

Dokumenttyp: Rapport
Dokumentdatum: 2016-10-27
Ärendenummer: TRV 2015/14389

Projektnummer: 144731
Ert datum: [Motpartens datum]
Ert ärendenummer: [Motpartens
ärendenummer]



TRAFIKVERKET

Trafikverket
Kungsgatan 8
352 33 Växjö

Telefon: 0771 - 921 921
Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Magne Holm
IVsy1
Direkt: 010-123 68 71
magne.holm@trafikverket.se

Projekt Väg 25, Växjö – Kalmar, Österleden, Trafikplats Fagrabäck, Växjö kommun

Ansökan om upphävande av del av Fylleryds naturreservat enligt 7 kap 7 § miljöbalken

Saken

Trafikverket ansöker om upphävande av del av Fylleryds naturreservat enligt 7 kap. 7 § miljöbalken i samband med utbyggnaden av trafikplats Fagrabäck. Ansökan avser upphävande av ca 10,9 ha (ca 2 % av reservatets totala yta), varav ca 3,5 ha utanför och ca 7,4 ha innanför infrastrukturzonen i reservatet.

Ansökan behandlar endast de lagkrav som miljöbalken ställer på verksamhetsutövaren i samband med intrång i Fylleryds naturreservat. Övriga miljökonsekvenser som uppstår till följd av utbyggnaden redovisas i miljökonsekvensbeskrivning för vägplan väg 25, Kalmar – Halmstad, Österleden, Trafikplats Fagrabäck.

Bakgrund

Väg 25 är en nationell stamväg av riksintresse som sträcker sig från Halmstad via Växjö till Kalmar. Vägen är en viktig led för arbetspendling och för långväga person- och godstransporter. Väg 25 har idag brister vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet. Korsningen med väg 27 söderut är idag utformad som en cirkulationsplats (Fagrabäcksrondellen) och har inte tillräcklig trafikkapacitet. Genomfartstrafiken får samsas med lokaltrafiken vilket medför att långa köer bildas under vissa tider på dygnet och framkomligheten är begränsad. Detta drabbar bland annat kollektivtrafiken och dess möjligheter att gynna arbetspendling. Befintlig cirkulationsplats har tidigare förbättrats med ett separat högersvängfält för trafiken på väg 25 från Kalmar mot Halmstad, men problemet kvarstår och förväntas öka påtagligt även vid en låg trafikprognosnivå.

Väster och öster om Växjö är väg 25 mötesseparerad men den aktuella sträckan är inte mötesseparerad. Oskyddade trafikanter korsar väg 25 i plan mellan Högstorp och Fyllerydsskogen. Detta medför att trafiksäkerheten bedöms som otillräcklig.

För att komma till rätta med ovan beskrivna problem behöver vägarna vid trafikplatsen breddas och byggas ut till 2+2 körfält. En ny planskild trafikplats och nya anslutningar till omgivande vägar samt nya anslutningar för gång- och cykel behövs.

I anslutning till aktuell vägsträcka och cirkulationsplats ligger Fylleryds naturreservat. De planerade trafikåtgärderna medför ett visst intrång i naturreservatet utanför den zon för infrastruktur som anges i reservatsföreskrifterna.

Trafikverket ansöker därför om upphävande av den del av Fylleryds naturreservat som berörs av åtgärderna. Ansökan avser permanent intrång på ca 3,5 ha utanför och ca 7,4 ha inom infrastrukturzonen i reservatet.

Projektmål

Det övergripande syftet med projektet, är att minska restider för arbetspendling, långväga resor och godstransporter samt att säkerställa att detta sker på ett trafiksäkert vägnät. Följande projektmål har formulerats:

- Åtgärden skall bidra till en fullt fungerande trafikplats och ny mötesseparerad väg som anpassas till det övergripande vägnätet för Växjö och som samtidigt passar in i det nationella vägsystemet. Åtgärden ska ha kapacitet för framtida trafikökning.
- Förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken.
- **Hänsyn ska tas till naturreservatet och tillgängligheten dit.**
- Åtgärden ska på ett attraktivt sätt bidra till stadens gestaltning.

Avgränsning av ansökan

Ansökan kommer endast att behandla de lagkrav som miljöbalken ställer på verksamhetsutövaren i samband med intrång i naturreservatet. Övriga miljökonsekvenser som uppstår till följd av utbyggnaden redovisas i miljökonsekvensbeskrivning för vägplan väg 25, Växjö – Kalmar, Österleden, Trafikplats Fagrabäck.

Planerade åtgärder medför en permanent grundvattensänkning som berör naturreservatet.

Grundvattensänkningen utgör ingen grund för upphävande av naturreservatet. Ansökan om tillstånd enligt 11 kap miljöbalken för bortledning av grundvatten kommer att sökas separat av Trafikverket om det inte bedöms uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen skadas. Miljökonsekvenserna av den permanenta grundvattensänkningen kommer då att redovisas i separat MKB tillhörande den ansökan.

Övergripande miljökonsekvenser för grundvattensänkningen redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen för vägplan Väg 25, Växjö - Kalmar, Österleden, Trafikplats Fagrabäck.

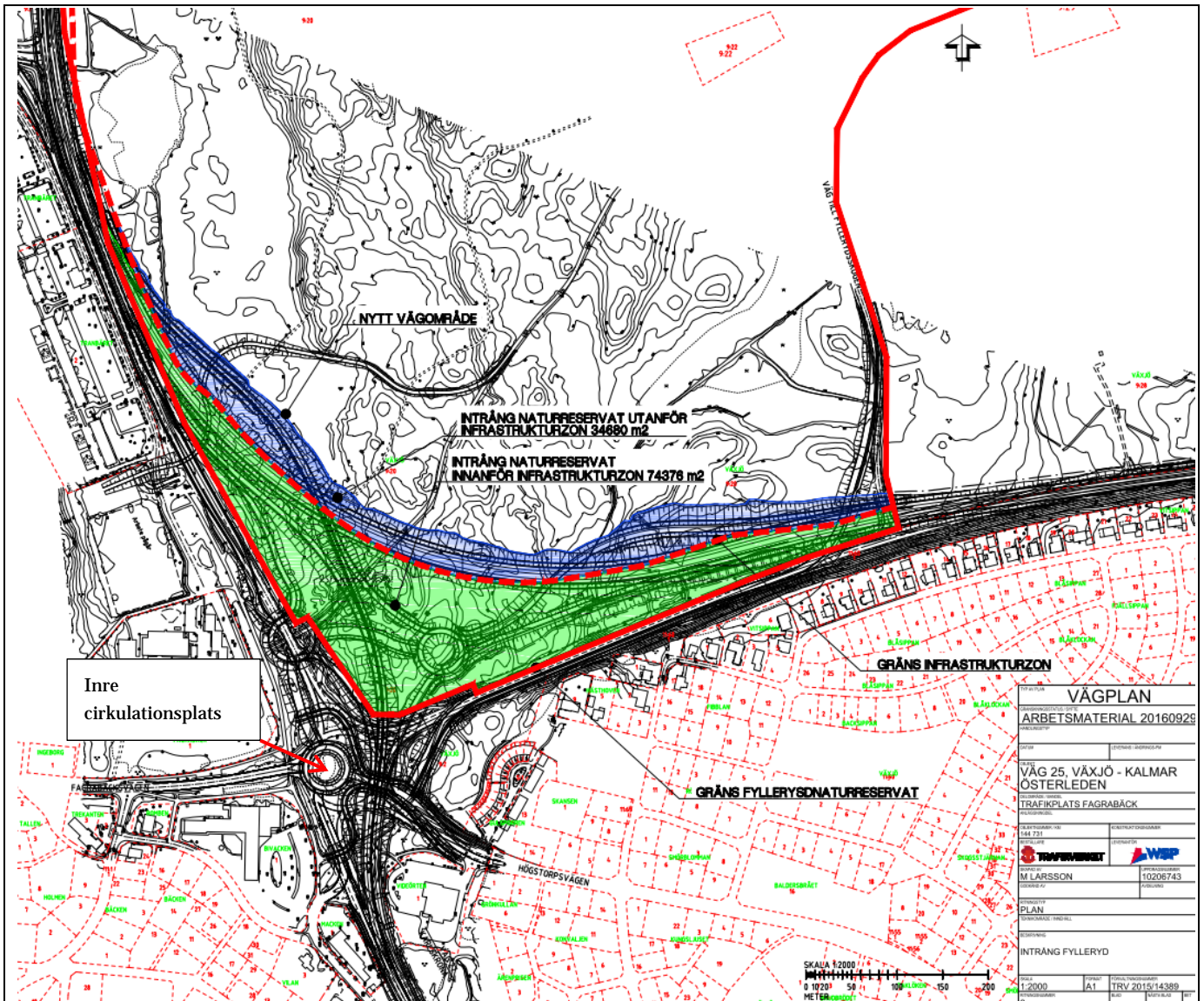
Planerad utbyggnad

Syftet med planerad ombyggnad är att minska restider för arbetspendling, långväga resor och godstransporter samt att säkerställa att detta sker på ett trafiksäkert sätt.

De åtgärder som planeras är att vägen breddas och byggs ut till 2+2 körfält, ny planskild trafikplats, nya anslutningar till omgivande vägar samt nya anslutningar för gång- och cykel (se Figur 1). Åtgärderna medför ett visst intrång i naturreservatet utanför den zon för infrastruktur som anges i reservatsföreskrifterna.

De nya anslutningarna för gående och cyklister kommer att öka tillgängligheten till naturreservatet, vilket bedöms vara positivt eftersom syftet med naturreservatet är att sköta området så att Växjöbornas behov av rekreationsmark tillgodoses.

