TRAFIKVERKET

Samråd planutformning

Väg 25, Nybro-Kalmar, planskild korsning Glasporten/Smedstorp

2026-01-16 - 2026-02-06

TRAFIKVERKET

Närvarande

Trafikverket

- Anna Karlsson, projektledare
- Helén Knutson, markförhandlare
- Charlotte Jönsson, samordnande miljöspecialist
- Tim Johansson, projektingenjör

Seemly

- Dennis Strid, uppdragsledare
- Marie Jakobi, miljö
- Johan Svensson, väg & mark

TRAFIKVERKET

1. Syfte, mål och projektets omfattning
2. Planläggningsprocessen
3. Trafikmängder och trafiksäkerhet
4. Förslag till utformning
5. Kommunala detaljplaner
6. Miljöaspekter

TRAFIKVERKET

1. Syfte, mål och projektets omfattning
2. Planläggningsprocessen
3. Trafikmängder och trafiksäkerhet
4. Förslag till utformning
5. Kommunala detaljplaner
6. Miljöaspekter

TRAFIKVERKET

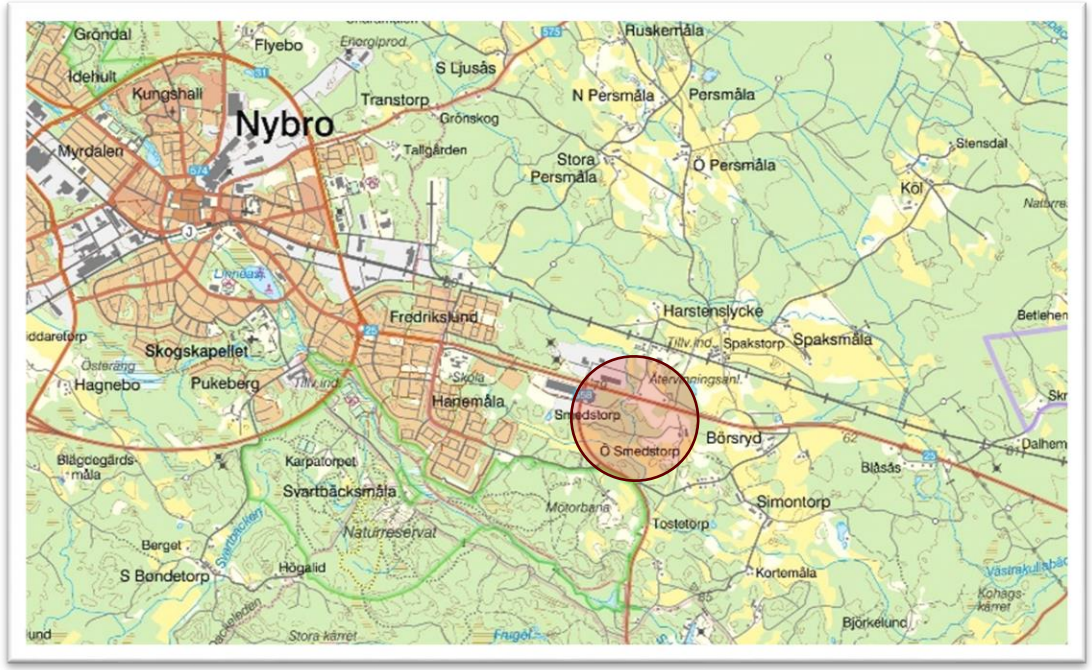
Syftet med samrådsmötet

- Samrådet syftar till att
  - utbyta information samt
  - inhämta synpunkter avseende åtgärdens utformning och miljöpåverkan.

TRAFIKVERKET

Projektets ändamål

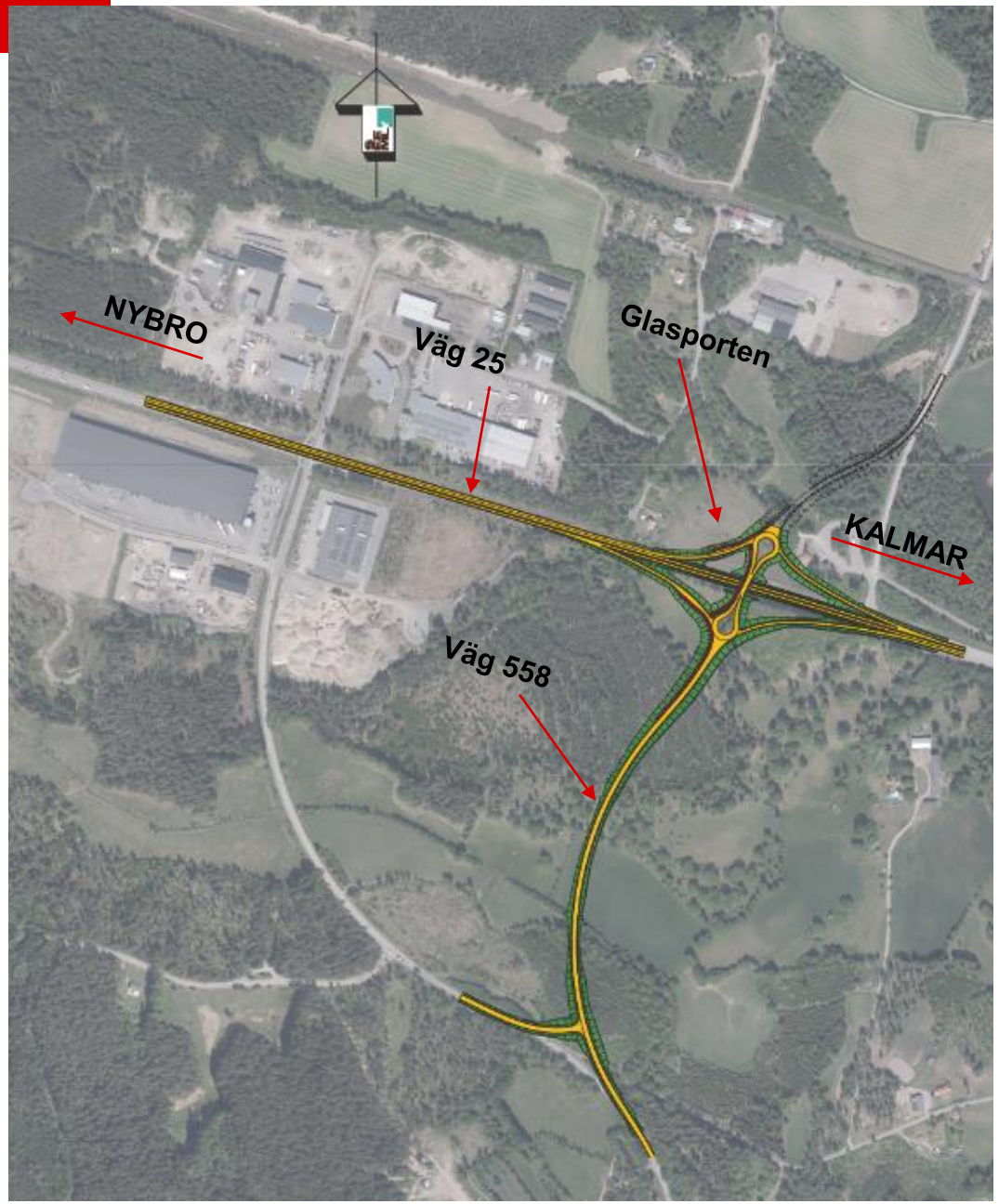
- Projektet ska höja trafiksäkerheten och framkomligheten på väg 25 genom att ersätta plankorsningarna vid Mineralvägen och Glasporten med en planskild korsning, bygga om sträckan till mötesseparerad 100-standard samt skapa en säker bytes- och resepunkt med nya busshållplatser och sammanhängande gång- och cykelväg mellan de nya busshållplatserna.
- Åtgärderna ska samtidigt förbättra tillgängligheten för oskyddade trafikanter, underlätta för den genomgående trafiken och möjliggöra kommunens planerade utbyggnad av verksamhetsområde i anslutning till den nya korsningspunkten.
  Som en del av helheten ingår ny dragning/omläggning av väg 558, anpassade anslutningar till det lokala vägnätet samt faunastängsel för att minska viltolyckor.



TRAFIKVERKET

Projektets omfattning

- Anläggning av planskild korsning för fordonstrafik vid Glasporten
- Den nya plankorsningen ska inkludera nya busshållplatser samt gång- och cykelväg som förbinder dessa. Befintliga hållplatser vid Mineralvägen och Simontorp kommer att tas bort.
- Ny sträckning av väg 558, med anslutning till den nya planskilda korsningen.
- Väg 25 utformas som en mötesseparerad väg med ny körfältsindelning 2+1 väg och hastighetsstandard 100 km/h.
- Projektet innefattar också anläggning av faunastängsel, vilket idag saknas på den aktuella sträckan.
- Befintliga enskilda anslutningar kommer att stängas och anpassas till den nya utformningen.
- Ny belysning utformas vid droppar, busshållplats samt gång- och cykelväg mellan busshållplatser.
- Befintlig belysning berörs inte av ny utformning.

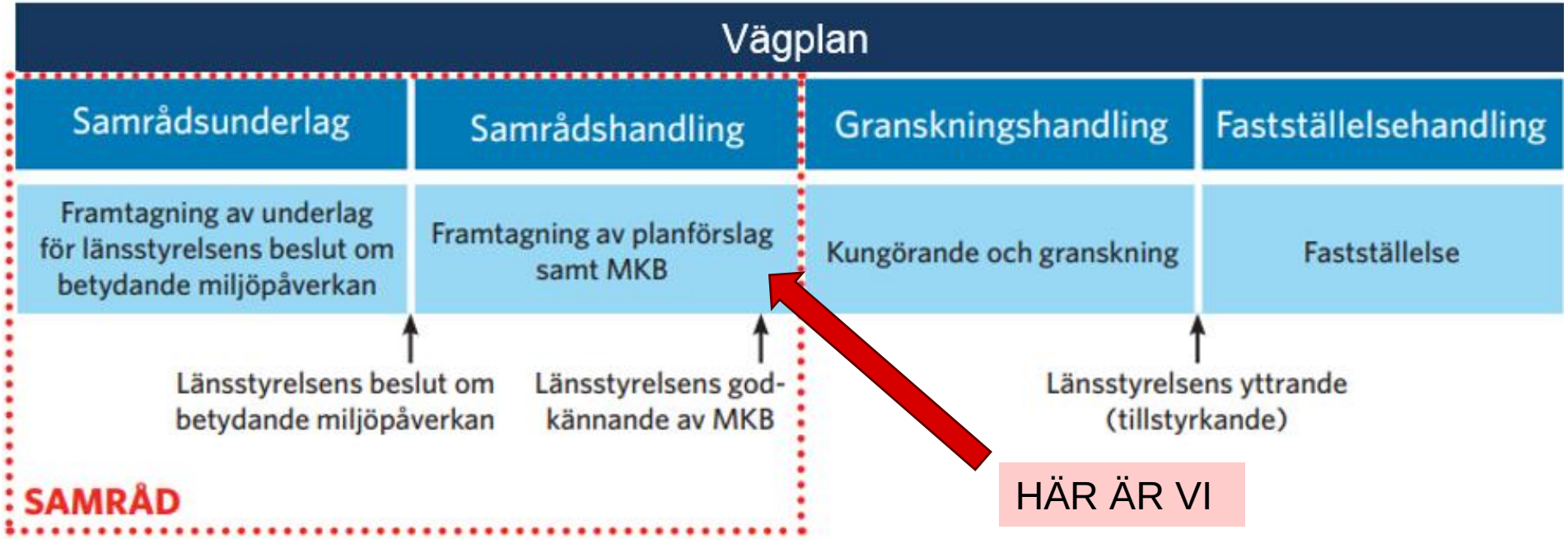


TRAFIKVERKET

1. Syfte, mål och projektets omfattning
2. Planläggningsprocessen
3. Trafikmängder och trafiksäkerhet
4. Förslag till utformning
5. Kommunala detaljplaner
6. Miljöaspekter

TRAFIKVERKET

Planläggningsprocessen



TRAFIKVERKET

När och hur kan du påverka vägplanen?

- Skriftligt till Trafikverket
  - Samrådsmöte på orten
  - Samrådsremiss av Samrådshandlingen
  - Kungörande och granskning av planförslaget
  - Kommunikation innan beslut om fastställelse
- Överklagan till Regeringen
  - Efter beslut om fastställelse

TRAFIKVERKET

Samråd med utökad krets och samrådsredogörelse

Länsstyrelsen har beslutat att projektet innebär **betydande miljöpåverkan** vilket innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram och godkänns av länsstyrelsen, för att säkra kvalitet och opartiskhet. Vid betydande miljöpåverkan sker samråd med en **utökad krets.**

I detta samråd sker samråd med följande instanser:

- Länsstyrelsen
- Regionala kollektivtrafikmyndigheter
- Försvarsmakten
- Övriga myndigheter som kan antas bli berörda
- Berörd kommun
- Organisationer som kan antas bli berörda
- Enskilda som är särskilt berörda (t ex markägare, närboende, delägare i samfälligheter, gemensamhetsanläggningar och innehavare av rättigheter)
- Allmänheten som kan antas bli berörd

Efter samrådet kommer Trafikverket att sammanställa inkomna synpunkter i en samrådsredogörelse, och där besvara hur inkomna synpunkter tagits om hand. Synpunkter som medför förändringar av projektet kommer att inarbetas i vägplanen.

