

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

För Detaljplan

Växjö 9:2 m fl (Fagrabäcksrondellen), Högstorp

För Vägplan

Väg 25, Växjö - Kalmar, Österleden, Trafikplats Fagrabäck

Växjö kommun, Kronobergs län

Samrådshandling 2016-05-13

Projektnummer: 144731



Innehållsförteckning

Sammanfattning	5
1. Inledning och Bakgrund	7
1.1 Bakgrund och nuläge	7
1.2 Syfte och projektmål.....	7
1.3 Tidigare utredningar och beslut samt projektets samband med andra projekt.	7
1.4 Projektets planering och prövning enligt Väglagen	8
1.5 Samordnat förfarande med detaljplan.....	9
1.6 Berörda detaljplaner	10
2. Avgränsning	10
2.1 Geografisk avgränsning för detaljplan och vägplan	10
2.2 Ämnesvis avgränsning	11
2.3 Avgränsning i tid.....	11
3. Studerade alternativ	11
3.1 Avförda alternativ.....	11
3.2 Motiv för intrång i reservatet.....	15
3.3 Sammanfattande bedömning mellan alternativ 1-3	16
3.4 Slutligt val av alternativ för fortsatt arbete för vägplan och detaljplan	17
4. Föreslagen åtgärd	17
4.1 Trafikplats.....	17
4.2 Gång- och cykel	19
4.3 Dagvattenhantering	20
4.4 Skyddsåtgärder	21
4.5 Gestaltning.....	21
5. Bedömning av projektets miljöpåverkan	23
5.1 Miljökonsekvensbeskrivningens syfte	23
5.2 Metod och bedömningsgrunder	24
5.3 Viktiga samhällsmål.....	25
5.4 Regelverk.....	26
6. Nollalternativet	27
6.1 Beskrivning av nollalternativet	27
6.2 Konsekvenser	28

Titel: MKB för Detaljplan Växjö 9:2 m fl (Fagrabäcksrondellen), Högstorp samt Vägplan för Väg 25, Växjö - Kalmar, Öst-
erleden, Trafikplats Fagrabäck - Samrådshandling

Utgivningsdatum: 2016-05-13

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Magne Holm, Projektledare Trafikverket, 010-123 68 71

Uppdragsansvarig: Reino Erixon, WSP Sverige AB

Ansvarig MKB: Jessica Andersson, WSP

Granskare: Anna-Karin Jonsson, WSP

Distributör: Trafikverket, Kungsgatan 8, 352 33 Växjö, telefon: 0771-921 921.

7. Effekter och konsekvenser av vägförslaget	30
7.1 Landskapets karaktär	30
7.2 Naturmiljö	40
7.3 Rekreation och friluftsliv	49
7.4 Kulturmiljö	51
7.5 Geohydrologi och geoteknik	55
7.6 Dagvatten	57
7.7 Förorenad mark	63
7.8 Trafik och framkomlighet	64
7.9 Trafiksäkerhet och barriäreffekter	67
7.10 Buller	68
7.11 Luftkvalitet	79
7.12 Risk	80
8. Byggverksamhetens påverkan	82
8.1 Trafik	82
8.2 Tillfälliga upplag, etableringsområden och byggtrafik	82
8.3 Schaktning	83
8.4 Avfallshantering	83
8.5 Påverkan till följd av buller och vibrationer	83
8.6 Påverkan på yt- och grundvatten	84
8.7 Utsläpp till luft	84
8.8 Klimatpåverkan	84
8.9 Åtgärder under byggtiden	84
9. Måluppfyllelse	85
9.1 Projektspecifika mål	85
9.2 Transportpolitiska mål	86
9.3 Miljöbalkens allmänna hänsynsregler	88
9.4 Uppfyllelse av nationella mål	89
9.5 Hushållningsbestämmelser	91
9.6 Trafikverkets miljöpolicy	91
9.7 Nollvisionen	92
10. Samlad konsekvensredovisning	92
11. Förslag till uppföljning under bygg- respektive driftskede	92
12. Tillstånd och dispenser	93
12.1 Strandskydd	93
12.2 Övriga tillstånd och dispenser	93
13. Referenser	95

Läsanvisning

Då föreslagen åtgärd kräver förändringar i gällande detaljplaner tillämpas samordnat förfarande mellan vägplan och detaljplan. Samordnat förfarande kan tillämpas när kommunen ska göra en detaljplan för ett ärende som även prövas enligt miljöbalken, väglagen eller lagen om byggande av järnväg. Då kan förfarandena enligt de olika lagarna samordnas. Föreliggande MKB omfattar därför både MKB till vägplan samt underlag för konsekvensbedömning av detaljplan. Till detaljplanen tillhör två utvickningskartor:

- O1 - Illustration
- O2 - Plangränser

I det inledande kapitlet, **kapitel 1**, finns en sammanfattning av MKB:n. I de efterföljande kapitlen, **kapitel 2-3**, beskrivs projektets bakgrund och syfte, hur planeringsprocessen går till samt projektets omfattning och avgränsning (både geografisk, ämnesvis samt tidsmässig).

Kapitel 4-5 beskriver studerade alternativ samt föreslagen åtgärd. Här redovisas avförda alternativ, motiv till intrång i naturreservatet Fyllerydsskogen samt val av alternativ för fortsatt arbete för vägplan och detaljplan. Här ges även en beskrivning för föreslagen åtgärd.

Kapitel 6-7 beskriver och bedömer konsekvenserna av det så kallade nollalternativet, det vill säga konsekvenserna av att det föreslagna projektet inte kommer tillstånd. Vidare beskrivs MKB:ns utgångspunkter samt mot vilka bedömningsgrunder och med vilka metoder konsekvenserna tagits fram och bedömts.

Kapitel 8 - 10 beskriver effekterna och konsekvenserna av projektet. Kapitel 8 utgår från påverkan och effekter av olika miljöaspekter. I kapitel 10 görs en bedömning mot hur föreslagna åtgärder uppfyller de olika mål som projektet berör, exempelvis de nationella miljömålen, projektspecifika mål, transportpolitiska mål etc. I kapitel 10 görs en samlad bedömning av projektets miljökonsekvenser.

I kapitel 12 ges förslag till uppföljning under bygg- respektive driftsskede.

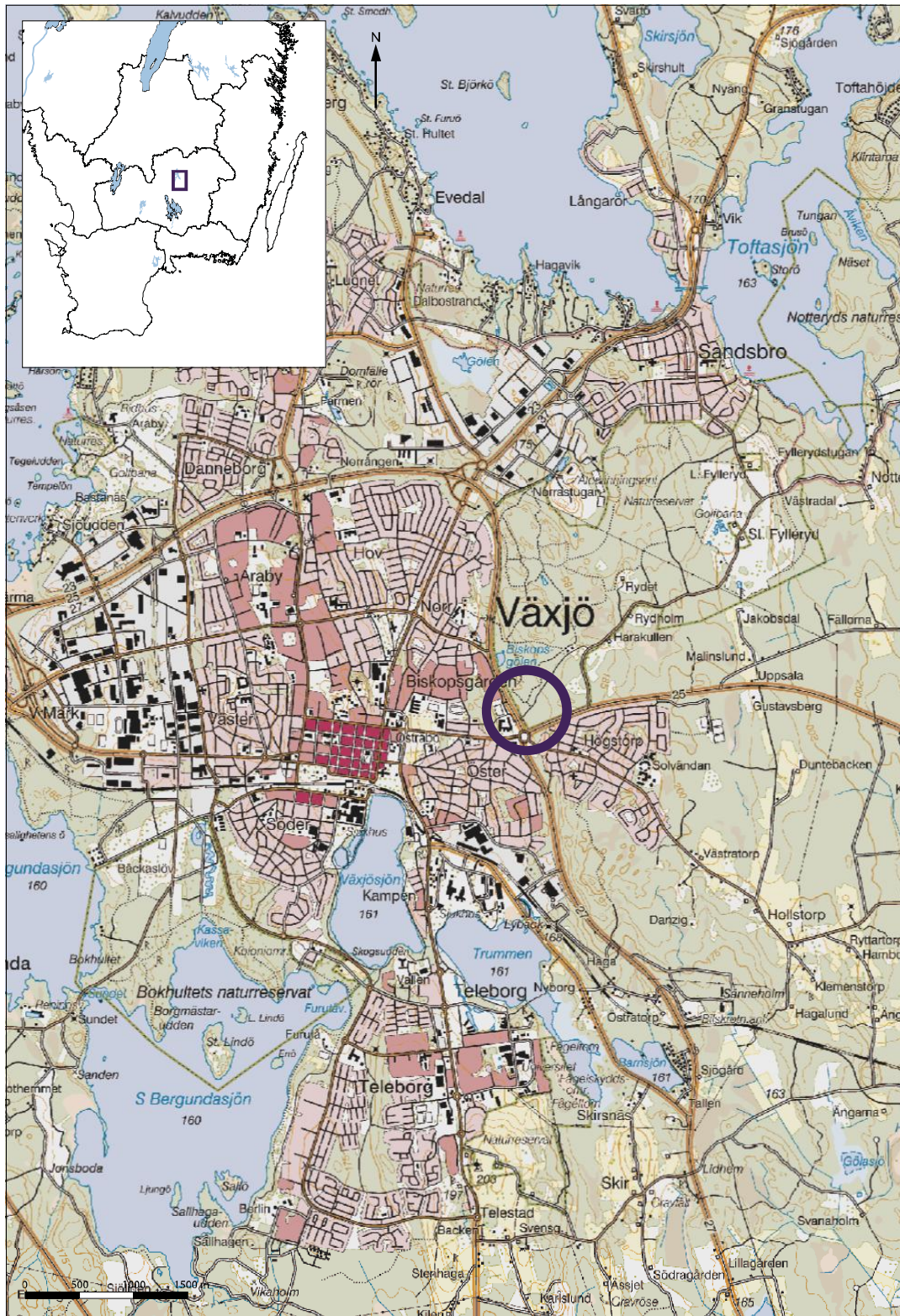
I kapitel 13 beskrivs det fortsatta arbetet till exempel processen för efterföljande tillstånd.