I *Figur 2* nedan visas den del av naturreservatet som avses upphävas. I figuren syns även utbredningen av den utpekade infrastrukturzonen i naturreservatet.



Figur 2. Del av naturreservatet som avses upphävas, inom (grönt) och utanför (blått) infrastrukturzonen.

Utredda alternativ

Under projektets gång har tre alternativa utformningsförslag tagits fram. I samtliga förslag breddas Österleden och byggs ut till 2+2 körfält. Väg 25 är genomgående med en referenshastighet på 100 km/h, vilket är målstandarden för stamvägnätet och en förutsättning för att Trafikverket ska investera i projektet. I samtliga förslag görs ett avsteg från VGU (Trafikverkets handbok "Vägar och gators utformning") gällande radien i plan, för att minimera intrånget i Fylleryds naturreservat.

I alla alternativ är en "inre" cirkulationsplats för anslutning mot Fagrabäcksvägen och Högstorp svägen placerad i samma läge som befintlig cirkulationsplats, men med en mindre radie än idag, 20 m jämfört med 40 m. Följande alternativa trafikplatslösningar har studerats:

ALT 1. Två alternativt tre cirkulationsplatser söder om väg 25, med en framtida möjlighet att låta väg 27 gå planskilt. Kan byggas ut i etapper, kallade alternativ 1A och 1B. Dessa kan byggas ut till alternativ 1C med genomgående väg 27 som då går högt på bro över Högstorp svägen. En variant med 3 cirkulationsplatser och genomgående väg 27 som går "lägt" kallas 1D. Väg 27 går i detta alternativ i skärning under Högstorp svägen. Alternativ 1D kan inte byggas ut i etapper.

ALT 2. En cirkulationsplats söder om väg 25 samt en överliggande cirkulationsplats på väg 25.

ALT 3. Två cirkulationsplatser söder om väg 25 samt en droppformad cirkulationsplats norr om väg 25.



Figur 3. Alternativ 1A. Den lila-streckade linjen visar gränsen för infrastrukturzonen inom naturreservatet.



Figur 4. Alternativ 1B. Den lila-streckade linjen visar gränsen för infrastrukturzonen inom naturreservatet.



Figur 5. Alternativ 1C. Den röda linjen visar gränsen för naturreservatet. För att se intrånget i naturreservatet samt infrastrukturzonen, se figur 2.



Figur 6. Alternativ 1D. Den lila-streckade linjen visar gränsen för infrastrukturzonen inom naturreservatet.



Figur 7. Alternativ 2. Den lila-streckade linjen visar gränsen för infrastrukturzonen inom naturreservatet.



Figur 8. Alternativ 3. Den lila-streckade linjen visar gränsen för infrastrukturzonen inom naturreservatet.

Alla ovanstående alternativ innebär ett intrång i naturreservatet utanför infrastrukturzonen. Skillnaden på inträngens storlek utanför infrastrukturzonen varierar mellan som högst ca 50-110 m.

Ett jämförelsealternativ, utan något intrång i naturreservatet utanför zonen för infrastruktur har också studerats. Alternativet bygger på alternativ 2 ovan. Resultatet av studierna visar att alternativet medför helt oacceptabla lutningar på vägramperna mellan cirkulationsplats och trafikplatsen med överliggande cirkulation eftersom avståndet dem emellan blir för litet. Alternativet har därför förkastats. Därmed finns det ingen möjlighet att kunna lägga en hel trafikplats inom den avsatta zonen för infrastruktur i naturreservatet.

Val av alternativ

Alternativ 1 bedöms vara det alternativ som uppfyller projektmålen bäst och erbjuder den mest flexibla lösningen för framtiden. Alternativet innebär dessutom minst påverkan på värdena i naturreservatet, se mer om detta under avsnitt Naturvärdesinventering nedan. Anläggningskostnaden för alternativ 1 blir högre än i alternativ 2 och 3, som är billigare lösningar, men medför mer fördelar och en mer långsiktig lösning genom att både väg 25 och 27 kan vara genomgående i trafikplatsen. Således förkastas alternativ 2 och 3.

Olika studier av utformning av alternativ 1 (A-D) har vidare studerats. Nedan följer ett resonemang om jämförelsen mellan alternativ 1A-D:

En stor fördel med att välja alternativ 1 är att den kan byggas ut i etapper. Att bygga ut alternativ 1A eller 1B i framtiden till alternativ 1C är mycket dyrare än att direkt bygga alternativ 1C eller 1D. Trafiken på väg 27 är störst med en stor andel tung nyttotrafik som ger samhällsvinster direkt pga kortare restid osv. Den mest ekonomiska lösningen bedöms därför vara att bygga alternativ 1C eller 1D direkt för att undvika nya störningar för trafiken vid ytterligare ett byggskede. Totalt blir byggnationen billigare och inga anläggningsdelar behöver rivas i en eventuell etapp 2. Alternativ 1C eller 1D bedöms även medföra stora fördelar för främst den genomgående trafiken på väg 27, vilket motiverar att de byggs i ett tidigare skede. Trafikverket bygger om väg 27 på flera andra sträckor för en högre standard på detta stråk och en förbättring av denna punkt skulle vara ett led i denna satsning. Trafikverket har därför fattat beslut tillsammans med kommunen att både väg 25 och väg 27 skall vara genomgående i kommande trafikplats. Detta skall gälla som huvudmål för vägplanen. Både alternativ 1C och 1D uppfyller detta mål samt övriga mål för projektet.

Trafikverket har under projektets gång genomfört kontinuerliga samråd med Växjö kommun gällande val av alternativ och dess utformning. Utifrån resonemanget ovan förordar både Växjö kommun och Trafikverket alternativ 1C framför alternativ 1D med följande motivering:

- Alternativen bedöms vara likvärdiga ur bullersynpunkt.
- Alternativ 1C medför mindre intrång i reservatet.
- Båda alternativen har lika dåliga ytor för etablering av verksamheter i trafikplatsen.
- Alternativ 1C är något enklare i sin utformning.
- Alternativ 1C medför bättre cykelstråk.
- Alternativ 1C innebär mindre kostnader och risker med avvattningen.
- Alternativ 1D har inte de fördelar som motiverar en extra kostnad på 20 Mkr.

Trafikverket förordar också alternativ 1C, med följande motivering:

Båda alternativen uppfyller målen med projektet.

- Alternativ 1D medför stora risker och osäkerheter gällande avvattning och massuttag.
- Alternativ 1C är billigare.
- Alternativ 1C medför mindre intrång i naturreservatet, vilket medför att det kan vara svårt att hitta synnerliga skäl för att upphäva naturreservatet för att bygga alternativ 1D.

Tidplan

Byggnation av den nya utformningen av väg 25 samt trafikplatsen Fagrabäck beräknas kunna påbörjas år 2018 för att sedan pågå under minst två års tid.

Fylleryds naturreservat

Fylleryds naturreservat har inrättats av Växjö kommun och regleras enligt reservatsföreskrift från 1998-08-13. Naturreservatet är ett drygt 535 ha stort sammanhängande skogsområde som domineras av barrskog men med inslag av kulturmarker, lövblandskogar, bok- och ekpartier, sumpskogar samt våtmarker.



Figur 9. Översiktskarta av Fylleryds naturreservat.

Fyllerydsskogen är med sitt tätortsnära läge viktig ur rekreations- och friluftslivssynpunkt. Området innehåller bl.a. motionsspår, mountainbikeslinga, golfbana och flera föreningslokaler. Många idrottsföreningar bedriver verksamhet i området och flera närliggande skolor har idrottslektioner och exkursioner i reservatet.

Generellt sett finns relativt litet inslag av multnande ved och riktigt gamla träd då skogarna delvis utnyttjas för skogsbruk. Undantaget är sumpskogarna och dessa har en längre kontinuitet som skog. Dessutom finns i de västra och centrala delarna av reservatet flera gamla och grova tallar.

Det finns även gott om fornlämningar och andra kulturhistoriska spår i reservatet som till exempel stensättningar och gravar från brons och järnålder samt fossil åkermark.

Prioriterade bevarandevärden

Friluftsliv

- ✓ Lättillgänglighet
- ✓ Välutvecklat stigsystem och motionsspår
- ✓ Tätortsnära natur
- ✓ Information