TRAFIKVERKET

Tidplan

• Samrådsmöte på orten:	2026-01-21
• Samrådsremiss av Samrådshandlingen:	2026-01-16 – 2026-02-06
• Kungörande och granskning av planförslaget:	våren 2026
• Begära länsstyrelsens yttrande om planen:	sommaren 2026
• Begära fastställelse av planen:	hösten 2026
• Fastställd och laga kraft vunnen plan:	sommaren 2027
• Planerad byggstart:	tidigast år 2028

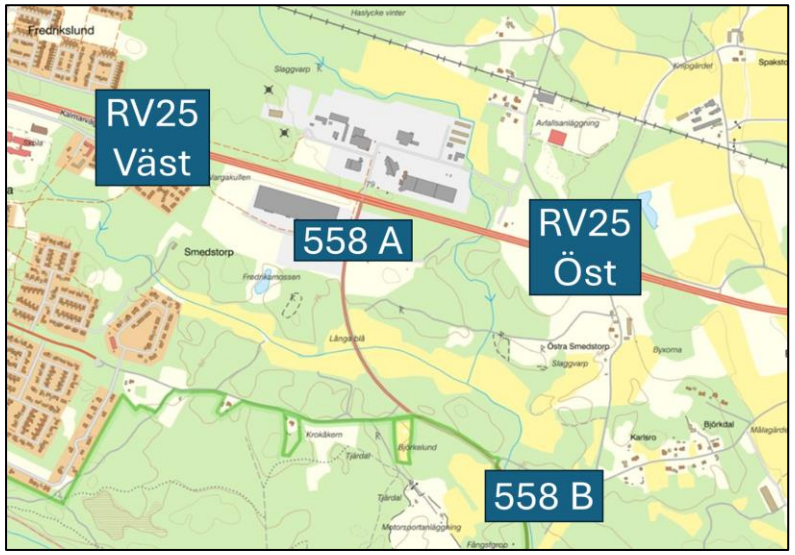
TRAFIKVERKET

1. Syfte, mål och projektets omfattning
2. Planläggningsprocessen
3. Trafikmängder och trafiksäkerhet
4. Förslag till utformning
5. Kommunala detaljplaner
6. Miljöaspekter

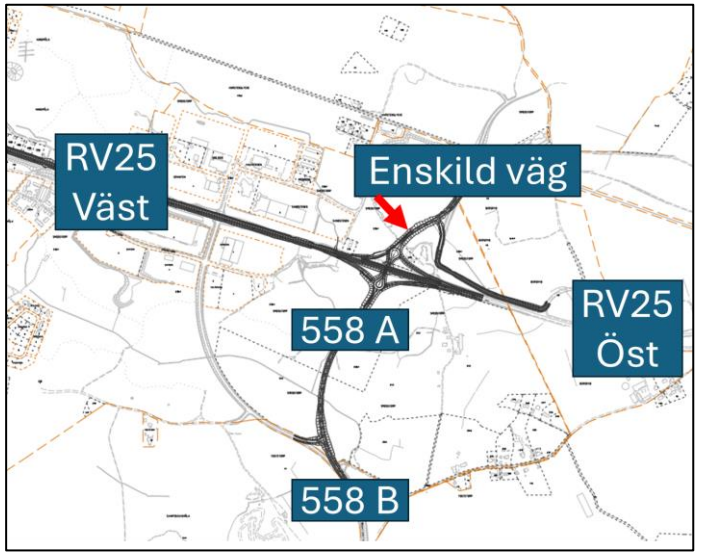
TRAFIKVERKET

Trafikmängder idag och i framtiden

Mätpunkter	ÅDT 2025	ÅDT 2051 utan expl.	ÅDT 2051 med expl.
RV25 Väst	11 600	13 700	15 600
RV25 Öst	10 100	11 900	13 900
Väg 558 A	1 320	1 570	2 900
Väg 558 B	1 300	1 200	1 580
Enskild väg	600	730	4 300



2025 Befintlig utformning



2051 Föreslagen utformning

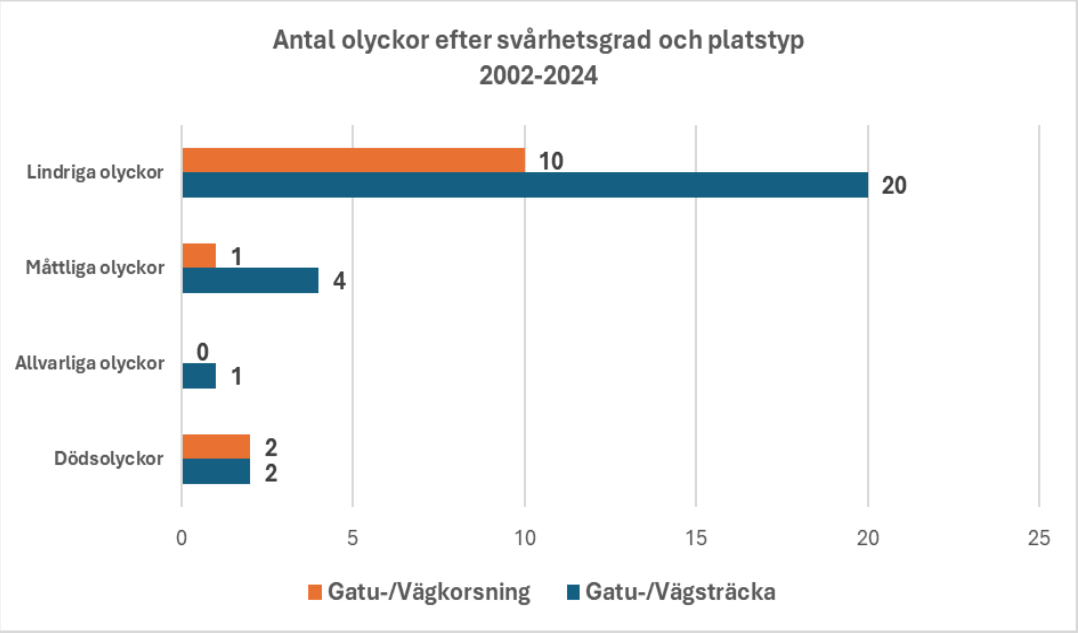
- **Trafikmängderna väntas öka i framtiden**
  - Trafiken ökar enligt trafikuppräkningstalen för Kalmar län. Därtill väntas den kommunala exploateringen även bidra till ökade trafikmängder.

- **Trafikmängderna ökar relativt kraftigt på anslutande vägar med kommunal exploatering**
  - Nuvarande utformning klarar inte av att hantera den tillkommande trafiken på anslutande vägar. Utan planerade åtgärder väntas köer och riskbeteende öka i takt med ökade trafikmängder från framförallt den kommunala exploateringen.

TRAFIKVERKET

Trafiksäkerhet *STRADA*

- Totalt 45 olyckor inrapporterade i utredningsområdet mellan år 2002-2024.
- Majoriteten av olyckorna har inträffat längs väg 25 varav 30 procent vid korsningspunkter och 70 procent på sträcka.
- Olyckorna indikerar att nuvarande utformning har begränsad trafiksäkerhetsstandard.



Olyckstatistik 2002-2024. Källa: STRADA.

Observera att fyra ej personskadeolyckor redovisas ej i sammanställningen ovan.

TRAFIKVERKET

Trafiksäkerhet *utformning*

- **Planskild korsning föreslås byggas och befintliga korsningspunkter stängs**
  - Konflikter i plan försvinner. Därmed minskar antalet konfliktpunkter och risken för allvarliga olyckor - särskilt sidokollisioner vid höga hastigheter.
- **Genomgående trafik på väg 25 separeras från anslutande lokal trafik**
  - Skapar en tydligare, mer förutsägbar och trafiksäker trafikmiljö.
- **Planskildhet möjliggör en utformning som uppfyller gällande trafiksäkerhetskrav**
- **Förbättrad framkomlighet**
  - Kortare restider och mer förutsägbara resor
- **Oskyddade trafikanter kan ledas planskilt över väg 25**
  - Förbättrar säkerheten vid korsning av väg 25 och tillgängligheten till busshållplatser.

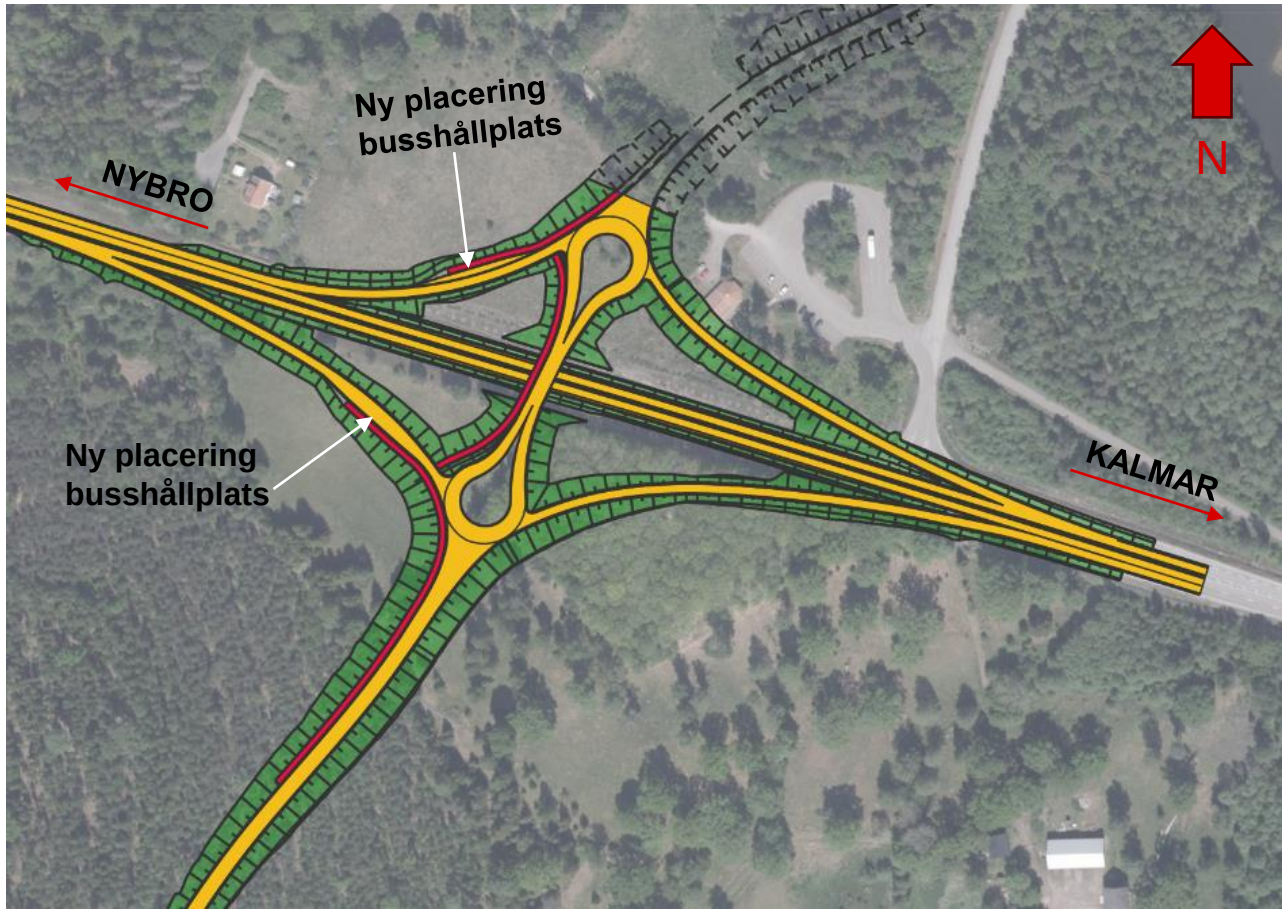
TRAFIKVERKET

1. Syfte, mål och projektets omfattning
2. Planläggningsprocessen
3. Trafikmängder och trafiksäkerhet
4. Förslag till utformning
5. Kommunala detaljplaner
6. Miljöaspekter

TRAFIKVERKET

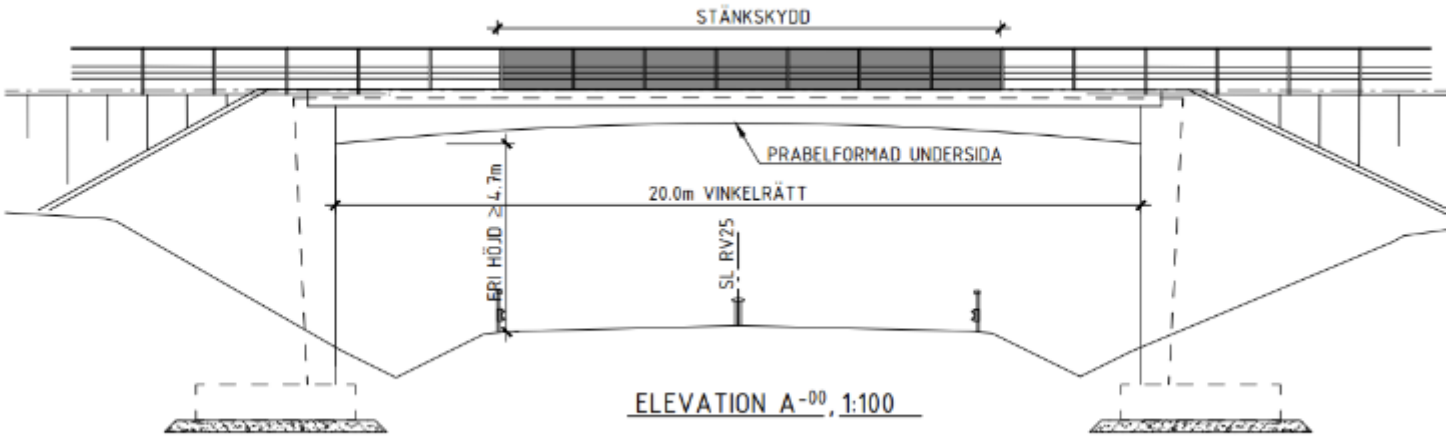
Utformning planskild korsning

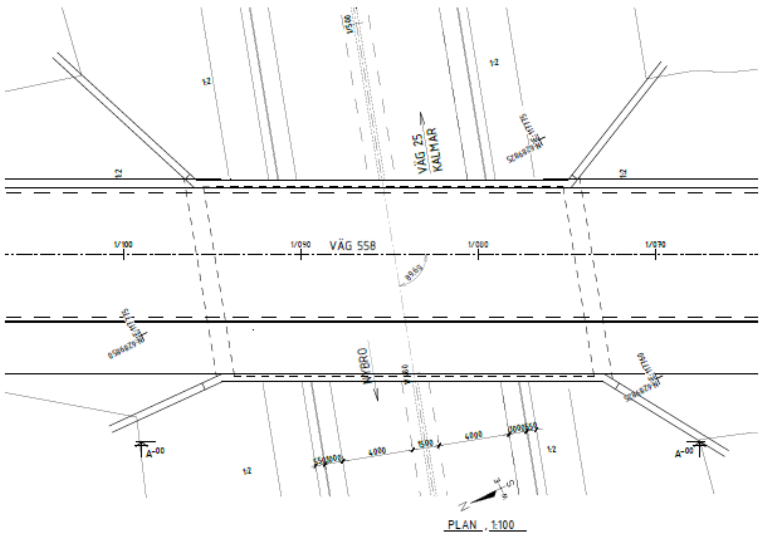
- Planeras som en bro över väg 25
- Planeras utformas med droppar på båda sidor för anslutning till ramper
- Påfartsramper planeras anslutas till väg 25 i eget körfält
- Busshållplatser planeras placeras vid av- och påfart västerut mot Nybro
- Gång- och cykelväg (röd linje) anläggs mellan busshållplatserna samt en bit söderut längs väg 558
- Utformningen innebär:
  - Liten påverkan på värdefulla naturmiljöer, vilket stärker biologisk mångfald och miljömässiga värden.



TRAFIKVERKET

Utformning bro

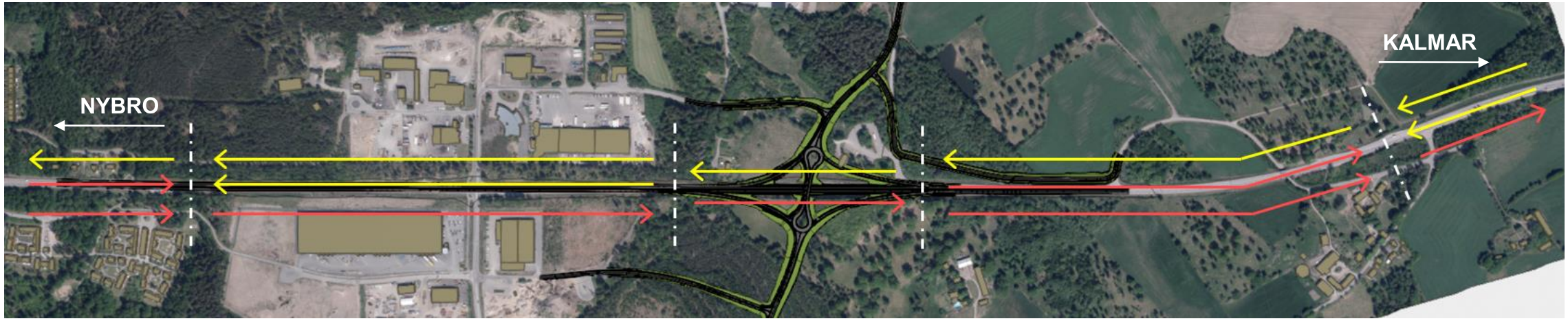




- Bron föreslås utformas som en plattramsbro med ett fack över väg 25.
- Den vinkelräta fria öppningen planeras bli 20 m med en fri höjd minst 4,7m.
- På bron planeras en gång- och cykelväg, vilket med körbanan ger en fri brobredd på 10,49 m.

