

RAPPORT

Planbeskrivning

Väg 123/552 Mjällby, korsning

Sölvesborgs kommun, Blekinge län

Vägplan

2026-05-19



Trafikverket

Postadress: Björkhemsvägen 17, 291 54

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: Ej känslig

Dokumenttitel: Planbeskrivning

Författare: Rejlers Sverige AB

Dokumentdatum: 2026-05-19

Ärendenummer: TRV 2025/135529

Version: 1.4

Kontaktperson: Nicole Henriksdotter, projektledare Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning	7
2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	8
2.1 Planlägningsprocessen.....	8
2.2 Bakgrund och behov.....	9
2.3 Ändamål med åtgärden	9
2.4 Nationella miljökvalitetsmål.....	9
2.5 Mål för åtgärden	10
2.6 Geografisk avgränsning.....	10
2.7 Tidsmässig avgränsning	11
3 Miljöbeskrivning	12
3.1 Avgränsning	12
3.2 Underlag till miljöbeskrivningen	13
4 Förutsättningar.....	14
4.1 Vägarnas funktion och standard	14
4.1.1 Väg 123	14
4.1.2 Väg 552	14
4.1.3 Väg 505.....	15
4.2 Trafik och användargrupper.....	16
4.2.1 Biltrafik.....	16
4.2.2 Kollektivtrafik	16
4.2.3 Oskyddade trafikanter.....	16
4.2.4 Resvaneundersökning	17
4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	17
4.3.1 Befolkning och näringsliv	17
4.3.2 Kommunala och regionala planer	17
4.4 Landskapet och staden.....	19
4.5 Miljö och hälsa.....	19
4.5.1 Riksintressen	19
4.5.2 Natura 2000.....	19
4.5.3 Miljökvalitetsnormer	19
4.5.4 Buller	20

4.5.5 Generella biotopskydd	22
4.5.6 Strandskydd.....	22
4.5.7 Skyddade arter	22
4.5.8 Naturmiljö	22
4.5.9 Markmiljö	23
4.6 Byggnadstekniska förutsättningar.....	24

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv 25

5.1 Val av lokalisering.....	25
5.2 Bortvald lokalisering	25
5.3 Val av utformning.....	26
5.3.1 Generell utformning	26
5.3.2 Utformning av korsning väg 123/väg 505.....	27
5.3.3 Utformning av gång- och cykelväg längs med väg 123	28
5.3.4 Utformning av cirkulationsplats	29
5.3.5 Utformning av gång- och cykelväg längs väg 552.....	29
5.3.6 Anpassning mot befintlig väg	30
5.3.7 Tillfälliga åtgärder under byggskedet	30
5.3.8 Geotekniska åtgärder	30
5.3.9 Avvattningstekniska åtgärder	31
5.3.10 Ledningar och tekniska anläggningar.....	31
5.4 Bortvalda utformningsalternativ	32
5.5 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs.....	32
5.5.1 Övriga planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått.....	32
5.5.2 Planerade kompensationsåtgärder	32
5.6 Vägåtgärder som ingår i projektet med prövas i särskild ordning	32
5.6.1 Förändrad väghållning	32
5.6.2 Förändring av anslutningar	33
5.6.3 Förslag till enskilda vägar	33

6 Effekter och konsekvenser av projektet 34

6.1 Trafik och användargrupper.....	34
6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	34
6.3 Miljö och hälsa.....	35
6.4 Samhällsekonomisk bedömning	35

6.5 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser.....	36
6.6 Påverkan under byggnadstiden	36
7 Samlad bedömning	38
7.1 Måluppfyllelse.....	38
8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden.....	40
8.1 Nationella miljökvalitetsmål.....	40
8.2 Miljöbalkens hänsynsregler	40
8.3 Riksintressen, miljökvalitetsnormer samt skyddade områden och arter	42
8.3.1 Miljökvalitetsnormer	42
9 Markanspråk och pågående markanvändning	43
9.1 Fastigheter	43
9.2 Vägrätt och vägområde	44
9.2.1 Nytt fullständigt markanspråk för väg	46
9.2.2 Ny inskränkt markanspråk	46
9.3 Områden med tillfällig nyttjanderätt.....	46
10 Fortsatt arbete	48
10.1 Dispenser, tillstånd och anmälningar	48
10.2 Kontroll och uppföljning	48
11 Genomförande och finansiering.....	49
11.1 Formell hantering.....	49
11.2 Genomförande.....	50
11.3 Överensstämmelse med kommunal och regional fysisk planering	51
11.3.1 Översiktsplan.....	51
11.3.2 Detaljplan.....	51
11.3.3 Regional översiktsplan.....	52
11.4 Finansiering.....	52
12 Underlagsmaterial och källor	53

1 Sammanfattning

Vägplanen omfattar åtgärder i korsningarna väg 123/552 och väg 123/505 samt utbyggnad av gång- och cykelvägar längs väg 123 och väg 552. Syftet är att öka trafiksäkerheten, förbättra framkomligheten för anslutande vägar och skapa trygga förutsättningar för oskyddade trafikanter. Behovet grundas i höga trafikflöden och avsaknad av säkra passager i dagens situation.

Planområdet består främst av jordbruksmark och vägnära ytor. Åtgärderna genomförs i huvudsak inom eller i direkt anslutning till befintligt vägområde, vilket gör att markintrånget är begränsat. Byggstart bedöms möjlig 2027, med en byggtid på cirka nio månader.

Den valda utformningen inkluderar en ny cirkulationsplats i korsningen väg 123/552, ombyggnad av korsningen väg 123/505 med separat vänstersvängfält samt separerade gång- och cykelvägar längs väg 123 och väg 552. Utformningen har valts för att ge största möjliga trafiksäkerhet med minsta möjliga intrång. Utredda alternativ som medförde större anspråk, framför allt ny sträckning av väg 505, har valts bort.

Området saknar riksintressen, naturreservat, skyddade arter och Natura 2000-område. En naturvärdesbiotop med lågt naturvärde (klass 4) har identifierats, men påverkan bedöms som liten. Strandskydd och generella biotopskydd berörs inte. Miljökvalitetsnormer för vatten bedöms inte påverkas negativt, då projektet endast ger ett begränsat tillskott av hårdgjorda ytor och dagvatten leds via anpassade lösningar.

Enligt den genomförda bullerutredningen beräknas de ekvivalenta och maximala ljudnivåerna vid planområdets fasader ligga under gällande åtgärdsnivåer. Inga kompletterande åtgärder krävs inom planområdet för att säkerställa en god ljudmiljö.

Övriga miljöeffekter bedöms som små, både i drift- och byggskede. Under byggtiden kan störningar i form av buller, vibrationer och damm uppstå, men de är tillfälliga. Tillfälliga förbifarter och omledningar upprättas för att säkerställa framkomligheten på väg 123 under hela byggtiden.

Projektet bedöms bidra positivt till trafiksäkerhet, regional tillgänglighet och lokalsamhället, särskilt för gående och cyklister genom ett sammanhängande och säkert nät. Åtgärderna ligger i linje med kommunens översiktsplan och regionala infrastrukturplaner. Intrånget i jordbruksmark är begränsat och bedöms stå i rimlig proportion till nyttan, vilket gör att projektet bedöms samhällsekonomiskt effektivt.

Samlat bedöms vägplanen uppfylla de transportpolitiska målen, miljöbalken hänsynsregler samt relevanta nationella miljökvalitetsmål. Projektet innebär inga identifierade konflikter med riksintressen eller miljökvalitetsnormer och helhetsbedömningen är att åtgärderna ger en tydlig positiv effekt på trafiksäkerhet och tillgänglighet med liten miljöpåverkan.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

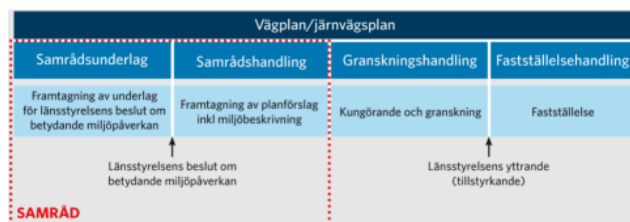
2.1 Planläggningsprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen eller järnvägen 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 väg- eller järnvägsplanen, 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 2.1-1. - Planläggningsprocessen.

2.2 Bakgrund och behov

Väg 123 är huvudstråket in till Listerlandet mellan trafikplats Listerlandet i väst och Nogersund Hamn i öst. Stråket är utpekat i regional plan som bristfälligt med höga trafikflöden och flertalet olyckor och incidenter.

Nuvarande korsningar mellan väg 123/552 respektive väg 123/505 är olycksdrabbade och hastigheten som är begränsad till 70 km/h överskrids ofta. Vid korsning väg 123/505 passerar oskyddade trafikanter över väg 123 utan en säker passage.

2.3 Ändamål med åtgärden

Ändamålet med åtgärden är att öka trafiksäkerheten utmed väg 123, med särskilt fokus på korsningspunkten mellan väg 123 och väg 552, samt att förbättra framkomligheten för anslutande vägar, främst väg 505 och väg 552. Åtgärderna syftar till att skapa en mer robust och förutsägbar trafikmiljö för samtliga trafikslag.

Projektets inriktning ligger i linje med det övergripande transportpolitiska målet att åstadkomma en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar trafikförsörjning. Åtgärderna bidrar till ökad trafiksäkerhet, förbättrade möjligheter för oskyddade trafikanter och en transportsituation som ger god tillgänglighet och samtidigt minimerar negativa effekter för miljön och omgivningen.

2.4 Nationella miljö kvalitetsmål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål och ett antal etappmål. De 16 miljö kvalitetsmålen beskriver det tillstånd i miljön som Sverige ska uppnå inom en generation. Flera av dessa mål har också brutits ned till regionala och lokala mål för att bättre anpassas till förutsättningar och prioriteringar i olika delar av landet. Dessa mål fungerar som vägledning vid planering och genomförande av infrastrukturprojekt.

