

FASTSTÄLLELSEHANDLING

Väg 23 Växjö - Linköping, delen Målilla - Hultsfred

Hultsfreds kommun, Kalmar län

Vägplan, Plan- och miljöbeskrivning 2019-08-20

Objektnummer: 871854



Trafikverket

Postadress: Ärendemottagningen, Investering, Box 810, 721 28 Borlänge

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Fastställelsehandling Väg 23 Växjö - Linköping, delen Målilla - Hultsfred

Författare: Charlotta Urberg, ekolog, Sweco

Fotografier: Pär Josefsson

Dokumentdatum: 2019-08-20

Ärendenummer: TRV 2013/24758

Objektsnummer: 87 1854

Version: 1.0

Kontaktperson: Chris Thorisson, Projektledare, 010-124 16 50

| | |
|---|-----------|
| 1. SAMMANFATTNING | 7 |
| 2. BESKRIVNING AV PROJEKTETS BAKGRUND, FÖRUTSÄTTNINGAR, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL | 9 |
| 2.1. Läsanvisning | 9 |
| 2.2. Avgränsning | 9 |
| 2.3. Osäkerheter | 10 |
| 2.4. Nuvarande förhållanden | 10 |
| 2.4.1. Allmänt | 10 |
| 2.4.2. Väg- och trafikförhållanden | 11 |
| 2.4.3. Olycksstatistik | 18 |
| 2.4.4. Bebyggelse och markanvändning | 22 |
| 2.4.5. Miljöförhållanden | 24 |
| 2.4.6. Byggnadstekniska förutsättningar | 30 |
| 2.5. Behov av förändringar | 31 |
| 2.5.1. Analys utifrån funktionsmål | 31 |
| 2.5.2. Analys utifrån hänsynsmål | 31 |
| 2.6. Ändamål och projektmål | 32 |
| 2.6.1. Vägplanens syfte | 32 |
| 2.6.2. Projektet syfte och mål | 32 |
| 2.7. Hela utbyggnadsprojektet och projektets del i detta | 32 |
| 2.8. Eventuellt beslut om tillåtlighet enligt 17 kap miljöbalken | 33 |
| 2.9. Påverkan på Natura 2000-områden och andra riksintressen | 33 |
| 2.10. Planens överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler och miljökvalitetsnormer | 33 |
| 2.10.1. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler | 33 |
| 2.10.2. Miljökvalitetsnormer | 33 |
| 3. DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV | 35 |
| 3.1. Tidigare utredningar och beslut (Åtgärdsvalstudier) | 35 |
| 3.1.1. Fyrstegsprincipen | 35 |
| 3.2. Val av lokalisering | 36 |
| 3.3. Val av utformning | 36 |
| 3.3.1. Typsektioner | 36 |
| 3.3.2. Plan- och profilstandard | 37 |

| | | |
|-------------|---|-----------|
| 3.3.3. | Bullerskydd | 37 |
| 3.3.4. | Utrustning | 37 |
| 3.3.5. | Korsningar och anslutningar | 38 |
| 3.3.6. | Planskild passage | 38 |
| 4. | KONSEKVENSER AV FÖRSLAGET | 39 |
| 4.1. | Trafiktekniska konsekvenser | 39 |
| 4.1.1. | Överensstämmelse med de transportpolitiska målen | 39 |
| 4.1.2. | Analys utifrån hänsynsmål | 39 |
| 4.1.3. | Restid/ komfort | 39 |
| 4.1.4. | Framkomlighet | 39 |
| 4.1.5. | Kapacitet | 39 |
| 4.1.6. | Bytespunkter med koppling till andra transportsystem | 40 |
| 4.1.7. | Trafiksäkerhet | 40 |
| 4.2. | Miljökonsekvenser | 40 |
| 4.2.1. | Hälsa och säkerhet | 40 |
| 4.2.2. | Natur- och kulturmiljö | 43 |
| 4.2.3. | Mark- och vattenmiljö | 46 |
| 4.2.4. | Hushållning med naturresurser | 47 |
| 4.3. | Skyddsåtgärder och försiktighetsmått | 47 |
| 4.4. | Markanspråk och konsekvenser för pågående markanvändning | 49 |
| 4.4.1. | Vägområde för allmän väg | 49 |
| 4.4.2. | Område med tillfällig nyttjanderätt | 50 |
| 4.4.3. | Område för enskild väg | 50 |
| 4.5. | Påverkan under byggnadstiden | 50 |
| 4.6. | Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning) | 50 |
| 4.7. | Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser | 51 |
| 4.8. | Miljökvalitetsmål | 51 |
| 5. | GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING | 55 |
| 5.1. | Formell hantering | 55 |
| 5.1.1. | Planprocessen | 55 |
| 5.1.2. | Fastställelseprövning | 55 |
| 5.1.3. | Fastställelsebeslutets omfattning | 55 |
| 5.1.4. | Rättsverkningar av fastställelsebeslutet | 56 |
| 5.1.5. | Kommunala planer | 56 |
| 5.2. | Genomförande | 57 |
| 5.2.1. | Tidplan | 57 |
| 5.2.2. | Bygghandling | 57 |
| 5.2.3. | Dispenser och tillstånd | 57 |

| | | |
|-------------|--|-----------|
| 5.2.4. | Produktion | 59 |
| 5.2.5. | Kontroll och uppföljning | 59 |
| 5.3. | Finansiering | 59 |
| 6. | REFERENSER | 61 |
| Bilaga 1 | Kartor över natur- och kulturmiljövården | |

1. Sammanfattning

Väg 23 är av riksintresse för kommunikation och har en viktig roll för fortsatt regional tillväxt. Avsnittet mellan Målilla och Hultsfred ingår som en del av tre utpekade transportstråk som är viktiga för näringsliv, arbetspendling och godstransporter mellan Växjö och Linköping, Oskarshamn och Vimmerby samt mellan Oskarshamn och Göteborg.

Nuvarande väg har en bredd på nio meter och hastighetsregleringen är 90 km/h. År 2015 var trafiken cirka 5 300 fordon/årsmedeldygn, varav cirka 16 % tung trafik. År 2041 prognosticeras trafikmängden till cirka 6 200 fordon/ årsmedeldygn, varav 18 % tung trafik.

Vägen och vägområdet har bristande säkerhet genom att den saknar mittseparering, säkra sidoområden och säkra korsningar. Sikten i vissa korsningar är dålig, vilket skapar otrygghet vid svängande rörelser.

Väg 23 mellan Målilla och Hultsfred har tidigare berörts i en teknisk utredning som en del i stråket väg 23 Målilla - Vimmerby och väg 34 Bockara - Oskarshamn som utfördes under 2011. I en förstudie, vars Beslutshandling dateras 20120629, analyserades möjliga åtgärder på väg 23 mellan Målilla och Hultsfred utifrån fyrstegsprincipen.

Åtgärder valdes enligt fyrstegsprincipens tredje steg: Bygg om, vilket innebär:

- Befintlig väg förses med mitträcke och breddas för omkörningssträckor
- Förbättrade korsningsutformningar
- Sidoområdesåtgärder
- Kollektivtrafik - bättre placering av busshållplatser
- Gång- och cykelväg – byggs ut på delar av sträckan där det är särskilt motiverat med hänsyn till oskyddade trafikanter rörelsemönster.

Väg 23 föreslås utformas som en mötesfri väg med omväxlande ett och två körfält i vardera riktningen. Motriktad trafik separeras med räcke. På 2+1-sträckorna blir vägbredden 13 meter och på 1+1-sträckorna nio meter. Skyltad hastighet föreslås bli 100 km/h, förutom i anslutningen till cirkulationsplatsen i Målilla där hastigheten föreslås bli 80 km/h. Sträckan förses med viltstängsel och en anordnad faunapassage i plan strax söder om Ödhult. Där kan djuren passera över väg 23 genom en öppning i viltstängslet. För att på ett trafiksäkert sätt göra rekreationsområdet kring Hesjön mer tillgängligt föreslås en planskild passage, för oskyddade trafikanter, under väg 23.

Två sumpskogar och en nyckelbiotop berörs genom markintrång för vägbreddningen. Intrången har begränsats och berör inte värdekärnorna i respektive område. Konsekvenserna bedöms bli små - måttligt negativa då åtgärderna har begränsats i möjligaste mån samt vidtas intill befintlig väg.

Effekterna av åtgärderna bedöms bli att mötes- och omkörningsolyckorna på sträckan uteblir nästan helt. Även riskerna för singelolyckor bedöms minska då avakning till vänster från väg 23 i stor utsträckning förhindras av mitträcket. Även risken för korsningsolyckor bedöms minska då vänstersväng efter utbyggnad kommer att ske från

separata vänstersvängfält eller från öglor för vänstersvängande trafik. Röjning av träd och berg samt iordningsställande av slänter i vägens sidoområden alternativt uppsättning av sidoräcke minskar risken för allvarliga konsekvenser vid en olycka. Med placering av busshållplatser i anslutning till korsningar ökar säkerheten för oskyddade trafikanter som rör sig till och från hållplatserna längs väg 23. Utbyggnad av gång- och cykelväg på vissa avsnitt ökar också säkerheten för oskyddade trafikanter på dessa platser.

Vägplanen ställs ut för granskning. Under granskningstiden kan sakägare som är direkt berörda och allmänhet lämna synpunkter på planen. Därefter kommer vägplanen att genomgå fastställelseprövning. Fastställelsebeslutet kommer att omfatta det som redovisas på plankartorna samt de villkor som tas upp i beslutet.

Projektet bedöms kosta cirka 100 miljoner kronor.

2. Beskrivning av projektets bakgrund, förutsättningar, ändamål och projektmål

2.1. Läsanvisning

| | |
|--------|---|
| NNH | Ny Nationell Höjdmodell. Lantmäteriets nationella höjdmodell. |
| STRADA | Swedish Traffic Accident Data Acquisition (Informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportsystemet) |
| VGU | Vägar och gators utformning (Vägverket publikation 2015:086) |
| ÅDT | Årsdygnstrafik (Medelvärde för trafiken under ett genomsnittligt dygn under ett visst år för ett visst vägavsnitt) |

Något gestaltungsprogram har inte utarbetats under arbetet med vägplanen. En analys av landskapet och förutsättningar för vägens gestaltning har dock tagits fram och redovisas under avsnitt 2.4.4 Bebyggelse och markanvändning samt 2.4.5 Landskap. Riktlinjer för gestaltning av vägen och anpassning till omgivande miljö har beaktats och inarbetats i vägplanen och redovisas i avsnitt 3.3 Val av utformning.

Miljöbeskrivningen har inarbetats i planbeskrivningen. Förutsättningar av betydelse för människors hälsa och miljön redovisas i avsnitt 2.4 Nuvarande förhållanden. Hur planen förhåller sig till miljöbalkens allmänna hänsynsregler och miljökvalitetsnormerna framgår av avsnitt 2.10. I avsnitt 4.2 och 4.3 redovisas projektets konsekvenser för människors hälsa och miljön respektive förslag på skyddsåtgärder och försiktighetsmått. Dispenser, lov, tillstånd och anmälan redovisas i avsnitt 5.2.

2.2. Avgränsning

Miljöbeskrivningen har avgränsats till det område som direkt kan komma att beröras av anläggningsarbeten i projektet och dess närmaste område. Detta bedöms omfatta det nuvarande vägområdet och vägens omgivning där breddning görs eller ytor krävs för utförande av nya diken och viltstängsel. Påverkan som kan beröra ett större influensområde beskrivs också.

De miljöaspekter som beskrivs har avgränsats med utgångspunkt från lagar och förordningar, kunskap om befintlig miljö och projektets tänkbara påverkan. I projektet bedöms påverkan på människors hälsa (buller), naturmiljö, kulturmiljö samt mark och vatten relevant att studera. De högsta halterna luftföroreningar förekommer normalt sett i större städer och på de mest trafikerade vägarna. Förekommande trafikmängder och förutsättningarna längs med denna del av väg 23 är sådana att det inte bedöms vara nödvändigt att närmare studera luftföroreningar.

I bullerutredningen som genomförts fungerar nollalternativet som referens och för planalternativet används förväntad trafikmängd år 2041 (prognosår). Nollalternativet innebär att man inte gör några åtgärder på vägen men att man fortfarande har en trolig trafikökning.

Miljöaspekterna har bedömts dels utifrån påverkan under byggtiden och dels utifrån ett långsiktigt perspektiv där prognosåret är 2041.

2.3. Osäkerheter

Miljöbeskrivningen avser påverkan som kan uppstå i framtiden och det finns därför alltid ett mått av osäkerhet i bedömningarna.

Osäkerheten vad gäller bedömning av påverkan beskrivs där det bedöms vara relevant under respektive miljöaspekt.

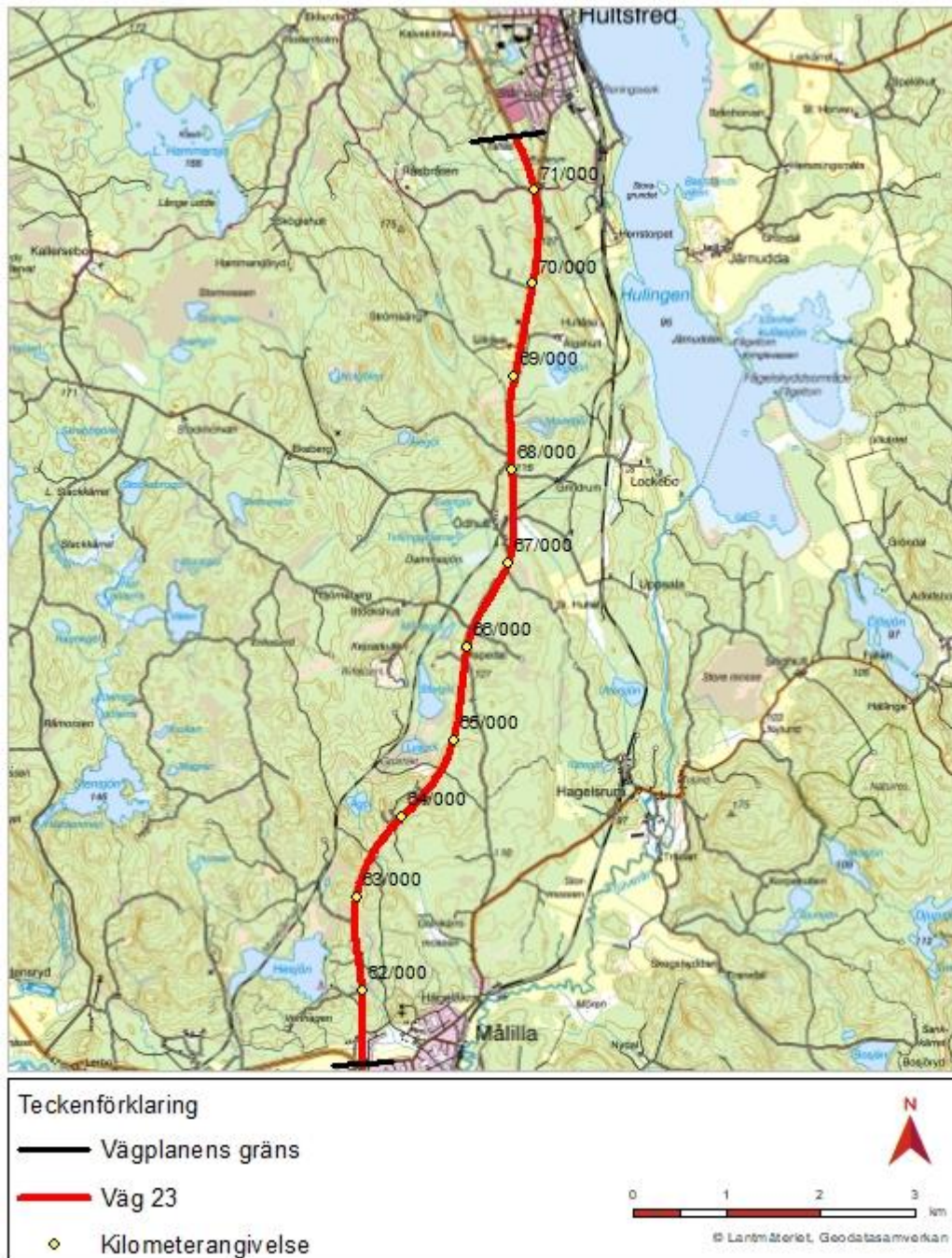
2.4. Nuvarande förhållanden

2.4.1. Allmänt

Åtgärder för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten på väg 23, längs sträckan mellan Målilla och Hultsfred, är ett led i den regionala utvecklingen av transportstråk i östra Götaland.

Väg 23 mellan Målilla och Hultsfred ingår som ett av tre utpekade transportstråk: Dackestråket, Östgötastråket och Höglandsstråket, vilka är viktiga för Hultsfreds kommuns fortsatta utveckling. Med Dackestråket kopplas universitetsstäderna Växjö och Linköping ihop. Stråket är viktigt för näringsliv och godstransporter samt arbetspendling. Östgötastråket har en viktig funktion i att utöka arbetsmarknaden i norra delen av länet och leder till välbesökta turistmål såsom Vimmerby. Det är även ett viktigt stråk för godstrafiken till och från hamnen i Oskarshamn. Höglandsstråkets viktigaste funktion är att uppnå hög tillgänglighet för arbetsresor inom länet och till angränsande arbetsmarknadsregion i Jönköpings län. Stråket har betydelse för godstransporter till och från hamnarna i Oskarshamn och Göteborg. Det har även betydelse för turisttrafiken till och från Gotland och Östersjöns skärgård.

Standarden på väg 34 Glahytt - Målilla (ingår i Höglandsstråket och Östgötastråket) som ansluter till väg 23 i cirkulationsplatsen i södra delen av projektet har förbättrats genom utbyggnad till mötesfri väg och förbättrade sidoområden med hög trafiksäkerhet. Likaså har standarden på väg 40 mellan Vimmerby och Toverum som ligger nordost om väg 23 förbättrats.



Figur 2.4.1.1. Översiktskarta över aktuell vägsträcka.

2.4.2. Väg- och trafikförhållanden

Väg 23 mellan Målilla och Hultsfred har en vägbredd på nio meter och god geometrisk standard. Slänterna utmed vägen är i huvudsak utformade med innerslânt i lutning 1:2–1:3 och ytterslânt i jordskärning med lutning 1:1,5 och i bergskärning med lutning 5:1.

Utmed sträckan finns idag en korsande järnvägsbro för smalspår. Under 2009 har vägbanan under bron sänkts så att fri höjd (4,7 meter) erhålls.

Längs med sträckan finns P-fickor och fickor utan utmärkning. De ligger utplacerade med cirka 500–1 000 meters avstånd i respektive färdriktning.

Skyltad hastighet på vägsträckan är 90 km/h. Hastighetsbegränsning till 40 km/h finns kring cirkulationsplatsen i Målilla. Utifrån trafikmätningar gjorda 2010 kan man se att genomsnittlig hastighet för personbilar är 91 km/h och för tung trafik 87 km/h. På sträckan finns kameror för automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) uppsatta i anslutning till Ödhult och Lillråsa.

Vägräcke som finns utmed väg 23 är sidoräcken av typen W-profil eller Kohlsua. Dessa är placerade utmed vissa bergskärningar, vid branta slänter och förbi järnvägsbron.

År 2015 var trafikmängden cirka 5300 fordon/ medeldygn, varav cirka 17 % tung trafik. De prognosticerade framtida trafiksiffrorna kan uppskattas antingen genom att man tittar på de officiella uppräkningsstalen som Trafikverket använder för sin nationella planering eller genom att man tittar på hur det historiskt sett har utvecklats.

Med befintliga data och Trafikverkets basprognos 2018-04-01 går det att räkna ut ökningen i procent per år. Fram till 2040 bedöms den årliga ökningen bli 0,57% för personbilar samt 0,92% för lastbilar. Efter år 2040 bedöms den årliga ökningen till 0,39% för personbilar samt 0,82% för lastbilar. Detta ger en förväntad trafikbelastning enligt tabell 2.4.2.1.

Tabell 2.4.2.1. Beräknad ÅDT på väg 23, Målilla - Hultsfred enligt officiella uppräkningsstal

| År | Personbilar (f/d) | Tung trafik (f/d) | Total trafik (f/d) |
|------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| 2010 | 3940 | 810 (17 %*) | 4750 |
| 2015 | 4410 | 860 (16%*) | 5270 |
| 2021 (trafiköppning) | 4564 | 909 (17%*) | 5472 |
| 2041 (dimensioneringsperiod) | 5095 | 1090 (18%*) | 6185 |

*Andel tunga fordon av den totala trafiken.

Om man istället för de officiella uppräkningsstalen som gäller vid nationell planering tittar på hur det historiskt sett har utvecklats och antar att den fortsatta utvecklingen kommer att vara i samma storleksordning, blir de prognosticerade trafikmängderna enligt tabell 2.4.2.2. Trafiksiffror i respektive mätpunkts äldsta samt senaste tillgängliga mätår har använts för att bedöma utvecklingen.

Tabell 2.4.2.2. Beräknad ÅDT på väg 23, Målilla - Hultsfred med prognos enligt den historiska utvecklingen på vägvägnittet.

| År | Personbilar (f/d) | Tung trafik (f/d) | Total trafik (f/d) |
|------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| 2010 | 3940 | 810 (17 %*) | 4750 |
| 2015 | 4410 | 860 (16%*) | 5270 |
| 2021 (trafiköppning) | 4707 | 1035 (18%*) | 5742 |
| 2041 (dimensioneringsperiod) | 5850 | 1918 (25%*) | 7768 |

*Andel tunga fordon av den totala trafiken.

Trafikverkets officiella trafikprognos bygger på att kraftfulla åtgärder i form av till exempel höjda drivmedelsskatter vidtas för att få ner koldioxidutsläppen. Detta innebär att trafikökningen blir ganska låg. Trendframskrivningen å sin sida är beräknad under en period med ganska kraftig ekonomisk tillväxt vilket medför att även trafikökningen blir hög.