TRAFIKVERKET

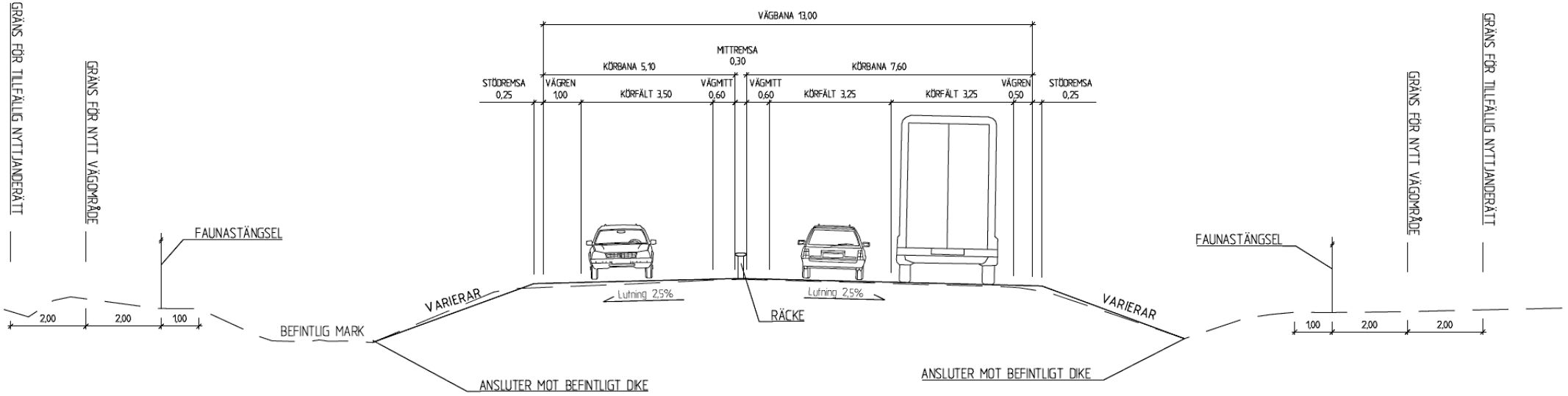
Utformning väg 25



- Väg 25 delas in i ny körfältindelning 2+1 väg med undantag under bron mellan av- och påfarter där det blir 1+1 väg
- Väg 25 planeras att behållas i nuvarande bredd och höjd
- Sträckan planeras få en genomgående hastighetsbegränsning 100 km/h
- Faunastängsel sätts upp längs båda sidor av väg 25

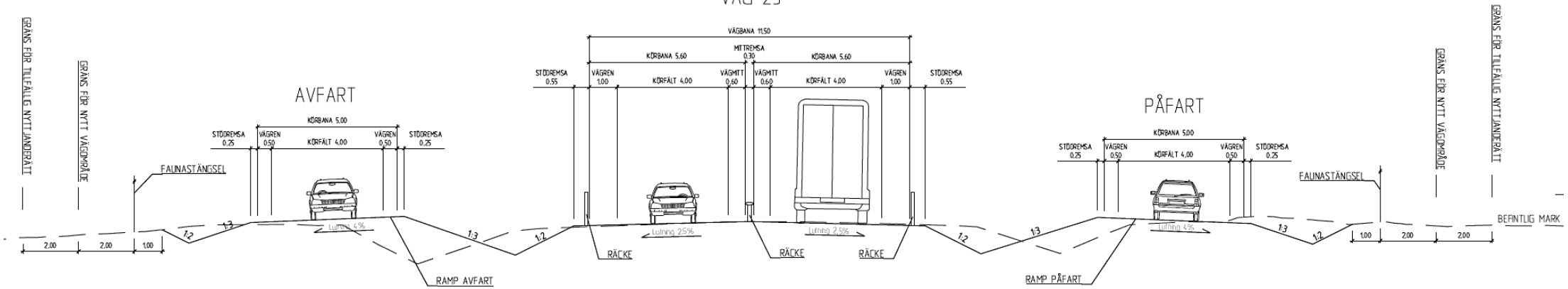
TRAFIKVERKET

SEKTION VÄG 25 MÖTESFRI 1+2
LÄNGDMÄTNING VÄG 25 KM 1/560



TRAFIKVERKET

SEKTION VÄG 25 MÖTESFRI 1+1 MED RAMPER
LÄNGDMÄTNING VÄG 25 KM 1/400
VÄG 25



TRAFIKVERKET

Väg 25 – Anslutningar som föreslås stängas

Anslutningar för väg 558 och Mineralvägen föreslås stängas i befintlig korsning

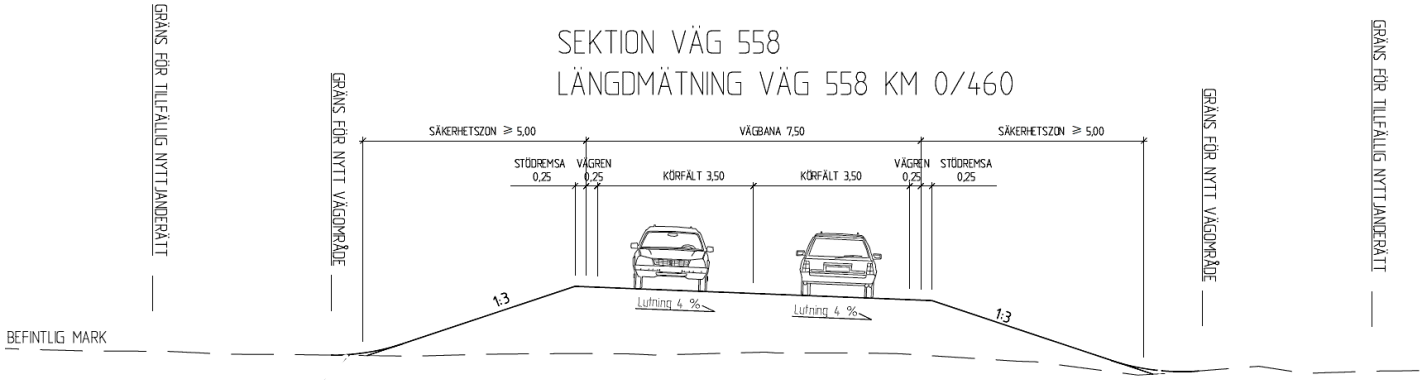
Anslutning för enskild väg vid Glasporten föreslås stängas

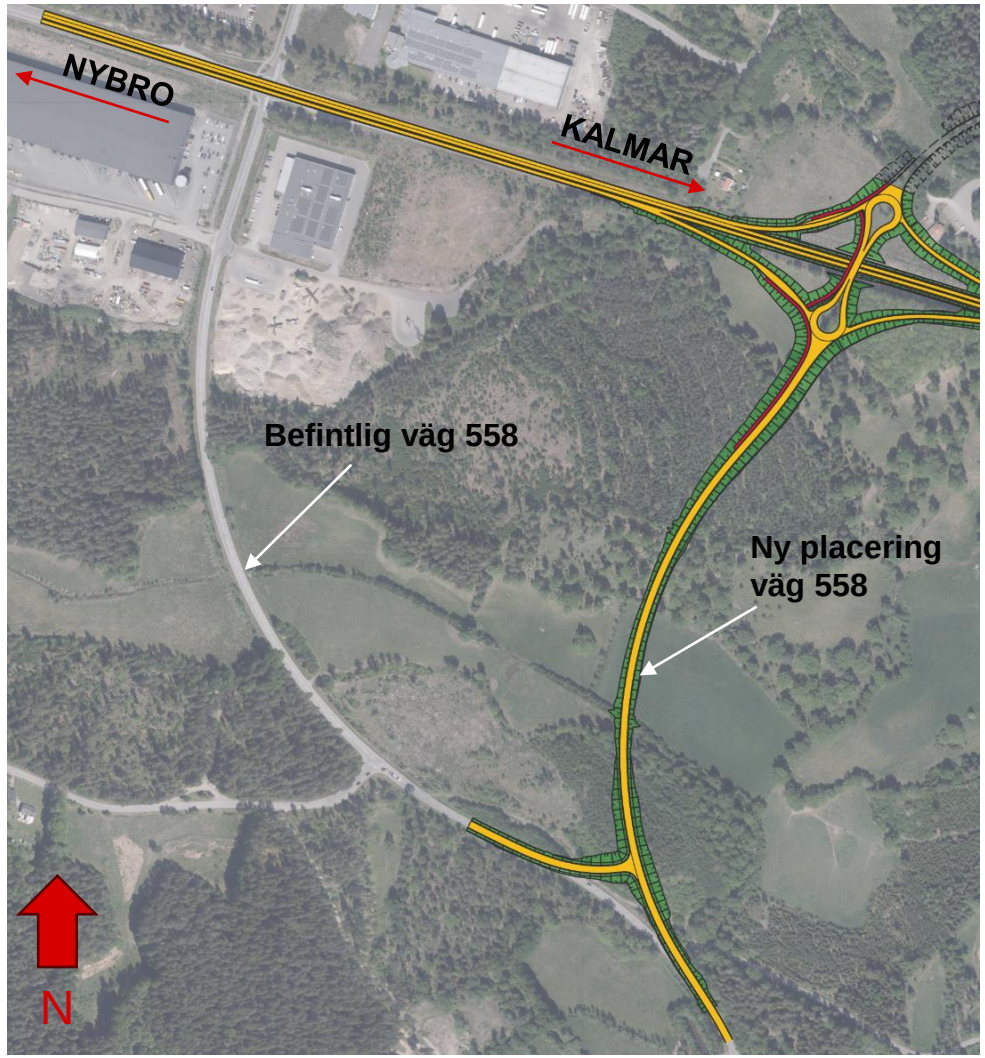
Anslutning för enskild väg Börsryd föreslås stängas

TRAFIKVERKET

Utformning väg 558

- Väg 558 delas in i med körfältindelning 1+1 väg
- Väg 558 föreslås att få en bredd på 7,5 meter
- Sträckan behåller befintlig hastighetsbegränsning 70 km/h
- Inget faunastängsel planeras sättas upp
- Utformningen innebär:
  - En god teknisk standard och flexibilitet i plan och profil
  - Bra anpassning till terräng och vägutformningskrav
  - Gynnsamt för framtida trafikflöden och trafiksäkerhet





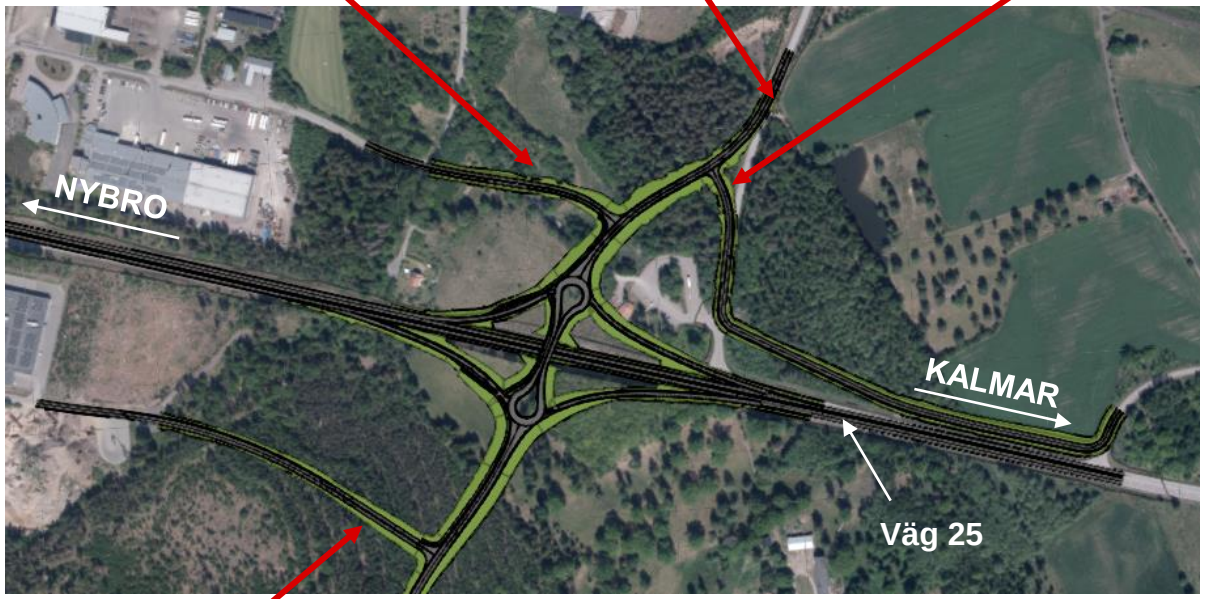
TRAFIKVERKET

Föreslagna enskilda/kommunala vägar

Enskild anslutning mot Smedstorp

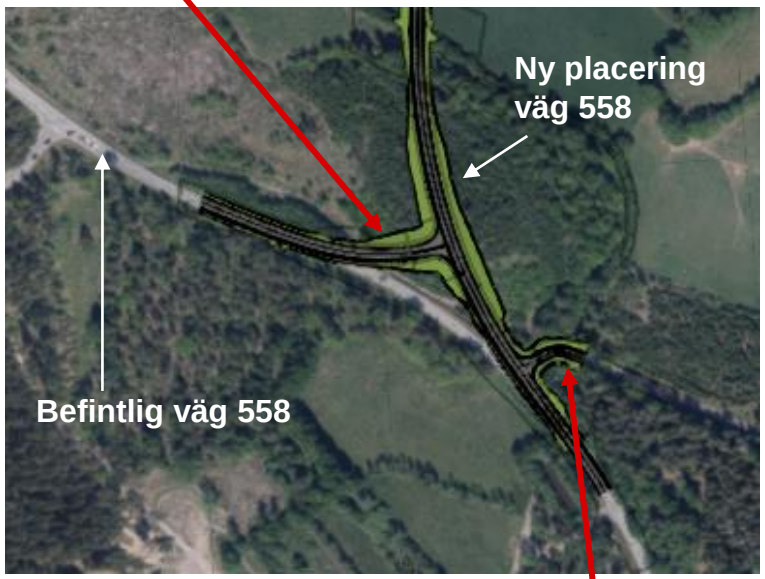
Kommunal anslutning till industriområde, Tegelvägen

