

SAMRÅDSUNDERLAG

Väg 25 Glamshult - Vrå, etapp 1, mötesfri väg Ljungby kommun, Kronobergs län

Vägplan Samrådsunderlag, 2021-02-15



Trafikverket

Postadress: Björkhemsvägen 17, 291 54 Kristianstad

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG, Väg 25 Glamshult-Vrå, etapp 1, mötesfri väg, Ljungby kommun, Kronobergs län

Författare: Maria Carlsson m fl

Dokumentdatum: 2021-02-15

Ärendenummer: TRV 2020/97522

Åtgärdsnummer: 17007

Uppdragsnummer: 168988

Version: [Version]

Kontaktperson: Fatri Rexhepi, IVsy3

Foto framsida: Väg 25 i korsning med väg 153 till Lidhult, plats där Sunnerboturen korsar.

Innehåll

Sammanfattning	4
1. Inledning.....	5
1.1. Planläggningsprocessen.....	5
1.2. Bakgrund.....	5
1.3. Tidigare utredningar	7
1.4. Mål.....	8
1.5. Beskrivning av befintlig anläggning	9
2. Avgränsningar	13
2.1. Utrednings- och influensområde.....	13
2.2. Tid	13
3. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	14
3.1. Markanvändning	14
3.2. Byggnadstekniska förutsättningar.....	15
3.3. Landskapet.....	20
3.4. Friluftsliv	22
3.5. Naturmiljö	23
3.6. Kulturmiljö	30
3.7. Hushållning med naturresurser.....	31
3.8. Miljö kvalitetsnormer	33
3.9. Potentiellt förorenad mark	34
3.10. Hälsa och säkerhet.....	36
4. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	37
4.1. Projektets lokalisering och utformning.....	37
4.2. Planerad åtgärd	37
4.3. Angränsande planering.....	40
4.4. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.....	40
4.5. Miljömål	44
5. Åtgärder.....	46
6. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....	47
7. Fortsatt arbete	47
7.1. Planläggning	47
7.2. Viktiga frågeställningar	48
7.3. Tillstånd och dispenser	48
8. Källor	49

Sammanfattning

Väg 25, sträckan Glamshult-Vrå-Boasjön, är den kvarvarande sträckan mellan Hallands länsgräns och Ljungby som ännu inte byggts om till en mötesfri väg. Trafikverket (dåvarande Vägverket) beslutade redan 2008-11-04, till följd av genomförd förstudie för Väg 25 från Hallands Länsgräns till Ljungby, att sträckan skulle förses med mitträcke för att öka trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten. I gällande infrastrukturplaner pekade de delar av Väg 25, som inte är mötesseparerande, ut som en brist gällande trafiksäkerheten. Sträckan har viltstängsel.

Sedan dess har trafikmätningar på sträckorna visat en kraftig ökning av trafiken över en tioårsperiod och att medelhastigheten är hög i förhållande till den skyltade hastigheten 90 km/h. Vägen har en relativt hög andel tunga transporter (lastbilar, bussar m.m) och är något mer olycksdrabbad än vad man teoretiskt kan förvänta sig.

Sker ingen höjning av trafiksäkerheten på sträckan kommer Trafikverket att behöva sänka den skyltade hastigheten på sträckan till 80km/h år 2023.

Delsträckan Glamshult-Vrå -etapp 1, är ca 5,2 km. Vägsträckan ligger i ett landskap som präglas av skog, sjöar, våtmarker och mindre öppna ängsmarker och jordbruksmarker.

Projektets ändamål är att uppnå en enhetlig vägsträcka, öka trafiksäkerheten och skapa en ökad framkomlighet med minst bibehållen tillgänglighet för oskyddade trafikanter. Förändringen av vägen ska minska barriäreffekten för djuren. Antalet anslutningar ska minskas och vägen möttesepareras och förses med mitträcke. Omkörningssträckor (2+1) föreslås anläggas på ca 20-25% av av den totala längden i båda färdriktningarna. Avsikten är att kunna öka skyltad hastighet från 90km/h till 100km/h.

Nuvarande möjligheter för djurlivet, små och medelstora djur, att passera vägen, kommer ses över. Det gäller befintlig trumma och djurpassage vid Våkön ca 570 meter väster om Krokån samt längs vattendraget Krokån, vid befintlig vägbro.

Placeringen av omkörningssträckorna där breddning ca 2-8 meter sker, kan begränsat komma att påverka hittills dokumenterade naturvärden som tangerar vägsträckan redan idag, området Torasjö-Aborrasjön och runt Vrå. Inga områden med kulturmiljövärden bedöms påverkas såsom befintliga milstolpar, torp och bylämningar eller andra miljöer. Markinträdet utgörs av långsmala områden i direkt anslutning till befintlig vägbanan. Krokån kommer inte påverkas av den planerade passagen för för små och medelstora djur i form av utterpassage. Vad gäller projektets planerade åtgärder är utgångspunkten att inte påverka vattnets kvalitet i närliggande våtmarker. Natura 2000-området Årshultsmyren ligger på ett avstånd av ca 750 meter från befintlig vägsträckning, ett avstånd som inte kommer att minska.

En följd av faunapassagerna och den minskade barriäreffekten torde skapa förutsättningar för exempelvis en mer gynnsam utterpopulation.

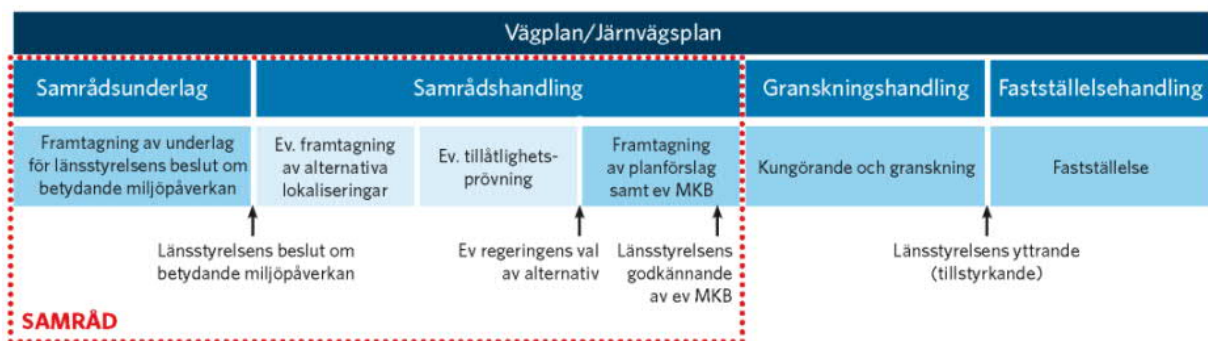
Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta med utgångspunkt i att de negativa effekterna av projektet på miljön förväntas bli små samtidigt som projektet bedöms medföra positiva effekter för trafiksäkerheten och djurlivet längs sträckan.

1. Inledning

1.1. Planläggningsprocessen

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

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



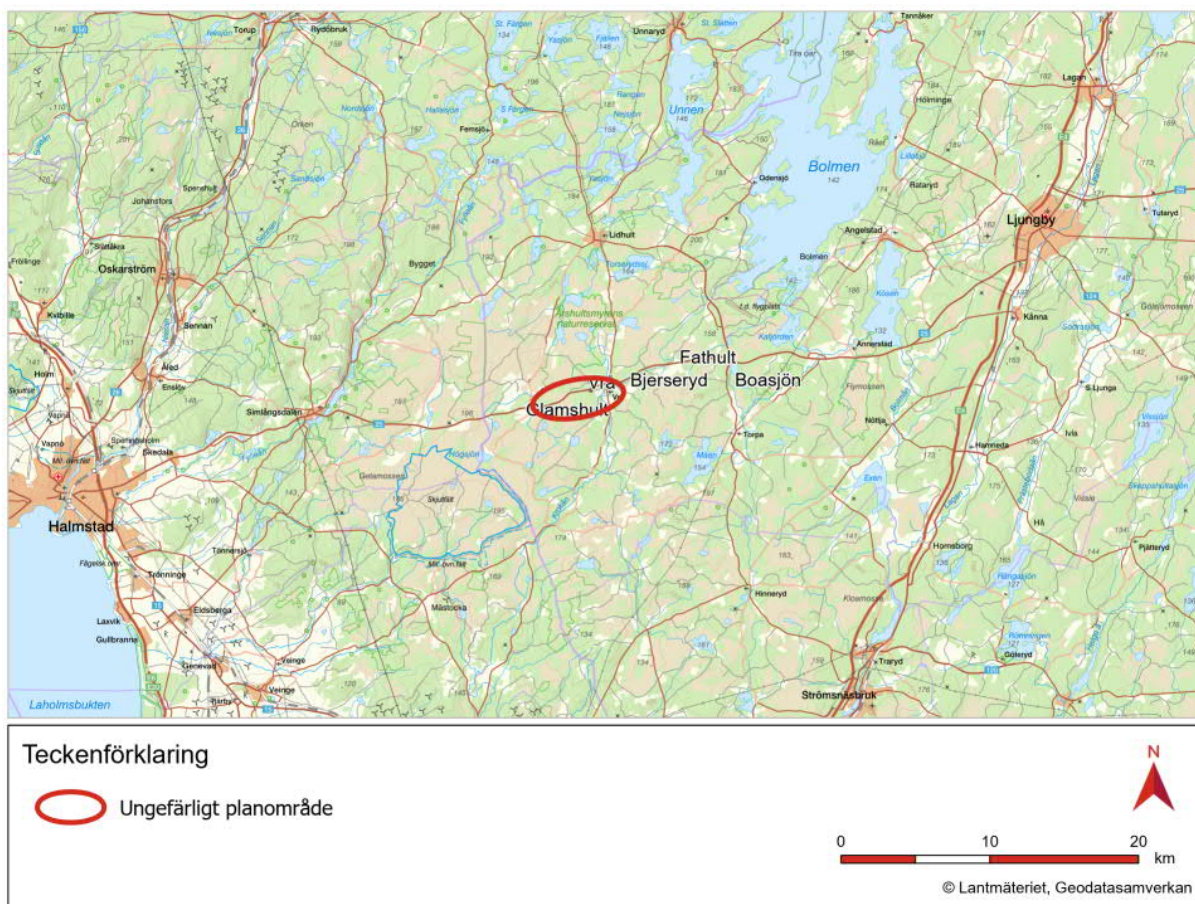
Figur 1 Planläggningsprocessen. Om projektet inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan upprättas ingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB), utan planens miljöpåverkan beskrivs istället i en miljöbeskrivning

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. Först efter detta kan projektet byggas.

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

1.2. Bakgrund

Väg 25 är av riksintresse för kommunikationer och har en viktig funktion för långväga resor och transporter. Vägen utgör nationell stamväg och utgör kopplingen för trafik mellan Halmstad och E6 till E4 samt vidare mot Växjö och Kalmar. Föreliggande projekt ska ses i ett större sammanhang då sträckan Glamshult-Vrå-Boasjön är den kvarstående länken av väg 25 som saknar mitträcken samt säkra omkörningssträckor. Med en ombyggnad på sträckan uppnås ett sammanhängande stråk med en mötteseparerad väg från Hallands länsgräns till Ljungby. Detta projekt berör sträckan Glamshult-Vrå, även kallad etapp 1. Sträckan är ca 5,2 km. Skyltad hastighet är 90 km/h.



Figur 2 Översiktspild med sträckan Glamshult- Vrå, etapp 1 redovisad.

Trafikverket (dåvarande Vägverket) beslutade redan 2008-11-04, till följd av genomförd förstudie för Väg 25 från Hallands Länsgräns till Ljungby, att sträckan skulle förses med mitträcke för att öka trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten. I gällande infrastrukturplaner pekas de delar av Väg 25, som inte är mötesseparerande, ut som en brist gällande trafiksäkerheten.

Sedan dess har trafikmätningar på sträckorna visat en kraftig ökning av trafiken över en tioårsperiod och att medelhastigheten är hög i förhållande till den skyltade hastigheten 90 km/h. Vägen har en relativt hög andel tunga transporter (lastbilar, bussar m.m) och är något mer olycksdrabbad än vad man teoretiskt kan förvänta sig¹.

Antalet viltolyckor på väg 25, mellan länsgränsen Hallands län/Kronobergs län och trafikplats Växjö - Öjaby visar under den senaste 10-årsperioden (2010-2019) ett ökat antal olyckor med vilt. Ökningen förklaras främst genom att antalet rådjursolyckor ökat. Olyckor med övrigt vilt visar inga större förändringar. Viltstängsel har uppförts på senare tid och minskat viltolyckorna men istället skapat barriäreffekter för djuren och behov föreligger av att förbättra passagemöjligheter.

En ombyggnation ska öka trafiksäkerheten för alla trafikslag. Utefter sträckan finns ett antal busshållplatser till vilka det ska kunna gå att ta sig trafiksäkert. En översyn av antalet anslutande vägar görs utifrån påverkan på trafiksäkerheten både avseende behov och utformning.

Om ingen ombyggnad med mötesseparering sker av sträckan Glamshult-Vrå kommer Trafikverket behöva sänka skyltad hastighet till 80km/h. Sänkningen är bedömd att genomföras tidigast 2023.

¹ ÄVS väg 25 Glamshult- Boasjön, 2015

1.3. Tidigare utredningar

Förstudien, *Väg 25, Hallands länsgräns-Ljungby (aug 2008)*, omfattar en ca 4 mil lång sträcka av väg 25. Vägen beskrivs som tämligen monoton och går igenom ett skogslandskap med omkringliggande våtmarker och sjöar. Förstudien har avgränsat sig till ca 2,5 km vardera sida om vägens sträckning avseende beskrivningen av de befintliga förhållandena.

Vidare konstateras att hastigheterna är höga, att vägen trafikeras av en relativ hög andel tunga transporter och att trafikökningen varit hög över tid. Dessa faktorer bidrar till att sträckan är olycksdrabbad. Bland annat utifrån att den höga andelen tunga transporter sannolikt ökar antalet omkörningar, vilket tillsammans med en hög förekomst av vilt och låg standard på vägens säkerhetszoner ger slutresultatet.

I rapporten beskrivs särskilt den ekologiska infrastrukturen i form av vilt avseende trafikdödlighet, barriäreffekt, förekommande arter, viltolyckor och viltets rörelser i landskapet. Det föreslås att en fördjupad utredning kring faunapassagernas lokalisering och eventuellt viltvarningssystem bör utföras i inledningen av nästkommande skede. Rapporten lyfter att viltstängsel drastiskt kan minska antalet viltolyckor och medföra att risken att skadas eller dödas kraftig reduceras. Faunapassager anstår till kommande ombyggnader liksom sidoräcken men är betydelsefulla vid en ombyggnad då de senare kan minska skadeföljden vid avåkningar. Förstudien föreslår att vägen ska byggas om till 2+1 med mitträcke.

Länsstyrelsen gör bedömning att endast etappen mellan Annerstad och strax väster om flygrakan omfattas av betydande miljöpåverkan, dvs inte aktuellt projekts delsträcka.

En **åtgärdsvalsstudie**, (ÅVS), *Väg 25 Glamshult-Boasjön*, upprättades 2015 i samarbete mellan Trafikverket, Ljungby kommun, Region Kronoberg, Boverket och Sveriges Kommuner och Landsting. Problembilden är densamma som i förstudien och utgörs av ett stort antal skadade och dödade jämfört med motsvarande vägtyp med samma trafikmängd. Mellan 2005 och 2015 har 17 olyckor inträffat varav en dödsolycka. Största andelen är singelolyckor. Studien hänvisar till avsaknaden av främst mötesseparering och säkra omkörningssträckor. Utöver konstaterandet av en kraftig ökning av trafiken och hög medelhastighet i relation till skyltad hastighet, så sker en ökning av trafiken sommartid. Sommartrafiken tillsammans med en hög andel tung trafik verkar vara en del av problembilden. Av dessa skäl har Trafikverket aviserat att sträckan Glamshult-Vrå-Boasjön behöver sänkas till skyltad hastighet 80km/h. I det fall ingen ombyggnad med mötesseparering sker. Sänkningen är bedömd att genomföras tidigast 2023.

I ÅVS anges att två omkörningsmöjligheter per färdriktning innebär en väntetid innan nästa omkörningsmöjlighet på ca 4 minuter, med tre omkörningsmöjligheter ca 2 minuter. Skillnaden i behov av ombyggnad ökar i motsvarande grad från 40% till 60% vilket påverkar kostnader och anspråk.

Sammantaget innebär ovan nämnda förutsättningar att rekommenderad huvudåtgärd i ÅVS är mötesseparering av befintlig väg med så liten breddning, förstärkning och sidoåtgärder som möjligt med inriktning mot referenshastighet 100km/h.

Därutöver lyfts att följande åtgärder ska hanteras i denna planeringsprocess;

- Vid behov, åtgärder och informationsinsatser under byggskedet, för att underlätta valet av hållbara resor och transporter för resenärer
- Mindre åtgärder för att öka tillgänglighet och säkerhet för oskyddade trafikanter, exempelvis anslutningar till hållplatser, säkrare passager över vägen för att nå busshållplatser, utbyggnad av kortare länkar med gång- och cykelväg på sträckor där bostäder kan knytas samman med hållplatser och andra målpunkter

- Minska antalet korsningar/direktutfarter
- Justeringar eller ombyggnad av större korsningar (allmänna vägar)
- Trafiksäkra sidoområden (rensning/räcken)
- Översyn av viltstängsel och faunapassager

PM viltproblematik och åtgärdsförslag, från 2020 utgör ett kompletterande underlag till förstudien och koncentrerar sig på att beskriva en uppdaterad viltsituation och föreslå lämpliga faunapassageåtgärder. Trafikverket har dock angett att resultatet från PM:et inte ska utgöra underlag för detta projekt vid placering av faunapassage då utredningen inte i tillräckligt stor omfattning tog hänsyn till befintliga passager och behov att upprätthålla lämpliga avstånd mellan faunapassager längs vägen. Däremot kan fältinventering och övrig beskrivning av befintliga förhållanden och förutsättningar ge en utförligare bild av situationen. Bland annat beskrivs att "viltet i området har hemområden med varierande storlek som oftast begränsas av viltstängsel längs vägen" och att djuren därigenom har anpassat sig till barriären som viltstängslet utgör. Därav saknas tydliga vandringsstråk i söder- och norrgående riktning för viltet förutom vid stängselöppningar. Jägare uppger däremot att det finns årstidsvandringar mellan öster och väster på båda sidor om vägen. Ökningen av viltolyckor på sträckan härrör främst från ett ökat antal rådjursolyckor. Resterande arter påvisar ingen ökning över tid. Eftersöksjägare menar att andelen registrerade rådjursolyckor sannolikt ligger högre än inrapporterade viltolyckor. I storleksordningen ytterligare 150 viltolyckor för perioden 2010-2019 vilket skulle ge ett antal om ca 220 viltolyckor.

