sjöar och vattendrag</p>	<p><i>Sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljövärdet samt landskapets ekologiska och vattenhushållande funktion ska bevaras, samtidigt som förutsättningar för friluftsliv värnas.</i></p> <p>Projektet påverkar inte uppfyllandet av miljömålet eftersom berörda vattenmiljöers värden och funktion bedöms kunna återfås efter avslutad ombyggnad.</p>
 <p>Grundvatten av god kvalitet</p>	<p><i>Grundvattnet ska ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt bidra till god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag.</i></p> <p>Projektet påverkar inte grundvattnets kvalitet negativt och bedöms därmed inte påverka målet att uppnå grundvatten av god kvalitet.</p>

 <p>Myllrande våtmarker</p>	<p><i>Våtmarkernas ekologiska och vattenhushållande funktion i landskapet ska bibehållas och värdefulla våtmarker bevaras för framtiden.</i></p> <p>Projektet medför att en våtmark i vägplanens västra del får minskad area, vilket motverkar målet. Ingreppet sker i utkanten av våtmarken och bedöms inte påverka den ekologiska eller vattenhushållande funktionen i resterande del av våtmarken.</p>
 <p>Levande skogar</p>	<p><i>Skogens och skogsmarkens värde för biologisk produktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras samt kulturmiljövärden och sociala värden värnas.</i></p> <p>Målet motverkas av att vägplanen tar skogsmark i anspråk. De aktuella ytorna är begränsade och i direkt närhet till befintlig infrastruktur, varför inga negativa konsekvenser uppstår. Skogens värde för biologisk produktion, dess kulturvärden eller sociala värden bedöms inte påverkas. Vägplanen bedöms därmed varken bidra till eller motverka miljömålet.</p>
 <p>God bebyggd miljö</p>	<p><i>Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.</i></p> <p>Vägplanen medför ökad framkomlighet för biltrafik där anläggningen är utformad med hänsyn till kända natur- och kulturvärden i närområdet. Vägplanen bedöms varken bidra till eller motverka miljömålet.</p>
 <p>Ett rikt växt- och djurliv</p>	<p><i>Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer ska värnas. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd. Människor ska ha tillgång till god natur- och kulturmiljö.</i></p> <p>Vägplanen tar i anspråk delar av en våtmark som bedömts ha påtagliga naturvärden. Övrigt mark som berörs har bedömts ha visst eller inga naturvärden. Projektets negativa konsekvens för naturmiljön bedöms sammantaget som liten. Vägplanen bedöms därmed inte motverka miljömålet.</p>

8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

8.1. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens 2 kap beskrivs de allmänna hänsynsreglerna. Syftet med bestämmelserna är framförallt att förebygga negativa effekter på människors hälsa och på miljön. Nedan redovisas översiktligt hur kraven i de allmänna hänsynsreglerna har beaktats.

Bevisbörderegeln innebär att den som driver en verksamhet eller vidtar en åtgärd ska visa att de allmänna hänsynsreglerna följs.

Trafikverket är ansvarig för att vägplanen uppfyller miljöbalkens bestämmelser. Detta säkerställs bland annat genom vägplanens planläggningsprocess och de samråd och utredningar som görs.

Kunskapskravet innebär att verksamhetsutövaren ska skaffa sig den kunskap som behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet.

I detta projekt har Trafikverket anlitat erforderlig kompetens såväl internt som externt för planering, projektering och utredning. Under processen har planeringsunderlag inhämtats från olika myndigheter, en naturvärdesinventering har genomförts, markmiljöprover har analyserats, grundvattennivåer mätts och samråd har hållits för att inhämta ytterligare kunskap.

Enligt *försiktighetsprincipen* medför redan risken för skada eller olägenhet på människors hälsa eller miljön en skyldighet att vidta åtgärder, begränsningar eller försiktighetsmått. Det är alltid den som orsakar eller riskerar att orsaka en miljöstörning som ska bekosta de åtgärder som behövs för förebyggande eller avhjälpande åtgärder. Vidare ska bästa möjliga teknik användas.

Under arbetet med planen så arbetas kontinuerligt med frågor för att minska risk för skada eller olägenhet, exempelvis har en arkeologisk utredning steg 1 utförts för att se om det finns tidigare okända fornlämningar, markprover har analyserats och grundvattennivåer mätts.