Enskild anslutning mot Börsryd



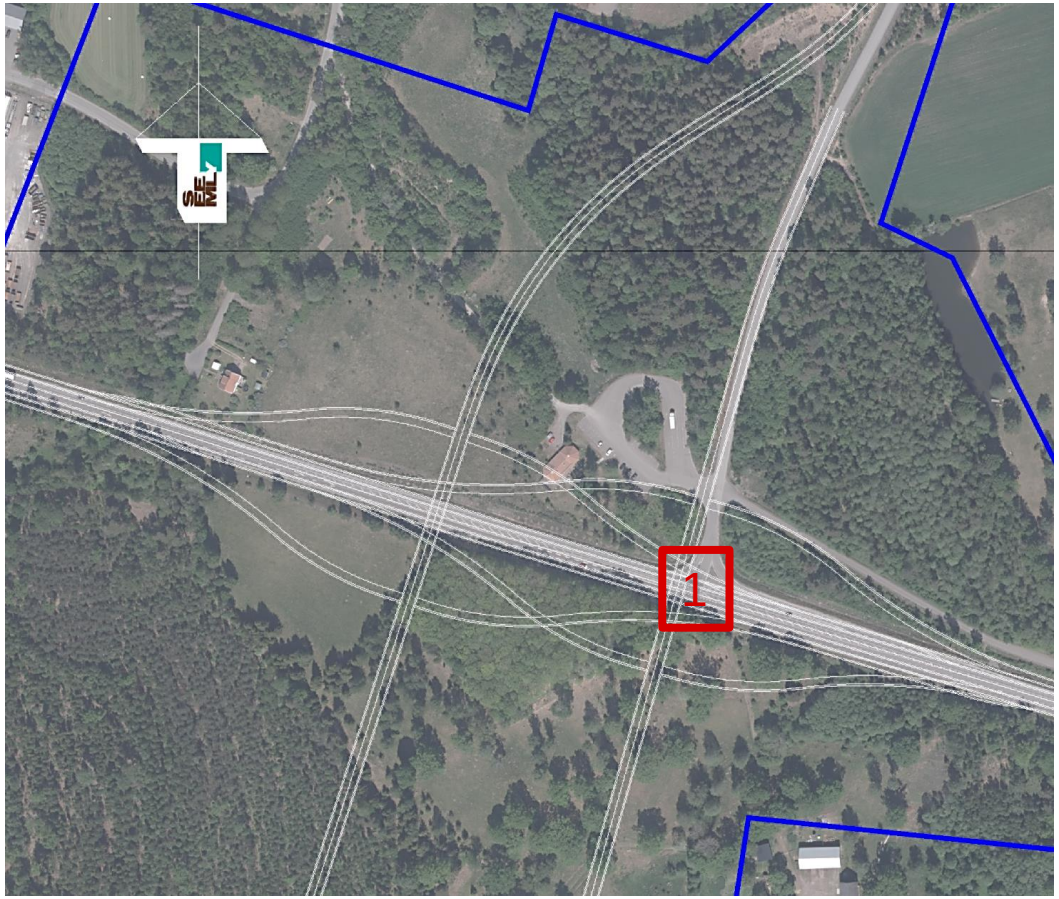
Kommunal anslutning till industriområde, Diabasvägen

Kommunal anslutning mot Hanes väg



Enskild anslutning mot Tostetorp

Bortvalda alternativ för placering av planskild korsning



Ny planskild korsning placerad i befintlig korsning, alternativ 1, utreddes och valdes bort på grund av:

- Stora intrång i landskapet
- Negativ påverkan på värdefulla naturmiljöer och sällsynta ekar
- Samt en högre kostnad än vald utformning

TRAFIKVERKET

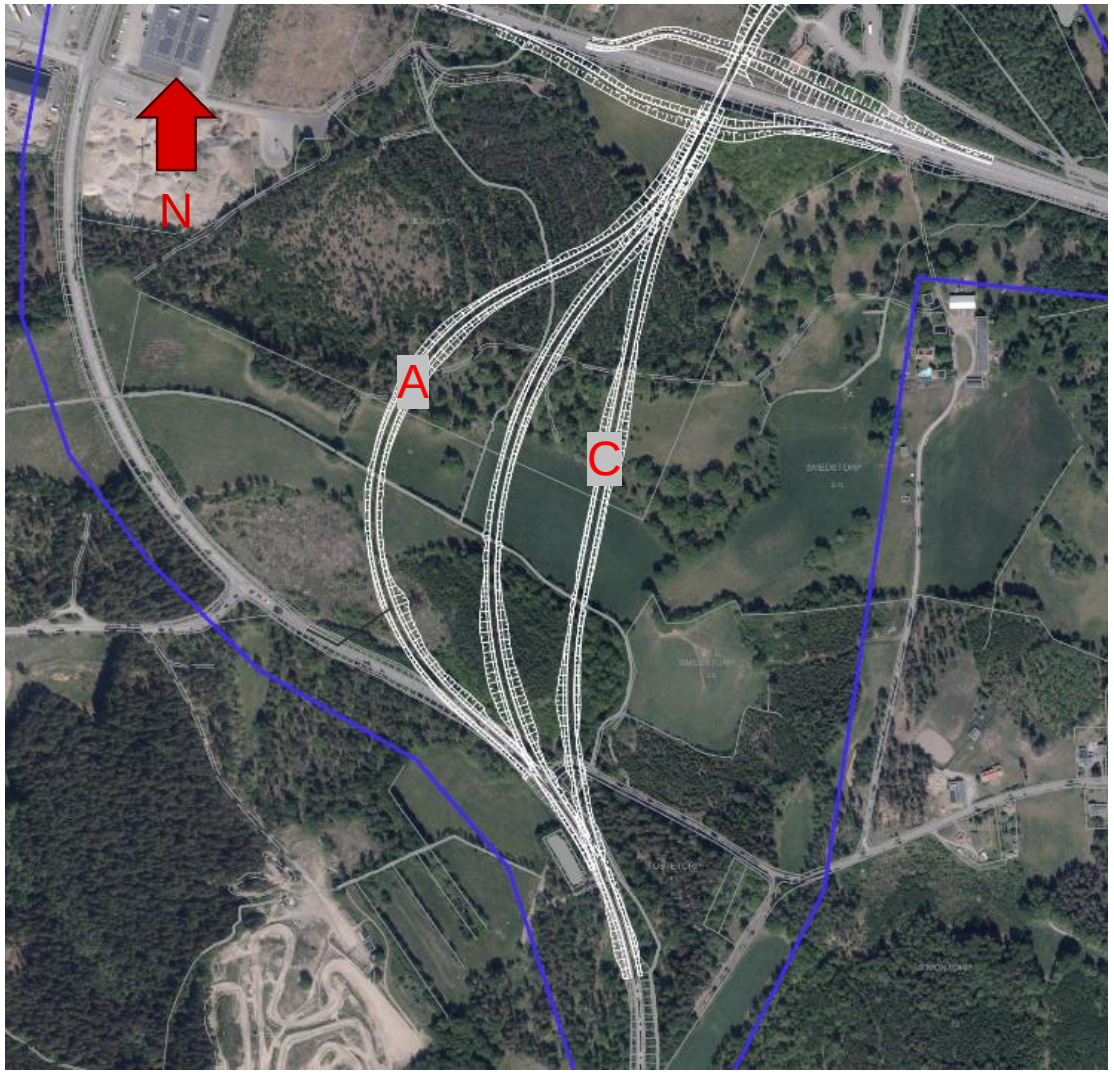
Bortvalda alternativ för ny sträckning väg 558

Alternativ A:

– Utformningen är positiv ur miljöhänsyn men valdes bort på grund av att den är mindre funktionell och innebär en längre sträckning.

Alternativ C:

– Utformningen innebär en kort sträckning och god teknisk standard men valdes bort på grund av omfattande påverkan på höga naturvärden och kulturmiljöer, inklusive skyddsvärda arter och fornlämningar. Utformningen kräver även omläggning av vattendraget Långa blå.



TRAFIKVERKET

1. Syfte, mål och projektets omfattning
2. Planläggningsprocessen
3. Trafikmängder och trafiksäkerhet
4. Förslag till utformning
5. Kommunala detaljplaner
6. Miljöaspekter

TRAFIKVERKET

Kommunal översiktsplanering

Nybro kommun har tagit fram en fördjupad översiktsplan, Nybro stad 2040, som antogs år 2022 med ambitionen att skapa en sammanhållen stad.

I översiktsplanen framgår det att kommunen ska utvecklas åt öster, mot områdena Smedstorp och Glasporten. Framförallt ska områdena åt detta håll utvecklas med verksamheter utmed väg 25, men även bostadsområdena söder om väg 25 ska förtätas.

I planerna är det tydligt att området ska kompletteras med en planskild korsning vid Glasporten.

TRAFIKVERKET

Gällande kommunala detaljplaner

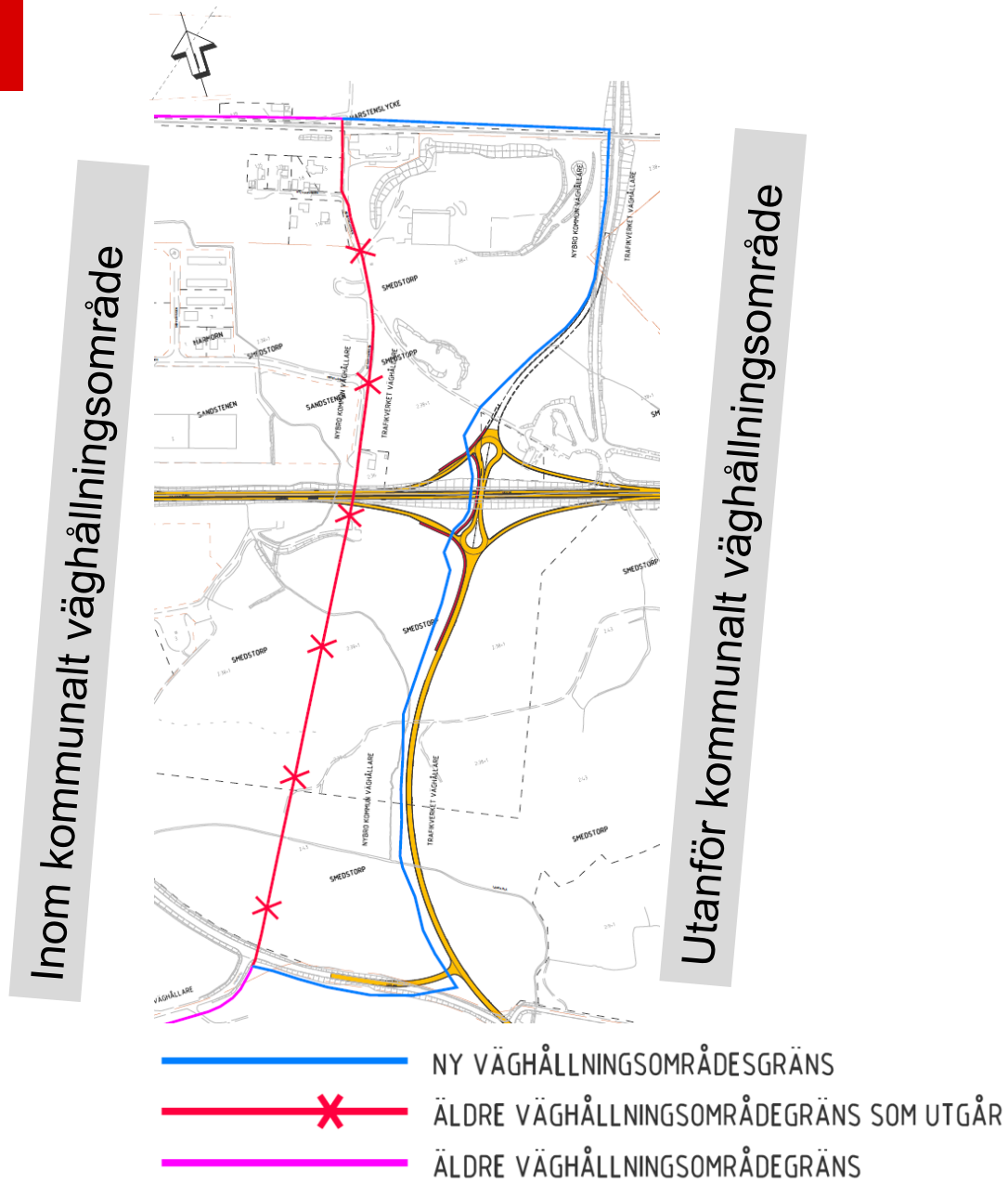
- Detaljplan S138 kommer att beröra markyta närmast väg 25, allmän platsmark som är markerad som parkområde och gatutrafikändamål på plankartan.
- Detaljplan D163 kommer att beröra markyta närmast väg 25, allmän platsmark som är markerad som naturområde på plankartan.
- Detaljplan D215 kommer att beröra markyta närmast väg 25, allmän platsmark som är markerad som naturområde på plankartan.

Alla tre detaljplaner kommer beröras med anläggning av faunastängsel och S138 kommer även beröras med slänter.

TRAFIKVERKET

Förändring av väghållningsområde

- Eftersom anslutning för väg 558 till väg 25 stängs och får ny linjedragning samt att det sker viss förändring av dragning av Hanes väg så kommer den kommunala väghållningsområdesgränsen att ändras.
- Inom det kommunala väghållningsområdet är Nybro kommun väghållare för de allmänna vägarna förutom för väg 25 med planskildhet där Trafikverket är väghållare
- Utanför det kommunala väghållningsområdet är Trafikverket väghållare för de allmänna vägarna.



TRAFIKVERKET

1. Syfte, mål och projektets omfattning
2. Planläggningsprocessen
3. Trafikmängder och trafiksäkerhet
4. Förslag till utformning
5. Kommunala detaljplaner
6. Miljöaspekter

TRAFIKVERKET

Trafikverkets arbete med miljöfrågor

Arbete med miljöfrågor sker i alla delar av vägplaneringsprocessen. Projektet optimeras för att göra så liten påverkan på miljöaspekter som möjligt med hänsyn till projektmål och andra aspekter som ekonomi och teknik.

- I detta skede, vägplaneskedet upprättas MKB. Miljöfrågorna påverkar utformningen av vägen och behov av hänsyns- och skyddsåtgärder utreds.
- Vid utarbetande av förfrågningsunderlaget till entreprenören kommer de hänsyns- och skyddsåtgärder som anges i MKB att arbetas in.
- I byggskedet kontrolleras att vägbygget inte medför större påverkan än vad som angetts i MKB, bland annat genom byggplatsuppföljning.

Miljöutredningarna baseras på bestämmelser i miljöbalken och väglagen, samt ett antal föreskrifter och handböcker.

Inom många miljöområden finns skyddsbestämmelser, riktvärden eller normer som ska uppfyllas.

Utredning av åtgärder pågår och konsekvensbedömningen som anges i detta dokument kan därför komma att ändras.

