

RAPPORT

Planbeskrivning Väg 130 Torsås-Söderåkra, ny gång- och cykelväg

Torsås kommun, Kalmar län

Vägplan

Samrådshandling 2025-10-03



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Ronnebygatan 2, 371 32 Karlskrona

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1- Ej känslig

Dokumenttitel: Samrådshandling – Väg 130 Torsås-Söderåkra, ny gång- och cykelväg

Författare: Tyréns Sverige AB

Dokumentdatum: 2025-10-03

Ärendenummer: TÄHS-2024-000928

Uppdragsnummer: 186851

Version: 0.1

Kontaktperson: Nina Lindberg, Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning	7
1.1 Miljö och hälsa.....	7
1.2 Markanspråk.....	8
1.3 Fortsatt arbete	9
 2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	 10
2.1 Bakgrund	11
2.2 Ändamål	13
2.3 Geografiska och tidsmässiga avgränsningar	13
 3 Miljöbeskrivning	 14
3.1 Metod och underlag	14
3.2 Osäkerheter	14
3.3 Avgränsning av miljöaspekter	15
 4 Förutsättningar	 17
4.1 Vägens funktion och standard	17
4.2 Trafik och användargrupper.....	17
4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	18
4.3.1 Översiktsplanering	18
4.3.2 Regional planering	19
4.3.3 Detaljplaner	19
4.3.4 Markavvattningsföretag.....	21
4.3.5 Ledningsägare	21
4.4 Landskapet och staden.....	22
4.5 Miljö och hälsa.....	23
4.5.1 Kulturmiljö.....	23
4.5.2 Naturmiljö	26
4.5.3 Jordbruksmark	35
4.5.4 Klimat	35
4.6 Byggnadstekniska förutsättningar.....	35
4.6.1 Geotekniska förutsättningar	35
4.6.2 Förorenad mark	37
4.6.3 Hydrogeologiska förutsättningar	38

4.6.4 Avvattning.....	39
4.6.5 Ytvatten	39
4.7 Riksentressen.....	40
4.8 Miljökvalitetsnormer	40
4.9 Områdesskydd	40
5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	41
5.1 Val av lokalisering.....	41
5.1.1 Val av sida	41
5.2 Val av utformning.....	42
5.2.1 Typsektioner	42
5.2.2 Trumförlängningar	45
5.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs.....	45
6 Effekter och konsekvenser av projektet	46
6.1 Trafik och användargrupper.....	46
6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	46
6.3 Ledningsägare.....	46
6.4 Landskapet och staden.....	47
6.5 Miljö och hälsa.....	47
6.5.1 Kulturmiljö.....	47
6.5.2 Naturmiljö	48
6.5.3 Jordbruksmark	54
6.5.4 Klimat	54
6.6 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser.....	54
6.7 Påverkan under byggnadstiden	55
7 Samlad bedömning	58
7.1 Ändamål	58
7.2 Transportpolitikens mål.....	58
7.3 Nationella miljökvalitetsmål.....	58
7.4 Trafikverkets målbild för 2030.....	59
7.5 Miljöaspekter	60

8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden	62
8.1 Allmänna hänsynsregler	62
8.2 Miljökvalitetsnormer	64
8.3 Hushållningsbestämmelser	64
9 Markanspråk och pågående markanvändning	65
10 Fortsatt arbete	67
10.1 Viktiga frågeställningar och behov av anmälningar, dispenser och tillstånd	67
10.1.1 Kulturmiljölagen	67
10.1.2 Kompensationsåtgärder	67
10.1.3 Förorenat grundvatten	67
10.1.4 Vattenverksamhet enligt 11 kapitlet miljöbalken	68
11 Genomförande och finansiering.....	69
11.1 Formell hantering.....	69
11.1.1 Detaljplaner	71
11.2 Genomförande.....	71
11.3 Finansiering.....	71
12 Underlagsmaterial och källor	72
Bilaga 1 Generella biotopskydd	74
Bilaga 2 Naturvärdesbiotoper, värdeelement, värdearter och invasiva arter	81

1 Sammanfattning

Trafikverket planerar för en ny gång- och cykelväg längs väg 130 på sträckan mellan Torsås och Söderåkra. Inriktningen är att gång- och cykelvägen så långt som det är möjligt ska vara 2,5 meter bred och vara avskild från befintligt väg 130 med en minst 4m bred skiljeremsa. Skiljeremsan ska vara bred nog att rymma diken för avvattning av både väg 130 och nya gång- och cykelvägen. I trånga passager kan alternativa separeringsformer behöva accepteras. Planförslaget innebär att gång- och cykelvägen anläggs på östra sidan om väg 130. Byggtiden är planerad till 2027–2028.

Länsstyrelsen i Kalmar län beslutade den 28 aug 2025 att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Det innebär att förutsedd miljöpåverkan hanteras genom en miljöbeskrivning. Syftet med miljöbeskrivningen är att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som den planerade verksamheten kan medföra samt bedöma dess konsekvenser för miljö och människors hälsa. Miljöbeskrivningen har integrerats med planbeskrivningen i det här dokumentet.

1.1 Miljö och hälsa

Markanvändningen inom planförslaget utgörs främst av jordbruksmark, skog och bebyggelse i Torsås och Söderåkra samt enstaka hus och gårdar på sträckan mellan tätorterna.

Planförslaget bedöms medföra negativa effekter under byggtiden i form av buller och vibrationer samt eventuellt dammning. Effekterna är tillfälliga. Det bedöms som positivt för boendemiljön och människors hälsa att den planerade gång- och cykelvägen möjliggör för människor att gå och cykla mellan orterna.

Planförslaget medför ett nytt inslag i ett landskap präglat av öppna odlingsmarker, betesmarker och större samt mindre skogspartier. Strukturer och karaktärskapande objekt i landskapet såsom äldre vägar, stenmurar och alléer har en viss känslighet för påverkan. Påverkan bedöms minimeras genom att gång- och cykelvägen förläggs parallellt med väg 130 samt anpassas till befintlig miljö. Påverkan bedöms också som liten i förhållande till kulturvärdenas helhet. Totalt cirka 2300 m² mark med naturvärde tas i anspråk, varav 1800 m² är permanent markanspråk och 500 m² tas i anspråk tillfälligt under byggtiden. Sex av de värdeelement som inte ingår i en naturvärdesbiotop eller omfattas av

generellt biotopskydd påverkas helt eller delvis av planförslaget. Värdeelementen utgörs av tre stenrösen, en stenmur och två ekar.

Totalt påverkas 21 objekt som omfattas av generellt biotopskydd, varav 8 stenmurar, 10 odlingsrösen, 2 alléer och ett småvatten/dike. Effekten blir att totalt cirka 85 meter stenmur och 176 m² odlingsröse tas bort permanent. En allé påverkas i sin helhet genom avverkning och cirka 15 meter av småvattnet/diket med id-nummer G39 kulverteras.

Arter som nyttjar ovan beskrivna biotoper förlorar livsmiljö och spridningssamband i området försvagas, vilket bedöms vara negativt för naturmiljön i området. De biotoper som försvinner är dock inte unika i området, utan det bedöms finnas liknande biotoper kvar även efter anläggande av gång- och cykelvägen. De ytor som tas i anspråk tillfälligt återställs efter byggtiden, och där kan död ved och stenrösen läggas upp för att återskapa livsmiljö.

Trafikverket ska se över möjligheterna att kompensera för borttagande av stenmurar, odlingsrösen och alléer som omfattas av generellt biotopskydd. Åtgärder som görs utanför planförslaget kräver dock överenskommelser med markägare.

Strandskyddets funktion för att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet både på land och i vatten samt att tillgängliggöra strandnära passager för allmänheten bedöms inte påverkas negativt.

Under förutsättning att skyddsåtgärder genomförs för att förhindra markpackning av jordbruksmark som tas i anspråk tillfälligt bedöms små negativa konsekvenser på jordbruksmark.

Gång- och cykelvägen påverkar varken riksintressen eller miljökvalitetsnormer. På en övergripande nivå bedöms den planerade utbyggnaden ligga i linje med de allmänna hänsynsreglerna och hushållningsbestämmelserna i miljöbalken. Miljökvalitetsmålen för ett rikt odlingslandskap samt ett rikt växt- och djurliv bedöms motverkas något. Övriga miljökvalitetsmål bedöms varken med- eller motverkas av projektet.

1.2 Markanspråk

Tillkommande vägområde med vägrätt enligt denna vägplan omfattar cirka 26 000 m². 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.

I vägplanen föreslås att cirka 10 000 m² mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Områdena kommer att användas till etablering, upplag av material och uppställning av maskiner under byggtiden. Nyttjanderätten ska gälla från byggstart fram till tre månader efter slutbesiktning. Marken återställs innan den återlämnas.

1.3 Fortsatt arbete

Fortsatt arbete inkluderar bland annat samråd enligt kulturmiljölagen, framtagande av detaljerade förslag på kompensation för ianspråktagande av objekt som omfattas av generellt biotopskydd samt anmälan om vattenverksamhet för förlängning av befintliga trummor.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

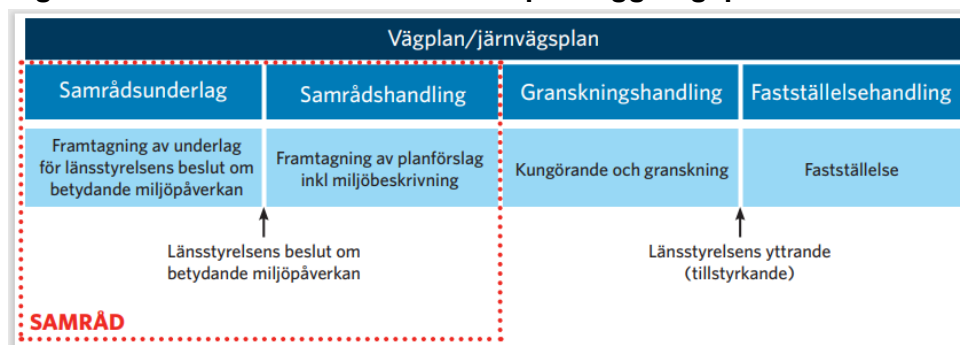
Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan. Beskrivning av planläggningsprocessen i detta projekt beskrivs i figur 1.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

Figur 11. Översikt över Trafikverkets planläggningsprocess



2.1 Bakgrund

Sträckan Torsås-Söderåkra har pekats ut som ett tänkbart cykelstråk i den regionala cykelstrategin för Kalmar län. På grund av höga hastigheter och trafikflöden på väg 130 mellan orterna, samt avsaknad av gång- och cykelbana upplevs denna sträcka som osäker för oskyddade trafikanter i dagsläget. Trafikverket planerar därför för en ny gång- och cykelväg parallellt med befintlig bilväg, se Figur .

En åtgärdsvalsstudie genomfördes av Trafikverket år 2018 för sträckan Torsås-Söderåkra. Tre olika lösningar studerades, där en ny gång- och cykelväg längs väg 130 bedömdes mest fördelaktig. Bland annat ansågs alternativet kunna medföra ett gent, tryggt och attraktivt stråk med god trafiksäkerhet.

I Trafikverkets genomförandeplan för åren 2024-2029 tas sträckan Torsås-Söderåkra upp. Genomförandeplanen visar de åtgärder Trafikverket planerar att genomföra under perioden och som kommer ha väsentlig inverkan på transportsystemet. Gång- och cykelvägen ingår i regional transportplan för Kalmar län för åren 2022–2033.

Inom ramen för projektet genomfördes en naturvärdesinventering under 2024 av Calluna AB. Syftet med en naturvärdesinventering är att kartlägga, beskriva och värdera naturmiljöer av särskild betydelse för biologisk mångfald inom ett avgränsat område.

Länsstyrelsen har den 28 aug 2025 beslutat att projektet inte antas medföra betydande miljöpåverkan, varför en miljöbeskrivning ska upprättas i denna planbeskrivning.

Figur 2. Översiktskarta



Planförslaget sträcker sig längs väg 130 från Gunnilkrokavägen i söder (Torsås) till Malörtsvägen i norr (Söderåkra).

2.2 Ändamål

Projektets ändamål är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter på sträckan Torsås-Söderåkra.

2.3 Geografiska och tidsmässiga avgränsningar

Plan- och miljöbeskrivningen omfattar det område som tas i anspråk temporärt och permanent för att kunna genomföra den planerade utbyggnaden. Detta område benämns som *planförslaget*. Det inkluderar ytor för den nya gång- och cykelvägen och ytor som behövs tillfälligt under byggtiden för att bygga gång- och cykelvägen. Planförslaget beskrivs närmare i avsnitt 5.

Planförslagets effekter och konsekvenser kan även omfatta ett större geografiskt område som varierar beroende på vilka aspekter som beskrivs. Detta område benämns som *influensområde*.

Byggskede definieras som den period då anläggningsarbeten pågår. Byggtid är planerad till 2027–2028.

Prognosår för trafik och miljöeffekter är 2047 om inget annat anges.

3 Miljöbeskrivning

Då projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt länsstyrelsens beslut 28 aug 2025 hanteras förutsedd miljöpåverkan genom en miljöbeskrivning. Syftet med miljöbeskrivningen är att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som den planerade verksamheten kan medföra samt bedöma dess konsekvenser för miljö och människors hälsa.

Miljöbeskrivningen har integrerats i den här planbeskrivningen. Det innebär att förutsättningar för de miljöaspekter som behandlas i miljöbeskrivningen redovisas i avsnitt 4 och effekter och konsekvenser behandlas i avsnitt 6. Överensstämmelse och bidrag till de transportpolitiska målen, miljökvalitetsmålen, miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden redovisas i avsnitt 7 och 8.

3.1 Metod och underlag

För miljöbeskrivningen som görs i detta dokument används begreppen påverkan, effekt och konsekvens.

Påverkan avser förändring av miljön genom exempelvis fysiskt intrång eller störningar i form av buller.

Effekt är en förändring i miljön som påverkan medför, som till exempel förlust av värdefulla naturmiljöer eller förändringar i miljökvalitet som kan mätas, beräknas eller på annat sätt beskrivas.

Konsekvens är en bedömning av den verkan de uppkomna effekterna har på en viss företeelse, till exempel biologisk mångfald.

Som underlag för att bedöma olika effekters betydelse används där det är tillämpligt exempelvis lagkrav, riktvärden, miljökvalitetsnormer (MKN), skyddade områden, värdebeskrivningar och miljökvalitetsmål.

Inventeringar/undersökningar är geotekniska- och markmiljöundersökningar samt naturvärdesinventering.

3.2 Osäkerheter

Bedömningar i en miljöbeskrivning är alltid förknippade med ett visst mått av osäkerhet, dels till följd av att de är kopplade till en framtida utveckling som inte alltid helt går att förutse utan ofta är baserade på prognoser och antaganden. Exempelvis kan sådana osäkerheter i detta projekt handla om antaganden och prognoser som görs beträffande

framtida trafikmängder, utsläppsmängder, nederbörds mängder samt yt- och grundvattenflöden. Vidare finns även osäkerheter beträffande åtgärder och vilken effekt sådana åtgärder kommer att ha vid ett framtida prognosår. Prognoser och antaganden ligger till grund för beräkningar som görs för yt- och grundvatten. Generellt görs konservativa beräkningar, vilket innebär att resultatet i vissa fall kan vara något överdrivet mot vad som kan förväntas i det verkliga utfallet.

Påverkan på biologisk mångfald är beroende av många olika faktorer och samspelet dem emellan, vilket kan bli avgörande för vilken effekt en påverkan kan få på exempelvis en viss art eller miljö. Andra delar, som exempelvis landskapsbilden eller kulturlandskapet kan analyseras och beskrivas förhållandevis objektivt, medan själva upplevelsen och värderingen av landskapet alltid innehåller ett visst mått av subjektivitet.

3.3 Avgränsning av miljöaspekter

En miljöbeskrivning ska innehålla uppgifter om miljöförutsättningarna i det område som kan komma att påverkas av den planerade vägen, de förändringar i miljö kvalitet som projektet kan medföra och vad dessa förändringar bedöms innebära för människors hälsa och miljön.

Miljöbeskrivningen bör stå i proportion till projektets eller åtgärdens miljöpåverkan och ha en omfattning och detaljeringsgrad som är rimlig med hänsyn till rådande kunskaps- och bedömningsmetoder samt innehålla de uppgifter som behövs för att en bedömning ska kunna göras av de väsentliga miljöeffekterna. Detta innebär att vissa aspekter som har liten eller marginell betydelse behandlas översiktligt, avgränsas bort eller utelämnas.

Utifrån genomförda samråd och det inledande arbetet med vägplanen har följande aspekter bedömts som relevanta att beskriva i denna miljöbeskrivning:

- Landskapsbild
- Kulturmiljö
- Naturmiljö
- Jordbruksmark
- Klimatanpassning och klimatpåverkan, samt
- Påverkan under byggskedet

Yt- och grundvatten beskrivs under byggnadstekniska förutsättningar i avsnitt 4.6. Där det är relevant beskrivs vattenaspekter även under de ovan nämnda miljöaspekterna.

Aspekter som inte bedöms innebära väsentliga miljöeffekter och därmed avgränsas bort och ej bedöms som relevanta att konsekvensbeskriva i detta projekt är:

- **Barriärer samt rekreation och friluftsliv**

Väg 130 utgör redan idag en barriär. Det är dock ingen definitiv barriär, vilket innebär att det går att passera över vägen. Detta påverkas inte av den planerade gång- och cykelvägen. Ur naturmiljösynpunkt bedöms den inte heller innebära någon väsentlig förändring för djurlivets möjligheter att passera över vägarna. Det finns inga utpekade friluftsvärden inom planförslaget som påverkas negativt av projektet.

- **Buller och vibrationer**

Eftersom anläggning av gång- och cykelväg inte innebär nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av väg för fordonstrafik och därmed inte förändrar trafikflöden eller bullerbilden, behandlas inte aspekterna buller och vibrationer i driftskedet i det här dokumentet. Buller och vibrationer under byggtiden behandlas övergripande i avsnitt 6.6.

- **Luftmiljö**

Projektet innebär inga förändrade trafikflöden och därmed bedöms det inte heller innebära någon negativ effekt på luftkvaliteten i driftskedet. Utsläpp från arbetsmaskiner under byggtiden behandlas övergripande i avsnitt 6.6.

- **Förorenad mark**

Ingen av de kända potentiella föroreningarna riskerar att direkt påverkas av den nya gång- och cykelvägen.

4 Förutsättningar

4.1 Vägens funktion och standard

Väg 130 är en länsväg och av Trafikverket utpekad som en kompletterande regionalt viktig väg, vilket är en väg som binder samman kommuncentrum och produktionsnoder i en region eller ett län. Sträckan mellan tätorterna Torsås och Söderåkra är utpekad som funktionellt prioriterad utifrån dagliga personresor.

Väg 130 har en vägbredd på 7-8,5 m och skyltad hastighet är 80 km/tim.

Vägen är delvis belyst, både av statlig och kommunal belysning. För gång- och cykeltrafiken har nuvarande utformning låg säkerhetsklass, inklusive korsningspunkter över väg 130.

I de planerade anslutningspunkterna finns varken gång- eller cykelbana. I nuläget färdas därför oskyddade trafikanter i blandtrafik på väg 130 mellan Torsås och Söderåkra. På kortare sträckor finns parallella enskilda vägar som kan användas. Transport av oskyddade trafikanter kan antas ske på en enskild väg som kopplar samman väg 130 och väg 524.

4.2 Trafik och användargrupper

Hela väg 130 har statlig väghållning. Vägen heter även Ekarydsvägen inom större delen av planförslaget, men byter namn till Kalmarvägen nära Torsås respektive Prästgårdsvägen i Söderåkra. Väg 130 hade år 2022 en årsmedeldygnstrafik (ÅDT) på 3 268 fordon och sommartid antas trafikflödet vara ytterligare cirka 10 % större. Andelen tung trafik beräknas till cirka 4 %. Hastighetsgränsen är satt till 80 km/tim. Vägen är rekommenderad primärväg för farligt gods.

Det finns fem vägar med kommunal väghållning inom planförslaget (se Figur):

- Gunnilkrokavägen med en hastighetsgräns på 40 km/tim,
- Övrabyvägen med en hastighetsgräns mellan 50-70 km/tim,
- Smörblommevägen med en hastighetsgräns på 50 km/tim,
- Röllekavägen med en hastighetsgräns på 40 km/tim,
- Malörtsvägen med en hastighetsgräns på 40 km/tim.

Inom planförslaget finns totalt 31 korsande vägar eller utfarter till den närliggande bebyggelsen, där de flesta utgörs av vägar med enskild väghållning.

Väg 130 trafikeras av en busslinje (linje 121) mellan Torsås och Kalmar och en skolskjutslinje (linje 670) mellan Torsås, Söderåkra och Fastlycke. Linje 121 kör i nuläget 56 turer per vardag. Längs sträckan finns fem busshållplatser.