Naturtyp

- ✓ Tallskog
- ✓ Sumpskog

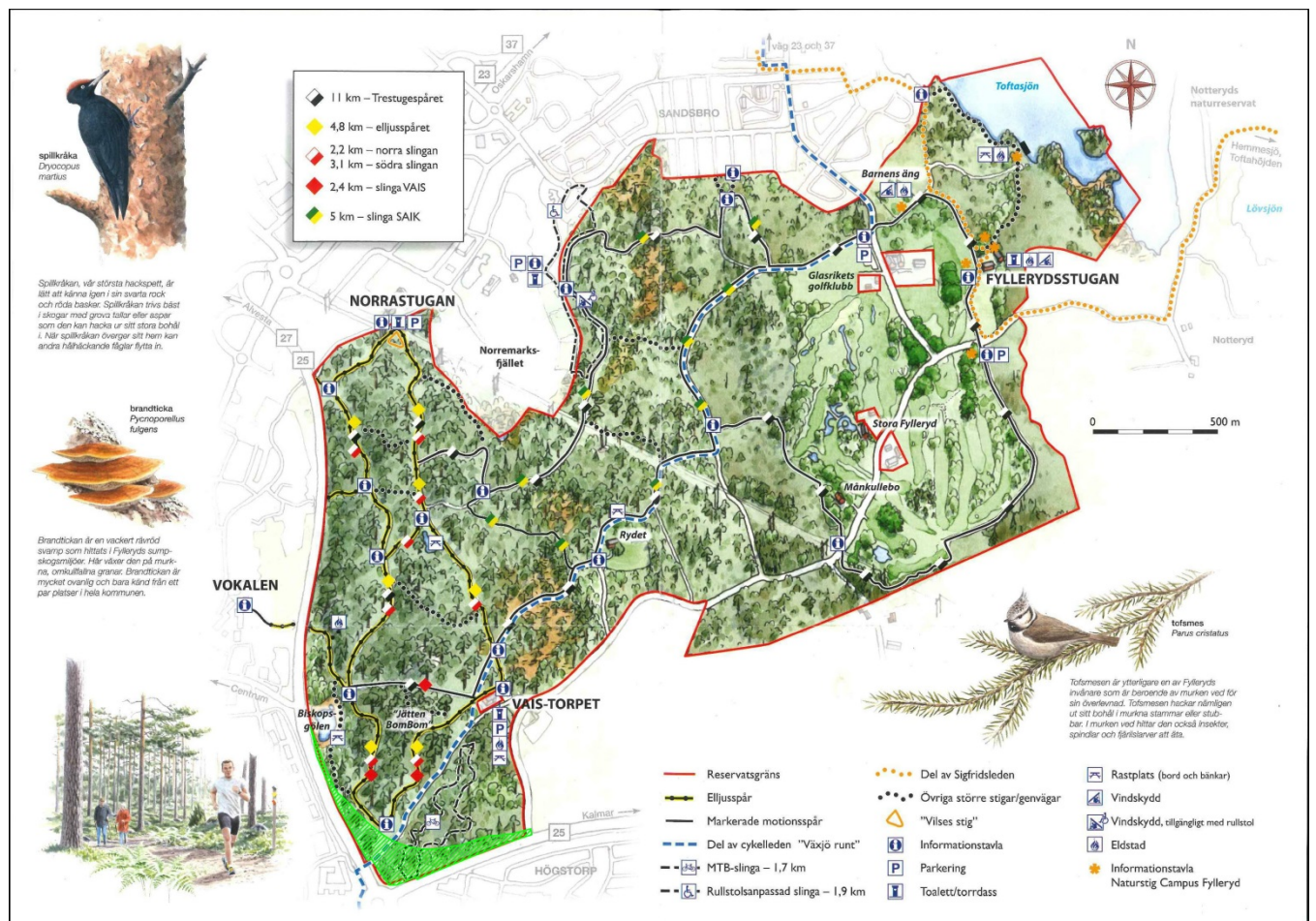
Strukturer

- ✓ Gamla träd
- ✓ Död ved i grova dimensioner och olika nedbrytningsstadier

Arter/organismgrupper

- ✓ Kryptogamer

I Figur 10 nedan visas en karta över naturreservatet med infrastrukturzonen markerad.



Syfte med naturreservatet

Syftet med naturreservatet är att långsiktigt bevara och sköta ett område så att Växjöbornas behov av rekreationsmark tillgodoses.¹

Kommunens beslut (utdrag)

Utdrag ur beslut om bildande av Fylleryds naturvårdsområde (naturreservat) "Växjö kommun förklarar med stöd av § 28 a i naturvårdsförordningen och 19 § naturvårdslagen att nedan beskrivet område skall vara naturvårdsområde. För naturvårdsområdet fastställs även föreskrifter och skötselplan som anges i denna handling."²

Sammanfattning av motivering till beslut:

- ✓ Fyllerydskogen har mycket stor betydelse för friluftslivet.
- ✓ Fyllerydsskogen är också viktig för undervisning och som utflyktsmål för skolor, förskolor, omsorgsverksamhet m.m.
- ✓ Naturvårdsområdet har stor ekologisk betydelse, dels genom sin mångformighet i fråga om naturtyper, dels genom förekomsten av många speciella biotoper med stora naturvärden.

Föreskrifter naturreservat (utdrag)

Flera av naturreservatets föreskrifter bedöms utgöra hinder för anläggning av en väg inom reservatets gränser. Nedan anges två av de föreskrifter som gäller för markägare/nyttjanderättshavare. Utöver föreskrifter och förbud i lagar och författningar är det förbjudet att:

1. bedriva täkt eller annan verksamhet som förändrar områdets topografi eller landskapets allmänna karaktär, ändra dräneringsförhållandena, spränga, borra, schakta, gräva, dika eller utfylla.

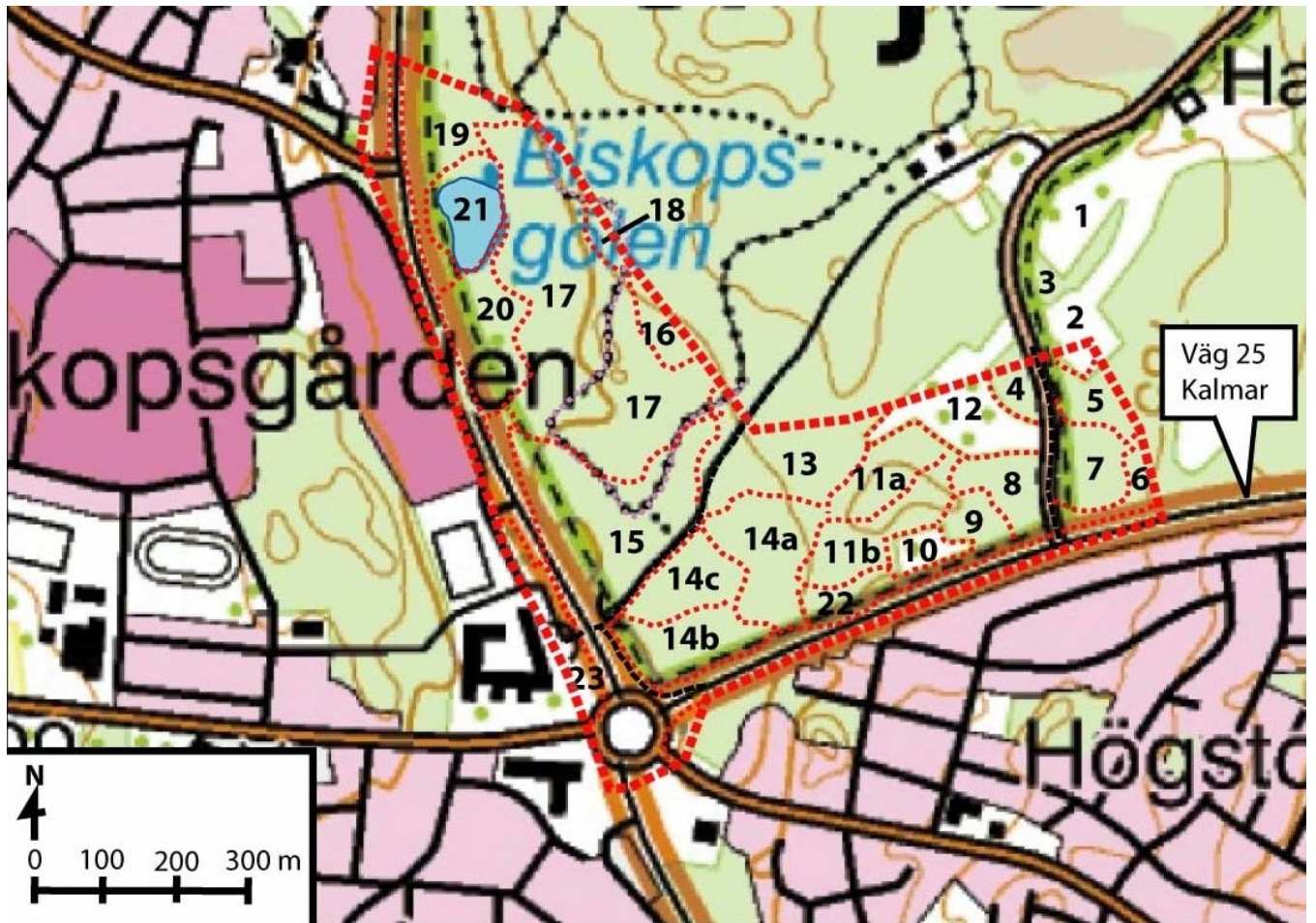
Anm. föreskriften ska inte utgöra hinder att underhålla befintliga vägar, diken eller ledningar samt nyanläggning och underhåll av spår och leder för friluftslivet. Undantag gäller även för anläggande av golfbana enligt fastställd skötselplan samt för underhåll av Biskopsgölen med funktion som dagvattenanläggning. Vid all utbyggnad krävs tillstånd enligt kulturminneslagen.

2. ändra befintliga vägsträckningar inom området.

Anm. föreskriften ska inte utgöra hinder att anlägga skogsbilväg enligt beslutskarta (Kyrkans mark, skötselområde 13 avd 86).

Naturvärdesinventering

En särskild naturvärdesinventering³ av projektområdet har utförts av EcoKonsult under mars – juni 2015. Enhetliga biotoper inom inventeringsområdet har identifierats och avgränsats. Varje delområde har detaljinventerats med avseende på flora- och fauna enligt SIS standard för naturvärdesinventering^{4, 5}. Det inventerade området är i huvudsak beläget inom Fylleryds naturreservat. Inom området finns ett elljusspår, en slinga för mountainbike, delar av en bågskyttebana och ett flertal stigar.



Figur 11. Delområden med nummer inom det inventerade området.