En prognos utifrån historisk utveckling är känslig för vilket årsintervall som används. Värden från Trafikverkets basprognos föreslås användas i det fortsatta arbetet med vägplanen. Dessa värden är en avvägd prognos och ökningen stämmer dessutom med ökningen från de senaste mätningarna för väg 23.

Kalmar länstrafik trafikerar sträckan mellan Målilla och Hultsfred med turer enligt tabell 2.4.2.3.

Tabell 2.4.2.3. Länstrafikens trafikering av sträckan mellan Målilla och Hultsfred.

| Linje | Sträcka | Antal turer vardag (tur/ retur) | Antal turer lördag-söndag (tur/ retur) |
|-------|------------------------|---------------------------------|--|
| 60 | Hultsfred - Mörlunda | 3/4 | |
| 61 | Hultsfred - Virserum | 11/7 | |
| 62 | Hultsfred - Virserum | 4/4 | |
| 154 | Hultsfred - Oskarshamn | 2/1 | |
| 159 | Hultsfred - Högsby | 3/4 | |
| 320 | Hultsfred - Växjö | 2/2 | 2/2-1/1 |
| 344 | Hultsfred - Vetlanda | 2/2 | |

Det finns fyra busshållplatser längs med sträckan, se figur 2.4.2.1. De är placerade vid Hesjön, Ödhult, Lockebo och Lillråsa.



Figur 2.4.2.1. Busshållplatser på väg 23 mellan Mållila och Hultsfred.











Som en del av kollektivtrafiken finns också Närtrafik som innebär att man kan bli upphämtad vid en bestämd mötesplats och resa till närmaste större ort eller bytespunkt för anslutning till linjelagd kollektivtrafik. I dagsläget är det få barn som är skolskjutsberättigade från Ödhult och Lillråsa till Lindblomsskolan inne i Hultsfred.

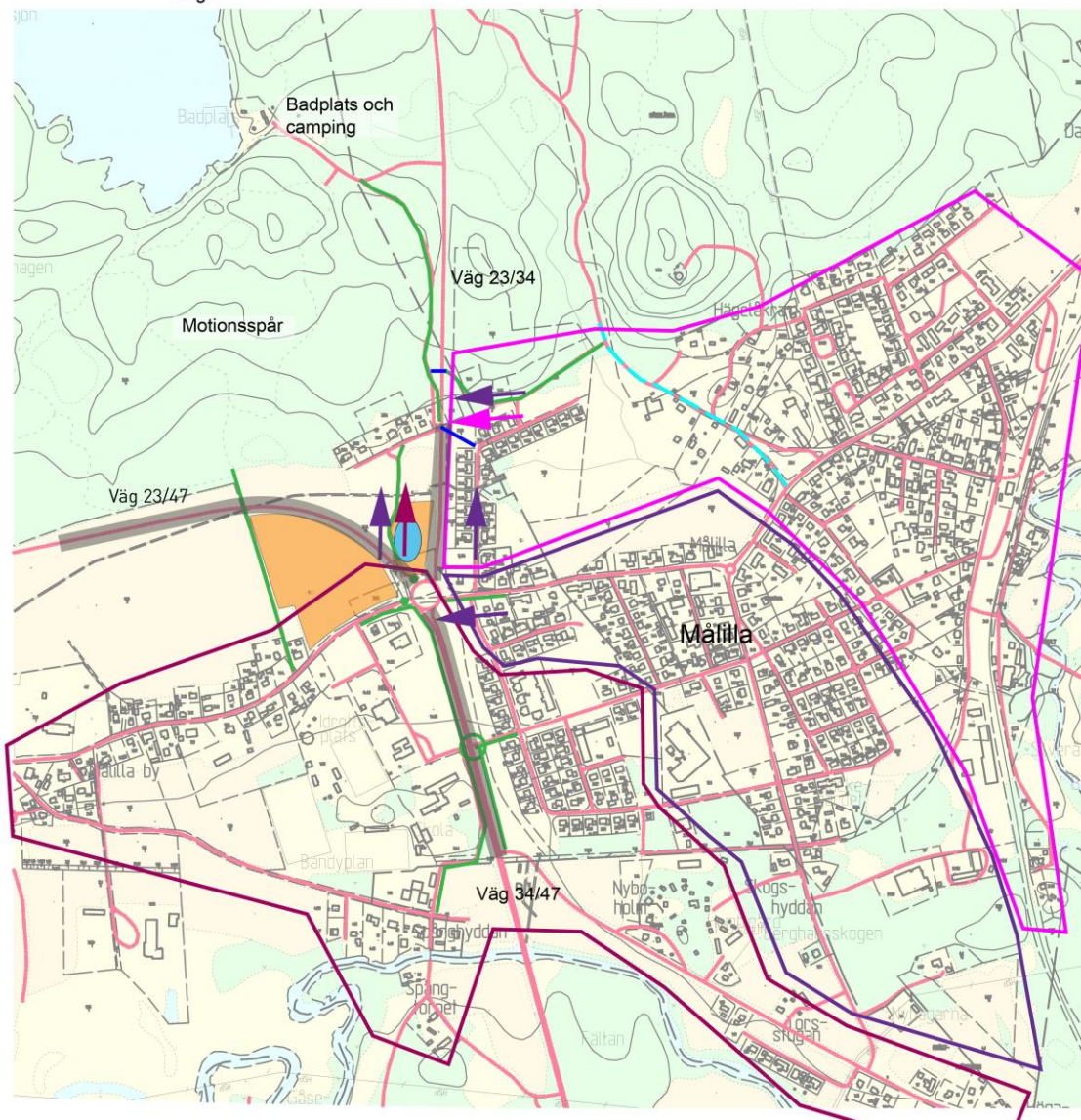
Strax söder om Ödhult finns två större fickor längs med vägen, en på vardera sidan av vägen, som polisen kan använda för kontroller. Väg 23 är primär väg för farligt gods.

Idag används enskild väg 18839 genom Ödhult som omlidningsväg vid störningar på väg 23. Vägen är belagd och har en vägbredd på cirka fem meter.

Frekvensen för arbetspendling med cykel bedöms som låg mellan Målilla och Hultsfred. Enligt förslag i *Regional cykelstrategi och utbyggnadsplan för Kalmar län (2015)* har sträckan Målilla – Hultsfred pekats ut som en tänkbar cykelväg med avseende på pendling. Enligt den trafiksäkerhetsanalys som redovisas i rapporten bedöms denna sträcka idag vara en farlig cykelväg.

I den norra delen av Målilla förekommer att gående och cyklister korsar väg 23 norr om cirkulationsplatsen på ett par ställen. Målpunkter för de som korsar vägen här är badplatsen vid Hesjön och motionsspåren söder om sjön. Även boende kan tänkas passera här för att komma till centrum. I figur 2.4.2.2 redovisas troliga upptagningsområden för gående och cyklister som behöver korsa landsvägen som delar Målilla i en östlig och en västlig del (väg 34/47 och väg 23/34). Figur 2.4.2.2 visar att för minst hälften av Målillas invånare är det mest naturligt att passera över väg 23 där det idag finns upptrampade stigar i den norra delen av samhället (se även figur 2.4.2.3 och 2.4.2.4).

- | | | | |
|---|---|---|---|
|  | Upptagningsområde för gång- och cykelpassage från söder och öster till nordväst |  | Grusväg med karaktären av äldre byväg |
|  | Trolig gång- och cykelpassage från söder och öster till nordväst |  | Landsväg i Målilla utan separat gångbana och utan tomtråk i anslutning till vägen |
|  | Gång- och cykelväg |  | Upptrampad gång- och cykelpassage |
|  | Hastighetssäkrad gång- och cykelpassage |  | Planerad bebyggelse |
|  | Planskild gång- och cykelpassage |  | Planerat dagvattenmagasin |



Figur 2.4.2.2. Karta som visar upptagningsområdena och troliga platser som används av gående och cyklister för passage över väg 23 samt väg 34/47 för att komma till området kring Hesjön.



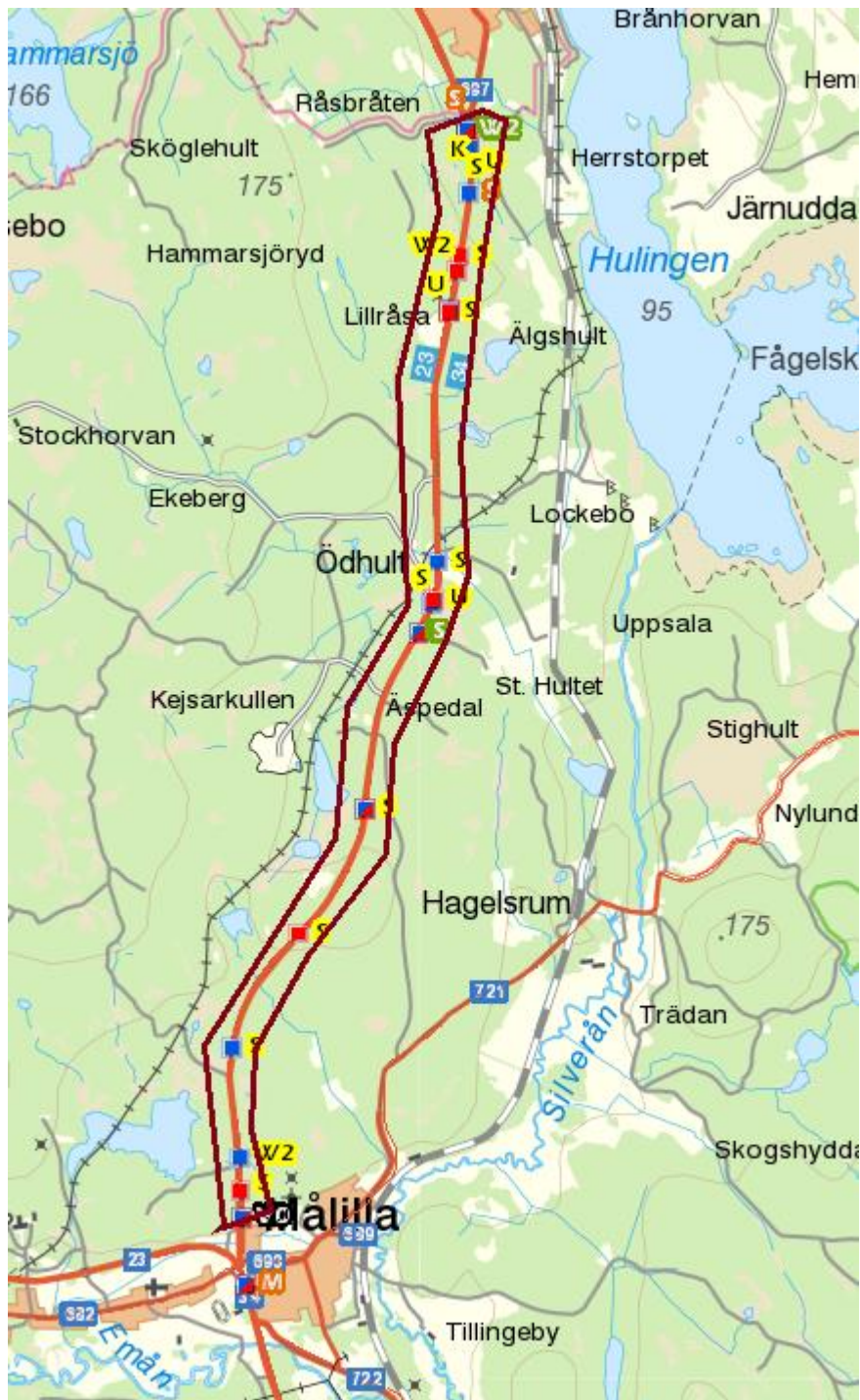
Figur 2.4.2.3. Upptrampad stig från östra till västra sidan om väg 23 vid Mållila.



Figur 2.4.2.4. Bilden illustrerar sikten mot norr där stigen i figur 3 korsar väg 23. Hastigheten är 90 km/h.

2.4.3. Olycksstatistik

Under perioden januari 2012 till oktober 2018 inträffade 19 olyckor med personskador på väg 23 mellan cirkulationen i Målilla och södra infarten till Hultsfred, se figur 2.4.3.1. Av dessa olyckor medförde tre måttliga personskador och 15 olyckor hade personskador med lindrig följd. En dödsolycka inträffade på vägavsnittet under perioden. Nio olyckor utgjordes av singelolyckor. Två olyckor som resulterade i personskador var viltolyckor med älg. Inga övriga viltolyckor med personskador finns registrerade under perioden. Det inträffade tre upphinnandeolyckor, en mötesolycka och en olycka med korsande motorfordon. I huvudsak är det personbilar som varit inblandade i olyckorna, endast en lastbil finns noterad. Dödsolyckan utgjordes av en MC-olycka.



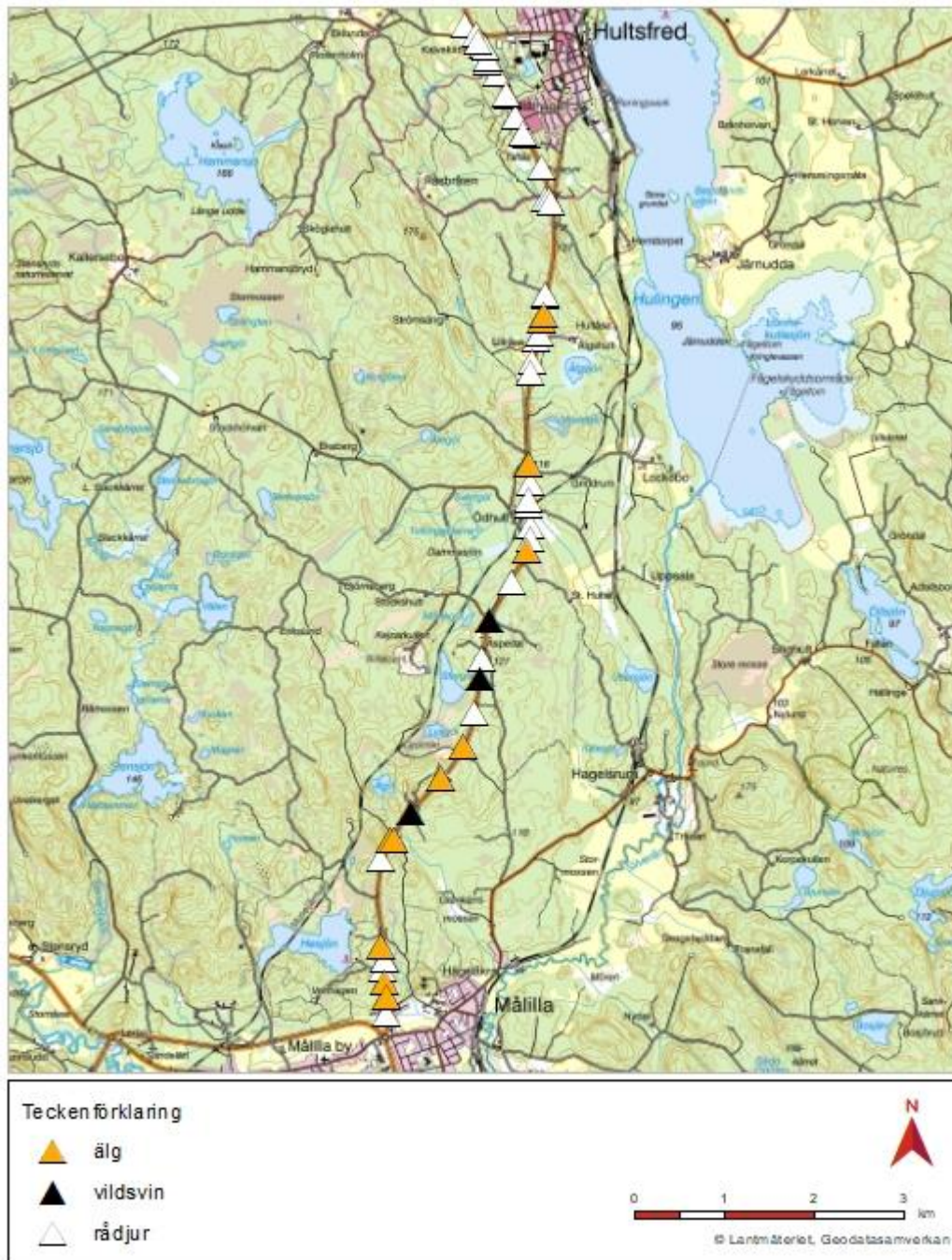
| Symboler | |
|-------------------------------------|---------------------------------|
| ■ | Sjukhusrapport |
| ■ | Polisrapport |
| Textfärger | |
| Grön: | Olycka utan personskada |
| Gul: | Lindrig olycka |
| Röd: | Svår olycka |
| Texter | |
| S: | Singelycka |
| M: | Mötesolycka |
| U: | Upphinnandeolycka |
| A: | Avsvängandeolycka |
| W: | Viltolycka |
| K: | Olycka med korsande motorfordon |

Figur 2.4.3.1. Karta med inträffade olyckor med personskador som följt under perioden januari 2012 till och med 31 oktober 2018. (Källa: STRADA)

Enligt statistik från Nationella viltolycksrådet är den övervägande delen av viltolyckorna längs sträckan kollision med rådjur och älg, men även vildsvin finns med i statistiken. Flertalet viltolyckor sker utan att det leder till personskador. Mellan januari 2015 och december 2017 har eftersöksjägare återrapporterat plats och uppgift om djur som omhändertagits efter trafikolycka gällande 53 djur, se tabell 2.4.3.1 och figur 2.4.3.2. Av dessa gällde 70 % rådjur. Detta är en ökning av andelen rådjursolyckor jämfört med åren 2010–2012 då 42 % gällde rådjur och det totala antalet djur var 28 för samma sträcka.

Tabell 2.4.3.1. Olyckor längs väg 23 som inträffat mellan januari 2015 och december 2017 då eftersöksjägare rapporterat in olycksplatsen.

| Djurslag | Antal olyckor |
|----------|---------------|
| Älg | 11 |
| Rådjur | 39 |
| Vildsvin | 3 |



Figur 2.4.3.2. Viltolyckor rapporterade till Nationella viltolycksrådet under perioden januari 2015 till och med december 2017.

2.4.4. Bebyggelse och markanvändning

I Målilla tätort bor cirka 1 800 invånare och i Hultsfreds tätort cirka 5 900 invånare (år 2017). Ett fåtal bostadshus finns utspridda längs med väg 23. I Ödhult är bebyggelsen mer samlad

Området kring Målilla och Hultsfred präglas av en stor industriell näringsgren med ett stort transportbehov och en liten handelsnäring.

I Målilla finns grundskola samt grundsärskola upp till årskurs sex och i Hultsfred finns skola upp till årskurs nio samt gymnasium.

Vid Målilla ligger en rad enplanshus cirka 30 meter från vägkanten på vägens östra sida. Deras tomtränser är cirka 20 meter från vägen, se figur 2.4.4.1.



Figur 2.4.4.1. Villabebyggelse öster om väg 23 vid Målilla.

Nordväst om cirkulationsplatsen i Målilla planerar kommunen för ett verksamhetsområde och ett mindre antal bostäder. Väster om väg 23 i anslutning till cirkulationen planeras en fördröjningsdamm för omhändertagande av dagvatten från det nya området. Det planerade området nordväst om cirkulationsplatsen innebär att Målilla ytterligare kommer att växa centralt mellan den ursprungliga bebyggelsen kring kyrkan och stationen. En viktig faktor när orter växer är ofta närhet till kommunikationer. Ytterligare förtätning kring de större vägarna är därför inte osannolik, se figur 2.4.4.2.



Figur 2.4.4.2. Väg 23 är en landsväg utan gångbana som ligger skild från bebyggelsen. Bilden visar väg 23 vid Målilla mot söder. Buskridån som delar den öppna gräsmarken väster om vägen syns ungefär mitt i bilden.

Norr om Målilla finns ett fåtal spridda bostadshus längs väg 23. Bebyggelsen ligger där befintlig landsväg till stora delar sammanfaller med den äldre vägen mellan Målilla och Hultsfred. Bebyggelsen är orienterad mot den äldre vägen eller anslutningsvägar till den. I Äspedal (Uppsala 1:7) ligger en äldre bostadsfastighet knappt tjugo meter från nuvarande väg 23 ungefär två meter högre än vägen. I Ödhult finns ett tiotal bostadsfastigheter kring den äldre vägsträckningen, men endast ett hus ligger nära den nuvarande vägsträckningen och syns från vägen. Vid Ödhult passerar vägen planskilt under järnvägen (smalspåret Bockadalsbanan). Det gör att vägen ligger betydligt lägre än bebyggelsen i Ödhult som ligger på samma nivå som järnvägen. Bebyggelsen i Äspedal och Ödhult visas i figur 2.4.4.3.



Figur 2.4.4.3. Bostadsbebyggelsen i Äspedal (Uppsala 1:7) och Ödhult som ligger i närheten av vägen. Bebyggelsen ligger i båda fallen ett par meter högre än vägen.

Målpunkterna inom södra delen av området är motionsspåret vid Målilla och en naturcamping i anslutning till kommunal badplats vid Hesjön vilken är välbesökt under sommartid.

Ungefär mitt på sträckan finns Kejsarkullens återvinningscentral för både privatpersoner och näringsidkare. Trafikmätning har gjorts på den enskilda väg som leder in mot återvinningscentralen under perioden 20181126 - 20181203. Resultatet visade på en trafiksituation med 150 fordon/dygn. Sträckan är mest trafikerad mellan klockan 14:00 och 15:00, med maxtimtrafik 33 fordon/timme. Nuvarande trafikbelastning bedöms inte vara särskilt hög och hastighetsöverträdelsen på vägen mot Kejsarkullen var endast tre procent. Framtida korsning mellan väg 23 och infarten till Kejsarkullens återvinningscentral har analyserats med avseende på förväntade körlängder på väg 23 vid vänstersväng. Resultatet av analysen visar att ett vänstersvängfält med cirka 30 meters längd är fullt tillräckligt.