4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling

Torsås kommun är beläget i sydöstra hörnet av Kalmar län. År 2023 låg kommunens invånarantal på cirka 7 000, vilka koncentreras till orterna Torsås, Söderåkra och Bergkvara. Torsås är kommunens centralort och hyser bland annat förskola, grundskola, livsmedelsbutik och annan sorts handel och service, restauranger, biograf, äldreboende, hembygdspark, kyrka och idrottsanläggningar. Här bor cirka 2 000 personer (år 2023).

Väg 130 förbinder Torsås med Söderåkra i norr. Söderåkra har nära 1 000 invånare (år 2023), förskola, grundskola, gymnasium, golfklubb, bad och simhall, restaurang, kyrka, livsmedelsbutik med mera.

Enligt Torsås kommun huserar cirka 1 000 företag i kommunen inom flera olika branscher och omfattar allt från enmansföretag till internationella företag.

4.3.1 Översiktsplanering

Torsås kommuns gällande översiktsplan antogs 27 oktober 2010 av kommunfullmäktige. I översiktsplanen lyfter Torsås kommun strategier för att öka tillgängligheten för gång- och cykeltrafik, skapa ett sammanhängande system för vandrings- och cykelleder samt stimulera en ökad gång- och cykeltrafik mellan tätorter och på landsbygden. Detta för att bland annat minska bilberoendet, främja friluftslivet, turistnäringen och en levande landsbygd.

I översiktsplanen har Torsås kommun bland annat föreslagit ett nytt bostadsområde norr om Torsås intill planförslagets östra sida och ett i planförslagets norra ände mellan Övrabyvägen och Röllekavägen, väster om väg 130. Det finns också ett nytt verksamhetsområde utmarkerat sydväst om Smörblommevägen.

Torsås kommun ställde ut ett förslag på ny översiktsplan för granskning mellan 30 april – 30 juni 2024. I denna icke antagna plan är bostadsområdet och verksamhetsområdet vid Söderåkras södra infart

borttagna. Istället har ett nytt bostadsområde markerats vid infartens östra sida.

4.3.2 Regional planering

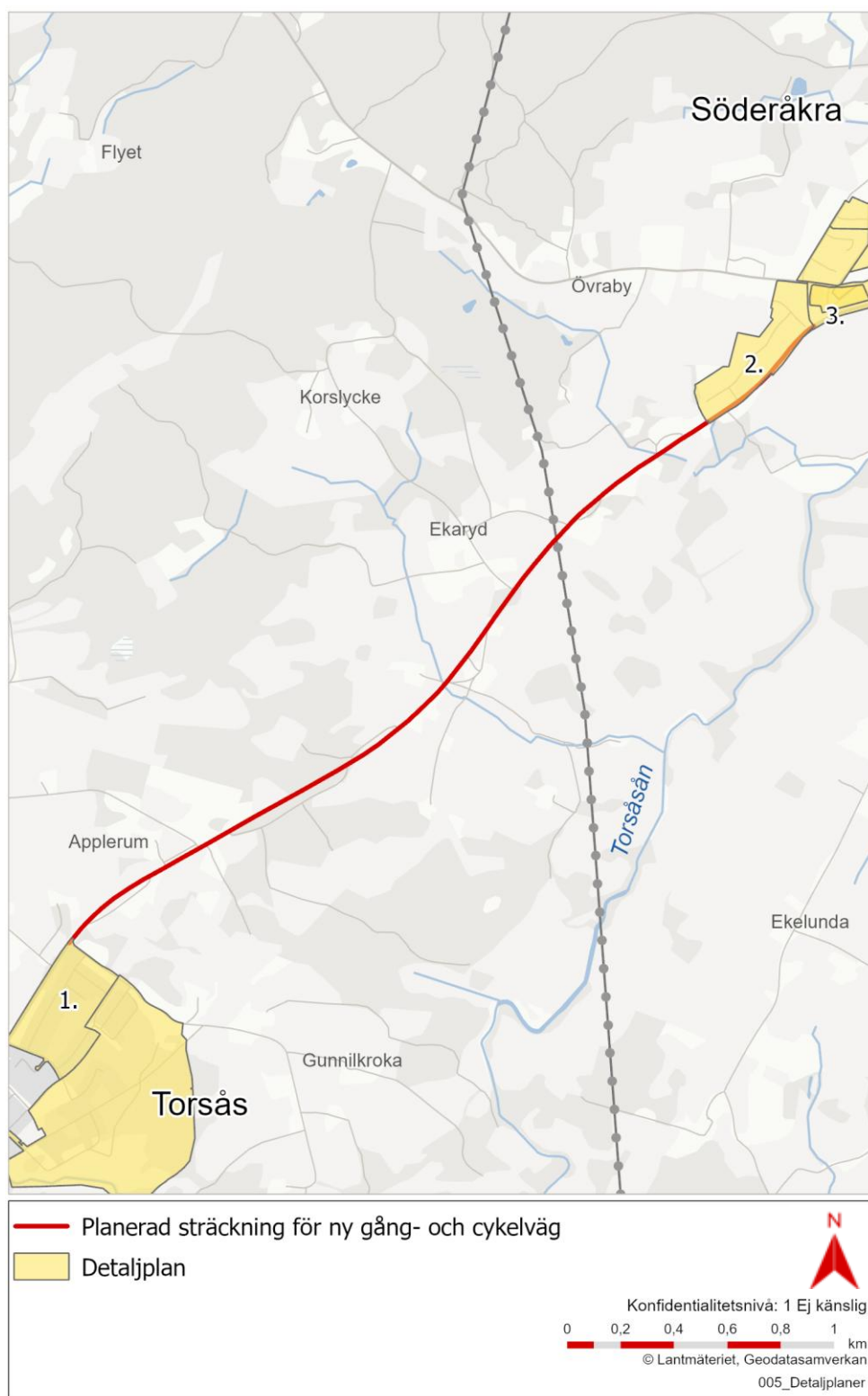
Region Kalmar län antog år 2022 en regional transportplan för 2022-2033. I planen prioriteras bland annat byggandet av cykelväg mellan Torsås och Söderåkra. Utvecklingen av cykelnätet ska främja arbetspendling och underlätta bytet till kollektivtrafik. Sträckan Torsås-Söderåkra har även pekats ut i den regionala cykelstrategin för Kalmar län.

4.3.3 Detaljplaner

Tre detaljplaner finns inom planförslaget, se figur 3:

1. Applerum 4:19, 4:24, 5:6 m.fl. (08-TÅS-1462)
2. Övraby 1:14 m.fl. (08-SÖD-1276)
3. Karlsro 3:1, Söderåkra 6:1 m.fl. (08-SÖD-1209)

Figur 3. Detaljplaner

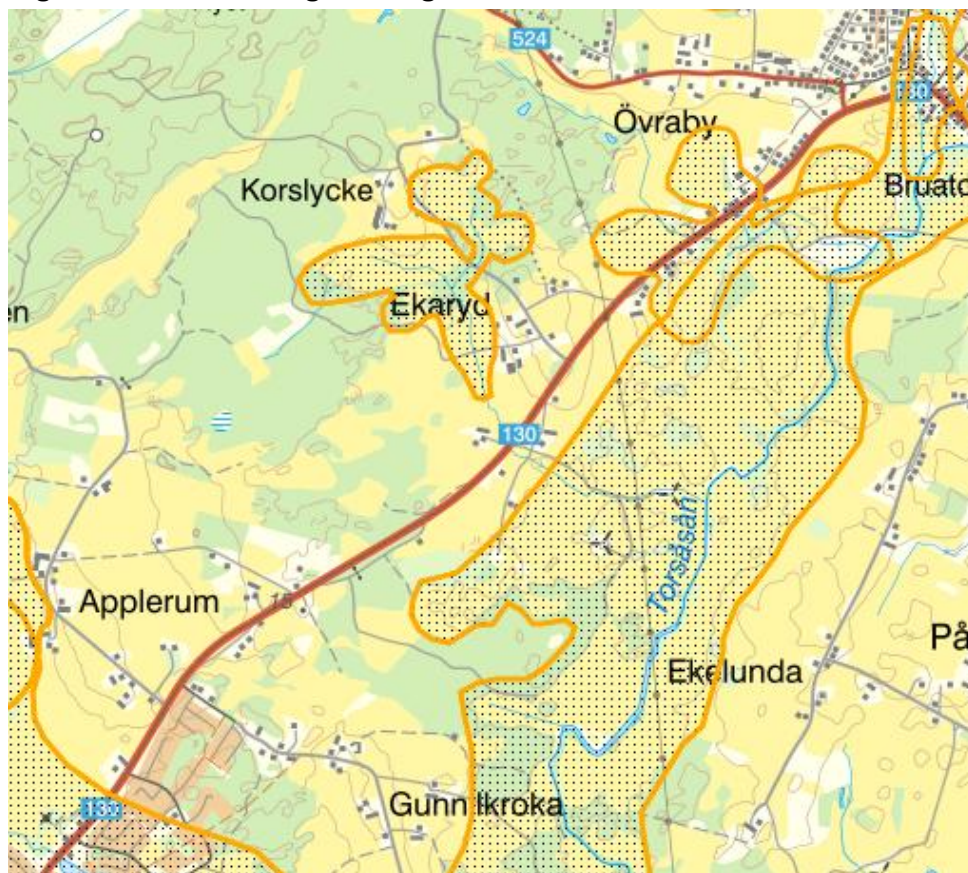


Karta över detaljplaner på sträckan Torsås-Söderåkra. Röd linje motsvarar åtgärdens sträcka.

4.3.4 Markavvattningsföretag

Norra änden av planförslaget omges av markavvattningsföretaget *Ekaryd – Övraby dikningsföretag 1942* som överlappar båda sidor av väg 130. Två trummor bedöms behöva förlängas inom detta dikningsföretag. Företaget fortsätter in i det större markavvattningsföretaget *Bruatorpsån m.fl.* (förrättningsår 1909), vilken gränsar till planförslagets östra sida, se figur 4. Två trummor bedöms behöva förlängas inom detta dikningsföretag.

Figur 4. Markavvattningsföretag



Karta över markavvattningsföretag i och kring planförslaget. Källa: Länsstyrelserna.

4.3.5 Ledningsägare

Under framtagande av vägplanen har samråd skett med ledningsägare för att se vilken påverkan ledningar får och vilka åtgärder eller skydd som kan behöva genomföras.

De ledningsägare som har angett att de har ledningar inom området är EON, Kraftringen, Telia/Skanova, Trafikverket, Torsås kommun och Torsnet. Ledningar utgörs av VA, fjärrvärme, fiber, tele, belysning och el.

4.4 Landskapet och staden

Planförslaget består av jordbrukslandskap, med inslag av skogsområden och tätbebyggt område. Topografin är huvudsakligen flack men omfattar även mindre kuperade områden, främst i skogslandskapet. Variationen i landskapet bidrar till en omväxlande miljö längs väg 130.

Jordbrukslandskapet utgörs till största del av åkermark, men det förekommer även betesmark, trädklädda partier och bebyggd mark i form av gles gårdsbebyggelse. Stundtals skapar den öppna och relativt flacka topografin långa utblickar i landskapet.

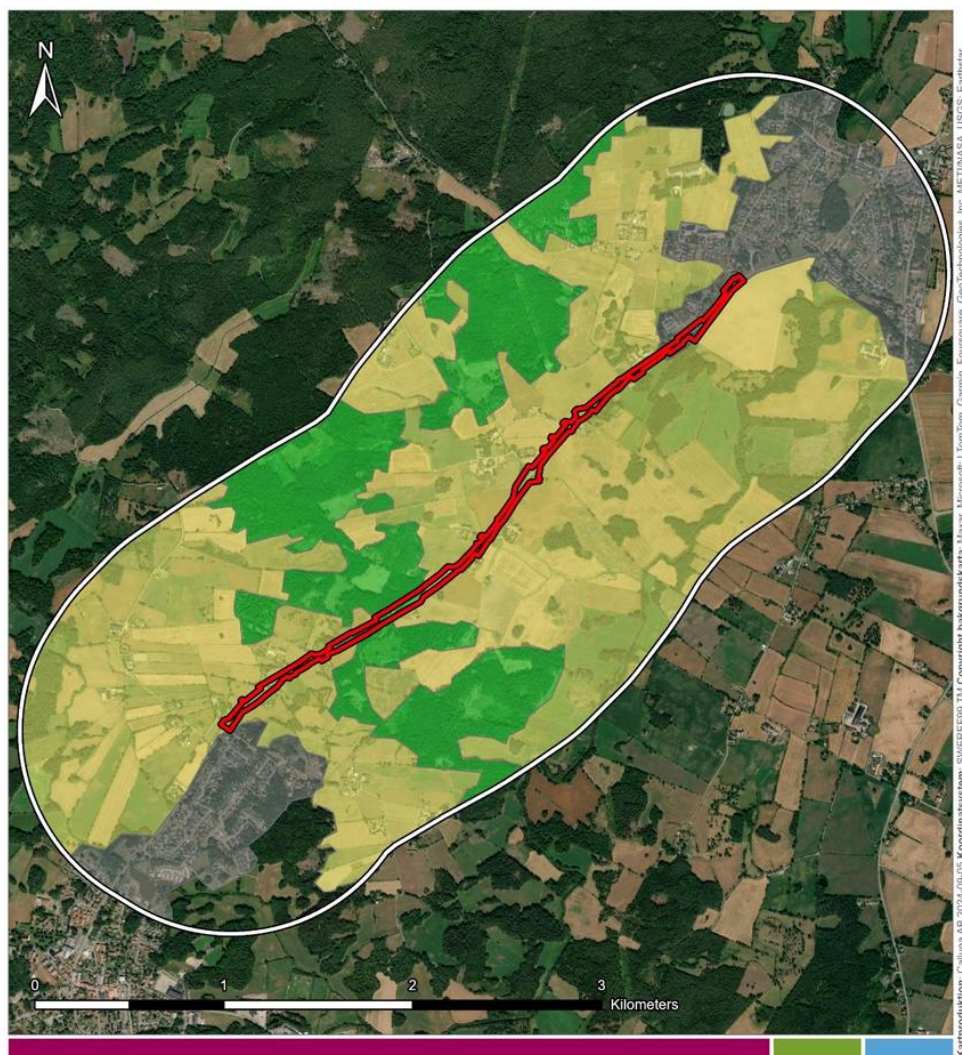
Skogslandskapet är mest framträdande strax norr om Torsås, där större och mer eller mindre sammanhängande skogspartier ramar in av jordbrukslandskapet. Längs väg 130 finns även några alléer, enstaka träd och/eller trädklungor i anslutning till vägarna, stenmurarna och bebyggelsen.

De tätbebyggda områdena finns i planförslagets södra och norra ände. Dessa områden är huvudsakligen lågskaliga och präglas av bostadsbebyggelse.

Figur 5. Landskapsområden

TECKENFÖRKLARING:

- | | | |
|---|--------------------|------------------------|
|  | Inventeringsområde | Landskapsområden |
|  | Buffertzön 1km | Jordbrukslandskap (L1) |
| | | Skogslandskap (L2) |
| | | Tätbebyggt område (L3) |



Kartan visar inventeringsområdet med avgränsade landskapsområden från naturvärdesinventeringen.

4.5 Miljö och hälsa

4.5.1 Kulturmiljö

Landskapet mellan Torsås och Söderåkra är påverkat av 1700-1800-talets skiftesreformer med sammanhängande odlingsmark, raka strukturer såsom ägo gränser i form av stenmurar och vägnät samt friliggande gårdsbebyggelse utspridd i landskapet. Landskapet karakteriseras också av

spår från äldre strukturer med slingrande vägnät och mer oregelbundna ägogränser.

Landskapet närmast väg 130 utgörs av flera äldre grusvägar kantade av stenmurar. Dessa är rester från den äldre vägsträckningen mellan de medeltida kyrkbyarna Torsås och Söderåkra innan väg 130 anlades på 1960-talet. Spåren från den äldre vägsträckningen (norr och söder om väg 130) är ofta till sin karaktär kurviga med grusade vägrester som följer landskapet. Vägrester, som ofta har stenmurar på vardera sida om vägen, har betydelse för förståelsen för historiska rörelsemönster i området. Bebyggelse ligger utmed den äldre vägsträckningen.

Längs väg 130 finns flera stenmurar som markerar gränser i landskapet. Många är sannolikt uppförda under 1700–1800-talen i samband med skiftesreformerna, men flera kan vara medeltida. De odlingsrösen och stenmurar som finns kvar idag har betydelse för upplevelsen av landskapet och förståelsen av landskapets historiska utveckling och äldre tiders markanvändning. Stenmurarnas och stenrösenas placeringar beskrivs i avsnitt 4.5.2 och syns även i bilaga 1.

En av stenmurarna i närheten av Söderåkra, längdmätning cirka 2/620-2/720, har under cirka år 2019 byggts på och möjligen flyttats något. Stenmuren har en sammanhängande struktur och delar av muren utgör ursprunglig mur. Muren är placerad inom en yta för möjlig fornlämning L1957:9359 (fossil åker) och omfattas även av så kallat generellt biotopskydd, med id-nummer G38 i avsnitt 4.5.2.

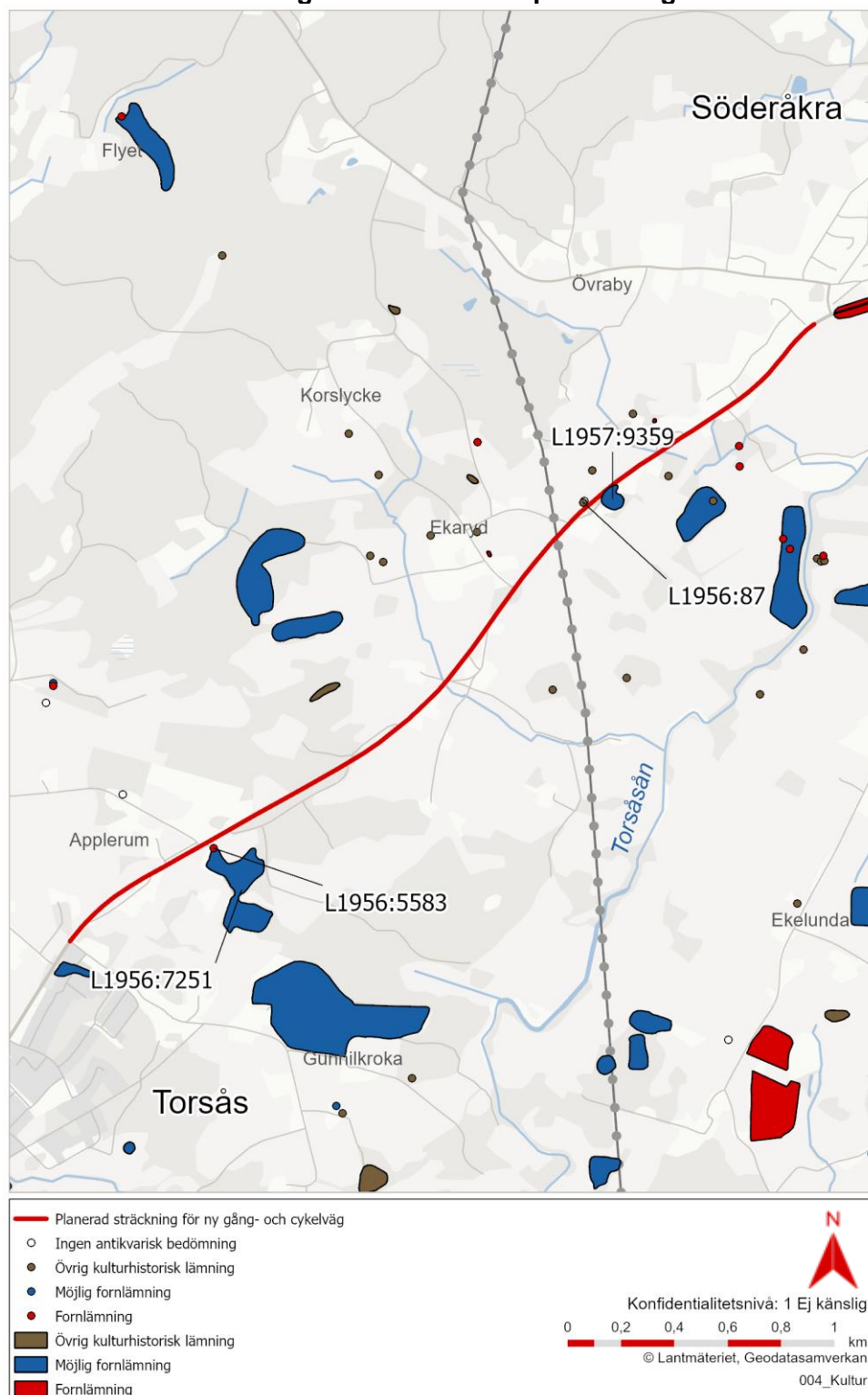
Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar

Få kända forn- och kulturlämningar ligger längs väg 130, men enstaka fornlämningar utanför planförslaget indikerar att det kan finnas fler lämningar inom planförslaget. Samråd avseende fornlämningar enligt kulturmiljölagen kommer genomföras inom ramarna för projektet.