Utredningsområdet kan delas in i 26 lokaler där 23 lokaler bedöms ha visst naturvärde eller förekomst av enstaka naturvärdsarter enligt naturvärdesklass 4. Endast tre lokaler (nr 17, 21 och 22 i *Figur 11* ovan) bedöms ha påtagligt naturvärde enligt naturvärdesklass 3. Inga lokaler/biotoper med höga eller mycket höga naturvärden enligt naturvärdesklass 1 och 2 påträffades.

- ✓ Biotop nr 17 har naturvärden knutna till lång skoglig kontinuitet med hög andel död ved och hög artdiversitet, framförallt kryptogamfloras mossor och lavar. Områdets mellersta och norra del har högst artdiversitet.
- ✓ Gölen, bitop nr 21 med omgivande våta partier och utlopp har naturvärden knutna till faunan framförallt groddjur, fåglar och fladdermöss.
- ✓ Biotop nr 22 är en skogsbäck som har hög artdiversitet knutna till floran (svampar, mossor) och faunan (groddjur).

Inom inventeringsområdet påträffades inga biotoper som omfattas av generellt biotopskydd.

Huvuddelen av det inventerade områdets delområden är att betrakta som skyddsvärd restskog med dominans av barrträd samt ett litet inslag av löv, även förekommer några biotoper med dominans av yngre lövträd. Inom bestånden finns det äldre överståndare av tall och gran. Flera av de äldre överståndarna har en aktningsvärd ålder av 150-200 år. Inom samtliga biotoper finns luckor efter stormarna "Gudrun och Per". Dessa har återbeskogats spontant eller genom plantering. Fyra biotoper består av igenväxande mark på tidigare kulturmark, - men hänförs numera till skogsmark. En biotop består av trivial mark invid väg 25.

Signalarter, rödlistade och skyddade arter

Under senare tid har ny kunskap vuxit fram kring lämpliga indikationsarter som kan utnyttjas för att kvalitetsbedöma biotoper och vegetationstyper. Med hjälp av dessa arter kan man lokalisera och urskilja skyddsvärda områden. Sådana praktiska naturvärdesindikatorer benämns "signalarter". Inom det studerade området påträffades 22 signalarter. Dessa arter har registrerats vid ett tillfälle inom varje område = avgränsad biotop. Inga av dessa arter är sällsynta eller hotade. Det är helt vanliga arter men med egenheten att vara kräsna vid val av växtplats. Två arter har dock bedömts som mindre vanliga, vitmosslav och kötticka.

Vitmosslav anses vara en god indikator om den förekommer på lågor. Samtliga fynd gjordes på torvjord vilket medför lågt indikatorvärde. Kötticka är en vedlevande ett årig ticka som ofta knyts till gammal granskog. Förekomsten ger signaler om gammal granskog med god förhoppning om etablering av arter som brandticka (sårbar enligt Artdatabanken).

Naturvårdsarbetet präglas idag alltmer av EU:s naturvårdsdirektiv. Det är art- och habitatdirektivet (direktiv 92/43/EEG) som tillsammans med fågeldirektivet (direktiv 92/43/EEG) reglerar naturvårdsfrågorna inom den Europeiska Unionen. Syftet med direktiven är att bevara arter och naturtyper som i ett europeiskt perspektiv betraktas som skyddsvärda. Inom det studerade området påträffades ett antal arter som finns upptagna i artskyddsförordningen.

Vid Biskopsgölen, konstaterades två exemplar av vattenfladdermus. Även åkergroda (*Rana arvalis*) som är upptagen på bilaga 4 i Rådets direktiv 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter, även kallat Art- och habitatdirektivet, förekommer vid Biskopsgölen. Biskopsgölen ligger dock inte inom den del av naturreservatet som behöver upphävas.

I den nu redovisade naturinventeringen har inventering av fåglar och däggdjur även utförts. Fågelarter som regelbundet vistas i området och med säkerhet häckar i området har uppmärksamats. För spillkråka har flera häckningsplatser konstaterats. För övriga arter som kungsfågel och mindre hackspett har arternas förekomst noterats vid inventeringen, däremot har inga häckningar med säkerhet noterats. Spillkråkan är en stannfågel som under sommarhalvåret i södra Sverige födosöker över arealer i storleksordningen 100 – 1 000 ha. Häckningsmiljöer är barr- eller blandskog, i södra Sverige även i ren lövskog, t.ex. i bokskog. Arten kan förekomma i olika typer av miljöer som naturskogsområden, öppna områden med skogsdungar och områden med mer intensivt skogsbruk. Fragmentering verkar inte vara ett stort problem för arten om bara skogen har hög kvalitet. Asp är det vanligaste boträdet, men häckningar hittas även ofta i tall och i sydligaste Sverige även i bok. Boträden behöver vara grova, >30 cm för asp och >40 cm för tall och bok. Spillkråkan är en nyckelart i skogen vars bohål utnyttjas av en mängd djurarter, t.ex. skogsduva, pärluggla, mård och fladdermöss. Spillkråka är rödlistad som nära hotad (NT) på grund av att den minskat med ca 20-30 % de senaste 15 åren. Arten är fortfarande allmän i södra Sverige. Spillkråka finns upptagen på bilaga 1 till Fågeldirektivet, vilket betyder att arten har ett sådant unionsintresse att särskilda skyddsområden för arten skall inrättas. Spillkråka är, precis som alla vilda fåglar i Sverige, fridlyst enligt 4 § i Artskyddsförordningen (SFS 2007:845).

I anslutning till ett mindre "översilat" markområde nära väg 25, konstaterades ett exemplar av alm samt flera uppslag av ask (sly). Dessa träd har varit och är fortfarande vanligt förekommande inom regionen. De anses numera hotade på grund av almsjuka och askskottsjuka. I båda fallen handlar det om unga träd (sly) som etablerat sig invid banken till väg 25.

Konsekvenser

Friluftsliv och rekreation

Fyllerydsskogen innehåller bl.a. motionsspår, cykelled och flera småstigar. Många idrottsföreningar bedriver verksamhet i området och använder skogsstigarna för olika typer av träning, bland annat orientering. En del av elljusspåret ligger inom utredningsområdet, liksom flera små promenadstigar och stigar som används för mountainbikecykling.

Fyllerydsskogen används även av flera närliggande skolor för idrottslektioner och exkursioner. Vintertid finns goda möjligheter för längdskidåkning.

Väg 25 och 27 utgör idag en stor barriär för oskyddade trafikanter som skall ta sig till Fyllerydsskogen. Tillgängligheten till Fyllerydsområdet för allmänheten är olika beroende på vilket håll som allmänheten ansluter ifrån.

Upphävandet av naturreservatet för att möjliggöra planerad trafikplats påverkar friluftslivet i naturreservatet genom exempelvis ökade bullernivåer och ianspråktagande av mark.

Totalt uppskattas intrånget till ca 2 % av naturreservatets yta, varav större delen av ytan ligger inom avsatt zon för infrastruktur, som redan idag bedöms vara påverkad (exempelvis av buller, luftutsläpp) av de trafikförhållanden som råder inom närområdet. Enligt genomförda bullerberäkningar kommer 55 dBA ekvivalentnivå gå ca 100-200 meter längre in i reservatet jämfört med om projektet inte genomförs, till följd av att gränsen för vägområdet flyttas ut i naturreservatet.

Den del som tas i anspråk och bedöms påverkas mest av intrånget är det skogsområde som ligger närmast staden, vilket får till följd att avståndet till skogen kommer att öka för besökare från Växjö stad. Den nya väganläggningen påverkar befintligt elljusspår samt mountainbikeslingan så att dessa delvis får dras i ny sträckning.

Projektet innebär ett antal nya GC-vägar och anslutningar till Fyllerydsskogen. Dessa GC-vägar mot Fyllerydsskogen medför att tillgängligheten till Fyllerydsskogen bedöms öka för allmänheten, framför allt för de oskyddade trafikanterna i Högstorp, som idag inte bedöms ha god, säker och gen tillgänglighet till friluftsområdet.

Den goda tillgängligheten till området medför troligen en ökning av antalet besökare till området jämfört med idag. Genom GC-vägarna bedöms barriäreffekten av väg 25 samt väg 27 komma att minska. Dessutom medför GC-vägarna en förbättrad trafiksäkerhet.

Kompensationsåtgärder som gynnar rekreation och friluftsliv föreslås, se avsnitt "Kompensationsåtgärder" nedan.

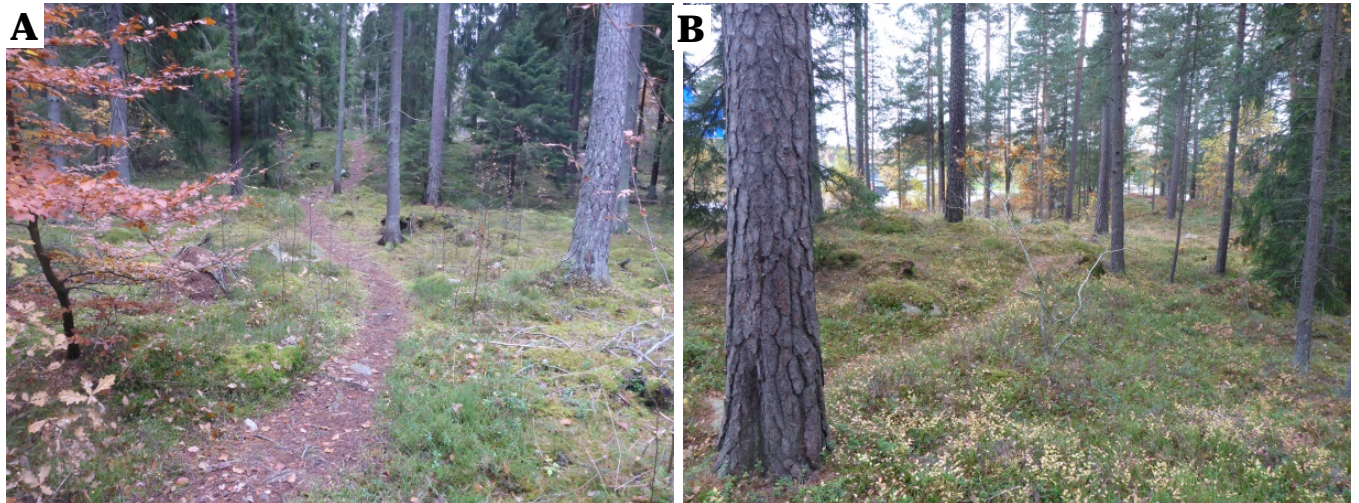
Genom att tillgängligheten till Fyllerydsskogen ökar för exempelvis boende i Högstorp och kompensationsåtgärder avses genomföras som ökar rekreativsvärdet i området, bedöms de negativa konsekvenserna för friluftslivet i naturreservatet bli begränsade.