För denna vägplan har en genomgång gjorts av samtliga miljö kvalitetsmål för att bedöma vilka som är relevanta för projektets lokalisering, omfattning och typ av åtgärder. De miljö kvalitetsmål som bedöms aktuella för projektet markeras i fet stil i tabellen nedan.

Tabell 2.4-1. De 16 nationella miljö kvalitetsmålen.

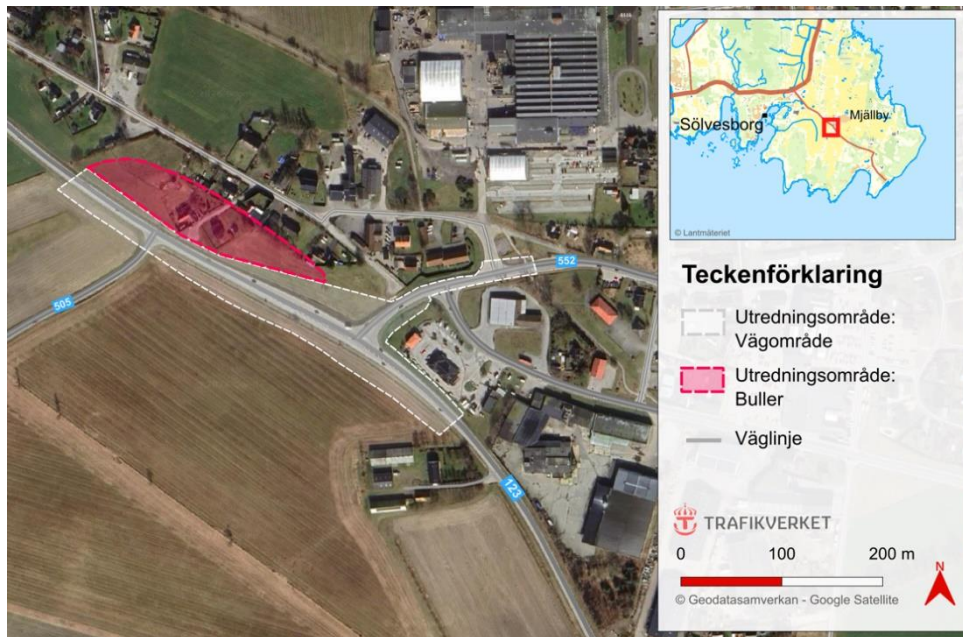
1. Begränsad klimatpåverkan	9. Grundvatten av god kvalitet
2. Frisk luft	10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
3. Bara naturlig försurning	11. Myllrande våtmarker
4. Giftfri miljö	12. Levande skogar
5. Skyddande ozonskikt	13. Ett rikt odlingslandskap
6. Säker strålmiljö	14. Storslagen fjällmiljö
7. Ingen övergödning	15. God bebyggd miljö
8. Levande sjöar och vattendrag	16. Ett rikt växt- och djurliv

2.5 Mål för åtgärden

Projekt målen är att påverka omkringliggande jordbruksmark så lite som möjligt och möjliggöra effektiv användning av de impedimentytor (markyta som inte är möjlig att bruka) som skapas, respektive eftersträva minimal påverkan på framkomligheten av trafik under byggtiden.

2.6 Geografisk avgränsning

Utredningsområdet för vägplanen omfattar den yta som krävs för att möjliggöra den planerade lokaliseringen och utformningen av åtgärderna. Området inkluderar lägena för den nya korsningen med vänstersvängkörväg vid väg 123/väg 505, cirkulationsplatsen vid väg 123/väg 552 samt den planerade passagen över väg 123. Därutöver ingår två separata sträckor med ny gång- och cykelväg längs väg 123 respektive väg 552. Markanvändningen inom områdena domineras av jordbruksmark som ligger i direkt anslutning till befintligt vägområde. Därtill omfattas vägrenar samt mindre partier av park- och planteringsytor i anslutning till den befintliga vägmiljön.



Figur 2.6-1. Utredningsområde

2.7 Tidsmässig avgränsning

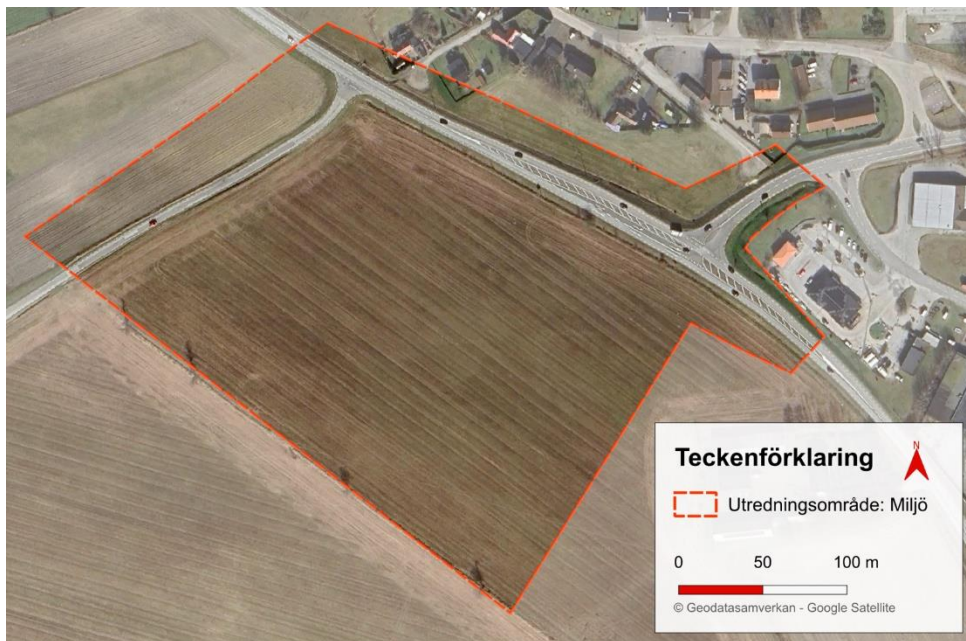
Fastställelseprövning av vägplanen planeras att ske under våren 2027. Byggnationen är planerad att starta hösten/vintern 2027 under förutsättning att vägplanen vinner laga kraft.

Byggtiden förväntas bli cirka 9 månader beroende på val av byggmetod.

3 Miljöbeskrivning

3.1 Avgränsning

Miljöbeskrivningen har gjorts utifrån det utredningsområde som bedömts rimligt utifrån de aktuella åtgärderna. Området täcker korsningsåtgärderna för korsningen mellan väg 123 och väg 505, cirkulationsplatsen vid korsningen mellan väg 123 och väg 552, gång- och cykelvägen längs väg 123 och halva gång- och cykelvägen längs väg 552. Utöver utredningsområdet kan viss påverkan ske inom ett större område exempelvis i form av buller under byggtiden. Detta tas i beaktande i aktuella bedömningar i det fortsatta arbetet.



Figur 3.1-1 utredningsområde miljö

Miljöaspekter som inte bedöms bli påverkade eller endast påverkade i mycket begränsad omfattning utreds inte vidare i miljöbeskrivningen. För aktuell vägplan gäller det nedan aspekter:

- Riksintresse för naturvård
- Riksintresse för rörligt friluftsliv
- Riksintresse för kulturmiljövård
- Invasiva arter
- Rekreation och friluftsliv

- Kulturmiljö
- Naturmiljö

3.2 Underlag till miljöbeskrivningen

I tabellen nedan listas de PM och rapporter som utgjort underlag till miljöbeskrivningen.

Tabell 3.2-1 - Förteckning över de PM och rapporter som utgjort underlag till miljöbeskrivningen

PM/rapport	Arbetsmetod
Naturvärdesinventering (NVI)	Fältstudier, dokumentation och naturvärdesklassning
Markteknisk undersökning	Resultat från geotekniska, miljötekniska och vägtekniska undersökningar.
PM Bullerutredning	Översyn gällande eventuella bulleråtgärder

4 Förutsättningar

4.1 Vägarnas funktion och standard

4.1.1 Väg 123

Väg 123 sträcker sig från trafikplats Listerlandet i väst förbi Mjällby och vidare österut till Nogersund och är en rekommenderad väg för farligt gods. Vägen har bärighetsklass BK 4 med särskilda villkor. Hastigheten på sträckan som ligger inom åtgärden är begränsad till 70 km/tim och är belagd med en vägbredd på 8 meter. Väg 123 är en skyddsklassad väg.

Vid korsningspunkt väg 123/552 finns i nuläget ett vänstersvängfält från väg 123 till väg 552.



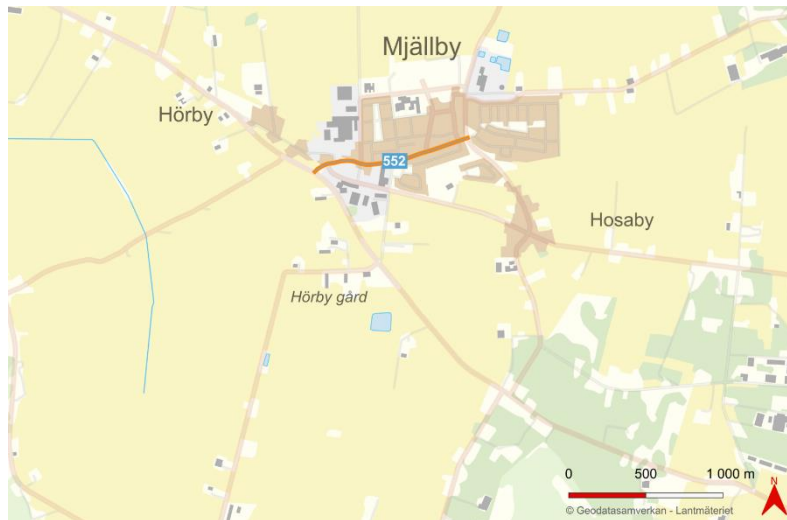
Figur 4.1.1-1 - sträckning väg 123

Vägsträckan som ligger inom projektet har nybyggnadsår 1982 enligt Nationell vägdatabas (NVDB). Trafikflödet ökar markant under sommarmånaderna, upp till 50%, på grund av de många turistdestinationerna längs sträckan.