Inom närområdet finns en bergtäkt som har tillstånd att ta ut material fram till år 2029.

Inom området finns både markförlagda och luftburna ledningar. Se illustrationsritningar 100T0211-19.

2.4.5. Miljöförhållanden

2.4.5.1 Hälsa och säkerhet

Bullerberäkningar har utförts för nuläge, nollalternativ och planförslag utan och med föreslagna skyddsåtgärder. För nollalternativ och planförslag har prognosåret 2041 använts. Redovisning av bullerutredningen görs i Rapport bullerutredning som är ett underlag till planbeskrivningen.

Riktvärden för trafikbuller

Bullerstörningen bedöms utifrån riktvärden. Riksdagen har angett riktvärden för buller från vägar och järnvägar. Det skedde i samband med infrastrukturpropositionen 1996/97:53. I infrastrukturproposition från 2012 angavs att riktvärdena även fortsatt bör vara vägledande i planeringssammanhang.

- 30 dBA ekvivalent nivå inomhus
- 45 dBA maximal nivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalent nivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximal nivå vid uteplats i anslutning till bostad

Trafikverket har vidareutvecklat de riktvärden som anges i infrastrukturpropositionen och konkretiserat vad de anser vara en god eller i vissa fall godtagbar miljö. Trafikverkets riktvärden utgör ett stöd vid bedömningar om behov av utredningar och genomförande av skyddsåtgärder mot höga buller- och vibrationsnivåer. Samtliga riktvärden som Trafikverket tillämpar redovisas i TDOK 2014:1021, *Riktlinje Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg*. Aktuella riktvärden för detta projekt redovisas i Rapport bullerutredning.

Ombyggnaden av väg 23 Målilla - Hultsfred faller under planeringsfallet väsentlig ombyggnad av väg vid bebyggelse. Detta avser exempelvis omläggning av väg i delvis ny sträckning, justeringar av vägen i plan eller profil, breddning samt hastighetsökningar i samband med kapacitetsupprustning och trafiksäkerhetsåtgärder.

För samtliga riktvärden gäller att hänsyn ska tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till gällande riktvärden bör inriktningen vara att inomhusnivåerna inte överskrids.

Nuläge

Vägen går i nuläget i direkt anslutning till bostadsfastigheter som i flera fall har utfarter till vägen. Bebyggelsen är gles och utspridd längs större delen av sträckan. I södra delen av ombyggnadssträckan ligger dock ett större bostadsområde på östra sidan av vägen. Inga åtgärder för buller har sedan tidigare utförts på sträckan. En fastighet har tidigare erbjudits åtgärder, av dåvarande Vägverket, av fönster men tackat nej.

I nuläget berörs 17 bostadshus av en ekvivalent ljudnivå över 55 dBA vid fasad mot väg.

2.4.5.2 Landskap

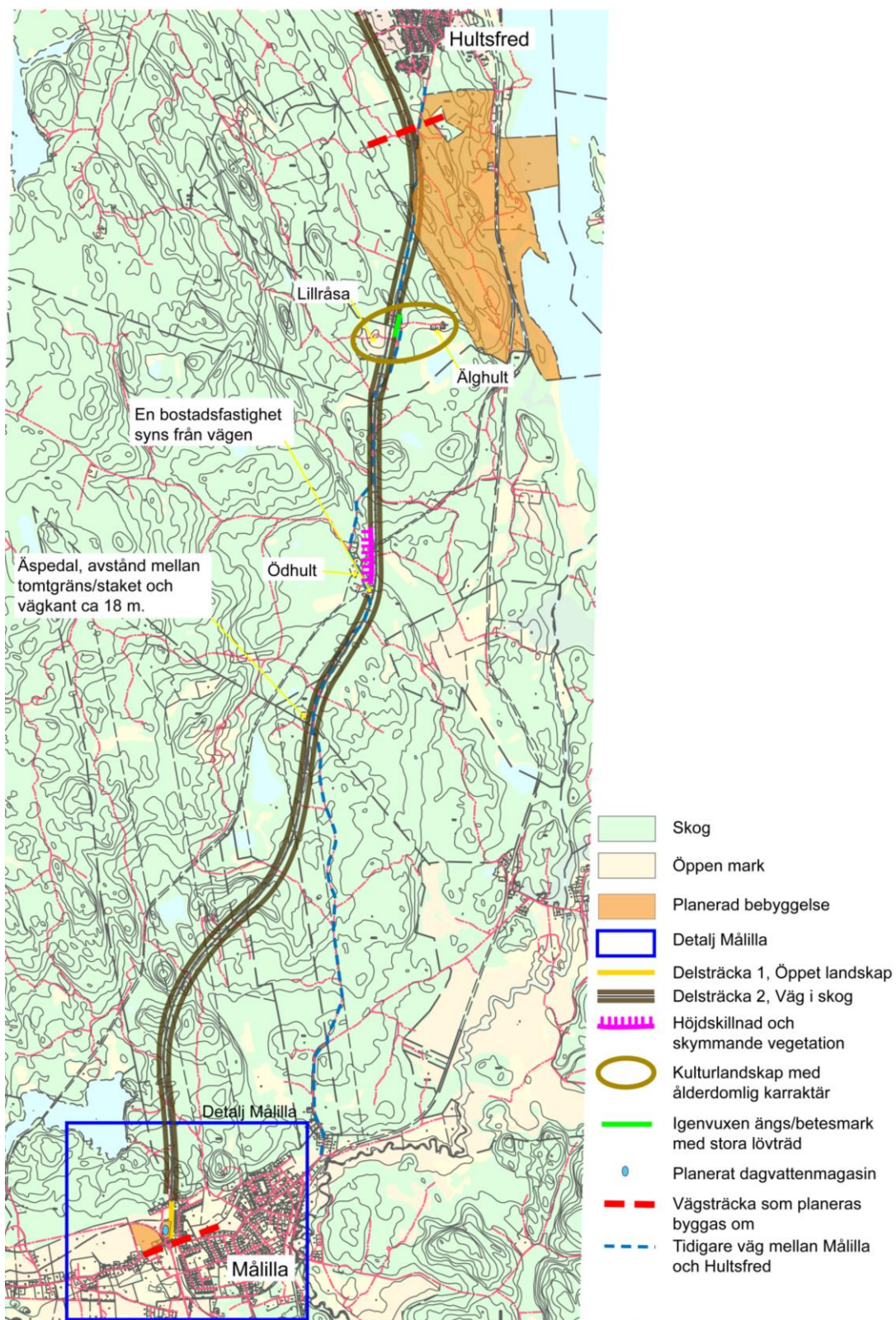
Den övergripande karaktären för vägsträckan är hållmarkstallskog med ett tunt jordtäckte och en gles tallskog på en urbergsberggrund. I svackorna i landskapet finns lite mäktigare jordlager med lövskog eller blandskog. Målilla ligger i Emåns plana och uppodlade dalgång och samhället Målilla låg från början enbart kring kyrkan. När järnvägen anlades med en station öster om kyrkbyn växte ett kommersiellt centrum upp här och samhället blev tudelat. Efterhand har samhället vuxit, men det går fortfarande att urskilja de två olika delarna. Den tidigare vägen mellan Målilla och Hultsfred har i söder en annan sträckning än dagens väg 23, medan den gamla vägens sträckning i norr i stort överensstämmer med dagens väg.

Projektet kan utifrån landskapsbild delas in i två delar, delsträcka 1 och delsträcka 2, se figur 2.4.5.1. Delsträcka 1 omfattar en cirka 300 meter lång sträcka som ligger i ett öppet landskap vid den norra delen av Målilla. På stora delar av sträckan ligger vägen mellan en och två meter över omgivande mark. Området mellan vägen och bostadsfastigheterna utgörs av en öppen gräsyta med enstaka större träd. Väster om vägen är det till största delen öppen gräsmark. En träd- och buskridå utmed ett dike delar av ytan i två delar. Vägen följer på denna del inte någon naturlig gräns och upplevs inte som en del av samhället.

Delsträcka 2 är knappt tio kilometer lång och ligger i ett homogent skogslandskap med lite bebyggelse i anslutning till vägen.

Vägen går till största delen genom en gles tallskog ibland med god sikt in mellan träden. I svackorna där det är mer lövskog är skogen tätare. Vägen följer den kuperade terrängen både i plan och profil. Det är många låga bergskärningar utmed sträckan, men endast ett par över tre meter. I svackorna ligger vägen på bank, men bankarna märks nästan inte i och med att vegetationen ofta är tät.

Vid gården Lillråsa finns ett parti öppen jordbruksmark på västra sidan om vägen, se figur 2.4.5.2. Gårdsmiljön ger ett ålderdomligt intryck. Miljön upplevs i begränsad omfattning från vägen i och med att den ligger på en kulle och att det är en kort sträcka som är öppen. Ser man till miljön som sådan bedöms den kunna ha ett värde för förståelsen av det historiska landskapet. Det gäller även gården Älgshult som ligger lite längre från vägen och inte har någon direkt koppling till väg 23. Mellan väg 23 och den äldre vägsträckningen öster om vägen finns ett mindre parti med igenvuxen betesmark.



Figur 2.4.5.1. Landskapsanalys längs väg 23 delen Målilla-Hultsfred. Det bör förtydligas att planerat dagvattenmagasin är en del i kommunens planerade exploateringsområde väster om vägen och inte en del av väganläggningen.



Figur 2.4.5.2. Öppet jordbrukslandskap kring bebyggelsen vid Lillråsa. Bebyggelsen skimtar på höjden bakom träden.

2.4.5.3 Natur- och kulturmiljö

Landskapet kring vägen kan beskrivas som ett kuperat skogslandskap där barrskogen dominerar med stort inslag av sjöar och våtmarker. I svackor och kring vattendragen är jordlagren rikare och här förekommer löv- och blandskogar. Höga naturvärden är främst knutna till sjöar, vattendrag och våtmarker.

Strax norr om Målilla, vid km cirka 62/000–62/100, utbreder sig ett sumpskogsområde på ömse sidor om väg 23. Ytterligare ett sumpskogsområde korsas vid cirka km 62/800. Båda områdena är starkt påverkade av befintlig väg. Sumpskogarna utgörs främst av kärrskogar med tall som dominerande trädslag. Se bilaga 1.

I det öppna odlingslandskapet kring Lillråsa finns objekt som omfattas av generellt biotopskydd såsom stenmurar, rösen och åkerholmar. Det innebär att det är förbjudet att vidta åtgärder som kan skada naturmiljön. Enligt 7 kap 11a § miljöbalken gäller inte förbuden för byggande av allmän väg enligt fastställd vägplan.

De planerade åtgärderna berör en stenmur och ett odlingsröse längs vägen vid Lillråsa (cirka km 69/260 - 69/290). Stenmuren är bitvis raserad och saknar stenar och kvaliteten varierar längs olika delar. Stenmurens ena sida gränsar till jordbruksmark och odlingsröset ligger i jordbruksmarken, båda biotoperna omfattas därför av biotopskydd enligt miljöbalken 7 kap 11 §.

Cirka 700 meter söder om infarten till Hultsfred (km cirka 70/250–70/350) finns en bergbrant med stort inslag av senvuxna träd som utgör en skoglig nyckelbiotop. Området närmast vägen utgörs av tunnjordig hållmark med senvuxna tallar och ett sparsamt inslag av lövträd (asp och ek). Fältskiktet är gräsbevuxet med inslag av bland annat fibblor, kråkvicker, maskrosor och bergssyra. Direkt på hållarna växer mossor och

lavar av olika slag, mängdmässigt dominerar fönsterlav. Området är i denna del terrasserat med flera mindre så kallade lodytor (lodräta ytor på berget). Närmast vägen bedöms området i sig inte hysa särskilt höga naturvärden.

Längs med kusterna, sjöar och vattendrag gäller ett generellt strandskydd enligt 7 kap 13 § miljöbalken (MB). Strandskyddet är 100 meter från strandkanten både på land och i vattenområdet och inkluderar undervattensmiljön. Strandskyddet syftar till att säkerställa att goda livsmiljöer för växt- och djurliv på land och i vatten bevaras samt att tillgängligheten till rekreativa miljöer för allmänheten värnas. Inom strandskyddat område får man, enligt 7 kap 15 § MB, inte utföra anläggningar eller anordningar om det hindrar eller avhåller allmänheten från att beträda ett område där den annars skulle ha fått färdas fritt, eller vidta åtgärder som väsentligt förändrar livsvillkoren för djur- eller växtarter. Förbuden gäller dock inte byggande av allmän väg enligt en fastställd vägplan enligt väglagen.

Vägen korsar sex vattendrag av vilka fyra kan betraktas som skogsdiken/bäckar som bedöms omfattas av strandskydd, se plankartor 101T0201-101T0209. Det finns flera mindre sjöar i närheten av vägen. Cirka 1,5 km öster om vägen ligger sjön Hulingen som omfattas av generellt strandskydd om 100 meter. Sjön bedöms dock inte beröras av projektet.

Landskapet i anslutning till vägen innehåller relativt få registrerade fornlämningar. Längs äldre vägsträckningar som delvis finns kvar parallellt med nuvarande väg står flera milstolpar. Vid Lillråsa som ligger på en moränhöjd har två skafthålsyxor påträffats. Miljön har också bedömts vara ett lämpligt boplatsläge.

I övrigt finns två kulturhistoriska lämningar registrerade i närheten av vägen. Vid Ödhult finns en övrig kulturhistorisk lämning i form av lämningar efter en sågkvarn väster om vägen, vid korsningen med vattendraget (km cirka 67/450). Ytterligare cirka 500 meter norrut finns ett bevakningsobjekt i form av ett sentida torpställe inom befintlig vägsträcka.

Smalspårsjärnvägen mellan Virserum och Västervik korsar vägen vid Ödhult. Avsnittet trafikeras idag endast av turisttrafik med dressiner samt av underhållsfordon. Järnvägen är byggnadsminnesförklarad.

2.4.5.4 Mark- och vattenmiljö

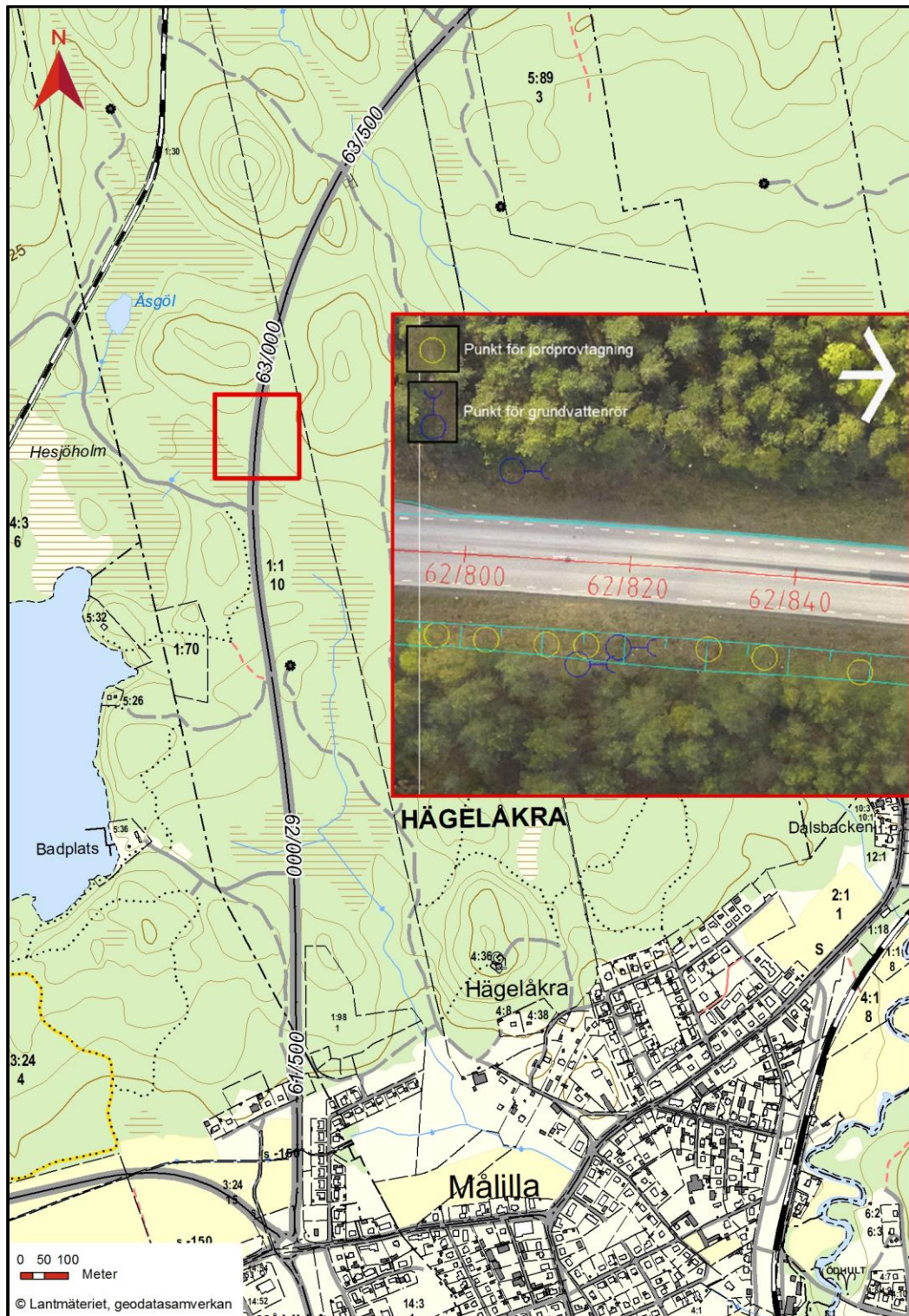
Två dikningsföretag finns i anslutning till vägen:

- Målilla med Hägelåkra dikningsföretag, 1949
- Ödhult, plan till vattenavledning från Dammarna, 1895

Prover har tagits på asfalt och bundet bärlager längs de sträckor där breddning av vägen planeras. Resultatet visar att bärlagret på samtliga sträckor där åtgärder planeras är indränkt med tjära som innehåller höga halter PAH. Den överliggande asfalten innehåller däremot endast låga halter PAH.

Strax norr om Målilla, vid cirka km 62/825 finns uppgifter om en misstänkt markförorening. På platsen inträffade en tankbilsolycka om kring år 1990. Vid den sanering som genomfördes efter olyckan fick man bara upp 6 av 16 m³ eldningsolja.

Provtagning har genomförts av marken där olyckan inträffade, se figur 2.4.5.3. Den kemiska analysen av proverna visar att Naturvårdsverkets generella riktvärde för mindre känslig markanvändning (MKM) överskrids för alifater i två jordprover och över riktvärdet för känslig markanvändning (KM) i ett jordprov, vilket kan hänföras till oljeutsläppet. Även PAH:er har uppmätts över Naturvårdsverkets riktvärde för MKM i två jordprover. PAH:er förekommer allmänt vid vägar och härstammar från främst fordonsutsläpp och slitage från vägbeläggningen. En vägdikesprovtagning kommer att genomföras under våren 2019.



Figur 2.4.5.3. Provtagningspunkter vid genomförd markundersökning vid misstänkt markförorening vid km cirka 62/825.

2.4.6. Byggnadstekniska förutsättningar

Jordlagren i området är i allmänhet tunna och berg i dagen är vanligt. Därför går vägen genom flera bergskärningar. Området består till största delen av jordar med hög andel friktionsmaterial. Detta gör att marken har bra bärighet och god dränerande förmåga. På några ställen passerar vägen torvmossor, här kommer utskiftning av material att krävas.

Vid Ödhult har vägbanan tidigare svämmat över på grund av stora vattenflöden från väster och att diket nedströms har dämt upp. Detta åtgärdades under 2010 genom slitsar i vägbanan och urdikning på östra sidan om vägen.

Det finns inte några vattenkrävande växter i diken som indikerar sämre dräneringsförhållanden, med undantag för passager av torvmossar. Eftersom jordarna är genomsläppliga fungerar dräneringen ofta tillfredsställande även utan ordentliga diken.

Vägen har överlag god bärighet och spårdjupstillväxten är mindre än 1 mm/år. Där beläggningen är gammal finns tydliga spår av att den åldrats och en del lagningar, men problemen beror förmodligen mer på gammal asfalt än problem med bärighet. Delen Ödhult - Hultsfred har fått ny beläggning 2011 på grund av att den var uttjänt och därför finns inga skador där. Delen Målilla - Ödhult fick ny beläggning år 2015.

2.5. Behov av förändringar

Avsnittet beskriver vägens funktion, det vill säga hur den fungerar idag och eventuella brister om inga åtgärder vidtas. Funktionsanalysen beskrivs utifrån målet med projektet och dess koppling till det övergripande transportpolitiska målet: ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv” som är nedbrutet i två delmål:

Funktionsmål (tillgänglighet): Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmål (säkerhet, miljö, hälsa): Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att människors hälsa främjas.

2.5.1. Analys utifrån funktionsmål

Väg 23 är av riksintresse för kommunikation och har en viktig roll för fortsatt regional tillväxt. Det kräver goda pendlingsmöjligheter med både bil och kollektivtrafik. Kollektivtrafiken med buss och tåg är väl utbyggd både lokalt och regionalt. Däremot saknas möjlighet till tågstopp i Målilla. Statistiken från länstrafiken visar på att det är få påstigande bussresenärer utmed sträckan, exklusive Målilla och Hultsfred, vilket beror på att det är få boende utmed sträckan.

2.5.2. Analys utifrån hänsynsmål

Olycksstatistiken visar att sträckan till stor del drabbats av singelolyckor. De olyckor med allvarligt skadade personer som följd representeras av singel-, mötes- och korsningsolyckor. Att olyckor med allvarliga konsekvenser inträffar bekräftar att vägen och vägområdet har bristande säkerhet genom att den saknar mittseparering, säkra sidoområden och säkra korsningar. Sikten i vissa korsningar är dålig, vilket ger otrygga vänstersvägande rörelser.