De kompensationsåtgärder som föreslås i form av nya naturreservat utgör även kompensationsåtgärder för rekreation och friluftsliv.

Naturmiljö

I och med upphävandet av delar av naturreservatet försvinner ca 10,9 ha (varav ca 7,4 ha inom avsatt zon för infrastruktur och ca 3,5 ha utanför denna zon) av främst en gammal barrblandskog av blåbärsristyp (områdena 14 a-c och 15 i Figur 11, foton i Figur 12). Skogsområdena har i en naturvärdesinventering daterad 2015-08-10 bedömts ha vissa naturvärden. Enstaka naturvärdsarter förekommer och enstaka äldre (150-200 år) överståndare av tall eller gran. Död ved förekommer mycket sparsamt och generellt är naturreservatet präglad av friluftsliv och skogsbruk.

Totalt utgör intrånget ca 2 % och utanför infrastrukturzonen ca 0,7 % av naturreservatets totala yta.



Figur 12. Bilderna visar karaktären på skogen på platsen som föreslås upphävas.

Den planerade ombyggnationen innebär ett intrång i följande biotoper (objektnummer, se *Figur 11*):

- ✓ Klubbaskog av översilningstyp (nr 6 utanför reservatet)
- ✓ Barrblandskog av blåbärsristyp med en uppskattad ålder om 60-80 år (8, 9, 11b)
- ✓ Barrblandskog av blåbärsristyp med en uppskattad ålder om 125-150 år (14a-c)
- ✓ Triviallövskog, fd fodermarker (10)
- ✓ Barrblandskog av blåbärsristyp med en uppskattad ålder om 125-150 år (15)
- ✓ Blandskog av ris/gräs typ med en uppskattad ålder om 30-50 år (20)
- ✓ Klubbaskog med översilning, genomkorsande bäck (22)

Förlusten av ytor inom dessa naturmiljöer bedöms inte ha någon betydelse för naturvärdena i naturreservatet som helhet. Förlusten påverkar inte heller syftet med naturreservatet.

Förlusten av naturmiljöer inom naturreservatet som tas i anspråk av trafikplatsen kompenseras med att nya naturreservat bildas i närområdet, se nedan under rubriken Kompensationsåtgärder.

Förutom inanspråkstagande av mark bedöms verksamheten medföra ökade bullernivåer i naturreservatet. Åtgärderna bedöms inte i övrigt medföra någon negativ påverkan på naturvärdena i naturreservatet i de områden som inte direkt tas i anspråk av trafikplatsen. Med de föreslagna kompensationsåtgärderna nedan bedöms istället naturvärdena i dessa områden kunna öka.

Rödlistade och skyddade arter

Inom lokal 22 (se karta i *Figur 11*) konstaterades ett exemplar av alm samt fl era uppslag av ask (sly). Båda arterna är fortfarande allmänna inom regionen och med betryggande populationsstorlekar. Även om dessa unga "uppslag av arten" kommer att tas bort har det ringa eller ingen påverkan på artens framtida numerär inom området. Lokal 22 ligger inom zonen för infrastruktur i naturreservatet.

I den nu redovisade naturinventeringen har inventering av fåglar och däggdjur även utförts. För spillkråka har fl era häckningsplatser konstaterats. Dessa häckningsplatser är belägna inom delområde 8, 11a och 17 (se karta sid 46). Häckningsplatserna bedöms i rapporten inte påverkas av den nya vägutformningen. Områdena med spillkråka ligger inom en begränsad yta (< 40 ha, inom 700 m från varandra) vilket gör att det är sannolikt att området innefattas i ett eller maximalt två revir av spillkråka. Spillkråka har normalt påtagligt stora revir och de brukar byta häckningsplatser regelbundet för att bland annat undkomma bopredation. Dock kan gamla bohål fortfarande användas som viloplats. Även om inga häckningsplatser hittats i området som tas i anspråk av den nya vägutformningen kan området vara en födosöksmiljö för spillkråka på grund av att en viss andel död ved förekommer. Dock finns miljöer av bättre kvalitet längre in i reservatet (bland annat delområde 17). Den nya vägutformningen påverkar ca 10,9 ha av naturreservatet, vilket motsvarar en begränsad del av hela

naturreservatet (ca 2 %). Detta är också en begränsad del av spillkråkans normala revirstorlek. Spillkråkan är heller inte särskilt störningskänslig, vilket också är anledningen till att arten idag förekommer inom naturreservatet, nära nuvarande vägar och nära motionsslingor där människor rör sig. Konsekvensen av naturreservatets minskade yta blir för spillkråka sammantaget mycket litet. Det eller de par som förekommer av spillkråka kommer att justera sina revir något pga den nya vägutformningen men inga för arten viktiga bo-, vilo-, eller födosöksmiljöer bedöms påverkas negativt. Artens bevarandestatus lokalt och regionalt bedöms bli oförändrad. Det föreligger därför heller ingen konflikt med artskyddsförordningens bestämmelser.

För övriga arter som kungsfågel och mindre hackspett har arternas förekomst noterats vid inventeringen, däremot har inga häckningar med säkerhet noterats.

Sammanfattningsvis bedöms inte vägprojektet medföra några nämnvärda negativa konsekvenser för objekt som är rödlistade eller skyddade arter.

Kulturmiljö

Det landskap som omfattas av Fylleryds naturreservat har varit skogsbevuxet i ca 100 år.

Inga fornlämningar finns registrerade i utredningsområdet, men röjningsrösen har enligt reservatsbeskrivningen sannolikt funnits utmed hela höjdsträckningen i Fyllerydsskogen.

Det aktuella området omfattas inte av några riksintressen för kulturmiljövården och det finns inte heller några kommunalt utpekade särskilt värdefulla kulturmiljöer i eller i anslutning till området. För att fastställa om fornlämningar berörs av det aktuella projektet har en arkeologisk utredning, steg 1, utförts. Vid inventeringen påträffades i den östra delen av området en fossil åker med en handfull röjningsrösen. I den västra delen av området påträffades ett flertal större och mindre stenbrott/täkter.

Föreslagen utformning av trafikplatsen kommer att medföra intrång i den fossila åkern som har påträffats under den arkeologiska utredningen. Vägutformningen medför även intrång i några av de gamla stenbrotten som har lokaliserats inom Fyllerydsskogen. Enligt länsstyrelsens samrådsyttrande för vägplanen framgår att det undersökta området är fritt tillgängligt från fornlämningsynpunkt. Länsstyrelsen har bedömt att resultatet av undersökningarna inte föranleder några krav på ytterligare undersökningar gällande den fossila åkern eller stenbrotten, då detta inte kan anses som vetenskapligt motiverat. Inga nämnvärda konsekvenser för kulturmiljö bedöms uppstå till följd av projektet.

Samråd

Trafikverket och kommunen genomförde ett öppet samrådsmöte den 24 maj 2016. Inbjudan var införd i Smålandsposten den 21 maj 2016 samt skickades ut via brev till myndigheter och organisationer (t ex natur- och friluftsföreningar). I brevet bifogades samrådsunderlag och detta kunde även hämtas på Trafikverkets hemsida. Parallellt med samrådet för upphävande av naturreservatet genomfördes samråd för vägplan samt för ny detaljplan som berörs av vätgården.

Det fanns möjlighet att lämna skriftliga synpunkter till och med den 30 juni 2016. På samrådsmötet behandlades vägplanen och ansökan om upphävande av naturreservat gemensamt.

Länsstyrelsen har inkommit med yttrande om ansökan om upphävande av del av naturreservat, men detta har sedan återkallats av länsstyrelsen.

Nedan redogörs för samrådssynpunkter angående upphävandet av naturreservatet.