Kapitel 14 består av en hänvisning till källor och referenser.

Som underlag för bedömningarna i miljökonsekvensbeskrivningen har olika PM och analyser använts. Exempel på separata PM som har använts är Landskapsanalys, Gestaltungsprogram, PM - Bullerutredning för Fyllerydsskogen, Naturvärdesinventering, Arkeologisk undersökning Steg 1 etc. De separata PM:en finns att tillgå på Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se

1 Sammanfattning

Kommer att kompletteras när MKB:n skickas in för godkännande.



Figur 1: Det geografiska läget.

2 Inledning och Bakgrund

2.1 Bakgrund och nuläge

Väg 25 är en nationell stamväg 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 mycket 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 idag mötesseparerad, men aktuell sträcka är inte utformad mötesfri. Oskyddade trafikanter korsar väg 25 i plan mellan Högstorp och Fyllerydsskogen. Detta medför att trafiksäkerheten bedöms som otillfredsställande.

2.2 Syfte och 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.

2.3 Tidigare utredningar och beslut samt projektets samband med andra projekt.

Växjö kommun har tagit fram en åtgärdsvalsstudie för hela Växjö stad. Arbetet har skett i samverkan med Trafikverket. I studien beskrivs problem med befintlig vägutformning i Fagrabäcksrondellen i form av kapacitetsbrister och trafiksäkerhetsbrister. Åtgärder i form av ett separat högersvängfält, har redan genomförts för att höja kapaciteten i cirkulationsplatsen. Denna åtgärd bedöms inte längre räcka till. Ytterligare förbättringsåtgärder i befintlig cirkulationsplats bedöms inte heller vara tillräckliga och har förkastats. Slutsatsen är att korsningspunkten måste lösas med en planskild trafikplats. Åtgärdsvalsstudien slår även fast att väg 25 skall vara det övergripande stråket i systemet med motivet att väg 25 är en nationell väg och därmed har högre status och dignitet än väg 27. Åtgärdsvalsstudien föreslår även följande krav på väganläggningen:

- Kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken ska ges bättre förutsättningar.
- Lillestadsvägen ska tillhöra det kommunala vägnätet utan anslutning till Österleden.
- Österleden ska dimensioneras för 100 km/h.
- Separering av gång- och cykeltrafiken.
- Riktlinjer avseende buller ska klaras.

I projektet har trafikprognoser från Växjö kommun använts som underlag. Trafikprognoser har tagits fram för olika scenarier för år 2035 där utbyggnad av bostäder och verksamheter skett enligt Växjö kommuns översiktsplan. Två scenarier har tagits fram; Grundscenari 1 som innebär en befolkningsökning i Växjö från 65 000 invånare till 84 000 invånare samt Grundscenari 2, som innebär en utbyggnad av samtliga områden i översiktsplanen och en ökning till 110 000 invånare. Trafikprognos "Grundscenari 1 reviderad" har valts som förutsättning i arbetet med trafikanläggningen, men konsekvenser av ökad trafikering enligt trafikprognos "Grundscenari 2 reducerad" ska beaktas i projektet.

I december år 2016 fattade även Trafikverkets nationella koordineringsgrupp beslut om att både väg 25 och väg 27 skall vara genomgående i trafikplatsen.

2.4 Projektets planering och prövning enligt Väglagen

Planeringen av projektet görs enligt den process som anges i lagen om byggande av väg. Processen gällande väg har fram tills årsskiftet 2012/2013 varit indelad i olika skeden; förstudie, vägsutredning (vid behov) samt arbetsplan och bygghandling. Den förste januari år 2013 infördes en ny infrastrukturlagstiftning där ett av huvudsyftena var att förenkla infrastrukturplaneringen.

I korthet handlar den nya fysiska planläggningen om att tidigare tre skeden – förstudie, utredning och plan – ersätts av en sammanhängande planläggningsprocess. Den nya planläggningsprocessen är samma både för väg och järnväg och möjliggör att båda funktionerna kan regleras inom samma plan.



Figur 2: Trafikverkets planläggningsprocess

Planläggningsprocessen startar med framtagande av en åtgärdsvalsstudie som syftar till att välja typ av åtgärd för att uppnå uppsatta mål och fylla ett behov. Efter det påbörjas själva planläggningsprocessen där en järnvägsplan tas fram i olika versioner och där förslaget successivt fördjupas. Efter den formella planläggningsprocessen tas en bygghandling fram som beskriver hur byggnationen ska genomföras och sen kan byggnation starta.

Projektets geografiska utsträckning regleras av den vägplan som upprättas. I vägplanen anges den exakta placeringen och den övergripande utformningen av trafikplatsen. Planen anger vilken mark som utgör vägområde och som ska inrymmas i trafikplatsen samt broar och andra anläggningar som hör till vägen. Även den mark som Trafikverket tillåts använda tillfälligt under byggtiden anges i vägplanen.

2.5 Samordnat förfarande med detaljplan

Då föreslagen åtgärd kräver förändringar i gällande detaljplaner kommer ett samordnat förfarande mellan Vägplan och detaljplan att tillämpas för aktuellt projekt. Föreliggande MKB omfattar både MKB till vägplan samt underlag för konsekvensbedömning av detaljplan.

När kommunen ska göra en detaljplan för ett ärende som även prövas enligt miljöbalken, väglagen eller lagen om byggande av järnväg kan förfarandena enligt de olika lagarna samordnas. Syftet med samordningen är att undvika dubbelarbete och dubbla prövningar.

Samordningen kan, beroende på förutsättningarna, göras på olika sätt. Om ärendena drivs parallellt kan en gemensam process genomföras. Om det andra ärendet är påbörjat eller avslutat kan kommunen, om möjligt, använda de handlingar som är framtagna i det andra ärendet och hoppa över samråd om samråds-kretsen är densamma.

Kommunen kan använda det samordnade förfarandet om förslaget till detaljplan är förenligt med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande, och enbart avser antingen:

- En verksamhet som har tillståndsprövats eller ska tillståndsprövas enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 9 kap. 6 § miljöbalken, eller
- En åtgärd som har prövats eller ska prövas genom upprättande och fastställande av en vägplan enligt väglagen (1971:948) eller en järnvägsplan enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. *Kommenar: Gäller aktuellt projekt.*

Ytterligare förutsättningar är att kommunen anser att verksamheten kan tillåtas och att det inte finns några andra planfrågor som samtidigt behöver regleras. Se prop 2009/10:170 (sid. 242) i "Relaterad information".



Figur 3: Samordnat förfarande (Källa: Boverkets hemsida)

2.6 Berörda detaljplaner

Ett antal detaljplaner berörs av vägobjektet. Några av detaljplanerna kommer att upphävas och ersättas helt av vägplanen, och några av detaljplanerna kommer att ersättas av en helt ny detaljplan. För projektet tillämpas ett samordnat förfarande (se beskrivning i kap 2.5 Samordnat förfarande). Föreliggande MKB omfattar både MKB till vägplan samt underlag för konsekvensbedömning av detaljplan.