4.1.2 Väg 552

Väg 552 sträcker sig från korsningen med väg 123 och nordöst genom Mjällby tätort. Sträckan som berörs av projektet har bärighetsklass BK 4 särskilda villkor och är även rekommenderad väg för farligt gods. Hastigheten på sträckan som ligger inom åtgärden är begränsad till 40 km/tim och är belagd med en vägbredd på cirka 8 meter. Vid korsningspunkt väg 123/552 finns i nuläget en refug.

Vägsträckan som ligger inom projektet har nybyggnadsår 1970 enligt NVDB.



Figur 4.1.2-1 - sträckning väg 552

4.1.3 Väg 505

Väg 505 sträcker sig från korsningen med väg 123 och sydväst i riktning mot Mörby. Sträckan som berörs av projektet har bärighetsklass BK 1. Hastigheten på sträckan som ligger inom åtgärden är begränsad till 70 km/tim och är belagd med en vägbredd på 4 meter. Vägsträckan som ligger inom projektet har okänt nybyggnadsår enligt NVDB.



Figur 4.1.3-1 - sträckning väg 505

4.2 Trafik och användargrupper

4.2.1 Biltrafik

Inom utredningsområdet finns tre statliga vägar. Trafikmängd för vägarna sammanställs i tabellen nedan.

Tabell 4.2.1-1. Trafikmängd på vägar inom utredningsområdet, data från NVDB

Vägnummer	Årsdygnstrafik (ÅDT totaltrafik)	Mätår
Väg 123 väster om korsning med väg 552	8 791	2021
Väg 123 öster om korsning med väg 552	3 294	2021
Väg 552	3 100	2023
Väg 505	672	2020

4.2.2 Kollektivtrafik

Utmed väg 123 och väg 552 går busslinje 433 respektive linje 2. Linje 433 går mellan Sölvesborgs resecentrum och Norje. Linje 2 går mellan Sölvesborgs resecentrum och Hörvik respektive Nogersund.

Inom utredningsområdet för vägplanen finns inga hållplatser. Linje 2 går mellan Sölvesborg och Mjällby med avgångar var tjugonde minut måndag till fredag och timmestrafik lördag och söndag. Linje 433 går bara ett par gånger enligt tidtabell på vardagar, däremellan är turen anropsstyrd. Linje 433 kör inte på lördagar och söndagar.

4.2.3 Oskyddade trafikanter

Inom det aktuella planområdet finns idag ingen gång- och cykelväg. Sommartid används väg 505 mellan Mjällby och Sandviken. Väg 505 nås via vändzonen vid Metallvägen och passage över den hårt trafikerade väg 123 krävs.

I direkt anslutning till vägplaneområdet finns en befintlig gång- och cykelväg inne i Mjällby. Denna utgör en del av det större gång- och cykelstråket mellan Hällevik och Sölvesborg.

4.2.4 Resvaneundersökning

Region Blekinge genomförde 2019 en resvaneundersökning i Blekinge. För tätorten Mjällby var då fördelningen mellan olika färdmedel: 81% färdades med bil, 9 % gåendes, 2 % cyklandes, 6 % med kollektivtrafik respektive 2 % med annat.

4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling

Sölvesborg ligger i den sydvästra delen av Blekinge län och angränsar till kommunerna Olofström och Karlshamn i Blekinge län samt Bromölla kommun i Skåne län. I kommunen går europaväg 22, riksväg 15 och länsväg 123. Blekinge kustbana går också genom kommunen.

4.3.1 Befolkning och näringsliv

År 2024 var 17 430 folkbokförda i Sölvesborgs kommun.

Sölvesborgs kommunen har lång tradition av jordbruk inkluderat broiler- och svinuppfödning.

Centralorten i Sölvesborgs kommun är Sölvesborg. I kommunen finns ytterligare 9 tätorter, varav en av dem, Mjällby, delvis ligger inom vägplanens utredningsområde. I Mjällby bor knappt 1 500 personer enligt den senaste mätningen.

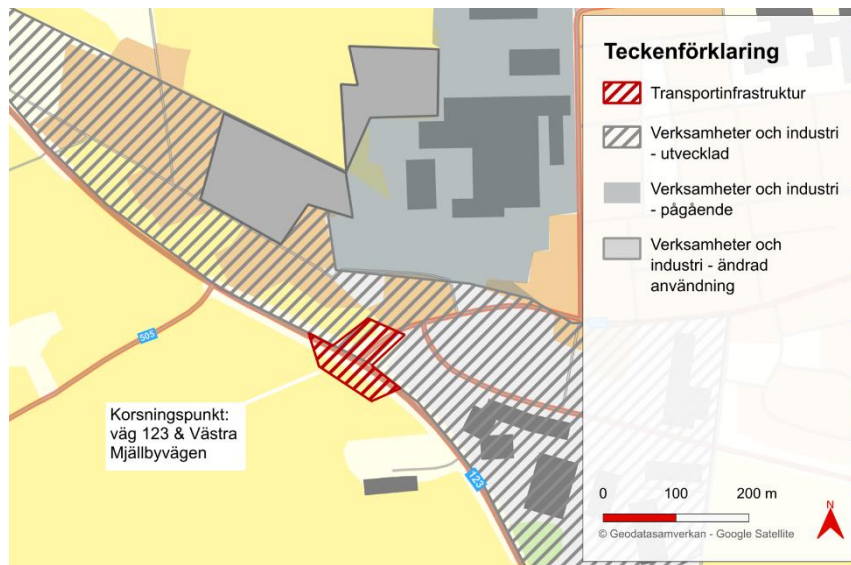
I Mjällby finns förskola och grundskola. Från Mjällby till Sölvesborg är det 8 km och det finns både bilväg, cykelväg och kommunikation med kollektivtrafik.

4.3.2 Kommunala och regionala planer

4.3.2.1 Översiktsplan

Sölvesborgs kommuns översiktsplan 2050, som vann laga kraft den 25 november 2023, anger inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av bebyggelse, infrastruktur och markanvändning inom kommunen. I översiktsplanen pekas korsningspunkten mellan väg 123 och väg 552 ut

som ett prioriterat område för trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder.



Figur 4.3.2.1-1 - utdrag från översiktsplan

4.3.2.2 Detaljplan

Området i anslutning till korsningen mellan väg 123 och väg 552 omfattas av gällande detaljplan Sydvästra delen av Mjällby, laga kraft 4 juni 1982. Den del av detaljplanen som berörs av vägplanens åtgärder är i detaljplanen utlagd som park/plantering, bostäder respektive prickmark. Park/plantering innebär att marken är avsedd för grönstruktur och rekreativa funktioner, men kan också vara förenligt med cykelväg. Den befintliga gång- och cykelväg som projektet avser att ansluta till är belägen inom område som i gällande detaljplan är planlagt för bostadsändamål respektive prickmark. Mot bakgrund av detta bedöms det vara möjligt att anlägga den nya gång- och cykelvägen som kommer att ligga inom



Figur 4.3.2.2-1 - utdrag från detaljplan Sydvästra delen av Mjällby, laga kraft 1982-06-04

bostadsområdet och prickmark. Knappt 90 % av intrånget i detaljplanen sker inom parkmark.

4.3.2.3 Regional infrastrukturplan

I länstransportplanen för Blekinge 2022-2033 (Region Blekinge) nämns väg 123 inom trafiksäkerhets- och tillgänglighetsåtgärder.

4.4 Landskapet och staden

Landskapet kring väg 123, väg 552 och väg 505 består av öppen jordbruksmark i tätortsnära läge.

Jorden inom området består av postglacial finsand med hög genomsläpplighet. Under sanden finns det lera.

Markytan är relativt plan med marknivåer som varierar mellan cirka +5,4 och +9,8 meter.

4.5 Miljö och hälsa

4.5.1 Riksintressen

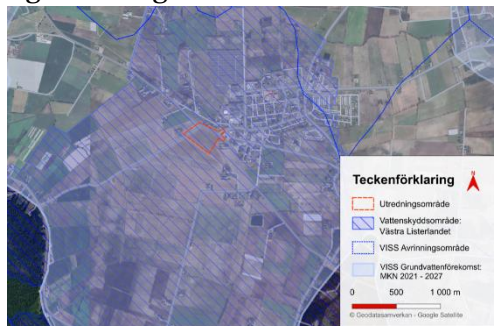
Det finns inga områden med riksintresse för naturvård och friluftsliv enligt 3 och 4 kap. miljöbalken inom utredningsområdet för planen.

4.5.2 Natura 2000

Inom vägplaneområdet finns inget Natura 2000-område.

4.5.3 Miljö kvalitetsnormer

Hela utredningsområdet ligger inom ett område som finns registrerat hos SGU som ett grundvattenmagasin i sedimentärt berg. Det aktuella magasinet utgörs av sandsten och har identitetsnummer 230410006.



Figur 4.5.3-1 – grundvattenförekomst, avrinningsområde och vattenskyddsområde

Enligt SGU:s kartmaterial överlagras magasinet av ett minst 10 meter tjockt jordlager bestående av morän, lera och sand. Baserat på detta bedöms det aktuella magasinet inte kunna påverkas av planerad åtgärd eftersom det skyddas av relativt mäktiga, täta jordlager.

Hela utredningsområdet ligger också inom vattenskyddsområde Västra Listerlandet. Vattenskyddsområde finns för att kunna leverera rent och säkert dricksvatten till medborgarna.

4.5.4 Buller

Buller definieras som oönskat ljud och mäts i decibel. I samhället utgör buller från olika typer av fordonstrafik – såsom vägtrafik, tågtrafik och flygtrafik – en av de vanligaste störningskällorna. Långvarig exponering av förhöjda ljudnivåer kan ge upphov till negativa hälsoeffekter, exempelvis stress, förhöjt blodtryck, sömnstörningar och huvudvärk.