Enligt lokala jägare bedöms anläggande av viltstängsel ha minskat antalet viltolyckor med ca 80-90% samtidigt som de konstaterar att stängseldragningen vid flera tillfartsvägar är för kort vilket ökar risken för djur att ta sig in på vägområdet. Genom att föreslå tratt- eller s-formade anslutningsvägar kan detta motverkas och denna utformning kan även underlätta i de fall djur behöver motas tillbaka. PM:et lyfter även viltuthopp som lämpliga åtgärder för att djur ska kunna ta sig ut från vägområdet till natursidan, men inte omvänt. Rapporten lokaliserar inga befintliga konstruktioner på denna sträcka som har anpassningar såsom strandpassage eller hyllor vid broar och andra vattenförande trummor och sträckan saknar någon annan typ av befintlig funktion för passage av större däggdjur

1.4. Mål

1.4.1. Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik från 1998 är "att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet". Våren 2009 förtydligades det övergripande målet med två huvudmål: ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Funktionsmålet, som berör resans eller transportens tillgänglighet

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. Transportsystemet ska vara jämställt, d.v.s. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet, som handlar om säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

1.4.2. Ändamål och projektmål

Projektets ändamål är att uppnå en enhetlig vägsträcka med minst bibehållen tillgänglighet för oskyddade trafikanter. Förändringen av vägen ska minska barriäreffekten för djuren och samtidigt öka trafiksäkerheten och skapa en ökad framkomlighet. Antalet anslutningar ska minskas och mötteseparerad väg med omkörningssträckor (2+1) anläggas. Avsikten är att kunna öka skyltad hastighet från 90km/h till 100km/h. Vistelsemiljön för oskyddade trafikanter längs vägen vid korsningar behöver ses över. Nuvarande möjligheter för djurlivet, små och medelstora djur, att passera vägen ska förbättras avseende befintlig koport och vid befintlig bro längs vattendraget Krokån.

Projektmålen för projektet är:

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

1.5. Beskrivning av befintlig anläggning

1.5.1. Vägstandard

Befintlig anläggning är en tvåfältsväg med vägbredd 9 m. Skyltad hastighet är 90 km/h. Sträckan byggdes om 1992. Sidoområdena består av mestadels relativt flacka diken dit ytavrinning av vatten från vägbanan sker.

1.5.1.1. *Befintliga korsningar och anslutningar*

Utmed sträckan finns följande vägkorsningar och anslutning

- Korsning med väg 542. Korsningstyp A.
- Korsning med väg 523. Korsningstyp C.
- Anslutningar med grind i faunastängslet 10-15 st.
- Anslutningar med färäst 2-3 st.
- Anslutningar med indraget faunastängsel 1-2 st.

1.5.1.2. *Befintliga räcken och stängsel*

Faunastängsel (viltstängsel med en finmaskigare del nedtill) har satts upp på senare tid. Vid vissa öppningar i stängslet finns färäster eller grindlösningar. Stängslet utgör dock en barriär för djuren som saknar säkra passager. Det saknas även uthopp längs med sträckan.

Väg/bro-räcke finns på och runt om bron över Krokån.

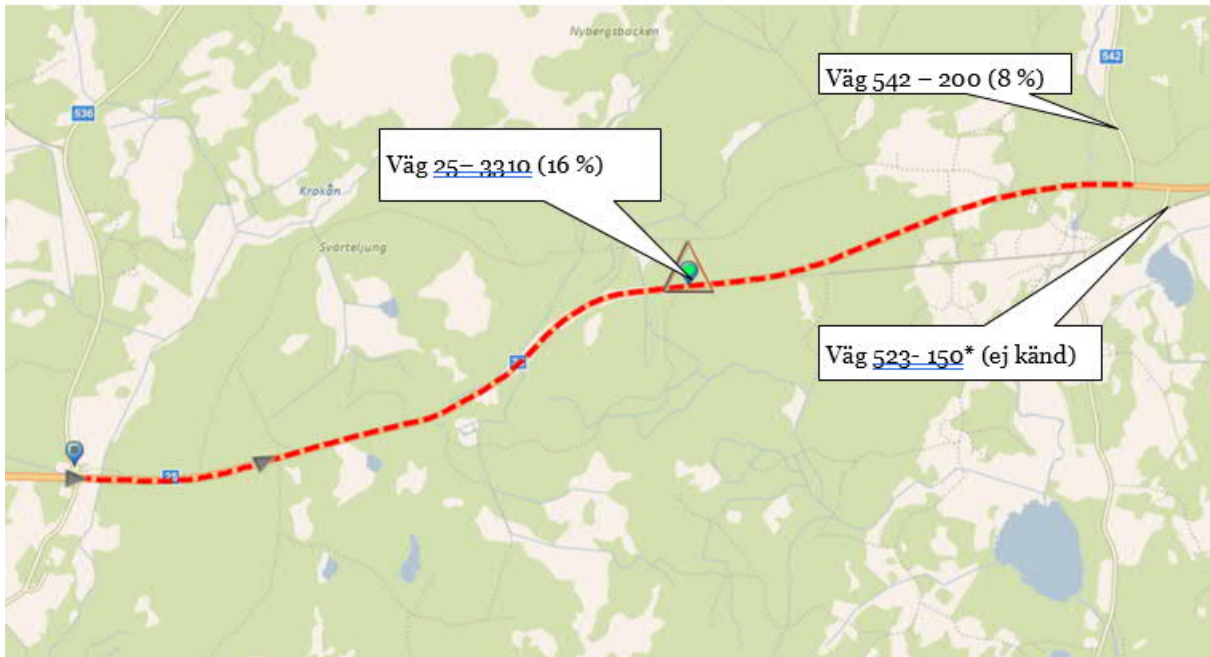
1.5.1.3. Befintliga sidoanläggningar

Längs med sträckan finns ett antal rastplatsfickor.

1.5.2. Trafik

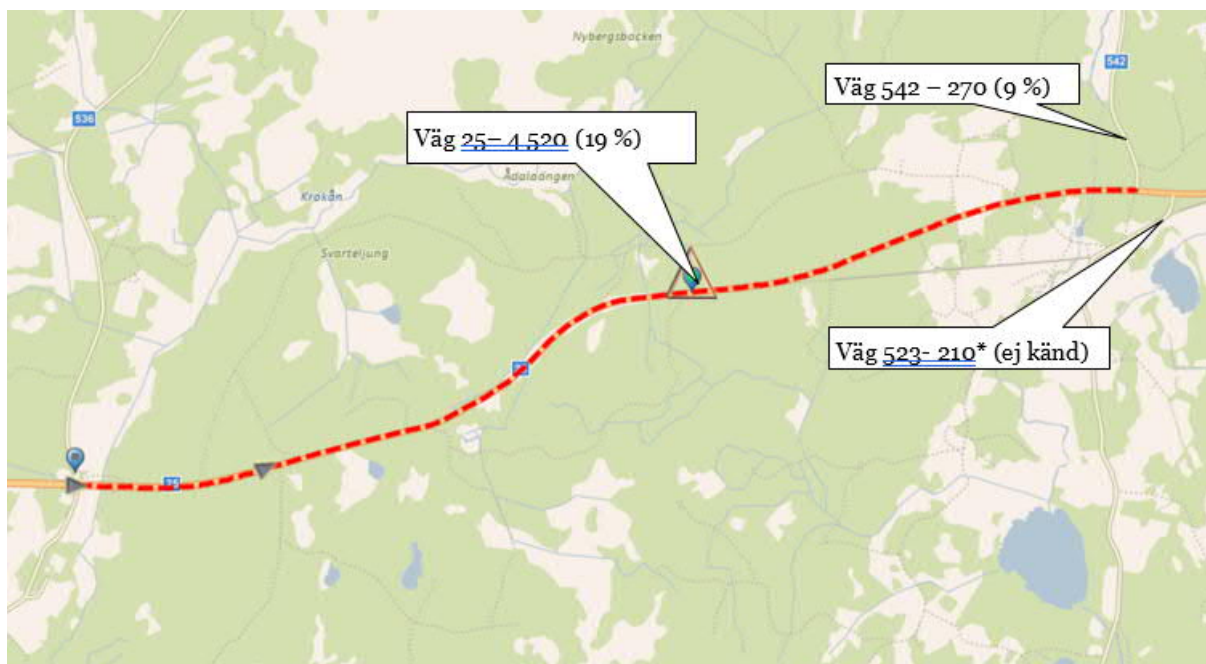
1.5.2.1. Fordonstrafik

Den senaste trafikmätningen på väg 25 genomfördes år 2019. Baserat på Trafikverkets uppräkningsstatistik för Kronoberg beräknas årsdygnstrafiken på väg 25 mellan Glamshult och Vrå år 2020 uppgå till ca 3 310 fordon/dygn. Den tunga trafiken uppgår till 16 %, se *Figur* nedan.



*Figur 3 Beräknad total trafik år 2020 på väg 25 och kringliggande vägar (antal fordon/dygn, ÅDT). Andelen tung trafik inom parentes. *grunddata hämtad från uppdragsbeskrivning.*

Baserat på Trafikverkets uppräkningsstatistik för Kronoberg beräknas årsdygnstrafiken på väg 25 mellan Glamshult och Vrå år 2045 uppgå till ca 4 520 fordon/dygn. Den tunga trafiken uppgår till 19 %, se *Figur* nedan.

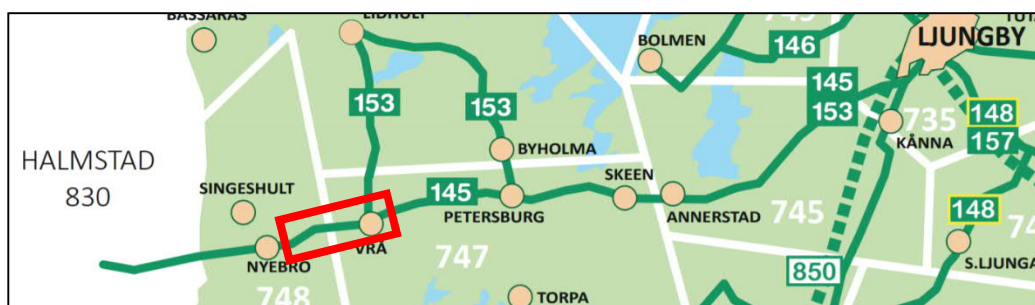


Figur 4 Trafik år 2045 på väg 25 samt anslutande vägar (antal fordon/dygn, ÅDT). Andelen tung trafik inom parentes.

1.5.2.2. Kollektivtrafik

Busstar i linjetrafik som trafikerar väg 25 Glamshult-Vrå är följande:

- Linje 145 Halmstad-Ljungby-Växjö.
 - 9 turer i vardera riktning per dag.
- Linje 153 korsar väg 25 vid Vrå och fortsätter sedan österut.
 - 4 turer mot Ljungby per dag.
 - 1 tur mot Vrå per dag.



Figur 5 Zon- och linjekarta Länstrafiken Kronoberg. Aktuell sträcka ligger inom det röda området (Länstrafiken Kronoberg, 2020).

1.5.2.3. Gång- och cykeltrafik

Inga gång- eller cykeltrafikeräkningar har utförts i området. Gång- och cykeltrafiken längs båda sträckorna bedöms vara ringa och främst förekomma på parallella vägar samt i anslutning till busshållplatserna längs sträckorna. Den gång- och cykeltrafik som förekommer på sträckorna i nuläget färdas längs vägrenen. En identifierad korsningspunkt finns i nuläget (utöver hållplatser). Denna punkt är där cykelleden Sunnerboturen korsar, vilket sammanfaller med korsningen vid väg 542.

1.5.2.4. Farligt gods

Väg 25 trafikeras av en hög andel tung trafik, 15% med en förväntad ökning till 19% prognosår 2045 (se kap 1.5.2.1). Andelen farligt gods transporter är okänd.

1.5.3. Olycksstatistik

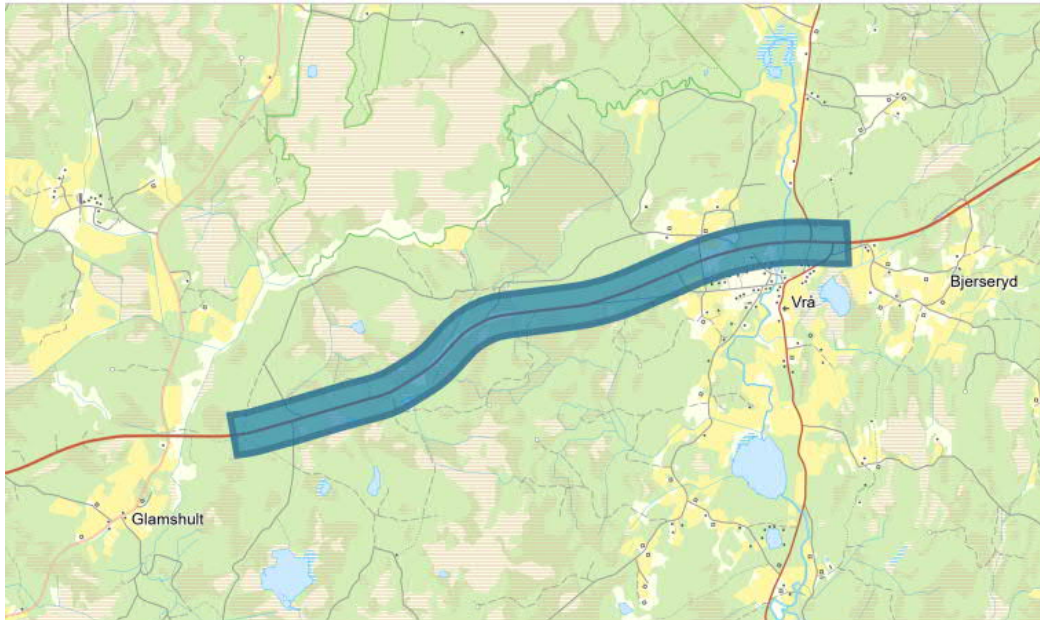
Enligt Transportstyrelsens olycksdatabas (STRADA) har det rapporterats 17 olyckor på den aktuella sträckan av väg 25 under perioden 2010-2020 (t o m nov), där år 2013 och 2020 utmärkte sig med 5 respektive 3 olyckor, mot de övriga åren på 1- 2 olyckor/år. Av dessa medförde 15 olyckor personskador, varav inga orsakades av vilt. Inga dödsolyckor skedde på sträckan under tidsperioden däremot skedde en allvarlig olycka, singelolycka med personbil.

Enligt rapporten, *PM viltproblematik och åtgärdsförslag (2020)*, som har sammanställt uppgifter på väg 25, sträckan från korsningsplats Växjö/Öjaby till Hallands länsgräns, har en ökning av viltolyckor skett. Främst har det inträffat ett ökat antal rådjursolyckor. Resterande arter påvisar ingen ökning över tid. Eftersöksjägare menar att antalet registrerade rådjursolyckor ligger högre än inrapporterade viltolyckor. Med den informationen är det rimligt att anta att det även på sträckan Glamshult-Vrå finns orapporterade viltolyckor.

2. Avgränsningar

2.1. Utrednings- och influensområde

Utredningsområdet för vägplanen sträcker sig längs väg 25 från Glamshult i väster till Vrå i öster en sträcka på totalt 5,2 km. Utbredningen av utredningsområdet framgår av nedanstående figur. Se även bilaga med översiktsskator.



Figur 6 Utredningsområdet, etapp 1

Influensområdet kan vara större än vägens utredningsområde. I influensområdet kan de föreslagna åtgärderna ge en viss påverkan, t.ex. genom att viltets rörelsemönster påverkas. Exempel på miljöaspekter som kan ha ett större influensområde än projektets fysiska omfattning är knutet till landskap, kulturmiljö och naturmiljö. Influensområdets storlek är olika beroende på vilken miljöaspekt som avses. Intrång i Årshultsmyren planeras inte.

De miljöaspekter som tas upp har avgränsats med utgångspunkt från lagar och förordningar, kunskap om befintlig miljö och projektets tänkbara påverkan. I det här projektet har det bedömts att påverkan på landskap, natur- och kulturmiljö, hushållning med naturresurser, hälsa och säkerhet samt påverkan på markanvändning är relevant att studera. Utredningsområdet är därför satt till ca 200 meter på vardera sida om vägen från nuvarande vägmitt. Bredden har anpassats till valmöjligheten att i planlägningsprocessen kunna utreda stängning av anslutningar och/eller korsningar längs vägen. I sådant fall kan även alternativa vägar behöva användas och konsekvenser utefter dessa vägar, tillfälliga eller permanenta, är betydelsefullt att täcka in med utredningsområdet liksom etableringsytor inför kommande anläggningsskede. Med detta val av utredningsområde blir samrådskretsen bred vilket gynnar fortsatt planläggning i detta tidiga skede. Samrådskretsen minskas ju mer projektets detaljer och markanspråk preciseras i planlägningsprocessen.

2.2. Tid

Planlägningsprocessen planeras fortgå fram till våren 2023 då vägplanen lämnas för fastställelse. Därefter vidtar upprättande av förfrågningsunderlag för entreprenad och upphandling. Planerad byggstart är tidigast våren 2025 med färdigställande inom ca 1-1,5 år.

Horisontår/prognosår för genomförda trafikprognoser och framskrivningar är år 2045. Detsamma gäller avseende bedömning av miljöeffekter.

3. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

3.1. Markanvändning

3.1.1. Befolkning och bebyggelse

Vägsträckan ligger i ett landskap som präglas av skog, sjöar, våtmarker och mindre öppna ängsmarker och jordbruksmarker. (se vidare kap 2.3 Landskap).

Den aktuella vägsträckningen berör Vrå församling med knappt 270 invånare (SCB 2020) där Vrå utgör en småort med drygt 50 invånare (SCB kartsök 2015). Lidhult är närmsta tätorten, ca 12km bilväg fr Vrå. Längs väg 25, i byarna Glamshult, Sunnervrå och Slättevrå, finns glesbebyggelse och enstaka hus. Vägen utgör huvudstråket, livsnerven, i området och det tar ca en halvtimme till Ljungby, en sträcka på ca 34 km fr Vrå. Vägen påverkar sin närmiljö genom trafikbuller och utgör en barriär som kan upplevas otrygg i och med höga hastigheter och hög andel tung trafik, varför övrigt parallellt vägnät på båda sidor om vägen sannolikt används i större utsträckning för promenader/aktivitet.