Nedan listas de kända fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar som ligger i anslutning till väg 130, se även figur 6.

- Fornlämning: L1956:5583 (Stensättning),
- Möjlig fornlämning: L1956:7251 (Fossil åker),
- Övrig kulturhistorisk lämning: L1956:87 (Fornlämningsliknande lämning - röse),
- Möjlig fornlämning: L1957:9359 (Fossil åker).

Figur 6. Fornlämningar, möjliga fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar i området runt planförslaget



4.5.2 Naturmiljö

En naturvärdesinventering (NVI) med detaljeringsgrad detalj har genomförts under 2024 enligt standard SIS standard för naturvärdesinventeringar SS 199000:2023. I inventeringen identifierades naturvärdesbiotoper och värdeelement. Som tillägg har även detaljerad redovisning av artförekomst, fördjupad inventering av särskilt skyddsvärda träd och fördjupad inventering av generellt skyddade biotopskyddsområden genomförts.

En naturvärdesbiotop är en yta inom vilken naturvärdet bedöms vara av likvärdig betydelse inom hela ytan. Baserat på art- och biotopvärde kan ett område tilldelas en av fyra naturvärdesklasser, där klass 1 motsvarar högsta naturvärde. Minsta obligatoriska karteringsenhet för naturvärdesbiotoper är 100 m². Objekt som har naturvärden men som är mindre än 100 m² redovisas istället som värdeelement. Vissa identifierade värdeelement är objekt som omfattas av generellt biotopskydd, vilket innebär att en del objekt redovisas både som värdeelement och generellt biotopskydd.

Naturvärdesbiotoper

Inom inventeringsområdet avgränsades 21 naturvärdesbiotoper: sex stycken med naturvärdesklass 3 (påtagligt naturvärde) och 15 stycken med naturvärdesklass 4 (visst naturvärde).

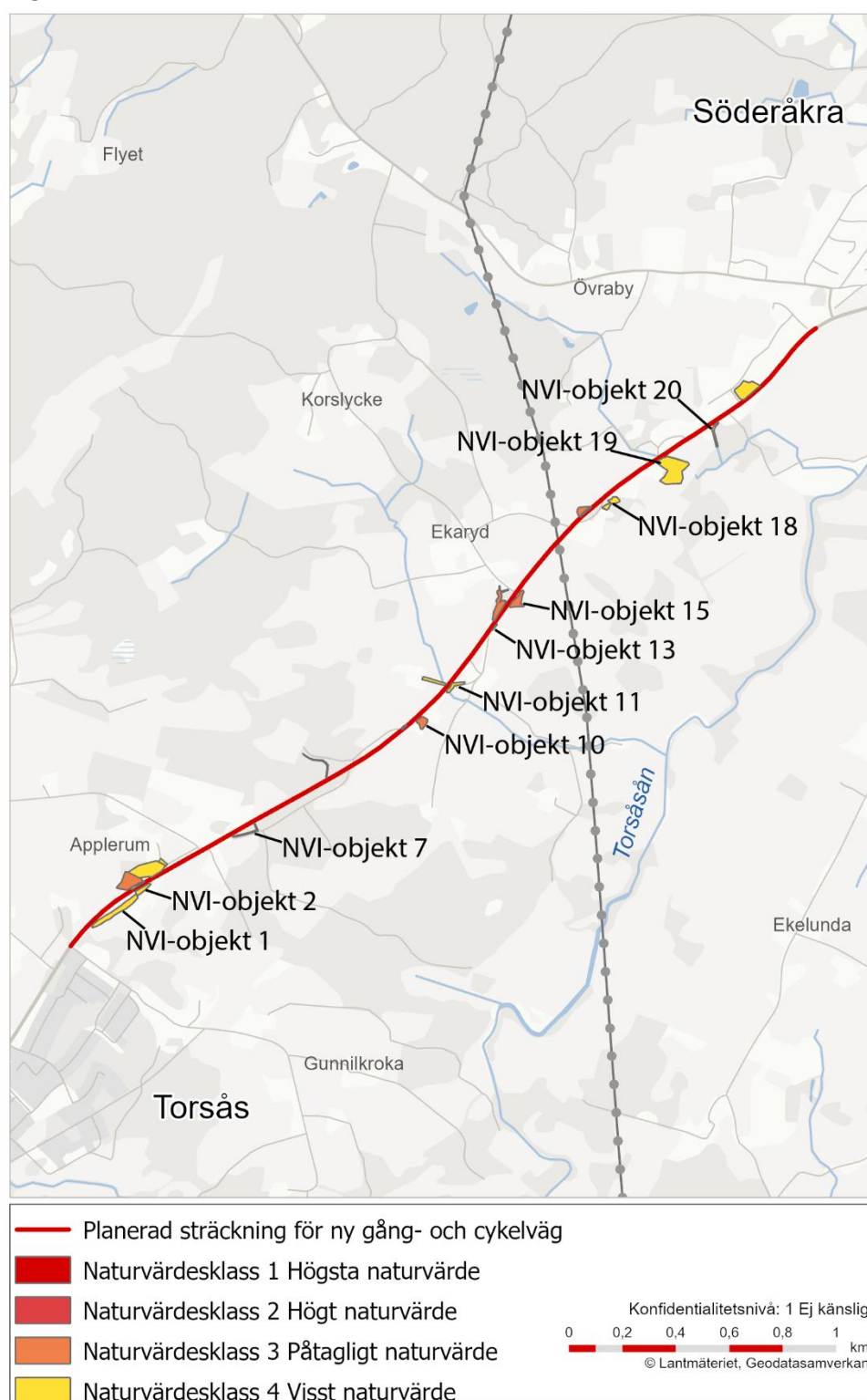
I tabell 1 redovisas de naturvärdesbiotoper som ligger inom planförslaget, totalt 10 stycken. Övriga naturvärdesbiotoper påverkas inte av projektet och beskrivs därför inte vidare i det här dokumentet. I figur 7 redovisas samtliga identifierade naturvärdesbiotoper. Objekt inom planförslaget redovisas med etikett med id-nummer.

Tabell 1. Naturvärdesbiotoper inom planförslaget.

ID-nummer enligt NVI	Naturvärdesklass	Beskrivning
1	4, visst naturvärde	Lövdunge 0,36 ha. Grusväg som kantas av stenmurar och träd. Framförallt 50-80 åriga ekar, med inslag av björk, lönn, slån, syren och sälg. Det finns sparsamt med död ved, både liggande grenved och död ved i ekkronorna. Träden ser ej ut som en prydligt skött, planterad allé, utan träden är olika placerade, flerstammiga m.m. Träd och buskar skapar en kupol över vägen och en långsträckt grönstruktur.
2	4, visst naturvärde (preliminär bedömning)	Lövdunge 0,087 ha. Tät lövdunge med unga träd och sly av ek, lönn, asp, slån m.m. Under träden finns stora stenblock och stenrösen, i väster finns även en stenmur. Centralt finns en gammal jordkällare inväxt i vegetationen och i öster ett gammalt trägarage/bod. Det kan finnas värden för fladdermöss i jordkällaren och trägaraget/boden. Förekomst av fladdermöss kan påverka biotopens naturvärdesklass. För att undersöka detta krävs en fördjupad artinventering av fladdermöss.
7	4, visst naturvärde	Stenmur, 0,047 ha. Ca 121 m lång stenmur i kanten mellan nytt och gammalt hygge i nordost och sen längs grusväg. Muren är delvis solbelyst, delvis beskuggad av träd. Längs muren växer träd (asp, björk, ek, sälg, gran, hagtorn och slån), både levande och enstaka döda. Det finns död ved i form av stående döda träd och högstubbar samt liggande lågor. I några träd och högstubbar förekommer mindre håligheter och bohål (med aktiv häckning av stare).
10	3, påtagligt värde	Gles lövdunge, 0,12 ha. Flera stora ekar, varav en närmar sig status av jätteträd, samt några yngre björkar och lönn. Ekarna är friska och saknar tydliga skador eller håligheter. I biotopen finns även flera stenrösen och stenmurar.
11	4, visst naturvärde	Allé, 0,084 ha. Diffus alléliknande rad med träd innehållande sex ekar, en björk och en lind. Ekarna är relativt unga, kanske uppåt 50 år. Björken är ung. Linden är grövst av träden, med en diameter på ca 7 dm. Träden saknar tydliga håligheter men har enstaka skador och blottad ved, främst från avsågade grenar. Under träden i norra delen går en stenmur. I södra änden går det även ut ett dike från en kulvert under vägen vidare ut i jordbruksmarken.
13	4, visst naturvärde	Torr gräsmark, 0,01 ha. Vägslänt med ganska rik blomning av tjärblomster, gulmåra, blåmunkar, åkervädd, stor blåklocka, gråfibbla, ljung, renfana mm. Bitvis är vegetationen gles vilket även skapar fläckar av blottad grusig mark.

ID-nummer enligt NVI	Naturvärdesklass	Beskrivning
15	3, påtagligt naturvärde	Lövdunge, 0,16 ha. Lövdunge med några äldre och grova ekar (ca 100-150 år och 6-7 dm i stamdiameter) samt en grov lind. Träden förekommer både i kanterna och inne i dungen, så solbelysningen och hur fritt de står varierar. Det förekommer även yngre träd och sly av ek, björk, lind, hassel, lönn och rönn. Död ved förekommer måttligt i form av enstaka stående träd, lågor, klenved och död kronved. I fältskiktet dominerar gräs med inslag av liljekonvaljer. I objektet finns även flera stenrösen samt en stenmur längs södra kanten.
18	4, visst naturvärde	Lövdunge, 0,12 ha. Gles lövdunge i före detta betesmark (ej längre hävdad) med stenrösen under. Trädskiktet domineras av ek och björk, ca 50 år gamla, med ett glest buskskikt med lövsly. Inom biotopen finns flertalet stenrösen i olika grad av överväxning. I fältskiktet förekommer bl.a. vitsippa, gulmåra, gökärt och ormbunkar. Ev är NVI-objekt del av en större biotop som sträcker sig längre österut.
19	4, visst naturvärde	Lövskog, 0,77 ha. Lövskog med ek samt inslag av bok, lönn, björk, klibbal, apel och hassel. Relativt unga träd, dock med förekomst av enstaka äldre och grövre träd. Död ved förekommer sparsam och det finns enstaka hålträd. Vid nordöstra kanten går ett djupt, vattenförande och beskuggat dike. I fältskiktet förekommer bl.a. vitsippor, midsommarblomster, björnbär samt trädgårdsrymlingar.
20	4, visst naturvärde	Dike, 0,067 ha. Vattenförande dike i kanten av lövskog. Beskuggad och fuktig miljö. Längs kanterna växer gott om älggräs, nässlor mm. Nordöstra änden fortsätter in i en kulvert medan sydvästra delen fortsätter utanför inventeringsområdet. Biotopen fortsätter i sydväst, ej helt kartlagd.

Figur 7. Naturvärdesbiotoper



Kartan visar naturvärdesbiotoper inom och i närheten av planförslaget. Objekt inom planförslaget redovisas med etiketter för id-nummer.

Naturvärdeelement

Totalt 39 värdeelement registrerades i naturvärdesinventeringen. I tabell 2 redovisas de värdeelement som ligger innanför planförslaget och som inte omfattas av generellt biotopskydd. De objekt som omfattas av generellt biotopskydd redovisas i avsnitt nedan.

Tabell 2. Värdeelement inom planförslaget.

Värdeelement	Längdmätning
Stenröse på äldre hygge. Röset är delvis solbelyst, delvis beskuggat av ek, asp, björk, rönn och lönn. Det är delvis bevuxet av mossa, stensöta och gräs. Stenröset utgör en värdefull miljö som bl.a. gömsle och övervintringsplats för grod- och kräldjur, insekter och andra smådjur.	1/000
Stenröse i skogskant. Delvis solbelyst, delvis beskuggat av träd. Utgör en värdefull miljö som bl.a. gömsle och övervintringsplats för grod- och kräldjur, insekter och andra smådjur	1/120
Stenröse beskuggat av granar. Utgör en värdefull miljö som bl.a. gömsle och övervintringsplats för grod- och kräldjur, insekter och andra smådjur.	1/130
Stenmur i gott skick. Prydligt uppbyggd. Delvis mossbevuxen. Delvis solbelyst. Värdefull som substrat för kryptogamer samt som gömsle och övervintringsplats för grod- och kräldjur, insekter och andra smådjur.	2/560-2/620
En äldre och grövre ek. Uppskattningsvis ca 50-100 år och ca 9 dm i diameter. Levande och frisk. Trädet är värdefullt för kryptogamer och insekter	3/200
En större ek. Ej av betydande ålder, uppskattningsvis ca 50-100 år. Stammen är ca 7-8 dm i diameter. Friskt, enstaka död klen gren i kronan. Två toppar där det emellan har blivit en spricka mitt i stammen som skapar ett savflöde. Även enstaka skador från avsågade grenar. Trädet är värdefullt för insekter och kryptogamer.	3/270

Naturvårdsarter och värdearter

Vid naturvärdesinventeringen påträffades 21 värdearter, vilket är arter som har särskild betydelse för biologisk mångfald eller indikerar att ett område har särskild betydelse för biologisk mångfald. Därtill har hänsyn även tagits till tidigare kända värdearter som bedömts relevanta för naturvärdesbedömningen och som rimligen förekommer inom inventeringsområdet samt kan knytas till specifik naturvärdesbiotop.

Enligt SIS standard delas värdearterna in i fyra olika kategorier baserat på deras signalvärde: mycket högt, högt, påtagligt och visst signalvärde. I naturvärdesinventeringen noterades en värdeart med påtagligt signalvärde (stare) medan övriga arter tilldelas ett visst artvärde.

Följande rödlistade arter har beaktats som värdearter och kan knytas till inventeringsområdet: tornseglare (Starkt hotad/EN), stare (Sårbar/VU), gulspurv och ärtsångare (Nära hotad/NT). Bland tidigare kända fynd som kan knytas till inventeringsområdet finns tre rödlistade arter: hornuggla, kornknarr och igelkott, vilka alla är rödlistade som Nära hotad (NT).

Fridlysta arter som påträffades under naturvärdesinventering och fridlysta arter kända sedan tidigare är följande:

- Fågelarter som är skyddade enligt 4 § artskyddsförordningen och markerade med B i artskyddsförordningens bilaga 1, rödlistade eller vars population har minskat med minst 50 % sedan 1980:
 - Noterade i naturvärdesinventeringen: gulspurv, näktergal, stare, sånglärka, tornseglare och ärtsångare.
 - Kända sedan tidigare: hornuggla, kornknarr, röd glada och törnskata.
- Djurarter skyddade enligt 6 §:
 - Noterade i naturvärdesinventeringen: skogsödlan.
 - Känd sedan tidigare: ekoxe.

Förekomst av ask noterades under naturvärdesinventeringen men kommer inte behandlas som värdeart då ask är ett vanligt trädslag och inte har några särskilda krav på sin livsmiljö. Ask är rödlistad på grund av askskottsjukan.

Invasiva arter

Två typer av invasiva arter hittades vid naturvärdesinventeringen och/eller i utdraget av artdata från SLU Artdatabanken: blomsterlupin och

vresros. Fyndet av blomsterlupin utgörs av ett glest bestånd intill västra sidan om väg 130 strax norr om Torsås, det vill säga utanför planförslaget. Samtliga tre lokaler av vresros noterades vid östra väggkanten av väg 130, en söder om Ekaryd, en i höjd med Övraby och en i planförslagets norra ände. Två av lokalerna ligger inom planförslaget.

Särskilt skyddsvärda träd

I naturvärdesinventeringen noterades fyra särskilt skyddsvärda träd. Samtliga ligger väster om väg 130 och påverkas inte av planförslaget.

Generella biotopskydd

I naturvärdesinventeringen identifierades 45 objekt som omfattas av generellt biotopskydd. I tabell 3 redovisas de 21 objekt som ligger inom planförslaget. Objekten redovisas på karta i bilaga 1.

Tabell 3 Objekt som omfattas av generellt biotopskydd inom planförslaget.

ID-nr enligt NVI	Objekt	Längdmätning	Kommentar
G2	Stenmur	0/100-0/200	Ingår i NVI-objekt 1
G10	Stenmur	0/680	Värdeelement
G11	Stenmur	0/670-0/840	Allra mest norra spetsen ingår i NVI-objekt 11. Värdeelement
G12	Stenmur	0/740-0/840	Ingår i NVI-objekt 7
G15	Odlingsröse	1/250	Värdeelement
G18	Stenmur	1/650-1/700	Värdeelement
G19	Stenmur	1/650-1/680	Värdeelement
G20	Allé	1/700-1/760	Ingår i NVI-objekt 11
G23	Stenmur	1/860-1/930	
G25	Stenröse	2/100	Övergår till stenmur i öster och fortsätter ut i åkermarken utanför inventeringsområdet. Ingår i NVI-objekt 15
G27	Odlingsröse	2/130	Ingår i NVI-objekt 15

ID-nr enligt NVI	Objekt	Längdmätning	Kommentar
G29	Odlingsröse	2/160	Ingår i NVI-objekt 15
G30	Odlingsröse	2/170	Ingår i NVI-objekt 15
G37	Odlingsröse	2/660	Ingår i NVI-objekt 18
G38	Stenmur	2/620-2/720	Värdeelement
G39	Småvatten/dike	2/900	Ingår i NVI-objekt 19
G41	Odlingsröse	3/440	Värdeelement
G42	Odlingsröse	3/470	Värdeelement
G43	Allé	3/470-3/560	Trädrad, 5 ekar och längst i norr ett dött träd. Ev även det ek. Träden bedöms vara över 30 år gamla och har en stamdiameter över 2dm. Oklart om träden planterats eller är självsådda, men ser jämgamla ut och har mer eller mindre röjts fram och hållits relativt fristående, varav de ser ut att skötas som en allé. Värdeelement
G44	Odlingsröse	3/490	Värdeelement
G45	Odlingsröse	3/560	Värdeelement

4.5.3 Jordbruksmark

Jordbruksmarken inom planförslaget tillhör den bördiga kustslätten. Här finns det god potential till flera olika typer av odlingar. En stor del av planförslaget utgörs av jordbruksmark. Inom influensområdet hittas flera jordbruksblock (betesmark). Det närmst väg 130 är beläget väster om vägen intill ett skogsområde.

4.5.4 Klimat

Klimatrelaterade förutsättningar kan delas in i klimatpåverkan och klimatanpassning, det vill säga den påverkan som projektet kan ha på klimatet genom utsläpp av växthusgaser respektive de åtgärder som görs för att anpassa den befintliga och planerade anläggningen till ett förändrat klimat i framtiden.

Klimatpåverkan mäts i koldioxidekvivalenter (CO₂-e) och uppkommer ofta från schaktning, produktion av material samt transports- och arbetsfordon i infrastrukturprojekt.

Miljöanpassningar såsom val av sträckning kan minska utsläppen då exempelvis mängden schaktning begränsas. För projektet bedöms klimatanpassning kopplat till översvämningar från höjda vattennivåer och skyfall vara mest relevant. Inom planförslaget finns tre diken, se 4.6.5. Dessa måste beaktas ur klimatanpassningssynpunkt.

4.6 Byggnadstekniska förutsättningar

4.6.1 Geotekniska förutsättningar

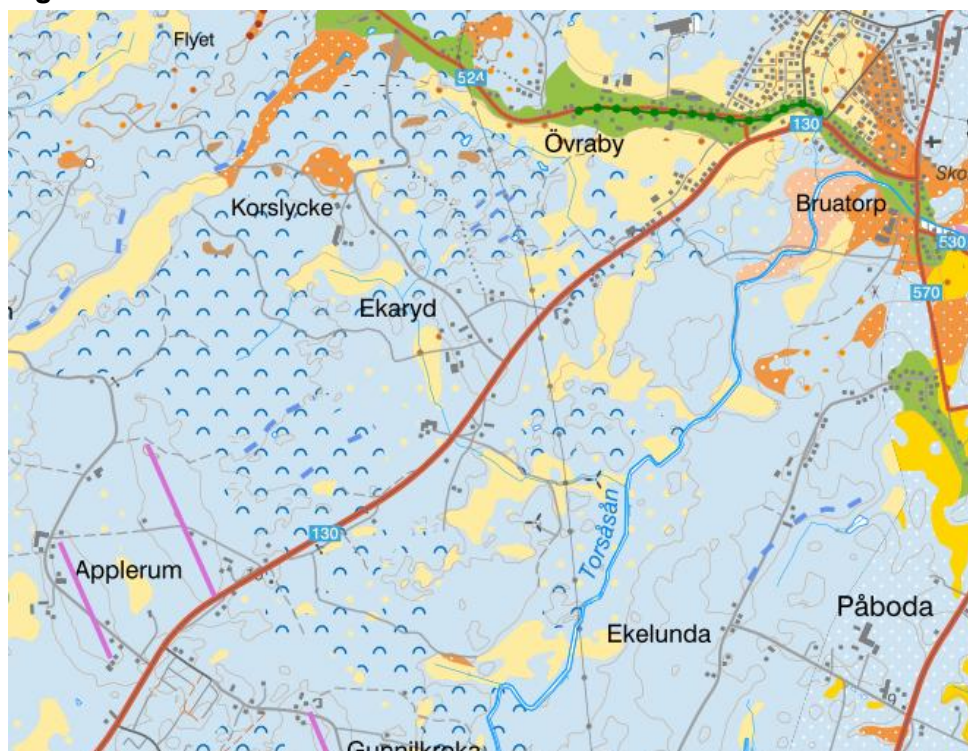
Planförslaget utgörs enligt SGU främst av sandig morän med mindre områden med silt/lera samt isälvsediment i norra delen vid Söderåkra (se figur 8). Enligt SGU bedöms jorddjupet vara mellan 5-10 meter längs hela sträckan. Ett mindre område med jorddjup på 3-5 meter finns vid Ekaryd på västra delen av väg 130.