Avståndet mellan Målilla och Hultsfred bedöms vara för långt för att ses som potential för pendling med cykel eftersom det är mer än fem kilometer. Detta kan dock komma att ändras med till exempel ett framtida nyttjande av elcyklar. Däremot är avståndet från Ödhult cirka fem kilometer till både Målilla och Hultsfred. En utbyggd cykelväg finns med i den regionala cykelstrategin och kommer att hanteras som ett separat projekt när det blir aktuellt med utbyggnad. På delar av sträckan finns ett sammanhängande nät av parallellvägar i varierande standard mellan Målilla och Hultsfred som kan vara ett alternativ för oskyddade trafikanter att använda istället för väg 23. Att gå utmed vägrenarna på väg 23 till och från de busshållplatser som inte ligger i direkt anslutning till korsningar ger en otrygg miljö för resenärerna, vilket kan vara en bidragande orsak till att det är få som nyttjar kollektivtrafiken.

För koppling mellan östra och västra bebyggelsen och friluftsområdet Hesjön finns det säkra passager vid Målilla cirkulationsplats, där hastigheten är sänkt för motorfordon. Gena passager för gående mellan östra Målillas bostadsbebyggelse och friluftsområdet Hesjön saknas, vilket boende kan se ett behov av.

Sträckan präglas av få bostadshus, vilket är positivt från bullerstörningssynpunkt. Då vägen i princip inte passerar i direkt anslutning till bebyggelse är de lokala utsläppseffekterna på människorna mycket liten. För övrigt ger vägens placering i relation till landskapsbild och bebyggelse inte upphov till några större störningar.

Vägen ligger i ett skogs-, sjö- och myrrikt landskap utan att väsentligt skada natur- och kulturvärden. Landskap av den karaktären är vanligtvis viltrika, särskilt älg trivs i skogs- och myrlandskap. Olycksstatistiken visar tillbud på viltkollisioner (älg och rådjur) och andra typer av olyckor där vilt har varit orsaken till olyckan. Vid samråden i förstudien påtalades det att det förekommer viltstråk vid Hesjön, Ödhult och Älgult, vilket överensstämmer med olycksstatistiken, se figur 2.4.3.2.

2.6. Ändamål och projektmål

2.6.1. Vägplanens syfte

Syftet med vägplanen är att:

- Ge väghållaren tillstånd att bygga vägen.
- Ge rätt till markåtkomst med vägrätt.
- Reglera väghållningsansvaret, det vill säga fastslå vilka delar i projektet som ska utgöra allmän väg och väganordning.

2.6.2. Projektet syfte och mål

Projektets mål är att förbättra säkerheten och framkomligheten. Lösningarna ska vara kostnadseffektiva.

2.7. Hela utbyggnadsprojektet och projektets del i detta

Väg 23 mellan Målilla och Hultsfred har tidigare berörts i en teknisk utredning som en del i stråket väg 23 Målilla - Vimmerby och väg 34 Bockara - Oskarshamn som utfördes under 2011.

2.8. Eventuellt beslut om tillåtlighet enligt 17 kap miljöbalken

Tillåtlighet enligt 17 kap miljöbalken är inte aktuellt.

2.9. Påverkan på Natura 2000-områden och andra riksintressen

Projektet berör inte något Natura 2000-område.

Hammarsjöområdet väster om väg 23 är av riksintresse för friluftslivet. Området ligger intill befintlig väg, men förutsättningarna för friluftslivets intressen bedöms inte påverkas då utbyggnaden görs på befintlig väg. Inga övriga riksintressen berörs.

2.10. Planens överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler och miljökvalitetsnormer

2.10.1. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

Vid tillståndsprövning eller liknande prövning är verksamhetsutövaren skyldig att visa att de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel iakttas.

Hänsynsreglerna omfattar krav på att verksamhetsutövaren ska ha tillräcklig kunskap om verksamheten och att försiktighetsmått och skyddsåtgärder vidtas.

Verksamheten ska förläggas på lämplig plats, hushållning med råvaror ska ske, bästa möjliga produkter och teknik ska användas och verksamheten kan stoppas om den kan antas medföra väsentlig skada på miljön.

De allmänna hänsynsreglerna bedöms vara uppfyllda i projektet. Trafikverket har god kunskap om planering, projektering, anläggande och drift av vägar samt om tänkbar påverkan på omgivningen. De huvudsakliga konsekvenserna bedöms vara identifierade i vägplanen och skadeförebyggande åtgärder vidtas där det är motiverat och skäligt för att minska projektets miljökonsekvenser, se även avsnitt 4.3.

2.10.2. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer regleras i miljöbalkens femte kapitel. Avsikten med miljökvalitetsnormerna är att fastlägga högsta tillåtna förorenings- och störningsnivåer som människor eller miljö tål. Fastställda miljökvalitetsnormer finns idag för upprätthållande av luftkvalitet, vattenkvalitet och omgivningsbuller.

Luftkvalitetsförordningen (2010:477) anger de miljökvalitetsnormer som gäller för luftkvalitet och omfattar maximala tillåtna värden för skadliga ämnen och partiklar. I detta projekt är trafikmängden relativt måttlig, landskapet i huvudsak oexploaterat med ett öppet vägrum och det finns inte några stora föroreningskällor i närheten. Detta medför att det inte finns någon risk för att normerna ska överskridas.

Vattenförvaltningen i Sverige bedrivs enligt EU:s ramdirektiv för vatten, införlivat i svensk lagstiftning genom bland annat 5 kap miljöbalken och vattenförvaltningsförordningen (2004:660). I Sverige genomförs vattenförvaltningsarbetet i sexåriga cykler under ledning av de fem vattenmyndigheterna. Allt arbete utgår från att vattendelegationen (vattenmyndighetens beslutande organ) vart sjätte år ska ta beslut om förvaltningsplan, åtgärdsprogram och miljökvalitetsnormer.

Miljökvalitetsnormer för vattenförekomster fastställs med stöd av 5 kap miljöbalken, vattenförvaltningsförordningen och Havs- och vattenmyndighetens föreskrift HVMFS 2013:19 samt HVMFS 2015:4. Miljökvalitetsnormer beskriver den önskade vattenkvaliteten för en vattenförekomst och tidpunkten för när den senast ska uppnås. Målsättningen är att de vatten som omfattas av direktivet ska ha god ekologisk och kemisk status år 2027. En bärande princip är att inget vatten får försämrats. Det nu berörda området tillhör Östersjöns södra vattendistrikt. Beslut med föreskrifter för vattenförekomster har fattats av länsstyrelsen i Kalmar län (08FS 2016:15).

Vägen korsar sex vattendrag av vilka fyra kan betraktas som skogsdiken/bäckar och det finns flera mindre sjöar i närheten av vägen. Cirka 1,5 km öster om vägen ligger sjön Hulingen. Enligt gällande miljökvalitetsnormer ska Hulingen uppnå god ekologisk status år 2027 samt uppnå god kemisk ytvattenstatus. Vid den senaste statusklassningen (2015) bedömdes Hulingens ekologiska status som måttlig. Det är kvalitetsfaktorn fisk som har varit avgörande för bedömningen. God kemisk ytvattenstatus i Hulingen uppnås inte på grund av att gränsvärdena för kvicksilver och polybromerade difenyletrar (PBDE) överskrids. Hulingen uppnår god kemisk ytvattenstatus utan överallt överskridande ämnen, det vill säga när kvicksilver och PDBE har exkluderats från bedömningen. Det finns inga beslut om miljökvalitetsnormer för något av vattendragen och det finns inte heller några grundvattenförekomster längs sträckan som omfattas av miljökvalitetsnormer. Tillförseln av vägdragvatten till ytvatten förändras marginellt genom projektet. Förutsättningarna att uppfylla miljökvalitetsnormen bedöms inte påverkas.

Förordningen (2001:554) om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten gäller kvaliteten på utpekade fisk- och musselvatten. Detta projekt berör inte något av dessa fiskvatten.

I förordningen (2004:675) om omgivningsbuller regleras skyldigheten att kartera omgivningsbuller samt upprätta och fastställa åtgärdsprogram med mål att omgivningsbuller inte ska medföra skadliga effekter på människors hälsa. Trafikverket är skyldigt att göra detta för vägar med mer än tre miljoner fordon per år. Detta motsvarar drygt 8 000 fordon per dygn. Trafikmängderna på väg 23 är inte så stora att vägen omfattas av kravet på åtgärdsprogram.

3. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

3.1. Tidigare utredningar och beslut (Åtgärdsvalstudier)

Väg 23 mellan Målilla och Hultsfred har tidigare berörts i en teknisk utredning som en del i stråket väg 23 Målilla - Vimmerby och väg 34 Bockara - Oskarshamn som utfördes under 2011. I en förstudie, vars Beslutshandling dateras 2012-06-29, analyserades möjliga åtgärder på väg 23 mellan Målilla och Hultsfred utifrån fyrstegsprincipen.

Fyrstegsprincipen innebär att steg för steg analysera hur ett problem kan lösas och tidigt ta fram en rad olika åtgärdsalternativ inför fortsatt planering. De fyra stegen sammanfaller därmed delvis med Miljöbalkens hänsynsregler.

3.1.1. Fyrstegsprincipen

1. Tänk om - Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

2. Optimera - Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

3. Bygg om - Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

4. Bygg nytt - Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/ eller större ombyggnadsåtgärder.

Steg 1 - Tänk om

Möjliga åtgärder:

- Information-/ påverkansåtgärder. Information till och påverkan av befolkningen i närområdet att nyttja befintlig kollektivtrafik.
- Utöka kollektivtrafiken med fler turer. Ökad turtäthet för buss- och tågtrafik samt möjligheten att öppna Målilla station.
- Distansarbete. Arbeta hemifrån och videokonferens.

Dessa åtgärder ses inte som ett rimligt alternativ ur trafiksäkerhetsperspektivet men de kan förbättra miljö och framkomligheten på vägen. Om åtgärder enligt steg ett kombineras med åtgärder under steg tre genom placering av hållplatser och trygga gångvägar till hållplatser, kan valet av kollektiva transporter öka.

Steg 2 - Optimera

Möjliga åtgärder:

- Hastighetsnedsättning och omkörningsförbud. Sänker medelhastigheten hos motorfordon. Framkomligheten minskar.

Dessa åtgärder ses inte som ett rimligt alternativ ur tillgänglighetsperspektivet eftersom sträckan ingår i ett regionalt stråk vilket kan minska den regionala utvecklingen. Dessa

åtgärder ses inte heller som ett rimligt alternativ ur trafiksäkerhetsperspektivet eftersom det är svårt med efterlevnad. På kort sikt kan det förbättra säkerheten, men öka irritationen hos de som nyttjar vägen, främst de som använder den dagligen.

Steg 3 - Bygg om

Möjliga åtgärder:

- Mitträcke
- Breddning av befintlig väg med mitträcke och omkörningssträckor
- Förbättrade korsningsutformningar
- Sidoområdesåtgärder
- Kollektivtrafik - bättre placering av busshållplatser
- Gång- och cykelväg – delvis utbyggnad på sträckor där det i övrigt saknas parallellt vägnät samt föreslagna ersättningsvägar för oskyddade trafikanter
- Viltstängsel

Dessa åtgärder bedöms ge en god målpuppfyllelse av projektet.

Steg 4 - Bygg nytt

Inga större ombyggnadsåtgärder diskuteras då nyttan av denna typ av åtgärder inte anses vara i paritet med dess kostnader.

3.2. Val av lokalisering

I och med att åtgärder enligt Fyrstegsprincipens tredje steg: Bygg om, har valts för fortsatt arbete är lokaliseringen av projektet belägen i anslutning till befintlig väg.

Omkörningssträckornas placering har utretts dels i tidigare skeden och dels i vägplanearbetets inledande skeden. Hänsyn har tagits till anslutningar, korsningspunkter, vägens linjeföring och omgivande terräng i största möjliga mån. Breddning av befintlig väg för omkörningsfält kommer att ske i norrgående riktning i sektion cirka 61/700–63/900 samt 67/700–68/900 och i södergående riktning i sektion cirka 64/835–66/200 samt 69/650–70/850, se översiktsritning 100TO101.

3.3. Val av utformning

3.3.1. Typsektioner

Väg 23 föreslås bli utformad som en mötesfri väg med omväxlande ett och två körfält i vardera riktningen. Motriktad trafik separeras med räcke.

På 1+1-sträckorna fördelas vägbredden på 0,75 meter vägren, 3,25 meter körfält och 0,35 meter mittvägren i vardera riktningen. I mitten görs en mittremsa på 0,3 meter.

På 2+1-sträckorna fördelas vägbredden på 0,75 meter vägren, 3,35 meter körfält, 3,1 meter körfält och 0,5 meter mittvägren på ena hållet. I mitten görs en mittremsa på 0,3 meter. I andra riktningen görs en mittvägren på 0,75 meter, körfält 3,5 meter och vägren 0,75 meter.

Principen för vägens möte med omgivningen är att vägen anpassar sig till sin omgivning, därför ska övergången mellan vägens sidoområde och omgivningen avrundas mjukt med

radie fem meter och markvegetationen på vägens sidoområde ska ha samma karaktär som omgivningen.

Vägen utformas så att kraven på säkerhetszonen uppfylls. Det omgivande landskapets topografi och utformningen av befintlig väg innebär att sidoräcken krävs längs större delen av sträckan.

Viltstängsel föreslås längs hela sträckan. En fri yta på en meter på båda sidor om stängslet tillgodoses för att underlätta driften. Viltstängsel utförs med en mjuk linjeföring utan tvära vinklar. En faunapassage i plan för vilt med ett elektroniska rörelsedetektorer som indikerar vilt anordnas strax söder om Ödhult vid km 66/500–66/600 med tillhörande möjlighet till uthopp både före och efter faunapassagen. Utöver viltuthopp i anslutning till faunapassagen anläggs viltuthopp på ytterligare fem platser längs med väg 23, se plankartor 101To201-101To209.

Se även typsektioner och illustrationsplaner.

3.3.2. Plan- och profilstandard

Plan och profil följer befintlig väg, se tabell 3.3.2.1. Befintlig vägs linjeföring följer Trafikverkets gällande riktlinjer *Trafikverket publikation 2015:086, Krav för vägars och gators utformning, VGU*.

Tabell 3.3.2.1. Väggeometri

| Väg-nummer | Sträcka | Minsta horisontalradie (m) | Minsta konkava vertikalradie (m) | Minsta konvexa vertikalradie (m) | Största längslutning (%) |
|------------|---------------------|----------------------------|----------------------------------|----------------------------------|--------------------------|
| 23 | Målilla - Hultsfred | 990 | Lång båg­längd 5000 | Lång båg­längd 6000 | 5 |
| | | Krav 700 | Krav Lång båg­längd 4500 | Krav Lång båg­längd 6000 | Krav 6 |
| | | | Kort båg­längd 1900 | Kort båg­längd 3500 | |
| | | | Krav Kort båg­längd 1500 | Krav Kort båg­längd 1500 | |

3.3.3. Bullerskydd

Bullerskydd ska anpassas efter platsens förutsättningar och ges tilltalande utföranden. För föreslagna bulleråtgärder, se PM Buller samt plankartor 101To201-101To209.

3.3.4. Utrustning

Övergripande princip är att utrustningen på huvudvägen ska smälta väl samman med hur angränsande etapper längs väg 23 ser ut och att utrustning på korsande eller anslutande vägar främst ska anpassas till dessa vägars utformning.

Ingen ny belysning föreslås. Befintlig belysning vid cirkulationsplatsen i Målilla och vid södra infarten till Hultsfred behålls, men kan behöva justeras.

Räcken ska i största möjligaste mån, för att skapa enhetlighet längs väg 23, utformas likt räcken på intilliggande delar av vägnätet avseende val av material, form och dimensioner.

Skyltar anpassas till skalan på den omkringliggande miljön och styrs av hastighet och vägtyp. Generellt eftersträvas att inte sätta upp fler skyltar än nödvändigt.

Befintliga kameror för automatisk trafiksäkerhetsövervakning (ATK) som finns längs sträckan idag kommer att plockas ner. Var ATK-utrustning ska sättas upp avgörs på ett nationellt plan, för att utrustningen ska användas på ett optimalt sätt.

3.3.5. Korsningar och anslutningar

Korsningar och anslutningar anpassas till befintliga förhållanden. Nya sträckningar av enskilda vägar ges en egen karaktär i skala, linjeföring, materialval med mera skild från huvudvägen.

Hur enskilda vägar och ägovägar kan anslutas redovisas på illustrationsritningar 100To211 – 100To219. Eventuell stängning av anslutningar ingår inte i vägplanen. Beslut om stängning tas av väghållningsmyndigheten Trafikverket i särskild ordning.

3.3.6. Planskild passage

För att, på ett trafiksäkert sätt, göra rekreationsområdet kring Hesjön mer tillgängligt föreslås att en ny planskild passage för oskyddade trafikanter, under väg 23, direkt norr om Målilla tätort.

4. Konsekvenser av förslaget

4.1. Trafiktekniska konsekvenser

4.1.1. Överensstämmelse med de transportpolitiska målen

Pendlingsmöjligheterna och godstrafiken kommer att påverkas positivt av vägförslaget, vilket bidrar till målet om att transportsystemet ska bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Anläggande av mitträcke, säkrade sidoområden, uppsättande av viltstängsel och översyn av korsningar kommer bidra till hänsynsmålet om att transportsystemet ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt.

Det finns ett befintligt parallellt vägnät vilket tillsammans med föreslagna ersättningsvägar kan utgöra ett alternativ för oskyddade trafikanter. Vissa sträckor förses med ny gång- och cykelväg vilket kommer att bidra positivt till miljö kvalitetsmålen och att människors hälsa främjas.

Förbättrad och säkrad åtkomst till och från busshållplatser kommer att bidra till att alla får en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet.

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.

Utbyggnad av en planskild passage för oskyddade trafikanter under väg 23 direkt norr om Målilla tätort ger barn goda möjligheter att själva på ett säkert sätt tas sig till rekreationsområdena och badplatsen vid Hesjön.

4.1.2. Analys utifrån hänsynsmål

Sträckan präglas av få bostadshus, vilket är positivt från bullerstörningssynpunkt. Vägen ligger i ett skogs-, sjö- och myrrikt landskap utan att väsentligt skada natur- och kulturvärden.

4.1.3. Restid/ komfort

Trafikanterna kan hålla en jämnare hastighet, vilket ger bättre körkomfort och lägre fordonskostnader. Medelhastigheten bibehålls eller ökar hos motorfordonen.

4.1.4. Framkomlighet

Framkomligheten för långväga trafik kommer att förbättras eftersom inget motorfordon står stilla på vägen vid vänstersväng. Stillastående fordon hindrar genomgående trafik vid vänstersväng.

Tillgängligheten till fastigheterna längs vägen blir något sämre.

4.1.5. Kapacitet

Vägens kapacitet kommer att öka.

4.1.6. Bytespunkter med koppling till andra transportsystem

Med placering av hållplatserna i anslutning till korsningarna ökar säkerheten för oskyddade trafikanter som rör sig till och från hållplatserna. På grund av föreslagen utformning av väg 23 kommer hållplatsläge Hesjön att utgå.

4.1.7. Trafiksäkerhet

Mötes- och omkörningsolyckorna på sträckan uteblir nästan helt. Mitträcket kan medföra att viltet uppehåller sig längre tid på vägen, vilket kan orsaka fler viltolyckor. Eftersom viltstängsel föreslås sättas upp kommer den risken dock att minimeras. Även konsekvenserna av singelolyckorna bedöms minska eftersom det på stora delar av vägen inte finns möjlighet att köra av vägen åt vänster till följd att mitträcke sätts upp. Antalet korsnings- och upphinnandeolyckor kommer att minska när svängande fordon får ett eget körfält, alternativt ögla att stå i vid vänstersväng. Røjning av träd och berg i vägens sidoområden alternativt uppsättning av räcke minskar risken för allvarliga konsekvenser vid en avkörningsolycka.

Cyklister kommer att uppleva att det blir otryggare och trängre på vägbanan, men det befintliga parallellvägnätet tillsammans med föreslagna ersättningsvägar och cykelvägar ger ett alternativ till att färdas på väg 23 för oskyddade trafikanter. Det ger också ett ökat friluftsliv med förbättrad hälsa och livskvalitet.

Uppsättningen av mitträcke och viltstängsel minskar risken att oskyddade trafikanter passerar över väg 23 norr om cirkulationsplatsen i Målilla. Gående och cyklister hänvisas till säkrare, befintliga passagemöjligheter i anslutning till cirkulationsplatsen i Målilla för att nå stråk och viktiga målpunkter nordväst om samhället. Rörelsemönstret blir naturligt för boende i de södra och västra delarna av Målilla. Via passagera vid cirkulationsplatsen kan oskyddade trafikanter på ett enkelt sätt nå befintligt gång- och cykelvägnät i Målilla. Föreslagen ny planskild passage för oskyddade trafikanter, under väg 23, direkt norr om Målilla tätort bidrar till ökad trafiksäkerhet.

4.2. Miljökonsekvenser

4.2.1. Hälsa och säkerhet

Med planförslaget exponeras 18 bostadshus för en ljudnivå som överskrider något av de gällande riktvärdena om inga bullerskyddsåtgärder utförs. Det är främst den ekvivalenta ljudnivån som överskrider riktvärdena utomhus, inomhus samt vid uteplats.

I tabell 4.2.1.1. redovisas sammanställning av antal bullerberörda hus där riktvärdena för respektive beräkningsfall överskrids.