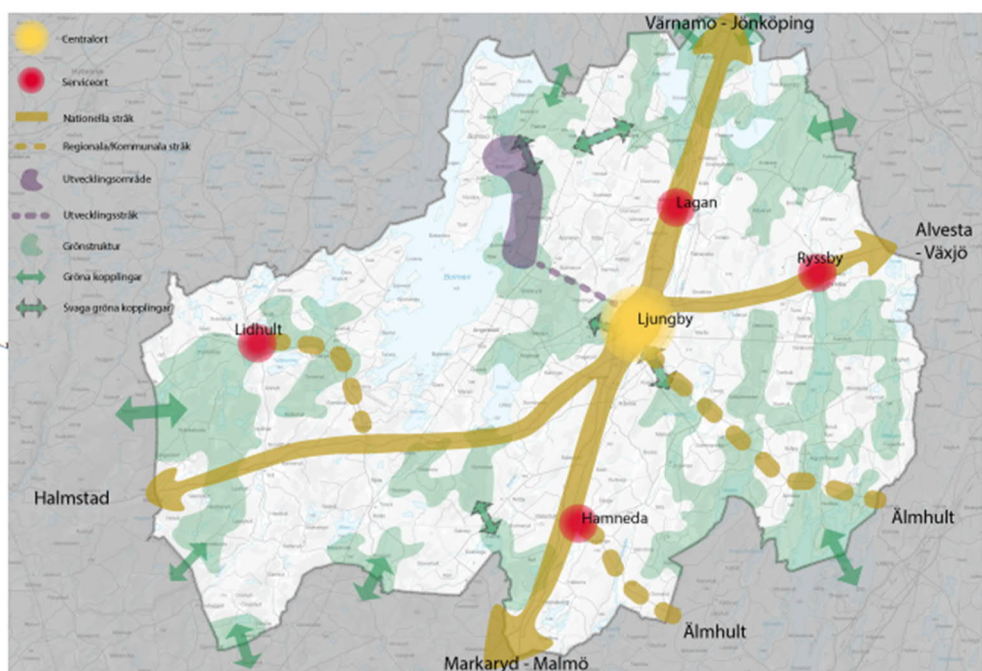
3.1.2. Regionala och kommunala planer

I Kronobergs regionala handlingsplan betonas vikten av att utveckla den gröna infrastrukturen. Detta för att öka den biologiska mångfalden, skydda mot klimatförändringar, värna våtmarker och vattnet. Den gröna strukturer är både en betydelsefull aktör för växt- och djurliv liksom för skogs- och jordbruksnäringarna som människors rekreation och näringar. Bland annat nämns blommande vägkanter!

Ljungbys gällande översiktsplan antogs 2006. I översiktsplanen lyfts Ljungbys logistiska läge genom E4:an och väg 25 som gynnsamt för näringslivet. Ljungbys näringsliv inriktar sig till stor del på exportinriktad tillverkningsindustri med utgångspunkt i lastbilstransporter. Väg 25 är en således en betydelsefull väg för godstransporter i Ljungby kommun och även transporter av farligt gods sker på väg 25.

Enligt gällande översiktsplan är det ur trafiksäkerhetssynpunkt angeläget att väg 25 byggs om med mitträcke och förses med viltstängsel. Viltstängsel har uppförts efter att öp 2006 antagits.

Vid aktualitetsprövningen 2013 av gällande översiktsplan från 2006 beslutades att översiktsplanen behövde uppdateras. Processen och arbetet med att få fram en ny översiktsplan pågår och översiktsplanen finns tillgänglig digitalt på kommunens hemsida, Översiktsplan 2035. Visionen är att Ljungby kommun har 35000 invånare år 2035. Ett av kommunens 5 strategiområden är Infrastruktur och kommunikationer. I ÖP:n konstateras att bilen och dess tillgänglighet under lång tid har varit utgångspunkten för resor inom kommunen. Hållbara trafikslag som kollektivtrafik, gång- och cykel ska ges högre prioritet i samhällsplaneringen. I det nationella/regionala stråket mot Halmstad ska infrastruktur och kollektivtrafik förbättras för att öka möjligheten till både person- och godstransporter. Hela-resan-perspektivet ska genomsyra och kollektivtrafiken till närliggande kommuner ska förbättras och snabbas upp, bland annat nämns att byta trafikslag, hållplatsernas utformning, samåkningsplatser och tidtabellerna som viktiga genom så kallade kollektivtrafiknoder. ÖP:n nämner även förbättringar av tillgängligheten till viktiga besöksmål, bland annat rekreationsområden, genom förbättrad kollektivtrafik och cykelvägar.



Figur 7 Strukturbild för kommunens långsiktiga fysiska utveckling, samrådsversion ÖP 2035

Ett samråd genomfördes under hösten 2019.

Intentionerna avseende väg 25 i denna process belyser att vägförbindelserna till Halmstad behöver förbättras och förbättringarna anges avseende restid och trafiksäkerhet. Eftersom väg 25 är viktig för arbetspendling och regional utveckling är det för kommunen viktigt att hela sträckan mellan Halmstad-Växjö är av hög standard. ÖP:n konstaterar att väg 25 utgör en av de främsta orsakerna till bullerstörningar från vägtrafik i kommunen.

Inga detaljplaner berörs.

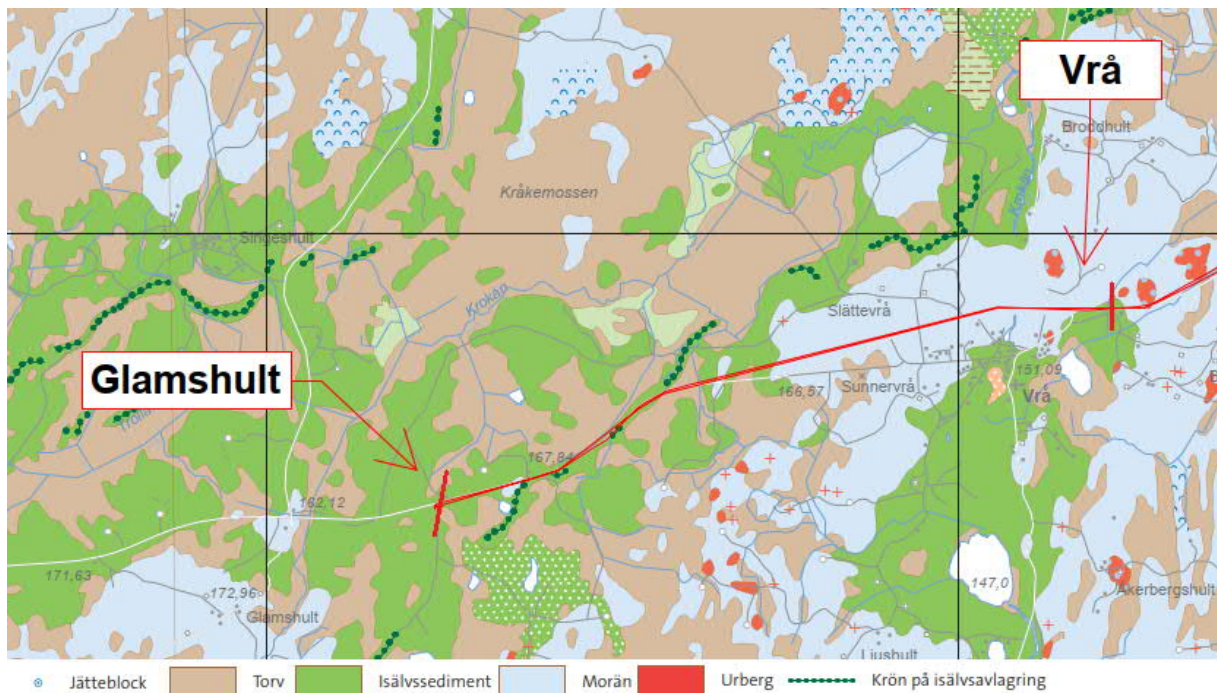
3.1.3. Riksintressen

Väg 25 utgör riksintresse för kommunikation. Väg 25 ingår även i det av riksdagen fastställda nationella stamvägnätet, med vägar av nationell betydelse, och utgör en viktig tvärförbindelse i södra Sverige samt förbinder Halmstad med Växjö och Kalmar.

3.2. Byggnadstekniska förutsättningar

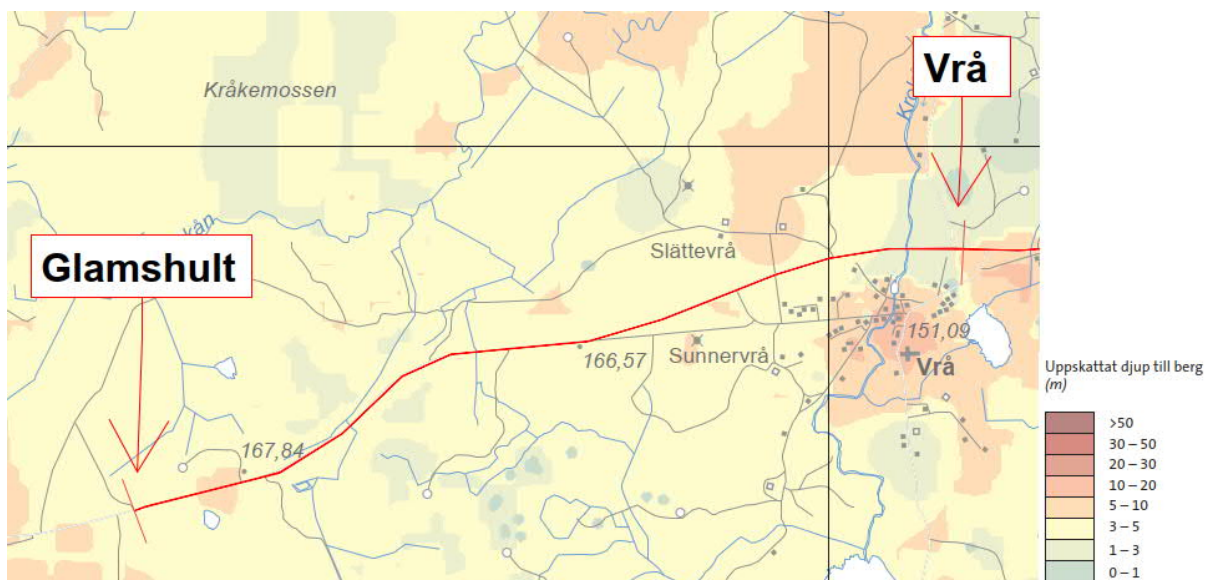
3.2.1. Geologi och geoteknik

Enligt SGUs jordartskarta är jordarterna av skiftande karaktär längs med korridoren för den aktuella sträckningen av väg 25. Längs med sträckan återfinns isälvsediment, morän, torv samt urberg och/eller stora block. I början av sträckan, från Glamshult, domineras området generellt av isälvsediment och torv. I mitten av sträckan från Glamshult till Vrå övergår de ytliga jordarterna till morän och torv. Vid Vrå återfinns urberg och/eller stora block. Se figur nedan, urklipp från SGUs jordartskarta.



Figur 8 Urklipp ur SGU:s jordartskarta. Aktuell väg är markerad med röd linje. 2020.

Enligt SGU:s jorddjupskarta är jorddjupet av skiftande djup längs med korridoren för den aktuella sträckningen av väg 25. Längs med sträckan varierar jorddjupet mellan 0 – 20 m. Längs med sträckan, från Glamshult, är jorddjupet mellan 3 – 5 m. Vid Vrå övergår jorddjupet till 1 – 3 m. det förekommer ett område, i närheten av Glamshult, där jorddjupet är ca 10 – 20 m. Se nedan, urklipp från SGU:s jorddjupskarta.



Figur 9 Urklipp ur SGU:s jorddjupskarta. Aktuell väg är markerad med röd linje. 2020.

3.2.2. Hydrologi och hydrogeologi

3.2.2.1. Ytvatten

Enligt Vatteninformationssystem Sverige (VISS) befinner sig utredningsområdet inom avrinningsområdet för Krokån (WA43501564 i VISS).

Krokån (SE628904-135591) rinner först norrut och korsar väg 25 vid Glamhult, strax väster om planområdet, för att sedan fortsätta i en nordöstlig riktning på den norra sidan av vägen. Efter ca 7,3 km viker Krokån av söderut och korsar väg 25 för andra gången vid Vrå. Därefter fortsätter Krokån söderut mot Ljushultasjön (NW629088-135583) ca 1,6 km söder om väg 25.

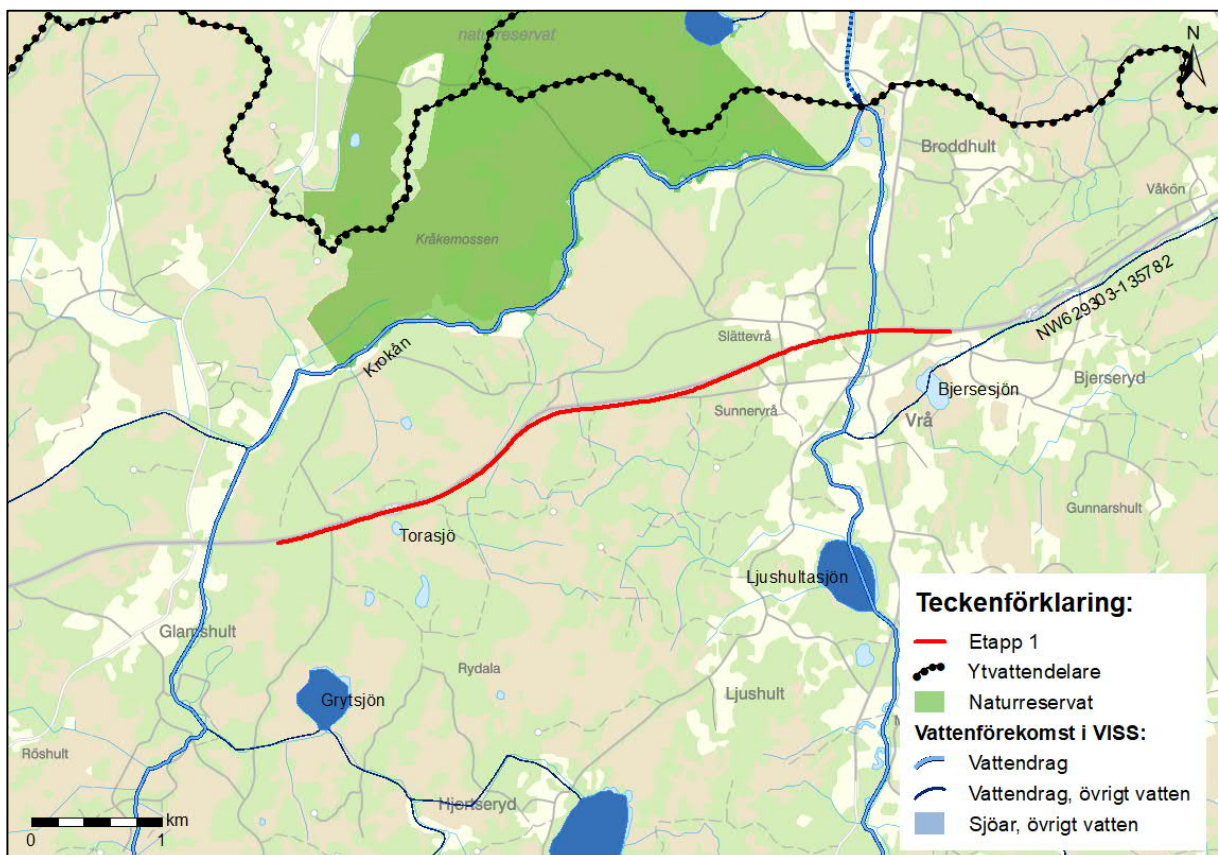
I området kring vägen finns rikligt med våtmarker. På den norra sidan av väg 25 finns Årshultsmyrens naturreservat (SE0320105) som har förstärkt skydd enligt Miljöbalken (1998:808) 7 kap. Naturreservatet gränsar i söder mot Krokån, ca 750 m till 1,8 km norr om väg 25.

Strax öster om Vrå finns Bjersesjön, ca 270 m söder om väg 25.

Ett delflöde till Krokån (NW629303-135782) rinner på den södra sidan av väg 25 i den östra utkanten av planområdet. Vattendraget rinner västerut via Bjersesjön och ansluter till Krokån strax söder om Vrå.

I den västra delen av området finns flera småvatten varav det närmaste, Torasjö, ca 100 m söder om väg 25. Längre söderut finns Grytsjön (NW629007-135179) ca 1 km söder om väg 25.

Centralt i området finns två mindre vattendrag som passerar väg 25 genom trummor.

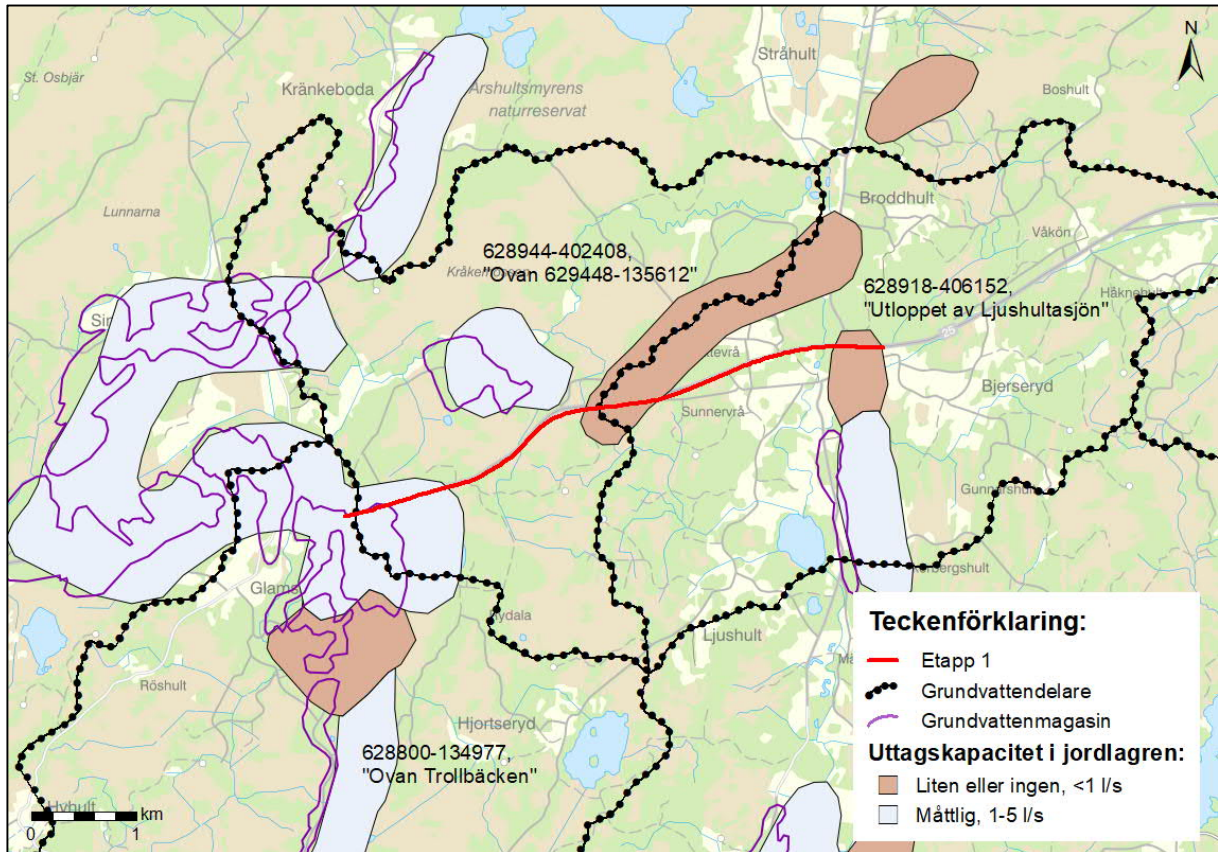


Figur 10 Ytvattenförhållanden.