Följande detaljplaner kommer helt och delvis att ersättas av vägplan:

Plannummer	Plannamn	Laga kraft
0780K-289	Kv. Vilan mm	1962-04-26
0780K-206	Kv. Blåklockan mm	1963-03-22
0780K-257	Del av kv. Tranbäret mm	1965-07-12
0780K-635	Del av Lillestadsvägen mm	1975-03-17
0780K-85/26	Kv. Fagrabäck	1985-07-22
0780K-P34	Kv Videörten mm	1988-11-24

Följande detaljplaner kommer helt och delvis att ersättas av en ny detaljplan:

Plannummer	Plannamn	Laga kraft
0780K-206	Kv. Blåklockan m.m	1963-03-22
0780K-239	Kv. Fagrabäck m.m	1964-06-17
0780K-251	Kv. Tranbäret m.m	1965-03-26
0780K-257	Del av kv. Tranbäret m.m	1965-07-12
0780K-264	Kv. Lingonet m.m	1966-02-09
0780K-635	Del av Lillestadsvägen m.m	1975-03-17
0780K-85/26	Kv. Fagrabäck	1985-07-22
0780K-P34	Kv Videörten m.m	1988-11-24
0780K-99/21	Kv. Gulsporren	1999-09-20

Genomförandetiden har gått ut för samtliga av de berörda detaljplanerna.

För de berörda detaljplanerna består gällande markanvändning till största delen av vägområde samt plantering/grönt.

3 Avgränsning

3.1 Geografisk avgränsning för detaljplan och vägplan

Den geografiska avgränsningen utgår från vägplaneområdet samt detaljplanegränsen. MKB behandlar den mark som ligger inom vägplaneområdet samt detaljplaneområdet och dess närhet. Se utvinkningskarta.

3.2 Ämnesvis avgränsning

I enlighet med miljöbalkens 6 kap 7 § redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen de uppgifter som krävs för att bedöma projektets huvudsakliga inverkan på människors hälsa, miljön och hushållning med mark och vatten samt andra resurser. Den ska fokusera på sådant som är av vikt i det aktuella projektet, väsentliga effekter och miljökonsekvenser. Det innebär att beskrivning av aspekter, där konsekvenser är av liten eller obetydlig betydelse, behandlas översiktligt eller utelämnas. Avgränsningarna av vad som är viktigt att fokusera på baseras bland annat vad som har framkommit bl a vid samråd med länsstyrelsen, kommunen och andra intressenter. Följande aspekter beskrivs i MKB:n:

- Landskapsbild
- Naturmiljö
- Kulturmiljö
- Vatten
- Rekreation och friluftsliv
- Förorenad mark
- Trafik och framkomlighet
- Trafiksäkerhet och barriäreffekter
- Buller
- Luftkvalitet
- Risk

3.3 Avgränsning i tid

Tidsmässigt behandlas konsekvenserna under en överblickbar framtid, i detta fall till prognosåret år 2035.

4 Studerade alternativ

4.1 Avförda 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. I samtliga förslag görs ett avsteg från VGU gällande radien i plan. Detta för att minimera intrånget i Fylleryds naturreservat.

I alla alternativ är en "inre" cirkulationsplats för anslutning mot Fagrabäcksvägen och Högstorpsvägen 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:

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 Högstorpsvägen. En variant med tre cirkulationsplatser och genomgående väg 27 som går "lågt" kallas 1D. Väg 27 går i detta alternativ i skärning under Högstorpsvägen. Detta alternativ kan inte byggas ut i etapper.

2. En cirkulationsplats söder om väg 25 samt en överliggande cirkulationsplats på väg 25
3. Två cirkulationsplatser söder om väg 25 samt en droppformad cirkulationsplats norr om väg 25.



Figur 4: Alternativ 1A.



Figur 5: Alternativ 1B.



Figur 6: Alternativ 1C



Figur 7: Alternativ 1D.



Figur 8: Alternativ 2



Figur 9: Alternativ 3

4.2 Motiv för intrång i reservatet

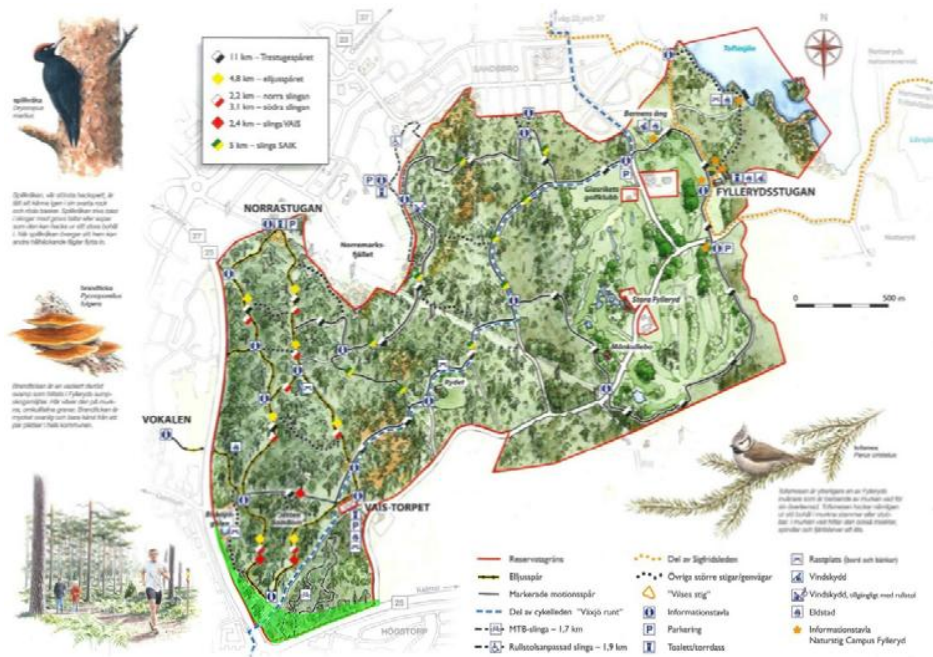
Samtliga föreslagna alternativ medför ett visst intrång i naturreservatet utanför den zon för infrastruktur som anges i reservatsföreskrifterna. En beskrivning görs här av de motiv som avgör varför väganläggningen inte fullt ut kan läggas inom reservatets angivna zon för infrastruktur.

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 byggs på samhällsekonomiska beräkningar där olika objekt värderas och prioriteras. Om inte målstandarden kan uppfyllas gäller inte de förutsättningar som prioriteringen utgår ifrån, vilket medför att risken finns att objektet inte kommer att kunna byggas i framtiden. Avsatta medel läggs då på ett annat projekt.

Väg 25 skulle med en standard för referenshastighet 100 km/h enligt angivna regler i VGU, komma att ligga utanför angiven zon för infrastruktur. Om dispens för avsteg från VGU kan erhållas skulle vägen kunna placeras inom zonen för infrastruktur, även med en referenshastighet på 100 km/h. Andra faktorer, såsom standard på anslutningar och ramper i den planskilda korsningen, blir då dimensionerande för hur stort utrymme som trafikplatsen kräver. Nedan redovisas vilka faktorer som blir dimensionerade:

- Med utgångspunkt från aktuella trafikmängder bedöms vägsöksanslutningar inneha för låg kapacitet och har därför förkastats. På grund av detta krävs cirkulationsplatslösningar i korsningspunkter.
- Planskilda lösningar kräver ramper och broar för att kunna ansluta till det kommunala vägnätet in mot Växjö centrum, vilket medför att mark för anslutningar till och från norrgående körbana, måste tas i anspråk på den norra sidan av väg 25.
- Höjdskillnaderna inom området och mellan de olika ingående delarna i väganläggningen kräver att anslutande vägar kan kopplas ihop med godtagbara lutningar. Tillräckligt avstånd krävs mellan den inre cirkulationsplatsen och framtida broar över väg 25 för att ta upp lutningen. Om avståndet är för kort blir lutningen för brant vilket skulle medföra stora risker för problem med halka, framförallt vid köbildning och start i backe.

Ett jämförelsealternativ, utan något intrång i naturreservatet utanför zonen för infrastruktur har också studerats. Alternativet bygger på alternativ 2 (se utformning på sid 15). Resultatet av studierna visar att alternativet medför oacceptabla lutningar på vägramperna, varför alternativet har förkastats. Därmed finns det ingen möjlighet att kunna lägga en hel trafikplats inom den avsatta zonen för infrastruktur i naturreservatet. Således gäller det att hitta ett alternativ som minimerar intrånget i naturreservatet utanför den avsatta zonen.



Figur 10: Den gröna zonen i söder markerar den zonen som anges i beslutet som zon för framtida infrastruktur.

4.3 Sammanfattande bedömning mellan alternativ 1-3

Vid vidare studier av alternativen bedöms alternativ 1 vara det alternativ som uppfyller projektmålen bäst och erbjuder den mest flexibla lösningen för framtiden. Anläggningskostnaden för alternativ 1 blir högre än i alternativ 2 och 3, som är billigare lösningar, men medför fler fördelar och en mer långsiktig lösning genom att både väg 25 och 27 kan vara genomgående i trafikplatsen. Således förkastas alternativ 2 och 3.

Jämförelse mellan alternativ 1A-D

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

En stor fördel med att välja alternativ 1 (se resonemang under 4.3) 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.