TRAFIKVERKET

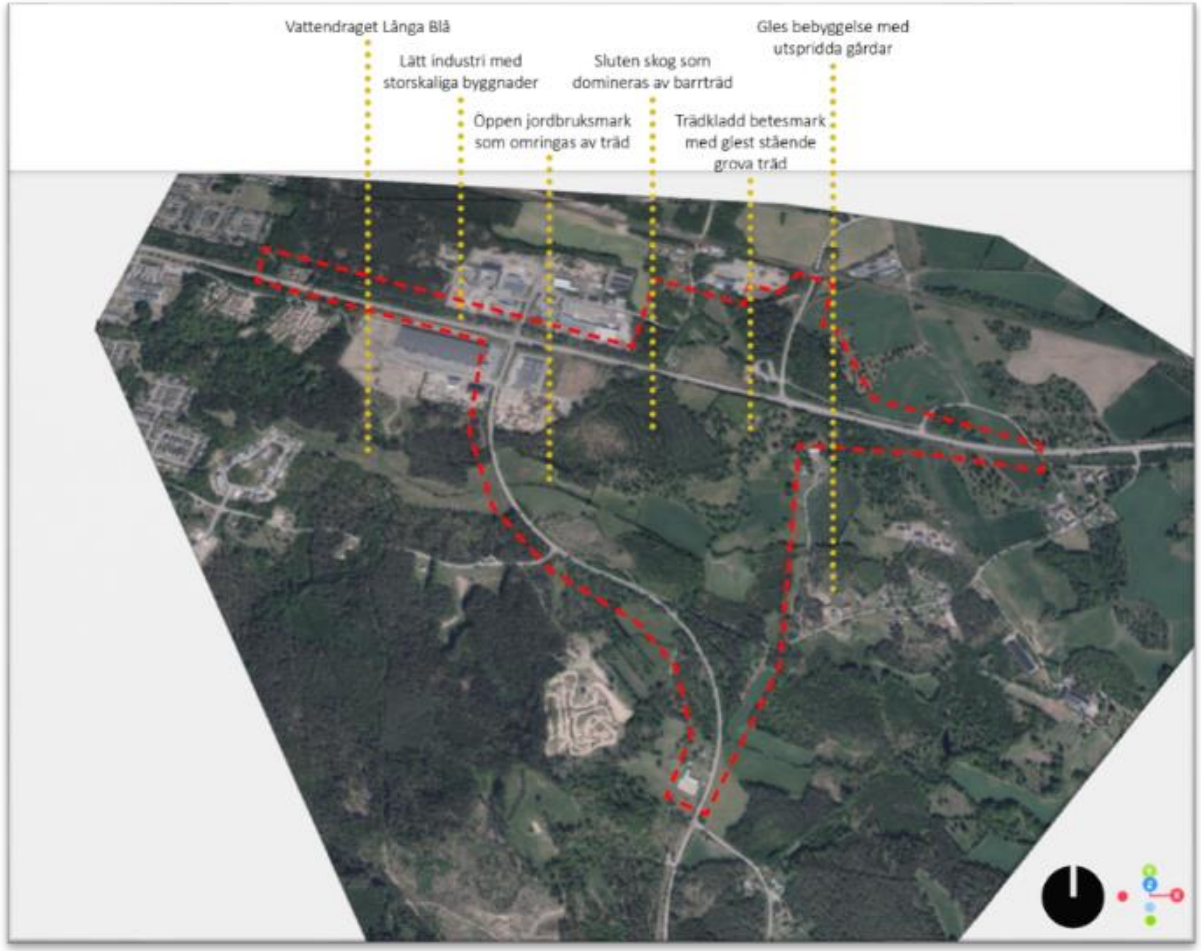


Illustration av mosaiklandskapet

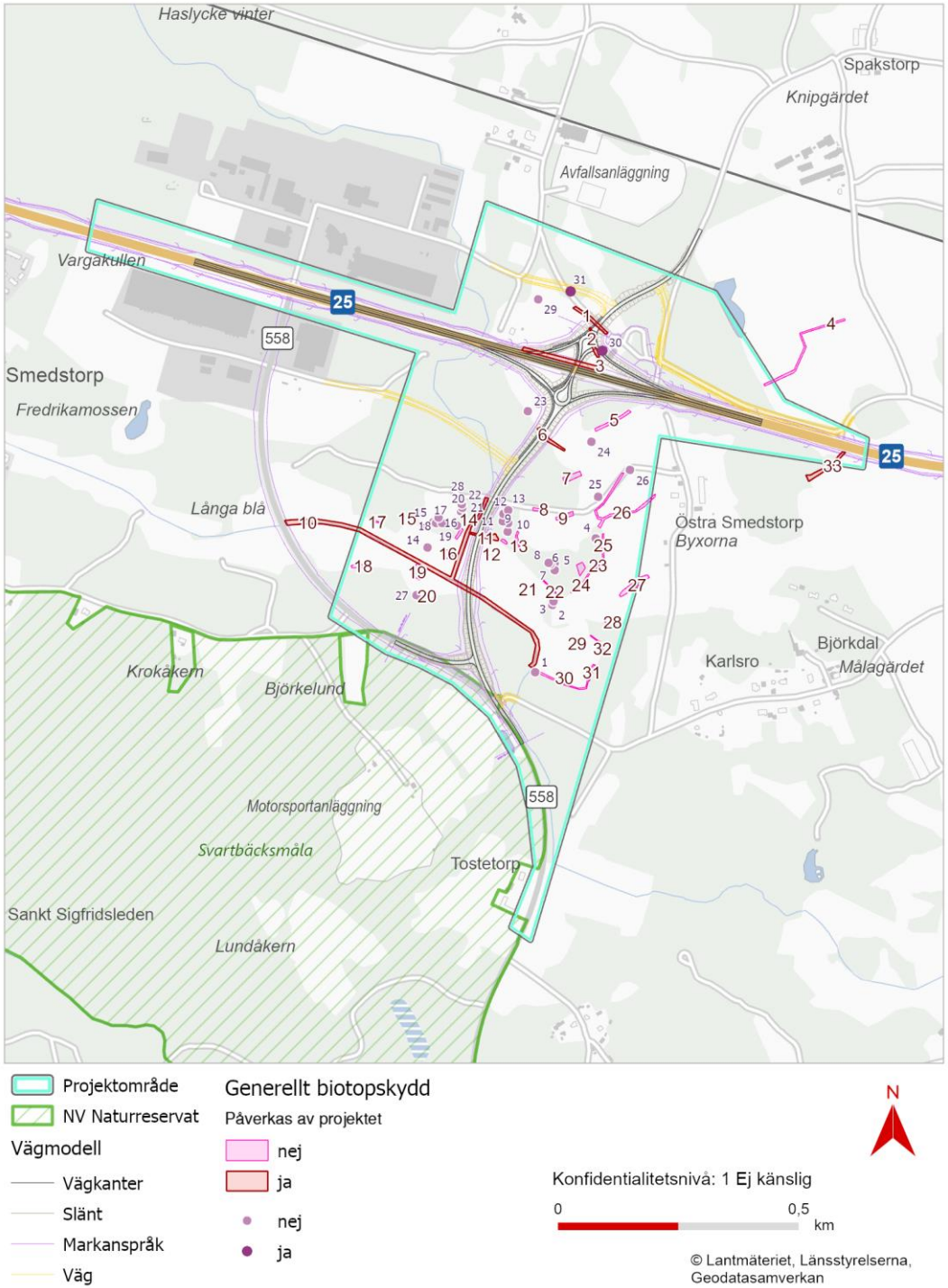
Landskapsbild

Vägen byggs i ett mosaiklandskap.

Projektet står i kontrast till omgivande landskap och påverkar upplevelsen av landskapsbilden. Orienterbarhet, landmärken och utblickar bedöms förändras i viss omfattning.

Konsekvenserna för landskapsbilden blir därmed små till måttliga negativa med inarbetade åtgärder (små till måttliga effekter för måttligt värde).

Utan åtgärder skulle konsekvenserna kunna bli stora eftersom väg 558 och korsningen skulle kunna stå i stor kontrast till omgivande landskap och dominera upplevelsen av landskapsbilden i stor utsträckning.



TRAFIKVERKET

Naturmiljö

Skyddade områden

Inga riksintressen för naturvård eller Natura 2000-områden påverkas av planförslaget.

Naturreservat Svartbäcksmåla: Inga åtgärder har föreslagits för naturreservatet. Minskad barriäreffekt från buller på naturreservatet ökar fåglarnas möjligheter att häcka framgångsrikt något i kanten av naturreservatet närmast väg 558, samtidigt som bullerspridningen ökar längs väg 25. Inga negativa konsekvenser uppstår (inga negativa effekter, högt värde). Observera att naturreservatsgränserna i kartan är fel.

Generellt biotopskydd

Delar av stenmurar tas bort. Odlingsrösen tas bort.

Öppen vattenyta i Långa blå minskar då passage anläggs över vattendraget. Utgör spridningsväg för groddjur, vilken försvåras.

Föreslagna kompensationsåtgärder, under utredning: stenar från stenmurar som tas bort används för att bygga upp nya murar/rösen, samt håller på att utreda strandpassage på båda sidor i passagen över Långa blå.

Måttliga till stora negativa konsekvenser (små till måttliga effekter på högt värde) med inarbetade skyddsåtgärder.

TRAFIKVERKET

Naturvärdesbiotoper

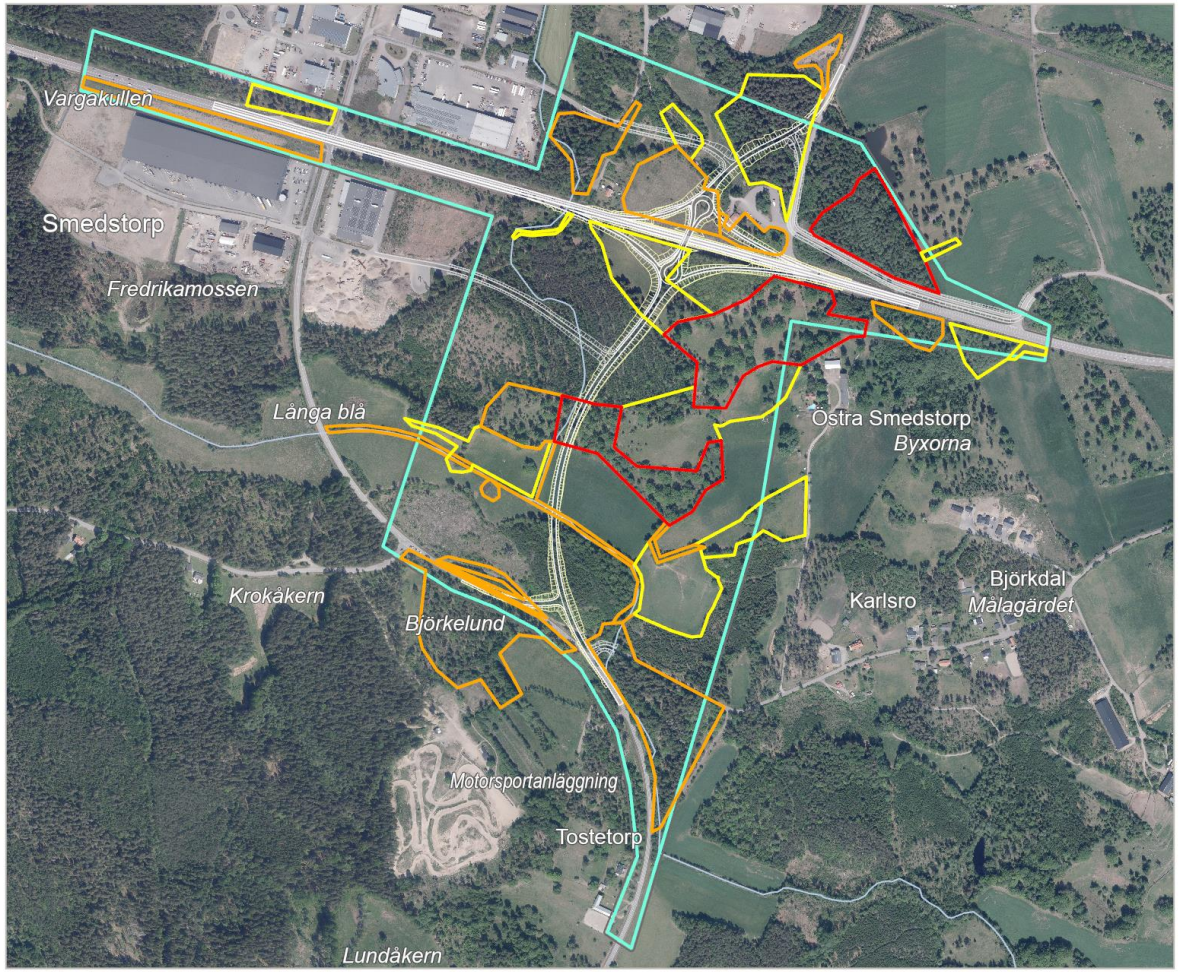
Intrång sker i skogsmark samt jordbruksmark (betesmark).

Intrång sker i naturvärdesbiotoper av klass 2-4.

Vattendraget Långa blå korsas av planförslaget på ett ställe, troligen med en trumma med strandpassager på båda sidor.

Sammantaget ökar fragmenteringen och den biologiska mångfalden minskar i landskapet.

Effekterna blir små till stora för de olika naturvärdesbiotoperna. Konsekvenserna blir obetydliga till stora och negativa för naturvärdesbiotoperna. Utredning pågår.