3.2.2.2. Grundvatten

Vägen ligger inom huvudavrinningsområdet för Lagan som mynnar i Laholmsbukten i Halmstads kommun. Enligt VISS befinner sig vägen inom 3 st delavrinningsområden, från väster till öster: 628800-134977 ("Ovan Trollabäcken"), 628944-402408 ("Ovan 629448-135612") och 628918-406152 ("Utloppet av Ljushultasjön").

I området finns två grundvattendelare i jordlagren. En finns i mitten av området, väster om Sunnesvrå, och en i den västra utkanten av området.



Figur 11 Grundvattenförhållanden i jordlagren.

I den västligaste delen av Väg 25 tangeras grundvattenmagasinet 231000126. Grundvattenmagasinet har bedömts ha en uttagsmöjlighet på 1-5 l/s (SGU kartvisare). Grundvattenmagasinet är inte definierat som en grundvattenförekomst i VISS. Det finns i nuläget inga uppgifter på att det sker något uttag ur grundvattenmagasinet.

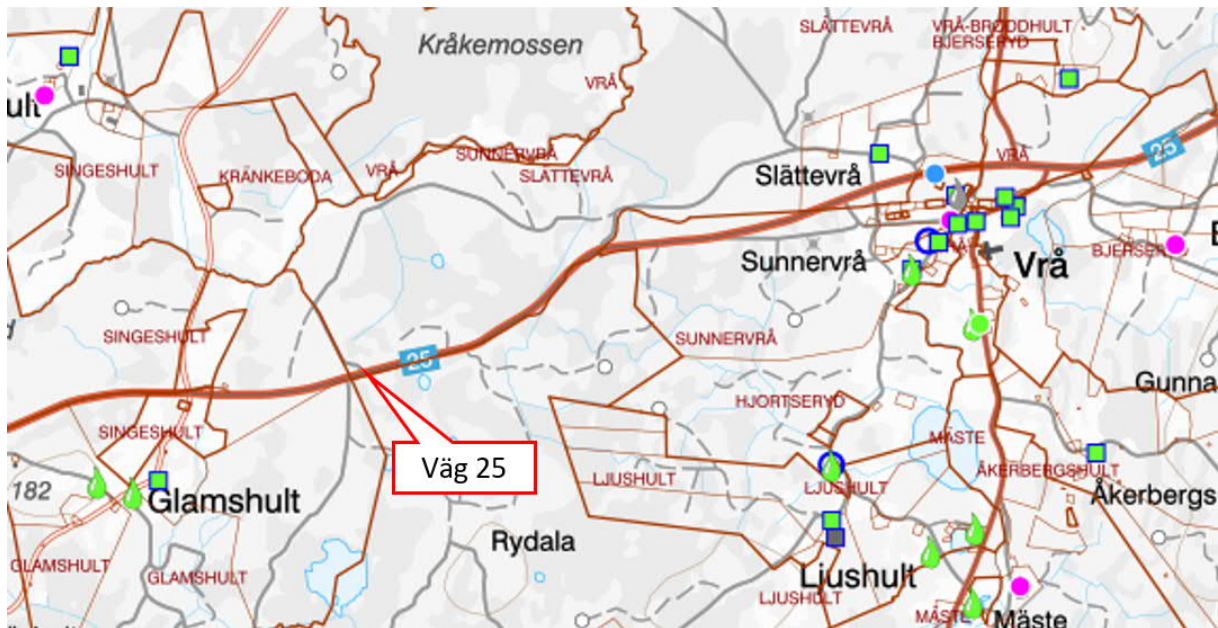
För övriga jordlager i området är moränen generellt dålig på att ge ifrån sig grundvatten och anses ha obefintliga uttagsmöjligheter. Isälvsavlagringen vid Glamshult bedöms vara bättre med uttagsmöjligheter på 1-5 l/s. Isälvsavlagringarna vid Slättevrå och Vrå är sämre, med <1 l/s i uttagsmöjlighet.

Grundvattenkapaciteten i berg är generellt god.

Det finns ett antal brunnar registrerade i SGU:s brunnarkiv. Huvuddelen av brunnarna är på ett avstånd från vägen som gör att de inte bedöms påverkas av planerade åtgärder.

Vid väg 25 norr om Vrå är en brunn registrerad på fastigheten Slättevrå 2:1 angiven som vattentäkt. Eftersom brunnens läge är angivet med en osäkerhet på upp till 250 m är det oklart exakt var brunnen

befinner sig i förhållande till vägen och om den kan påverkas av planerade åtgärder. Detta kommer att undersökas vidare.



Figur 12 Ungefärlig lokalisering av brunnar registrerade i SGU:s brunnarkiv.

3.2.3. Broar

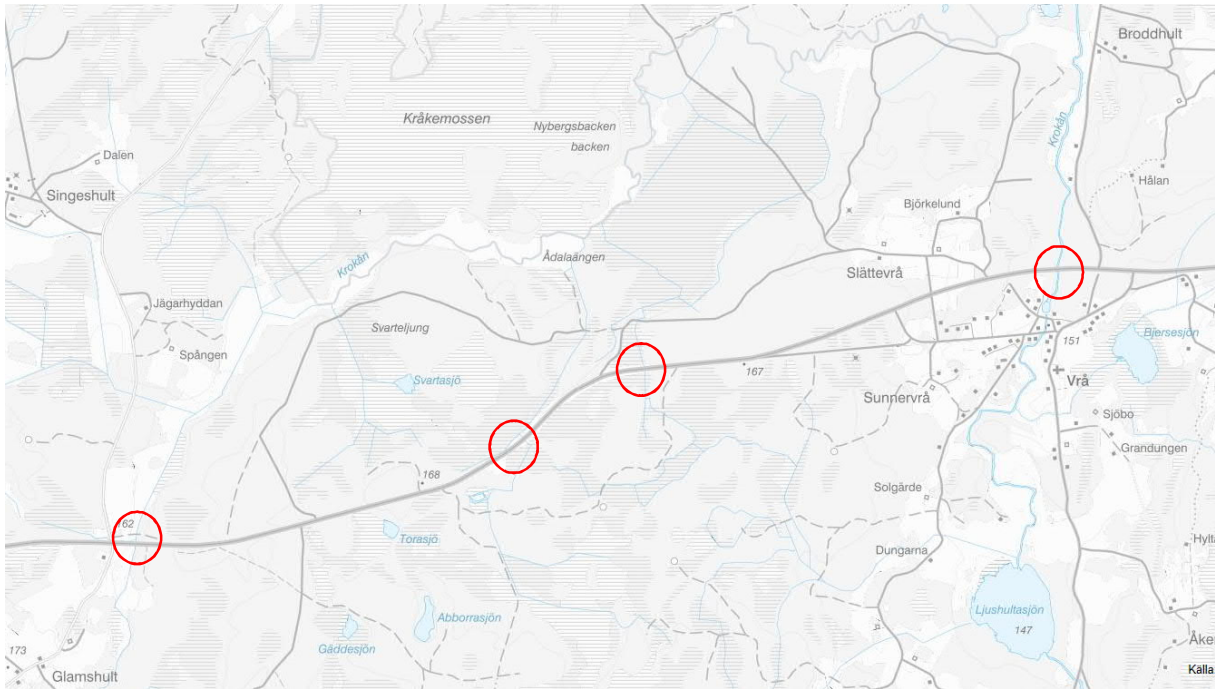
På sträckan finns ett befintligt byggnadsverk, Bro 7-641-1 över Krokån 0,5 km N Vrå Kyrka. Bron är en fritt upplagd balkbro med spännvidden 1,5+19,0+1,5 meter.

3.2.4. Ledningar

Inom utredningsområdet för vägplanen finns ledningar, kablar och brunnar som kommer att beröras av föreslagna åtgärder. Ledningsomläggningar kommer bli aktuellt och utreds i kommande skeden.

3.2.5. Avvattning

Den befintliga vägen omges av ett landskap där skogen dominerar och områden med våtmarker och närliggande sjöar. Befintlig avvattning sker i stort sätt genom infiltration till öppna vägdiken. Det finns ingen kunskap om översvämningssproblematik längs den berörda sträckan. Befintligt vägområde är brett med bra avvattningsmöjligheter för infiltration i öppna vägdiken och de befintliga avvattningsförhållandena från topografisk synpunkt kan generellt bedömas som fördelaktiga. Krokån är det största vattendrag i området. Inga inventeringar är gjorda hittills av vägtrummor och vägdiken på sträckor som omfattas av projektet.



Figur 13 Ungefärliga placeringar där vattendrag och diken passerar under väg 25.

Det finns inga kända angivna vattentäkter eller verksamhetsområden för vatten, spill- och dagvatten för den spridda bebyggelsen utefter vägen som påverkas av projektet.

Inmätningar, ledningssamordning, fältinventering av trummor och diken för influensområdet planeras.

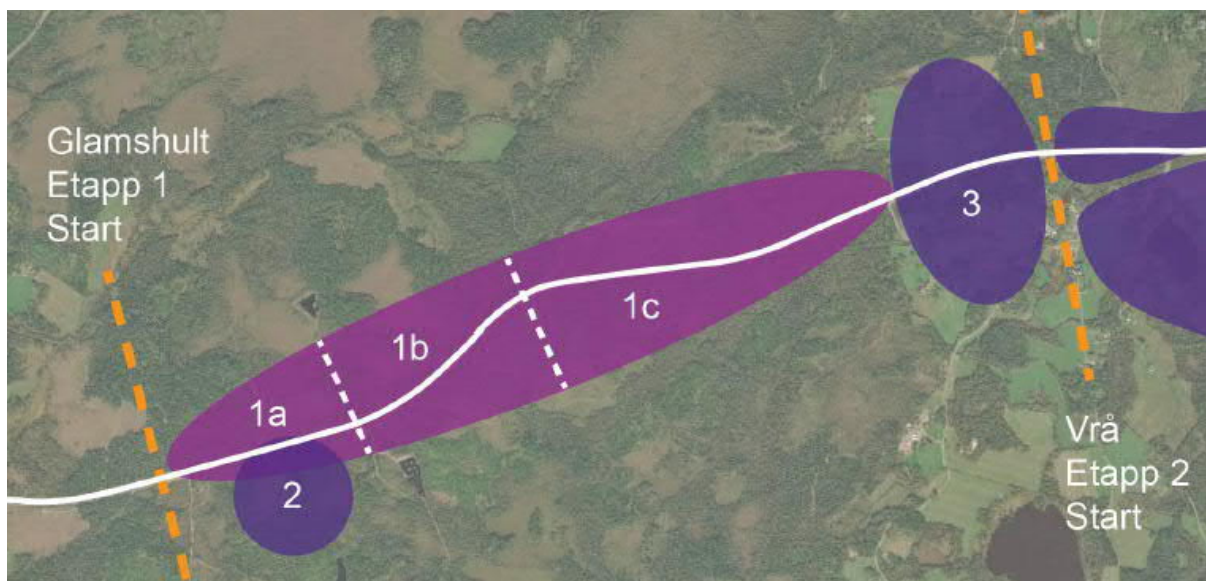
3.3. Landskapet

Området hör till ett av Sveriges regnigaste med flertalet sjöar och vattendrag. Torv och morän är vanliga jordarter med inslag av isälvsediment i svackorna. Inom utredningsområdet finns två övergripande landskapstyper;

Småkuperat myr- och skogsdominerat landskap: Landskapet är kuperat och innefattar flertalet sjöar och vattendrag. Många av sjöarna och gölarna är små och landskapet runt dem småskaligt.

Småskaligt jordbrukslandskap: Insprängt i myrlandskapet ligger ett småskaligt jordbrukslandskap som är svagt kuperat med öppna ytor av åkermark. Landskapet består av jordbruksmark omväxlande med skogsmark och rymmer mindre orter, såsom Glamshult och Vrå. De öppna ytorna med jordbruksmark har en småskalig karaktär.

Det berörda landskapet har delats upp i tre karaktärsområden som avlöser varandra längs Väg 25. Nedan beskrivs dessa.



Figur 14 Karaktärsområden

3.3.1. Landskapskaraktärsområde 1

Karaktärsområde 1 är ett långsträckt område 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 pga. få utblickar. Den fysiska kopplingen likaså då korsande skogsvägar är försedda med låst grind.

Känslighet: Ej särskilt känsligt landskap.

Potential: Skogslandskapet är tåligt mot ingrepp. Det finns stöd i landskapet för breddning av väg i delområde 1c där topografin är platt.

3.3.2. Landskapskaraktärsområde 2

Karaktärsområde 2 består av ett öppet landskapsrum med en våtmark klassad med högt naturvärde. Området 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. Det finns inga rekreativstråk i närheten som skulle kunna ta skada av en förbättrad visuell koppling mellan vägen och våtmarken.

Känslighet: Våtmarken är känslig för påverkan ur miljösynpunkt samt visuellt och akustiskt.

Potential: Våtmarken utgör en intressant vy ur ett trafikantperspektiv. Våtmarken utgör ett naturvärde.

3.3.3. Landskapskaraktärsområde 3

Karaktärsområde 3 består av ett öppet kulturlandskap med hagmarker. Området hör till samhället Vrå som ligger ett stenkast söder om Väg 25. Från vägen skymtas enstaka fastigheter men merparten av byggnaderna i Vrå skymms från vägen av träden. Genom området går rekreativstråket Sunnerboturen.

Området närmast vägen upplevs som ljusst, öppet och lugnt. Den del av karaktärsområdet som vägen passerar genom upplevs som avskild från resten av Vrå.

Känslighet: Det öppna kulturlandskapet är känsligt för påverkan ur landskapsbildsynpunkt. Området utgör ett vackert landskap ur ett trafikantperspektiv.

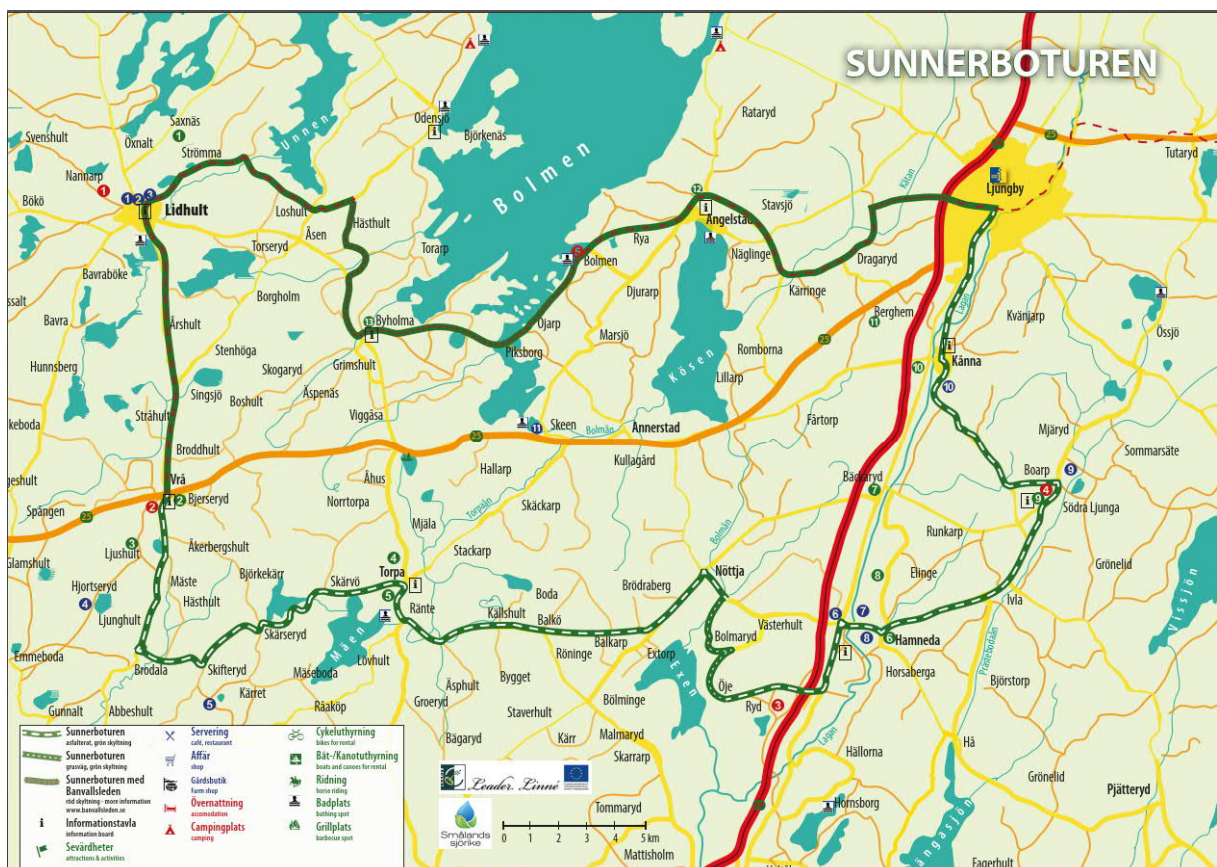
Hänsyn till passagen för Sunnerboturen bör tas. Kopassagen väster om Krokån är väl anpassad till landskapet men fungerar dåligt pga. periodvis mycket vatten.

Potential: Kulturlandskapet utgör ett vackert landskap ur ett trafikantperspektiv. Det finns potential att skapa en säkrare passage för Sunnerboturen. Det finns potential att bevara siktlinjer för att bibehålla en varierad upplevelse.

3.4. Friluftsliv

Inga riksintressen för friluftsliv finns i närheten som kan komma att beröras.

Ljungby kommun har en utpekad led i Sunnerboturen som är ett 120 km långt rekreationsstråk som utgår ifrån Ljungby och sträcker sig västerut mot Lidhult med fortsättning söderut förbi Vrå där turen passerar över väg 25 och sedan vänder österut igen för att återansluta till Ljungby. Turen marknadsförs som lämplig att tillrättalägga på 2-4 dagar på största delen asfalterade vägar i lätt kuperad terräng.