4.4 Slutligt val av alternativ för fortsatt arbete för vägplan och detaljplan

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 med följande motivering:

- Alternativen bedöms vara likvärdiga ur bullersynpunkt.
- Båda alternativen har lika dåliga ytor för etablering av verksamheter i trafikplatsen.
- Alternativ 1C är något enklare i sin utformning.
- Alternativ 1C medför mindre intrång i reservatet.
- 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.

Mot bakgrund av ovanstående resonemang, har Trafikverket fattat beslut om att gå vidare med alternativ 1C. Alternativet beskrivs under kap 5, Föreslagen åtgärd.

5 Föreslagen åtgärd

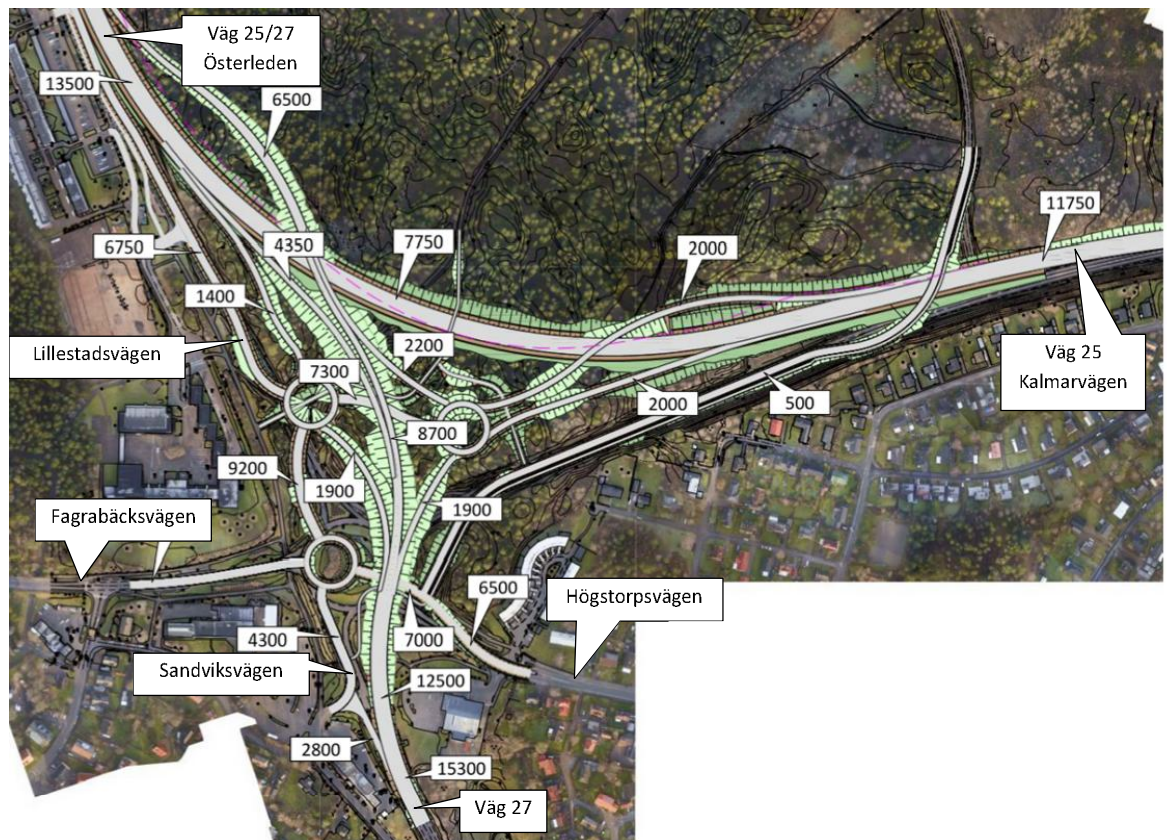
Nedan ges en beskrivning av föreslagen åtgärd. Beskrivningen utgår från illustrationen för projektet. För att få en god överblick har beskrivningen delats upp i trafikplats, lokalgator, gång- och cykel, dagvattenhantering samt skyddsåtgärder. För att ytterligare erhålla en god helhetsbild, se utvkningskarta längst bak i rapporten.

5.1 Trafikplats

Under projektets gång har olika utformningsalternativ för trafikplats Fagrabäck studerats. Trafikverket och kommunen valde slutligen alternativ 1C. För motiv, se kap 4, Slutligt val av fortsatt arbete för vägplan och detaljplan.

Det aktuella projektet utgörs av väg 25, som sträcker sig från trafikplats Norremark till den östra infarten till Högstorp. Väg 25 avses utformas som en mötesfri motortrafikled med 2+2 körfält fram till trafikplats Fagrabäck, och sedan 2+1 körfält öster ut. Väg 27 ansluter genomgående i trafikplatsen.

Trafikplatsen utformas med tre cirkulationsplatser, varav den ena är kommunal. Cirkulationsplatserna utformas med ett körfält. De kommunala gatorna Fagrabäcksvägen, Lillestadsvägen, Sandviksvägen samt Högstorp svägen ansluter till trafikplatsen.



Figur 11: Föreslagen utformning av trafikplatsen med trafik år 2035 enligt Grundskenario 1 reviderad.

Hastighet

Målstandard för stamvägnätet är 100 km/h, vilket medför en mycket god framkomlighet för den genomgående trafiken.

Skyltad hastighet på väg 27 föreslås till 80 km/h. För vägar inom trafikplatsen bedöms 60 km/h vara en lämplig hastighet med avseende på framkomlighet och trafikmiljö. För kommunala gator föreslås skyltad hastighet vara 40 km/h (Fagrabäcksvägen, Högstorpsvägen, Sandviksvägen) med undantag av Lillestadsvägen som bedöms kunna ha 60 km/h (Växjö kommuns önskemål).

Körfältsindelning

2+2 körfält föreslås på väg 25 från trafikplats Norremark och hela Österleden till trafikplatsen. Öster om trafikplatsen föreslås också 2+1 körfält fram till korsningen med Högstorps östra infart. Där övergår körfältsindelningen till 1+1 körfält förbi korsningen. Genom trafikplatsen föreslås ett körfält i sydöstlig riktning och två körfält i nordvästlig riktning. Dessa väver ihop till ett körfält på en kort sträcka strax före väg 27:s påfart. Omkörning kan därmed ske före och efter trafikplatsen.

På väg 27, i nordlig riktning, föreslås ett genomgående körfält på den aktuella sträckan, dvs ingen omkörningsmöjlighet. I sydlig riktning föreslås ett genomgående körfält genom trafikplatsen. I söder föreslås en av de södergående påfartsramperna gå på i eget körfält.

Det medför att det blir två körfält söderut. Det medför även förutsättningar för en framtida utbyggnad av 2+1-väg söderut.

Anslutande kommunala gator

Lillestadsvägen har i förutsättningarna till uppdraget beslutats ansluta till trafikplats Fagrabäck istället för till Österleden som idag. Befintlig plankorsning stängs av säkerhets- och framkomlighetsskäl. Infarterna till HSB:s flerbostadsfastigheter längs med väg 27 kommer att vara belägna på samma plats som idag, men kommer att utformas om möjligt med vänstersvängfält för att säkerställa framkomligheten och trafiksäkerhet för de boende.

Befintlig infart till Fyllerydsskogen stängs i samband med ombyggnaden av väg 25 och ersätts med en förbindelse från Högstorp via en bro.

Den befintliga östra infarten till Högstorp utgör gräns för projektet. Den är idag utformad som ett trevägskäl med vänstersvängfält på väg 25 från öster. Korsningen föreslås byggas om för att underlätta vänstersväng. Befintligt högersvängfält tas bort. Vid utfart vänster från Högstorp föreslås korsningen utformas med ett eget körfält, med triangelrefug och extra mittvajer.

5.2 Gång- och cykel

GC-väg längs med Lillestadsvägen

En ny GC-väg föreslås längs med Lillestadsvägen öster om HSB-området för att binda ihop befintliga GC-vägar norr och söder om denna sträcka. Bredden på befintlig GC-väg föreslås till ca 4,0 m.

GC-väg till Fyllerydsskogen

Utgångspunkten för GC-väg till Fyllerydsskogen har varit att inga oskyddade trafikanter skall röra sig i trafikplatsen, utan dessa skall korsa väg 25 planskilt. Detta ökar trafiksäkerheten samt ger en trevligare trafikantupplevelse.

Den östra GC-anlutningen till Fyllerydsskogen kommer att följa en ny lokalgata, med längsgående cykelväg på den befintliga Kalmarvägen, med bro över väg 25. Bron ansluter till befintlig väg till VAIS-torpet. På grund av begränsat utrymme på befintlig väg föreslås GC-vägen vara 3 m.