Regelverket för buller från vägtrafiken syftar till att säkerställa en god ljudmiljö inomhus och utomhus i anslutning till bostäder. Detta innebär att ljudnivåerna vid fasad, liksom på uteplatser och andra vistelsezoner, inte ska överstiga fastställda åtgärdsnivåer.



Figur 4.5.4-1 - område för bullerutredningen

I tabellen nedan redovisas ekvivalentnivåer för åtgärdsnivåer respektive beräkningsresultaten för nollalternativ 2026 respektive planalternativet 2045 för de två bostadsfastigheter som ligger angränsande till vägplanen.

Tabell 4.5.4-1 – ekvivalent ljudnivå befintlig miljö och beräkningsresultat

	Ekvivalent ljudnivå, L_{eq24h} utomhus på uteplats	Sölvesborg Hörby 11:8	Sölvesborg Hörby 13:9
Åtgärdsnivå bostäder	65 dBA		
Beräknad ekvivalent ljudnivå fasad nollalternativ 2026		60 dBA	60 dBA
Beräknad ekvivalent ljudnivå uteplats nollalternativ 2026		57 dBA	60 dBA
Beräknad ekvivalent ljudnivå fasad för nollalternativ 2045		61 dBA	60 dBA
Beräknad ekvivalent ljudnivå uteplats för nollalternativ 2045		58 dBA	60 dBA
Beräknad ekvivalent ljudnivå fasad planalternativ 2045		61 dBA	60 dBA

<i>Ekvivalent ljudnivå, L_{eq24h} utomhus på uteplats</i>	<i>Sölvesborg Hörby 11:8</i>	<i>Sölvesborg Hörby 13:9</i>
---	---	---

<i>Beräknad ekvivalent ljudnivå uteplats planalternativ 2045</i>	<i>57 dBA</i>	<i>60 dBA</i>
--	---------------	---------------

Bullernivån beräknas inte överstiga åtgärdsnivån befintlig miljö för någon av fastigheterna, varken i nollalternativ eller planalternativ och därmed behöver inga bullerskyddsåtgärder utföras.

4.5.5 Generella biotopskydd

Inga generella biotopskydd har återfunnits inom utredningsområdet.

4.5.6 Strandskydd

Strandskydd berörs inte i vägplan.

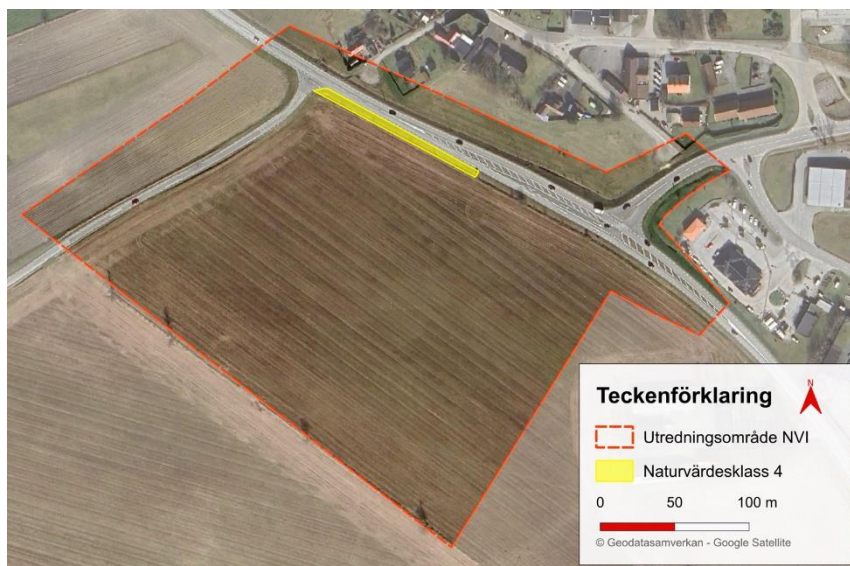
4.5.7 Skyddade arter

Inga skyddade arter har påträffats inom utredningsområdet.

4.5.8 Naturmiljö

Inom området för vägplanen finns inga naturreservat eller andra beslutade naturskydd. Inte heller områden som omfattas av Skogsstyrelsens naturvårdsavtal.

Vid Naturvärdesinventeringen som gjordes 29 april 2025 klassades ett område som naturvärdesbiotop. Denna bedömdes ha naturvärde (klass 4). Klass 4 innebär att området har visst naturvärde, men att det främst utgörs av vanliga naturtyper eller strukturer med begränsad förekomst av skyddsvärda arter eller ekologiska funktioner.



Figur 4.5.8-1 naturvärdesbiotop

I övrigt domineras inventeringsområdet av åkermark och parkmark, vilka generellt har låga naturvärden på grund av hög mänsklig påverkan, regelbundet brukande och avsaknad av särskilt värdefulla biotoper. Dessa marker bedöms ha begränsad betydelse för biologisk mångfald inom området.

4.5.9 Markmiljö

Geotekniska och miljötekniska undersökningar har genomförts. Marken antas ha en jordprofil bestående av mull lagrat på brun, humushaltig sand till cirka 0,5 meter, varpå en övergång till enbart sand kan antydast utifrån vägdikesproverna. Vid cirka 2 meters djup förekommer lösare lera vilket har säkerställts genom utförda vägtekniska undersökningar som påvisar detta. Lerans mäktighet har inte undersökts närmare, men enligt SGU:s jorrdjupskarta varierar jorddjupet mellan cirka 10-20 meter i området, därav antas ett mäktigt lerlager förekomma av lägre hållfasthet, sannolikt följt av friktionsjord på berg.

Vid vägdikesprov har förhöjda nivåer av bly registrerats. Dessa uppgår till nivåer för mindre än ringa risk. Massorna antas ha låga föroreningshalter som inte bedöms utgöra betydande risker för hälsa eller miljö. Då halter överstiger mindre än ringa risk ska detta anmälas till kommunen. Massor

som understiger värdet kan återanvändas utan anmälan, förutsatt att de inte innehåller invasiva arter eller övriga föroreningar förekommer.

Ingen synlig grundvattenyta observerades i samband med provtagningarna.

4.6 Byggnadstekniska förutsättningar

Markytan är relativt plan bestående av finsand/mo i det ytliga jordlagret med mäktighet cirka 2 meter, vilket underlagras av lösare lera.

Hållfastheten i leran antas öka med djupet, därav anses inte markens totala hållfasthet vara kritisk. Stabilitetsmässigt antas inte några direkta risker föreligga avseende skred, deformationer eller liknande då markytan är flack.

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1 Val av lokalisering

Vid korsningen mellan väg 123 och väg 552 föreslås en cirkulationsplats. En cirkulationsplats bidrar till att sänka fordonens hastighet, skapa ett jämnare trafikflöde och minska risken för allvarliga olyckor. Placeringen ligger i linje med målsättningen att öka trafiksäkerheten kring denna korsning.

Då väg 505 också ingår i projektområdet ska även där göras trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Korsningen mellan väg 123 och väg 505 planeras byggas om i befintligt läge. Syftet med det är att förbättra trafiksäkerheten, samtidigt som så lite ny mark som möjligt ska tas i anspråk.

För att även förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för de oskyddade trafikanterna i området planeras separerad gång- och cykelväg längs med både väg 123 och väg 552. För att minska på markintrånget placeras de precis bredvid befintliga vägar, men med fysisk avskiljning från motorfordonstrafiken för att skapa trygghet och säkerhet för de oskyddade trafikanterna. För att ytterligare förbättra trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna planeras en passage i plan över väg 123 i anslutning till cirkulationsplatsen. Denna ska gå mellan de båda gång- och cykelvägarna längs med väg 123 respektive väg 552.

5.2 Bortvald lokalisering

Tidigt i projektet utreddes möjligheten att dra om väg 505 så att den skulle ansluta till den planerade cirkulationsplatsen i korsning mellan väg 123 och väg 505. En sådan lösning skulle innebära att väg 505 fick en ny sträckning över åkermark söder om nuvarande väg 123. Alternativet bedömdes medföra ett betydande markintrång samt påverkan på brukningsvärd jordbruksmark. Nyttan med åtgärden ansågs inte stå i rimlig proportion till den markpåverkan det innebar. Mot bakgrunden av detta bedömdes det mest ändamålsenliga att behålla väg 505 i sitt

befintliga läge. Efter detta beslutades att ingen vidare åtgärd skulle göras på väg 505. Detta har dock förändrats i senare skede av projektet.



Figur 5.2-1 - bortvalt alternativ

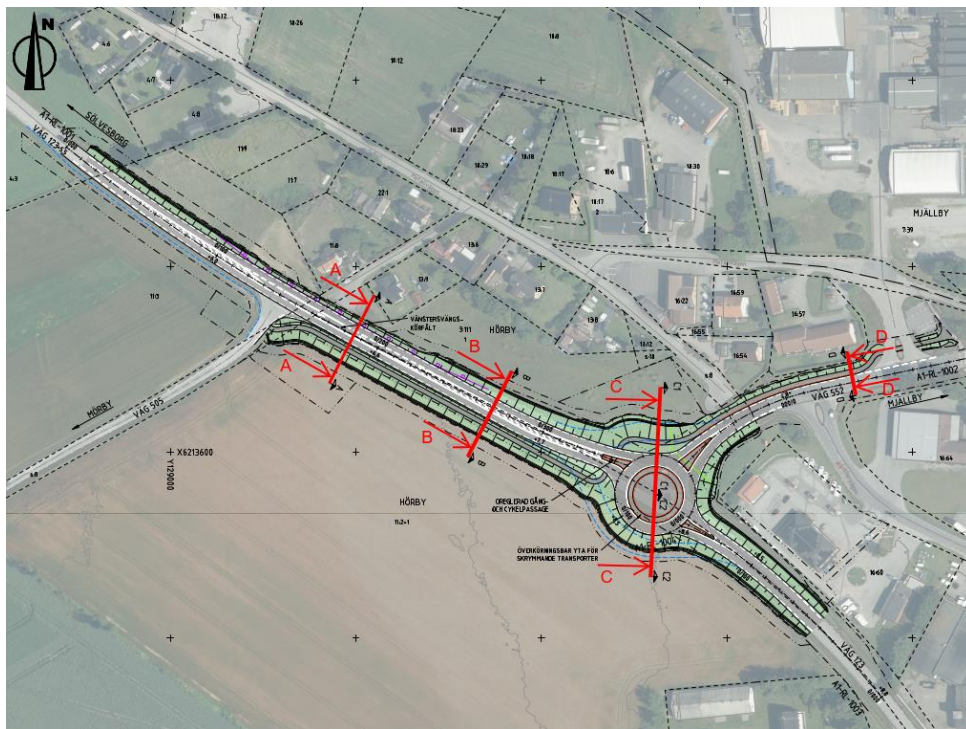
5.3 Val av utformning

5.3.1 Generell utformning

Korsningen mellan väg 123 och väg 505 byggs om till en trevägskorsning med separat körfält för vänstersvängande. Detta är en åtgärd för att öka trafiksäkerheten och förbättra trafikflödet på väg 123.