Växjö kommun

Samråd med Växjö kommun har skett kontinuerligt genom hela processen och kommunen har följande övergripande synpunkter som är kopplade till intrånget i naturreservatet:

- Kommunen anser att genomförda analyser visar att trafikproblemen i Fagrabäcksrondellen inte går att lösa på ett miljövänligare eller mer smäskligt vis. Den föreslagna lösningen prioriterar GC-trafik och kollektivtrafik på ett väl avvägt sätt samtidigt som intrånget i naturreservatet minimeras jämfört med andra alternativ.
- Förslaget anses medföra ett betydande intrång i naturreservatet varav det anses vara nödvändigt att vidta åtgärder för att begränsa bullrets mest negativa påverkan på friluftslivet i området. Kommunen anser att det är viktigt att sträva efter att uppnå riktlinjerna på 55dB i naturområden även om det inte är möjligt att uppnå i alla delar utan ett orimligt stort intrång i reservatet. Kommunen förespråkar att bullerdämpande åtgärder vidtas i enlighet med WSP:s PM – Bullerskyddsåtgärder, se vidare information om detta i Bilaga 1 Konsekvenser av bullerskyddsåtgärder.
- Vägslänterna bör enligt kommunen utformas så att de blir så branta som möjligt för att därigenom minimera bullret och intrånget i reservatet.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket har i arbetet med vägplanen prövat olika trafikplatslösningar och kommit fram till att föreslagen lösning är den minst utrymmeskrävande trafikplatsen som är möjlig för att klara projektmålen. Växjö kommun har även låtit Ramböll ta fram en Second opinion vilken kommit fram till att en trafikplatslösning av den föreslagna omfattningen är nödvändig för att projektmålen ska uppfyllas.

Av bifogad PM – *Konsekvenser av bullerskyddsåtgärder* för Fyllerydsskogen framgår vilka konsekvenser kommunens förespråkade bullerskyddsåtgärder medför. Trafikverket anser att intrångspåverkan av bullerskyddsåtgärderna är en större miljöpåverkan i naturreservatet än bullret i sig, varför Trafikverket inte anser att bullerskyddsåtgärderna bör genomföras vid naturreservatet.

Skogsstyrelsen

Naturreservat är ett av de starkaste skydden för framtida exploatering av mark. Skydd av mark är viktigt för att vi ska kunna uppfylla miljö kvalitetsmålet levande skogar. Därför är det viktigt att öka andelen skyddad natur. Skogsstyrelsen anser därför att de areal som ianspråkats för ny trafikplats ska kompenseras.

Naturreseptet har en viktig funktion som rekreationsområde för Växjöborna. Det är viktigt att detta behov tillgodoses då det främjar människors hälsa. Skogsstyrelsen anser därför att det är bra om Växjö kommun har ambitioner för framtida satsningar på friluftsliv och åtgärder för tätortsnära naturhänsyn.

Skogsstyrelsen har däremot inga synpunkter på planeringen av själva trafikplatsen utan ser positivt på att hänsyn tas till friluftslivets tillgänglighet.

Trafikverkets kommentarer:

De områden av det befintliga naturreseptet som planeras att ianspråkta kommer att kompenseras genom att nya områden avsätts som naturreseptat. Projektet tar hänsyn till behovet av god tillgång till friluftsliv genom att tillgängligheten för gång- och cykeltrafik till Fyllerydsskogen säkerställs med en planskild anslutning mer än idag.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen i Kronobergs län har 2016-06-30 inkommit med ett yttrande angående upphävande av del av naturreseptat. Trafikverket har begärt återtagande av yttrandet, eftersom länsstyrelsen är besvärinstans, och länsstyrelsen har därefter återkallat yttrandet.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket har meddelat att de avstår från att lämna ett yttrande i ärendet.

Växjö Stigcyklister

Växjö Stigcyklister har inga synpunkter angående vägprojektet. Däremot finns ett intresse att vara delaktiga in en dialog om hur mountainbikeslederna som finns i det planerade byggområdet ska dras om.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket och kommunen kommer att samråda med berörda aktörer i planeringen gällande omlokaliseringen av spåren.

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen i Växjö motsätter sig upphävandet av en del av naturreseptet i Fylleryd. Att ianspråkta en del av stadens viktiga gröna kilar till förmån för fordonstrafik anses sända negativa signaler kring hur kommunen ser på människors rätt att bibehålla sina dåliga resvanor i förhållande till det kollektiva ansvaret att minska på buller och utsläpp. Naturskyddsföreningen anser att det är bra att ingreppet i befintligt reservat kompenseras genom att nya områden avsätts. De är dock kritiska mot varför dessa områden inte skyddats tidigare om de anses vara skyddsvärda.

Naturvårdsföreningen anser att det finns ett behov av ändrad grundinställning där aktivt friluftsliv och starkt relation till naturen är nycklar till ett hållbart levnadssätt. I den kontexten anses det inte vara acceptabelt att upphäva ett naturreseptat för att hantera tillfälliga trafikstockningar samt prioritera vissa hastighetsnivåer.

Trafikverkets kommentarer:

En del av naturreseptet är avsatt som infrastrukturzon för att möjliggöra en framtida utbyggnad av väg 25. För att inrymma en planskild trafikplats mellan väg 25 och väg 27 behöver ytterligare en mindre del av reservatet ianspråkta. Kompensationsåtgärder i form av exempelvis nya naturreseptat avses utföras. Genom kompensationsåtgärderna kompenseras det planerade intrånget.

Allmänhetens synpunkter vid samrådsmöte

Samtliga inkomna yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2015/14389.

Nedan sammanfattas de synpunkter som berör upphävandet av naturreservatet som inkommit från allmänheten i samband med samrådet:

- Trafikplatslösningen uppfattas som för storskalig och överdimensionerad. Det finns en uppfattning att det borde vara möjligt att hitta en enklare lösning som är mindre platskrävande och ändå kan hantera den nuvarande trafiken.
- Den stora trafikplatslösningen uppfattas som otidsenlig och motstridig Miljömålsberedningens intentioner att minska klimatutsläppen och sträva efter att uppnå miljömålen. Därav ses som det som negativt att gynna privatbilismen framför kollektivtrafiken som förslaget anses göra.
- Intrånget i Fyllerydsskogen riskerar att leda till att områdets roll som rekreationsområde påverkas negativt. Detta är bekymmersamt då området idag brukas flitigt av såväl skolor, föreningar som allmänheten. Det är förvisso positivt att nya områden föreslås avsättas som kompensation men det är bekymmersamt att dessa inte ligger i direkt anslutning till det nuvarande naturreservatet.

Trafikverkets kommentarer:

Väg 25 tillhör det nationella stamvägnätet där målstandarden är 100 km/h. För att kunna inrymma en planskild trafikplats och uppnå projektmålen är den föreslagna omfattningen på trafiklösning nödvändig. Valet av lokalisering för projektet har utretts och beslutats tidigare i planeringsprocessen och i samband med detta har alternativ öster och söder om staden förkastats.

De områden av det befintliga naturreservatet som planeras att ianspråkta kommer att kompenseras genom att nya områden avsätts som naturreservat. Det ena av dessa två områden ligger i direkt anslutning till Fagrabäcksskolan vilket stärker möjligheterna till utomhusaktiviteter i anslutning till skolan. Det andra området ligger i direkt anslutning till det befintliga reservatet. Området består av öppen myr, sumpskog och en gles skogsbevuxen höjd med barrblandskog vilket är en typ av naturvärden som tidigare förekommer sparsamt i Fyllerydsskogen.

Projektet har tagit hänsyn till behovet av god tillgång till friluftsliv genom att säkerställa tillgängligheten för gång- och cykeltrafik till Fyllerydsskogen. Befintlig GC-port ersätts med en GC-bro och en ny bro anläggs vid Högstorp. Föreslagna GC-stråk anses sammantaget förbättra tillgängligheten till Fyllerydsskogen.

Allmänhetens synpunkter vid samrådsmöte

Allmänheten har även inkommit med skriftliga synpunkter om naturreservatets stora värden för friluftsliv och naturmiljö och att projektet påverkar dessa värden. Samtliga inkomna yttranden finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2015/14389.

Trafikverkets kommentarer:

Se kommentaren till Naturskyddsföreningens synpunkter ovan.

Synnerliga skäl

Lagrum

Länsstyrelsen eller kommunen får enligt bestämmelserna i 7 kap 7 § miljöbalken helt eller delvis upphäva beslut som den har meddelat om att bilda naturreservat, om det finns synnerliga skäl.

Utgångspunkten för väganläggningen är att målstandarden för stamvägnätet ska uppfyllas för väg 25, d v s 100 km/h med planskilda korsningar. Pengar som avsatts till projektet bygger på samhällsekonomiska beräkningar där olika objekt värderas och prioriteras. Om inte denna målstandard kan uppfyllas gäller inte de förutsättningar som prioriteringen utgår ifrån, och medlen kommer att prioriteras om till andra projekt, d v s Trafikverket kommer då inte att finansiera en ombyggnad av trafikplats Fagrabäck. Ett av projektmålen är också att hänsyn ska tas till naturreservatet och tillgängligheten dit.

Trafikprognoser för år 2035 har tagits fram för hela Växjö stad. Utgångspunkten har varit de utbyggnadsområden som finns planerade i översiktsplanen för Växjö stad. Två scenarier avseende trafikprognoser har studerats, och beslut har tagits att utgångspunkten för dimensionering av föreslagna åtgärder är "Grundscenari 1 reviderad", som innebär en befolkningsökning i Växjö från 65 000 invånare till 84 000 invånare. I denna prognos sker ingen utbyggnad av planerade områden i utredningsområdets närhet, dvs Södra Fylleryd och Högstorp.

Växjö kommuns trafikprognoser visar på ökad trafik i Fylleryds trafikplats, vilket medför att cirkulationsplatsen i framtiden kommer att bli överbelastad med mycket långa köer i anslutande vägar och en ohållbar trafiksituation kommer att uppstå. Trafiken förväntas öka framförallt på Österleden och väg 27. Mindre trafikökningar förväntas även på väg 25 och Fagrabäcksvägen. Om aktuell ombyggnad inte genomförs medför det negativa konsekvenser avseende framkomlighet för trafik, och därmed även mycket stora negativa konsekvenser på riksväg 25 som utgör riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap § 6 miljöbalken.