Högstorpområdet planeras få en direkt anlutning till GC-vägen vid väg 25 från Skansvägen. Befintlig GC-port från Fagrabäck till Fyllerydsskogen under väg 25 avses rivas. En ny och lång GC-bro föreslås uppföras över Lillestadsvägen och väg 25 norr om trafikplatsen. Denna ansluter vid befintlig tennisbana norr om Fagrabäckskolan. En anslutande GC-väg från bron till befintlig GC-väg mot VAIS-torpet föreslås anläggas i naturreservatet.

GC-väg Högstorp-centrum

Mellan Högstorp och centrum föreslås två GC-vägar anläggas, då de tillgodoser GC-trafik med olika målpunkter. Porten under väg 27 föreslås utformas med en sektion, med körbana i mitten och dubbelriktade GC-banor på båda sidor. GC-vägsbredden bedöms kunna vara 3,5 m eftersom det finns GC-väg på båda sidor av vägen. På detta sätt tillgodoses även trygghet och kommunens önskemål om gestaltning med en bred öppning med god sikt mot Högstorp.

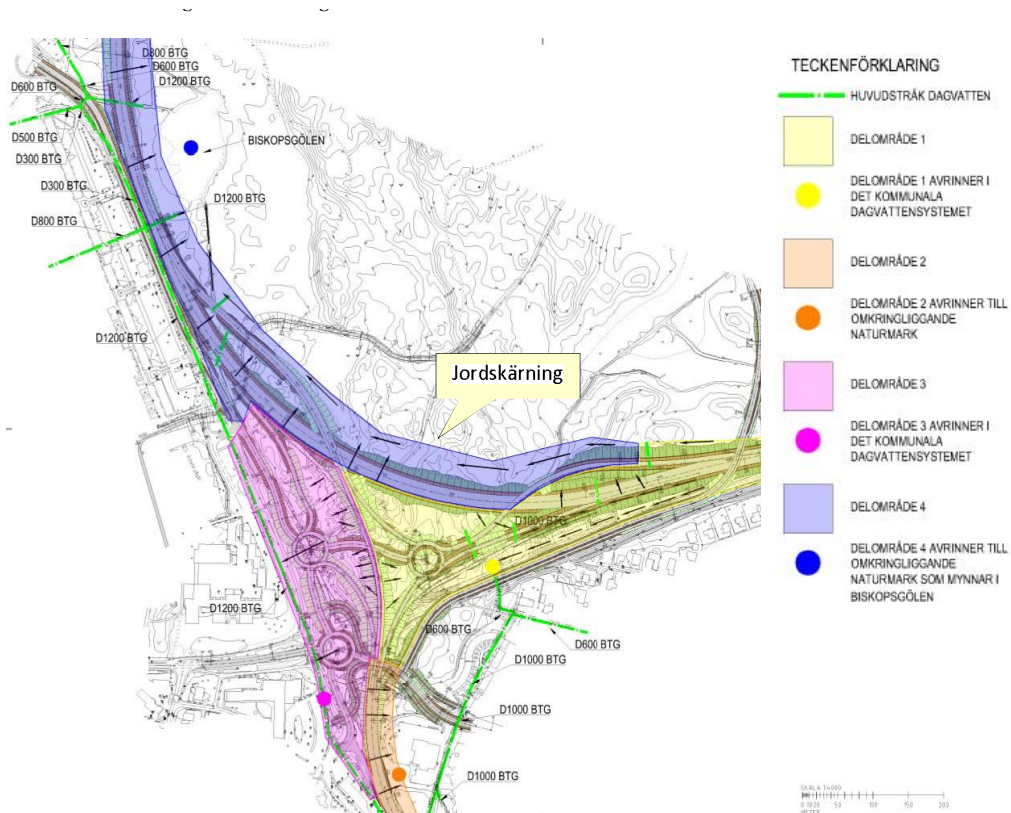
Den södra GC-vägen går därefter genom befintlig GC-port söder om befintlig cirkulationsplats. Den norra GC-vägen korsar anslutningsvägen mellan cirkulationsplatserna i en ny GC-port och ansluter norr om Fagrabäcksvägen, vid skolan.

5.3 Dagvattenhantering

För att få den framtida avvattningen överskådlig har vägområdet avvattning delats in i fyra stycken delområden. Delområdena kan ses i figuren nedan. Även delområdenas anslutningspunkter är markerade. Indelningen är översiktlig så avvikelser kan förekomma.

Delområde 1: Väg 25- Kalmarvägen öster om trafikplats Fagrabäck samt cirkulation (gul markering)

Vägavvattningen föreslås i huvudsak ske via öppna diken. Här tillåts dagvattnet infiltrera och vid behov fördröjas innan det når den kommunala 1000 mm dagvattenledningen vid Hök-vägen i Högstorp (markerad med gul prick). Cirkulationen kan behöva förses med ett antal dagvattenbrunnar som via ledningar/trummor avleds mot befintlig ledning.



Figur 12: Översiktlig beskrivning av framtida avledning av dagvatten.

Delområde 2: Väg 27- Ronnebyvägen söder om trafikplats Fagrabäck (orange markering)

Väg 27 föreslås avvattnas ut i vägslänt/dike för infiltration.

Delområde 3: Trafikplats Fagrabäck- de två västra cirkulationerna (rosa markering)

De två västra cirkulationen avses avvattnas ut i vägslänt och diken för vidare infiltration och fördröjning. Ett antal trummor/dagvattenbrunnar/dagvattenledningar kommer behövas för att leda dagvattnet mot befintlig 1200 mm ledning. I cirkulationsplatserna kommer även avvattningen att behöva kompletteras med dagvattenbrunnar. Hela delområdet kommer att ha sin slutliga anslutningspunkt till den befintliga 1200 mm-ledningen (markerad med rosa prick i figuren ovan).

Delområde 4: Väg 25 norr om Trafikplats Fagrabäck (blå markering)

Genom hela kurvan är väg 25 skevad och har sin avrinning mot norr/nordöst. En del av sträckan, ca 500-600 m, antas gå i bergskärning vilket innebär att infiltrationsmöjligheterna är begränsade. Vägavvattningen föreslås att i huvudsak ske via öppna diken. Här tillåts dagvattnet infiltrera och vid behov fördröjas innan det slutligen når Biskopsgölen.

Hela utredningsområdet dräneras följaktligen med vägdiken, utom de vägkonstruktioner som ligger i bank. Undantaget är Lillestadsvägen, väster om väg 25, som kommer att dräneras via ledningar pga utrymmesskäl.

5.4 Skyddsåtgärder

Bostadsbebyggelse ligger i nära anslutning till väganläggningen och det finns en befintlig bullervall på delar av sträckan. Målsättningen är att riktvärdet för väsentlig ombyggnad, 55 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad, ska innehållas för befintlig bostadsbebyggelse.

En bullerutredning har upprättats. Resultatet visar att det är ett antal bostäder som berörs av buller över riktvärdet 55 dBA ekvivalent. Bullerskärmar och vallar föreslås för att dämpa bullret vid intilliggande bostäder. Totalt ca 2000 m bullerskärm och ca 530 m vall föreslås uppföras.

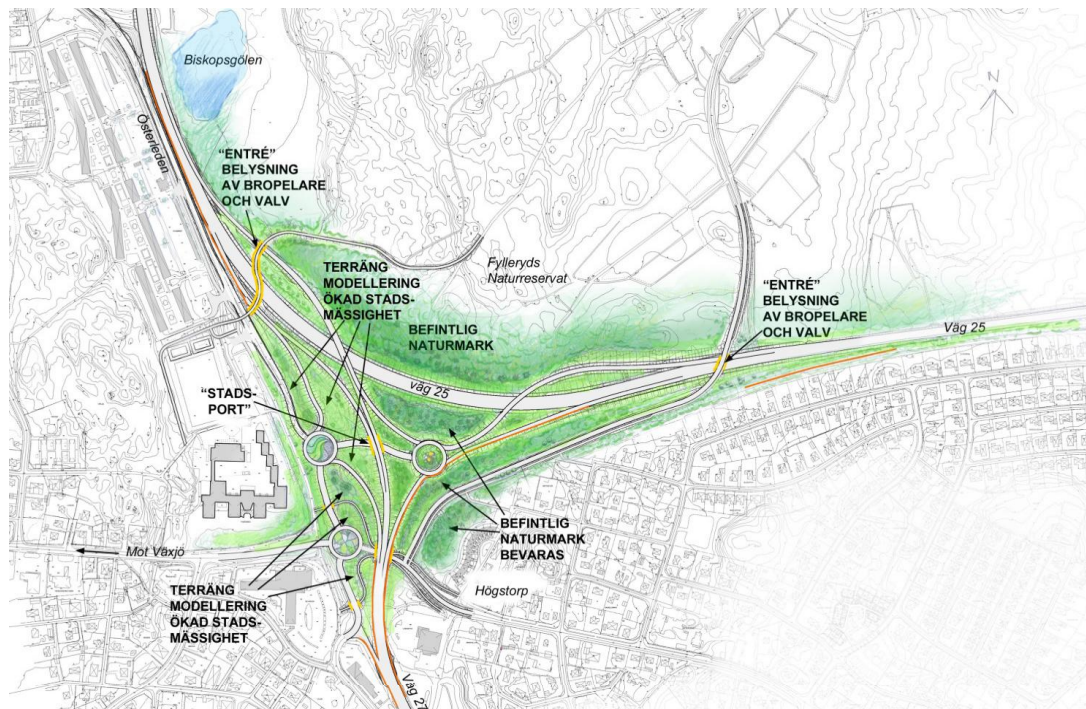
Utredningar pågår om viltstängsel skall uppföras längs med vissa delsträckor, samt dess barriäreffekt för vilt och friluftslivet. MKB:n kommer att kompletteras med dessa uppgifter inför slutgiltig handling.