Den geotekniska undersökningen visar på en varierad jordlagerföljd längs hela sträckan. Silt och lera kan vara sättningsbenägna och ha låg hållfasthet men bedöms inte ha någon större påverkan vid anläggning av den planerade Gång- och cykelvägen. Sandig morän erbjuder bättre

förutsättningar för grundläggning men kan påverkas av frost och låg permeabilitet.

Vid längdmätning 2/880 planeras det att anlägga en stödmur av typen L-stöd mot befintlig stengårdsgård. Planerad stödmur ska anläggas för att hantera belastningen från tillkommande jordtryck från planerad markhöjning mellan befintlig väg och stengårdsgården. Sektion finns bilagd till planen.

Figur 8. SGU Jordartskarta



Översiktskarta av förväntade jordlager inom undersökningsområdet. Blått visar morän, gult visar lera/silt, grönt visar isälvsediment. Källa: SGU

Massor

Bedömning av massor indikerar på att det kommer föreligga ett massunderskott för området. Material i skärningar bedöms utgöras av cirka 65% massor av organiska jordar och kohesionsjordar som inte kommer att kunna återanvändas under planerad gång- och cykelväg. Dessa massor kan dock användas inom området för utjämning av ytor som ej ska belastas och för att beklä slänter inom området för att minska massunderskottet. Massor av friktionsjordar utan organiskt innehåll kan återanvändas inom området för återfyll där planerad gång- och cykelväg ska gå på bank.

Utformning av slänter

Grunda schaktarbeten kan utföras med slänt utan speciella förstärkningsåtgärder. Schakter i lera med obelastade släntkrön och ovan grundvattenytan kan utföras i släntlutning 1:1 eller flackare till max 3,0 meter under befintlig markyta, i sand, silt och sandmorän med släntlutning i 1:1,5 eller flackare utan bestämt maxdjup och i fyllning 1:2 eller flackare till max 2,0 meter under befintlig markyta.

Släntytor ska skyddas mot erosion och nederbörd. Släntskydd ska utgöras av friktionsmaterial av 0-16 alternativt grässådd längs hela slänten.

Markarbeten utförs lämpligast i eller vid torr väderlek.

Schaktarbeten ska inte utföras under perioder med kraftig nederbörd. Vid schakt under ogynnsamma förhållanden kan leran och siltens egenskaper förändras till det sämre. Schaktbotten och schaktslänter ska därför att skyddas mot nederbörd.

Framschaktad terrassyta i lera ska omgående täckas med dränerande lager för att schaktbotten inte ska luckras upp och tappa hållfasthet.

Sättnings- och stabilitetsproblem

Om allt organiskt material skulle förmultna i förekommande jordlager med höga organiska halter bedöms sättningar på upp till 10 cm på gång- och cykelvägen att uppstå. Inom vägplanen kan en acceptabel sättning vara som högst 40 cm vilket medför ett utrymme på upp till 30 cm sättningar i övriga jordlager.

Planerad gång- och cykelväg kommer i huvudsak att anläggas på bank med kontrollerad fyllning varpå ingen sättningsproblematik bedöms föreligga. Vid anläggning av gång- och cykelväg i skärning ska schaktslänter utformas enligt geotekniska rekommendationer och då bedöms inga stabilitetsproblem föreligga i planerade skärningar under konstruktionsarbetet.

Under permanentskedet bedöms inga stabilitetsproblem föreligga längs den planerade sträckan.

4.6.2 Förorenad mark

En översiktlig miljöteknisk markundersökning längs med väg 130 på sträckan mellan Torsås och Söderåkra har genomförts i syfte att identifiera potentiella förororeningar.

De föroreningar som främst bedöms kunna förekomma med anledning av att området utgörs av trafik och vägbana och som således ingått i undersökningen är metaller, PAH och oljekolväten.

Eftersom området utgörs av vägområde och planeras för detta även fortsättningsvis bedöms markanvändningen motsvara mindre känslig markanvändning (MKM). Inga betydande risker med föroreningar i jord har efter fältundersökningar bedömts förekomma, vilket innebär att massor ur föroreningssynpunkt kan återanvändas inom projektet.

Halter över riktlinjer och riktvärden för utsläpp av förorenat vatten till dagvattennät och recipient har påträffats i grundvattenrör med avseende på metaller. Då halterna överstiger riktvärdena bedöms det inte som lämplig att släppa eventuellt länshållningsvatten direkt till dagvattennät eller recipient. Analysresultat av grundvatten längs med den aktuella sträckan har även påvisat höga och mycket höga halter av nickel i jämförelse mot SGU:s bedömningsgrunder. Då nickel har påvisats i alla grundvattenprov bedöms detta kunna bero på förhöjd bakgrundhalt inom området. Analyserna har gjorts på filtrerade prover varvid metallhalterna bedöms finnas lösta i vatten, dvs sedimentation bedöms inte vara tillämpligt för att sänka metallhalterna i eventuellt länshållningsvatten. Då området utgörs av främst jordbruksmark och med de halter som påträffats inom ramen för undersökningen bedöms eventuell hantering av länshållningsvatten som mest lämplig att utföras via återinfiltrering. De höga nickelhalterna förekommer konsekvent inom området och det är troligt att de härrör från naturliga bakgrundshalter varför återinfiltrering inte bedöms medföra en ökad risk för spridning av förorening. Inga schakter bedöms utföras under grundvattenytan. Vid fallet att schaktning skulle ske under grundvattenytan bedöms länshållningsvatten kunna återinfiltreras i närområdet utan att det föreligger risk att sprida förorening, men detta bör samrådats med tillsynsmyndigheten.

Asfalten inom området bedöms inte utgöras av tjärasfalt och bedöms därför inte behöva hanteras som farligt avfall.

4.6.3 Hydrogeologiska förutsättningar

Utifrån uppmätta grundvattennivåer varierar grundvattennivån på sträckan mellan +8,5 och +14,3. Generellt har grundvattennivån uppmätts 0,9-3,2 meter under markytan. I en punkt, belägen i ett vägdike, har mer marknära nivåer uppmätts (0,4-0,7 meter under markytan). Våren och sommaren 2025 har kännetecknats av ovanligt låga grundvattennivåer, vilket innebär att tidvis något högre grundvattennivåer kan förväntas.

Dikena som avvattnar planerad gång- och cykelväg kommer inte att vara djupare än befintliga diken för väg 130. De skärningar som planeras är maximalt 1,6 meter djupa och bedöms utifrån topografi och uppmätta grundvattennivåer inte göras under grundvattennivån. Planförslaget bedöms därmed inte påverka grundvattennivåerna i området.

Närmaste mätstationer indikerar att grundvattnet ligger cirka 1,0-1,5 meter under markytan som högst. Projektet bedömer inte att någon påverkan på grundvattnet kommer att ske.

Då ingen grundvattenpåverkan förväntas bedöms inte heller några enskilda brunnar påverkas.

4.6.4 Avvattning

Planförslaget ligger inom Bruatorpsåns huvudavrinningsområde, vilket har en total area på cirka 430 km². Majoriteten av planförslaget omfattas av delavrinningsområdet Ovan Glasholmsån, total area cirka 18 km². Södra änden av planförslaget omfattas av delavrinningsområdet Mynnar i Bruatorpsån, total area cirka 5 km².

Väg 130 avvattnas i nuläget genom öppna diken.

Principen för hanteringen av vägen och gång- och cykelvägens avvattning är att huvudvägens befintliga avvattning och dräneringsförhållanden via diken bibehålls. Principen är även att gång- och cykelvägens dagvatten hanteras via dessa diken då gång- och cykelvägen skevas mot skiljeremsan.

Vid ett par trånga sektioner kommer denna princip inte vara möjlig då det inte finns plats för skiljeremsa med dike. I dessa sektioner är det i regel inte heller möjligt att anlägga ett nytt dike med tillräckligt djup utanför ny anläggning. Vid dessa sektioner behöver alternativa dräneringslösningar övervägas för att säkerställa att dräneringsförhållandena på väg 130 inte försämras och för att säkerställa att gång- och cykelvägen kan dräneras på ett tillfredsställande sätt.

4.6.5 Ytvatten

Tre diken passerar under väg 130 inom planförslaget:

- ett i södra Ekaryd i längdmätning cirka 1/730
- ett söder om Övrabyvägen i längdmätning cirka 2/900
- ett dike i längdmätning cirka 3/140.

4.7 Riksintressen

Planförslaget berör två riksintressen kopplat till 3 kapitlet 9 § miljöbalken, totalförsvaret: påverkansområdet för väderradar – Karlskrona, samt lågflygningsområde med påverkansområde – Norra Blekinge, Södra Småland. Då inga höga objekt anläggs innebär projektet ingen påverkan på riksintressena. De beskrivs därför inte vidare i det här dokumentet.

4.8 Miljökvalitetsnormer

Grundvattenförekomsten Kalmarkustens sandstensformation (SE628995-153160) omfattar hela planförslaget. Såväl dess kemiska som kvantitativa status är klassad som otillfredsställande. Miljökvalitetsnormerna är god kemisk grundvattenstatus samt god kvantitativ grundvattenstatus. Miljökvalitetsnormerna omfattas även av skyddade områden för dricksvattenförsörjning.

Inga ytvattenförekomster berörs direkt av planförslaget. Närmsta nedströms liggande ytvattenförekomster är Applerumsån: Bruatorpsån - Oxbäcken (SE625452-151205) och Torsåsån: Glasholmsån - Applerumsån (SE625655-151546). Den ekologiska och kemiska statusen är klassade som måttlig respektive uppnår ej god för båda objekten.

Miljökvalitetsnormerna för båda vattenförekomster är god ekologisk ytvattenstatus samt god kemisk ytvattenstatus med undantag för mindre stränga krav för bromerad difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar.

4.9 Områdesskydd

Inom planförslaget finns följande områdesskydd enligt 7 kapitlet miljöbalken:

- 21 stycken generella biotopskyddsområden, se avsnitt 4.5.2.
- Generellt strandskyddsområde (100 meter från strandlinje) omfattar diken inom planförslaget.

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1 Val av lokalisering

Sträckan för gång- och cykelvägen motsvarar cirka 3,6 km och löper mellan Gunnilkrokavägen i Torsås och befintlig gångpassage över väg 130 i Söderåkra i höjd med Malörtsvägen. Anläggningen separeras i huvudsak med en skiljeremsa från väg 130. Remsan ska vara bred nog att rymma diken för avvattnings av både väg 130 och nya gång- och cykelvägen. Längs sträckan passerar gång- och cykelvägen olika trånga sektioner varpå alternativa separeringsformer behöver accepteras.

Gång- och cykelvägen planeras till 2,5 meter bred. Smalare sektioner kan, i enstaka fall vid direkt närhet till tomtmark, tillämpas för att begränsa omgivningspåverkan. Enskilda vägar planeras inte nyttjas som del av gång- och cykelvägen. I projektet planeras inte någon belysning av GC-vägen. Avledning av ytvatten för gång- och cykelvägen ska ske till befintligt dike längs väg 130.

5.1.1 Val av sida

Vid utredning av val av lokalisering har placering på väster sida respektive öster sida om väg 130 studerats. Flera aspekter är likvärdiga på de båda sidorna, men utredning visar att det finns fler fördelar med att anlägga gång- och cykelvägen på den östra sidan om väg 130 på hela sträckan mellan Torsås och Söderåkra.

Trafiksäkerhet är en av flera aspekter som legat till grund för valet av gång- och cykelvägens lokalisering. Trafikverket har inom ramarna för projektet tidigt förkastat möjligheten att låta gång- och cykelvägen byta sida med dragning på östra och västra sidan för vissa avgränsade partier. Alternativet bedöms innebära att oskyddade trafikanter vid ett antal platser hade behövt korsa en väg med höga hastigheter och utsätta sig själva för risk. Att behöva korsa väg 130 fler gånger än nödvändigt innebär en försämring av gång- och cykelvägnätets kontinuitet och trafiksäkerhet.

En fördel som skiljer alternativen åt är att det för alternativet på den östra sidan finns en befintlig passage över väg 130 i Söderåkra, i anslutning till en busshållplats, som kan nyttjas om gång- och cykelvägen anläggs enligt det östra alternativet. I Torsås finns det sedan möjlighet till sidbyte i

anslutning till skola och centrum, där hastigheten är lägre och det finns övergångsställe med mittrefug.

Öster om vägen finns färre in- och utfarter till fastigheter än väster om vägen, vilket innebär att det ur detta perspektiv ger oskyddade trafikanter en mer sammanhängande väg när gång- och cykelvägen anläggs på den östra sidan.

Trafiksäkerhet är en av flera aspekter som legat till grund för valet av gång- och cykelvägens lokalisering.

För att få så få korsningspunkter med huvudvägen som möjligt blir det naturligt att gång- och cykelvägen placeras på östra sidan då det finns färre antal korsningar på denna sida. Det finns även en reserverad yta i detaljplanen Övraby 1:14 m.fl (08-SÖD-1276) som är utritad med syfte för en gång- och cykelväg vilket även detta talar för östra sidan om väg 130. Anläggande på östra sidan medför inget stridande mot detaljplan, vilket vore ett faktum vid anläggande på västra sidan.

Ytterligare ett motiv till att anlägga gång- och cykelvägen på östra sidan om väg 130 är att färre antal stenmurar och naturvärdesbiotoper påverkas samt att det innebär ett mindre intrång i åkermark. Avvattningssmässigt är det även fördelaktigt med placering på östra sidan om väg 130 då det innebär minskad skyfallsproblematik jämfört med västra sidan.

5.2 Val av utformning

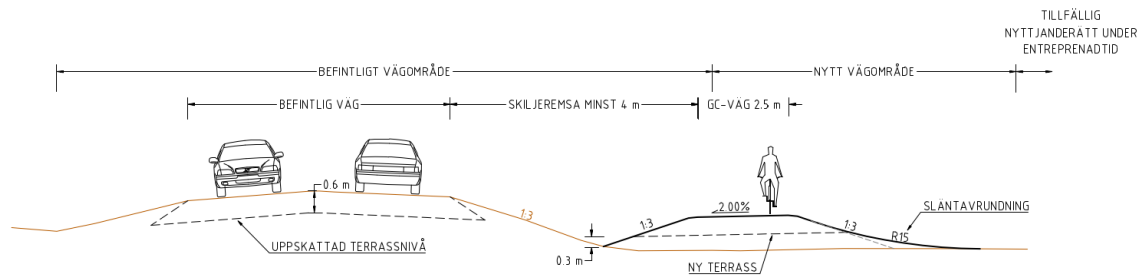
För att uppnå en tillgänglig och inbjudande gång- och cykelväg ska linjeföringen innebära små höjdskillnader, så få omvägar som möjligt och en följsam tur. För att öka upplevelsen av trygghet ska gång- och cykelvägen utformas med skiljeremsa på så stor del av sträckan som möjligt.

För att minimera intrånget i jordbruks- och tomtmark ska gång- och cykelvägen följa befintlig väg i största möjliga mån.

5.2.1 Typsektioner

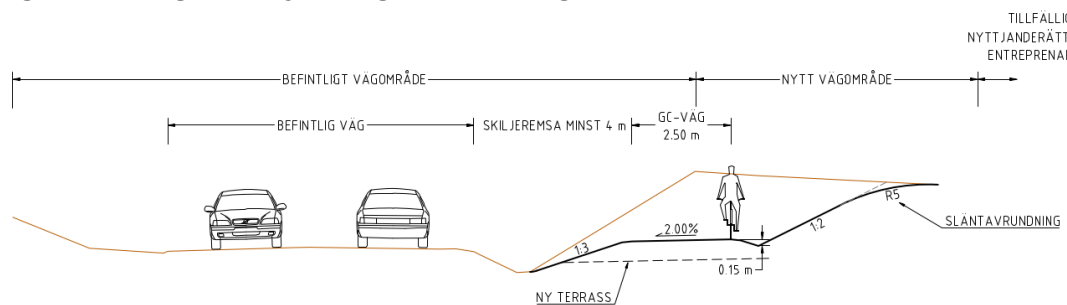
Samtliga typsektioner längs sträckan finns som bilaga till planen. Nedan visas de mest förekommande sektionerna.

Figur 9. Gång- och cykelväg på bank i anslutning mot slänt vid åkermark och skogsmark med innerslänt 1:3



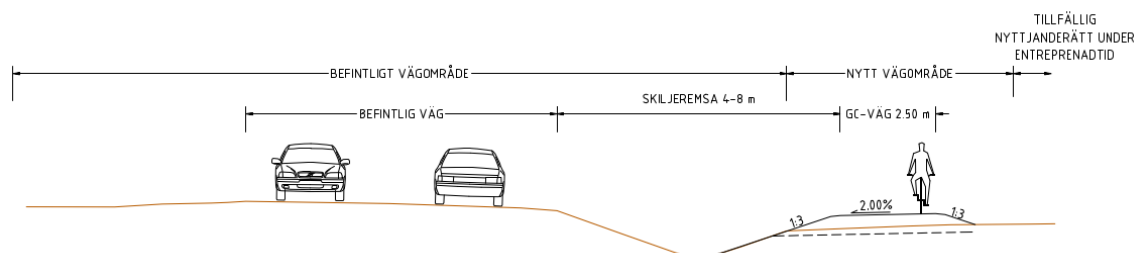
En gång- och cykelväg på bank i anslutning mot slänt är en typ av gång- och cykelväg som är byggd på en upphöjd struktur och ligger nära en sluttning. Denna konstruktion används ofta för att skapa säkra och bekväma förbindelser för gående och cyklister, särskilt i områden med nivåskillnader eller där det är viktigt att separera olika trafikslag.

Figur 10 Gång- och cykelväg vid skärning



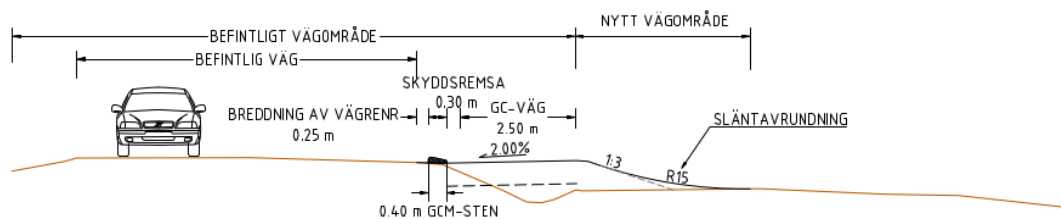
En gång- och cykelväg vid skärning är en väg som är byggd i en nedsänkt del av landskapet, där marken har skurits bort för att skapa en passage. Denna typ av väg används ofta för att hantera nivåskillnader och skapa säkra och bekväma förbindelser för gående och cyklister. Byggnationen kommer innebära ett massunderskott vilket medför att en skärning bidrar till att projektet ökar möjligheterna till att nå massbalans.

Figur 11 Gång- och cykelväg med bred skiljeremsa



En gång- och cykelväg med bred skiljeremsa är en väg där gång- och cykeltrafik är separerad från biltrafik med en bred remsa av mark. Denna skiljeremsa behövs dels för att öka säkerheten, men främst för att fortsatt hantera avvattnings och infiltration.

Figur 12 Trång sektion GCM-stöd mot tomtmark



Vid platser där en skiljeremsa har för stor påverkan på tomtmark och bostadshus läggs gång- och cykelvägen längs väg 130 åtskilt med ett GCM-kantstöd. Denna sektion kräver åtgärder för fortsatt fungerande avvattnings vilket medför att sektionen enbart accepteras på korta partier.

5.2.2 Trumförlängningar

Sammanlagt har 7 korsande trummor identifierats utmed sträckan. Dessa kommer att behöva förlängas för att säkerställa att befintlig funktion bibehålls.