I korsningen mellan väg 123 och väg 552 planeras en cirkulationsplats med tre anslutningar som ersätter en trevägskorsning med separat vänstersvängkörfält väster om väg 552. Detta förbättrar trafiksäkerheten och ökar framkomligheten i korsningspunkten.

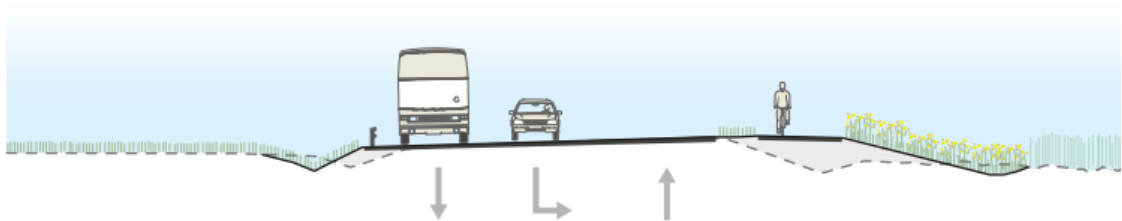
För att öka säkerheten, framkomligheten och bidra till en sammanhängande lösning för oskyddade trafikanter i området byggs separerade gång- och cykelvägar längs med väg 123 och väg 552. Dessa kopplas ihop med en passage som går över väg 123. I nordöstra delen av planområdet ansluter gång- och cykelvägen till befintligt gång- och cykelvägnät och sydvästra delen av planområdet ansluter gång- och cykelvägen till väg 505.



Figur 5.3.1-1 – illustrationskarta med redovisning av sektioner

5.3.2 Utformning av korsning väg 123/väg 505

Vänstersvängkörvägarna görs 3,5 meter breda och det nya körfältet förbi korsningen blir också 3,5 meter brett. Så mycket som möjligt av ombyggnaden görs inom befintligt vägområde. För att minska markintrånget kommer ett räcke sättas på den norra sidan av korsningen.



Figur 5.3.2-1 - sektion korsning väg 123/väg 505 i riktning österut (A-A i figur 5.3.1-1)

Ett räcke innebär att slänternas utbredning blir mindre. Korsningen kommer bli upplyst med vägbelysning på den norra sidan om väg 123. Denna belysning går på norra sidan hela vägen fram till cirkulationsplatsen.

5.3.3 Utformning av gång- och cykelväg längs med väg 123

Gång- och cykelvägen längs med väg 123 görs 2,5 meter bred. Utformas med en liten lutning för att ge en god framkomlighet för cyklister och gående. Utformas med skiljeremsa i gräs mot väg 123. Mot jordbruksmarken blir det slänt.



Figur 5.3.3-1 - sektion väg 123 i riktning österut (B-B i figur 5.3.1-1)

5.3.4 Utformning av cirkulationsplats

Cirkulationsplatsen utformas med en geometri på anslutande ben så att hastigheten naturligt ska sänkas vid infart till cirkulationsplatsen. För att minska risken för felkörning i cirkulationsplatsen görs refugerna med upphöjd kantsten.

I samband med cirkulationsplatsen byggs en refug som gående och cyklister får plats att stanna i. Denna placeras mellan gång- och cykelvägarna längs med väg 123 respektive väg 552.

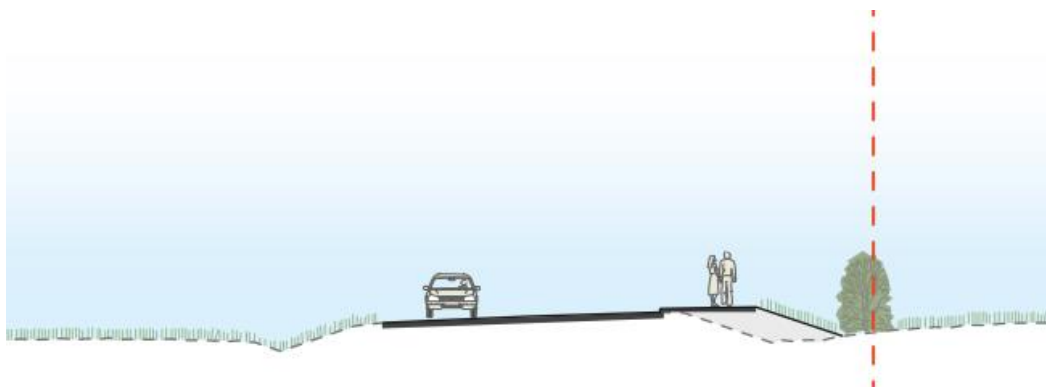
I rondellytan blir det ängsgräs, vilket både minskar underhållsbehovet jämfört med annan växtlighet och genomsikten anses vara god för att upprätthålla trafiksäkerhet i cirkulationsplatsen.



Figur 5.3.4-1 - sektion över ny cirkulationsplats och gång- och cykelväg längs väg 552 (C-C i figur 5.3.1-1)

5.3.5 Utformning av gång- och cykelväg längs väg 552

Gång- och cykelvägen längs med väg 552 görs 2,5 meter bred. Utformas med en liten lutning för att ge en god framkomlighet för cyklister och gående. Mot fastigheter på västra sidan anläggs som en slänt. Mot väg 552 blir det närmast cirkulationsplatsen en skiljeremsa i gräs och längre norrut avgränsas gång- och cykelvägen med kantsten mot befintlig väg. På vägen vid pendelparkeringen blir en refug, anpassad för gående och cyklister att kunna stanna i. Väster om gång- och cykelvägen kommer det finnas belysning, denna serverar både gång- och cykelbanan och väg 552.



Figur 5.3.5-1 - sektion väg 552 riktning sydväst (D-D i figur 5.3.1-1)

5.3.6 Anpassning mot befintlig väg

I anslutning till vägplanens yttre delar, i öst, väst respektive norr görs mindre lokala anpassningar för att säkerställa en teknisk och funktionell god anslutning till det befintliga vägnätet. Anpassningarna innebär justering av vägmarkeringar samt kompletteringar i vägöverbyggnad där nivåer, bredd och konstruktion behöver anpassas mot nuvarande vägstruktur.

5.3.7 Tillfälliga åtgärder under byggskedet

Eftersom det finns krav på framkomligheten för trafiken för främst väg 123 under hela byggtiden behöver visst arbete ske från sidan om väg 123 och byggtrafik behöver komma åt från sidan om vägen, detta kräver tillfällig nyttjanderätt. Vidare krävs tillfällig nyttjanderätt för förbifarter vid väg 123 för att säkerställa framkomligheten på väg 123. Marken som används som tillfällig nyttjanderätt under byggtiden återställs till ursprungsläge när byggnationen är klar.



Figur 5.3.7-1 - sektion förbifart väg 123 och väg 552, riktning norrut (C-C i figur 5.3.1-1)

5.3.8 Geotekniska åtgärder

En betydande del av den planerade anläggningen uppförs inom befintligt vägområde, där markförhållandena är väl kända och där inga större geotekniska problem har konstaterats i tidigare brukande eller drift. Detta indikerar att marken inom dessa delar har tillräcklig bärighet och stabilitet för den planerade användningen.

För de delar av anläggningen som uppförs på ny mark ska geotekniska åtgärder vidtas i samband med byggnation för att säkerställa tillfredsställande stabilitet och begränsa risken för sättningar, deformationer eller skred. Förstärkningslager ska anläggas där så erfordras för att effektivt ta upp och fördela de spänningar som överförs från överbyggnadens bärlager till undergrunden. Genom dessa åtgärder bedöms risken för geotekniska skador minska och en långsiktigt stabil funktion av anläggningen kunna säkerställas.

5.3.9 Avvattningstekniska åtgärder

Befintlig dagvattentrumma under väg 552 riktningsförändras med ny brunn och en ny kupolsilsbrunn anläggs i bildad grönremsa mellan GC-väg och cirkulationsplats. Utlopp från brunn sker i dikets nya läge. Vidare förlängs en trumma i öst och en ny kupolbrunn i bildad grönremsa med ledning som har utlopp i nytt dike som anläggs vid GC-väg utmed väg 123 vid korsningen med väg 505.

5.3.10 Ledningar och tekniska anläggningar

E.ON har elkablar placerade parallellt med väg 123 på den södra sidan av vägen. Den planerade gång- och cykelvägen medför att kablarna i nuvarande läge skulle hamna direkt under GC-vägens konstruktion. För att säkerställa att framtida underhåll och eventuella reparationer kan genomföras utan ingrepp i GC-vägen ska kablarna flyttas längre söderut, utanför den planerade anläggningen. Vid den planerade cirkulationsplatsen löper samma kablar fortsatt parallellt med väg 123. Vid samma placering som idag skulle kablarna hamna rakt under cirkulationsplatsens körbana. Även här krävs en omdragning söderut för att undvika att ledningarna hamnar under den nya cirkulationsplatsen och därmed skapa förutsättningar för framtida underhåll utan påverkan på trafiken.