För ytterligare information om bullerskyddsåtgärder samt placering av dessa, se utvkningskarta samt kap 8.9 Buller.

5.5 Gestaltning

Ett gestaltningsprogram har tagits fram för projektet. Nedan följer en sammanfattande beskrivning av föreslagna gestaltningsprinciper för olika delar inom trafikplatsen.

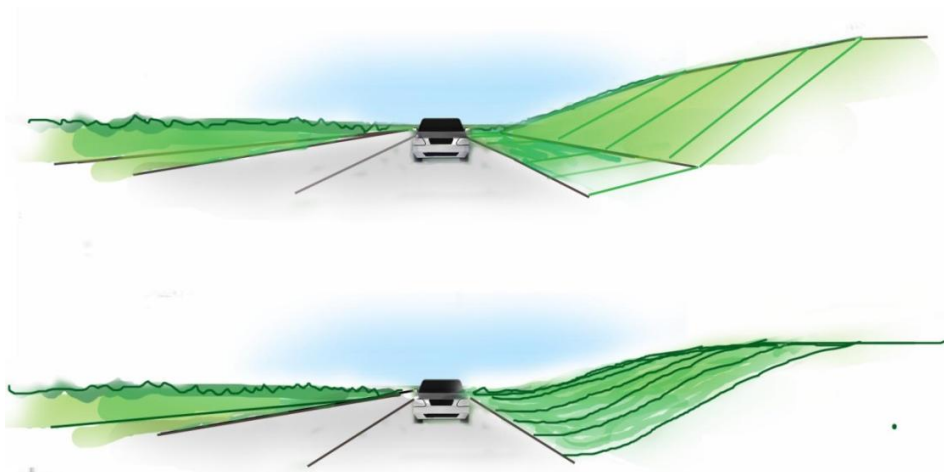
Det är av stor vikt att lands- och stadsbild och den nya trafiklösningen kopplas samman och att värden i den nuvarande landskapsbild tas tillvara. Utgångspunkt för gestaltningen av trafikplatsen är att ta vara på de styrkor landskapet har idag samt åtgärda eventuella svagheter. Trafikplatsens sidoområden delas in i ett östligt och ett västligt tema som anknyter



Figur 13: Övergripande gestaltungsprinciper för trafikplatsen.

och samspelar med omgivande landskap.

I den östra delen kopplas trafikplatsen och sidområdena till naturreservatets tallskogskarakteristik. Cirkulationsplatsen i denna del föreslås gestaltas med inspiration från omgivande



Figur 14: Övergripande gestaltungsprinciper för släntutformning. Övre bilden visar skarpa slänter och nedre bilden visar avrundande skärningar.

naturmark, med stenblock, planterade tallar och inslag av inhemska träd och buskar med höstfärg och blomning.

Efter passagen under väg 27, som utformas som en stadspört mot Växjö stad, möter en successivt mer stadsmässig gestaltning med en öppnare landskapsbild och terrängmodellering. I denna del ligger de två västra cirkulationsplatserna som gestaltar mötet mellan land och stad.

Slänter och skärningar närmast naturreservatet föreslås bekläs med återanvänd markvegetation från exploaterad naturmark som sparats i upplag. På så sätt smälter de nya vägs-länterna bättre in i landskapet och anknyts till intilliggande naturreservat. Det är av vikt att slänter, diken och skärningar avrundas mjukt så att inga skarpa "kanter" framhäver vägarna.

6 Bedömning av projektets miljöpåverkan

6.1 Miljökonsekvensbeskrivningens syfte

Syftet med att genomföra en miljökonsekvensbeskrivning är att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som den planerade verksamheten eller åtgärden kan medföra på såväl människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö som på hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt samt på annan hushållning med material, råvaror och energi. Vidare är syftet att möjliggöra en samlad bedömning av dessa effekter på människors hälsa och miljön. Med miljökonsekvensbeskrivningen ges beslutfattaren ett underlag som beskriver det föreslagna projektets positiva och negativa påverkan på miljön och allmänheten lättillgänglig information om projektet/åtgärden eller verksamheten och möjlighet att påverka.

Genom miljölagsstiftningens krav på att verksamhetsutövare ska upprätta en miljökonsekvensbeskrivning för projekt som antas medföra betydande miljöpåverkan, förväntas huvudsak tre behov bli tillgodosedda:

- Att det inom projektet ska eftersökas och eftersträvas att använda så miljöanpassade lösningar som möjligt.
- Att allmänhetens insyn och möjligheter att påverka projektet säkerställs.
- Att förväntade effekter och konsekvenser av det aktuella projektets betydande miljöpåverkan redovisas öppet och fullständigt innan ansvarig myndighet beslutar om projektets genomförande.

Den första punkten förutsätter att miljöfrågorna hanteras löpande och intrigerat i den övriga projektutvecklingen. Allmänhetens insyn och möjlighet att påverka tillgodoses i första hand genom att samråd hålls och att vägplanen och miljökonsekvensbeskrivningen görs allmänt tillgängliga.

Osäkerheter

Miljökonsekvensbeskrivningar är alltid förknippade med osäkerheter. Det finns dels genuina osäkerheter i alla antaganden om framtiden och dels finns det osäkerheter förknippade med analytisk kvalitet och kunskapsläge, så kallade hävbara osäkerheter. Osäkerheter ligger

i exempelvis i att de olika underlag och källor som har använts för miljöbedömningen kan vara behäftade med olika brister. Prognoser och beräkningar kan exempelvis vara missvisande på grund av felaktiga antaganden, felaktiga ingångsvärden eller begränsningar och brister i bakomliggande modeller. Arten och omfattningen av osäkerheter framgår inte heller alltid av källrapporterna. Osäkerheter förknippade med analyser (exempelvis för trafik och kapacitet, ekonomi och miljö) som görs i vägplanen och miljökonsekvensbeskrivningen kan exempelvis gälla:

- Uppgifter och kunskaper om grundläggande data
- Modeller och beräkningsmetoder av olika slag
- Slutsatser om konsekvenser

6.2 Metod och bedömningsgrunder

I dagligt tal görs inte alltid en åtskillnad i betydelsen mellan begreppen påverkan, effekt och konsekvens. Effekt och konsekvens används tex. ofta som synonymer. I miljökonsekvensbeskrivningar använder man däremot begreppen med skilda betydelser, detta för att göra beskrivningarna så entydiga som möjligt. För att underlätta förståelsen av innehållet i de kommande kapitlen om effekter och miljökonsekvenser ges här korta förklaringar till hur begreppen används i miljökonsekvensbeskrivningen.

Påverkan

Påverkan är den fysiska förändring som projektet/verksamheten orsakar, tex. att bilar släpper ut avgaser, att ett nytt järnvägsspår tar en viss markareal i anspråk eller att tågen alstrar oönskat ljud. Projektets effekter är antingen direkta eller indirekta. Direkta effekter är till exempel markintrång, stömljud vid tunneldrivning och grumling av vattendrag. Indirekta effekter är följd effekter (ibland kallat sekundära effekter) till direkta effekter samt effekter där projektet är en utlösande faktor till andra projekt eller händelser. Det kan handla om att projektet över en längre tidsperiod påverkar markanvändningen genom att möjliggöra bebyggelseexploatering eller externa handelsetableringar.

Effekt

Effekten är den förändring av miljökvaliteter som uppstår av projektets påverkan, tex. högre omgivningsbuller eller förändrad landskapsbild. Effekter kan ofta, men inte alltid, beskrivas i kvantitativa termer.

Konsekvens

Konsekvenser utgörs av effektens, eller flera effekters betydelse för olika intressen, såsom människors hälsa och välbefinnande, landskapets kulturhistoriska värden eller den biologiska mångfalden. Konsekvensernas grad av betydelse (hur allvarlig en konsekvens är) kan i vissa fall bedömas med hjälp av olika hjälpmedel och metoder. I många fall redovisas dock konsekvenserna endast i beskrivande termer tex. att upplevelsevärdena försämras på grund av en förändrad landskapsbild eller att risken att dödas eller skadas i olyckor minskar betydligt om en plankorsning stängs.