Tabell 4 sammanställning trumförlängningar

Längdmätning	Bedömd åtgärd	Kommentar
0/860	Trumförlängning ca 8m	
1/160	Trumförlängning ca 10m	Trumförlängning följt av flytt av brunn
1/660	Trumförlängning ca 4m	
1/730	Trumförlängning ca 5m	
2/460	Trumförlängning ca 5m	Trumförlängning följt av flytt av brunn
2/900	Trumförlängning ca 10m	Ingår i markavvattningsföretaget Ekaryd-Övraby dikningsföretag 1942
3/140	Trumförlängning ca 14m	Ingår i markavvattningsföretaget Ekaryd-Övraby dikningsföretag 1942

5.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska fastställas är inte aktuellt.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1 Trafik och användargrupper

Separeringen av motortrafik och gång- och cykeltrafik bedöms som positivt ur säkerhetssynpunkt för samtliga trafikslag. Den nya gång- och cykelvägen bedöms som helhet främja ett ökat cykelanvändande.

Risken för olyckor bland oskyddade trafikanter minimeras när den nya separerade gång- och cykelvägen anläggs. På sträckan sker inga sidbyten på gång- och cykelvägen vilket ökar säkerheten för de oskyddade trafikanterna. Det kommer däremot finnas ett fåtal öppningar längs sträckan som möjliggör att oskyddade trafikanter kan ansluta till gång- och cykelvägen från närliggande fastigheter, vilket kan påverka säkerheten. Detta är ett faktum oavsett sidval. Som helhet bedöms siktlinjerna för oskyddade trafikanter längs sträckan som goda.

6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Planförslaget bedöms förbättra framkomligheten för invånarna i Torsås och Söderåkra med omnejd. Det underlättar även kollektivtrafiken då resenärerna enklare kan ta sig till och från busshållplatser. Planförslaget kan på så sätt främja en lokal samhällsutveckling.

6.3 Ledningsägare

Vatten- och spilledningar korsar tänkt läge för GC-vägen på ett fåtal platser. Det kan bli aktuellt att vid byggnation byta ut anslutningar eller förlänga dagvattenledningar.

Ingen fjärrvärme bedöms påverkas av projektet.

Kanalisation för fiber sträcker sig längs med hela sträckan från norr till söder. På södra delen av sträckan går fibern på västra sidan och får därmed ingen påverkan. Senare korsar fibern vägen och följer längs med där gång- och cykelvägen är tänkt att anläggas.

Luftledning el börjar vid Ekaryd och går norrut vilket medför en påverkan på ca 3-4 stolpar. Antingen grävs ledningen ner eller så flyttas stolparna. Det kan även bli aktuellt att flytta ett elskåp.

6.4 Landskapet och staden

Det öppna jordbrukslandskapet bedöms ha en viss känslighet mot förändringar och påverkan på eller uträdering av karaktärsskapande och kulturhistoriska värden såsom trädalléer, vägstrukturer och stenmurar. Eftersom den planerade gång- och cykelvägen löper utmed befintlig väg blir dock markanspråket och påverkan på landskapet relativt liten. Sidoremsor ska sås med ängsfröblandning som återspeglar den lokala artsammansättningen. I samband med projektet bedöms det även finnas potential att till stora delar upprätthålla topografin som en viktig del av landskapets karaktär.

6.5 Miljö och hälsa

6.5.1 Kulturmiljö

Planförslaget medför ett nytt inslag i ett landskap präglad av öppna odlingsmarker, betesmarker och större samt mindre skogspartier. Stenmurar och alléer är karaktärsskapande strukturer i landskapet vilka ofta förstärker andra strukturer och objekt såsom vägar och bebyggelse. Påverkan av äldre vägar, stenmurar och alléer kan medföra en viss försvagning av läsbarheten av historiska strukturer i området. Påverkan bedöms dock minimeras genom att gång- och cykelvägen förläggs parallellt med väg 130 samt anpassas till befintlig miljö. Påverkan bedöms också som liten i förhållande till kulturvärdenas helhet.

9 stenmurar och 14 stenrösen påverkas helt eller delvis av den nya gång- och cykelvägen. Påverkan innebär att murar och rösen plockas bort för att ge plats åt gång- och cykelvägen. Trafikverket avser att i första hand använda de bortplockade stenarna för att förlänga eller bättra på befintliga murar åt andra håll och att lägga upp stenrösen på lämpliga platser. Effekten blir dock negativ ur ett kulturmiljöperspektiv eftersom de gamla strukturerna blir mer svårlästa i landskapet.

Stenmuren i längdmätning cirka 2/620-2/720 påverkas i mittpartiet på grund av gång- och cykelvägen. För att behålla den övergripande strukturen av muren flyttas mittpartiet cirka 2-4 meter österut längs en cirka 40 meter lång sträcka. Med anledning av att muren ligger inom ytan för möjlig fornlämning L1957:9359 har länsstyrelsen bedömt att en arkeologisk insats på platsen inte skulle resultera i någon ny eller relevant kunskap och att det därför är oproportionerligt att utföra en arkeologisk utredning.

Fornlämningen L1956:5583 och möjlig fornlämning L1956:7251 ligger båda utanför planförslagets gräns. Eftersom lämningarnas geografiska utbredning har en viss osäkerhet ska påverkan samrådats med länsstyrelsen för att säkerställa att inga ingrepp görs i lämningarna.

6.5.2 Naturmiljö

Naturvärdesbiotoper

Planförslaget innebär att totalt cirka 2 300 m² mark med naturvärde enligt naturvärdesinventeringen tas i anspråk, varav cirka 1 800 m² är permanent markanspråk och 500 m² tas i anspråk tillfälligt under byggtiden. Effekten blir att dessa biotoper försvinner. Konsekvensen blir att arter som nyttjar biotoperna förlorar livsmiljö och att spridningssamband i området försvagas, vilket bedöms vara negativt för naturmiljön i området. De biotoper som försvinner är dock inte unika i området, utan det bedöms finnas liknande biotoper kvar även efter anläggande av gång- och cykelvägen. De ytor som tas i anspråk tillfälligt återställs efter byggtiden, och där kan död ved och stenrösen läggas upp för att återskapa livsmiljöer.

Fördelningen av ytor som försvinner i respektive naturvärdesbiotop redovisas i tabell 5.

Tabell 5. Yta med naturvärde som tas i anspråk.

ID-nummer enligt NVI	Objekt	Total yta (m ²)	Yta som tas i anspråk permanent (m ²)	Yta som tas i anspråk tillfälligt (m ²)
1	Lövdunge	3 614	310	123
2	Lövdunge	866	247	50
7	Stenmur	474	50	23
10*	Gles lövdunge	1 156	89	

ID-nummer enligt NVI	Objekt	Total yta (m ²)	Yta som tas i anspråk permanent (m ²)	Yta som tas i anspråk tillfälligt (m ²)
11*	Allé	849	235	19
13	Torr gräsmark	96	65	
15	Lövdunge	1 637	386	148
19*	Lövskog	7 692	294	61
20**	Dike	670	108	48

*Biotopen fortsätter utanför inventeringsområde. Naturvärde har kunnat bedömas även utanför inventeringsområdet.

**Biotopen fortsätter utanför inventeringsområdet. Utbredningen är inte klarlagd.

Värdeelement

Sex av de värdeelement som inte ingår i en naturvärdesbiotop eller omfattas av generellt biotopskydd påverkas helt eller delvis av planförslaget. Påverkan på tre stenrösen och en stenmur redovisas i tabell 5. De sista två objekten utgörs av en äldre och grövre ek vid längdmätning cirka 3/200 och en större ek vid längdmätning 3/270. Båda ekarna avverkas för att ge plats åt den nya gång- och cykelvägen. Effekten blir att livsmiljön som dessa träd utgör för bland annat insekter och kryptogamer (svampar, mossor och lavar) försvinner. Konsekvensen blir att arterna förlorar livsmiljö och att spridningssamband i området försvagas, vilket bedöms vara negativt för naturmiljön i området. På samma sätt som i bedömningen av naturvärdesbiotoper bedöms inte heller de båda ekarna vara unika i området. En möjlig kompensation för avverkningen kan vara att spara träden och lägga ut dem som död ved på ytor som tagits i anspråk tillfälligt och som ska återställas efter byggtiden.

Tabell 5. Värdeelement som tas i anspråk.

Värdeelement	Längdmätning	Total yta (m ²)	Yta som tas i anspråk permanent (m ²)	Yta som tas i anspråk tillfälligt (m ²)
Stenröse	1/000	146	35	14
Stenröse	1/120	65	41	10
Stenröse	1/130	8	5	-
Stenmur	2/560-2/620	117	11	-

Generella biotopskydd

Totalt påverkas 21 objekt som omfattas av generellt biotopskydd, varav 8 stenmurar, 10 odlingsrösen, 2 alléer och ett småvatten/dike. Effekten blir att totalt cirka 85 meter stenmur och 176 m² odlingsröse tas bort permanent. En allé påverkas i sin helhet genom avverkning och cirka 15 meter av småvattnet/diket med id-nummer G39 kulverteras.

Konsekvenserna av att stenmurar och stenrösen tas bort blir att livsmiljöer för framför allt grod- och kräldjur minskar och spridningssamband försvagas. För att minska påverkan på grod- och kräldjur får inga stenar flyttas under tiden på året då grod- och kräldjur ligger i dvala. Där stenmurar och rösen påverkas tillfälligt under byggtiden återställs dessa efter byggtidens slut. I tabell 6 redovisas antal meter respektive storlek på yta som påverkas permanent och tillfälligt.

I första hand avser Trafikverket att kompensera förlusten av stenmurar genom att förlänga befintliga stenmurar utanför planförslaget. I andra hand kan befintliga stenmurar med större mellanrum "bättras på" och i sista hand kan murar byggas på höjden.

När det gäller stenrösen avser Trafikverket spara stenar och lägga upp nya rösen, exempelvis på platser där mark tas i anspråk tillfälligt och som ska återställas efter byggtiden.

Konsekvenserna av att alléträd försvinner är främst att livsmiljö försvinner för fåglar, insekter och kryptogamer. Förlusten av öppet dike bedöms innebära negativa konsekvenser för fisk och vattenlevande organismer. Trumförlängningar utformas så att trumman inte utgör ett vandringshinder.

För att kompensera för förlusten av alléträd ska Trafikverket se över möjligheterna att återplantera/nyplantera träd. Kompensation för kulvertering av dike bedöms inte som rimligt att genomföra.

Åtgärder som görs utanför planförslaget för att kompensera för påverkan på generella biotopskydd kräver överenskommelser med markägare.

Tabell 5. Effekter av planförslaget på objekt som omfattas av generellt biotopskydd.

ID-nr enligt NVI	Objekt	Längd-mätning	Längd inom permanent markanspråk	Längd inom tillfälligt markanspråk
G2	Stenmur, längd ca 67 m	0/100-0/200	12 m	18 m
G10	Stenmur, längd ca 21 m	0/680	9 m	2 m
G11	Stenmur, längd ca 150 m	0/670-0/840	30 m	11 m
G12	Stenmur, längd ca 97 m.	0/740-0/840	7 m	4 m
G15	Odlingsröse, 113 m ²	1/250	95 m ²	11 m ²
G18	Stenmur, längd ca 110 m	1/650-1/700	1 m	36 m
G19	Stenmur, längd ca 50 m	1/650-1/680	20 m	28 m

G2	Stenmur, längd ca 67 m	0/100-0/200	12 m	18 m
G20	Alle med tre ekar, en björk och en lind norr om väg 130 samt en ek söder om väg 130.	1/700-1/760	Ev. påverkan på det trädet närmast gång- och cykelvägen från trumförlängning.	
G23	Stenmur ca 55m	1/860-1/930	6 m	-
G25	Stenröse, övergår till stenmur i öster. Längd ca 170m.	2/100	9 m	2 m
G27	Odlingsröse i jordbruksmark, ca 18 m ²		1 m ²	8 m ²
G28	Odlingsröse i jordbruksmark, ca 22 m ²		-	2 m ²
G29	Odlingsröse i jordbruksmark, ca 23 m ²		10 m ²	9 m ²
G30	Odlingsröse ca 37 m ²	2/170	5 m ²	8 m ²
G38	Stenmurar, längd ca 110 m	2/620-2/720	Mittpartiet av muren flyttas ca 2-4 m österut längs en ca 40 m lång sträcka	
G39	Småvatten/dike, längd ca 130 m	2/900	Befintlig trumma förlängs ca 15 m	
G41	Odlingsröse, ca 26 m ²	3/440	-	26 m ²
G42	Odlingsröse, ca 62 m ²	3/470	28 m ²	31 m ²
G43	Allé, 5 ekar och ett dött träd, ev även det en ek	3/480-3/560	Alla träd avverkas	

G2	Stenmur, längd ca 67 m	0/100-0/200	12 m	18 m
G44	Odlingsröse, ca 10 m ²	3/490	10 m ²	-
G45	Odlingsröse ca 3 m ²	3/560	3 m ²	-

Strandskydd

Visst intrång görs i strandskyddat område vid diken i längdmätning cirka 1/730, 2/900 samt 3/140. Strandskyddets funktion för att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet både på land och i vatten samt att tillgängliggöra strandnära passager för allmänheten bedöms inte påverkas negativt. Skyddsåtgärder planeras för att minimera grumling under byggtiden (se avsnitt 6.7) och trummorna utformas för att inte utgöra vandringshinder.

Naturvårdsarter och värdearter

I avsnitten ovan har det nämnts att möjliga livsmiljöer för bland annat fåglar, insekter, grod- och kräldjur samt kryptogamer försvinner samt att spridningssamband försvagas som en följd av den planerade gång- och cykelvägen. Markanspråket är relativt litet och inga biotoper som tas i anspråk är unika i området. Konsekvenserna för naturvårdsarter och värdearter bedöms därför som små negativa och projektet bedöms inte utlösa förbud enligt artskyddsförordningen. Skyddsåtgärder under byggtiden beskrivs i avsnitt 6.7.

Inom NVI-objekt 2 finns en gammal jordkällare inväxt i vegetationen och i öster ett gammalt trägarage/bod. Det kan finnas värden för fladdermöss i jordkällaren och trägaraget/boden. Ingen av byggnaderna påverkas av projektet.

När det gäller kärlväxter har bland annat gulmåra, tjärblomster, stor blåklocka, åkervädd och prästkrage noterats inom planförslaget. Inga av dessa arter är rödlistade eller fridlysta, men de har värden för insekter. För att minska negativa konsekvenser föreslås att fröbanken sparas och används vid återställning av tillfälligt ianspråktaga ytor samt i vägslänter.

Invasiva arter

Hantering av de invasiva arterna vresros och blomsterlupin ska ske så att de inte sprids, se avsnitt 6.7.

6.5.3 Jordbruksmark

Projektet strävar efter att ta så lite jordbruksmark i anspråk som möjligt. Visst intrång kommer dock ske. Totalt bedöms cirka 12 000 m² jordbruksmark påverkas av permanent markanspråk. Påverkan minimeras genom gång- och cykelvägens placering utmed väg 130. Gång- och cykelvägen medför inte någon fragmentering av jordbruksmark.

Jordbruksmark som tas i anspråk tillfälligt under byggtiden ska återställas. Konsekvenserna på jordbruksmark bedöms som små.

6.5.4 Klimat

Klimatpåverkan

Klimatpåverkan från projektet bedöms bland annat bero på storleken på markanspråket och hur mycket massor som behöver köras iväg från området, materialval och resurshantering samt utsläpp av växthusgaser från arbetsmaskiner under byggtiden. Projektet i sig innebär ett massunderskott vilket innebär att Trafikverket behöver köpa in massor till projektet. Vissa massor som grävs ur kan behöva transporteras bort då de på grund av dess innehåll eller tekniska kvalitet inte kan återanvändas inom projektet.

Att gång- och cykelvägen följer väg 130 innebär att utsläppet av växthusgaser begränsas eftersom intrånget i skogsmiljöer blir begränsat. Byggandet av ny gång- och cykelväg kan också leda till positiva effekter då det möjliggör för minskat bilbehov.

6.6 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Indirekta effekter innebär exempelvis ombyggnader och omläggningar som är en följd av projektet men som inte omfattas av vägplanen. Med samverkande effekter menas pågående verksamheter som tillsammans med projektets effekter kan ge större konsekvenser. Inga större indirekta eller samverkande effekter har identifierats.

6.7 Påverkan under byggnadstiden

Anläggningsarbeten under byggtiden består av markarbeten för den nya gång- och cykelvägen respektive sidoområden, uppbyggnad av vägkropp samt asfaltering. Under byggtiden kommer ytor att tas i anspråk tillfälligt för olika typer av byggverksamhet. Arbetet avslutas med driftsättning och ibruktage av anläggningen, samt återställning av tillfälligt ianspråktaga ytor.

Väg 130 kommer under hela byggtiden att beröras av vägtrafik såväl motorfordonstrafik som gång- och cykeltrafik.

De befintliga in- och utfarterna kommer trafikeras av övrig trafik samt oskyddade trafikanter under byggtiden, samtidigt som byggtrafiken är aktiv. Detta kräver att extra hänsyn tas till korsningspunkter med in- och utfarter till fastigheter, särskilda stråk som används frekvent samt till busshållplatser och skolbusshållplatser. Det kan komma att blir aktuellt med tillfällig anordning för gång-och cykel för att säkerställa framkomligheten på vissa platser under begränsade perioder.

Boendemiljö och hälsa

Under byggskedet kan viss negativ påverkan ske i form av buller och vibrationer samt dammning från byggarbeten. Påverkan är tillfällig och kommer inte att vara konstant under hela byggtiden. Efter byggtiden kvarstår ingen påverkan. Riktvärden för buller enligt Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser, NFS 2004:15 ska tillämpas. Trafikverket avser även informera boende i god tid innan byggarbeten startar.

Kulturmiljö

Vid flytt av mittenpartiet på stenmuren i längdmätning 2/620-2/720 (generellt biotopskydd G38) ska hänsyn tas till det största röset i östra delen av möjlig fornlämning L1957:9359. Enligt Länsstyrelsen i Kalmar län har detta röse fornlämningskaraktär samt bra läge, varför det bör bevakas vid eventuell exploatering. Flytten av stenmuren bedöms kunna genomföras utan påverkan på röset.

Naturmiljö

Samtliga fågelarter i Sverige är fridlysta och får inte störas eller skadas. Ett fåtal träd kan behöva avverkas för att ge plats åt gång- och cykelvägen. Om det blir aktuellt med avverkning under fåglars häckningstid ska avverkningen göras med hänsyn till häckande fåglar. Bortschaktning av

stenar och block i murar och rösen får inte utföras under grod- och kräldjurens övervintringsperiod då det kan finnas kräldjur där som ligger i dvala under den angivna tidsperioden. Med dessa åtgärder bedöms inga förbud mot artskyddsförordningen utlösas.

Vid trumförlängningar ska grumlingshinder åtgärder genomföras i form av exempelvis halmbalar eller siltgardiner. Två trumförlängningar ligger inom båtnadsområde för dikningsföretag.

Jordbruksmark

Under byggtiden kan viss påverkan uppstå i form av svårigheter att komma fram med jordbruksmaskiner. Påverkan minimeras genom att väg 130 hålls öppen under byggtiden och att information om byggarbeten delges fastighetsägare.

Sammanställning av skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtiden

Följande skyddsåtgärder och försiktighetsmått ska genomföras under byggtiden:

- Åtgärder för att förhindra dammspridning genomförs vid behov exempelvis genom lätt bevattning.
- Riktvärden för buller enligt Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser, NFS 2004:15 ska tillämpas.
- Intrång ska minimeras och skyddsavstånd ska beaktas gällande kultur- och fornlämningar. Om fynd, kulturlager eller anläggningar påträffas i samband med byggnationen av gång- och cykelvägen ska arbetet omedelbart avbrytas och kontakt tas med länsstyrelsen.
- Hänsyn ska tas till det största röset i östra delen av möjlig fornlämning L1957:9359 (vid flytt av stenmur G38).
- Om det blir aktuellt med avverkning under fåglars häckningstid ska avverkningen göras med hänsyn till häckande fåglar.
- Tidsrestriktioner för borttagning av stenar i murar och rösen så att arbeten sker utanför grod- och kräldjurs viloperiod.
- Stenar från stenmurar och stenrösen som plockas bort ska tas om hand och sparas under byggtiden för att kunna placeras ut efter byggtidens slut.