Figur 15 Karta över Sunnerboturen.

Korsningspunkten med väg 25 är inte trafiksäkerhetsanpassad mer än att vägkorsningen med 542 är belyst. Trafikanter behöver i detta läge passera över vägen och genom befintlig grind i viltstängslet på väg 25 södra sida, för att fortsätta på Sunnerboturen. Se Figur nedan.



Korsning väg 25/ 542, i riktning norrut mot 542



Korsning väg 25/542 i riktning söderut mot grind Sunnerboturen



Foto på grind som behöver öppnas och passeras i låge med väg 25

Figur 16 Korsning Sunnerboturen och väg 25

Årshultsmyren utgör ett mäktigt våtmarksområde och en värdefull naturmiljö (se kap 2.5.1.2). Inom detta område finns naturslingor på mellan 4-9,5 km.

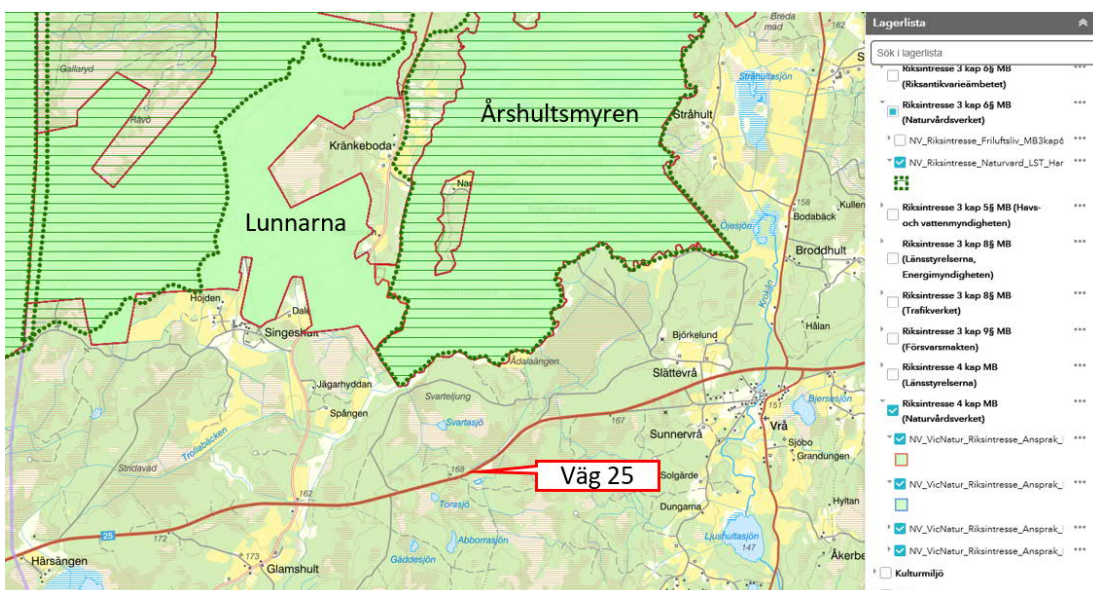
3.5. Naturmiljö

3.5.1. Riksintressen, naturreservat och Natura 2000-område

3.5.1.1. Riksintressen

Ungefär 750 meter norr om väg 25 ligger Årshultsmyren som utgör riksintresse för naturvård enligt 3 kap 6 § miljöbalken samt riksintressen enligt 4 kap. miljöbalken.

Väster om Årshultsmyren och norr om Singeshult ligger Lunnarna som är riksintresse enligt 4 kap. miljöbalken.



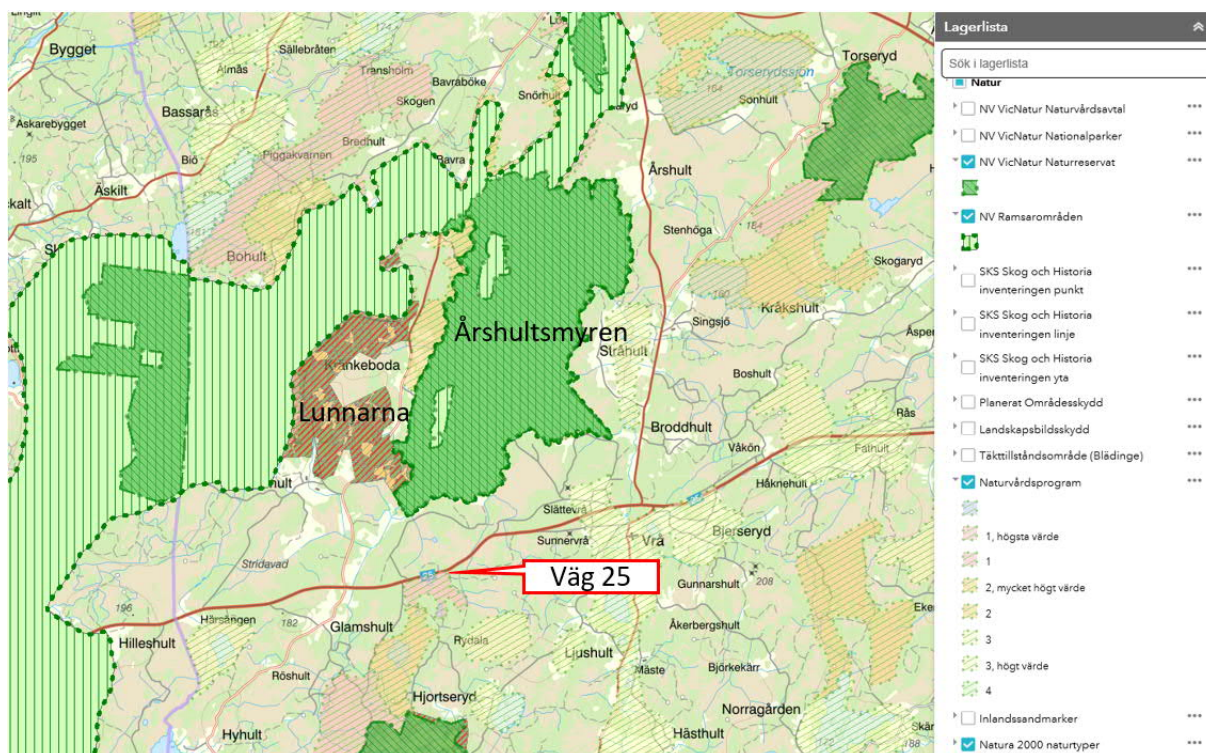
Figur 17 Riksintresse för naturvård enligt 3kap 6§ MB, utgör horisontellt streckat område medan övriga grönfärgade ytor med rödbegränsningslinje utgör riksintresse enligt 4 kap MB

3.5.1.2. Naturreseptat och Natura 2000-område

Årshultsmynnen norr om väg 25 är ett naturreseptat och ett Ramsarområde, se *Figur* nedan. Årshultsmynnen är även ett Natura-2000-område enligt fågeldirektivet och art- och habitatdirektivet och består av flera olika naturtyper som exempelvis myrsjöar, fuktängar och högmossar.

Direkt väster om Årshultsmynnen ligger Lunnarna som är ett Natura 2000-område enligt art- och habitatdirektivet samt fågeldirektivet och består av myrsjöar, högmossar samt öppna mossar och kärr.

Områdena får inte påverkas vilket innebär att bl.a. markavvattning inte får utföras och onaturlig tillförsel av näringsämnen får inte ske.



Figur 18 Årshultsmynnen och Lunnarna. Ramsar-området utgör vertikalt streckat område medan snett streckat område utgör naturreseptat.

3.5.2. Biotopskydd

Biotopskyddsområden regleras av 7 kap. 5 § miljöbalken. Biotopskyddsområden som avses i 5 § redovisas i bilaga 1 i förordning (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m. Enligt 7 kap. 11a § miljöbalken, gäller inte förbudet byggande av allmän väg enligt en fastställd vägplan. Biotopskyddsområdena hanteras därför i arbetet med vägplanen.

Småvatten i jordbrukslandskap noterades vid befintlig passage under väg 25 ca 550 m väster om Krokån. Eventuell förekomst av fler småvatten i jordbrukslandskap kommer att inventeras.



Figur 19 Småvatten under väg 25

Förekomst av alléer, stenmurar och åkerholmar inventeras i samband med naturvärdesinventeringen under våren 2021 (se kap 2.5.6).

3.5.3. Övriga naturvärden

3.5.3.1. *Plan för värdefull natur*

Länsstyrelsen i Kronobergs län har tagit fram en plan för skydd av värdefull natur under perioden 2018-2022. Länsstyrelsen skriver att planen beskriver vilka områden som bör utredas för formellt skydd med syfte att bidra till öppenhet, framförhållning, prioriteringar och hur aktuella miljömål ska kunna nås. Planen ska styra och underlätta men är inte bindande. Området benämnt Lunnarna ovan, finns med i planen.

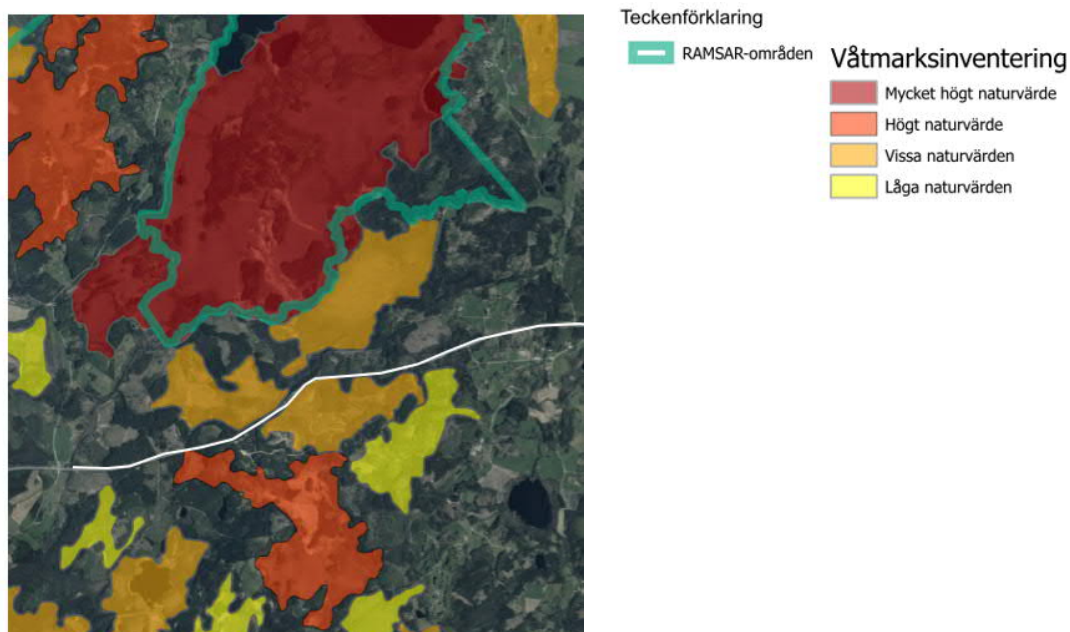


Figur 20 Urklipp i Plan för skydd av värdefull natur i Kronobergs län 2018-2022.

3.5.3.2. Våtmarksinventeringen och Ramsar-områden

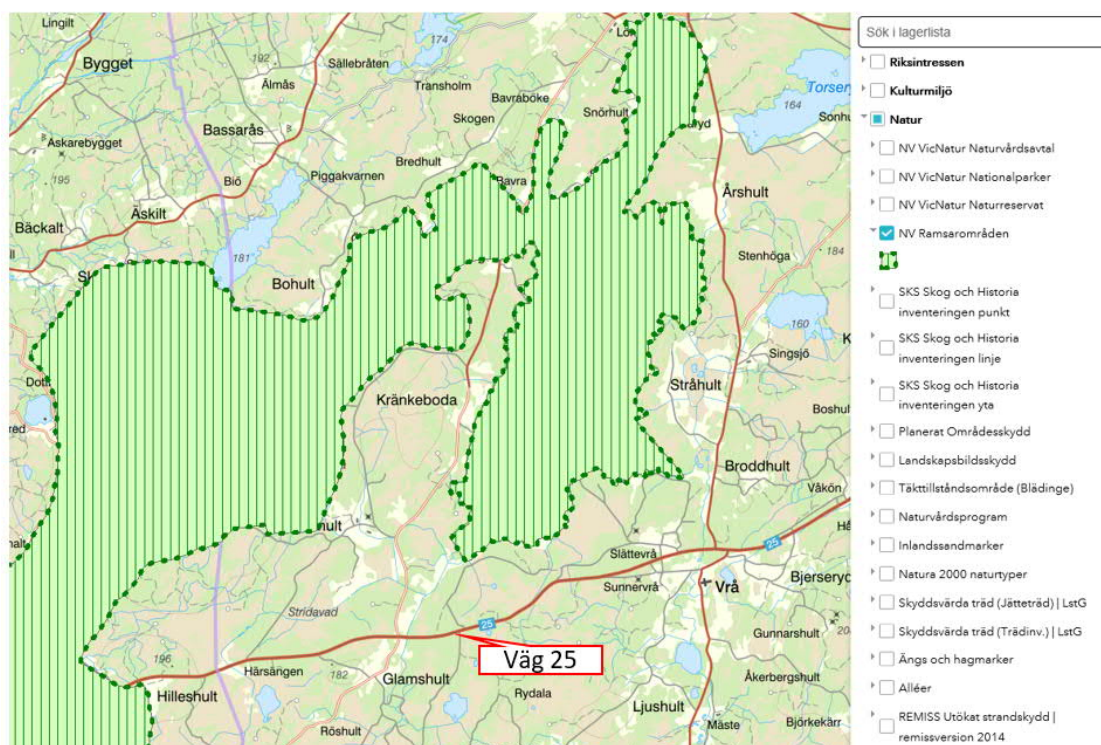
De länsvisa våtmarksinventeringarna har pågått i 25 år och data från inventeringarna finns samlade i en nationell databas.

Väg 25 passerar genom en våtmark med vissa naturvärden och passerar norr om en våtmark med högt naturvärde. Kronobergs län upprättade 2007 en myrskyddsplan, men ingen av dessa våtmarker har tagits med i myrskyddsplanen. Däremot finns Lunnarna ca 1 km norr om väg 25 och som har mycket högt naturvärde, med i planen.



Figur 21 Utdrag ur våtmarksinventeringen, vit linje illustrerar etapp 1.

Ramsarkonventionen undertecknades 1971² och har ändrats 1986 och 1994. Syftet är att skydda världens våtmarker och vattenmiljöer

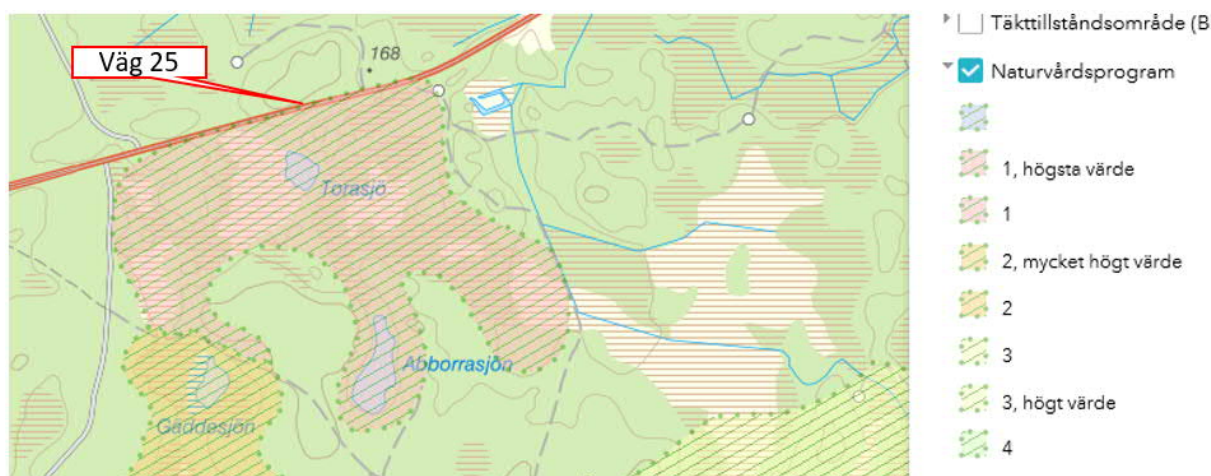


Figur 22 Ramsar-område

3.5.3.3. Naturvårdsprogram

Länsstyrelsen i Kronobergs län upprättade 1989 ett naturvårdsprogram.

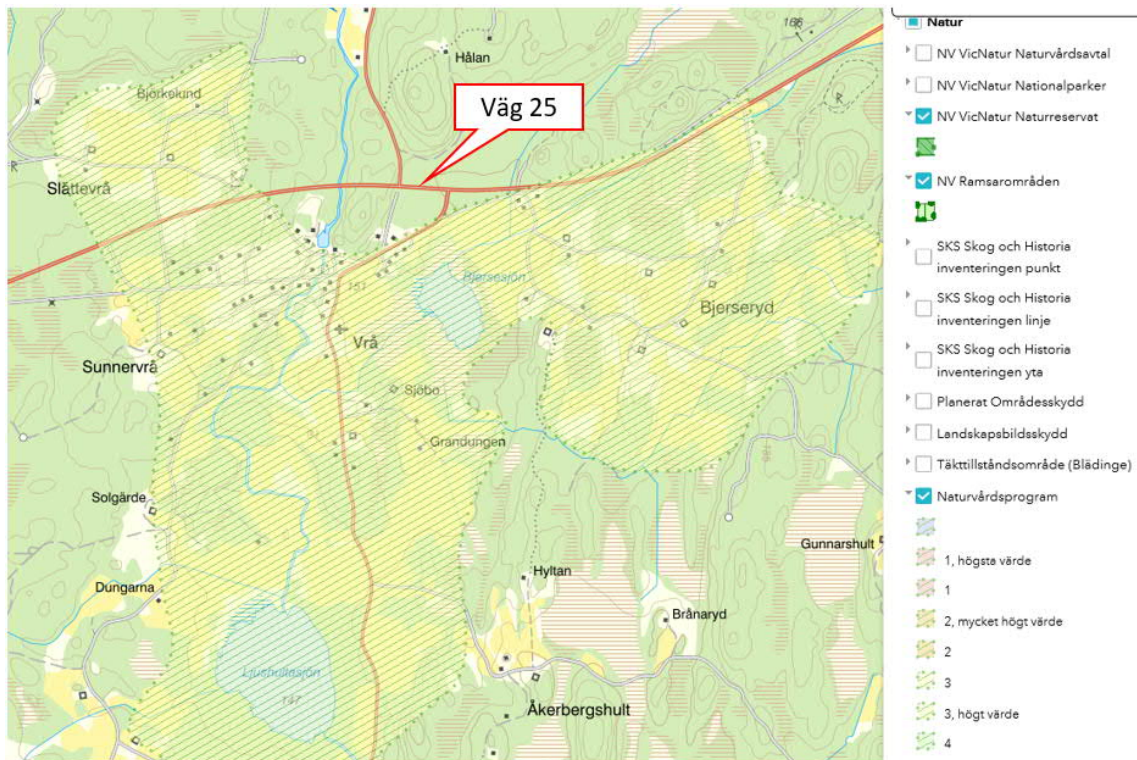
Området Torasjön-Abborrasjön, nr 74 a, ligger i en dödissänka mellan två åsformade kullar och tangerar väg 25. Kärren kring sjöarna är uppdelade i tydliga vegetationszoner och små sumptallskogar utefter torvbäckar förekommer. Abborrasjön omges av plan sankmark. Området har biologiska, landskapsmässiga och geovetenskapliga värden. På kartan anges området ha högsta naturvärde, klass 1.