Produktvalsprincipen innebär att alla ska undvika att använda eller sälja produkter som kan vara skadliga för människors hälsa eller miljön om produkterna kan ersättas med andra, mindre farliga, produkter.

Trafikverket ställer krav på bästa möjliga teknik och användning av kemiska produkter genom sina generella miljökrav vid upphandling av entreprenader.

Hushållnings- och kretsloppsprinciperna innebär att råvaror och energi ska användas så effektivt som möjligt så att förbrukningen och avfallet minimeras. Det som utvinns ur naturen ska återanvändas, återvinnas eller bortskaffas på ett miljöriktigt sätt.

Byggande av väg kommer att ta mark i anspråk och kräva till- och bortförsel av olika sten- och jordmassor, asfalt, viltstängsel med mera, där energi- och materialåtgången beror på vilka beslut som tas rörande anläggningens utformning. I det fortsatta arbetet får studeras i vilken mån massor och material kan återanvändas eller återvinnas.

Lokaliseringsprincipen innebär att man ska välja en sådan plats att verksamheten kan bedrivas med minsta intrång och olägenhet för människor och miljö.

Utbyggnaden planeras i direkt anslutning till befintlig väg, där viss breddning kommer ske utmed vissa delsträckor. Genom undersökningar har miljövärden utmed sträckan identifierats, liksom möjliga effekter av vägplanen. Projektet bedöms sammantaget medföra små konsekvenser på människors hälsa och på miljön.

Skälighetsregeln innebär att kraven gäller i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem.

8.2. Hushållningsbestämmelser

Miljöbalkens grundläggande och särskilda hushållningsregler enligt kapitel 3 och 4 ska tillämpas i arbetet med vägplanen. Mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål för vilka områden är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde ska ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning. Områden som är av riksintresse ska skyddas mot påtaglig skada. Det anges även att jord- och skogsbruk är av nationell betydelse.

Vägplanen medför att skogsmark tas i anspråk både för byggande av anläggningen och för ytor som används tillfälligt under byggskedet. För några av markägarna medför vägplanen en längre körsträcka till sin mark, eftersom möjligheten att korsa väg 25 eller göra vänstersvingar begränsas. Eftersom det kommer finnas fortsatt tillgänglighet till fastigheterna bedöms vägplanen inte påtagligt försvåra möjligheten till ett rationellt skogsbruk.

8.3. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt styrmedel som regleras i 5 kap miljöbalken. En miljökvalitetsnorm ska ange de föroreningsnivåer eller störningsnivåer som människor kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse eller som miljön eller naturen kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter. För närvarande finns miljökvalitetsnormer för buller, luftkvalitet, vattenförekomster samt för fisk- och musselvatten. Det finns inga yt- eller grundvattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer inom vägplanen. De normer som är tillämpliga för detta projekt är miljökvalitetsnormer för luft.

Luft

Mätningar av luftföroreningar sker i samverkan mellan kommunerna i Kronobergs län och Kronobergs luftvårdsförbund för att visa att miljökvalitetsnormerna uppfylls. Resultaten från tätortsprogrammet (år 2007-2017) visar inga överskridanden av miljökvalitetsnormer (Kronobergs Luftvårdsförbund 2008).

Ombyggnad kommer ske utanför tätbebyggt område i en välventilerad miljö. Projektet bedöms inte medföra att miljökvalitetsnormerna överskrids.

8.4. Riksintressen

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

Väg 25 är ett riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Riksintresset bedöms stärkas eftersom vägplanen medför ökad framkomlighet och trafiksäkerhet på sträckan.

Vägen ligger inom ett riksintresse för Försvarsmakten enligt 3 kap 9 § miljöbalken (område med särskilt behov av hinderfrihet). Projektet bedöms inte försvåra eller skada intresset.

Årshultsmyren är ett i stort sett orört myrkomplex och utgör ett naturreservat, Natura 2000-område samt ingår i ett riksintresse för naturvården, Hunnsberget-Lidhultsån-Årshultsmyren-området. Projektet bedöms inte medföra någon negativ påverkan på Årshultsmyren, som ligger ca 700 m norr om vägen.