Trafikverket har belysningsstolpar och tillhörande belysningskablar som påverkas av projektets utformning. Både längs väg 552 och väg 123 kommer dessa behöva flyttas för att ge plats till de nya åtgärderna. Placering sker inom nytt vägområde.

Sölvesborgs Energi AB har VA-ledningar och optokabel inom projektområdet som berörs av åtgärderna. Konflikterna bedöms som begränsade innebär främst att brunnar som hamnar i den nya gång- och cykelvägen behöver höjjusteras för att anpassas till den färdiga vägbanans nivå. Bolaget har även planerade ledningsarbeten på södra sidan av väg 123. Dessa arbeten kan komma i konflikt med både den planerade GC-vägen och cirkulationsplatsen, varför vidare samordning med Trafikverket kommer ske i den fortsatta planeringen.

Skanova har teleledningar inom området som är ur drift. Ledningarna berörs av de planerade åtgärderna. Inga åtgärder planeras och ledningarna kan ligga kvar i befintligt läge.

5.4 Bortvalda utformningsalternativ

För korsningen mellan väg 123 och väg 505 har alternativet med vänstersväng utan särskilt vänstersvängkörfält, så kallad fattigmanslösning studerats. Vid utvärdering av alternativet kunde dock flera nackdelar konstateras. Lösningen bedömdes vara otydlig och mindre intuitiv för trafikanterna, då den avviker från de lösningar som normalt används på det statliga vägnätet. Den ökade osäkerheten kring trafikflödet riskerar att leda till förvirring och en försämrad trafiksäkerhet, särskilt vid högre trafikintensitet eller vid situationer där flera trafikslag samsas i korsningen. När det gäller markintrång och produktionskostnad visade analysen att fattigmanslösningen inte gav någon betydande minskning av intrånget i ny mark. Trots sin enklare konstruktion skulle markbesparingen bli marginell jämfört med det valda alternativet med separat vänstersvängkörfält. Inte heller produktionskostnaderna var avsevärt lägre, vilket innebar att lösningen inte kunde motiveras utifrån ett ekonomiskt perspektiv.

Mot bakgrunden av ovanstående bedömdes fattigmanslösningen inte uppfylla projektets mål om förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet, samtidigt som den inte erbjöd några tydliga fördelar i form av minskad markpåverkan eller kostnadseffektivitet. Alternativet valdes därför bort till förmån för det nu gällande utformningsalternativet.

5.5 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Inga skyddsåtgärder eller försiktighetsmått redovisas på plankartan.

5.5.1 Övriga planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Inga övriga planerade skyddsåtgärder i vägplanen.

5.5.2 Planerade kompensationsåtgärder

Inga planerade kompensationsåtgärder i vägplanen.

5.6 Vägåtgärder som ingår i projektet med prövas i särskild ordning

5.6.1 Förändrad väghållning

Ingen förändrad väghållning inom vägplanen.

5.6.2 Förändring av anslutningar

Inga enskilda anslutningar påverkas av vägplanen.

5.6.3 Förslag till enskilda vägar

Inga nya enskilda vägar föreslås i vägplanen.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1 Trafik och användargrupper

Vägplanen innebär att oskyddade trafikanter ges betydligt bättre förutsättningar att röra sig i området på ett tryggt och säkert sätt. Genom att nya gång- och cykelvägar anläggs längs både väg 123 och väg 552 kan fotgängare och cyklister färdas helt avskilt från motorfordonstrafiken. Detta minskar risken för konflikter mellan trafikslagen och skapar en tydligare och mer sammanhållen struktur för rörelse i området. De oskyddade trafikanterna får även en säkrare passage över väg 123, vilket ytterligare stärker trafiksäkerheten och tillgängligheten.

För motorfordonstrafiken förbättras trafiksäkerheten i flera punkter. Vid korsningen mellan väg 123 och väg 505 ökar säkerheten genom att vänstersvängande trafik separeras från genomgående fordon, vilket minskar risken för upphinnandeolyckor och förbättrar överblicken i korsningen.

Vid korsningen mellan väg 123 och väg 552 förstärks trafiksäkerheten ytterligare genom anläggandet av en cirkulationsplats. Cirkulationsplatsen innebär att hastigheten sänks och att antalet och allvarlighetsgraden av konfliktpunkter minskar. Framkomligheten för trafiken på väg 552 förbättras då cirkulationsplatsen skapar ett mer ordnat och förutsägbart flöde. Genomgående trafik på väg 123 får också väjningsplikt och det underlättar för trafiken från väg 552 att ta sig ut på väg 123.

6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Vägplanen bedöms bidra positivt till lokalsamhället genom att förbättra framkomligheten och säkerheten för både motorfordon och oskyddade trafikanter. På lång sikt förväntas vägplanen även stödja den regionala utvecklingen genom att effektivisera trafikflöden och öka tillgängligheten mellan viktiga målpunkter.

En central del av vägplanen är förbättringen av förutsättningarna för cyklister och fotgängare, som idag saknar säkra gång- och cykelvägar i området. De planerade gång- och cykelvägarna skapar en sammanhängande och trafiksäker förbindelse som knyter ihop det nya vägnätet med befintliga stråk. Detta stärker möjligheten för oskyddade trafikanter att förflytta sig på ett säkert och effektivt sätt, både i vardagen och för rekreation.

Vägplanen är också ett steg i det långsiktiga arbetet med att höja trafiksäkerheten på väg 123. De åtgärder som föreslås i denna vägplan, bidrar till att minska olycksrisker, förbättra trafikflödet och skapa ett mer förutsägbart körmonster. På sikt utgör dessa åtgärder en del av en större strategi för att skapa ett säkrare och mer hållbart vägsystem i hela regionen.

6.3 Miljö och hälsa

Trafiksäkerheten bedöms förbättras för såväl oskyddade trafikanter som för motorfordon genom de åtgärder som planeras. Barriäreffekten, särskilt för oskyddade trafikanter bedöms minska genom anläggandet av en passage över väg 123. Passagen innebär säkrare och mer sammanhängande rörelsemönster i området.

Åtgärderna genomförs till största delen inom befintligt vägområde. Därmed bedöms påverkan på växt- och djurliv vara mycket begränsad och inga betydande ingrepp i värdefulla naturmiljöer förväntas uppstå. Påverkan på landskapsbilden anses också vara liten jämfört med dagens situation. Projektet innebär inga påtagliga förändringar av områdets visuella karaktär.

Påverkan på grundvattenförhållandena kan inte helt fastställas då inga särskilda grundvattenmätningar har genomförts. Bedömningen är dock att påverkan blir liten, eftersom åtgärderna inte innebär djupa schakter och grundvatten inte påträffats vid de provtagningar som utförts inom området.

6.4 Samhällsekonomisk bedömning

Det nya markintrång som projektet medför bedöms som begränsat i förhållande till omfattningen och nyttan av de planerade åtgärderna. Intrånget avser främst mindre markremsor i direkt anslutning till befintlig infrastruktur och påverkar därmed i begränsad omfattning omgivande markanvändning och befintliga funktioner.

Med hänsyn till att åtgärderna i vägplanen förväntas ge betydande positiva effekter för trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet, bedöms intrånget stå i god proportion till nyttan. Den sammantagna bedömningen är därför att åtgärderna utgör en samhällsekonomisk effektiv investering, där nyttan överväger de kostnader och den påverkan som det nya markintrånget innebär. Totalkostnaden bedöms som liten i relation till förbättringen.

6.5 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

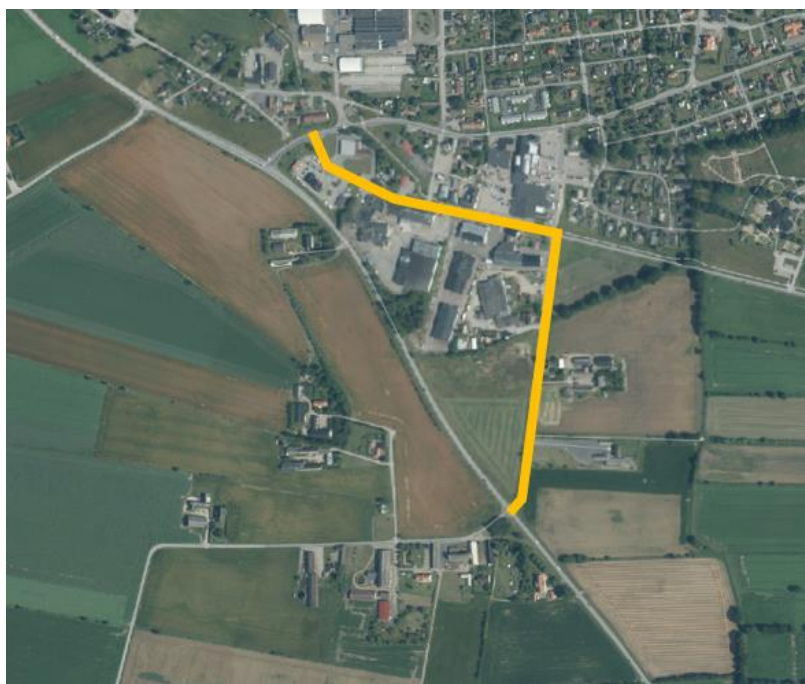
I nuläget har inga indirekta eller samverkande effekter och konsekvenser konstaterats.

6.6 Påverkan under byggnadstiden

Under byggtiden kommer mark att tas i anspråk för att möjliggöra genomförandet av ombyggnationen. Detta omfattar både ytor som behövs för arbetsutförandet vid sidan av befintlig väg och ytor som krävs för att byggtrafiken ska kunna ta sig fram till arbetsområdet på ett säkert och effektivt sätt. Därutöver behöver mark tas i anspråk för att anlägga tillfälliga förbiledningar på södra sidan av väg 123 vid både väg 505 och väg 552, för att säkerställa att ett körfält i vardera riktning på väg 123 kan upprätthållas under hela byggtiden.