Figur 23 Naturvårdsprogram område 74a Torasjön-Abborrasjön, placering norr om Rydala. i ljusröd snedställd skraffering

² <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/EU-och-internationellt/Internationellt-miljoarbete/miljokonventioner/Vatmarkskonventionen/>

Väg 25 passerar igenom idag området kring Vrå, nr 80, som beskrivs som ett odlingslandskap med sjöar i bl.a. grunda dödissänkor. Området bedöms ha stora landskapsmässiga och biologiska värden. Området bedöms ha högt naturvärde, klass 3.



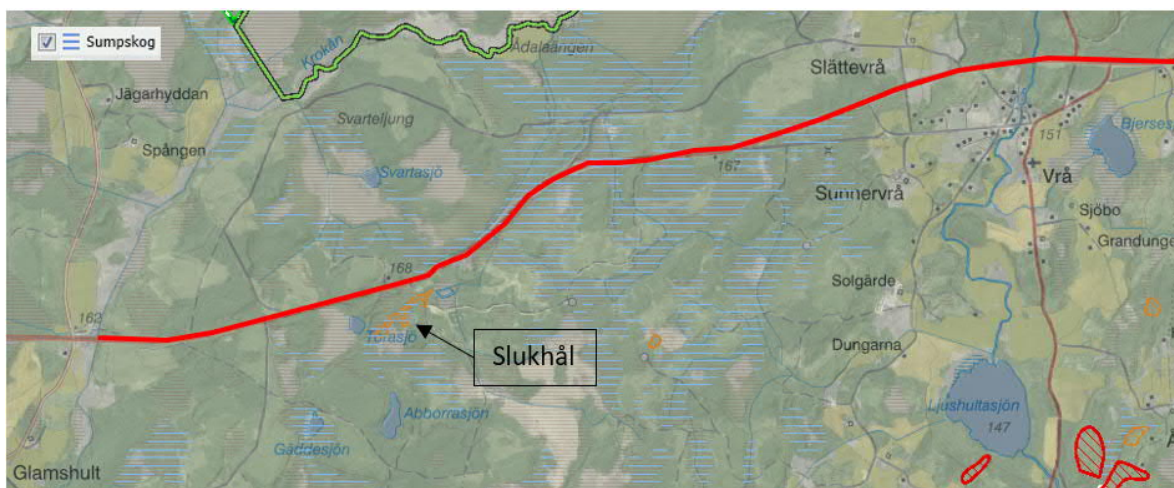
Figur 24 Naturvärdsprogram område 80, Vrå-området, i ljusgul snedställd skraffering

Eventuell breddning/omkörningssträcka kommer att beakta och ta hänsyn till dessa naturvärdesobjekt. Planerad naturvärdesinventering, våren 2021, kommer att ge ytterligare vägledning.

3.5.3.4. Nyckelbiotoper

Enligt i Skogsstyrelsens databas Skogens Pärlor finns på aktuell vägsträcka mellan Glamshult och Vrå inga nyckelbiotoper noterade. Det finns ett naturvärde benämnt slukhål Ö Torasjö på 1,3 ha markerat söder om väg 25.

En sumpskog som är 94,5 hektar är markerad på kartan.



Figur 25 Sumpskog samt slukhål. Röd linje illustrerar etapp 1.

3.5.4. Strandskydd

Strandskydd regleras av 7 kap. 12-18 §§ miljöbalken. Generellt gäller strandskydd inom land- och vattenområdet 100 m 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.

Det bedöms att Krokån omfattas av strandskydd. Strandskydd för diken i området kommer att stämmas av med Länsstyrelsen.



Figur 26 Krokån vid bron för väg 25

3.5.5. Artskydd

Rödlistan är en sammanställning av arters status/utdöenderisk inom Sverige. Arternas status bedöms utifrån skattningar av populationsstorlek, förekomst, utbredning och trender. Utifrån denna bedömning placeras arterna i följande riskkategorier:

- LC – livskraftig
- NT – missgynnad
- VU – sårbar
- EN – starkt hotad
- CR – akut hotad
- RE – regionalt utdöd

Enligt Artportalen finns det inom projektets utredningsområde ett antal inrapporterade rödlistade arter bestående av:

- Fågelarter, NT och VU
- Slåttergubbe (växt), VU
- Utter, NT (vid Krokån)



Figur 27 Fynd av rödlistade arter under perioden 2015-01-01—2020-11-17

Alla fåglar är fridlysta, men vissa av de förekommande arterna är listade i bilaga 1 i fågeldirektivet.

I anslutning till väg 25 finns även växten slättergubbe benämnd med F³.

Utter, med beteckning B⁴ och N⁵, finns vid Krokån och det kommer att anläggas utterpassager under väg 25. Utter är fridlyst enligt 5 § artskyddsförordningen (2007:845).

3.5.6. Naturvärdesinventering

En naturvärdesinventering kommer att utföras så snart det är möjligt under våren 2021. I samband med denna inventeras även förekomst av invasiva arter. Naturvärdesinventeringen kommer att redovisas i vägplanens samrådshandling.

3.6. Kulturmiljö

I anslutning till de planerande arbetena finns inget område som är av riksintresse för kulturmiljön.

Ett småskaligt jordbrukslandskap är insprängt i myrlandskapet och är svagt kuperat med öppna ytor av åkermark. Landskapet består av jordbruksmark omväxlande med skogsmark. Längs med sträckningen av vägen finns milstolpar.

En sökning i Riksantikvarieämbetets databas Fornsök noterades milstolpar och en valvbro i anslutning till väg 25.

³ F: Arten har enligt art- och habitatdirektivet ett sådant unionsintresse att insamling i naturen och exploatering kan bli föremål för särskilda förvaltningsåtgärder. Arten finns upptagen i bilaga 5 till art- och habitatdirektivet.

⁴ B: Arten har enligt fågeldirektivet eller art- och habitatdirektivet ett sådant unionsintresse att särskilda skyddsområden (fågeldirektivet) eller bevarandeområden (art- och habitatdirektivet) behöver utses. Arten finns upptagen i bilaga 1 till fågeldirektivet eller bilaga 2 till art- och habitatdirektivet.

⁵ N: Arten kräver noggrant skydd enligt art- och habitatdirektivet. Arten finns upptagen i bilaga 4 till art- och habitatdirektivet.



Figur 28 Objekt noterade i Forsök, Riksantikvarieämbetet

Vid Glamshult finns en ca 20 meter lång och 5 meter bred valvbro. Bron är byggd av huggen sten och längs sidorna är det stenstolpar med järnräcken. Bron är inte i trafik.

Milstolparna består av gjutjärn och är daterade år 1855.

Länsstyrelsen i Kronobergs län upprättade 1989 ett naturvårdsprogram, där anges området kring Vrå, nr 80, som beskrivs som ett odlingslandskap med sjöar i bl.a. grunda dödissänkor. Området bedöms ha stora landskapsmässiga och biologiska värden. Området bedöms ha högst naturvärde, klass 3. Se Figur 23 ovan. Värdena kan bestå om jordbruket fortsätter i nuvarande omfattning, lövskogen och odlingsminnen behålls och varsamhet iakttas vid vattenbortledning.

Inga områden från det regionala kulturmiljöprogrammet ingår i utredningsområdet eller dess influensområde (webbGIS länsstyrelsen).

Trafikverket har lämnat in en begäran om samråd enligt 2 kap 10§ kulturmiljölagen (dnr 431-5558-2020). Yttrande förväntas komma i början av 2021.

3.7. Hushållning med naturresurser

3.7.1. Jord- och skogsbruk

Jordbruk och skogsbruk är naturresurser av nationell betydelse enligt 3 kap. 4 § miljöbalken. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses genom att ta annan mark i anspråk. Väg 25 mellan Glamshult och Vrå passerar genom bl.a. jordbruksmark bestående av betesmark.

Skogsmark som har betydelse för skogsnäringen ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra ett rationellt skogsbruk. Väg 25 mellan Glamshult och Vrå passerar genom skogsmark. Den ombyggda vägen kan komma att ta en mindre andel skogsbruk i anspråk.

3.7.2. Grundvatten

Denna del av vägen berör inte någon vattenförekomst som registrerats i VISS⁶. Den västligaste delen av aktuell sträcka tangerar ett grundvattenmagasin. För grundvattenmagasinet kommer behov av eventuellt skydd att utredas.

3.7.3. Befintliga massor

Längs med sträckan återfinns isälvsediment, morän, torv samt urberg och/eller stora block. I början av sträckan, från Glamshult, dominerar området generellt av isälvsediment och torv. I mitten av sträckan från Glamshult till Vrå övergår de ytliga jordarterna till morän och torv. Vid Vrå återfinns urberg och/eller stora block.

3.7.4. Energi

Åtgärderna i projektet kommer under byggtiden att förbruka naturresurser för byggnadskonstruktioner samt bränsle för arbetsmaskiner och transporter. Klimatkalkylen kommer att klarlägga vilka åtgärder som ska göras inom projektet för att minska energianvändningen samt hur energiförbrukningen påverkar klimatet genom utsläpp av koldioxid.

⁶ Vatteninformationssystem Sverige

3.8. Miljökvalitetsnormer

3.8.1. Allmänt

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt bindande styrmedel och anger 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.

Bestämmelserna om MKN återfinns i 5 kap. miljöbalken. Om miljökvalitetsnormerna riskerar att överskridas ska ett åtgärdsprogram tas fram för att klara normen. I dagsläget finns fastställda miljökvalitetsnormer för luftkvalitet, vattenkvalitet, fisk- och musselvatten samt omgivningsbuller.

3.8.2. Vatten

Krokån som passerar Vrå, rinner genom Halmstads, Ljungbys och Laholms kommuner.

Vattenförekomsten Krokån sträckan Blankan-Kråkesjön, WA43501564 / SE628904-135591, har otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Miljökvalitetsnormerna är god ekologisk status 2021, med förslag till förlängning till 2033. samt god kemisk ytvattenstatus.



Figur 29 Vattenförekomsten Krokån, sträckan Blankan-Kråkesjön (ljusblå linje).

Skälet till att statusen klassats som otillfredsställande är förekomsten av fisk och hydromorfologi med bl.a. åtta vandringshinder. Försurningen visar på måttlig status beroende på att kalkning sker vid Vrå.

Klassningen av den kemiska statusen beror på förekomst av bromerade difenyletrar (PBDE) samt kvicksilver. Gränsvärdena för PBDE och kvicksilver överskrids i alla Sveriges undersökta ytvattenförekomster; sjöar, vattendrag och kustvatten. Utsläpp av PBDE och kvicksilver har under lång tid skett i både Sverige och utomlands vilket lett till långväga luftburen spridning och storskalig atmosfärisk deposition av dessa ämnen.

3.8.3. Luft

I luftkvalitetsförordningen (2010:477) återfinns de svenska miljökvalitetsnormerna för utomhusluft. Normerna bidrar till att skydda människors hälsa och miljön samt att uppfylla krav i EU-direktiven 2008/50/EG och 2004/107/EG. Miljökvalitetsnormer finns för bl.a. kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, bensen, partiklar samt diverse metaller.

3.8.4. Omgivningsbuller

Förordning (2004:675) om omgivningsbuller genomför bullerdirektivet, 2002/49/EG, i svensk lagstiftning. I förordningen om omgivningsbuller ställs krav på att Trafikverket och kommuner med mer än 100 000 invånare ska kartlägga buller och upprätta åtgärdsprogram vart femte år.

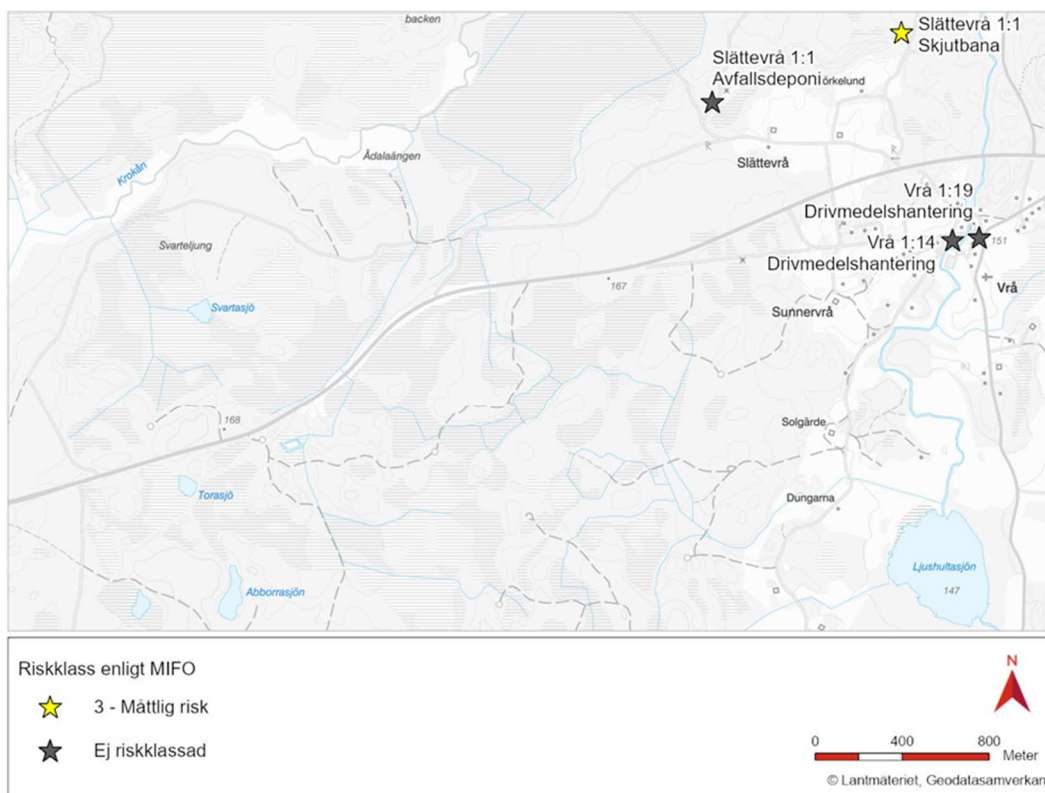
Trafikverket ska kartlägga och upprätta åtgärdsprogram för buller från vägtrafik vid vägar med en trafiktäthet på mer än tre miljoner fordon per år (motsvarar 8200 fordon per årsmedeldygn (ÅDT)). Det innebär således av den aktuella sträckan av väg 25 inte omfattas av kraven.

3.9. Potentiellt förorenad mark

3.9.1. Översiktlig markmiljöinventering

Arbetet har omfattat en översiktlig markmiljöinventering som resulterat i en bedömning av vilka verksamheter som kan medföra en risk för förekomst av föroreningar i mark och/eller i grundvatten längs med väg 25 motsvarande Etapp 1 (Glamshult-Vrå). Inventeringen har gjorts inom ett avstånd av 600 m på vardera sida av vägen. Syftet är att få en indikation på områden med föroreningar som kan behöva hanteras i samband med schakt och eventuell länshållning.

En sammanställning av de identifierade objekt som framkommit vid inventeringen längs väg 25 presenteras nedan. Objektens ungefärliga läge redovisas i *Figur* nedan.



Figur 30 Karta över potentiellt förorenade områden längs väg 25

3.9.2. Grundläggande underlag

Sammanlagt har fyra objekt inom en ett avstånd av 600 m på vardera sida av väg 25 identifierats. Inga objekt ligger i nära anslutning till planerade åtgärder längs med väg 25. Utdrag ur Länsstyrelsens EBH-databas för dessa fyra objekt är listad i Tabell 1 nedan. Ett objekt har riskklassats enligt MIFO (Metodik för inventering av förorenade områden). Resterande objekt har endast identifierats och tilldelats en riskklass utifrån bransch, s.k. branschklass (BKL).

Tabell 1 Potentiellt förorenade områden listade i EBH-stödet. Källa: Länsstyrelsen i Kronobergs Län.

EBH-ID	Fastighet	Primär bransch	Riskklass	BKL	Beskrivning
123439	Slättevrå 1:1	Skjutbana	3	3	f.d. Gevärsbana. Markerad på kartor från 1940- och 50-tal, troligtvis nedlagd före 1969. Osäkert om skjutvall (med ev. blyförorening) finns kvar.
123572	Slättevrå 1:1	Avfallsdeponier - icke farligt, farligt avfall	-	2	Kommunal avfallsdeponi. För deponering av hushållsavfall, avslutades 1972. Ingen saneringsåtgärd noterad.
123645	Vrå 1:14	Drivmedelshantering	-	2	fd. bensinstation och drivmedelsanläggning med verkstad. Sanering genomförd enligt MIFO-rapport. Inte noterat driftslut eller antal år i drift.
123648	Vrå 1:19	Drivmedelshantering	-	2	f.d. bensinstation, avslutades 1995. Cistern sanerades och transporterades bort.

Efter kontakt och erhållen information av Länsstyrelsen och Ljungby kommun bedöms ingen av objekten utgöra riskområde för förorenad mark eller grundvatten. Objekten och dess eventuella föroreningar bedöms inte ha någon inverkan på rådande föroreningssituation i mark och grundvatten längs med väg 25 på grund av avstånd till vägen samt de verksamhetsspecifika föroreningars farlighet och benägenhet för spridning via mark och grundvatten.

Utöver ovan angivna riskområden, bensinstationer, skjutbana och deponi nämns även tjärasfalt.

Enligt Trafikverkets information om belagda vägar, PSMV3, så asfalterades väg 25 om under 2004 (Trafikverket, 2020). Risken för tjärasfalt är således liten då tjärasfalt användes fram till 1973 som bindemedel vid tillverkning av asfalt. Provtagning behöver dock ske för att verifiera att det inte finns underliggande lager som innehåller tjärhaltig asfalt.