9 Markanspråk och pågående markanvändning

9.1. Vägområde för allmän väg

Mark som behövs permanent för vägen och dess väganordningar tas i anspråk med vägrätt. Vägrätt ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för en väg och bestämma över markens eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Väghållaren får även tillgodogöra sig tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet.

Vägområdet för allmän väg omfattar förutom vägen även utrymme för de väganordningar, till exempel räcken och faunastängsel, som finns längs sträckan samt diken och slänter. Det nya tillkommande vägområdet med vägrätt för allmän väg anges i plankartorna som blå ytor betecknade med ett "V" och omfattar cirka 8 100 m².

Ytorna utgörs idag huvudsakligen av skogsmark (cirka 6 600 m²). Vägområdet berör inte någon jordbruksmark eller detaljplanelagd mark.

Det utökade vägområdet innefattar bland annat:

- Omkörningssträcka
- Vändögla och justering av väganslutningar
- Nöduppställningsficka
- Faunastängsel

Vägområde från allmänna vägar som dras in från allmänt underhåll återgår till fastighetsägaren. De utgörs av ytor för viltstängsel som föreslås tas bort då anslutande vägar mot väg 25 justeras eller stängs.

9.2. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

Inskränkt vägrätt innebär att väghållaren inte får full rätt att bestämma över användningen av marken eller utrymmet samt att tillgodogöra sig material och andra tillgångar ur marken eller utrymmet.

Det tillkommande området med inskränkt vägrätt anges i plankartorna som ytor med beteckningen "Vi" och omfattar platser där nya eller förlängda vägtrummor planeras. Det nya tillkommande vägområdet med inskränkt vägrätt omfattar cirka 200 m² och utgörs av skogsmark. Vägområdet med inskränkt vägrätt berör inte någon jordbruksmark eller detaljplanelagd mark.

Väghållaren har inom område för inskränkt vägrätt att uppföra, bibehålla, justera och rensa vägtrummor. I övrigt får markägaren använda marken så länge som denna användning inte medför negativ påverkan på vägens eller väganordningens utformning eller funktion.

9.3. Område med tillfällig nyttjanderätt

Område med tillfällig nyttjanderätt omfattar områden som behövs för att kunna bygga föreslagen väganläggning.

I plankartorna redovisas olika typer av områden som planeras att tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt, vilka är markerade som gula ytor med beteckningen "T". De omfattar totalt en yta på cirka 9 000 m² och avses att användas för justering av slänter och uppsättande av faunastängsel, samt för upplag av massor. Av denna yta utgörs cirka 7 600 m² skogsmark. Ytorna med tillfällig nyttjanderätt berör inte någon jordbruksmark eller detaljplanelagd mark. Marken kommer att återställas innan den återlämnas till fastighetsägaren.

Nyttjanderätten ska gälla under byggtiden, dock längst 3 månader efter slutbesiktningen. Byggskedet bedöms till cirka 3 år.

10 Fortsatt arbete

10.1. Dispenser, tillstånd och anmälningar

Vissa verksamheter och åtgärder enligt en fastställd vägplan är undantagna från krav på prövning enligt miljöbalken. Det gäller dispens från strandskyddet, från det generella biotopskyddet samt anmälan för samråd för åtgärder som kan väsentligt förändra miljön enligt 12 kap. 6 § miljöbalken. Dessa hanteras genom samråd i vägplaneprocessen.

Samråd med länsstyrelsen har skett i enlighet med vägplaneprocessen. Inga områden som omfattas av det generella biotopskyddet berörs, men åtgärder planeras inom strandskyddat område. Detta hanteras inom ramen för vägplaneprocessen, varför ingen dispens behöver sökas.

Fyllning kommer ske inom ett våtmarksområde, vilket är vattenverksamhet. Den maximala ytan som tas i anspråk uppgår till cirka 2000 m². Våtmarken bedöms ha ett påtagligt naturvärde. Det bedöms därför inte uppenbart att allmänna intressen inte skadas lokalt i våtmarken, varför anmälan om vattenverksamhet behöver inlämnas till länsstyrelsen. Påverkan på naturmiljön i våtmarken som helhet bedöms däremot som liten. Byte och förlängning av trumma under väg 25 vid sektion 1/065 är vattenverksamhet och tas lämpligen med i samma anmälan om vattenverksamhet som upprättas för våtmarken, då den totala ytan som berörs understiger 3000 m².