Tabell 4.2.1.1. Sammanställning av antal bullerberörda hus där riktvärden för respektive begränsningsfall överskrids.

| Beräkningsfall | Ekvivalent ljudnivå L_{eq24h} | | | Maximal ljudnivå, L_{max} | |
|---|---------------------------------|------------------------------------|--------------------|------------------------------------|--------------------|
| | >55 dBA utomhus vid fasad | >55 dBA utomhus vid uteplats | >30 dBA inomhus | >70 dBA utomhus vid uteplats | >45 dBA inomhus |
| Nuläge | 17 | 8 | 10 | 7 | 3 |
| Nollalternativ | 17 | 8 | 12 | 7 | 3 |
| Planförslag utan bullerskyddsåtgärder | 18 | 8 | 13 | 7 | 3 |
| Planförslag med föreslagna bullerskyddsåtgärder | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Beräknad ljudnivå vid fasad för de enskilda fastigheterna samt åtgärdsförslag redovisas i Rapport bullerutredning. Placering och utbredning på skärmar och åtgärder inom vägområdet redovisas även på plankartor samt utbredningskartor för buller, bilaga 3–6 i Rapport bullerutredning.

För den ekvivalenta ljudnivån har den sammanslagna ljudnivån från all statlig infrastruktur legat till grund för bedömning av åtgärdsbehovet.

Målilla

I södra delen av utredningsområdet har vägnära åtgärder utretts på både västra och östra sidan av vägen. På västra sidan ligger två bostadsfastigheter som är berörda avseende buller i projektet. En kombinerad bullerskyddsvall och skärm har utretts. I norra delen i jämnhöjd med fastigheten Målilla 5:23 ryms inte en vall då en gång- och cykelväg går parallellt med vägen, här föreslås därför en skärm som söderut ansluter och övergår i vall. Åtgärden har en höjd över vägbanan på 2,5 meter och en längd på totalt 130 meter. Befintlig infart från väg 23 kommer att stängas vilket möjliggör en heltäckande skyddsåtgärd som ger god dämpning för hela utemiljön. Störst effekt ges i markplan, där effekten är upp till 6 dB minskning av ljudnivån. Även med föreslagna åtgärder kommer riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid fasad att överskridas för båda de berörda fastigheterna. För att även detta riktvärde ska innehållas krävs en vall respektive skärm med höjden fyra meter, åtgärden måste dessutom utformas så att den ger skydd även från söder där övrig infrastruktur ger bidrag till överskridandet. En vall med denna höjd skulle kräva stort markanspråk. En skärm med denna höjd bedöms heller inte vara ekonomiskt rimlig.

På östra sidan av vägen ligger ett bostadsområde med flera bostäder som ligger parallellt med väg 23 och som idag har en hög ljudnivå från vägen. Här föreslås en bullerskyddsvall med höjden tre meter över marknivå och längden 250 meter. Vallerna ger dämpning för tio berörda fastigheter, den ger även positiv effekt för fler bostäder som redan idag understiger gällande riktvärden men som med vallerna kommer att få ännu lägre ljudnivå. För fastigheten Målilla 14:23 krävs kompletterande åtgärd på ventil i

fasad mot söder för att riktvärde för inomhusmiljö ska uppfyllas. Vallen ger skydd för hela utemiljön och innebär att samtliga riktvärden uppfylls för åtta av de tio fastigheterna. För att samtliga riktvärden ska uppfyllas krävs att vallen förlängs och vinklas av ut från vägen i både södra och norra änden. Detta innebär större markanspråk och intrång på enskilda fastigheter vilket inte bedöms motiverat i förhållande till den dämpning som ges.

Uppsala 1:7

Fastigheten Uppsala 1:7 ligger enskilt utmed sträckan. Här föreslås bullerskyddsvall som placeras mellan väg 23 och ny ersättningsväg för fastigheten. Den begränsade ytan mellan vägarna styr vallens utformning, med en höjd på två meter över marknivå och längden cirka 100 meter. Vallen ger en dämpning på 5 dB, vilket innebär att inga kompletterande åtgärder krävs i anslutning till fastigheten. Även med vallen överskrider riktvärden för ekvivalent ljudnivå vid fasad, för att även detta riktvärde ska uppfyllas krävs att vallen har höjden 3,5 meter vilket inte är möjligt med den tillgängliga markytan. Att komplettera vallen med en skärm för att få bättre dämpning bedöms inte som ekonomiskt rimligt i förhållande till den dämpning det ger. En skärm på krönet innebär också att skötseln i det trånga utrymmet försvåras.

Ödhult

I Ödhult ligger tre bostadsfastigheter två av dem ligger samlat i södra änden. Här föreslås en bullerskyddsvall med kompletterande skärm för att förstärka dämpningen. Vallen placeras längs med väg 23 söder respektive norr om befintlig komplementbyggnad på fastigheten Ödhult 3:6. Detta innebär att det blir en öppning i åtgärden som ger ett visst ljudläckage, alternativet är dock att riva befintlig byggnad vilket inte bedöms som rimligt. Vallen har en höjd på cirka två meter över marknivå och längden 40 + 115 meter, skärmen placeras på vallen norr om komplementbyggnaden och har en höjd på 1,5 meter och en längd av 42 meter. Även med åtgärd i anslutning till vägen bedöms fastigheten Ödhult 3:6 behöva kompletterande åtgärder på fasaden för att gällande riktvärden för inomhusmiljö ska uppfyllas. Tillträde har inte getts till fastigheten i samband med inventering så schablonvärden har använts vid bedömning av fasadens dämpning, behovet av kompletterande åtgärder är därför inte helt utrett. För att riktvärde vid fasad ska uppfyllas krävs att åtgärden har en höjd av fyra meter samt att åtgärden kan vara heltäckande det vill säga inget ljudläckage i anslutning till komplementbyggnaden. Detta skulle innebära stort intrång på den enskilda fastigheten vilket inte bedöms motiverat.

Fastigheten Ödhult 4:2 ligger enskilt, här har en vall i anslutning till vägen utretts. Vägen går i en naturlig skärning vilket innebär att vallen placeras i befintlig slänt och får dålig effekt. Placeringen innebär också konflikt med ett vattenfall på västra sidan av vägen vilket ger stor negativ effekt på naturvärden. Alternativ åtgärd med skärm istället för vall har samma konflikter och har därmed inte utretts vidare. Då fastigheten uppfyller riktvärden för inomhusmiljö samt uteplats erbjuds heller inga fastighetsnära åtgärder. Avsteg görs från riktvärde för ekvivalent ljudnivå vid fasad.

Hammarsebo 1:60

Fastigheten Hammarsebo 1:60 har två bostadsbyggnader som båda överskrider gällande riktvärde vid fasad samt för inomhusmiljö utan åtgärder. Fastigheten har infartsväg från väg 23 som kommer att vara kvar även efter ombyggnad. Detta innebär att en heltäckande åtgärd i form av vall eller skärm inte kan byggas i anslutning till vägen.

Åtgärder med öppning för infartsvägen har utretts men innebär ett stort ljudläckage mitt för bostadsbyggnaderna. Åtgärder i form av vall respektive skärm i anslutning till väg 23 ger negativ påverkan i det öppna landskapet och bryter siktlinjerna från vägen. Förbi fastigheten går en gång- och cykelväg längs med väg 23 vilket innebär att en åtgärd föreslås placeras på större avstånd från bilvägen vilket ger en försämrad effekt, för en vall innebär det också ett stort markintrång på åkermark. Med dessa konflikter i beaktande bedöms åtgärden inte tekniskt rimlig och istället föreslås fastighetsnära åtgärder för fasad för att riktvärden för inomhusmiljö ska uppfyllas. För att riktvärde för ekvivalent ljudnivå vid fasad ska uppfyllas krävs en heltäckande åtgärd längs med vägen vilket inte är tekniskt möjligt på grund av infartsvägen.

Sammanfattning buller

För att dämpa ljudnivån från vägtrafiken är det möjligt att uppföra vägnära bullerskydd i form av bullerskyddsvallar och skärmar på fyra delar längs sträckan. Totalt ges då 15 fastigheter dämpning genom de vägnära åtgärderna. För fastigheter där vägnära åtgärder inte föreslås erbjuds istället fastighetsnära åtgärder där behov finns för att riktvärden för uteplats och inomhusmiljö ska uppfyllas. Att fokusera på att dämpa inomhusmiljön då riktvärden för utomhusmiljö inte kan nås, är i linje med direktiven i Infrastrukturpropositionen. Sammantaget bedöms konsekvenserna som måttligt positiva då riktvärden för inomhusmiljö samt uteplats innehålls, men riktvärde vid fasad överskrids för ett antal bostadshus.

4.2.2. Natur- och kulturmiljö

Projektet innebär att en del av de båda sumpskogsområdena samt nyckelbiotopen kommer att tas i anspråk vid breddning av vägen, vilka beskrivs under 2.4.5, se figur 4.2.2.1. Se även bilaga 1. Vattennivån i sumpskogarna kommer inte att påverkas och de delar av sumpskogarna som berörs är sedan tidigare påverkade av befintlig väg. Markanspråket är begränsat, cirka 4000 m² respektive 2450 m², och större delen av sumpskogarna kommer att vara kvar. Intrånget motsvarar cirka tio respektive sex procent av de totala arealerna. Vad gäller nyckelbiotopen återfinns områden motsvarande den biotop som kommer att tas i anspråk på flera ställen i området längre från vägen, det vill säga hållar och bergytor i samma väderstreck med liknande lutning. Nyckelbiotopen bedöms därför kunna klara ett visst intrång utan att växt- och djurliv påverkas allvarligt. Intrånget i nyckelbiotopen blir också begränsat, cirka 1600 m², vilket motsvarar cirka 9 % av den totala arealen. Markintrånget bedöms dock inte medföra några effekter för områdenas ekologi. Konsekvensen bedöms bli måttligt negativ.



Figur 4.2.2.1. Bilderna visar nyckelbiotopen i den del som kommer att tas i anspråk vid breddning av vägen.

Anläggandet av en gång- och cykelväg parallellt med vägen vid Lillråsa innebär ett intrång i odlingslandskapet. Den norra delen av en stenmur, totalt cirka 13 meter, kommer att tas i anspråk och enstaka lövträd behöver avverkas. Stenmuren återfinns vid km ca 69/260–69/290 och den synliga delen omfattas av det generella biotopskyddet.

Stenmuren som löper parallellt med vägen är inte intakt utan bitvis raserad och stenarna borttagna. Murens kvalitet varierar också längs olika delar. Längs vissa sträckor, främst den norra delen, är cirka 13 meter av muren intakt, cirka två meter bred och en meter hög, bestående av sparsamt mossbevuxna stenar/block. Medan den på andra ställen är helt övervuxen med uppslag av sly och träd. Floran i denna del överensstämmer artmässigt med den som återfinns i omgivande dike/hagens ytterkant, se figur 4.2.2.2. Stenmuren har inte bedömts hysa några särskilda värden utöver det allmänna värde som en stenmur har i denna typ av miljö. Borttagandet innebär en förlust av en värdefull livsmiljö, dock finns det flera motsvarande miljöer i form av stenrösen i det omgivande landskapet vilket begränsar de negativa konsekvenserna. För att begränsa de negativa konsekvenserna och kompensera ingreppet planeras den norra delen av stenmuren (13 meter) återuppbyggas parallellt med gång- och cykelvägen utanför viltstängslet. Därvid kan stenmurens funktion som potentiell spridningskorridor bibehållas. Konsekvenserna av ingreppet är svåra att förutse men bedöms preliminärt som små negativa. Sammantaget bedöms konsekvensen för natur, kulturmiljö och landskapets karaktär vid Lillråsa som liten negativ.

Odlingsröset tangeras av det nya vägområdet men bedöms kunna skärmis av så det inte berörs av de planerade arbetena.



Figur 4.2.2.2. Kvaliteten på stenmuren vid Lillråsa varierar med varierande omfattning av igenväxning.

Trummor kommer att behöva förlängas i vattendrag där vägen breddas. Anmälan om vattenverksamhet bedöms krävas för de vattendrag där trummor förläggs, se avsnitt 2.4.5.3. Trummorna förläggs enligt gällande krav så att de inte utgör ett vandringshinder för vattenlevande organismer. Grumling kommer tillfälligt uppstå i samband med att trummor förlängs. Grumlingen kan påverka vattenlevande organismer, viss motståndskraft mot grumling finns dock naturligt i vattendrag då det vid högvatten ofta kan uppstå en naturlig, tillfällig grumling. Åtgärderna bedöms därför inte påverka förutsättningarna för växter och djur i eller vid vattendragen. Inget av de vattendrag som korsas av vägen har någon större betydelse för allmänhetens friluftsliv. Åtgärderna bedöms inte påverka strandskyddets syften negativt då åtgärderna vidtas vid och intill befintlig väg. Inga eller obetydliga negativa konsekvenserna uppkommer med hänsyn till strandskyddet. Ökad trafiksäkerhet bedöms vara ett angeläget allmänt intresse.

Kända fornlämningar bedöms kunna undvikas. Länsstyrelsen har bedömt att inga ytterligare arkeologiska åtgärder behövs för att identifiera icke kända fornlämningar. Om det ändå påträffas en fornlämning under grävning eller annat arbete, ska arbetet omedelbart avbrytas till den del fornlämningen berörs. Länsstyrelsen ska omedelbart underrättas för beslut om vidare hantering. (Kulturmiljölagen 2 kap 10§)

Det finns stora och likartade naturområden på båda sidor om vägen med gott om vilt. Viltstängsel föreslås sättas upp längs hela sträckan. Påverkan bedöms ske dels genom barriäreffekten, dels genom minskad risk för påkörning. Barriäreffekten hindrar viltet att röra sig tvärs över vägen och därmed riskeras viltpopulationer splittras och viltstråk brytas. Där viltstängsel saknas, till exempel vid anslutande vägar, kan mitträcke förstärka vägens barriäreffekt för exempelvis vildsvin och andra mindre djur. Däremot påverkas större djur som älg i mindre omfattning. Det finns indikationer på att även rådjur löper större risk för att bli påkörda på vägar med mitträcke då de blir stressade och istället för att passera vägen springer längs vägbanan. Den ökande trafiken och högre hastigheter ökar också barriäreffekten. Om mitträcket hindrar djur som tagit sig upp på vägen från att passera finns risk att djuren i större utsträckning än idag rör sig längs vägbanan vilket ökar risken för olyckor och trafikdöda djur.

Där viltstängslet slutar finns risk att många djur passerar över vägen med risk för att bli påkörda.

För att minska de negativa konsekvenserna av barriäreffekten och risken för påkörning planeras en faunapassage i plan strax söder om Ödhult. Faunapassagen förses med elektroniska rörelsedetektorer för indikering av vilt och kompletteras med uthopp i form av flyktramber för viltet. Viltuthopp planeras även utmed sträckan med 1-2 km mellanrum för att underlätta för djur som kommit in på fel sida av viltstängslet att ta sig ut från vägen. Mitträcket utformas så att mindre vilt kan passera under räcket. Ett avstånd till vägbanan om 3–4 dm krävs för att grävling, hare och räv ska kunna passera.

Sammanfattning natur- och kulturmiljö

Intrång i nyckelbiotop, sumpskogar, biotopskyddsobjekt har begränsats så långt möjligt och konsekvenserna bedöms som små - måttligt negativa. Den sammantagna bedömningen för konsekvenserna för vattenmiljöerna är liten positiv då vägen blir säkrare och minskar risken för utsläpp till vatten, samtidigt som det finns viss risk för kortvarig påverkan i form av grumling i vattendragen under byggtiden. Kända fornlämningar bedöms kunna undvikas. De sammanvägda konsekvenserna för vilt bedöms bli måttligt negativa då barriäreffekten mildras genom faunapassage, viltuthopp och anpassat mitträcke. Sammantaget bedöms konsekvenserna för natur- och kulturmiljö bli smått – måttligt negativa.

4.2.3. Mark- och vattenmiljö

De dikningsföretag som ligger i anslutning till vägen bedöms inte påverkas av projektet. Dikningsföretaget vid Ödhult ligger väster om vägen och berörs inte alls. Vid Målilla bedöms projektet inte påverka markens avbördningsförmåga då berörda diken redan är kulverterade. Genom att dikningsföretagen inte förändras jämfört med nuvarande förhållande krävs inte tillstånd för åtgärderna. Påverkan och konsekvenserna bedöms som obetydliga.

Vägen blir säkrare vilket innebär att risken för olycka som medför utsläpp av bränsle eller farligt gods kommer att minska efter att projektet genomförts trots att trafiken bedöms öka. Konsekvensen bedöms bli måttligt positiv för samtliga vattendrag.

Vid breddning av väg 23 behöver viss rivning av befintlig asfalt ske. Här separeras asfalten från underliggande bärlager. Tjärasfalt, dvs asfalt innehållande PAH får inte återanvändas utan ska transporteras till godkänd mottagare efter anmälan till kommunens miljöförvaltning. Några negativa konsekvenser bedöms därmed inte uppstå.

I god tid innan arbete påbörjas i området med känd förekomst av markförorening (cirka km 62/825) ska en kompletterande provtagning genomföras för att avgränsa föroreningens utbredning både till yta och djup. Anmälan ska också ske till kommunen. En kompletterande vägdikesprovtagning ska utföras under våren 2019 och resultatet av denna kan komma att visa på ytterligare behov av åtgärder och anmälan till tillsynsmyndigheten. Förutsatt att de markföroreningar som berörs av arbetet hanteras på lämpligt sätt finns ingen risk för olägenheter för människors hälsa eller miljön. Inga eller obetydliga konsekvenser bedöms uppstå. De massor som uppkommer i projektet och som uppfyller miljö- och kvalitetskrav ska i första hand återanvändas i projektet.

Sammantaget bedöms konsekvenserna som positiva då förorenade massor tas bort för omhändertagande och ersätts med renare massor.

4.2.4. Hushållning med naturresurser

Väg 23 löper genom i huvudsak skogsmark med ett aktivt skogsbruk. På några platser finns även jordbruksmark. Projektet anpassar anslutningar till markskiftena för att ett aktivt brukande ska kunna fortgå.

Överskottsmassor ska så långt det är möjligt återanvändas inom projektet vilket bedöms vara god hushållning med naturresurser.

4.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Miljöfrågorna har påverkat utformning och lokalisering inom delar av den föreslagna vägsträckningen. I flera fall har olika aspekter vägts mot varandra.

Miljöhänsyn i projektet har bland annat skett genom att:

- Omkörningssträckor och ändringar av utformningen av korsningar har i möjligaste mån utformats och placerats för att minimera eller helt undvika intrång i nyckelbiotop, sumpskogar och fornlämningar samt för att kunna bevara områden med värden för landskapsbilden.
- Utformningen av anslutande vägar till Lillråsa och Älgshult har anpassats för att begränsa intrånget i odlingslandskapet och dess värde från natur- och kulturmiljösynpunkt.
- Passager och gång- och cykelvägar har föreslagits och inarbetats i vägplanen för att säkerställa tillgängligheten för rekreation och friluftsliv.
- Sidovägar och korsningar i plan har utformats för att säkerställa framkomligheten för boende längs sträckan och minimera påverkan på skogsbruk och övrigt näringsliv i området.
- Viltstängsel sätts upp för att minska antalet olyckor och begränsa antalet trafikdödade djur.
- Faunapassage i plan för vilt anordnas i kombination med uthopp.
- Vägens mitträcke utformas så att mindre vilt kan passera under räcket. Ett avstånd till vägbanan om 3–4 dm krävs för att grävling, hare och räv ska kunna passera.
- Naturgrus tillförs inte projektet.
- Vegetationsskikt från skogsmark schaktas separat och återanvänds för att klä nya slänter med för snabb återetablering av naturlig vegetation.
- I anslutning till vattendrag föreslås att diken förses med gräsbevuxna slänter så att direktutsläpp av vägdagvatten eller eventuella utsläpp vid trafikolycka till vattendraget undviks.

- I samråd med berörda markägare skapas anslutningsmöjligheter för att säkerställa brukande av skogsmark längs vägen. Förslag finns redovisade på illustrationsritningar.
- Alla massor som uppkommer i projektet och som uppfyller kvalitetskraven för vägbyggnad samt rådande miljökrav återanvänds i projektet i den mån det är möjligt.
- Krav ställs på entreprenören gällande hantering av massor inklusive provtagning vid misstanke om förorening.

Ytliga avbaningsmassor som uppstår i projektet används i största möjliga utsträckning för att klä nya slänter så att den lokala florans och faunas gynnas. Särskild uppmärksamhet krävs på de sträckor där det växer lupiner längs vägen. Lupin är en invasiv art vilket betyder att den konkurrerar ut andra arter. Det är därför viktigt att begränsa spridningen av lupiner och andra invasiva arter (Trafikverket, 2015). Massor som innehåller lupiner ska inte användas för att klä nya slänter, men kan läggas djupt ner i till exempel bullervallar. För att identifiera aktuella sträckor bör inventering med avseende på förekomst av lupiner utföras under vegetationssäsongen innan byggnadsarbetena påbörjas.

För samtliga bullerberörda bostadshus har vägnära samt fastighetsnära bullerskyddsåtgärder övervägts. Överväganden är baserade på resultatet från de bullerberäkningar som genomförts enligt planförslaget, se även avsnitt 4.2.1.

Då projektet kommer att ha tillgång till överskottsmassor har i första hand bullerskyddsvallar utretts där det bedömts att utrymme finns mellan väg och bostadsbyggnad. Där en vall inte bedöms lämplig som åtgärd har alternativ åtgärd i form av bullerskyddsplank utretts. För några fastigheter har vägnära åtgärder valts bort på grund av konflikter inom vägområdet samt intrång i landskapsbilden. För dessa fastigheter föreslås fastighetsnära åtgärder för att uppfylla gällande riktvärden för inomhusmiljö samt vid behov uteplats. Även med vägnära åtgärder kräver några fastigheter kompletterande åtgärder för fasad för att gällande riktvärden för inomhusmiljö ska uppfyllas fullt ut. Se tabell 4.3.1 och avsnitt 4.2.1.