- Åtminstone vissa träd som avverkas ska tas om hand för att kunna läggas ut som död ved efter byggtidens slut.
- Om avbaningsmassor används ska massorna återföras inom samma vegetationstyp som de tagits ifrån för att sidoområdena ska få samma karaktär som anslutande mark. Massor från olika vegetationstyper får inte beblandas.
- Det översta lagret jordmån/matjord, innehållande platsens fröbank från artrik vägkant, ska hanteras separat från underliggande terrassmassor vid upplag. Massorna ska lagras så att packning minimeras.
- Försiktig schakt ska tillämpas i rotzonen vid allén med id-nummer G20. Försiktig schakt i rotzonen för alléträd handlar om att skydda trädens rötter genom att undvika onödiga ingrepp, använda skonsamma metoder och återställa marken på ett sätt som gynnar trädets fortsatta tillväxt och hälsa.
- Grumlingshindrande åtgärder vid trumförlängningar i form av exempelvis halmbalar eller siltdukar.
- Allt växtmaterial från invasiva arter som avlägsnas ska hanteras som brännbart avfall, där alla växtdelar läggs i förslutna soppåsar eller liknande så att inga växtfragment sprids under frakt och riskerar att bilda nya bestånd. Massor som schaktas bort runt invasiva arter ska inte läggas upp på andra platser utan ska fraktas till godkänd mottagare.
- Jord som innehåller frön eller rotdelar från invasiva arter ska hanteras så att spridning inte sker.
- Jordbruksmark som tas i anspråk tillfälligt ska återställas.
- Tillfälligt ianspråktagen mark ska återställas efter byggtidens slut.
- Överskottsmassor som transporteras bort från området ska hanteras utifrån föroreningsgrad, och transporteras till godkänd mottagare.

7 Samlad bedömning

7.1 Ändamål

Projektets ändamål är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter på sträckan Torsås-Söderåkra. En viktig åtgärd för att uppnå ändamålet är att gång- och cykelvägen till största del separeras från väg 130. Framtaget planförslag medför att ändamålet uppfylls.

7.2 Transportpolitikens mål

Trafikverket har i uppdrag att verka för att transportpolitikens mål uppnås. Målen är uppdelade på ett övergripande mål, ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Funktionsmålet innebär att 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. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Funktionsmålet och hänsynsmålet är jämbördiga. Enligt regeringens bedömning behöver funktionsmålet utvecklas inom ramen för hänsynsmålet för att det övergripande målet ska nås.

Projektet bedöms bidra till det övergripande transportpolitiska målet samt funktionsmålet genom att möjliggöra för fossilfria transporter och fysisk rörelse samt ökar tillgängligheten mellan stad och land. Hänsynsmålets formuleringar har funnits med vid utformningen av den nya anläggningen. Måluppfyllelse av miljö kvalitetsmålen redovisas i avsnitt 7.3.

7.3 Nationella miljö kvalitetsmål

Riksdagen har antagit 16 nationella miljö kvalitetsmål som är formulerade utifrån den miljöpåverkan naturen antas tåla och som definierar det tillstånd för miljön som miljöarbetet ska sikta mot. Projektet bedöms

medverka till uppfyllnad av mål för begränsad klimatpåverkan, frisk luft, bara naturlig försurning och ingen övergödning, genom att möjliggöra att fler cyklar istället för att köra bil på korta sträckor. Projektet bedöms även medverka till målet för god bebyggd miljö genom att underlätta för människor att välja cykel istället för bil.

Miljökvalitetsmålen för giftfri miljö, skyddande ozonskikt, säker strålmiljö, hav i balans samt levande kust och skärgård, myllrande våtmarker, levande skogar och storslagen fjällmiljö bedöms varken med- eller motverkas av projektet. Målen för grundvatten av god kvalitet samt levande sjöar och vattendrag bedöms inte heller påverkas av projektet.

Miljökvalitetsmålet för ett rikt odlingslandskap bedöms motverkas något av projektet till följd av markintrång i jordbruksmark intill väg 130.

Miljökvalitetsmålet för ett rikt växt- och djurliv bedöms motverkas något genom att naturvårdsbiotoper, värdeelement och objekt som omfattas av generellt biotopskydd tas i anspråk.

7.4 Trafikverkets målbild för 2030

I rapporten *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle – Målbild 2030* (Trafikverket, 2019) har Trafikverket tagit fram en målbild som beskriver transportsystemets roll i ett hållbart samhälle samt konkretiserar de transportpolitiska målen. Målbild 2030 omfattar 10 prioriterade aspekter med 14 tillhörande mål, se figur 13.

Planförslaget bedöms främst bidra till hållbarhetsaspekterna Tillgänglighet i hela landet, Tillgänglighet för alla, Trygghet, Trafiksäkerhet och Aktiv mobilitet. Detta görs bland annat genom att projektet tillför ett säkert cyklande på landsbygden. Planförslaget bedöms även kunna bidra till målen om Klimatpåverkan, Luftkvalitet och Buller genom att främja ett mobilitetsskifte från bil till cykel samt genom att arbeta med materialanvändning och masshantering. Flera aspekter i det här dokumentet är viktiga för att inte motverka målen för biologisk mångfald.

Figur 13. Trafikverkets 10 prioriterade hållbarhetsaspekter.



Trafikverkets 10 prioriterade hållbarhetsaspekter i Målbild 2030 (Trafikverket, 2019).

7.5 Miljöaspekter

Planförslaget bedöms medföra negativa effekter under byggtiden i form av buller och vibrationer samt eventuellt dammning. Effekterna är tillfälliga. Det bedöms som positivt för boendemiljön och människors hälsa att den planerade gång- och cykelvägen möjliggör för människor att gå och cykla mellan orterna Torsås och Söderåkra.

Påverkan av äldre vägar, stenmurar och alléer kan medföra en viss försvagning av läsbarheten av historiska strukturer i området. Påverkan bedöms dock minimeras genom att gång- och cykelvägen förläggs parallellt med väg 130 samt anpassas till befintlig miljö. Påverkan bedöms också som liten i förhållande till kulturvärdenas helhet.

Planförslaget innebär att totalt cirka 2 300 m² mark med naturvärde enligt naturvärdesinventeringen tas i anspråk, varav cirka 1 800 m² är permanent markanspråk och 500 m² tas i anspråk tillfälligt under byggtiden.

Sex av de värdeelement som inte ingår i en naturvärdesbiotop eller omfattas av generellt biotopskydd påverkas helt eller delvis av planförslaget. Värdeelementen utgörs av tre stenrösen, en stenmur och två ekar.

Totalt påverkas 21 objekt som omfattas av generellt biotopskydd, varav 8 stenmurar, 10 odlingsrösen, 2 alléer och ett småvatten/dike. Effekten blir att totalt cirka 85 meter stenmur och 176 m² odlingsröse tas bort permanent. En allé påverkas i sin helhet genom avverkning och cirka 15 meter av småvattnet/diket med id-nummer G39 kulverteras.

Effekten blir att dessa biotoper försvinner. Konsekvensen blir att arter som nyttjar biotoperna förlorar livsmiljö och att spridningssamband i

området försvagas, vilket bedöms vara negativt för naturmiljön i området. De biotoper som försvinner är dock inte unika i området, utan det bedöms finnas liknande biotoper kvar även efter anläggande av gång- och cykelvägen. De ytor som tas i anspråk tillfälligt återställs efter byggtiden, och där kan död ved och stenrösen läggas upp för att återskapa livsmiljö.

Trafikverket avser att kompensera för borttagande av stenmurar, odlingsrösen och alléer som omfattas av generellt biotopskydd. Åtgärder som görs utanför planförslaget kräver dock överenskommelser med markägare.

Strandskyddets funktion för att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet både på land och i vatten samt att tillgängliggöra strandnära passager för allmänheten bedöms inte påverkas negativt.

Konsekvenser av påverkan på jordbruksmark som tas i anspråk tillfälligt bedöms som små.

8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

8.1 Allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens andra kapitel beskriver hänsynsreglerna de förpliktigande åtaganden hos den som avser att bedriva en verksamhet vilken påverkar eller riskerar att påverka människors hälsa eller miljön. Dessa regler listas nedan tillsammans med hur Trafikverket som verksamhetsutövare tillämpar dem.

Bevisbörderegeln

Den som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd är skyldig att visa att förpliktelseerna i miljöbalken 2 kapitel iakttas.

Trafikverket ansvarar för att vägplanen uppfyller miljöbalkens bestämmelser. Detta sker genom miljöbedömningen och egenkontrollen vid bygg- och driftskede.

Kunskapskravet

Verksamhetsutövaren skall anskaffa tillräcklig kunskap för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet.

Planläggningsprocessen möjliggör ett gott kunskapsunderlag. Vägplanen bygger på ett antal undersökningar, utredningar och samråd. Detta kunskapsmaterial har sedan legat till grund för de beslut som tagits och genomsyrar på så sätt hela vägplanen. Under byggskedet samt vid den framtida driften är egenkontrollen en del i inhämtandet av kunskap.

Försiktighetsprincipen

Verksamhetsutövaren skall utföra de skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått som behövs för att förebygga, hindra eller motverka negativ påverkan på människors hälsa eller miljön. Samtidigt ska bästa möjliga teknik användas.

Skyddsåtgärder arbetas successivt in i vägplanen. Vägplanens miljöbeskrivning belyser också vilka risker och konsekvenser som planen kan medföra. För byggskedet kommer kontrollprogram upprättas med krav på miljöåtgärder och bygghetoder som förebygger/minimerar miljöpåverkan.

Produktvalsprincipen

De kemiska produkter eller biotekniska organismer som är minst farliga för människors hälsa och miljön skall eftersträvas av verksamhetsutövaren.

Hantering av kemiska produkter och varor/material regleras genom Trafikverkets generella miljökrav vid upphandling av entreprenader. Kemiska produkter som används i Trafikverkets verksamhet finns registrerade och klassade i kemikaliehanteringssystemet Chemsoft. Det ställs även skärpta krav på entreprenören gällande samtliga fordon och arbetsmaskiner.

Hushållnings- och kretsloppsprinciperna

Råvaror och energi skall användas så effektivt som möjligt. Möjligheterna för återvinning ska utnyttjas och förnybara energikällor ska i första hand användas.

Trafikverket arbetar kontinuerligt med att minska klimatpåverkan genom val av material, optimering av masshantering och val för utformning av anläggning. Detta ställer även krav på entreprenörer.

Återanvändning kommer således ske där det är möjligt. Andra optimeringar, som minimering av transportsträckor likaså. Detta ställer även krav på entreprenörer.

För att skapa en behaglig och trygg känsla, men framförallt för att hushålla med massor, föreslås den nya gång- och cykelvägen att följa landskapet i så stor utsträckning som möjligt.

Lokaliseringsprincipen

Alla som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd som innebär ett anspråk av ett mark- eller vattenområde skall välja en plats som lämpar sig för att ändamålet uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

Den nya gång- och cykelvägens utformning har valts efter att alternativ vägts mot varandra.

För att minimera intrånget i jordbruks- och tomtmark ska gång- och cykelvägen följa befintlig väg i största möjliga mån.

Skälighetsprincipen

Hänsynsreglerna skall tillämpas efter en avvägning mellan nytta och kostnader. Särskild hänsyn ska tas till nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder.

De föreslagna skyddsåtgärderna i vägplanen har tagits fram utifrån ett skälighetsperspektiv.

Skadeansvaret

Den som orsakat en skada eller olägenhet för miljön ansvarar för att skadan blir avhjälpd.

Skulle skada uppstå genom projektet är Trafikverket ansvarsskyldigt.

8.2 Miljökvalitetsnormer

Projektet medför ingen direkt påverkan på vattenförekomster och bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna varken för grundvattenförekomsten Kalmarkustens sandstensformation eller de närmast nedströms liggande ytvattenförekomsterna.

8.3 Hushållningsbestämmelser

Miljöbalkens hushållningsbestämmelser anger att mark- och vattenområden ska användas till det som de är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet samt läge och föreliggande behov. Användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning ska ges företräde. Områden som har så speciella värden eller förutsättningar att de bedömts vara av nationellt intresse kan klassas som riksintresse enligt tredje eller fjärde kapitlet i miljöbalken. Områden som är av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada de värden som legat till grund för utpekandet. Projektet påverkar inga områden av riksintresse.

Enligt miljöbalkens 3 kapitel är jord- och skogsbruk av nationell betydelse. Påverkan på jordbruksmarken beskrivs i denna miljöbeskrivning.

9 Markanspråk och pågående markanvändning

Den mark som berörs av vägplanen redovisas i plankartorna och fastighetsförteckningen. Plankartorna redovisar hela markanspråket för den i vägplanen aktuella byggnationen av gång- och cykelvägen. Plankartorna redovisar även de tillfälliga markanspråk som behövs för att kunna genomföra byggnationen.

Huvudregeln är att mark som behövs permanent för väganläggningen tas i anspråk med vägrätt eller inskränkt vägrätt/äganderätt eller servitut. Mark som behövs tillfälligt under byggtiden tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Intrång med tillfällig nyttjanderätt berör åtgärder som är nödvändiga för att möjliggöra byggnation av gång- och cykelvägen, exempelvis för byggande av trumma eller stödmur. Trafikverket får inte ta mer mark i anspråk än vad som behövs för vägens bestånd, drift och brukande, samt byggande. I samtliga fall har nyttan med det permanenta och tillfälliga markanspråket för byggandet vägts mot den olägenhet som intrånget innebär.

Illustrationskartorna som hör till vägplanen fungerar som ett komplement till plankartorna och visar på ett överskådligt sätt vad som ingår i planen.

I fastighetsförteckningen redovisas vilka fastigheter som blir berörda av vägutbyggnaden, liksom berörda samfälligheter, gemensamhetsanläggningar (GA) och andra rättighetsinnehavare.

Fastighetsägare och rättighetsinnehavare har rätt till ersättning när mark och utrymme tas i anspråk.

Tillkommande vägområde med vägrätt enligt denna vägplan omfattar ca 26 000 m². 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.

I vägplanen föreslås att ca 10 000 m² mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Områdena kommer att användas till etablering, upplag av material och uppställning av maskiner under byggtiden samt för en säker arbetsmiljö under byggtiden. Nyttjanderätten ska gälla under tiden byggnation pågår. Marken kommer att återställas innan den återlämnas.

Tabell 7 Bedömd påverkan per markslag

Anspråk per markslag	Bedömd påverkan
Tomtmark	15 % av berört planområde
Åkermark	45 % av berört planområde
Skogsmark	30 % av berört planområde
Övrig öppen mark	15 % av berört planområde

10 Fortsatt arbete

Efter genomfört samråd samlas inkomna synpunkter och yttranden i ett granskningsutlåtande. De slutliga planhandlingarna och granskningsutlåtandet skickas sedan till länsstyrelsen för tillstyrkande. När länsstyrelsen har tillstyrkt vägplanen skickas den för fastställelse, vilket prövas av myndighetsfunktionen Planprövning inom Trafikverket. När planen är fastställd följer en överklagansperiod på tre veckor innan planen kan vinna laga kraft.

När planen vunnit laga kraft tas ett förfrågningsunderlag fram. Genom detta påbörjas upphandlingsarbetet av byggprojektering och byggnation. Entreprenaden kommer att handlas upp som en utförandeentreprenad, vilket innebär att upphandlad konsult tar fram bygghandlingar som entreprenören sedan bygger efter. Entreprenaden kan starta när vägplanen har fastställts och vunnit laga kraft.

10.1 Viktiga frågeställningar och behov av anmälningar, dispenser och tillstånd

10.1.1 Kulturmiljölagen

- Om fynd, kulturlager eller anläggningar påträffas i samband med byggnationen av gång- och cykelvägen ska arbetet omedelbart avbrytas och kontakt tas med länsstyrelsen.
- Hänsyn ska tas till det största röset i östra delen av möjlig fornlämning L1957:9359 (vid flytt av stenmur G38).
- Samråd enligt kulturmiljölagen ska genomföras med Länsstyrelsen i Kalmar län angående utbredning och möjlig påverkan på fornlämningen L1956:5583 och möjlig fornlämning L1956:7251.

10.1.2 Kompensationsåtgärder

Kompensationsåtgärder för påverkan på stenmurar, stenrösen och alléer ska utredas vidare genom kontakt med berörda markägare för att säkerställa att åtgärder kan genomföras.

10.1.3 Förorenat grundvatten

Analysresultat av grundvatten har påvisat höga och mycket höga halter av metaller. Preliminärt bedöms inga schakt utföras under grundvattenytan.

Vid fallet att schaktning skulle ske under grundvattenytan bedöms länshållningsvatten kunna återinfiltreras i närområdet utan att det föreligger risk att sprida förorening, men detta bör samrådas med tillsynsmyndigheten.

10.1.4 Vattenverksamhet enligt 11 kapitlet miljöbalken

Förlängning av befintliga trummor i vattendrag innebär vattenverksamhet enligt 11 kapitlet miljöbalken. Anmälan om vattenverksamhet ska göras till Länsstyrelsen i Kalmar län.

11 Genomförande och finansiering

11.1 Formell hantering

Denna vägplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 2 kap 12–15 §§ lag (1995:1649) om byggande av järnväg respektive 17–18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Inlösen kan ske genom att Trafikverket ansöker om lantmåteriförrättning hos lantmåterimyndigheten eller genom att Trafikverket träffar avtal med berörda fastighetsägare i förväg och sedan lämna över avtalet till lantmåterimyndigheten, där den förvärvade marken överförs till en av Trafikverkets fastigheter. Lantmåteriets beslut kan överklagas till mark- och miljödomstolen

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger 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.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

11.1.1 Detaljplaner

En väg får inte anläggas i strid mot en gällande detaljplan. Planförslaget bedöms inte innebära ändring eller upphävning av någon detaljplan.

Tabell 8 Bedömd påverkan på detaljplaner

Beteckning	Typ av anspråk	Markanvändning	Areal (ca m ²)	Kommentar
08-TÅS-1462	Permanent vägrätt	Allmän platsmark, Gata/Torg	9 m ²	Intrång är förenligt med aktuell detaljplan.
08-SÖD-1276	Permanent vägrätt	Allmän platsmark, Vägmark och parkmark	1256 m ²	Yta i detaljplan avsedd för gång- och cykelväg. Intrång är förenligt med aktuell detaljplan.
08-SÖD-1209	Permanent vägrätt	Allmän platsmark, Vägmark och parkmark	47 m ²	Intrång är förenligt med aktuell detaljplan.

11.2 Genomförande

Samråd på orten planeras för samrådshandlingen under hösten 2025. Granskningshandling tas fram under vintern 2025-2026 för att slutligen sammanställas till en fastställelsehandling under första halvan av 2026.

11.3 Finansiering

Projektets totala kostnad bedöms till ca 35 miljoner kr (inkl. marklösen, byggherrekostnader, produktionsstöd, projektering och produktion).

12 Underlagsmaterial och källor

Calluna AB. (2024). Naturvärdesinventering (NVI) – mellan Torsås och Söderåkra, Torsås kommun, inför ny gång- och cykelväg.

Länsstyrelsen i Kalmar län. (1995). Odlingslandskapet i Kalmar län – Bevarandeprogram. Torsås kommun.

<https://www.lansstyrelsen.se/download/18.1b1d393819324610c374bf5d/1732522778002/Odlingslandskapet%20i%20Kalmar%20l%C3%A4n,%20Tors%C3%A5s%20kommun%20-%20Bevarandeprogram.pdf>

Region Kalmar län. (u.å.). Regional cykelinfrastrukturplan Kalmar län 2023-2033.

<https://utveckling.regionkalmar.se/globalassets/utvecklingsomraden/samhallsplanering-och-infrastruktur/cykelinfrastrukturplan/regional-cykelinfrastrukturplan-2023-2033---webb.pdf>

Region Kalmar län. (2022). Regional transportplan för Kalmar län 2022-2033.

<https://utveckling.regionkalmar.se/globalassets/utvecklingsomraden/samhallsplanering-och-infrastruktur/regional-transportplan/regional-transportplan-for-kalmar-lan-2022-2033.pdf>

Riksantikvarieämbetet. Fornsök.

Torsås kommun. (2010). Översiktsplan för Torsås kommun 2010.

https://www.torsas.se/wp-content/uploads/OPant_Torsas2010_lk20110621.pdf

Torsås kommun. (2019a). Framtida minnen: Kulturmiljöprogram i Torsås kommun. <https://webbform.se/tkmp/tkmp-inledning.pdf>

Torsås kommun. (2019b). Torsås samhälle.

<https://webbform.se/tkmp/tkmp-torsas.pdf>

Torsås kommun. (2019c). Söderåkra samhälle.

<https://webbform.se/tkmp/tkmp-soderakra.pdf>

Torsås kommun. (2019d). Natur i Torsås kommun: Underlag för översiktsplanering av värdefulla och skyddade naturområden i Torsås kommun. <https://www.torsas.se/wp-content/uploads/Naturvardsprogram.pdf>

Trafikverket. (2018). Åtgärdsvalsstudie – Cykel, Lv 130, Torsås-Söderåkra, Torsås kommun.