Åtgärd

Åtgärd är ytterligare ett begrepp som ofta används i miljökonsekvensbeskrivningar, oftast menar man då skadeförebyggande eller skadebegränsade åtgärder. Dessa kan vara av vitt

skilda skal, tex. att anlägga en planskild korsning över järnvägen, sätta upp bullerskydd eller att vidta försiktighetsmått under byggskedet så att inte entreprenadmaskiner ska förorena grund- eller ytvatten. Även skadekompenserade åtgärder kan komma i fråga i vissa fall.

Bedömningsgrunder

För att beskriva och värdera de förändringar som järnvägsprojektet medför för olika miljö-kvaliteter används olika juridiska, eller på annat sätt vedertagna mål, riktlinjer och regelverk. Det finns dels ett antal bedömningsgrunder som används mer generellt och dels mer speci-fika bedömningsgrunder till exempel riktvärden för buller eller förekomsten av områden och objekt med särskild juridisk skyddsstatus. Dessa aspektspecifika bedömningsgrunder redo-visas i respektive avsnitt i redovisningen av projektets effekter och konsekvenser. Följande företeelser utgör en mer generell grund för gjorda värderingar:

- De nationella miljö kvalitetsmålen samt vägplanens miljömål
- Miljöbalkens bestämmelser och andra lagkrav för miljö

6.3 Viktiga samhällsmål

6.3.1 Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hän-synsmål med ett antal prioriterade områden. Det är i första hand hänsynsmålet med dess preciseringar som har bäring på miljökonsekvensbeskrivningen.

Hänsynsmål

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 miljö kvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

Precisering av hänsynsmålet

De preciseringar av hänsynsmålet som bedömts som relevanta för den här miljökonsekvens-beskrivningen är:

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

6.3.2 Nationella miljö kvalitetsmål

Riksdagen har beslutat att det övergripande målet för Sveriges miljöpolitik är att till nästa generation lämna över ett samhälle där landets stora miljöproblem är lösta. För att uppnå detta har 16 miljö kvalitetsmål antagits. Målen beskriver den miljömässiga dimensionen av politiken för en hållbar utveckling och anger det tillstånd i miljön som det samlade miljöarbetet ska leda till senast år 2025 (år 2050 för klimatmålet). De nationella miljö kvalitetsmål som bedöms vara mest relevanta för detta projekt är:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturligt försurning
- Grundvatten av god kvalitet
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar,
- God bebyggd miljö,
- Ett rikt växt- och djurliv

6.4 Regelverk

6.4.1 Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer är bindande nationella föreskrifter om lägsta godtagbara miljö kvaliteten. Normer finns beslutande för såväl vatten- som luftmiljöer och avser olika kemiska, fysiska och biologiska parametrar. Kommuner och myndigheter är ansvariga för att miljö kvalitetsnormer följs och att, inom sina respektive ansvarsområden, vidta de åtgärder som behöver göras enligt fastställda åtgärdsprogram. Myndigheterna får inte ge tillstånd till verksamheter eller åtgärd och miljö kvalitetsnormerna riskerar att överskridas.

6.4.2 Allmänna hänsynsregler

De allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken (MB) utgör en central del i Sveriges miljölagstiftning. Hänsynsreglerna rymmer en rad krav, principer och regler vilka samtliga som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet måste följa. Syftet med de allmänna hänsynsreglerna är att förebygga negativa miljöeffekter orsakade av verksamheter och åtgärder samt öka den allmänna miljöhänsynen i ett projekt.

6.4.3 Hushållningsbestämmelserna

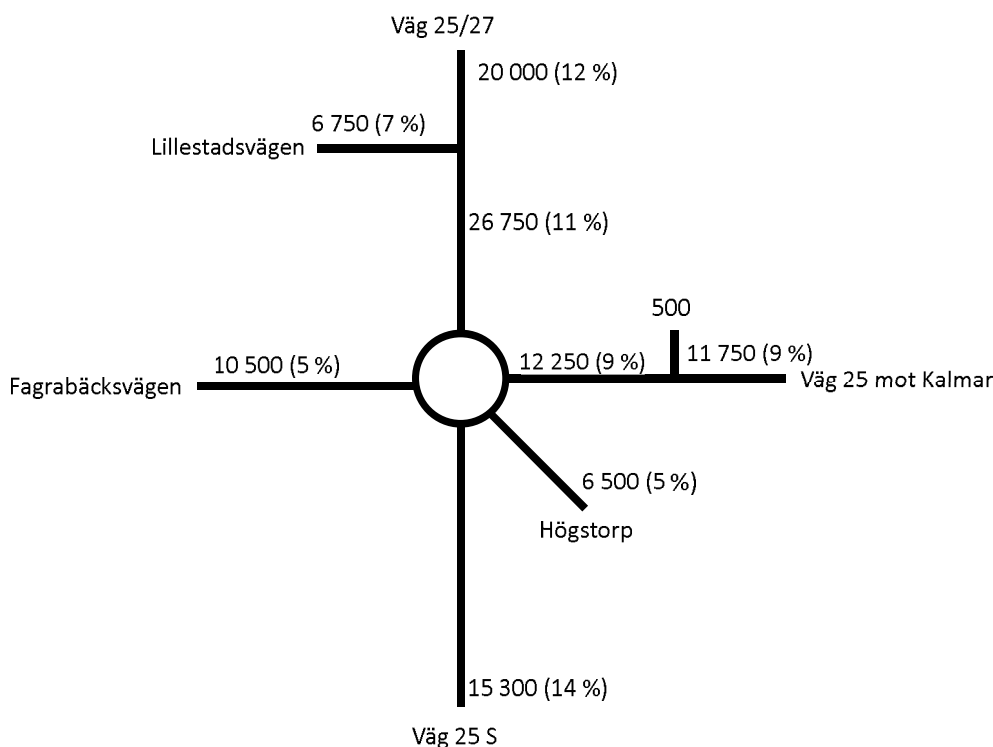
I 3 kap. miljöbalken finns de så kallade hushållningsbestämmelserna. Dessa innehåller bestämmelser om vilka allmänna intressen som ska beaktas vid avvägningar mellan olika önskemål när det gäller användningen av mark och vattenområden. Här ingår både bevarandointressen och nyttjandointressen. I 4 kap. miljöbalken finns särskilda hushållningsbestämmelser för vissa geografiskt utpekade områden med natur-, kultur och friluftslivsvärden av riksintresse.

7 Nollalternativet

I miljöbalken ställs krav på att en miljökonsekvensbeskrivning ska innehålla "en beskrivning av konsekvenserna av att verksamheten eller åtgärden inte kommer till stånd". Denna beskrivning kallas i vardagligt tal för nollalternativ. I kapitel 7.1 nedan beskrivs de antaganden som gjorts för nollalternativet.

7.1 Beskrivning av nollalternativet

Nollalternativet innebär att befintlig utformning av Fagrabäcksrundellen samt väg 25 och väg 27 behålls utan åtgärder, frånsett normalt underhåll. Alternativet är inte att betrakta som ett åtgärdsförslag utan som ett jämförelsealternativ som beskriver den framtida situationen om inte studerade åtgärder har genomförts. Nollalternativet innebär nuvarande utformning med en trafikprognos för år 2035.



Figur 15: Trafikprognos år 2035 för Nollalternativet, fordon/dygn (tung trafik-andel)

Även om nollalternativet inte innebär någon vägombyggnad sker ändå med tiden ett antal förändringar, exempelvis trafikökning och trafikregleringar i takt med att regler och praxis förändras. Även utbyggnad av föreslagna utvecklingsområden enligt kommunens översiktsplan och gällande detaljplaner kan bli aktuella. Bullerskyddsåtgärder kan komma att genomföras successivt för bostäder, i första hand för de som har ekvivalenta ljudnivåer över 65 dBA. Ombyggnader av vägar, både statliga och kommunala, kan ske utanför ramen av föreliggande projekt.

7.2 Konsekvenser

Trafikprognoser för år 2035 har tagits fram i samband med ÅVS-arbetet för hela Växjö stad. Utgångspunkten har varit de utbyggnadsområden som finns planerade i översiktsplanen för Växjö stad. Två scenarior avseende trafikprognoser har studerats, och beslut har tagits att utgångspunkten för dimensionering av föreslagna åtgärder är "Grundscenario 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.