Naturvärdesbiotop

- Högt naturvärde - Naturvärdesklass 2
- Påtagligt naturvärde - Naturvärdesklass 3
- Visst naturvärde - Naturvärdesklass 4

Projektområde

Vägmodell

- Vägkanter
- Väg
- Slänt

N

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

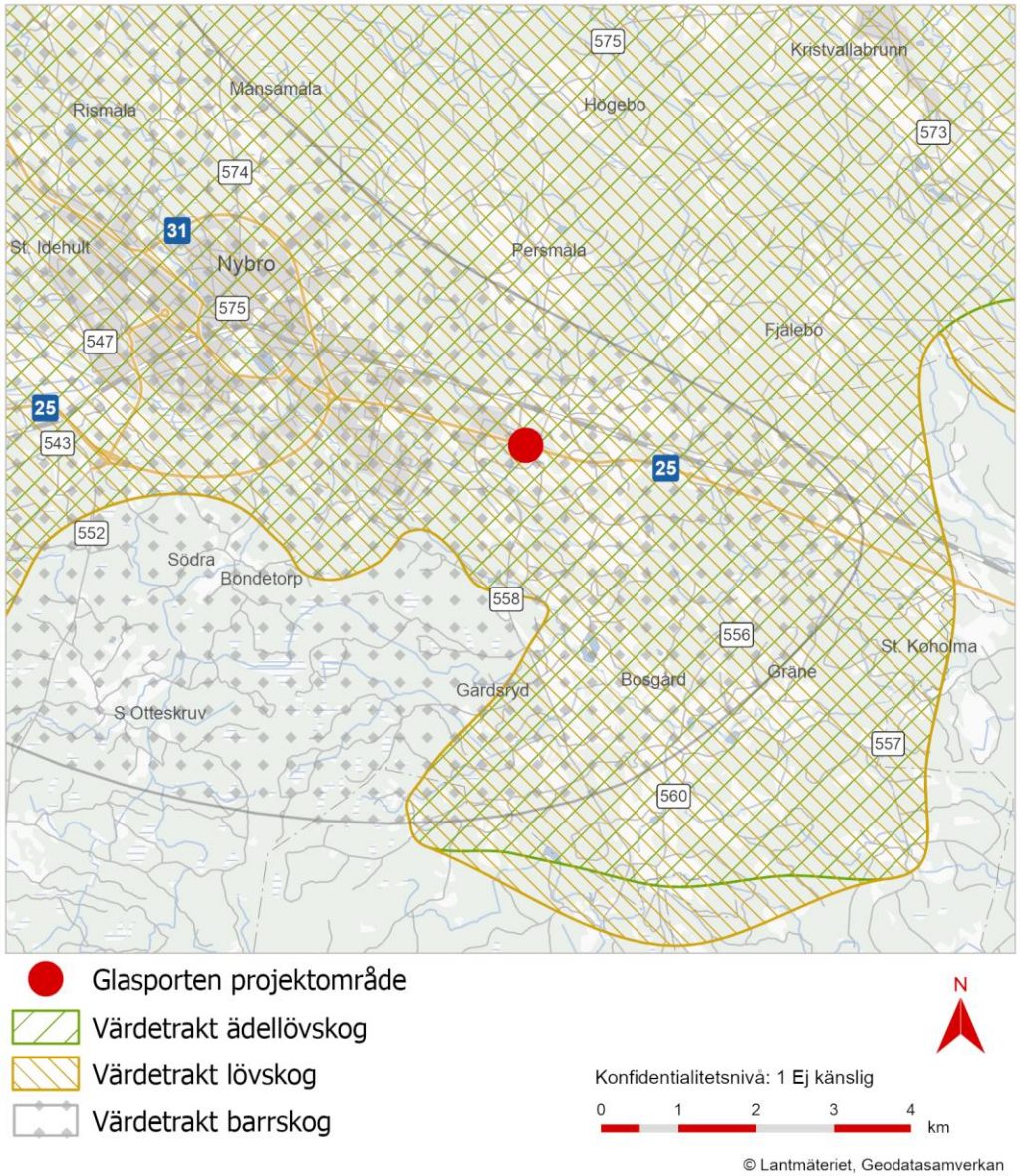
0 0,5 km

© Lantmäteriet, Länsstyrelserna, Geodatasamverkan

TRAFIKVERKET

Värdetrakter

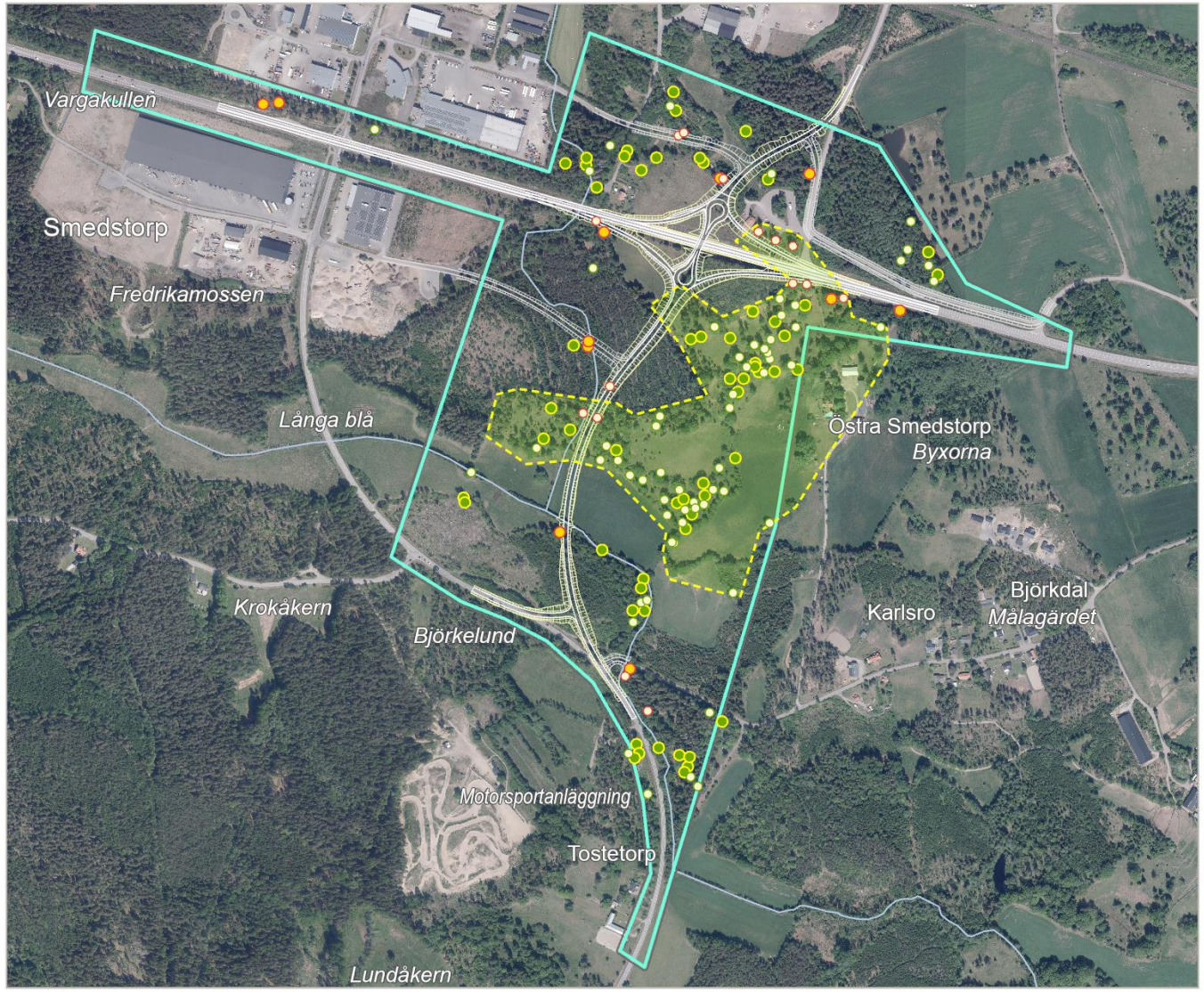
- I området finns värdetrakter för ädellövskog, lövskog samt barrskog
- Värdefulla träd kommer att tas bort. Det medför små direkta och indirekta effekter i värdetrakterna då områdena är mycket stora. Måttligt negativa konsekvenser (små effekter på högt värde).



Skyddsvärda träd

Ett antal skyddsvärda träd riskerar att behövas tas bort, se figur.

Måttligt negativa konsekvenser (liten påverkan på högt värde)



Vägmodell

- Vägkanter
- Väg
- Slänt
- Projektområde
- Särskilt skyddsvärda träd yta

Särskilt skyddsvärda träd

Inom 10m

- ja
- nej

Naturvärdesträd

Inom 10m

- ja
- nej

N

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

0 0,5 km

© Lantmäteriet, Länsstyrelserna, Geodatasamverkan

Skyddsvärda träd samt vilka av dessa som kan behöva tas bort (markerade om träd inom 10 meter i kartan).

TRAFIKVERKET

Skyddade arter

En artskyddsutredning har utförts och utredning av åtgärder pågår. För de skyddade arterna bedöms gynnsam bevarande status inte påverkas och kontinuerlig ekologisk funktion kunna säkerställas. Denna bedömning bygger på att föreslagna skyddsåtgärder vidtas, utredning av åtgärder pågår. Följande skyddade arter har hittats vid inventeringarna:

- Fåglar: spillkråka (NT), svartvit flugsnappare (NT), trädlärka (LC), ärtsångare (NT), gröngöling (LC), grönsångare (NT), röd glada (LC), stare (VU)
- Kräldjur: sandödla (VU), kopparödla (LC), skogsödla (LC)
- Groddjur: vanlig padda (LC), vanlig groda (LC), mindre vattensalamander (LC), åkergroda (LC), långbensgroda (NT)
- Insekter: ekoxe (LC)
- Växter: skogsknipprot (LC)
- Fladdermöss (se nästa sida)

En ljudboxlokal på en gammal ek. Foto från fladdermusinventering 2025, Jakobi Sustainability AB.

TRAFIKVERKET

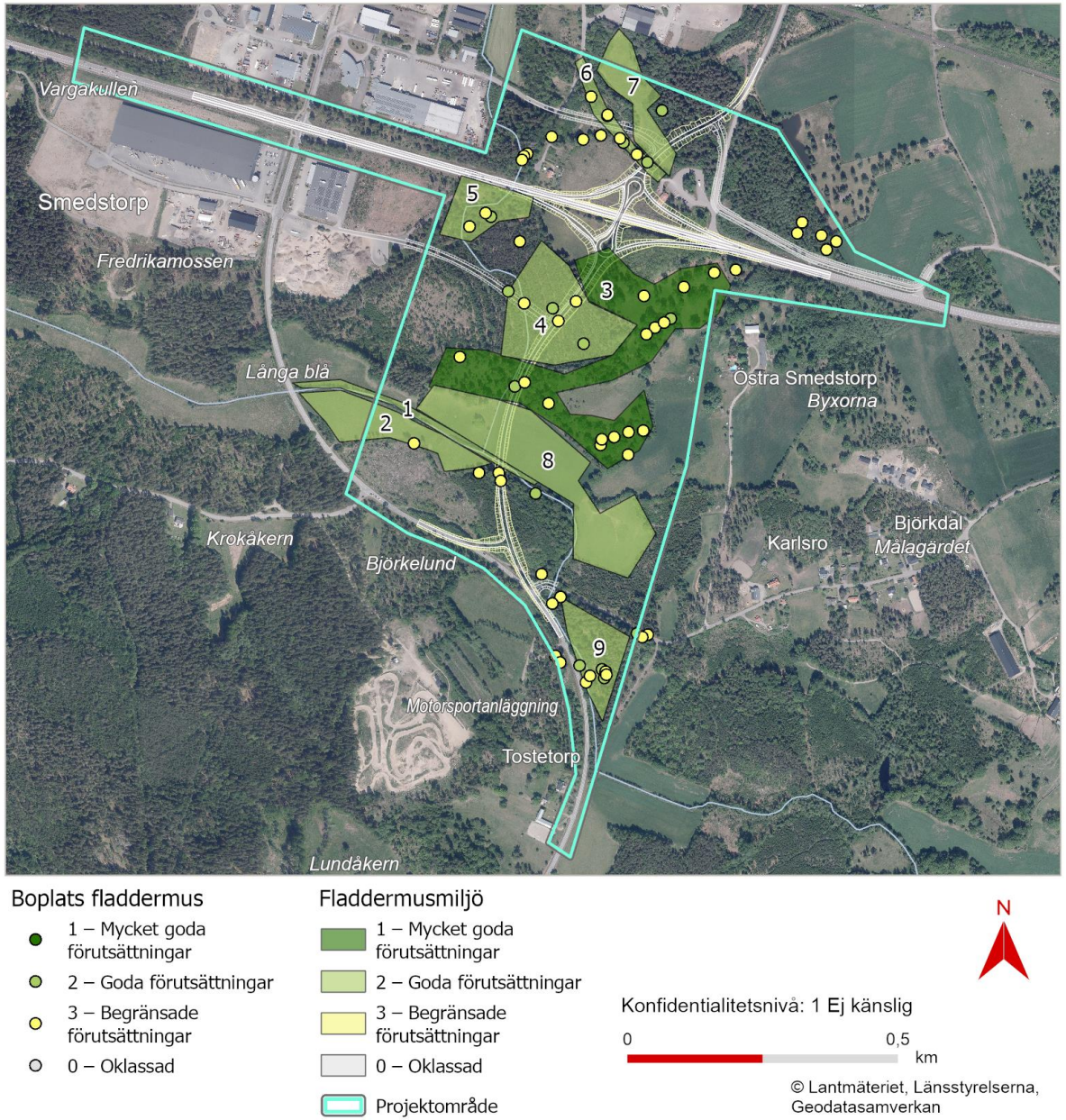
Skyddade arter, fladdermöss

Följande fladdermöss har hittats vid inventeringarna:

Fladdermöss: barbastell (NT), nordfladdermus (NT), större brunfladdermus (LC), brunlångöra (NT), trollpipistrell (LC), dvärgpipistrell (LC), mustasch-/tajgafladdermus (LC), vattenfladdermus (LC)

Möjliga boträd och livsmiljöer för fladdermöss redovisas i figuren.

Skyddsåtgärder är under utredning.



Möjliga boplatser och livsmiljöer för fladdermöss

TRAFIKVERKET

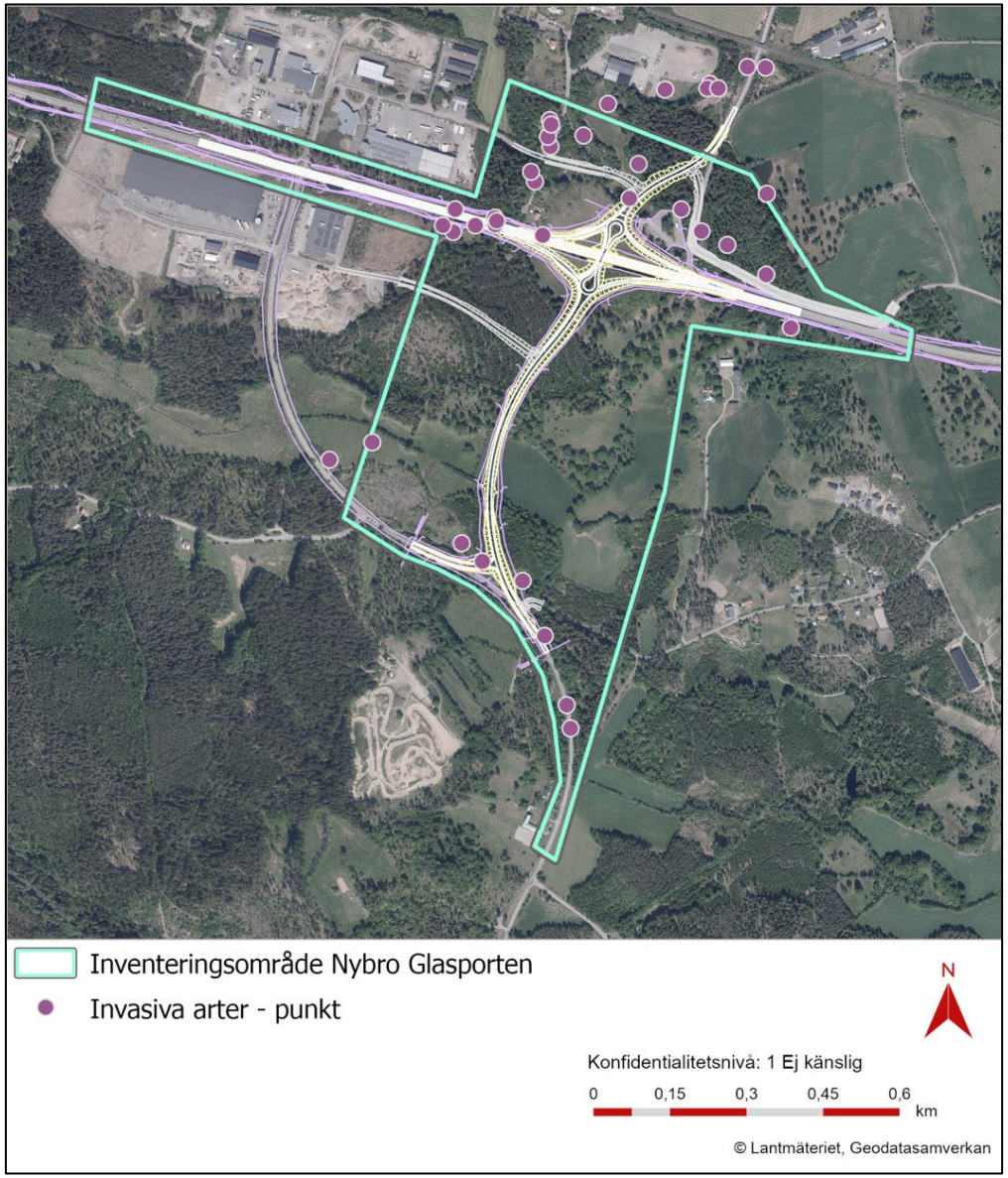
Invasiva arter

Ett antal förekomster av invasiva arter påträffades under genomförda inventeringar:

- Blomsterlupin
- Kanadensiskt gullris
- Parkslide
- Vresros
- Signalkräfta

Dessa arter förekommer till stora delen längs befintliga vägar.