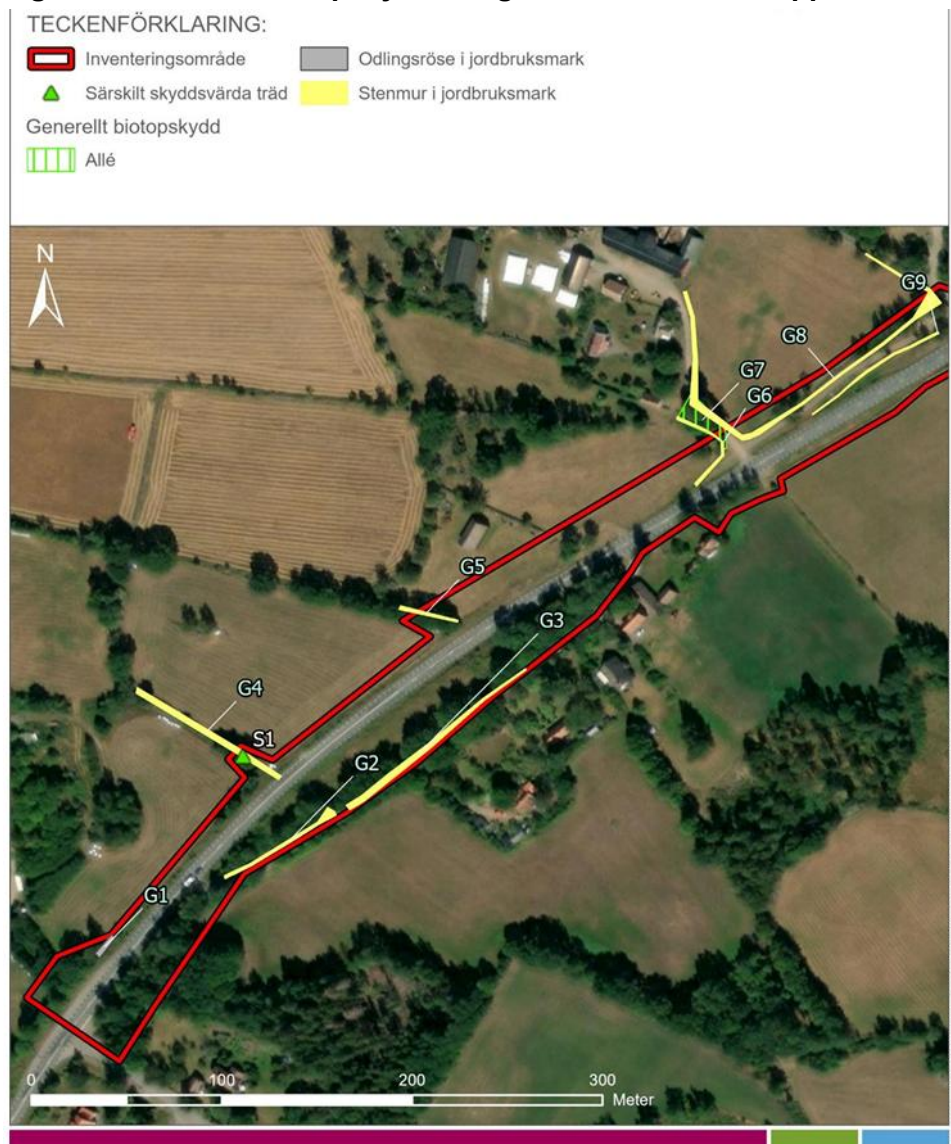
Trafikverket. (2019). *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle – Målbild 2030*.

VattenInformationssystem Sverige, VISS. Miljökvalitetsnormer vatten.

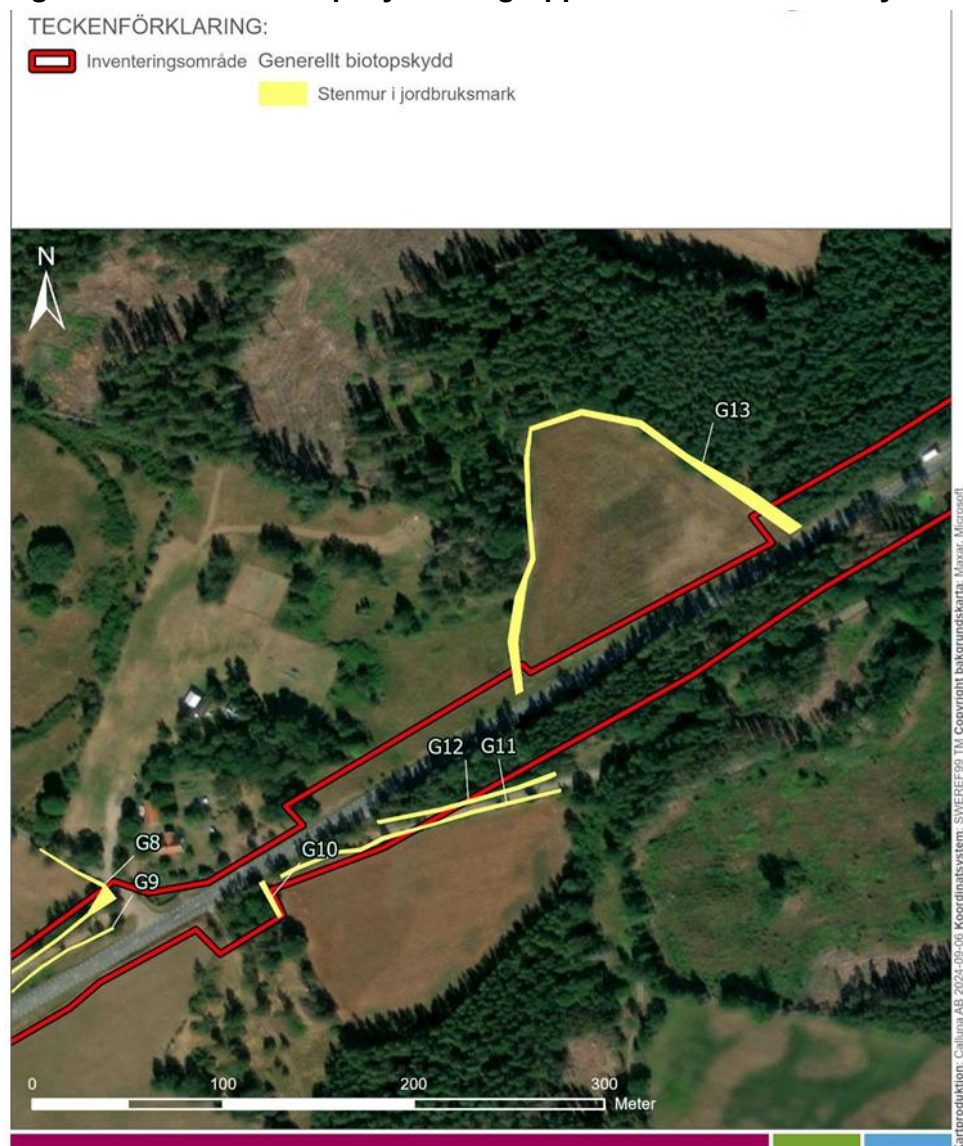
Bilaga 1 Generella biotopskydd

Kartorna nedan är utdrag ur rapport från naturvärdesinventering (Calluna AB, 2024). Kartorna visas i serie över inventeringsområdet från sydväst till nordöst.

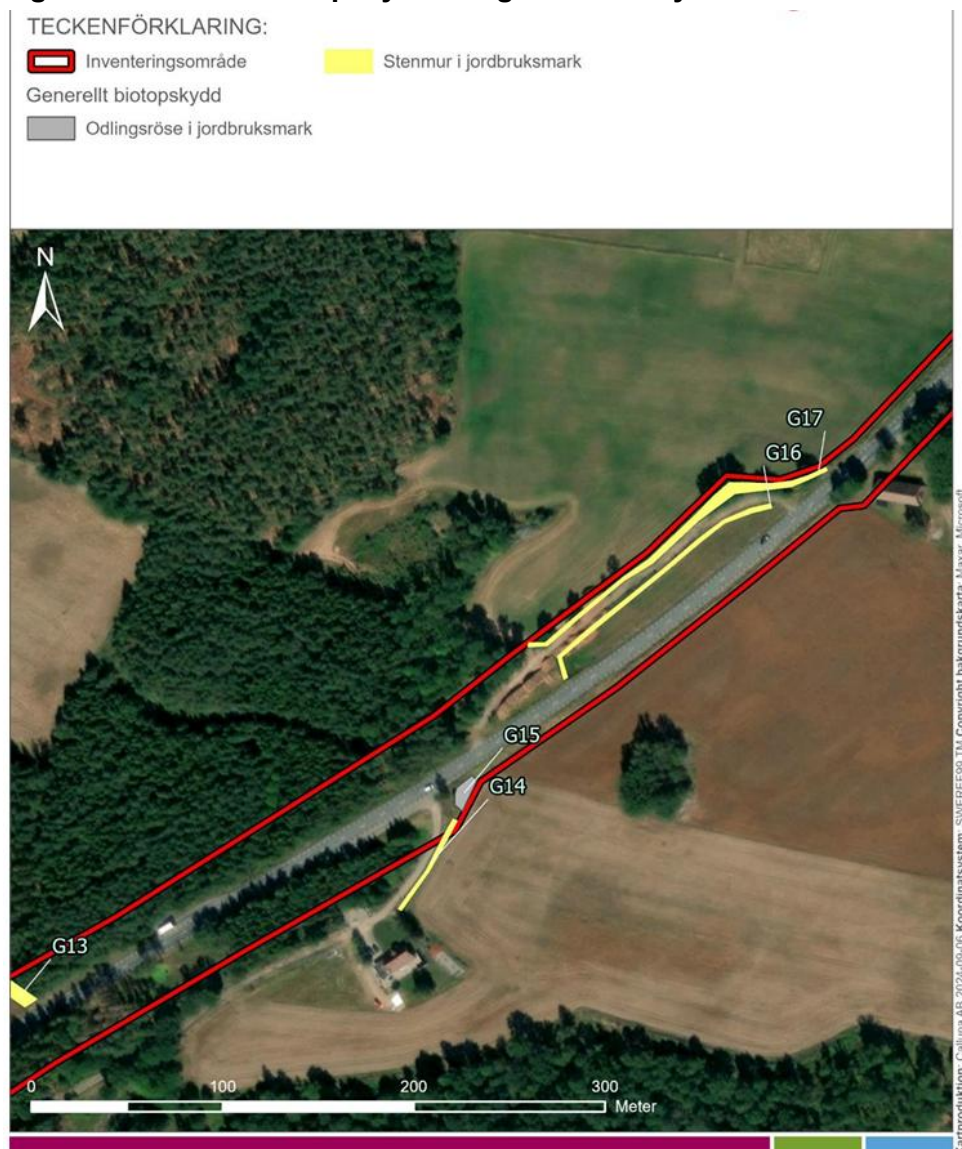
Figur 1. Generella biotopskydd kring norra Torsås och Applerum



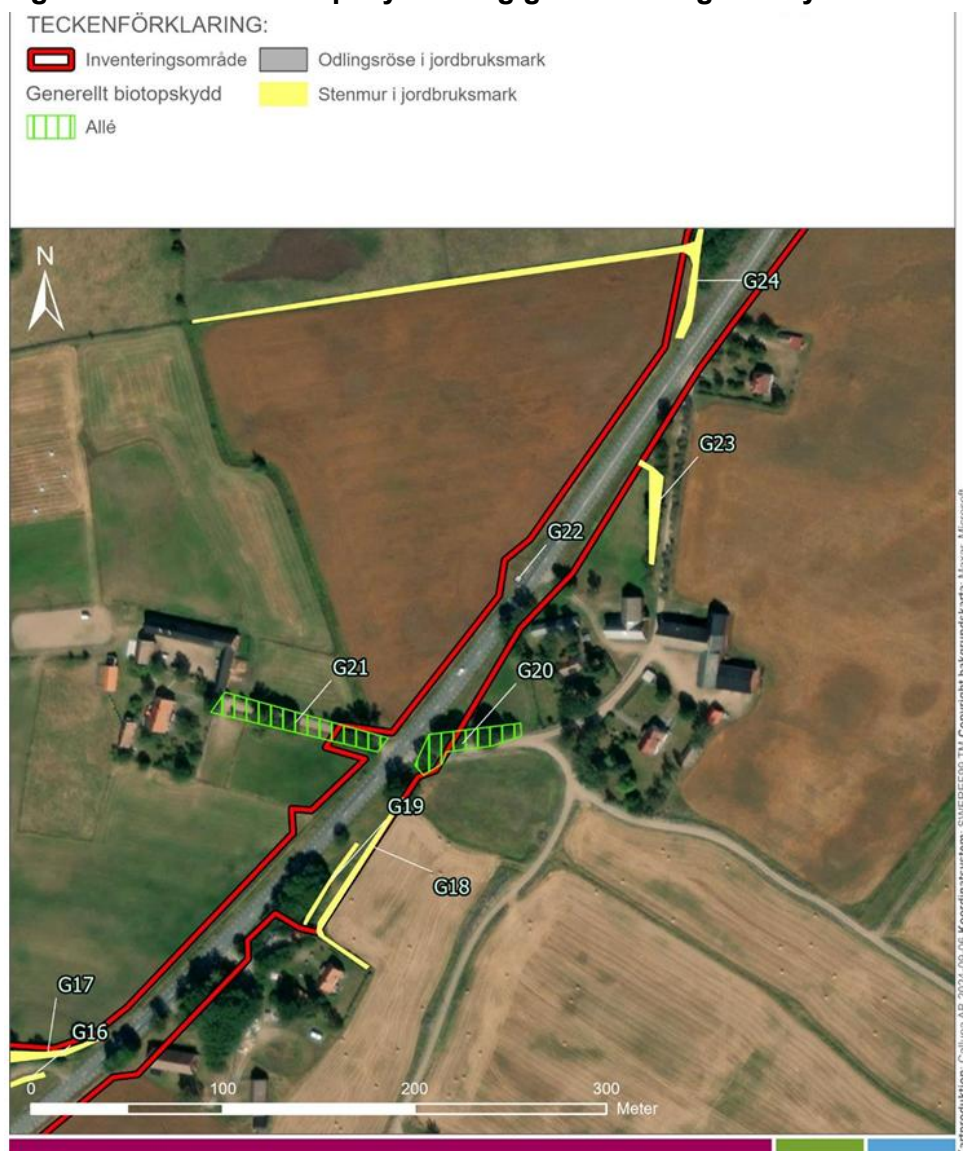
Figur 2. Generella biotopskydd kring Applerum och södra Ekaryd



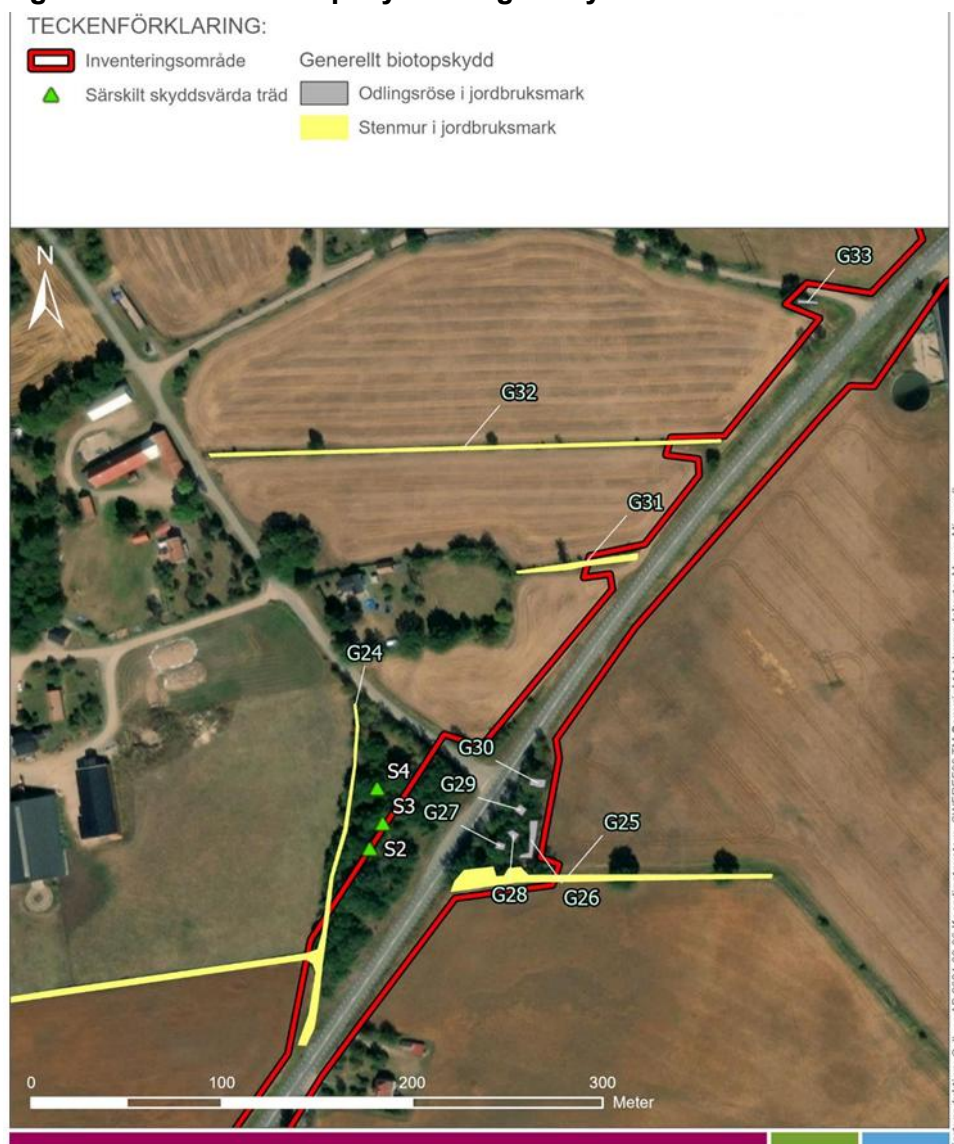
Figur 3. Generella biotopskydd kring södra Ekaryd



Figur 4. Generella biotopskydd kring gårdssamling i Ekaryd



Figur 5. Generella biotopskydd kring Ekaryd



Figur 6. Generella biotopskydd kring norra Ekaryd



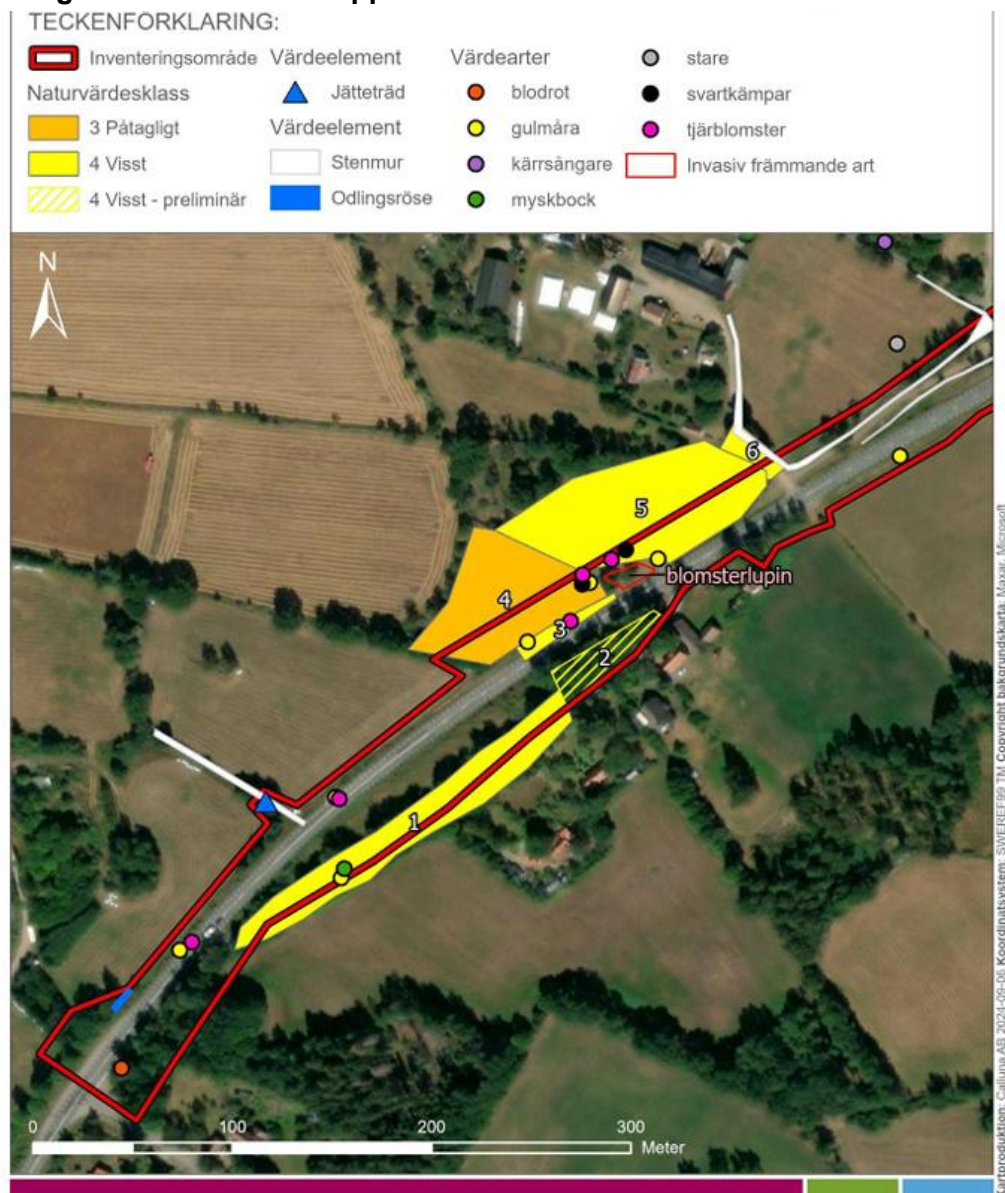
Figur 7. Generella biotopskydd kring Övraby