För att möjliggöra dessa förbiledningar kommer korsningen mellan väg 123 och väg 505 tillfälligt att förskjutas söderut, eftersom förbiledningen planeras på den södra sidan av vägkorridoren. En tillfällig förbiledning kommer även att anläggas väster om väg 552, vilket möjliggör fortsatt koppling mellan väg 123 och Mjällby under byggskedet.

Trafik som färdas från öster på väg 123 och ska vidare mot Mjällby kommer under byggtiden att ledas via en omledningsväg belägen öster om



Figur 6.6-1 - omledningsväg vid byggnation cirkulationsplats

Mjällby. Samma omledningsväg kommer att användas av trafik från Mjällby som ska österut.

När asfalteringen mot omkringliggande vägnät och linjemålning ska göras behöver trafiken ledas om. För att inte påverka trafiken så mycket bör detta göras nattetid när trafikintensiteten är låg. Nattarbete begränsar konsekvenserna för såväl genomfartstrafik som lokal trafik. Under asfalteringsarbetena leds trafiken om via väg 506 och väg 501.



Figur 6.6-2 - omledningsväg vid asfaltering

I övrigt bedöms inga befintliga utfarter påverkas negativt under byggtiden. Åtkomst till verksamheter inom området säkerställs genom de tillfälliga förbiledningar och omledningar som etableras. Kollektivtrafikens linjesträckning kommer att justeras marginellt för att följa samma tillfälliga trafiklösningar. Inga busshållplatser kommer påverkas under byggtiden, vilket gör att fortsatt kollektivtrafikförsörjning möjliggörs.

Under byggtiden kommer störningar i form av buller, vibrationer och dammbildning att uppstå från arbetsmaskiner, transporter och övriga byggaktiviteter. Dessa störningar bedöms vara tidsbegränsade och knutna till specifika delar i byggprocessen.

Det föreligger även en risk för utsläpp av kemikalier eller andra förorenade ämnen till dagvatten och grundvatten, exempelvis vid olyckor eller spill i samband med hantering av drivmedel och andra kemiska produkter.

7 Samlad bedömning

Projektet bedöms sammantaget medföra positiva effekter för trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet. Åtgärderna innebär att både korsningarna längs väg 123 samt gång- och cykelvägar på väg 123 och väg 552 får en högre standard och säkerhetsnivå. Särskilt gynnas oskyddade trafikanter genom separering från motorfordonstrafik och förbättrade passager.

De miljömässiga konsekvenserna bedöms som begränsade. Projektet genomförs i befintligt vägområde, intrång i ny mark är litet och påverkan på naturmiljö, riksintressen och miljö kvalitetsnormer bedöms som låg.

Buller utgör den mest relevanta miljöaspekten. Enligt beräkningarna överstigs inte åtgärdsnivån, inga åtgärder behöver vidtas.

Under byggskedet uppstår störningar i form av buller, vibrationer och damm, men dessa är tidsbegränsade och hanteras med etablerade skyddsåtgärder.

Projektet bedöms uppfylla miljöbalkens allmänna hänsynsregler och inga konflikter med riksintressen eller miljö kvalitetsnormer har identifierats.

Intrånget i mark är begränsat och nyttan av åtgärderna bedöms överstiga kostnaderna, vilket innebär att projektet är samhällsekonomiskt effektivt.

7.1 Måluppfyllelse

Ändamålet att öka trafiksäkerheten utmed både 123 uppfylls genom två centrala åtgärder. Den planerade cirkulationsplatsen bidrar till att sänka hastigheten, konfliktpunkterna blir färre och det skapas naturliga luckor i trafiken vilket underlättar för både anslutande vägar och för oskyddade trafikanter att ta sig över vägen. Det planerade nya vänstersvängkörvälet förbättrar säkerheten genom att separera svängande fordon från genomgående trafik, vilket minskar risken för köbildning och upphinnandeolyckor.

För trafik på väg 552 förbättras framkomligheten genom att hastigheterna på väg 123 sänks i och med cirkulationsplatsen och det ger större möjlighet för trafik från väg 552 att komma ut på väg 123, samt säkrare för gång- och cykeltrafikanter längs väg 123 och väg 552. Framkomligheten på väg 505 bedöms vara oförändrad då projektet inte gör någon åtgärd på väg 505.

Projektmålen att påverka omkringliggande jordbruksmark så lite som möjligt uppfylls. De åtgärder som påverkar jordbruksmarken är utbyggnaden av gång- och cykelvägen längs väg 123, samt utbyggnaden av cirkulationsplatsen. I övrigt sker ingen markpåverkan som inskränker på brukningsvärd jordbruksmark, vilket gör att projektet tar hänsyn till både landskapets funktion och markägarintresse.

Påverkan på framkomligheten av trafik under byggtiden minimeras. Genom att anlägga tillfälliga förbifarter under byggtiden kan trafiken ledas förbi arbetsområdet, vilket medför att trafikanter kan färdas skilt från både byggtrafik och pågående byggnation. Detta minskar även störningar, ökar säkerheten och skapar en mer effektiv byggprocess.

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

8.1 Nationella miljö kvalitetsmål

Utbyggnaden av vägnätet för oskyddade trafikanter, bedöms ha en positiv påverkan på områdets långsiktiga hållbarhet. Genom att skapa ett mer sammanhängande och trafiksäkert nät av gång- och cykelvägar förbättras förutsättningarna för att välja hållbara färdsätt. Detta kan på sikt leda till en minskning av bilanvändningen inom området och därmed även bidra till att begränsa klimatpåverkan.

De planerade ombyggnadsåtgärderna syftar till att öka trafiksäkerheten för samtliga trafikslag. Förbättrad trafikutformning och ökad tydlighet i korsningspunkter förväntas minska risken för olyckor. Åtgärderna medför även att antalet fordon som behöver stanna och stå på tomgång minskar, exempelvis vid väntan på passerande trafik. En mer effektiv trafikströmning bidrar till reducerade utsläpp av luftföroreningar. En minskad risk för olyckor innebär lägre risk att det sker utsläpp inom grundvattentäkten.

Åtgärderna inom vägplanen har utformats för att begränsa markanspråket så långt det är möjligt. Utbyggnaden koncentreras till redan påverkade ytor. På detta sätt reduceras påverkan på odlingslandskapet och det visuella landskapsrummet.

8.2 Miljöbalkens hänsynsregler

De allmänna hänsynsreglerna återfinns i 2 kap. Miljöbalken och är grundläggande för den som utför eller planerar att utföra något som påverkar eller riskerar att påverka människors hälsa eller miljön.

1§ Bevisbördsregeln - verksamhetsutövaren ska visa att de allmänna hänsynsreglerna följs.

Miljöbedömningsprocessen är ett led i uppfyllelsen av bevisbördsregel.

2§ Kunskapskravet - innebär att det är den som driver en verksamhet eller vidtar en åtgärd som ska ha tillräcklig kunskap om hur människors hälsa och hur miljön påverkas och kan skyddas.

Planprocessen enligt väglagen borgar för god kunskap om vägplanens förutsättningar, effekter och eventuella konsekvenser.

3§ Försiktighetsprincipen - redan risken för negativ påverkan innebär en skyldighet att vidta skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått. För att förebygga och minska skador och olägenheter ska bästa möjliga teknik väljas. Tekniken ska vara vetenskapligt och praktiskt beprövad samt både tekniskt tillgänglig och ekonomiskt rimlig att införskaffa.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått ska vidtas så snart det finns risk för skada och olägenhet.

4§ Produktvalsprincipen – både näringsidkare och privatpersoner ska undvika att sälja eller använda kemiska produkter eller biotekniska organismer, om produkten kan ersättas med andra mindre farliga produkter.

Farliga kemiska produkter ska ersättas med mindre farliga alternativ när det är möjligt.

5§ Hushållnings- och kretsloppsprincipen – hushålla med råvaror och energi samt utnyttja möjligheterna att minska mängden avfall, mängden skadliga ämnen i material och produkter samt de negativa effekterna av avfall. I första hand ska förnybara energikällor användas.

Råvaror och energi ska användas effektivt och återanvändning/återvinning ska främjas.

6§ Lokaliseringsprincipen – välja en plats där verksamheten kan bedrivas med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och för miljön.

Ianspråktagen mark är minsta möjliga sett till utformning och framkomlighet.

7§ Rimlighetsavvägning – kraven ska vara rimliga i förhållande till nyttan. Kraven som ställs ska vara miljömässigt motiverade utan att vara ekonomiskt orimliga.

Väl avvägda krav i förfrågningsunderlag i upphandling av entreprenör.

8§ Ansvar för skada – alla som bedriver eller har bedrivit en verksamhet eller vidtagit åtgärd som medfört skada eller olägenhet för miljön ansvarar till dess skadan eller olägenheten har upphört för att denna avhjälps i den omfattning det kan anses skäligt enligt 10 kap. I den mån det föreskrivs i denna balk kan i stället skyldighet att ersätta skadan eller olägenheten uppkomma.

Tydlig ansvarsfördelning i upphandling av entreprenör.

8.3 Riksintressen, miljö kvalitetsnormer samt skyddade områden och arter

Riksintressen, skyddade områden och arter påverkas inte av planerade åtgärder och därför finns inga separata rubriker gällande detta.

8.3.1 Miljö kvalitetsnormer

De lösningarna som planeras i projektet anses bli trafiksäkrare än idag och därmed minskar risken för trafikolyckor. Färre olyckor innebär minskad risk för utsläpp av drivmedel, oljor, hydraulvätskor och andra fordonsrelaterade föroreningar som vid en olycka kan nå diken, vattendrag eller infiltrera ner i mark och grundvattenmagasin.

9 Markanspråk och pågående markanvändning

9.1 Fastigheter

Intrång sker på åkermark både gällande nytt vägområde med vägrätt och tillfällig nyttjanderätt.