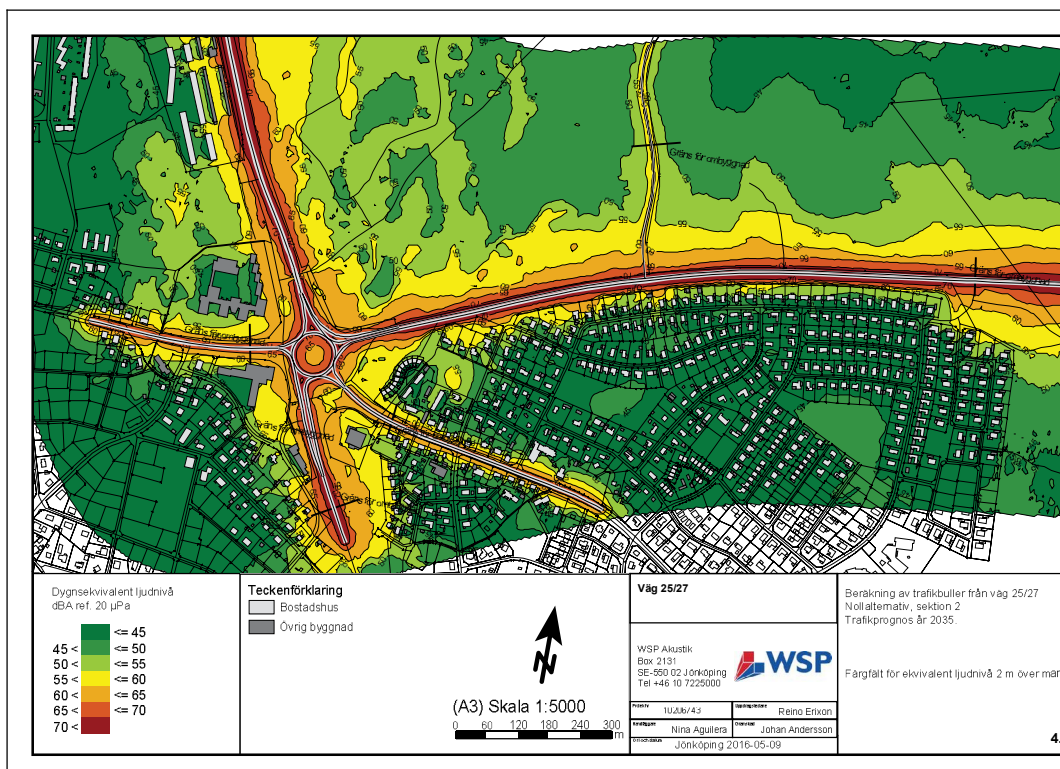
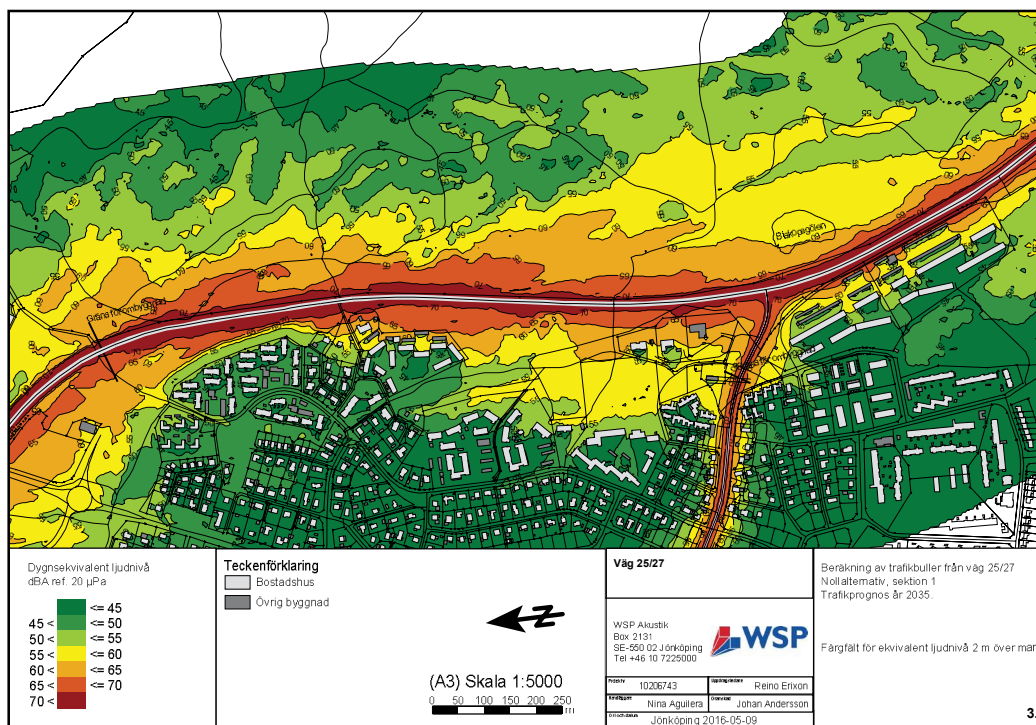
Växjö kommuns trafikprognoser visar på ökad trafik i Fylleryds trafikplats, vilket medför att cirkulationsplatsen i framtiden kommer att bli överbelastad med mycket långa köer i anslutande vägar och en ohållbar trafiksituation kommer att uppstå. Trafiken förväntas öka framförallt på Österleden och väg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

Risken med ökade köer i Fagrabäckrundellen 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 Fagrabäckrundellen 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.

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 Fagrabäckrundellen 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 Fagrabäckrundellen. Öster om Fagrabäckrundellen, 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. Genom att nollalternativet medför en stor trafikökning, 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.

Nollalternativet medför inget intrång i Fyllerydsskogen, varför friluftslivet inte kommer att påverkas av något arealbortfall. Friluftslivet kommer att påverkas negativt genom den ökade



Figur 16: Resultatet av bullerberäkningarna avseende nollalternativet.

trafiken, som i sin tur ökar bullervärdena i skogsområdet. Resultatet av de bullerberäkningar som har utförts visar att den ekvivalenta ljudnivån i Fyllerydsskogen ökar med ca 1-3 dBA jämfört med dagsläget.

Gällande nollalternativets bullerpåverkan avseende befintlig bebyggelse, tillämpas riktvärdet 65 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad (källa: Bullerskyddsåtgärder - Allmänna råd för Vägverket, Publikation 2001:88). Detta då nollalternativet inte innebär någon "väsentlig ombyggnad", utan befintlig situation kvarstår. Bullerberäkningarna över nollalternativet visar att den ekvivalenta bullernivån generellt ökar i området med ca 1-3 dBA jämfört med idagsläget. Trafiksituationen medverkar till att de översta våningarna i HSB:s byggnader erhåller bullervärden som överskrider 65 dBA. Inga andra bostadsfastigheter kommer att utsättas för bullervärden som överskrider riktvärdet. I dagsläget utsätts inga bostadsfastigheter för bullervärden som överskrider riktvärdet 65 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad.

Nollalternativet innebär att befintlig utformning av Fagrabäcksrondellen samt väg 25 och väg 27 behålls utan åtgärder, frånsett normalt underhåll. Detta ger inga eller obetydliga förändringar för stadsbilden i området. Nollalternativet bedöms inte heller medföra några konsekvenser avseende naturmiljö, kulturmiljö eller förorenad mark.

Beräkningar avseende föroreningshalter från vägdagvatten har genomförts. Resultatet visar att riktvärdena överskrids i nollalternativet för vissa av ämnerna. Negativa konsekvenser bedöms uppstå på framför allt Biskopsgölen, där en stor del av vägdagvattnet mynnar utan rening.

Beräkningar av luftföroreningar har genomförts för nollalternativet samt vägförslaget. Resultatet visar att nollalternativet medför en högre grad av utsläpp av kväveoxider, kolväten, koldioxid samt svaveldioxid jämfört med vägförslaget. Vid en jämförelse med vägförslaget, bedöms nollalternativet bidra till större luftutsläpp än vägförslaget.

8 Effekter och konsekvenser av vägförslaget

8.1 Landskapets karaktär

8.1.1 Förutsättningar

Det aktuella området innehåller många olika delar vilka tillsammans skapar en komplex situation. Landskapet är kontrastfyllt med flera olika karaktärer och inslag. Här möts land och stad, villabebyggelse, naturreservat, skola, samt flera hårt trafikerade vägar. Entrén mot Växjö från öster på väg 25, ramas inledningsvis in av glesare skog, utmed den norra sidan av vägen som övergår i tät skogsmark där Fylleryds naturreservat tar vid. Det stadsnära naturreservatet med höga rekreativa värden utgör med sin täta skogsmark en kontrast till staden. Närheten till naturreservat är mycket värdefull och en stor tillgång för Växjös invånare. Tyvärr har de som bor närmast naturreservatet sämst möjlighet att ta sig dit. I söder utmed väg 25 avgränsas villaområdet Högstorp av en bullervall och det finns inget säkert sätt att korsa väg 25 och ta sig in i naturreservatet.