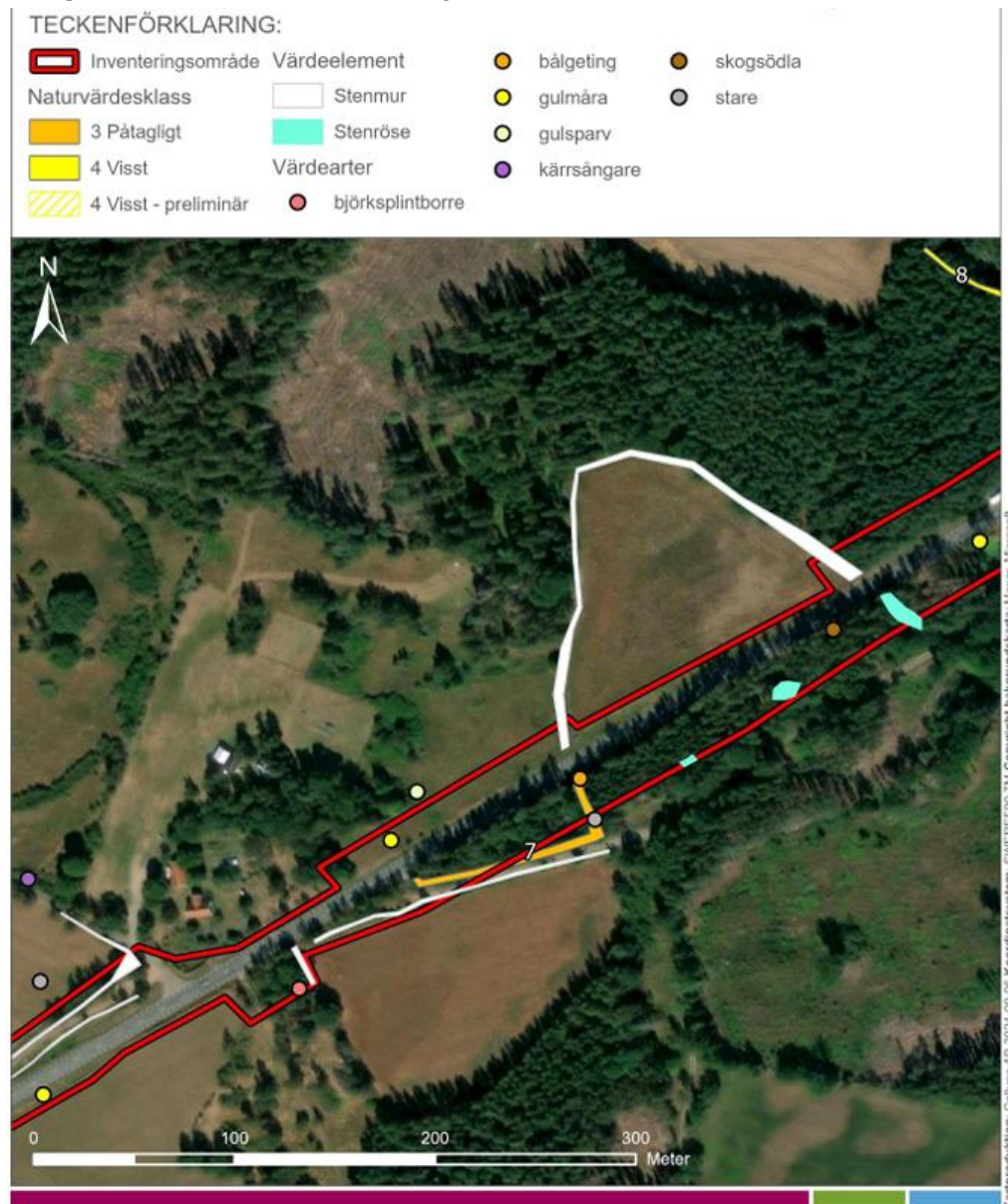
Bilaga 2 Naturvärdesbiotoper, värdeelement, värdearter och invasiva arter

Kartorna nedan är utdrag ur rapport från naturvärdesinventering (Calluna AB, 2024). Kartorna visar inventeringsområdet med naturvärdesbiotoper och deras naturvärdesklassning, eventuella värdeelement samt fynd av värdearter och invasiva främmande arter. Kartorna visas i serie över inventeringsområdet från sydväst till nordöst.

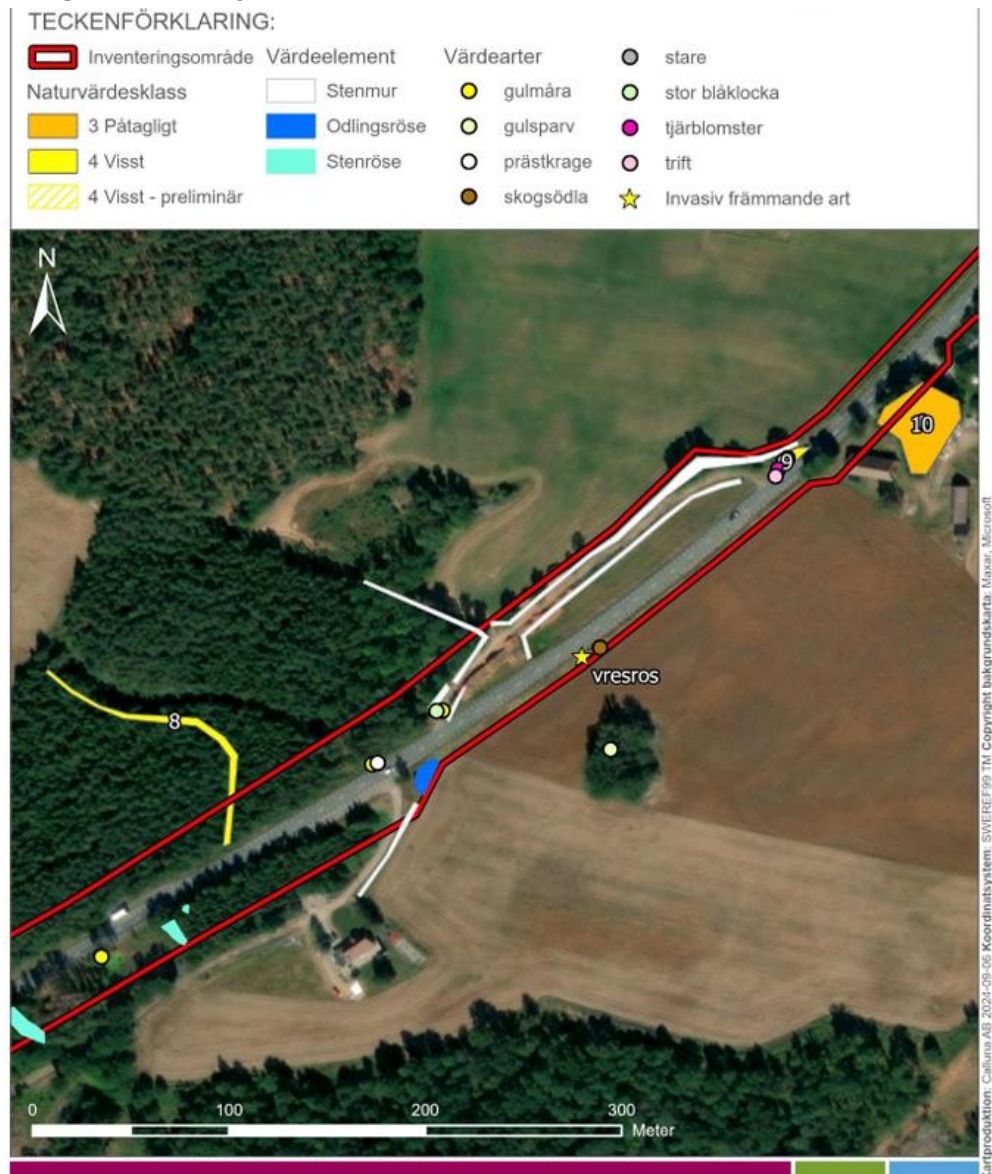
Figur 1. Naturvärdesbiotoper, värdeelement, värdearter och invasiva arter kring norra Torsås och Applerum



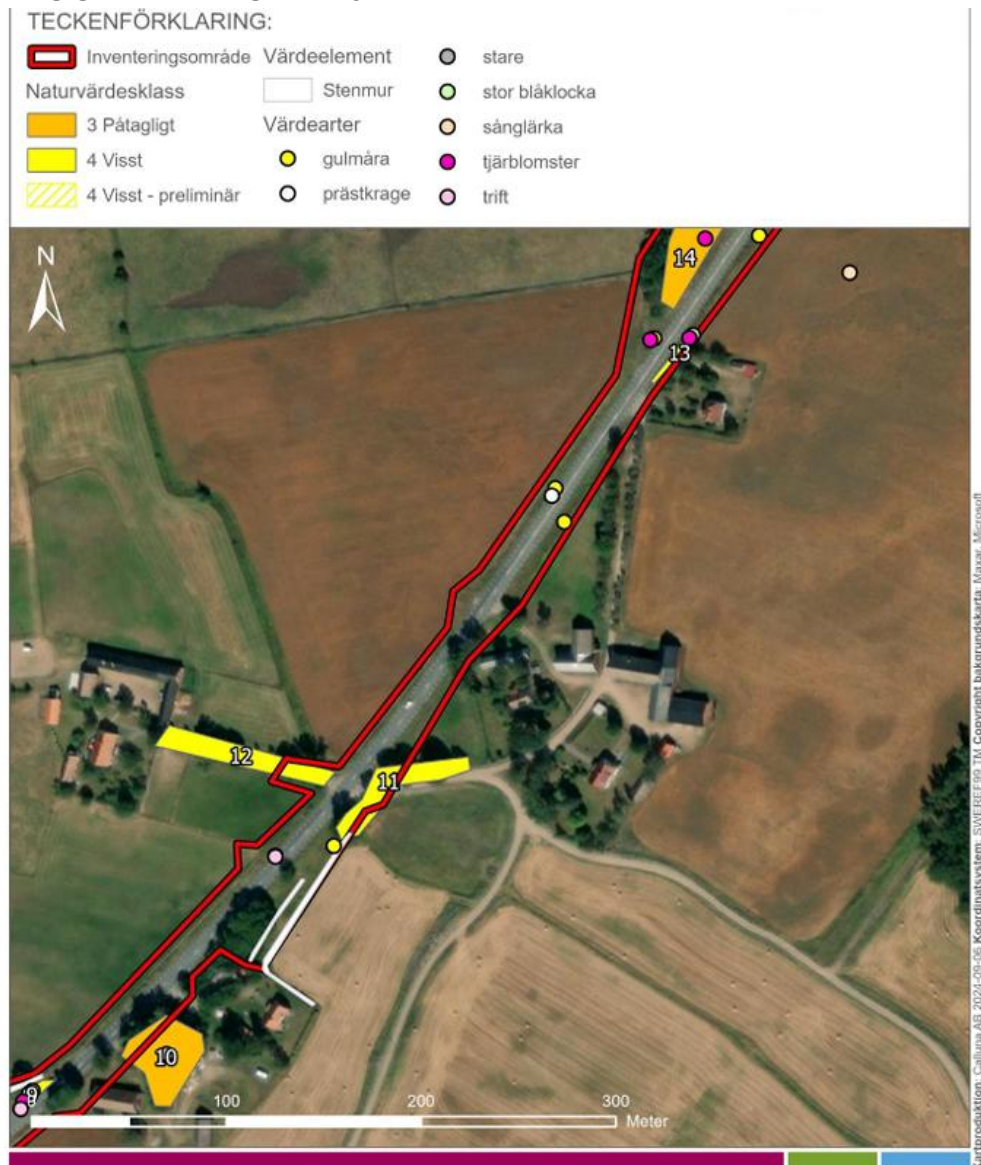
Figur 2. Naturvärdesbiotoper, värdeelement, värdearter och invasiva arter kring Applerum och södra Ekaryd.



Figur 3. Naturvärdesbiotoper, värdeelement, värdearter och invasiva arter kring södra Ekaryd.



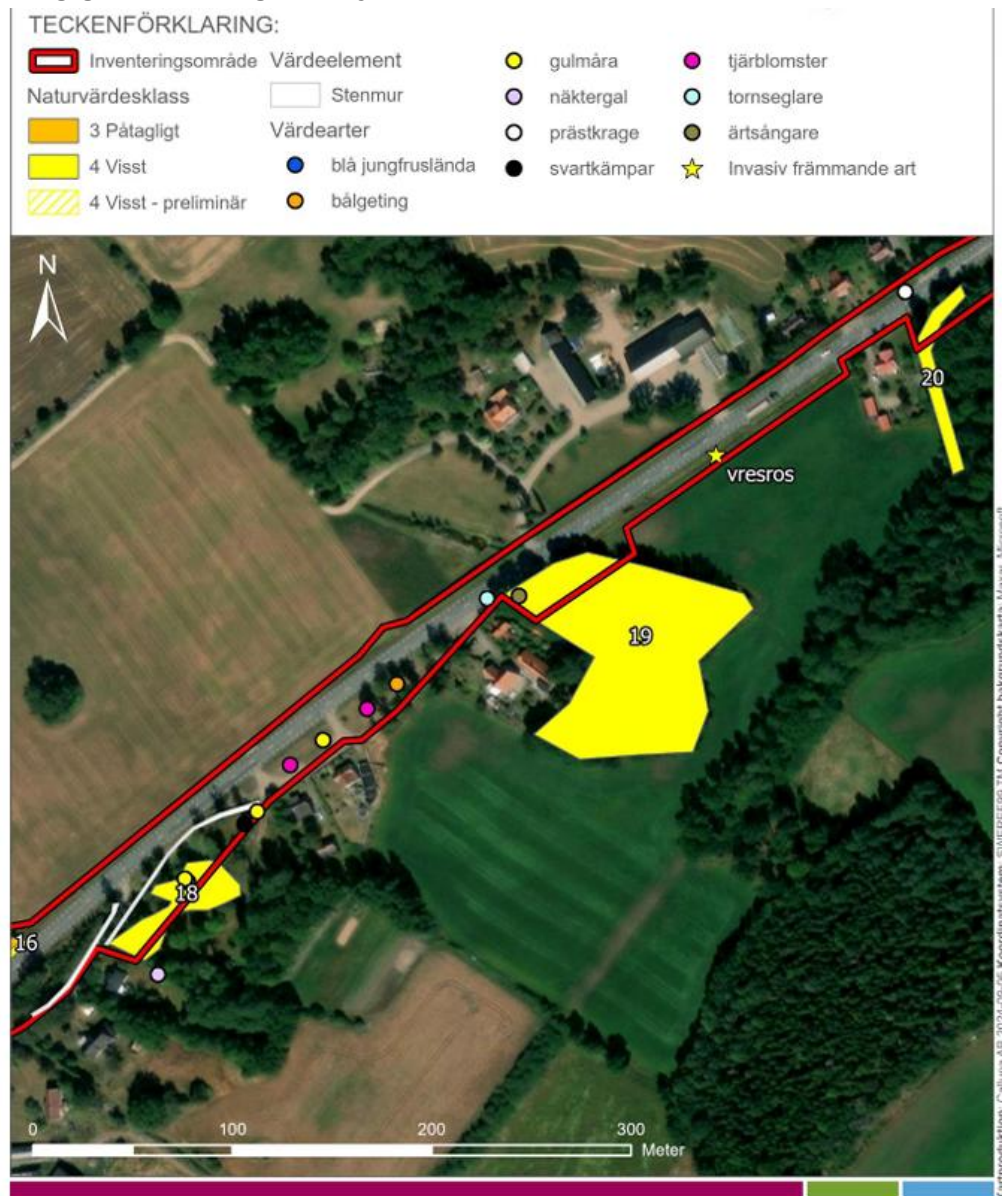
Figur 4. Naturvärdesbiotoper, värdeelement, värdearter och invasiva arter kring gårdssamling i Ekaryd.



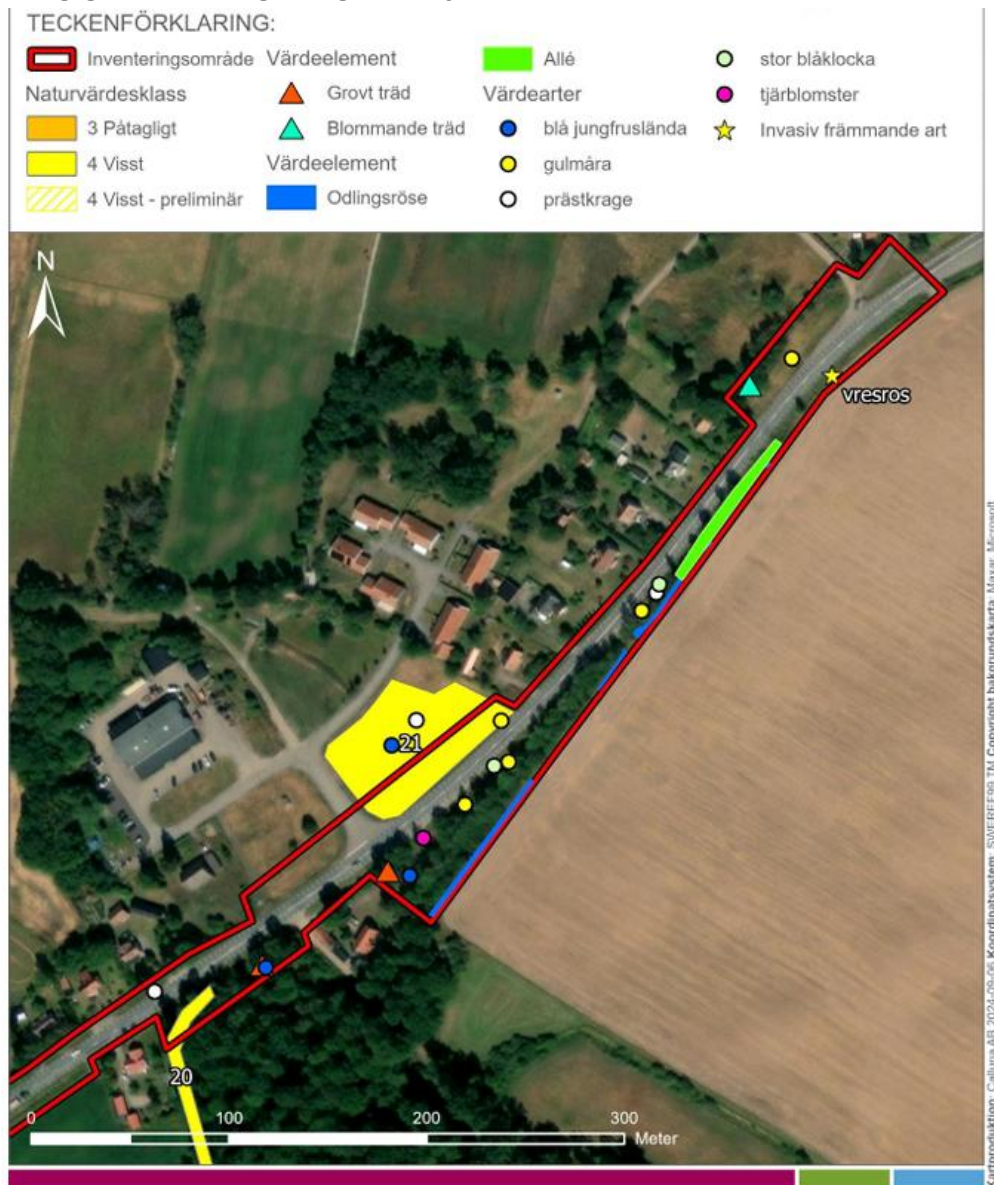
Figur 5. Naturvärdesbiotoper, värdeelement, värdearter och invasiva arter kring Ekaryd.



Figur 6. Naturvärdesbiotoper, värdeelement, värdearter och invasiva arter kring gårdssamling i Ekaryd.



Figur 7. Naturvärdesbiotoper, värdeelement, värdearter och invasiva arter kring gårdssamling kring Övraby.



Trafikverket, 371 32 Karlskrona. Besöksadress: Ronnebygatan 2.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)