3.10. Hälsa och säkerhet

3.10.1. Boende och hälsa

De boende utefter väg 25 påverkas av störning knuten till trafikbuller och den barriärverkan som nuvarande väg utgör. För att nå befintliga busshållplatser utefter väg 25 används vägbana eller vägren. Även barn och ungdomar behöver färdas längs vägen för att nå befintliga busshållplatser.

Passagen för Sunnerboleden (se kap 3.4) är en konfliktpunkt för oskyddade trafikanter.

3.10.1.1. Buller och vibration

Trafikflödena och skyltad hastighet på vägen, i kombination med bostadsbebyggelse i anslutning till vägen, gör att boende är exponerade för ljudnivåer från trafiken. Bullerberäkningar kommer att utföras i nästa skede, samrådshandling.

Bostäderna längs med sträckan är i huvudsak belägna i samhället Vrå. Längs med övriga delar av sträckan finns enstaka bostäder.

Vibrationspåverkan under byggtiden behandlas i kommande skede, samrådshandling.

3.10.1.2. klimat och risker, t ex förekomst av risk- och översvämningsområden,

Krokån är i det avsnitt som passerar väg 25 inte föremål för översvämningsrisk⁷. Inga övriga riskområden är utpekade.

3.10.1.3. Farligt gods

I näste skede, samrådshandling kommer ett särskilt PM Risk upprättas. Denna PM ska belysa risker i bygg- och driftskede knutet till planerad anläggning. I denna ingår en riskinventering, riskanalys (effekter på människor, miljö, egendom), riskvärdering och riskreducering.

3.10.1.4. Barriär

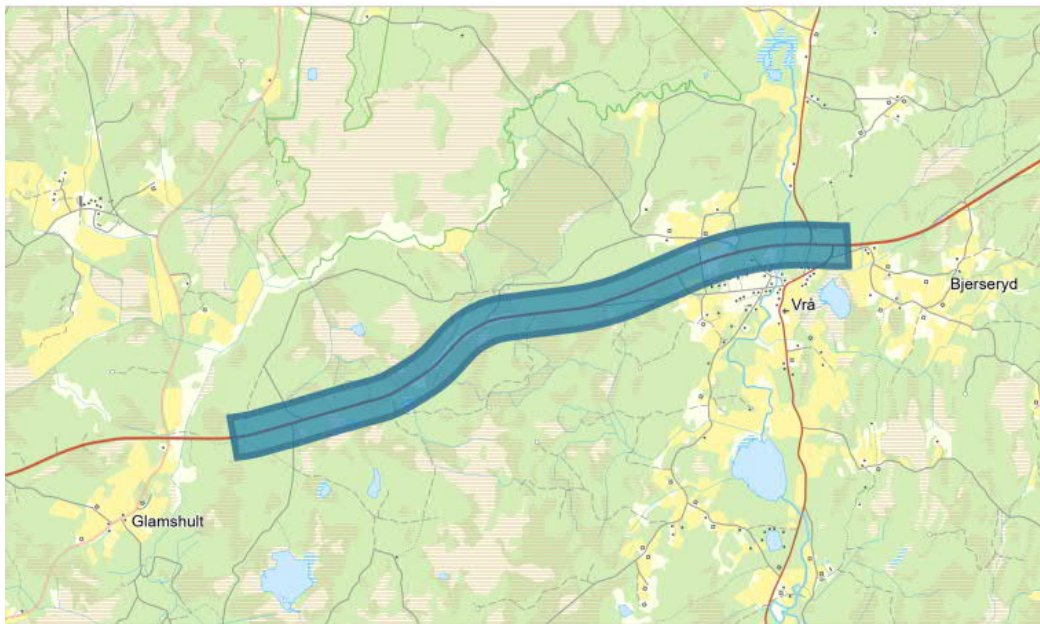
Trafiken är en barriär för boende och viltstängslet är en barriär för djurlivet.

⁷ Länsstyrelsen WebbGIS, lager Historiska översvämningsområden, projekt 2010

4. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

4.1. Projektets lokalisering och utformning

Projektet avgränsas geografiskt till väg 25 sträckning mellan Glamshult och Vrå. Se *Figur* nedan.



Figur 31, Utredningsområdet, etapp 1

4.2. Planerad åtgärd

Ny anläggning ska utformas som mötesfri landsväg (MLV) och vara en s.k. gles 2+1 väg. Detta betyder att vägen förses med mitträcke och att sträckor med 1+1 körfält varvas med sträckor med 2+1 eller 2+2 körfält. Omkörningsbar längd ska vara ca 20-25% av den totala längden i båda färdriktningarna. Dimensionerande hastighet ska vara 100 km/h. Strax öster om Glamshult finns en befintlig omkörningssträcka i riktning österut som ansluter till aktuell vägsträcka, etapp 1. Omkörningssträckan är i nuläget relativt kort (ca 700m) och ska därför förlängas till minst 1200 m. Dimensionerande hastighet ska vara 100 km/h.

Ombyggnaden innebär att vägen kommer att behöva breddas på vissa sträckor. Exakt var denna breddning kommer ske bestäms i samrådshandlingsskedet. Då vägbredden är minst 9,0 m förutsätts att breddning enbart behöver göras vid dessa omkörningssträckor, korsningar och anslutningar samt eventuell justering av sidoområde för att uppfylla säkerhetskrav. Breddning kan bli aktuell på båda sidor om vägen med tillkommande 2-8 meter.

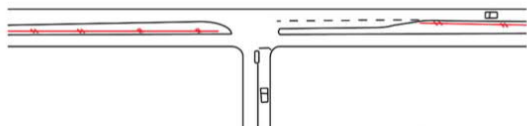
4.2.1. Separeringsform

Fordonstrafiken separeras med mitträcke.

Gång och cykeltrafik separeras från fordonstrafiken på väg 25 genom att hänvisas till närliggande parallella vägar. Inga separata gång- och cykelbanor planeras utefter väg 25.

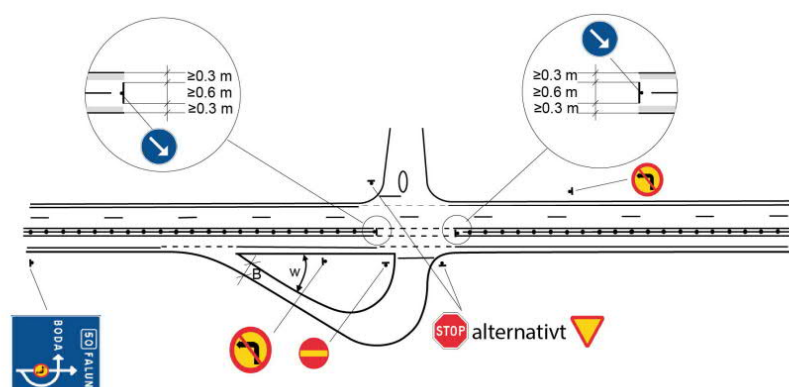
4.2.2. Korsningstyper

Väg 25 har korsningar med väg 542 samt väg 523. Ombyggnad kommer att utföras enligt Vägars och Gators utformning (VU) som korsning typ C, vilket innebär en korsning med separat vänstersvängkörväg.



Figur 32 Vänstersvängkörväg Korsningstyp C

Övriga mindre anslutningar kommer att ses över. Där det anses nödvändigt att kunna utföra vänstersvängar ska dessa utformas som s.k. "öglor".



Figur 33 Korsningstyp öglor

Övriga anslutningar utformas företrädesvis så att endast högersväng in och ut möjliggörs. Även möjligheten att slopa/slå ihop vissa mindre anslutningar ska ses över. Möjligheterna till detta bedöms dock i nuläget vara begränsad. Om så sker behöver bakomvarande parallella vägnät fånga upp möjligheten att nå de fastigheter som kommer att beröras. Avgränsningen av utredningsområdet är gjord utifrån möjligheten att kunna få till sådana lösningar.

4.2.3. Sidoanläggningar

Inga större sidoanläggningar planeras i projektet. Rastfickor kommer att anläggas. Det planeras inga åtgärder för att förändra befintlig busshållplats i samhället Vrå.

4.2.4. Viltåtgärder

På sträckan finns viltstängsel på båda sidor. Vilt ska även fortsättningsvis separeras från fordonstrafiken på väg 25 genom befintligt viltstängsel.

- Viltuthopp (antal 2 st) ska anläggas vid varje öppning för anslutande vägar, sammanlagt 6 stycken på sträckan.
- Befintliga viltstängsel justeras och kompletteras vid behov där åtgärder genomförs.

För att minska djurens barriäreffekter samt ytterligare förbättra säkerheten för djur och trafikanter ska ytterligare åtgärder utföras. Åtgärderna gör att djuren ges möjligheter att korsa väg 25 planskilt. Två stycken planskilda faunapassager för små och medelstora djur ska utredas inom befintliga konstruktioner.

- Befintlig trumma under väg 25 vid Slättevå/Björkelund ska anpassas så små- och medelstora djur kan använda den som en passage. Se *Figur* nedan.



Figur 34 Trumma och möjlig djurpassage ca 570 meter väster om Krokån, vid Slättevå/ Björkelund. Ett småvatten i jordbrukslandskap.

- Befintlig bro som går över Krokån ska ses över avseende möjligheten för små- och medelstora djur att passera. De åtgärder som eventuellt kommer föreslås är sådana som ger minsta möjliga intrång i miljön och brokonstruktion, såsom exempelvis en djurhylla, utterpassage. Se *Figur* nedan.



Figur 35 Befintlig bro över Krokån där hyllor för utter föreslås. Foto taget från dess norra sida

4.3. Angränsande planering

4.3.1. Vrå – Boasjön

Planering pågår för ombyggnad av sträckan Vrå-Boasjön på liknande sätt som i detta projekt dvs öka trafiksäkerheten och förbättra viltets möjligheter att korsa väg 25. På angränsande sträcka planeras en faunapassage för större klövdjur inom ett avstånd av ca 5 km från Boasjön. Vägplanen är under arbete för att våren 2021 samrådas inför prövning om betydande miljöpåverkan (BMP) hos länsstyrelsen.

4.3.2. Glamshult

Där anslutningen till befintlig vägsträckning i väster sker, finns i den östliga körriktningen en kortare 2+1 sträcka. För att uppnå en god trafikrytm behöver denna omkörningssträcka förlängas till minst 1200 meter från dagens 700 meter.

4.4. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

4.4.1. Markanvändning

4.4.1.1. *Befolkning och bebyggelse*

En breddning av delar av vägsträckan innebär ett ökat markinträng. I det fall anslutningar stängs och behöver nås från annat håll innebär det förändrade resmönster och behov av att nyttja annan befintlig vägstruktur eller genom att nya vägdragningar i landskapet krävs. Skogs- och jordbruksmark kommer att behöva tas i anspråk men den begränsade breddningen om 2-8 meter innebär mindre markinträng.

En föreslagen ökad hastighet utefter väg 25 behöver belysas utifrån en möjlig ökad trafikbullersituation för intilliggande bostadsbebyggelse. Se vidare kap 3.4.9.1

Inga gällande detaljplaner påverkas.

4.4.2. Vattenmiljö

4.4.2.1. *Grundvatten*

Moränen är generellt dålig på att ge ifrån sig grundvatten jämfört med isälvsediment. Detta innebär att eventuell grundvattensänkning till följd av planerade åtgärder har minst konsekvens i moränområden och kan få eventuellt större konsekvens vid isälvsavlagringarna vid Glamshult och Vrå.

Grundvattenkapaciteten i berg är generellt god, men vägprojektet kommer huvudsakligen att omfatta arbeten i jordlager och den ytliga delen av berggrunden, vilket gör att grundvatten i berg inte bör ha stor påverkan på planerade åtgärder.

För delar av väg 25 där vägen ska breddas kan urschaktning av jordlager till planerad schaktbotten medföra att det behövs tillfällig grundvattensänkning under byggskedet.

I driftskedet medför en breddning av vägen att diken som avvattnar befintlig väg flyttas längre ut i terrängen jämfört med nuvarande lägen. Eventuell påverkan från detta kommer att utredas.

4.4.2.2. *Ytvatten*

Krokån bedöms inte beröras av arbetena då utterpassager kommer att ”hängas” under bron. Något arbete i vatten är inte aktuellt annat än om en flotte/båt används vid montage av utterpassagerna. Troligen kommer även viltstängslet att flyttas något närmare vägen för att ge mer plats till djuren.

De mindre ytvattendrag som finns i området kan komma att påverkas beroende på var breddningen av väg 25 placeras. Eventuellt kan befintliga trummor behöva förlängas.

4.4.3. Landskapspåverkan

Nedan beskrivs hur de olika karaktärsområdena kan komma att påverkas av ombyggnationen av Väg 25. Vidare anges vilken grad av bearbetningsgrad som ska gälla för respektive karaktärsområde. En hög bearbetningsgrad ska tillämpas där det är särskilt viktigt att vägen och dess sidoområden gestaltas med stor omsorg med hänsyn till landskapsbilden. Det gäller ofta där vägen utgör ett framträdande element i landskapsbilden, exempelvis i öppna landskapsrum med långa siktlinjer. Där bör slänter modelleras flacka och böljande. En normal bearbetningsgrad ska tillämpas där landskapsbilden bedöms ha god tålighet mot ingrepp ur landskapsbildsynpunkt. Det gäller ofta där vägen kantas av skogsmark på båda sidor. Där kan slänter göras brantare för att spara skog.



Figur 36 Landskapskaraktärsområden

Karaktärsområde 1: Påverkan på landskapsbilden bedöms som låg och breddning av väg lämpar sig väl här, särskilt i områdets östra del. För övriga delområden finns en risk att utjämning av topografiska skillnader i samband med breddning av väg gör landskapet mer monotont. Hänsyn ska tas till naturreservatet norr om området med anledning av dess avrinningsområde och påverkan på vattnet. Det finns stöd för en breddning av väg i delområde 1c.

Karaktärsområde 2: Stor hänsyn ska tas till våtmarken vid ombyggnationen av Väg 25. En hög bearbetningsgrad ska därför tillämpas vid ingrepp i detta område. På grund av våtmarkens naturvärde ska eventuell breddning av väg åt söder undvikas. Siktlinjer ut över våtmarken kan med fördel förstärkas utan negativa effekter.

Våtmarken är känslig för påverkan ur miljösynpunkt samt visuellt och akustiskt. Potentialen ligger i en intressant vy ur ett trafikantperspektiv och av naturvärde. En breddning är lämplig mot norra sidan så att befintlig väggräns inte utökas mot våtmarksområdet, detta med hänsyn tagen till att det även finns en höjdskillnad.

Karaktärsområde 3: Sunnerboturen är en stor tillgång som gör att många människor passerar här. Det ställer krav på säkerhet samt att korsningen med Sunnerboturen utförs omsorgsfullt. Vegetationen bestående av bl.a. ek och björk är karaktärsskapande och bevarandevärd. Området Kring Vrå utgör ett känsligt kulturlandskap och därmed ska en hög bearbetningsgrad tillämpas vid eventuella ingrepp inom området. Breddning av väg bör undvikas helt. Objekt med kulturhistoriskt värde inom området

får inte skadas. Ekarna inom området har ett högt naturvärde och ska sparas samt inte skadas. När trumman och djurpassagen, se *Figur 34*, åtgärdas ska det göras med avsikten att bibehålla samma nivå av landskapsanpassning.

Området är ett öppet kulturlandskap som är känsligt för påverkan ur landskapsbildssynpunkt. Hänsyn bör tas till detta i vägens närområde i samband med kommande anläggningsåtgärder. Området utgör ett vackert landskap ur ett trafikantperspektiv.

4.4.4. Friluftsliv

Mötesseparering med mitträcke och ökade hastigheter försvårar för oskyddade trafikanter att passera över väg 25. Åtgärder för att trafiksäkert kunna nå busshållplatser båda sidor om vägen är betydelsefulla för att begränsa effekterna liksom kopplingarna till det bakomliggande vägnätet som får en än större betydelse för rekreationen i omgivningarna.

Sunnerboturen är en utpekad cykelled som lyfts fram inom Ljungby kommun som ett turistmål med flera målpunkter och bedöms ha en potential att öka i attraktivitet vilket skulle innebära att fler besökare kommer att behöva passera över väg 25 framöver. Förslagsvis anpassas befintlig korsning så att godtagbara krav på säkerheten uppnås. Att sänka hastigheten är inte motiverat, ej heller att skapa någon mittrefug då en falsk säkerhet kan uppstå. Förslagsvis är en lämplig åtgärd att säkerställa goda siktförhållanden och plana ytor för cyklisterna innan passage. Mitträcke är inte möjligt då det försvårar passage.

4.4.5. Naturmiljö

Om åtgärder kommer att beröra område 74a Torasjön-Aborrasjön och/eller område 80-Vrå⁸ kommer särskild hänsyn att tas.

Ett småvatten i jordbrukslandskap finns ca 570 m väster om Krokån. Vid platsen finns en större trumma genom vilken djur kan passera, samt en mindre trumma, som troligen haft till syfte att leda vattnet. Dessa trummor kan komma att bytas i samband med arbetena.

I övrigt kommer påverkan på arter samt förekomst av småvatten i jordbrukslandskap och stenmurar och klargöras i samband med bl.a. naturvärdesinventeringen som utförs under våren 2021. Även förekomst och hantering av invasiva arter kommer att klarläggas i naturvärdesinventeringen.

Inom hela utredningsområdet i likhet med stora delar av södra Sverige råder förbud mot markavvattning. Utförande av vägen bedöms i nuläget inte föranleda något behov av markavvattning.

4.4.6. Kulturmiljö och fornlämningar

Åtgärderna bedöms i nuläget inte beröra några större kända kulturhistoriska värden.

Trafikverket inväntar svar av Länsstyrelsen om behov av arkeologisk utredning föreligger. Påträffas fornlämningar i samband med framtida markarbeten skall dessa, i enlighet med 2 kap 10 § Kulturmiljölagen, omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas.

I landskapsbilsbedömningen har viss hänsyn tagits till kulturmiljölandskapet. (se kap 4.4.3)

De befintliga milstolparna är inte att betrakta som fornminne eftersom de är daterade 1855 (2 kap. 1 § Kulturmiljölagen (1988:950)).

⁸ Naturvårdsprogrammet, 1989 Länsstyrelsen i Kronobergs län

4.4.7. Hushållning med naturresurser

Den ombyggda vägen kan komma att ta en mindre areal skogsmark samt delar av betesmarker i anspråk men det bedöms inte försvåra ett rationellt skogsbruk. Väg 25 bedöms utgöra ett väsentligt samhällsintresse som kan motivera dessa inanspråktaganden. Placeringen och omfattningen på dessa ytor kommer att klarläggas längre fram i projektet.