Trafikverket kommer att ta bort invasiva arter inom arbetsområdet under byggtiden. Detta medför en begränsning av spridningen. Maskiner ska rengöras efter att de har hanterat invasiva arter, gäller även arbete i vatten där signalkräfta förekommer.



TRAFIKVERKET

Effekter och konsekvenser för naturmiljön

Planförslaget bedöms medföra obetydliga till stora negativa konsekvenser för naturmiljö, beroende på miljöaspekt. Bedömningen gäller under förutsättning att föreslagna hänsyns-, skydds- och kompensationsåtgärder vidtas. Utredning av åtgärder pågår och konsekvensbedömningen kan därför komma att ändras.

Föreslagna kompensationsåtgärder för generellt biotopskydd

Kompensationsåtgärder som föreslås för borttagande av generella biotopskydd är återuppbyggnad av stenmurar i form av murar/rösen, utredning pågår. Åtgärd med strandpassage för passage vid Långa blå håller på att utredas.

Generellt biotopskydd, stenröse. Foto från naturvärdesinventering 2025, Jakobi Sustainability AB.

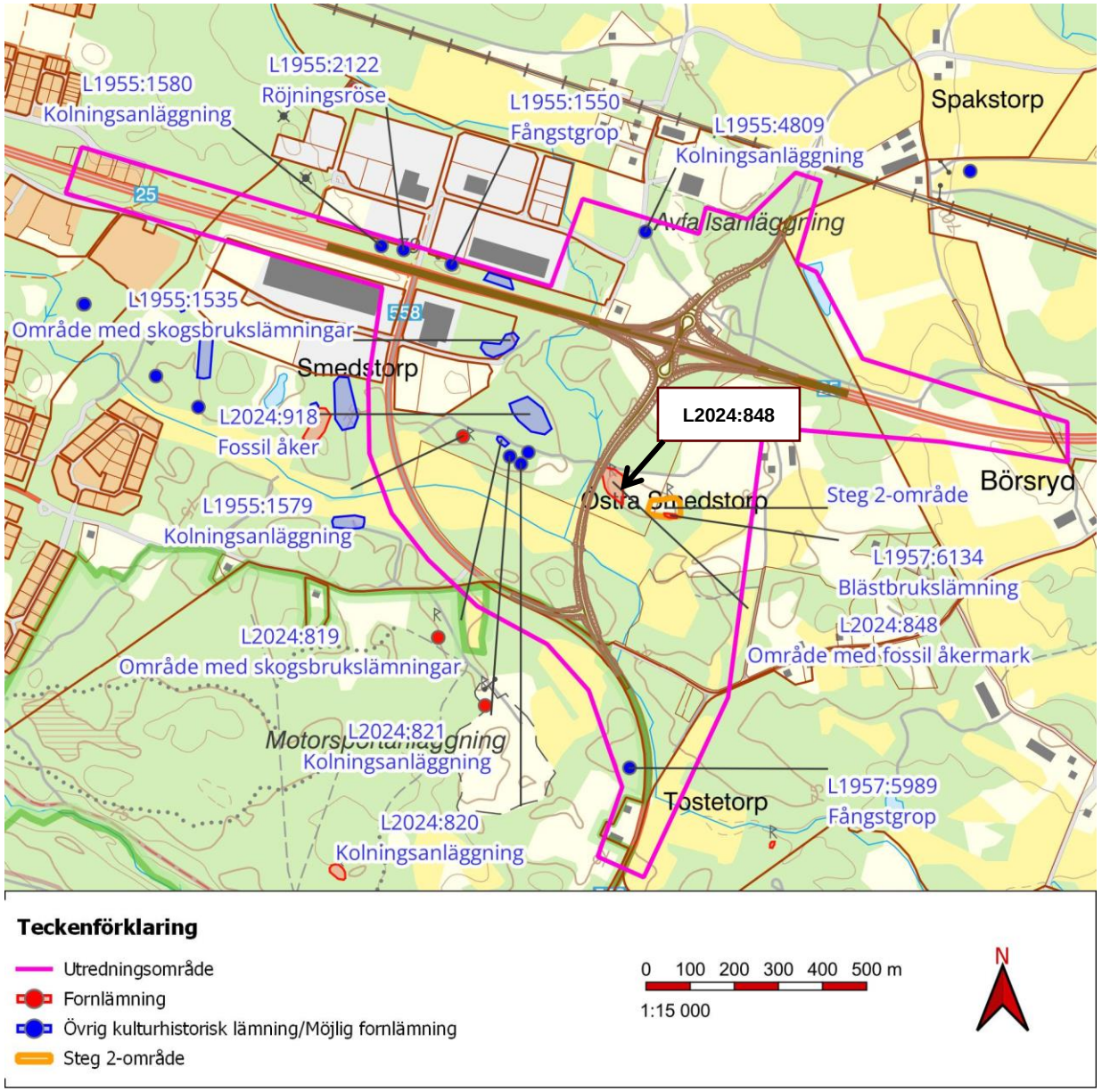
TRAFIKVERKET

Kulturmiljö

Genomförande av planförslaget innebär ingrepp i fornlämningen L2024:848, en fossil åker.

Trafikverket kommer att ansöka om tillstånd enligt 2 kap. 12 § kulturmiljölagen för ingrepp i fornlämningen.

Sammantaget bedöms projektet innebära små negativa konsekvenser för kulturmiljön med de inarbetade åtgärderna (små effekter på måttligt värde).



TRAFIKVERKET

Rekreation och friluftsliv

I skogsområdet norr om väg 25 finns en paintballbana (se bild), vilken kommer att tas bort. Vid rastplatsen finns en restaurang som kommer att rivas. Området söder om väg 25 nyttjas för friluftsliv och rekreation i begränsad omfattning. Måttliga negativa effekter (stora negativa effekter på lokalt värde).

Utredningsområdet ligger strax utanför nordöstra kanten av naturreservatet Svartbäcksmåla som syftar till att främja rekreation och friluftsliv. Det är en del av Svartbäcksmåla aktivitetsområde och här finns ett rikt förenings- och friluftsliv samt motionsspår, mountainbikeleder, vandrings- och ridleder, discgolfbana, flera fotbollsplaner och vintertid både slalombacke och längdskidspår. Planförslaget bedöms medföra små negativa effekter för upplevelsevärden inom naturreservatet på grund av en viss ökning av buller vid reservatets norra gräns på lång sikt och en minskning av ljudnivåerna inom reservatets sydöstra gräns kort sikt. Planförslaget innebär positiva effekter för tillgängligheten. Tillgängligheten till naturreservatet bedöms öka och möjligheten till rekreation och friluftsliv förbättras på grund av smidigare och säkrare trafik i området.

Sammantaget bedöms projektet innebära små till måttliga negativa konsekvenser för friluftslivet med hänsyn till de inarbetade åtgärderna samt beaktande av försiktighetsprincipen.

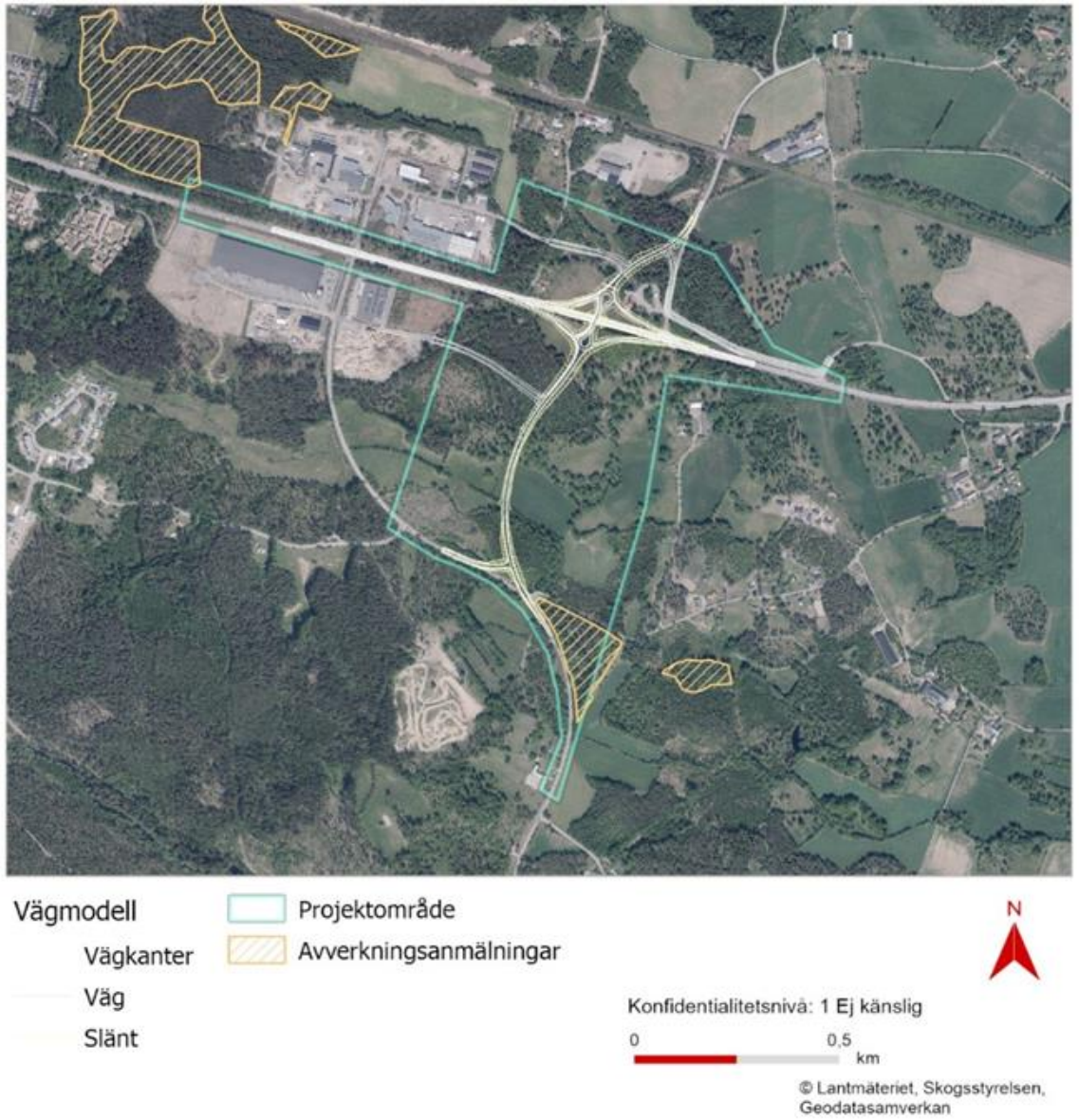
TRAFIKVERKET

Markanvändning och naturresurser

Utredningsområdet ligger bland annat inom områden med aktivt skogsbruk enligt Skogsstyrelsens skogliga data där både äldre och yngre avverkningstillfällen finns registrerade. Cirka 300 meter av arbetsområdet för väg 558 berör en pågående avverkningsanmälan för föryngringsavverkning, se figur.

Småskaligt jordbruk förekommer dels i norra delen av arbetsområdet, dels i ett större område som sträcker sig från väg 558 i både västlig och östlig riktning. Även i områdets södra gräns finns mindre jordbruksmarker. Används som åkermark, betesmark och äng.

I nuläget, före byggnation av väg 558, är skogsbruks- och jordbruksfastigheterna sammanhängande. Efter byggnationen kommer fastighetsägarna och lantbrukare behöva köra maskiner och djur över väg 558 för att nå sin skog alternativt betesmark. Effekterna för tillgängligheten blir stora negativa.



TRAFIKVERKET

Massanvändning och förorenad mark

Resultaten i den beräkning av massbalans som har utförts i planeringsskedet visar på underskott vilket innebär att de mängder av jord- och bergmassor som saknas behöver köpas in till projektet. Om inga lämpliga överskottsmassor från ett närliggande projekt finns tillgängliga kan berg- och krossmaterial från bergtäkt behöva användas.

Inga kända områden med förorenad mark finns inom utredningsområdet. Förorenad jord antas framför allt förekomma i ytliga och avgränsade massor, samt inneha relativt låga föroreningshalter. Invasiva arter kan begränsa användningen av vissa ytliga massor. En stor andel av de massor som uppkommer kommer att kunna användas inom projektet, något som anses positivt ut ett resurshushållnings-perspektiv.

Större delen av transporterna av jord- och bergmaterial planeras gå på befintliga vägar och tillfälliga byggvägar inom utredningsområdet.