Under förutsättning att häckande fåglar inte förekommer vid avverkning av träd och buskar bedöms inte dispens från artskyddsförordningen behöva sökas för fåglar. Avverkning bör undvikas under tidsperioden april-augusti.

Fornlämningar är skyddade i enlighet med bestämmelser i kulturmiljölagen. En arkeologisk utredning steg 1 enligt 2 kap. kulturmiljölagen är genomförd och har visat att det finns en plats som kan beröras av vägplanen. För detta område föreslås fortsatt undersökning, i första hand i form av arkeologisk utredning steg 2. Tillstånd för att genomföra detta skall sökas hos länsstyrelsen. Om fornlämningar påträffas i samband med markarbeten ska dessa i enlighet med 2 kap. 10 kulturmiljölagen omedelbart avbrytas och länsstyrelsen underrättas.

10.2. Miljöuppföljning

Följande punkter bör följas upp:

- Beroende på resultatet av de arkeologiska utredningarna kan skyddsåtgärder behöva vidtas.
- Massor med blomsterlupin ska hanteras på ett sätt så att de inte riskerar att spridas.

11 Genomförande och finansiering

11.1. Formell hantering

Denna vägplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

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

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 17-18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Vaghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Vaghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till,

under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort väg har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

11.2. Kommunala planer

Översiktsplaner

Vägplanen bedöms vara förenlig med Ljungby kommuns *Översiktsplan 2035*, antagen 22-01-24, laga kraft 22-02-24.

Detaljplaner

Projektet berör inga gällande eller pågående detaljplaner.

11.3. Genomförande

Organisation

Föreslagen anläggning kommer att byggas med Trafikverket som beställare.

Översiktlig tidplan

Den formella handläggningen av vägplanen planeras att ske under år 2021–2023. Under förutsättning att planen har vunnit laga kraft planerar Trafikverket att börja bygga år 2027. Byggtiden är beräknad till cirka 3 år.

Produktion

Projektet planeras för närvarande att bedrivas som en så kallad utförandeentreprenad. Det innebär att Trafikverket ansvarar för projekteringen och antagen entreprenör för utförandet av entreprenaden.

Åtgärder utanför vägplan

En enskild väg till en skogsfastighet kommer justeras i sin dragning så att anslutningen till väg 25 flyttas från sektion cirka 1/450 till sektion cirka 1/575.

11.4. Finansiering

Enligt kalkyl som upprättades i november 2023 kommer projektets totalkostnad att uppgå till cirka 57 miljoner kronor (prisnivå 2023-11). Projektet finansieras genom den regionala länstransportplanen.

12 Underlagsmaterial och källor

Calluna, 2020. PM Viltproblematik och åtgärdsförslag, E22 (länsgränsen Kalmar/Östergötland till trafikplats Västervik) och väg 25 (trafikplats Växjö-Öjaby till länsgränsen Hallands län/Kronobergs län)

Kronobergs Luftvårdsförbund, 2018, Tätortsprogram i Kronobergs län, Resultat 20047-2017.
<https://www.ljungby.se/globalassets/dokument-och-innehall/miljo-och-klimat/miljoskydd/tatortsprogram-i-kronobergs-lan-2017.pdf>

Ljungby kommun, 2022. *Översiktsplan 2035*, antagen 22-01-24, laga kraft 22-02-24

Naturvårdsverket, 2010. Återvinning av avfall i anläggningsarbeten. Handbok 2010:1.

SCB:s kartsök för regionala indelningar. <https://geodata.scb.se/reginawebmap/main/webapp/>

Trafikverket (dåvarande Vägverket), 2008. Förstudie Väg 25, Halland länsgräns-Ljungby, Objektnummer 87 733 227, 87 733 318

Trafikverket, 2016. Åtgärdsvalsstudie Väg 25 Glamshult-Boasjön, TRV 2015/69622

Trafikverket, 2022. Miljöklassificering och bedömning av jordmassor, Krav, TDOK 2022:0063

Trafikverket, 2022. Miljöklassificering och bedömning av jordmassor, Råd, TDOK 2022:0064



Trafikverket, 291 54 Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17.

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

www.trafikverket.se