Utgångspunkten är att projektet inte ska påverka befintliga brunnar i närområdet.

Behovet av massor för ombyggnaderna är inte klarlagt i dagsläget.

Förbränningen av fossila bränslen står för det största bidraget till klimatförändringen i Sverige och i världen. Energianvändningen i byggande, drift och underhåll av infrastrukturen står för en betydande del av transportsystemens totala energianvändning. I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer klimat- och energifrågan beaktas vid principutformning, projektering och byggande. Hänsyn kommer tas till massbalans, masshanteringsåtgärder samt transportmetoder. Klimatkalkyler kommer att utföras i projektet för att klarlägga hur energiförbrukningen för material och transporter påverkar klimatet och vilka åtgärder som ska göras för att minska energianvändningen.

Den ombyggda vägen medför även en liten ökning av bränsleförbrukning för fordon som kör på vägen pga. ökad hastighet från 90 km/h till 100 km/h. Dock bedöms denna ökning bli marginell och minska efter hand som fordonsflottan byts ut mot eldrift eller fossilfria bränslen.

4.4.8. Miljökvalitetsnormer

Det bedöms, med utgångspunkt från tillgängligt underlag, att projektet inte medför någon påverkan på miljökvalitetsnormer.

4.4.9. Hälsa och Säkerhet

Ombyggnad till öglor och eventuella stängningar av anslutningar kan inledningsvis efter dess genomförande innebära påverkan på trafiken då tidigare trafikbeteende förändras. En tydlig vägledning och skyltning kan krävas för att undvika negativa effekter. I kommande driftskede är åtgärdernas effekter positiva.

4.4.9.1. Buller och vibration

I dagsläget är det inga av bostäderna längs med sträckan som uppfyller kriterierna för bullerskyddsåtgärder enligt Trafikverkets åtgärdsprogram för buller längs befintlig väg. Bullerberäkningar kommer att utföras i nästa skede, samrådshandling. Trafikbuller påverkar sannolikt inte heller Natura 2000-området Årshultsmyren då avståndet är ca 750 meter.

Vibrationspåverkan under byggtiden behandlas i kommande skede, samrådshandling.

4.4.9.2. Farligt gods

Syftet med projektet är ökad framkomlighet och ökad trafiksäkerhet, i kommande skede samrådshandling görs en riskanalys.

4.4.10. Potentiellt förorenad mark

Efter kontakt och erhållen information av Länsstyrelsen och Ljungby kommun bedöms inga identifierade objekt utgöra riskområde för förorenad mark eller grundvatten. Objekten och dess eventuella föroreningar bedöms inte ha någon inverkan på rådande föroreningssituation i mark och grundvatten längs med väg 25 på grund av avstånd till vägen samt de verksamhetspecifika föroreningars farlighet och benägenhet för spridning via mark och grundvatten.

Om det under byggskedet påträffas förorenade områden eller massor ska det anmälas och hanteras i enlighet med 9 och 10 kapitlet miljöbalken.

4.4.11. Påverkan under byggtiden

Föreslagna åtgärder för att höja trafiksäkerheten såsom ombyggnad till öglor och eventuella stängningar av anslutningar kan innebära påverkan på trafiken då tidigare vanemönster i trafikbeteendet behöver förändras. Under en övergångsperiod kan tydlig vägledning och skyltning krävas för att undvika negativa effekter. I kommande driftskede är åtgärdernas effekter positiva.

4.5. Miljömål

Riksdagen antog under 2010 en proposition som innebär förändringar i miljömålen struktur och arbetets organisering, men miljömålsarbetets inriktning och ambitionsnivå är oförändrad. Länsstyrelsernas uppdrag är att i bred samverkan regionalisera miljömålen där det behövs, verka för att målen nås och följa upp om målen kan nås. I april 2012 beslutade riksdagen om nya preciseringar för miljökvalitetsmålen och uttrycker det tillstånd som ska vara uppfyllt för att miljökvalitetsmålet ska nås. Kronobergs län har utarbetat regionala miljömål för 2013-2020.

Etappmålen är målövergripande och inriktade på den samhällsomställning som behövs för att nå miljökvalitetsmålen inom en generation eller till år 2020/2050.

I texten nedan redovisas hur ombyggnaden för väg 25 bedöms påverka möjligheten att uppfylla miljömålen. Det bedöms att projektet inte påverkar ”säker strålmiljö”, ”hav i balans” och ”fjällmiljön”.

”Generationsmålet” innebär att förutsättningarna för att lösa miljöproblemen ska nås inom en generation. Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. I projektet kommer miljö- och hälsomässigt hållbara material att användas vilket innebär en god hushållning med naturresurserna. För att bl.a. främja djurlivet kommer en utterpassage byggas under bron vid Krokån. Det bidrar till bättre förutsättningar för djuren och att den biologiska mångfalden bevaras.

Målet ”Begränsad klimatpåverkan” berör utsläpp av växthusgaser. Halten av växthusgaser i atmosfären ska, i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar, stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig och att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Projektet bedöms pga. högre hastighet initialt bidra till en obefintlig ökning av utsläpp av fossil koldioxid från fordon som drivs med fossilt bränsle. Dock är Sveriges fordonsflotta under förändring och efterhand som el- och fossilfria alternativ ökar, så kommer utsläppen från fordonen att minska. Verktuget ”Klimatkalkyl” säkerställer att de mest lämpliga materialen med avseende på växthusgaser används inom projektet.

Miljömålet ”Frisk luft” innebär att luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas. Inriktningen är att miljökvalitetsmålet ska nås inom en generation. Målet innebär bl.a. att halterna av luftföroreningar bestående av exempelvis bensen, marknära ozon, kvävedioxid och partiklar minskar. Projektet bedöms pga. högre hastighet, som ger ökad drivsmedelsförbrukning, initialt bidra till en obefintlig ökning av utsläpp av t.ex. kvävedioxid från fordon som saknar katalysator. Dock är Sveriges fordonsflotta under förändring och efterhand som eldrivna fordon ökar och att äldre fordon utan katalysator fasas ut kommer utsläppen att minska. Utsläpp av partiklar från förbränning i motorer förväntas minska efterhand som andelen fordon som

har partikelfilter ökar. Projektet bedöms inte medföra ökning av partiklar som härrör från slitage av t.ex. däck och vägbanan.

”Bara naturlig försurning” är ett mål som innebär att de försurande effekterna av nedfall och markanvändning ska underskrida gränsen för vad mark och vatten tål. Nedfallet av försurande ämnen ska inte heller öka korrosionshastigheten t.ex. i markförlagda tekniska material och vattenledningssystem. Eftersom kväveoxider bidrar till surt nedfall, innebär det att projektet, även i detta fall, initialt bidrar till en obefintlig ökning av utsläpp av t.ex. kvävedioxid från fordon som saknar katalysator. Högre hastighet ger ökad förbränning av bränsle. Efterhand som eldrivna fordon ökar och att äldre fordon utan katalysator fasas ut kommer utsläppen att minska.

Miljömålet ”Giftfri miljö” innebär att förekomsten av ämnen i miljön som har skapats i eller utvunnits av samhället ska inte hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden. Halterna av naturfrämmande ämnen är nära noll och deras påverkan på människors hälsa och ekosystemen är försumbar. Halterna av naturligt förekommande ämnen är nära bakgrunds nivåerna. Samhället ska inte hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden. Halterna av naturfrämmande ämnen är nära noll och deras påverkan på människors hälsa och ekosystemen är försumbar och halterna av naturligt förekommande ämnen är nära bakgrunds nivåerna. Inom Trafikverket finns en särskild kemikaliegranskningssystem vars uppgift är att klassa kemiska produkter utifrån innehåll av farliga ämnen. Granskningen resulterar i ett granskningsutlåtande där klassning och särskilda villkor framgår. Syftet med granskningen är att bidra till en miljö- och arbetsmiljösäkrad kemikaliehantering samt att uppfylla miljö kvalitetsmålet ”Giftfri Miljö”. I projektet ingår markmiljöundersökningar som kommer att klarlägga om markföroreningar finns och hur de i så fall ska hanteras.

”Skyddande ozonskikt” är ett miljömål som innebär att ozonskiktet ska utvecklas så att det långsiktigt ger skydd mot skadlig UV-strålning. Fordonstrafik kan i viss mån bidra till bildande av lustgas (N₂O) som påverkar ozonskiktet. Efter hand som Sveriges fordonsflotta förändras och eldrivna fordon och fordon med katalysator ökar kommer utsläppen att minska.

Målet ”Ingen övergödning” innebär att halterna av gödande ämnen i mark och vatten ska inte ha någon negativ inverkan på människors hälsa, förutsättningar för biologisk mångfald eller möjligheterna till allsidig användning av mark och vatten. Som nämns ovan innebär projektet initialt till att utsläppen av kväveoxider ökar pga. ökad hastighet och kväveoxiderna bidrar till övergödning av mark och vatten. Efterhand som eldrivna fordon ökar och att äldre fordon utan katalysator fasas ut kommer utsläppen att minska.

Målet ”Levande sjöar och vattendrag” betyder att sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljövärden samt landskapets ekologiska och vattenhushållande funktion ska bevaras, samtidigt som förutsättningar för friluftsliv värnas. Detta mål har ett samband med miljömålen ”Ingen försurning” och ”Ingen övergödning” som beskrivs ovan. Den befintliga bron över Krokån kommer att försees med utterpassage och påverkar således miljömålet positivt.

”Grundvatten av god kvalitet” innebär att grundvattnet ska ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag. Förekomsten av enskilda brunnar kommer att undersökas och påverkan värderas inom projektet så att ingen negativ påverkan erhålls.

Miljömålet ”Myllrande våtmarker” innebär att våtmarkernas ekologiska och vattenhushållande funktion i landskapet ska bibehållas och värdefulla våtmarker bevaras för framtiden. Vägsträckan passerar igenom eller i direkt anslutning till befintliga våtmarker. Hänsyn kommer att tas till våtmarkerna i samband med projekteringen så att påverkan på förhållandena i dessa inte förändras. Årshultsmyren, som ligger ca 750 m norr om väg 25, kommer inte att påverkas av projektet.

Målet ”Levande skogar” anger att skogens och skogsmarkens värde för biologisk produktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras samt kulturmiljövärden och sociala värden värnas. Projektet bedöms medverka till att miljömålet uppfylls då utterpassagen under bron till Krokån kommer att kunna bidra till en faunaspridning mellan olika populationer. Inom projektet är ambitionen att andelen skog som kommer att tas i anspråk för projektet ska vara liten eller ingen alls för att inte motverka miljömålet.

”Ett rikt odlingslandskap” betyder att odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena bevaras och stärks. Projektet berör främst befintliga betesmarker i anslutning till väg 25. Projektet kommer i största möjliga utsträckning att hålla sig inom befintligt vägområde vilket innebär att negativ påverkan på betesmarken undviks i största möjligaste mån så att miljömålet inte motverkas.

Miljömålet ”God bebyggd miljö” innebär att bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas. Det bedöms att projektet främst kommer att påverka ljudmiljön för närboende när hastigheten ökar på vägen. Bullerpåverkan utreds därför särskilt inom projektet. Även risken för vibrationer kommer att utredas.

Målet ”Ett rikt växt- och djurliv” anger att 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 med tillräcklig genetisk variation. Människor ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd. Projektet bedöms medverka till att miljömålet uppfylls då utterpassagen kommer att kunna bidra till en fungerade grön infrastruktur med spridning fauna mellan olika populationer. Utterpassagen bedöms kunna utgöra en spridningskorridor i området för framförallt faunan och bidra till genflöden mellan olika populationer. Vad gäller invasiva arter kommer dessa att hanteras inom projektet.

5. Åtgärder

Nedan listas hittills identifierade åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa negativa miljöeffekter:

- Att i möjligaste mån nyttja befintlig vägbana och sidoområde eller ytor som redan tagits i anspråk, för rastplatser mm vid val av sida för breddning samt för nödvändiga etableringsytor under byggtiden.
- De föreslagna breddningarna och övriga åtgärder ska placeras så att påverkan på naturmiljö blir så liten som möjligt.
- Skyddsåtgärder för att minimera eventuell påverkan på identifierade naturvärdesobjekt och objekt som innefattas av det generella biotopskyddet.
- Beredskap för hantering av förorenade massor ska alltid finnas under byggtiden.

6. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Motivet för bedömningen görs med avseende på projektets omfattning, samt de effekter och konsekvenser som planerade åtgärder förväntas innebära under bygg- och driftskedet. De negativa effekterna av projektet på miljön blir små samtidigt som projektet bedöms medföra positiva effekter för trafiksäkerheten och faunan längs sträckan.

De planerade åtgärderna har en begränsad omfattning, breddning av vägen sker för en sträcka om ca 20-25% av den totala längden i båda färdriktningarna. Markintranget utgörs av långsmala områden i direkt anslutning till befintlig vägbana. Den mark som ska tas i anspråk omfattas av begränsade värden för landskapet och kända naturmiljövärden. Föreslagen breddning av väg 25 kan innebära att åtgärder behövs i syfte att undvika påverkan på grundvattenförekomsten. Vattenförekomst - Krokån ska inte påverkas negativt med avseende på planerad utterpassage.

Natura 2000-området Årshultsmyren ligger på ca 750 m meters avstånd från befintlig väg och det avståndet kommer inte minska då breddning undviks utefter denna sträcka.

I det fall planerade åtgärder befaras påverka kvaliteten på närliggande vatten kommer speciell hänsyn tas till aktuella områden. Generellt kommer behov av eventuella skyddsåtgärder utredas vidare i det fall det blir aktuellt. Inga kända områden bedöms utgöra riskområde för förorening i mark eller grundvatten.

En följd av faunpassagerna och den minskade barriäreffekten torde skapa förutsättningar för exempelvis en mer gynnsam utterpopulation.

Påverkan på generellt biotopskydd och strandskydd behöver hanteras under processen. Särskilda skäl behöver redovisas/uppfyllas i kommande vägplaneprocess.

7. Fortsatt arbete

7.1. Planläggning

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

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

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

7.2. Viktiga frågeställningar

Viktiga frågeställningar för fortsatt arbete är:

- Påverkan på naturmiljön då naturvärdesinventering i fält enligt Svensk Standard för Naturvärdesinventering avseende biologisk mångfald (NVI) 199000:2014 ska utföras under våren 2021.
- Påverkan på omgivande mark, både fastmark och våtmark, behöver belysas utifrån tänkt utformning av vägen.
- Hänsyn till passagen för Sunnerboturens passage över väg 25 bör tas.
- Hur trafiken under byggtiden ska hanteras behöver utredas, liksom vilken påverkan i form av buller och vibrationer som kan förekomma.
- Behovet av tillstånd och dispenser.
- Hur vägens trafikantupplevelse kan höjas.

7.3. Tillstånd och dispenser

Projektet kan eventuellt komma att beröra objekt som omfattas av det generella biotopskyddet, strandskydd och samråd enligt 12:6 miljöbalken. Sker påverkan inom område som genom vägplanen kommer att få permanent vägrätt gäller inte det generella biotopskyddet, strandskyddet och samråd enligt 12:6, vilket gör att ingen dispensansökan eller samråd krävs. Dessa frågor hanteras istället av länsstyrelsen inom ramen för myndighetens bevakningsansvar vid handläggning av väg- och järnvägsplaner. Ligger dessa objekt inom arbetsområdet som finns med i planen samt tillhörande plankartor kan anmälan eller dispenser krävas. Åtgärder vid vägområdet som görs omfattas vanligtvis inte av markavvattningsförbudet eftersom syftet med dessa enligt miljöbalkens mening är byggande av väg och inte att öka markens lämplighet för ett visst ändamål.

Vid framtagande av vägplanen kan andra dispenser och tillstånd samt behov av anmälan, komma att identifieras. Nedan listas hittills identifierade dispenser, anmälan och tillstånd:

- Om småvatten i jordbrukslandskapet vid Slättevrå/Björkelund berörs utanför kommande vägrätt kan dispens krävas
- Om kommande naturvärdesinventering visar på skyddsvärda och hotade djur- och växtarter som omfattas av artskyddsförordningen (2007:845), berörs utanför kommande vägrätt men inom arbetsområdet som finns med i planen samt tillhörande plankartor så kan dispens krävas
- Om behov av markavvattningsåtgärder mot förmodan ändå skulle uppstå behövs dispens från rådande markavvattningsförbud inom Ljungby kommun samt tillstånd sökas hos Länsstyrelsen.
- Nya eller förlängda trummor i bäckar och vattendrag eller bortledning av grundvatten är anmälnings- eller tillståndspliktiga. Dock finns en undantagsregel i 11 kap 12§ miljöbalken som säger att anmälan eller tillstånd inte krävs om det är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamheten. Anmälan och ansökan görs till aktuell länsstyrelse.
- Om den arkeologiska utredningen visar på fornlämningar som inte går att undvika krävs tillstånd enligt kulturmiljölagen vid intrång.

8. Källor

- Förstudie, Väg 25, Hallands länsgräns – Ljungby, beslutshandling (aug 2008), Vägverket
- Åtgärdsvalsstudie, Väg 25 Glamshult-Boasjön Diariernr: TRV 2015/69622
- PM viltproblematik och åtgärdsförslag, E22 (länsgränsen Kalmar/Östergötland till trafik plats Västervik och väg 25 (trafikplats Växjö/Öjaby till länsgränsen Hallands län/Kronobergs län, Calluna , 2020-01-27
- Ljungby kommuns hemsida, detaljplaner och översiktsplan. www.ljungby.se
- https://www.visitljungby.se/sites/ljungby/files/smalands_sjorike_a4_web.pdf
- Regionala miljömål i Kronobergs län 2013-2020, beslutade 2013-01-08 uppdaterade med etappmål som fastställdes 2014-02-27.
- Länsstyrelsens webbgis,
- Naturvårdsverket, www.naturvardsverket.se
- Riksantikvarieämbetet, www.raa.se
- Fornsök Riksantikvarieämbetet <https://app.raa.se/open/fornsok/>
- STRADA, www.transportstyrelsen.se/STRADA , 2020-12-09
- Trafikverket, www.trafikverket.se (trafikmätningar)
- VISS, Vatteninformationssystem Sverige, www.viss.se
- SLU Artadatabanken, <https://www.artportalen.se/>
- SCB:s kartsök för regionala indelningar. <https://geodata.scb.se/reginawebmap/main/webapp/>
- Skogsstyrelsen, Skogens Pärlor, <https://kartor.skogsstyrelsen.se/kartor/>
- Trafikverkets åtgärdsprogram enligt förordningen om omgivningsbuller 2019-2023, Rapport 2018:196



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 291 54 Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se
Samrådsunderlag **50** av **50**