Tabell 4.3.1. Bullerskyddsåtgärder som föreslås i vägplanen.

| Åtgärd | Omfattning | Sektion | Antal berörda fastigheter | Kommentar |
|--------|--|-----------------|---------------------------|---------------------------------------|
| Vall | Längd: 45 m Höjd: 2,5 m över vägbanan | 61/418 – 61/464 | 2 | Vall och skärm avsluter till varandra |
| Skärm | Längd: 85 m Höjd: 2,2 m över vägbanan | 61/464 – 61/549 | | |
| Vall | Längd: 250 m Höjd: 3 m över mark | 61/282 - 61/530 | 10 | |

| Åtgärd | Omfattning | Sektion | Antal berörda fastigheter | Kommentar |
|------------------|--|---|---------------------------|--|
| Vall | Längd: 100 m Höjd: 2 m över mark | 65/918– 66/015 | 1 | |
| Vall | Längd: 40 + 115 m Höjd: 2,1 m resp. 2 meter över mark | 67/110 – 67/150 67/170–67/285 | 2 | Vallen delas för att inte komma i konflikt med komplementbyggnad |
| Skärm | Längd: 42 m Höjd: 1,5 m | 67/170 – 67/212 | | Skärman placeras på vall (ovan) norr om komplementbyggnad |
| Åtgärd för fasad | | | 4 | Erbjudande om åtgärd fastställs i planen |

De skyddsåtgärder som fastställs är följande:

- Återuppbyggnad av stenmur vid Lillråsa
- Bullerskyddsåtgärder i form av vallar, skärmar samt erbjudande om fastighetsnära åtgärder (t.ex fasadåtgärder)
- Viltstängsel
- Faunapassage i plan tillsammans med viltuthopp

4.4. Markanspråk och konsekvenser för pågående markanvändning

4.4.1. Vägområde för allmän väg

Vägområdet för allmän väg i vägplanen omfattar förutom själva vägen utrymme för väganordningar samt vägdken, omgrävning av befintliga diken, slänter och släntavrundning. Säkerhetszonen ingår också i vägområdet.

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en upprättad och fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdebidraget för intrånget är den dag då marken togs i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol.

Vägområdet för vägrätt med allmän vägrätt omfattar cirka 171 000 m². Av dessa omfattar vägområde inom detaljplan cirka 4 600 m².

Område för inskränkt vägrätt omfattar cirka 4 200 m² och förekommer i anslutning till faunapassagen. Den inskränkta vägrätten innebär att mark inom siktområdet i anslutning till passagen kontinuerligt kan röjas. Detta för att öppna upp området intill vägen och därigenom öka trafiksäkerheten i anslutning till den föreslagna faunapassagen.

4.4.2. Område med tillfällig nyttjanderätt

Område med tillfällig nyttjanderätt omfattar område som behövs för byggande av väganordning. I projektet behövs område med tillfällig nyttjanderätt under byggtiden dels för montering av viltstängsel och dels för tillfälligt upplag av massor samt för tillfällig väg.

Område med tillfällig nyttjanderätt omfattar cirka 44 000 m². Av dessa omfattar område för tillfälligt nyttjande inom detaljplan cirka 1 000 m².

4.4.3. Område för enskild väg

Områden för enskild väg ingår inte i fastställelsebeslutet. Förändringar av det enskilda vägnätet hanteras via ersättningsförhandlingar samt av lantmäterimyndigheten när väghållningsmyndigheten söker förrättning enligt anläggningslagen. Förslag till enskilda vägar framgår av vägplanens illustrationsritningar.

4.5. Påverkan under byggnadstiden

Under byggtiden kommer bullrande och störande arbeten att utföras nära boende och trafikanter som vistas längs vägen. Byggtiden beräknas till cirka 12–18 månader vilket är en lång tid för människor som bor och vistas dagligen i området. Buller från schakt och transporter kommer endast att pågå dagtid och omfattas av riktvärden för buller enligt Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggarbetsplatser, NFS 2004:15.

Byggmaskiner och transportfordon kommer att medföra svårigheter att komma fram längs vägen.

Tillfällig grumling kommer att uppstå i korsande vattendrag i och med att trummor förlängs i samband med breddning av vägen. Grumlingen kan skada vattenlevande organismer. Grumlande arbeten ska i möjligaste mån utföras i torrhet eller vid lågt vattenflöde. Med dessa försiktighetsåtgärder bedöms konsekvensen bli liten negativ.

4.6. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

I en samhällsekonomisk bedömning uppskattas uppnådd nytta enligt projektmålen och de transportpolitiska målen jämfört med anläggnings- och driftkostnader. Utifrån den preliminära investeringskostnaden är åtgärden samhällsekonomiskt lönsam då restidsnyttorna och den minskade olyckskostnaden (som är de största nyttorna) väger högre än den ökade investeringskostnaden (som är den största kostnaden). Åtgärden gynnar främst bilpendling på både regional och lokal nivå.

4.7. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Inga andra ombyggnader eller verksamheter som kan ge en samverkande eller indirekta effekter är kända.

4.8. Miljökvalitetsmål

Riksdagen har antagit 16 nationella miljökvalitetsmål som beskriver det tillstånd i den svenska miljön som det samlade miljöarbetet ska leda till. Det övergripande målet för miljöarbetet i Sverige är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta.

Enligt 6 kapitlet 12 § miljöbalken ska en MKB innehålla en beskrivning av hur relevanta miljökvalitetsmål beaktas i planen eller programmet. I tabell 4.8.1 presenteras en översiktlig bedömning av hur utbyggnadsförslaget bidrar till måluppfyllnad av de nationella miljökvalitetsmål som direkt berörs av vägprojektet. Följande miljökvalitetsmål bedöms inte vara relevanta för detta projekt:

- Skyddande ozonskikt
- Säker strålmiljö
- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- Storslagen fjällmiljö

Definitioner av miljömålen, utförlig information om vad de omfattar och indikationer för dess uppföljning finns att tillgå på Miljömålportalen, www.miljomal.se och Sveriges miljömål, <http://sverigesmiljomal.se/miljomalen/>

Vanligtvis följer lokala och regionala miljömål i stort sett de nationella miljökvalitetsmålen. Dessa redovisas därför inte separat.

Utbyggnaden inverkar positivt på måluppfyllelsen för flertalet av de nationella miljökvalitetsmål som berörs. Det är uppfyllelsen av miljökvalitetsmålen Myllrande våtmarker, Levande skogar och Ett rikt växt- och djurliv som i viss mån påverkas negativt av utbyggnaden.

Tabell 4.8.1 Relevanta nationella miljö kvalitetsmål och hur de beaktas i projektet.

| |
|---|
| <p>Begränsad klimatpåverkan</p> <p><i>”Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig.</i></p> <p><i>Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras.</i></p> <p><i>Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att det globala målet kan uppnås.”</i></p> |
| <p>Ombyggnaden förutsätts inte påverka trafikflödena på väg 23. Ombyggnad till mötesfri väg med omkörningssträckor och mitträcke innebär ett mer strukturerat körsätt för trafikanterna vilket gör att bilisterna kan planera sin körning bättre. Att köra i jämn fart minskar bränsleförbrukningen per kilometer och därmed utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar. Dock höjs hastigheten på vägen vilket i sig ger högre utsläpp av växthusgaser. Ombyggnationen i sig bedöms ge en ökning av utsläpp av växthusgaser och det är viktigt att i byggskedet ta vara på de möjligheter som finns att begränsa projektets klimatpåverkan. Projektet bedöms ge en negativ påverkan på möjligheterna att nå miljö kvalitetsmålet.</p> |
| <p>Frisk luft</p> <p><i>”Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas”</i></p> |
| <p>Se motivering för Begränsad klimatpåverkan.</p> |
| <p>Bara naturlig försurning</p> <p><i>”De försurande effekterna av nedfall och markanvändning ska underskrida gränsen för vad mark och vatten tål. Nedfallet av försurande ämnen ska heller inte öka korrosionshastigheten i markförlagda tekniska material, vattenledningssystem, arkeologiska föremål och hållristningar.”</i></p> |
| <p>Se motivering för Begränsad klimatpåverkan.</p> |
| <p>Giftfri miljö</p> <p><i>”Förekomsten av ämnen i miljön som har skapats i eller utvunnits av samhället ska inte hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden. Halterna av naturfrämmande ämnen är nära noll och deras påverkan på människors hälsa och ekosystemen är försumbar. Halterna av naturligt förekommande ämnen är nära bakgrunds nivåerna.”</i></p> |
| <p>Ett genomförande av ombyggnadsförslaget bedöms kunna inverka positivt på miljö kvalitetsmålet. Detta eftersom en inventering av förekomst av föroreningar längs vägsträckan har gjorts och kompletterande provtagningar av vägdikesmassor samt känd oljeförorening kommer att göras. Påträffas förorenad mark kommer denna att omhändertas på ett miljöriktigt sätt så att exponerings- och spridningsrisker undviks.</p> |

| |
|---|
| <p>Ingen övergödning</p> <p><i>”Halterna av gödande ämnen i mark och vatten ska inte ha någon negativ inverkan på människors hälsa, förutsättningar för biologisk mångfald eller möjligheterna till allsidig användning av mark och vatten.”</i></p> |
| <p>Se motivering för Begränsad klimatpåverkan.</p> |
| <p>Levande sjöar och vattendrag</p> <p><i>”Sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljövärden samt landskapets ekologiska och vattenhushållande funktion ska bevaras, samtidigt som förutsättningar för friluftsliv värnas.”</i></p> |
| <p>Ombyggnaden berör några recipienter eftersom de indirekt mottar vägdagvatten som uppstår inom vägområdet. Genom att leda vägdagvatten i gräsklädda diken innan utsläpp till omgivande terräng/recipient, bedöms inte miljö kvalitetsnormerna för ytvatten påverkas negativt. Genom detta förfarande bedöms inte ombyggnaden inverka negativt på möjligheten att nå miljö kvalitetsmålet.</p> |
| <p>Grundvatten av god kvalitet</p> <p><i>”Grundvattnet ska ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag.”</i></p> |
| <p>Ombyggnaden bedöms inte motverka möjligheterna att nå miljö kvalitetsmålet. Inga vattenskyddsområden berörs. Vägdagvatten infiltreras i vegetationsklädda diken.</p> |
| <p>Myllrande våtmarker</p> <p><i>”Våtmarkernas ekologiska och vattenhushållande funktion i landskapet ska bibehållas och värdefulla våtmarker bevaras för framtiden.”</i></p> |
| <p>Ombyggnaden bedöms medföra en liten negativ inverkan på möjligheterna att nå miljö kvalitetsmålet eftersom ett visst intrång sker i några sumpskogar.</p> |
| <p>Levande skogar</p> <p><i>”Skogens och skogsmarkens värde för biologisk produktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras samt kulturmiljövärden och sociala värden värnas.”</i></p> |
| <p>Ombyggnaden bedöms ha en negativ inverkan på miljö målet eftersom skogsmark kommer att tas i anspråk. Skogsbruket kommer att påverkas genom att skogsmark tas ur produktion och befintliga skiften kan komma att delas upp vilket försämrar förutsättningarna för brukande av kvarvarande delar.</p> |
| <p>Ett rikt odlingslandskap</p> |

"Odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena bevaras och stärks."

Ombyggnaden bedöms inte påverka möjligheterna att nå miljökvalitetsmålet eftersom den endast tar en mindre areal odlingsmark i anspråk.

God bebyggd miljö

"Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas tillvara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas."

Ombyggnaden bedöms ge något positiva effekter för boende utmed sträckan då det föreslås bullerskyddsåtgärder för en bättre ljudmiljö för boende utmed sträckan.

Ombyggnaden innebär vissa mindre intrång i naturvärden. Intrånget begränsas av att ombyggnaden sker i anslutning till befintlig väg samtidigt som en god hushållning med resurser främjas.

Sammantaget bedöms ombyggnaden inte motverka möjligheten att nå miljökvalitetsmålet.

Ett rikt växt- och djurliv

"Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer ska värnas. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd."

Ombyggnaden kommer innebära vissa mindre intrång i naturvärdesobjekt och vägen blir med sitt viltstängsel en barriär som försämrar spridningsmöjligheterna för fauna. I och med ett bredare vägrum kan även spridningsmöjligheterna för floran påverkas i viss mån. Ombyggnaden bedöms medföra en negativ inverkan på möjligheten att nå miljökvalitetsmålet.

5. Genomförande och finansiering

5.1. Formell hantering

5.1.1. Planprocessen

Från och med 2013-01-01 trädde proposition 2011/12:118 ändringar i väglagen och lagen om byggande av järnväg i kraft. Detta innebär att planeringen hålls samman i en process istället för flera skeden. Processen leder till en vägplan.

En förberedande studie genomförs före den formella fysiska planeringen med en analys enligt fyrstegsprincipen. I det här projektet togs en förstudie fram. Den förberedande studien gav underlag för vad som ska göras för att lösa ett transportproblem. Länsstyrelsen har utifrån förstudien tagit beslut om att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Det innebär att en särskild miljökonsekvensbeskrivning inte behöver tas fram, utan istället tas en miljöbeskrivning fram. I det här projektet är miljöbeskrivningen inarbetad i denna planbeskrivning.

När planen har kungjorts och granskats ger Länsstyrelsen ett yttrande innan Trafikverket kan fastställa planen. Vägplanen kan överklagas till regeringen.

5.1.2. Fastställelseprövning

Vägplanen kommer att ställas ut för granskning och genomgå fastställelseprövning. Under granskningstiden kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett utlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att väghållningsmyndigheten reviderar vägplanen. De sakägare som berörs av revideringen kommer då att kontaktas och får ta del av ändringen. Är revideringen omfattande kan en ny utställelse behöva göras.

Vägplanen och utlåtandet översänds till Länsstyrelsen som yttrar sig över vägplanen. Därefter begärs fastställelse av vägplanen.

De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat utlåtandet. Efter denna så kallade "kommunikation" kan beslut om att fastställa vägplanen tas, förutsatt att vägplanen kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen.

Om beslut att fastställa vägplanen tas kommer beslutet att kungöras. Beslutet kan överklagas till regeringen. Vägplanen vinner laga kraft om ingen överklagar fastställelsebeslutet inom tiden för överklagande.

Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

5.1.3. Fastställelsebeslutets omfattning

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på plankartorna samt de villkor som tas upp i beslutet.

5.1.4. Rättsverkningar av fastställelsebeslutet

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft gör följande rättsverkningar:

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

5.1.5. Kommunala planer

Hultsfreds kommuns nu gällande översiktsplan antogs 2010. I översiktsplanen anges att visionen är att kommunikationerna ska vara hållbara och funktionella samt bidra till att utveckla hela kommunen. Väg- och järnvägsnätet ska bidra till förstoring av arbetsmarknadsregionen.

Vägplanen ligger delvis inom detaljplanelagt område. De detaljplaner som berörs ligger norr om cirkulationen i Målilla, se tabell 5.1.5.1.

Tabell 5.1.5.1. Kommunala planer som berörs av eller angränsar till förslaget.

| Plan | Upprättad/ reviderad | Antagen/ fastställd/ laga kraft | Anmärkning (huvudman etc.) | Vägplanens beröringspunkter |
|---|-------------------------|---------------------------------------|-------------------------------|--|
| Översiktsplan 2009 | 2009 | 2010-06-21 | Hultsfreds kommun | Direkt berörd. |
| Byggnadsplan för del av Hägelåkra i Målilla kommun | 1961-06-08 | 1964-05-28 | Hultsfreds kommun | Direkt berörd. Berör väg 23 cirka 0–300 meter norr om cirkulationen i Målilla |
| Byggnadsplan för Västra Hägelåkra, del av fastigheten Hägelåkra 1:98 m.fl. | 1978-11-01 | | Hultsfreds kommun | Direkt berörd. Berör väg 23 cirka 300– 350 meter norr om cirkulationen i Målilla |
| Detaljplan för del av Målilla 14:20 m.fl. | 2009-02-10 | 2009-09-29 | Hultsfreds kommun | Ej direkt berörd. Angränsar till väg 23 nordost om cirkulationen i Målilla |

Område som berörs i Byggnadsplan för del av Hägelåkra i Målilla kommun är planlagt som allmän plats; vägmark och allmän plats, park. Området berörs av att viltstängsel sätts upp utmed befintlig väg 23. Någon ändring av byggnadsplanen bedöms inte behövas eftersom åtgärden bedöms vara förenlig med planens syfte.

Område som berörs i Byggnadsplan för Västra Hägelåkra, del av fastigheten Hägelåkra 1:98 m.fl. är planlagt som allmän plats; park eller plantering. Någon ändring av byggnadsplanen bedöms inte behövas eftersom åtgärden bedöms vara förenlig med planens syfte och tillgodoser ett angeläget allmänt behov/allmänt intresse.

5.2. Genomförande

5.2.1. Tidplan

Projektets planerade genomförandetid redovisas i tabell 7.

Tabell 5.2.1.1. Tidplan

| Aktivitet | Tidigast möjlig tidpunkt |
|-------------------------------|--------------------------|
| Granskningshandling ställs ut | April 2019 |
| Länsstyrelsens yttrande | Juni 2019 |

5.2.2. Bygghandling

Upphandling av entreprenör kan genomföras tidigast då vägplanen vunnit laga kraft. Tidpunkt för tidigast möjliga byggstart bedöms till 2021.

5.2.3. Dispenser och tillstånd

Dispenser, lov, tillstånd och anmälan kommer att bli nödvändiga vid byggande av väg. I vissa delar innebär fastställd vägplan (tillstånd för vägprojektet) att tillstånd finns. Tillståndet gäller för den statliga vägen och dess anläggningar, men inte för enskilda vägar. För dessa krävs separata prövningar. De tillstånd, dispenser och anmälningar som bedöms krävas för projektet anges i tabell 5.2.3.1.

Tabell 5.2.3.1. Åtgärder som kräver tillstånd, dispens, anmälan eller samråd.

| Typ av ärende | Aktuellt | Lagstiftning | Anmärkning | Ansvarig myndighet |
|-------------------------------------|----------------------------------|-----------------------|--|--------------------|
| Tillstånd för ingrepp i fornlämning | Inga kända fornlämningar berörs. | Kulturmiljölagen m.m. | Om icke kända fornlämningar påträffas ska arbetet omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas. | Länsstyrelsen |

| Typ av ärende | Aktuellt | Lagstiftning | Anmärkning | Ansvarig myndighet |
|--|---|--|--|--------------------|
| Dispens från strandskydd | För åtgärder som inte fastställs i vägplanen, t.ex. gång- och cykelväg, enskilda vägar inom 100 meter från vattendrag eller sjö | Miljöbalken 7 kap | Strandskyddsdispens behövs inte för åtgärder som fastställs i vägplanen | Hultsfreds kommun |
| Anmälan om markförorening eller miljöskada | Aktuellt främst under byggtiden. Anmälan sker till kommunen om känd markförorening vid km 62/825. Gäller även om andra föroreningar påträffas vid vägdikeshövning | Miljöbalken 10 kap | Om markförorening påträffas eller miljöskada inträffar | Hultsfreds kommun |
| Anmälan om avhjälpande-åtgärd | Aktuellt främst under byggtiden | 28 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd | Gäller borttransport av förorenade massor | Hultsfreds kommun |
| Anmälan om vattenverksamhet | Vid förlängning av trummor i diken/vattendrag vid breddning av väg | Miljöbalken 11 kap | Bedöms krävas vid fyra vattendrag, se avsnitt 2.4.5.3 | Länsstyrelsen |
| Omprövning av dikningsföretag | Bedömningen är att berörda dikningsföretag inte påverkas och inte behöver omprövas | | | |
| Dispens för markavvattning | Inom Kalmar län råder förbud mot markavvattning | Miljöbalken 11 kap | Detta projekt bedöms inte medföra någon tillståndspliktig markavvattning | Länsstyrelsen |

| Typ av ärende | Aktuellt | Lagstiftning | Anmärkning | Ansvarig myndighet |
|-------------------------|--|---------------------------|--|--------------------|
| Dispens för biotopskydd | För åtgärder som inte fastställs i vägplanen, t.ex. enskilda vägar i jordbrukslandskap som berör t.ex. åkerholmar eller rösen. | Miljöbalken 7 kap | Biotopskyddsdispens behövs inte för åtgärder som fastställs i vägplanen | Länsstyrelsen |
| Samråd | Aktuellt främst under byggtiden | Miljöbalken 12 kap 6 § | Kan vara aktuell för etableringsplatser inom naturmiljövärden och för upplag utanför vägområdet (som inte är anmälningspliktig miljöfarlig verksamhet) | Länsstyrelsen |
| Bygglov | Bullerplank | Plan- och bygglagen 9 kap | | Hultsfreds kommun |
| Marklov | Bullervallar inom detaljplanelagt område | Plan- och bygglagen 9 kap | | Hultsfreds kommun |

5.2.4. Produktion

Under genomförande av åtgärder på väg som följer befintlig vägs sträckning kommer störning av trafiken att vara oundviklig. Störningarna bedöms dock bli ringa. Befintlig väg kan behöva stängas av i perioder.

5.2.5. Kontroll och uppföljning

Projektets miljökonsekvenser bedöms inte vara av sådan art och dignitet att de behöver följas upp efter att de planerade åtgärderna är genomförda. De skyddsåtgärder som fastställs i vägplanen följs fortlöpande upp under kommande projekterings- och byggskede. Det sker bland annat genom att dokumentet Miljösäkring upprättas som ska följa projektet under kommande skeden.

5.3. Finansiering

Projektet som helhet finansieras som namngiven åtgärd i Regional transportplan för Kalmar län 2018–2029. Det konstateras dock att det på riksväg 23 finns flaskhalsar som försämrar framkomligheten för såväl arbetspendling som godstransporter. En strategi för Östgötastråket är att bygga om eller bygga nytt så att 100 km/h ska bli standard på riksväg 23/ 34/ 47.

Projektkostnaden bedöms till cirka 100 miljoner kronor, se tabell 5.3.1.