Risken med ökade köer i Fagrabäck rondellen är att motorfordon kommer att köra till målpunkter via mindre "smitvägar". Vägar som inte är anpassade för det trafikflöde och den typ av trafik som kan uppstå. Exempel på detta kan vara mindre lokalgator genom bostadsområden, lokalgator i anslutning till skolor etc. Ökad trafik i Fagrabäck rondellen samt på väg 25 och väg 27 med nuvarande utformning medför även att sannolikheten ökar för att en olycka skall ske, både inom vägområdet samt på omgivande vägar. Trafiksäkerheten bedöms inte bli tillfredsställande och negativa konsekvenser uppstår även vad gäller t ex buller och luftföroreningar.

Redan idag, med dagens trafikintensitet, påverkar dagens köer vid högtrafik morgon och kväll kollektivtrafiken negativt. Både restid och punktlighet försämras av nuvarande köer, vilket minskar bussens konkurrenskraft jämfört med bilen. Det försvårar även möjligheten att bedriva en effektiv kollektivtrafik, vilket på sikt kan ge färre turer jämfört med om förutsättningarna vore bättre. En ytterligare trafikbelastning med nuvarande utformning av Fagrabäck rondellen skulle medföra negativa konsekvenser avseende kollektivtrafikens framkomlighet. Ökade köer ger ännu sämre möjlighet att hålla tidtabellen och kollektivtrafikens attraktivitet minskar. Möjligheten till att utöka antalet turer minskar också.

Idag utgör väg 25 en stor barriär mellan Växjö stad och Fyllerydsskogen, både öster och norr om Fagrabäck rondellen. Öster om Fagrabäck rondellen, mellan Högstorp och Fyllerydsskogen, finns idag inga möjligheter att korsa väg 25 planskilt. Att antingen passera vägen i plan, vilket är förenat med stora trafiksäkerhetsrisker, alternativt ta en omväg runt hela trafikplatsen, innebär en stor barriäreffekt. Vid den förutsedda framtida trafikökningen, bedöms vägarnas barriäreffekt ytterligare förstärkas. Möjligheten att ta sig till Fyllerydsområdet på ett trafiksäkert sätt försämras, och risken för att en olycka skall ske ökar då de oskyddade trafikanterna får fortsätta att korsa väg 25 i plan. Stora negativa konsekvenser bedöms uppstå.

Ombyggnaden medför alltså, förutom en lösning på den problematiska trafiksituationen för personbilar, bussar och lastbilar i området, förbättrad säkerhet för gång- och cykeltrafiken, förbättrad tillgänglighet till friluftsområdet och bättre framkomlighet för utryckningsfordon.

När naturreservatet inrättades avsattes en del av reservatet som infrastrukturzon för att möjliggöra en framtida utbyggnad av väg 25. Tanken när naturreservatet bildades var alltså att inte hindra ombyggnaden av trafikplatsen i Fagrabäck, utan tvärt om att det var viktigt att inte väg 25 drogs om längre österut utan att den även i framtiden skulle gå in till trafikplats Fagrabäck. Några lösningar på avfartsmöjligheter från väg 25 togs inte fram i samband

med bildandet av reservatet varför zonen som avsattes för infrastruktur tyvärr gjordes för liten. Infrastrukturzonen är alltså tillräckligt stor för själva vägen (om dispens från kraven på kurvradie enligt VGU ges), men för att kunna anlägga avkörningsmöjligheter till Växjö måste ett större område i naturreservatet än infrastrukturzonen tas i anspråk. Det är helt orimligt att väg 25 mellan Kalmar och Halmstad skulle passera trafikplats Fagrabäck utan fordonen kan köra av till Växjö.

Alla tänkbara alternativ utifrån Trafikverkets grundläggande krav på vägen har utretts. Växjö kommun har till och med låtit en annan konsultfirma (Ramböll) göra en utredning (s k second opinion) om det skulle kunna finnas någon annan bättre lösning för trafikplatsen, med förutsättningen att minimera intrånget i naturreservatet utanför infrastrukturzonen. Resultatet av denna second opinion blev att det inte finns något bättre alternativ än det föreslagna.

Ombyggnaden av trafikplats Fagrabäck enligt föreliggande förslag är nyckeln till att Växjö kommun ska kunna expandera enligt kommunens översiktsplan.

Mot bakgrund av ovanstående bedöms det föreliggande synnerliga skäl för att berörd del av naturreservatet ska upphävas.

Kompensationsåtgärder

Lagrum

Beslut om upphävande eller dispens får enligt bestämmelsen i 7 kap. 7 § miljöbalken meddelas endast om intrånget i naturvärdet kompenseras i skäligen utsträckning på naturreservatet eller på något annat område.

Trafikverkets förslag

Trafikverket föreslår flera olika åtgärder för att kompensera för intrånget i naturreservatet, se nedan. Åtgärderna syftar till att förstärka naturvärdena i övriga reservatet och inom trafikplatsen, skydda två andra naturområden genom att bilda naturreservat samt kompensationsåtgärder för friluftslivet. Åtgärderna har tagits fram i samråd med Växjö kommun och Trafikverket avser genomföra alla nedan beskrivna åtgärder.

Bildandet av de nya naturreservaten kommer att ske i samverkan med Växjö kommun och inventering av naturområdena i de nya naturreservaten kommer att göras i samband med bildandet av reservaten då också skötselplaner upprättas.

Naturvärdesförstärkande åtgärder inom befintligt naturreservat

Det bedöms finnas goda möjligheter att signifikant förstärka naturvärdena i delar av övriga reservatet. För att dessa förstärkningar ska räknas som kompensationsåtgärder måste kravet på additionalitet beaktas, dvs. att åtgärderna ska innebära något nytt för området som inte redan är inkluderat i reservatets föreskrifter eller skötselplan. En sådan åtgärd är att lämna kvar avverkade träd som död ved och faunadepåer inom reservatet. Enligt skötselplanen är det endast självdöda träd som om möjligt ska lämnas kvar vilket gör att åtgärden uppfyller kravet på additionalitet. Död ved i grova dimensioner är också ett prioriterat bevarandevärde enligt skötselplanen. Inom reservatets skogar råder det idag en stor brist på död ved. Död ved i alla former är viktigt substrat för en stor mängd av skogens organismer, t.ex. vedsvampar, mossor, vedlevande insekter och för fåglar som födosöksplatser.

Enligt Skogsstyrelsens Skogligen grunddata, baserat på laserskanningar under 2012, finns det ca 200 m³ skog per hektar inom området som föreslås upphävas. Goda möjligheter finns därför att avsevärt öka mängden död ved inom övriga delar av reservatet. För att undvika insektsskador ska dock mängden lämnad död ved inte överstiga 5 m³/ha. Dessutom får inte skogens värde för friluftslivet äventyras, som t.ex. promenad-, bär- och svampskog. Förslagsvis genomförs åtgärderna i samarbete med en skogsvårdskonsulent. Följande åtgärder föreslås:

- *Tall och lövträd:* Avverkad tall och lövträd placeras ut som liggande död ved på valda platser i resterande delar av skötselområde 1 enligt skötselplanen. Veden läggs i solbelysta lägen både som enskilda grova stammar och som mindre högar med ris. Nya solbelysta gläntor där veden lämnas kan skapas genom att röja bort enstaka partier med gran (i enlighet med skötselplanen).
- *Ek och lövträd:* Sydväst om Biskopsgölen finns ett lövskogsparti som devis kommer påverkas av den nya trafikplatsen (se Figur 4). En del ek i dimensionen 20-50 cm i diameter kommer att behöva avverkas. Avverkad ek läggs i faunadepåer i solbelysta lägen i skötselområde 1 enligt skötselplanen. En del grova stockar kan användas för att skapa en ny rast- och grillplats vid Biskopsgölen.
- *Fågelholkar:* Fågelholkar sätts upp vid Biskopsgölen samt inom skötselområde 1.

Det finns stora möjligheter att utnyttja faunadepåerna för utomhuspedagogik. För att gynna detta föreslås att informationsskyltar tas fram som beskriver syftet och naturvårdsnyttan med faunadepåerna. Dessa skyltar placeras vid faunadepåer nära stigar, t.ex. vid lövskogsbeståndet och vid Biskopsgölen. Informationsskyltarna innehåller förslagsvis information om de vanligaste insekterna som kan observeras i faunadepåerna.