Jordbruksmark med stenmur söder om väg 25

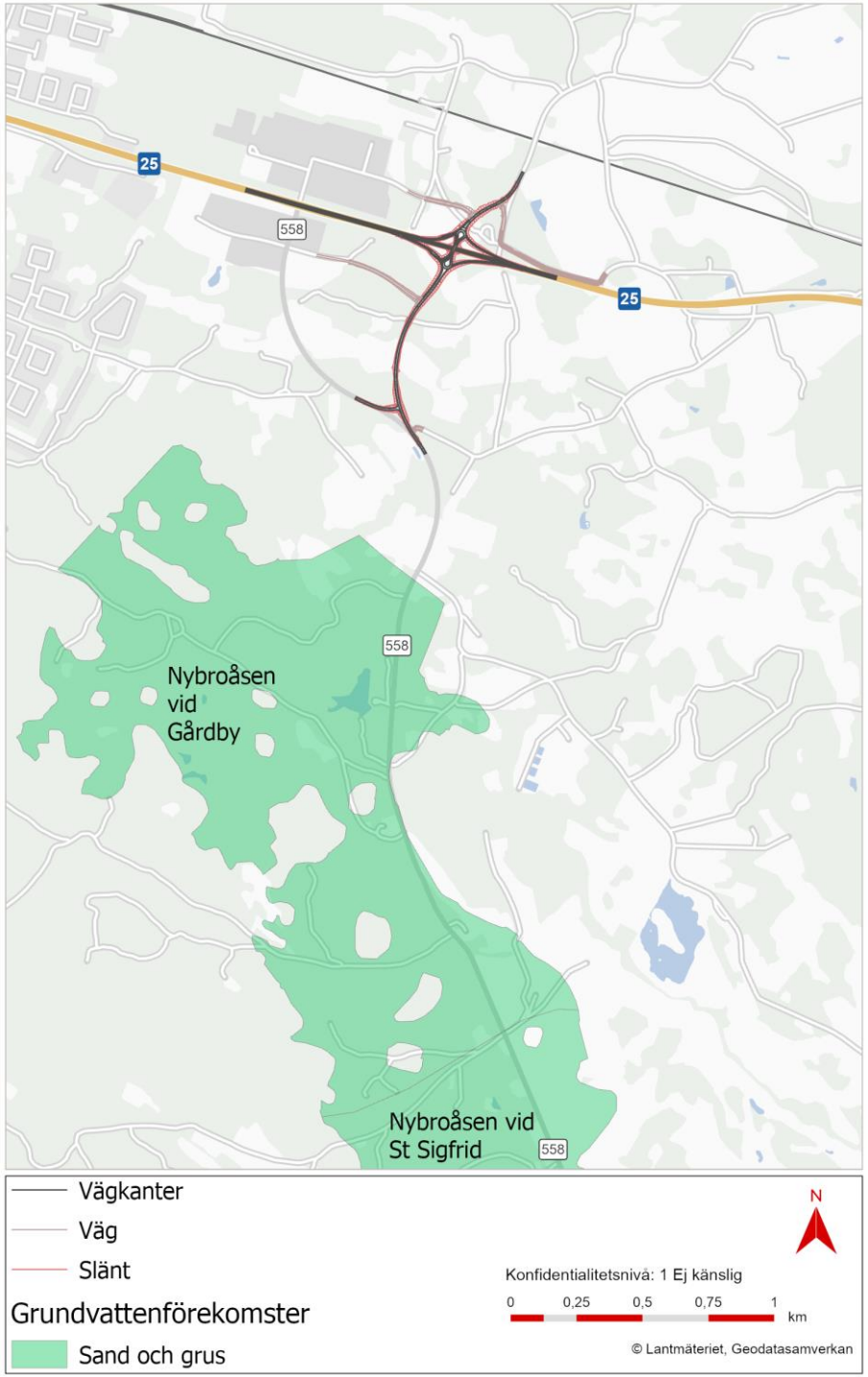
TRAFIKVERKET

Markanvändning och naturresurser

Utredningsområdet berör inte några ytvattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer.

Utredningsområdets södra gräns ligger i direkt anslutning till grundvattenförekomsten Gårdsryd med ID-nummer 2011719, vilken omfattas av miljökvalitetsnormer.

Med inarbetade åtgärder och med hänsyn till avståndet till uttagsbrunnarna bedöms planförslaget inte påverka kemisk och kvantitativ status av grundvattenförekomsten Gårdsryd negativt på kort, medellång och lång sikt. Möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormer för grundvattenförekomsten Gårdsryd bedöms inte försämras. Projektet bedöms därmed medföra obetydliga effekter för grundvattenförekomsten Gårdsryd och enskilda brunnar.



TRAFIKVERKET

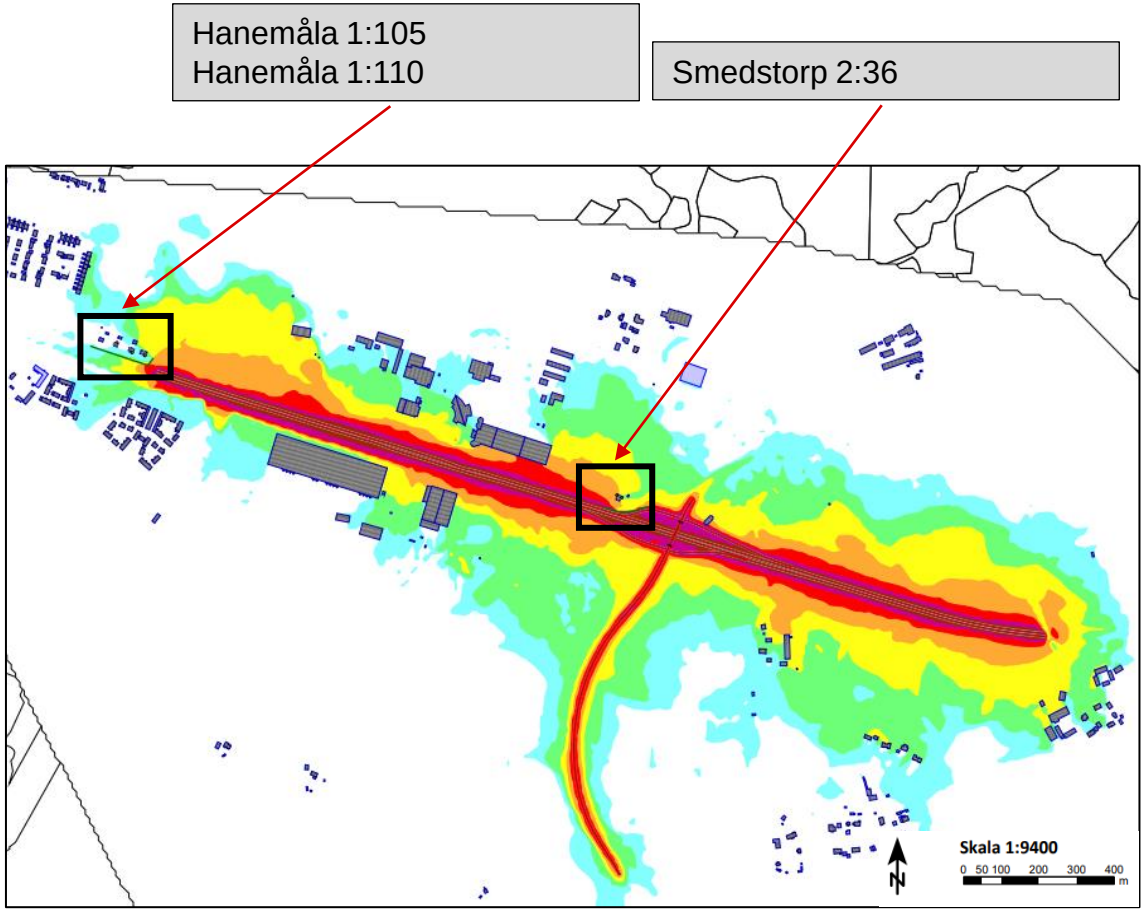
Boendemiljö och hälsa

En bullerutredning har genomförts för nuläge 2025 samt framtid 2051, både med (planalt.) och utan ombyggnad (nollalt.).

I dag berörs tre fastigheter av ljudnivåer över riktvärdet 55 dBA vid fasad närmast väg 25. I planförslaget utan vägnära åtgärder påverkas fortsatt samma fastigheter med något högre ljudnivåer medan övriga bostäder ligger under riktvärdena.

Vägnära åtgärder har studerats men bedöms inte som samhällsekonomiskt rimliga.

Fastighetsnära åtgärder kommer att erbjudas, exempelvis uteplatsåtgärd och eventuellt fönsteråtgärd.



Planalternativ, år 2051. Källa: itra AB, 2026.

TRAFIKVERKET

Klimat

Planförslaget innebär en ökning av antalet transporter på grund av den förväntade behovsökningen av godstransporter i framtiden. Projektets klimateffekter till följd av trafiken har inte modellerats eller beräknats i aktuellt skede.

Väganläggningen är dimensionerad för att kunna hantera ökade vattenflöden till följd av ett förändrat framtida klimat. Denna anpassning omfattar förekomst av 100-årsflöden utan att anläggningen påverkas negativt.

Trafik och dike längs väg 25.

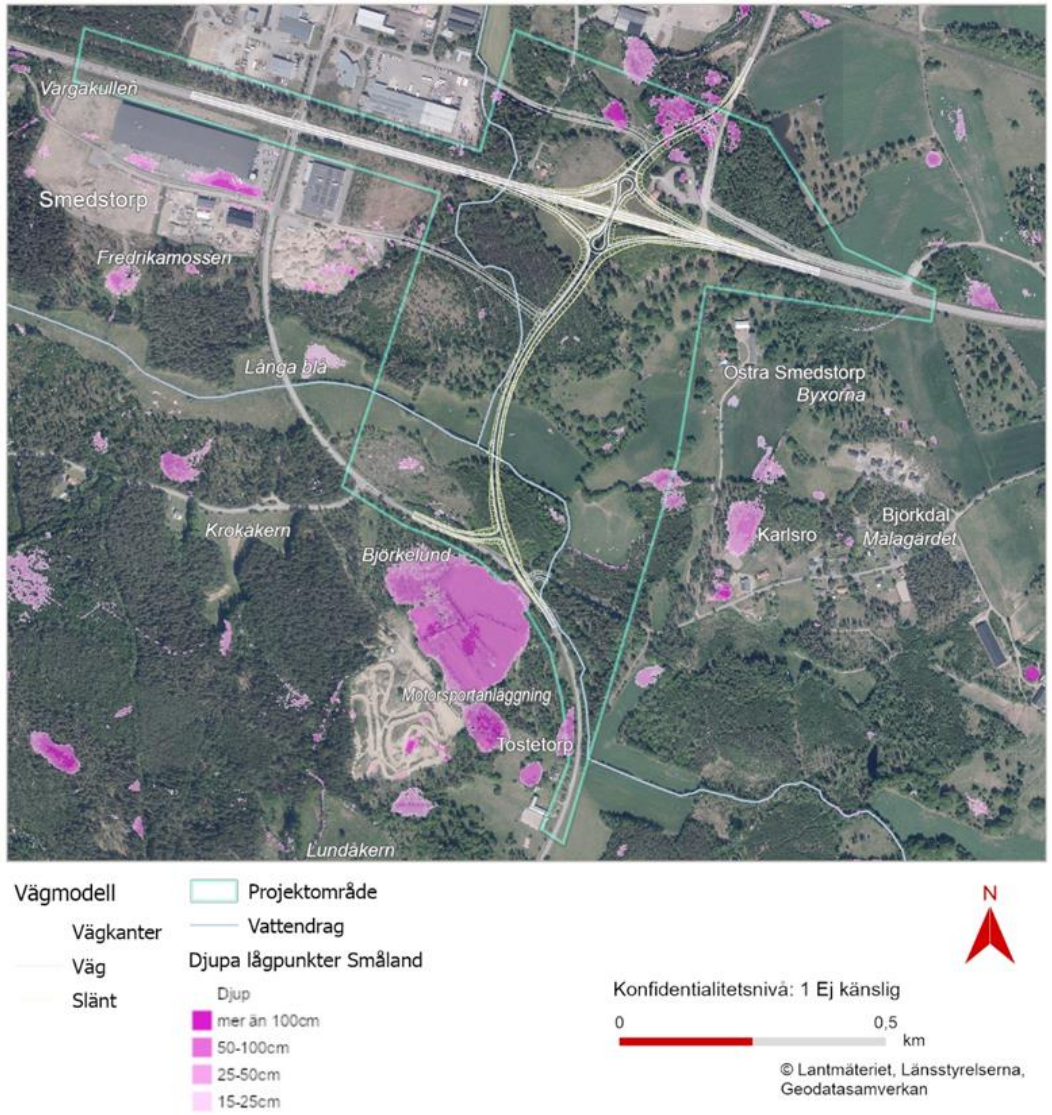
TRAFIKVERKET

Risk och säkerhet

Risk för ras kan förekomma i bergväggar och sandbranter. Ras och skred inträffar oftast i samband med kraftig nederbörd. De geologiska förutsättningarna i området är generellt goda. Jordlagren domineras av friktionsjordar som sand eller morän.

Den planerade anläggningen löper genom ett område där nederbördsmängden förväntas öka i framtiden. Kraftiga regn, så kallade skyfall, har blivit mer frekventa, vilket leder till en ökad risk för översvämningar och skador.

Ökade vattenflöden innebär inte bara flödesförändringar i vattendrag utan påverkar även risken för exempelvis ras och skred. Anläggningen anpassas med förstärkningsåtgärder och vid beräkningar av avvattning och dimensionering av broar och trummor används en så kallad klimatfaktor som tar hänsyn till antagna framtida flöden. Längs sträckan finns områden som är särskilt utsatta för högt vattenstånd, se figur.



Områden med översvämningsrisk

TRAFIKVERKET

Påverkan under byggtiden

Under byggtiden kan störningar i form av buller, damning, luftföroreningar och transporter uppträda i normal omfattning från ett byggprojekt.

Då projektet främst går genom naturmark kommer endast ett fåtal bostadsbyggnader att beröras. Avgaser och damm anses inte orsaka hälsoskadliga halter av föroreningar utanför arbetsområdet.

Läckage av miljöfarliga ämnen och andra oförutsedda händelser under byggtiden kan medföra påverkan med en negativ effekt på omgivande mark och grundvattnets kvalitet. Trafikverket ställer dock höga krav på beredskap för avhjälpande åtgärder.

Betesmark söder om väg 25

TRAFIKVERKET

Påverkan under byggtiden

Byggbuller kan störa känsliga arter som uppehåller sig i arbetsområdets närhet och åtgärder för att minimera buller och undvika störning av främst häckande fåglar kommer att vidtas.

I samband med byggande i vatten kan grumling uppstå vilket kan påverka fisk och andra vattenlevande organismer med negativ effekt. Det gäller framför allt om grumlingen sker i samband med lek- eller yngelperioder. Träd avverkas och markvegetation tas bort.

Fysiskt intrång i habitat för groddjur, framförande av fordon och schaktning kan vara dödligt för vuxna individer, larver och ägg av groddjur om de sker vid fel tidpunkter när groddjuren är i området. Grumlande arbeten och gjutning av betong medför negativa effekter för populationerna. De negativa effekterna under byggtiden begränsas med inarbetade åtgärder så som tidsrestriktioner.

Det föreligger risk för indirekt påverkan på sandödla genom vibrationer och eventuella körskador under anläggningarbeten.

Biotop för sandödla

TRAFIKVERKET

Fortsatt arbete

I arbetet med vägplanen har behov av anmälningar, dispenser och tillstånd utretts.

- Ingrepp i fornlämningen L2024:848 kräver tillstånd enligt kulturmiljölagen enligt 2 kap. 12 § kulturmiljölagen.
- Påträffas okänd fornlämning eller kulturhistorisk lämning kommer arbetet stoppas och länsstyrelsen kontaktas för beslut om vidare åtgärd.
- Tillstånd för arbete inom vattenskyddsområdet Gårdsryd krävs enligt föreskrifterna.
- Anmälan om vattenverksamhet behöver göras till berörd myndighet för trummor och andra passager i vattendrag.
- Det kommer att utredas om dispenser behöver sökas för ingrepp i sandödlans livsmiljö, fladdermössens livsmiljö och flytt av boträd samt för intrång i åkergrodans livsmiljö vattendraget Långa blå.

Vattendraget Långa blå (uttorkat vid besökstillfället i september 2025)

TRAFIKVERKET

Tack för visat intresse!

Anna Karlsson, projektledare
anna.karlsson@trafikverket.se
010-123 69 66

Skicka dina synpunkter senast 2026-02-06

Trafikverket
Ärendemottagningen
Investering Box 810
781 28 Borlänge

eller via e-post till investeringsprojekt@trafikverket.se

Ange ärendenummer TÄHS-2025/135466