Tabell 5.3.1. Kostnader, prisnivå januari 2016.

| Kostnadspost | Kostnad (tkr) |
|---|---------------|
| Projektadministration, utredning, projektering, överlämnande och avslut | 9 500 |
| Mark- och fastighetsinlösen | 2 000 |
| Miljöåtgärder | 1 000 |
| Väganläggning (inkl enskilda vägar och cykelvägar) | 78 000 |
| Generella osäkerheter | 6 000 |
| Summa | 96 500 |

6. Referenser

Trafikverket, VGU (2015). Krav för vägar och gators utformning. Trafikverkets publikation: 2015:086

Trafikverket, VGU (2015). Råd för vägars och gators utformning. Trafikverkets publikation: 2015:087

Trafikverket (2015). Invasiva arter som ska bekämpas. Trafikverkets publikation: 2015:0469

Trafikverket (2017). *Faunapassage i plan med viltvarningssystem, Haraldsmåla väg E22*. Rapport – uppföljning av funktion.

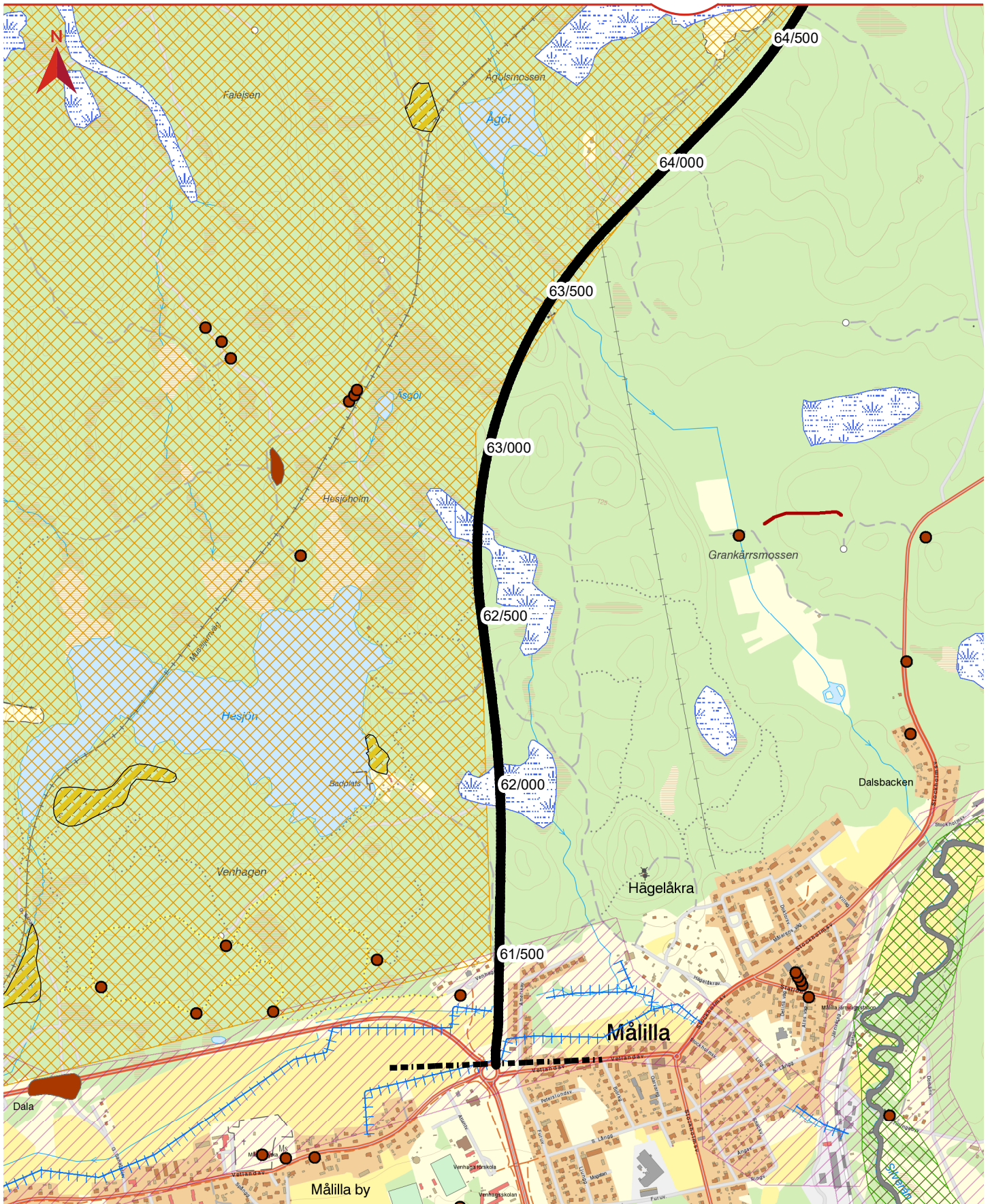
Regionförbundet i Kalmar län (2015). *Cykelstrategi för Kalmar län*.

Trafikverket, Förstudie Väg 23 Växjö-Linköping delen Målilla-Hultsfred. Beslutshandling 2012-06-29.



Trafikverket, 551 91 Jönköping. Besöksadress: Bataljonsgatan 8, 551 91 Jönköping
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se



NATUR- OCH KULTURVÄRDEN

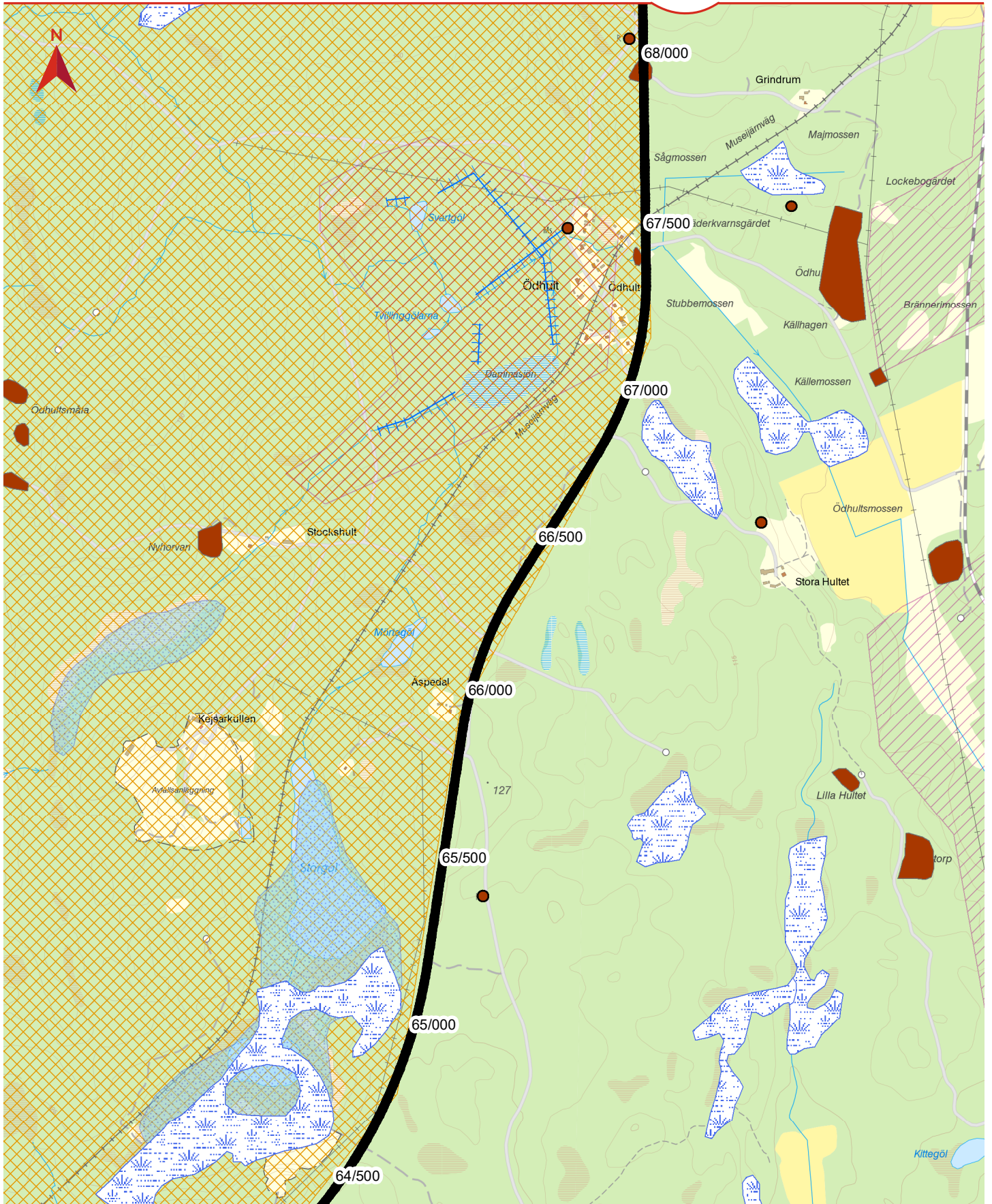
Målilla



© Lantmäteriet geodatasamverkan

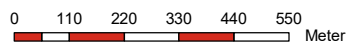
Teckenförklaring

- | | |
|---|--|
|  Centrulinje väg |  Nyckelbiotoper |
|  Vägplanens gräns |  Sumpscogar |
|  Forn- och kulturlämningar |  Natura 2000-område |
|  Dike |  Markavvattning Båtudsområden |
|  Forn- och kulturlämningar |  Riksintresse naturvård |
|  Forn- och kulturlämningar |  Riksintresse friluftsliv |
|  Våtmarksinventeringen | |











NATUR- OCH KULTURVÄRDEN

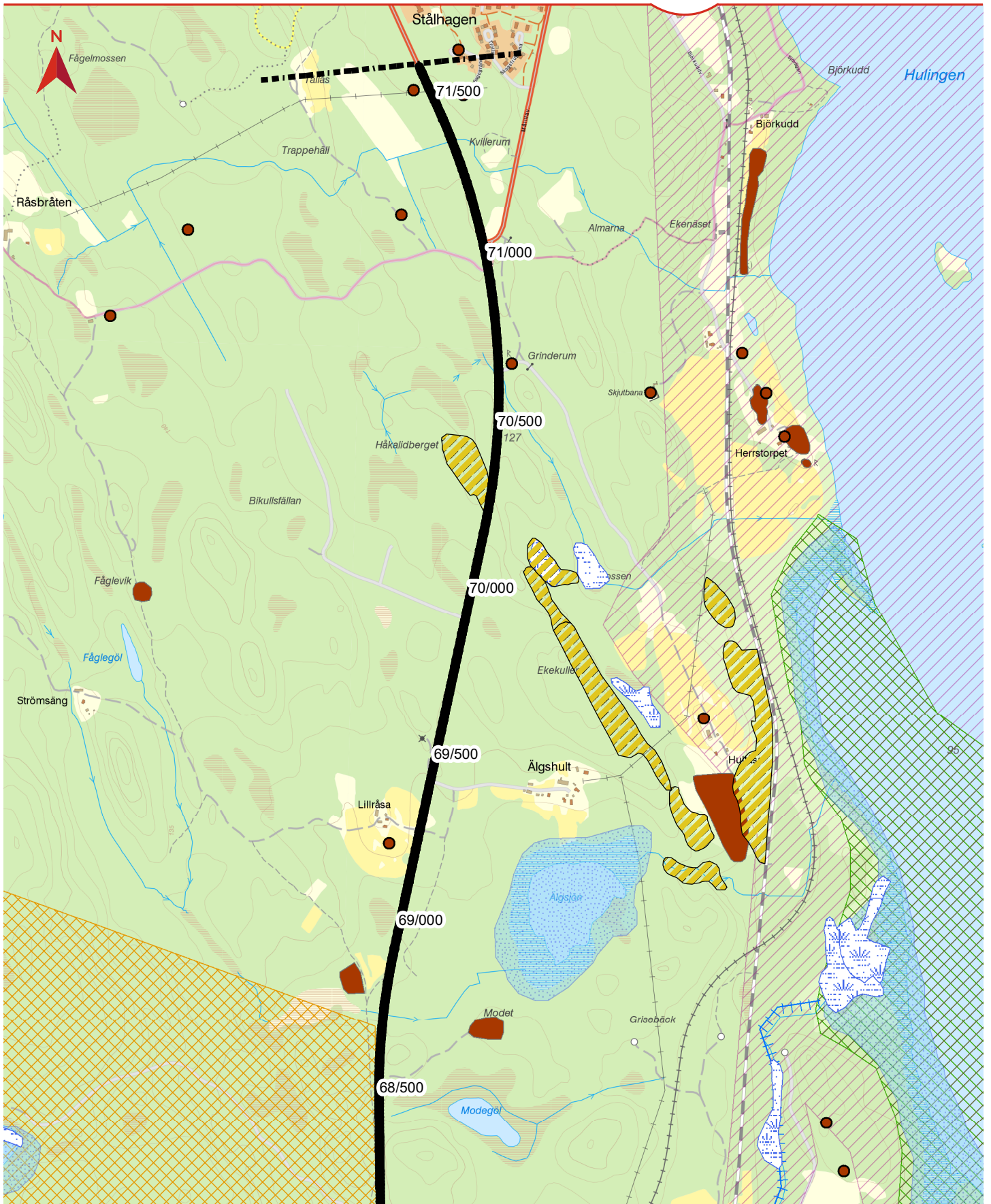
Ödhult



© Lantmäteriet geodatasamverkan

Teckenförklaring

- | | |
|---|--|
|  Centrulinje väg |  Sumpskogar |
|  Forn- och kulturlämningar |  Markavvattnings Båtnadsområden |
|  Dike |  Riksintresse friluftsliv |
|  Forn- och kulturlämningar |  Våtmarksinventeringen |



NATUR- OCH KULTURVÄRDEN

Hultsfred



© Lantmäteriet geodatasamverkan

Teckenförklaring

- | | |
|---|--|
|  Centrallinje väg |  Nyckelbiotoper |
|  Vägplanens gräns |  Sumpskogar |
|  Forn- och kulturlämningar |  Markavvattningsområden |
|  Dike |  Riksintresse naturvård |
|  Forn- och kulturlämningar |  Riksintresse friluftsliv |
|  Våtmarksinventeringen | |

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg 23 Målilla-Hultsfred

Hultsfreds kommun, Kalmar Län

Vägplan, 2019-04-17

Ärendenummer: TRV 2013/24758



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Ärendemottagningen, Investering, Box 810, 721 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse, Väg 23 Målilla-Hultsfred, Hultsfreds kommun, Kalmar Län, Vägplan

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2019-04-17

Ärendenummer: TRV 2013/24758

Uppdragsnummer: V871854

Version: 0.1

Kontaktperson: Chris Thórisson, Projektledare, 010-124 16 50

Innehåll

| | |
|--|----------|
| SAMMANFATTNING | 4 |
| PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING | 4 |
| SAMRÅDSKRETS | 4 |
| SAMRÅD | 4 |
| Samråd med berörd länsstyrelse | 4 |
| Samråd med berörd kommun | 6 |
| Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda | 7 |
| Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer | 10 |
| Samråd med allmänheten | 13 |

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

Sammanfattning

Samrådsmöte har hållits med Länsstyrelsen i Kalmar län i förstudie- och vägplaneskede. Kommunen, länstrafiken, ledningsägare, övriga statliga myndigheter och organisationer samt övriga berörda intressenter har fått information om projektet brevlades och annonser har publicerats i lokala tidningar, både i förstudie och vägplan. I annonserna står att man har möjlighet att lämna synpunkter angående projektet. Länsstyrelsen tog beslut 2013-05-31 om att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Planläggningsbeskrivning

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har inte tagits fram då förstudie och vägplan genomfördes i huvudsak under åren 2012-2014 då planläggningsbeskrivningar inte var en del av Trafikverkets process.

Samrådsrets

Samrådsretsen utgörs av de enskilda som särskilt berörs enligt fastighetsförteckning, Hultsfreds kommun samt Länsstyrelsen i Kalmar län. Samrådsretsen utgörs även av ledningsägare och övriga föreningar, intressenter och myndigheter.

Alla svar som yttranden och frågor som inkommit till Trafikverket är diarieförda under TRV 2013/24758.

Samråd

Samråd i förstudien har utförts under tiden den 7 mars till 27 mars 2012. Under denna period fanns förstudien tillgänglig hos Hultsfreds kommun, Trafikverket i Växjö och på Trafikverkets webbsida.

Under perioden 7 maj till 31 maj 2013 har en samrådshandling, daterad 2013-05-07, funnits tillgänglig för samråd. Inför samrådstiden har utskick med inbjudan att lämna synpunkter skett till nedanstående föreningar, myndigheter, intressenter och ledningsägare. De som sedan har inkommit med skrivelse och synpunkter redovisas med ett X i vänstermarginalen. Samtliga inkomna skrivelser är diarieförda på TRV 2013/24758.

| | |
|---|--|
| | Hultsfreds kommun |
| | Hultsfreds kommun, Miljö- och hälsoskyddsnämnden |
| X | Länsstyrelsen i Kalmar län |
| | Lantmäterimyndigheten, Kalmar län |
| | Regionförbundet i Kalmar län |
| | Naturvårdsverket |
| | Myndigheten för samhällsskydd och beredskap |
| | Luftfartsverket |
| | Riksantikvarieämbetet |
| X | Skogsstyrelsen |
| | Skanova Access AB |
| X | E.ON Sverige Elnät AB |
| X | Kalmar Läns Trafik |
| | Emådalsens Naturskyddsförening |
| | Räddningstjänsten Hultsfred |
| | Polismyndigheten i Kalmar län |
| | SOS Alarm |
| | Enskilda vägen 18839 |
| | Enskilda vägen 19408 |
| | Enskilda vägen 33879 |
| | Målilla- Gårveda Hembygdsförening |
| | Hultsfreds Hembygdsförening |
| | Målilla- Gårveda Samhällsförening |

Under perioden 7 januari till 14 februari 2014 har en granskningshandling daterad 2013-12-03, varit tillgänglig på Trafikverket, Scheelegatan 8 i Kalmar, samt på Hultsfreds kommun på Miljö- och byggnadskontoret, Stora torget 5 i Hultsfred. Delar av handlingen har även varit tillgänglig på Trafikverkets hemsida. Annonsering har skett 2014-01-04 i Baromentern-OT, Vimmerby Tidning och Östran/ Nyheterna.

Samråd med berörd länsstyrelse

Under arbetet med förstudien har Trafikverket informerat om projektet på Länsstyrelsens vägsamråd den 6 mars 2012.

Projektet har redovisats vid Infrasaamråd med Länsstyrelsen i Kalmar län, 2013-01-29. Vid mötet har information om projektet lämnats och frågeställningar diskuterats.

Under perioden 7 maj till 31 maj 2013 har en samrådshandling, daterad 2013-05-07, funnits tillgänglig för samråd. Nedanstående synpunkter framkom under samrådstiden.

Trafikverkets kommentarer är skrivna i kursiv text.

Länsstyrelsen i Kalmar län

Länsstyrelsen påpekar att det tydlig måste framgå av vägplanen vilka objekt som med den nya väglagstiftningen är undantagna från särprovning enligt miljöbalken och Plan- och bygglagen berörs och hur mycket.

I den mån stenvuren ska tas bort ska även anges möjligheten att kompensera borttagande.

Mellan 63/800 och 63/900 finns en fågelart som omfattas av artskyddsförordningen. För att undvika störning får ingen sprängning ske i närområdet under artens häckningstid (cirka februari- juni), övrigt arbete bedöms kunna ske utan påverkan på fåglarna.

Passager för vilt ska anläggas på platser där trafiksäkerheten optimeras och på platser som är lämpade för viltet. Om kända viltstråk finns längs sträckan bör man överväga att anlägga särskilda viltspassager där om det är möjligt med hänsyn till trafiksäkerheten. Mindre djur bör beredas möjlighet att passera vägen genom till exempel anpassade vägtrummor och liknande.

Smalspåret är byggnadsminne och eventuella åtgärder på/ vid bron/ järnvägen kan vara tillståndspliktiga enligt kulturminneslagen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer att beakta Länsstyrelsens synpunkter under fortsatt projektering och byggande.

Länsstyrelsen yttrar sig i skrivelse daterad 2013-06-11 att det är Länsstyrelsens bedömning att åtgärden inte är tillståndspliktig enligt Kulturminneslagens bestämmelser.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Länsstyrelsens bedömning.

Samråd med berörd kommun

Under framtagande av förstudien har samrådsmöte hållits 2012-01-31 med Hultsfreds kommun, Räddningstjänsten i Hultsfred, ambulansen i Västervik och Länstrafiken i Kalmar län.

Två arbetsgruppsmöten har hållits med representanter från Hultsfreds kommun under 2013. Vid mötena har information om projektet lämnats, synpunkter inhämtats och frågeställningar diskuterats.

Samråd med Hultsfreds kommun hölls 2019-03-01.

Hultsfreds kommun

Nedanstående synpunkter framkom under samrådstiden i förstudien. *Trafikverkets kommentarer är skrivna i kursiv text.*

Kommunen är positiv till planerade åtgärder som är viktiga för kommunens framtida satsningar.

Hultsfreds kommun framför synpunkter som rör korsningar och påtalar behovet av säkra av- och påfarter till väg 23, bl.a. till Hesjöbadet i sektion 62/000 (A4:102) och Kejsarkullen i sektion 66/200 (A5:123). Eventuellt vill kommunen att korsningsutformningen för anslutningen till bergtåkten i sektion 64/600 (A3:114) ses över. Anslutning i sektion 70/650 (A3:145) kan stängas om stenarna som blockerar anslutning från väg 697 tas bort (parallellt med väg 23). Kommunen har satt betongsuggor i anslutningen A3:101 cirka sektion 61/600. Ok att stänga.

Önskar redovisning hur gående och cyklister kan tas sig säkert längs och tvärs väg 23.

Skyltning till publika platser är genomtänkt och med tillräcklig information.