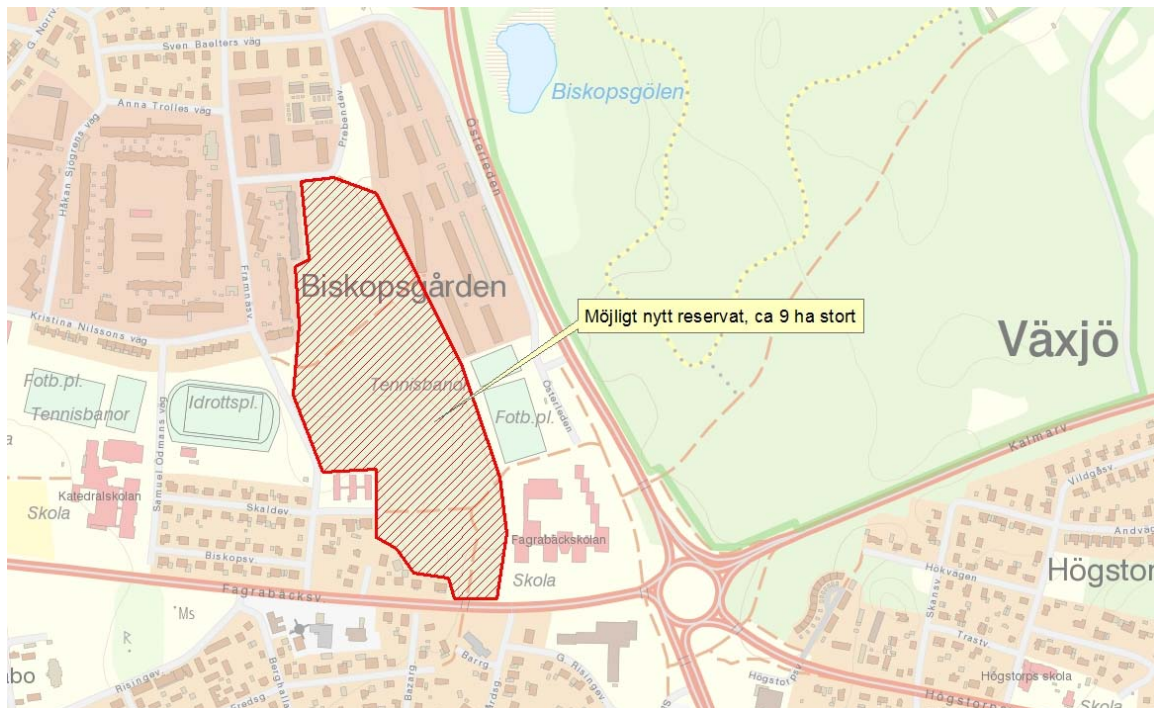
Naturvärdesförstärkande åtgärder inom trafikplatsen.

- Där det är möjligt sparas befintlig natur inom trafikplatsen.
- Avbaningsmassor från området sparas och används för återställning av slanter och diken så att dessa får den för området naturligt förekommande floran.
- Inom trafikplatser sker om möjligt plantering av vegetation med värden för biologisk mångfald.
- Där det är möjligt anläggs en torrängsflora vilken gynnar insektsfaunan.
- Där så är möjligt kommer hållar/berg i dagen att behållas eller skapas.

Nytt naturreservat väster om Fagrabäckskolan.

Kommunen har föreslagit att intrånget kompenseras med ett annat område i närområdet. Ett möjligt sådant område är ett blandskogsområde på ca 9 ha som ligger väster om Fagrabäckskolan (se *Figur 13*). Området är idag av kommunen i översiktsplanen utpekad som ett möjligt förtättningsområde. Området har inventerats av Skogsstyrelsen 1995⁶ och har då klassats som naturvärde. Det innehåller delar som har naturvärden jämförbara med Fyllerydsreservatet (se *Figur 14*), men kanteffekter gör att framför allt ytterområdena innehåller mer brynzoner och lövinslag. Området uppfyller dock syftet med möjlighet till rekreation och utomhuspedagogik. Skogsområdet ligger dessutom strategiskt nära flera skolor, bland annat en förskola som idag nyttjar området. Ett par asfalterade och belysta GC-vägar leds genom området. Det förslagna området förbinds också med Fyllerydsskogen genom planerad GC-bro.

En inventering av området kommer att göras inför ombildnandet av Fyllerydsreservatet som underlag till bland annat skötselplanen.



Figur 13. Området som markerats med rött raster är det första delområdet som kompenrerar för intrånget i naturreservatet. Det ligger väster om Fagrabäckskolan, men nära Fyllerydsreservatet. Området utgörs av en blandskog med mycket tall. Området ligger strategiskt nära flera skolor och förskolor.



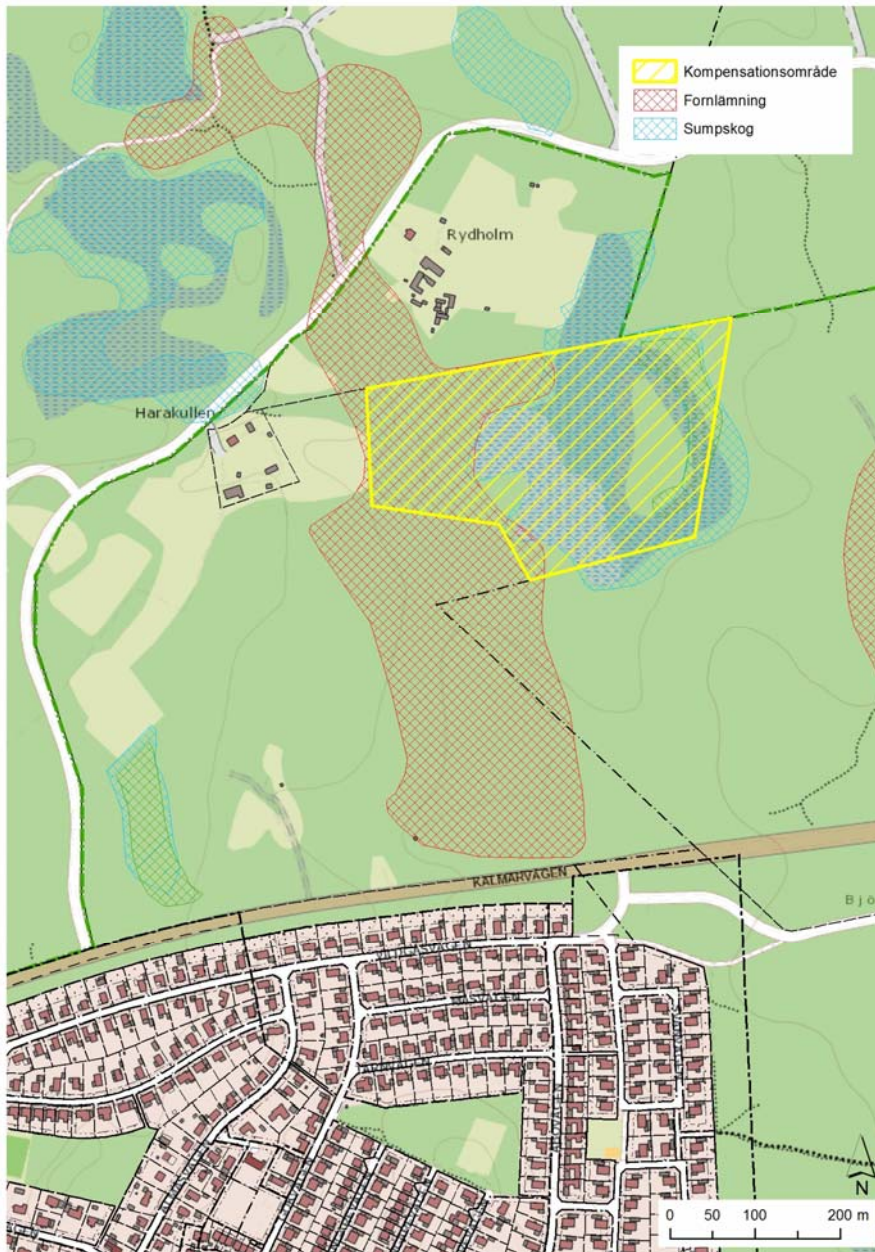
Figur 14. Vy över södra delen av området. Bild från Google Earth.

Nytt naturreservat söder om Rydholm.

Området omfattar ca 8,8 ha och gränsar direkt mot Fyllerydsreservatet och utgörs av sumpskog, öppen myr samt en glest skogsbevuxen höjd med barrblandskog (se *Figur 15*). En del av sumpskogen har inventerats av Skogsstyrelsen 1995⁶ och har då klassats som naturvärde. Området innehåller delar som har naturvärden som förekommer sparsamt i Fyllerydsreservatet och skulle utgöra en förstärkning av de naturvärden som är kopplade till våtmarker och sumpskogar. Området är en barrsumpskog med en del död ved och äldre träd. Här finns bland annat signalarterna långflikmossa, stor revmossa och västlig hakmossa.

Del av området utgörs av en fornåker, vars utbredning fortsätter in i Fyllerydsreservatet. Det finns även en befintlig stig i området som är väl upptrampad vilket tyder på att området redan nu är välbesökt.

En inventering av området kommer att göras inför ombildandet av Fyllerydsreservatet som underlag till bland annat skötselplanen.



Figur 15. Det gula området markerar det andra delområdet som kompenserar för intrånget i Fyllerydsreservatet.

Övriga kompensationsåtgärder

Följande kompensationsåtgärder som gynnar rekreation och friluftsliv (förutom ovanstående nya naturreservat) föreslås:

- Omdragning/återställning av elljusspår
- Omdragning av mountainbikespår
- Nya grill- och rastplatser i området

Bilaga

BILAGA 1. Konsekvenser av bullerskyddsåtgärder. WSP.

Referenser

- ¹ Växjö kommun, 2012: Skötselplan för Fylleryds naturreservat i Växjö kommun.
- ² Växjö kommun, 1998: Fylleryds naturvårdsområde.
- ³ EcoKonsult, 2018: Rapport. Naturvärdesinventering av biotoper inför projekterad ombyggnad av väg 25 – Växjö-Kalmar, öster om Växjö tätort invid trafikplats Fagrabäck – Österleden.
- ⁴ SIS, 2014: *Naturvärdesinventering avseende biologisk mångfald (NVI) - Genomförande, naturvärdesbedömning och redovisning*. SVENSK STANDARD SS 199000:2014.
- ⁵ SIS, 2014: *Naturvärdesinventering avseende biologisk mångfald (NVI) - Komplement till SS 199000*. Teknisk Rapport. SIS-TR 199001:2014.
- ⁶ Skogsstyrelsens databas Skogens pärlor, <https://minasidor.skogsstyrelsen.se/skogskartan/>