Trafikverkets kommentar: Utformningen av korsningar och skyltning studeras vidare och beaktas i nästa skede.

Säkerheten för gående och cyklister att färdas längs med och korsa vägen beaktas i förstudien i kap 4.3 och kommer att beaktas vidare under det fortsatta arbetet.

Under perioden 7 januari till 14 februari 2014 har en granskningshandling daterad 2013-12-03, varit tillgänglig för synpunkter. Nedanstående synpunkter framkom under samrådstiden.

Hultsfreds kommun vill att ombyggnaden tar hänsyn till eventuell framtida anslutning från Herrstorpet strax söder om den södra infarten till Hultsfreds tätort. Detta för att möjliggöra bättre anslutning för eventuellt kommande industriområde. En framtida ombyggnad av befintlig trafikplats eller en tillkommande söder därom bör inte försvåras av de nu planerade ombyggnaderna.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kan i vägplanen inte ta hänsyn till kommunens eventuella framtida exploatering. Frågan om en eventuell framtida anslutning från Herrstorpet får hanteras enligt särskilt förfarande.

Avfarter från riksvägen med högersväng bör anordnas och utformas med separat körfält på ett trafiksäkert sätt

Trafikverkets kommentar: Avfarter med separat körfält för högersväng är inte motiverat utifrån gällande trafikmängder och är ej lämpliga på avsnitt där gång- och cykeltrafiken ej är separerade.

Befintliga parkeringsfickor bör behållas och säkra passager bör anordnas där cykelvägen korsar väg 23.

Trafikverkets kommentar: Nöduppställningsfickor kommer att finnas kvar på delar med 1 körfält i körriktningen. Oskyddade trafikanter kommer att hänvisas till anvisade platser för passage av väg 23. Anvisade passagemöjligheter placeras i samband med korsning där uppehåll i mitträcke görs och sikten bedöms vara god.

Hultsfreds kommun anser att planerade bulleråtgärder inom detaljplanlagt område vid cirkulationen i Målilla utgör en mindre avvikelse som inte strider mot detaljplanens syfte. Marklov ska sökas för bullervall inom detaljplanlagt område. Bygglov för bullerplank ska ansökas om särskilt. Hultsfreds kommun anser att ett bullerplank vid cirkulationen i Målilla är mer estetiskt tilltalande än en bullervall.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar svaret.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Ett tidigt samråd genomfördes med allmänheten 2012-03-07 i Valhall, Hultsfreds kommun.

I vägplanens inledande skede skickades brev ut till samtliga fastighetsägare, 2013-04-04, med önskemål om svar kring eventuella arrendatorer, vad marken används till idag, eventuella dräneringar, brunnar eller ledningar som finns på fastigheterna samt hur transportbehovet ser ut. 15 svar från berörda fastighetsägare erhöles. Svaren har noterats och beaktas under fortsatt arbete med vägplanen och inarbetades i samrådshandlingen daterad 2013-05-07.

Samråd och sakägarsammanträde hölls 2013-05-07 i Valhall, Hultsfreds kommun med berörda och övriga intressenter. Vid mötet deltog cirka 40 personer, plus representanter för Trafikverket och Vectura. Trafikverket tillsammans med konsulten höll en gemensam presentation. Under presentationen beskrevs bland annat Trafikverkets planeringsprocess, nuvarande förhållanden, miljöförutsättningar samt vägförslaget och konsekvenser av detta.

Se protokoll och närvarolista från samråd och sakägarmöte under diarienummer TRV 2013/24758.

Under perioden 7 maj till 31 maj 2013 har en samrådshandling, daterad 2013-05-07, funnits tillgänglig för samråd. Nedanstående synpunkter framkom under samrådstiden.

Trafikverkets kommentarer är skrivna i kursiv text.

- Undrar hur infarten norrifrån till bergtåkten är tänkt, samt hur utfarten är tänkt.

Hur är infarten vid Kejsarkullens återvinningscentral norrifrån tänkt och hur utfarten norrut ska fungera. Den förslagna åtgärden med ögla är svår att förstå.

Frågor om vilka åtgärder som ska göras på de befintliga vägarna som görs om till cykelvägar, om de ska beläggas och vilken bredd de ska ha. Även om en del av cykelvägarna även är tänkta för biltrafik.

Trafikverkets kommentar: Norrifrån kommer man att svänga in till bergtåkten på samma sätt som idag och utfarten kommer också att fungera likadant som idag.

Vid Kejsarkullen kommer infarten norrifrån att fungera likadant som idag och utfarten norrut likaså. Ögla på anslutande väg är till för att fordon som kommer norr- eller söderifrån och som inte har kunnat ta sig ut från en anslutande väg åt rätt håll ska kunna vända.

De befintliga vägarna som också planeras att användas som cykelvägar ska anpassas till detta i samråd med väghållaren. De vägar som i vägplanen pekats ut som möjliga stråk för gång- och cykeltrafik och som idag trafikeras av övriga fordon kommer även efter ombyggnaden att kunna trafikeras av till exempel traktorer och skogsmaskiner.

- Fastigheter längs sträckan har i normalfallet utleveranser 1-3 gånger per dag på vardagar och ibland på helger. Inleveranser sker 1 gång per två veckor. Leveranser sker med lastbil, lastbil med släp eller lastbil med trailer. Trafikverket sköter snöröjning.

Trafikverkets kommentar: Yttrandet noteras Trafikverket beaktar informationen under fortsatt projektering och byggande.

- Eventuella belysningsstolpar bör placeras på tvåfältsträckan. Ljuspunktshöjd bör ej överstiga 12 meter. Armaturer bör väljas med tanke på att de ska vara lätta att reparera och felsöka.

Trafikverkets kommentar: Ny belysning planeras inte inom projektet.

Särskilt samråd hölls 2013-06-13 med fastighetsägare utmed Venhagsvägen. Deltagarna var övervägande positiva till projektet, men ställer sig tveksamma till den föreslagna nya vägen till Hesjön som ska korsa Venhagsvägen.

Under perioden 7 januari till 14 februari 2014 har en granskningshandling daterad 2013-12-03, varit tillgänglig för synpunkter. Nedanstående synpunkter inkom, se diarienummer TRV 2013/24758. *Trafikverkets kommentarer är skrivna i kursiv text.*

- Har inget att erinra mot projektet förutsatt att infart och utfart till fastigheten efter färdigställning av projektet inte hindras och att ersättning sker till marknadsmässigt pris.

Trafikverkets kommentar: Möjlighet till in- och utfart till fastigheten kommer finnas efter färdigställandet. Reglerna om ersättning finns i väglagen. Ersättningen beräknas och intrånget bedöms efter ersättningsnormer som bygger på ersättningsreglerna i lagarna och på rättspraxis.

- Har en undran om viltstängsel är påtänkt längs sträckan.

Trafikverkets kommentar: Viltstängsel föreslås längs hela sträckan.

- Föreslår att vägen genom Ödhult blir belagd och att det anordnas en mindre pendlarparkering vid norra infarten till Ödhult. Har en undran hur man tar sig till Ödhult? Avkörningsfält?

Trafikverkets kommentar: Den nya sträckningen av enskild väg 18839 kommer ha samma utformning som den befintliga. En mindre pendlarparkering är i dagsläget inte aktuellt. Om man kommer norrifrån och ska in till Ödhult kan man välja att svänga in vid norra infarten till Ödhult eller vid den södra. Om man kommer söderifrån måste man svänga in vid den södra infarten. Ut från Ödhult kommer man att kunna ta sig på alla håll som man kan idag.

- Fråga om högra avkörningsfält till anslutande vägen på 1+1-sträckor?

Trafikverkets kommentar: Avfarter med separat körfält för högersväng är inte motiverat utifrån gällande trafikmängder och är ej lämpliga på avsnitt där gång- och cykeltrafiken ej är separerade.

- Undrar om det blir öppningar i vajerräcket vid av- och utfarter till större skogsvägar.

Trafikverkets kommentar: Vid större skogsbilvägar blir det möjligt att svänga åt alla håll som man kan idag. Mindre anslutningar begränsas till att kunna svänga av höger i färdriktningen och ut höger på väg 23. Öppning i mitträcket kommer inte att utföras på dessa ställen.

- Fråga om cykelvägen blir belagd och i så fall var? Undrar vem som blir underhållsansvarig för cykelvägen?

Trafikverkets kommentar: Cykelväg mellan Lillråsa och Hultsfred kommer att beläggas med asfalt. Trafikverket kommer att ansvara för drift och skötsel.

- Undrar hur man skall färdas norrut från västra "skogsvägen" vid sektion 62/750?

Trafikverkets kommentar: Vid nämnd anslutning kommer man kunna svänga både norrut och söderut.

- Har en undran av öglornas placering vid sektion 63/500? Varför inte mittemot varandra?

Trafikverkets kommentar: De är placerade mittemot varandra.

- Frågar om hur man färdas norrut från bergtälten, vid sektion 64/650, samt avkörningsfält till bergtälten för trafik norrifrån.

Trafikverkets kommentar: Norrifrån kommer man att svänga in till bergtåkten på samma sätt som idag och utfarten kommer också att fungera likadant som idag.

- Vid Kejsarkullens återvinningscentral, km 66/200, hur infarten norrifrån är tänkt och hur utfarten norrut ska fungera. Förstår inte öglan.

Trafikverkets kommentar: Vid Kejsarkullen kommer infarten norrifrån att fungera likadant som idag och utfarten norrut likaså. Öglan på anslutande väg är till för att fordon som kommer norr- eller söderifrån och som inte har kunnat ta sig ut från en anslutande väg åt rätt håll ska kunna vända.

- En undran hur man tar sig till Stora Hultet, både ifrån norr och söder? Gällande sektion 66/900.

Trafikverkets kommentar: Man kommer kunna svänga in till Stora Hultet på samma sätt som idag.

- Fråga om hur man tar sig till Väderkvarnsgärdet, vid sektion 67/500, gällande trafik norrifrån? Undrar hur man färdas till Lockebo/Grindum, vid sektion 68/000, för trafik norrifrån?

Trafikverkets kommentar: Man får köra söderut till vändögla vid 66/200 och vända. Alternativt vända i korsning vid 66/900.

- Fråga om färd till och från Älgshult, vid sektion 69/450?

Trafikverkets kommentar: Trafik till och från Älgshult kommer att flyttas till korsningen vid km 69/300, där möjlighet finns för färd i alla riktningar likt idag. Befintlig skogsbilväg kommer att rustas upp. Vid km 69/450 kommer möjlighet kvarstå att svänga höger av från väg 23 samt höger ut på väg 23.

- Undrar hur man tar sig till och från västra "skogsvägen"? Färd norrut? Gällande sektion 69/950

Trafikverkets kommentar: För att ta sig till skogsvägen vid sektion 69/950 ifrån norrgående får man köra och vända vid korsningen Hultsfred S, vid sektion 71/050. Skall man sedan fara norrut ifrån skogsvägen får vändning ske i vändögla vid 69/300.

- Hur blir det med av- och utfart vid den västra skogsvägen vid km 71/000?

Trafikverkets kommentar: In- och utfarten vid skogsvägen kommer fungera likadant som i dagsläget dock kommer själva korsningen att flyttas ca 70 meter norrut.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Nedanstående synpunkter framkom under samrådstiden i förstudien, under perioden 7 maj till 31 maj 2013 då en samrådshandling, daterad 2013-05-07, funnits tillgänglig för samråd samt under perioden 7 januari till 14 februari 2014 har en granskningshandling daterad 2013-12-03, varit tillgänglig för synpunkter. Nedanstående synpunkter framkom.

Trafikverkets kommentarer är skrivna i kursiv text.

Räddningstjänsten

Räddningstjänsten är positiv till mitträcke och informerar om att utryckning kommer att ske från Hultsfred och Mörlunda.

Önskemål finns om andra typer av permanenta omledningsskyltar än rullgardin med enkelt handhavande.

Vid anslutningen till Naturcampingen i sektion 62/000 (A4:102) sker många olyckor. Önskar förändrad utformning till typ C alternativt att anslutningen flyttas ner till Målilla.

Anslutning till avfallsanläggningen i sektion 66/200 (A5:123) nyttjas av många privatpersoner som kan vara ovana vid att köra med släp. Önskar förändrad utformning till typ C.

Dålig sikt i anslutning mot Ödhult i sektion 67/100 (A5:126). Bättre att stänga den och ha anslutning i sektion 68/100 (A5:131).

Viltstråk vid Ödhult mellan sektion 66/200-68/500. Det sker mellan 5-10 viltolyckor med älg per år främst mellan sektionerna 67/000-67/500.

Omledningsvägen vid Ödhult måste vara kvar.

Trafikverkets kommentar: Frågan om omledningsskyltar får beaktas i bygghandlingsskedet.

Utformningen av korsningar och omledningsvägar studeras vid arbetet med vägplanen.

Frågan om vilt och viltolyckor har inarbetats i förstudien i kapitel 2.5.2.

Länstrafiken i Kalmar län

Anser att det fungerar bra med mitträcke.

Placera inte hållplatser i anslutning till öglorna p.g.a. att resenärerna kommer för långt ifrån vägen och inte syns.

Trafikverkets kommentar: Synpunkten är beaktad.

Ambulansen

Vid utryckning samt sjuktransporter är det svårt att komma om med denna smala vägsektion. Det finns behov av omledningsvägar även under byggnation.

Trafikverkets kommentar: Utformning sker enligt gällande föreskrifter och riktlinjer, VGU 15.

LFV

Inget att erinra.

Trafikverkets kommentar: Yttrandet noteras

E.ON Elnät Sverige AB

Har befintliga hög- och lågspänningsledningar som både är luft och markförlagda inom området. Förutsätter att samordning sker i god tid före projekt. I övrigt inget att erinra.

Trafikverkets kommentar: Särskilt ledningsägarmöte kommer att hållas i nästa skede.

E.ON saknar sina ledningar på Trafikverkets illustrationsritningar som fanns med i samrådshandlingen. Inom arbetsområdet har E.ON Elnät befintliga ledningar så som hög-

och lågspänningskablar samt hög- och lågspännings friledningar. E.ON Elnät bifogar också kartor i pdf-format som visar deras ledningar. I övrigt har E.ON inget att erinra mot arbetsplanen.

Trafikverkets kommentar: Fortsatt samråd med E.ON kommer att ske i det vidare arbetet.

E.ON Elnät Sverige AB noterar att ett par ledningar saknas på illustrationsritningarna. Lågspänningsjordkabeln vid ny väg till Hensjön samt lågspänningsjordkabeln längs med väg 23 innan Ödhult. I övrigt så har E.ON Elnät inget att erinra.

Trafikverkets kommentar Ledningarna är utritande på illustrationsritningarna.

Försvarsmakten

Inget att erinra.

Trafikverkets kommentar: Yttrandet noteras

Målilla samhällsförening

Samhällsföreningen framför önskemål om en gångtunnel i backen, från Målilla cirkulationsplats och norrut, cirka sektion 61/500 för att koppla rörelsen mellan Målilla östra samhälle till Hesjöområdet.

Börja omkörningsfältet vid avfarten mot Naturcampingen i sektion 62/000 och anlägg norrut. Flytta omkörningsfältet till avfarten mot Ödhult (södra infarten) i sektion 67/100 (A5:126) och anlägg söderut.

Önskar ett vänstersvängsfält in mot Naturcampingen i sektion 62/000 (A4:102).

Bibehåll infarten till Ödhult i sektion 68/100 (A5:131) och 67/100 (A5:126) pga att höga fordon inte kommer under viadukten.

Vänstersvängsfält in mot avfallsanläggningen i sektion 66/200 (A5:123).

Trafikverkets kommentar: Rörelsen för att nå området vid Hesjön och mellan de östra och västra delarna av samhället kan ske vid cirkulationsplatsen. Någon gångtunnel planeras inte, Trafikverket anser att detta är en kommunal angelägenhet.

Placeringen av omkörningsfält och utformningen av korsningar har studeras under arbetet med vägplan. Järnvägsbron vid Ödhult har fri höjd över hela vägbanan.

Framför önskemål om en gångtunnel i backen, från Målilla cirkulationsplats och norrut, cirka sektion 61/500 för att koppla rörelsen mellan Målilla östra och västra samhälle och Hesjön. Påpekar samtidigt att nuvarande gångöverfarten vid rondellen inte är ett trafiksäkert val för barnen.

Trafikverkets kommentar: Att anlägga en gångtunnel under vägen i backen mot Hesjön är inte lämpligt av byggnadstekniska skäl och skulle medföra stora investeringskostnader. Istället anläggs en ny väg till Hesjön med förbättrade korsningsmöjligheter vid cirkulationsplatsen. Cirkulationsplatsen är belyst och biltrafikanternas hastighet är lägre än på sträcka vilket skapar goda förutsättningar för att oskyddade trafikanter ska kunna korsa vägen på ett trafiksäkert sätt.

Föreslår att den två-filiga vägen skall börja lite senare efter det stora berget. För att undvika att spränga bort en massa berg i onödan, med en massa trafikstörningar under byggtiden, det finns en grustäkt på mitten av sträckan, som ni kan utnyttja i stället för en onödig sprängning.

Trafikverkets kommentar: Med ökad trafiksäkerhet och framkomlighet på väg 23 i beaktning har 2-fältsdelen, omkörningssträckan, placerats i början av höjden då den tunga trafiken har låg hastighet ut ifrån cirkulationsplatsen i norrgående riktning vilket underlättar för biltrafikanter att köra om fordon med lägre hastighet.

Skogsstyrelsen

Den föreslagna ombyggnaden berör östra kanten av en nyckelbiotop (N 278-1999), cirka 700 meter söder om södra infarten till Hultsfred. Skogsstyrelsen rekommenderar att breddning av vägen görs på den östra sidan av den befintliga vägbanan för att minimera negativ miljöpåverkan i nyckelbiotopen. Om detta inte är möjligt är det viktigt att man under anläggningsarbetet inte orsakar mer påverkan än nödvändigt.

En registrerad kulturlämning (RAÄ Målilla 52:1) finns cirka 450 meter norr om Ödhult. Noggrann inventering av platsen får göras innan breddning av vägen. Även fornminnen och övriga kulturlämningar som ännu inte registrerats kan finnas.

Vid anläggningsarbetet bör särskild hänsyn tas i närheten av vattendrag, utströmningsområden och avsnitt med blöt eller fuktig mark.

Skogsstyrelsen har inga specifika invändningar mot den planerade vägplanen under förutsättning att hänsyn tas till naturmiljön enligt yttrandet.

Trafikverkets kommentar: Breddning av vägen kommer att ske på västra sidan på grund av väg- och byggnadstekniska skäl. Nyckelbiotopen har inventerats och påverkan bedöms som måttlig.

Inventering av den registrerade kulturlämningen har genomförts och intrång i området har undvikits i största möjliga mån.

Förvaltning AB Smålandsbanan

Förvaltnings AB Smålandsbanan, ägare till den byggnadsminnesförklarade smalspårsjärnvägen, har inget att erinra.

Trafikverkets kommentar Yttrandet noteras.

Samråd med allmänheten

Nedanstående synpunkter framkom under samrådet i förstudien. *Trafikverkets kommentarer är skrivna i kursiv text.*

Allmänheten

Bullerproblematik i backen, från Målilla cirkulationsplats och norrut. Vill ha bulleråtgärder. Inomhusnivåerna studeras och eventuella bulleråtgärder blir endast där det planeras åtgärder.

För långa 1+1-sträckor. Viktigt att beakta framkomligheten för räddningstjänsten även vid 1+1-sträckor.

Informerade om att det finns viltstråk vid Älgshult sektion 69/500 och backen vid Hesjön sektion 62/200. Önskemål om viltstängsel.

Vid både sidoräcke och mitträcke får man en känsla av att vara instängd.

Skyttecenter bedriver en förstudie om en anläggning utmed väg 23. *Bevakas.*

Flera synpunkter rör utformningen av korsningar. EV 33879 vill kunna svänga höger och vänster i korsningen. Ny infart till Naturcampingen i sektion 62/000 (A4:102) vid sektion 62/150 och koppla korsning A3:103 till samma korsning alternativt gemensam korsning i A3:103 och koppla naturcampingen och A5:105 dit. Anslutningen A3:145 enda infarten till fastighet 3:112, 3:113 och 3:136 och bör vara kvar. Övriga är kommunens.

Önskemål om en gångtunnel i backen, från Målilla cirkulationsplats och norrut, cirka sektion 61/500 för att koppla rörelsen mellan Målilla östra och västra samhälle och till Hesjöområdet.

Önskemål om belysning i korsningen till Naturcampingen i sektion 62/000 (A4:102).

Önskemål att komma av vägen lättare vid högersväng, t.ex. högeravkörningsfält.

Trafikverkets kommentar: Buller och ev. bullerskyddsåtgärder kommer att utredas i arbetet med vägplanen

1+1-sträckorna kan vara upp till 5 km och omkörningssträckorna är till för omkörning av lastbil.

Samråd har skett med Räddningstjänsten och de är positiva till mitträcke. Utryckning kommer att ske från två håll.

Uppgifterna om viltstråk har inarbetats i förstudien i kapitel 2.5.2. Vad gäller viltstängsel ger olyckor med vilt oftast inga allvarliga olyckor vilket innebär att viltstängsel ej är samhällsekonomisk försvarbart.

Utformningen av korsningar studeras i vidare i nästa skede.

Rörelsen för att nå området vid Hesjön och mellan de östra och västra delarna av samhället kan ske vid cirkulationsplatsen. Någon gångtunnel planeras inte, Trafikverket anser att detta är en kommunangelägenhet.

Uppsättning av belysning sker efter gällande normer och vid tydliga trafiksäkerhetsaspekter.

Högeravkörningsfält är inte att rekommendera p.g.a. att sikt för trafikanterna i sekundär vägen blir skydd.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Region Syd, Box 810, 781 28 Borlänge. Besöksadress: Scheelegatan 8, Kalmar
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se