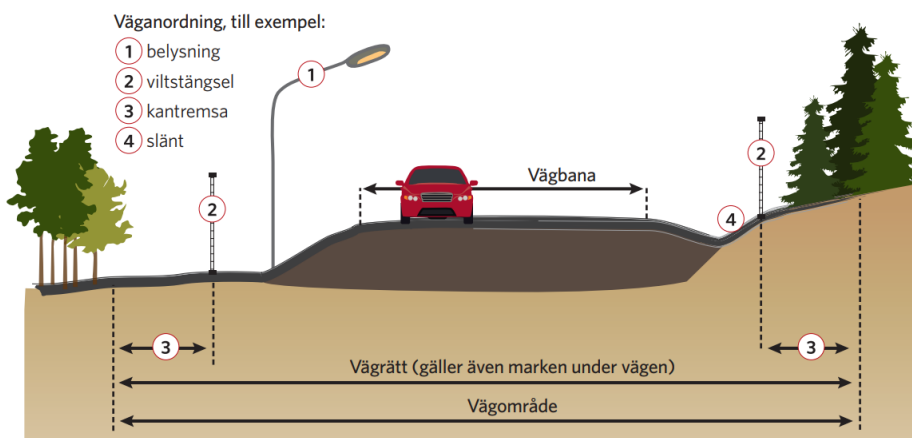
Intrånget berör främst ytterkanterna av befintlig jordbruksmark, vilket innebär att möjligheterna till fortsatt brukande och användning av den kvarvarande marken inte bedöms påverkas i någon större utsträckning. Den mark som tas i anspråk genom tillfällig nyttjanderätt kommer återställas efter avslutad byggnation och kan därefter åter nyttjas för jordbruk eller annan tidigare markanvändning.

Intrång sker även på annan öppen mark, både genom ny vägrätt och tillfällig nyttjanderätt. Påverkan anses bli liten.

Fastighetsanslutningar bedöms inte påverkas negativt vare sig under byggtid eller i samband med att anläggningen tas i bruk. Framkomligheten på fastighet Sölvesborg Hörby 16:60 där det är en drivmedelstation kan dock tillfälligt påverkas på grund av byggtrafik och arbetsområden i direkt anslutning till verksamheten. Marken kommer återställas till sitt ursprungliga skick direkt när arbetet är klart och påverkan är därför tidsbegränsad.

Samfällighet Sölvesborg Hörby S:8 har ändamål vägar. Denna berörs av ny vägrätt för ny gång- och cykelväg och släntutformning, samt tillfällig nyttjanderätt i form av etableringsyta och materialupplag, byggväg och förbifart. Marken som tas i anspråk utgörs av jordbruksmark.

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



Figur 9.2-1 - vägområde, väganordning och vägrätt

Vägrätten kan inskränkas när väghållaren inte har behov av ett fullständigt markanspråk, och när det finns en möjlighet för markägaren att i viss mån kunna fortsätta använda marken. Fastighetsägarens användning får dock inte hindra vägens funktion, drift och brukande (trafikering).

Inskränkningen kan även avse väghållarens möjligheter att tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet.

Inom områden med detaljplan där kommunen är huvudman för allmänna platser, och där kommunen tagit marken för allmän plats i anspråk för avsett ändamål, uppkommer ingen vägrätt eller inskränkt vägrätt. Kommunen tillhandahåller den mark eller det utrymme som behövs för vägen.

Vägområdet omfattar vägbanan och de övriga fasta anordningar som behövs för vägens bestånd, drift eller brukande, till exempel bullerskydd, belysning, viltstängsel, busshållplatser med mera.

9.2.1 Nytt fullständigt markanspråk för väg

Markanspråket för väg markeras med V på plankartan. Tre varianter av nytt vägområde redovisas på plankartan.

V är nytt vägområde med vägrätt.

V(1) är nytt vägområde inom detaljplanelagt område där kommun är huvudman för allmän platsmark.

V(2) är nytt vägområde inom detaljplanelagt område där kommun är huvudman för byggnadskvarter.

Det tillkommande vägområdet med fullständigt markspråk omfattar knappt 3 200 m².

Tabell 9.2.1-1 - Tillkommande vägområde, fördelat på olika marktyper

Typ av markanspråk	Åkermark (m ²)	Annan öppen mark (m ²)	Industrimark (m ²)	Tomtmark (m ²)
Vägrätt	2 657	467	1	37

9.2.2 Ny inskränkt markanspråk

Inget inskränkt markanspråk för väg ingår i planförslaget.

9.3 Områden med tillfällig nyttjanderätt

Under byggandet av väganläggningen behöver mark tas i anspråk utöver det permanenta markanspråket. Marken för byggandet av anläggningen tas tillfälligt i anspråk under en angiven tidsperiod. Den mark som använts tillfälligt under byggtiden återlämnas därefter till markägaren och återställs av Trafikverket. Trafikverket bör, så länge det är ekonomiskt motiverat, försöka minska skadan så långt det går. Trafikverket är enligt lag skyldiga att ersätta skadan.

Mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt för att kunna genomföra byggandet av anläggningen markeras med T på plankartan. Fyra typer av tillfällig nyttjanderätt redovisas.

T1 är tillfällig nyttjanderätt för materialupplag och byggväg. Omfattar mark som krävs för att maskiner ska nå arbetsområdet och ytor där massor mm kan lagras under byggtiden. Gäller under byggtiden, dock längs till och med 1 månad efter slutbesiktning.

T2 är tillfällig nyttjanderätt för etableringsyta. Omfattar mark som krävs för bodetablering, maskinuppställning materialupplag samt annan bygglogistik. Gäller under byggtiden, dock längst till och med 1 månad efter slutbesiktning.

T3 är tillfällig nyttjanderätt för materialupplag, byggväg och förbifart. Omfattar mark som krävs för byggnation av arbetet respektive mark för att kunna leda befintlig trafik förbi arbetsplatsen. Gäller under byggtiden, dock längst till och med 1 månad efter slutbesiktning.

T4 är tillfällig nyttjanderätt för byggväg. Omfattar mark som krävs för byggnation av arbetet. Gäller under byggtiden, dock längst till och med 1 månad efter slutbesiktning.

Tillkommande områden med tillfällig nyttjanderätt omfattar knappt 8 100 m². Uppdelning per marktyp redovisas i tabellen nedan.

Tabell 9.3-1 – tillkommande nyttjanderätt, fördelat på olika marktyper

Typ av markanspråk	Åkermark (m²)	Annan öppen mark (m²)	Industrimark (m²)	Tomtmark (m²)
Tillfällig nyttjanderätt	7 125	298	586	70

10 Fortsatt arbete

10.1 Dispenser, tillstånd och anmälningar

I arbetet med den pågående vägplanen har behov av anmälningar, dispenser och tillstånd utretts. Behov av anmälan om vattenverksamhet har identifierats då en trumma ska läggas inom vattenskyddsområde Västra Listerlandet. Inga övriga dispenser och tillstånd har identifierats.

I senare skeden i planprocessen kan andra behov komma att identifieras.

10.2 Kontroll och uppföljning

Trafikverket kommer att följa upp miljöåtgärder och arbetar systematiskt med miljösäkring i projektet. Trafikverket använder mallen "Miljösäkring plan och bygg" för att systematisera alla miljökrav som ställs på projektet. Mallen fungerar som ett hjälpmedel för att kvalitetssäkra att miljökrav, som till exempel skyddsåtgärder och försiktighetsmått, utreds mer i detalj när det behövs och inarbetas i bygghandlingar och förfrågningsunderlag för entreprenaden. Under entreprenaden används denna mall för att kvalitetssäkra att åtgärder och kontroller genomförs.

11 Genomförande och finansiering

11.1 Formell hantering

Direkt berörda har blivit informerade via brev under hösten 2025. Inga tidiga synpunkter har inkommit.

Trafikverket kommer att erbjuda ett samrådsmöte med de som särskilt är berörda av vägplanen under februari 2026. Samrådshandlingen och information om samrådet kommer finnas tillgänglig på Trafikverkets hemsida.

Efter genomfört samråd kommer Trafikverket att sammanställa och bemöta inkomna yttranden i en samrådsredogörelse. Därefter skickas vägplanen inklusive samrådsredogörelse till Länsstyrelsen för beslut om betydande miljöpåverkan.

Denna vägplan kommer sedan att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som planen med underlag hålls tillgänglig för granskning kan synpunkter lämnas 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 som berörs kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan planen med underlag återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Efter genomförd granskning översänds vägplanen och granskningsutlåtande till länsstyrelsen med begäran om tillstyrkan. Därefter begärs fastställelse av planen.

De som har lämnat synpunkter på vägplanen under granskningstiden ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet. Efter denna kommunikation genomförs fastställelseprövning och beslut om fastställelse kan tas. Om fastställelsebeslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankarta. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna plan- och miljöbeskrivning utgör ett underlag till planens plankarta.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att:

- Trafikverket får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Trafikverket får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt enligt 30 § väglagen eller med sådan tillfällig nyttjanderätt som avses i 35 § samma lag. 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 av 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.

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 planen.

11.2 Genomförande

Trafikverket har ansvar för såväl planeringen som genomförandet och handläggandet av marklösenfrågor, detaljprojektering och byggande, inklusive upphandling av olika konsulter och entreprenörer. Fastställelse av vägplanen prövas inom enheten för juridik och planprövning inom Trafikverket. Trafikverket ansvarar för upprättande och granskning av vägplanen. Genom vägplanens samrådsprocess får länsstyrelsen, kommunen, särskilt berörda samt allmänheten möjlighet att påverka arbetet med planen. Fastställelse av vägplanen prövas inom enheten för juridik och planprövning inom Trafikverket. Trafikverket handlägger även marklösenfrågor, ansvarar för upphandling av konsulter och entreprenörer. Trafikverket utför byggledning och utövar kontroll av arbetet under byggtiden. När vägplanen har fastställts och vunnit laga kraft kommer Trafikverket att ta fram en bygghandling och handla upp en entreprenör för ombyggnaden. Innan arbetet påbörjas kommer direkt berörda, närboende och trafikanter att informeras. Preliminärt kommer ombyggnaden att påbörjas 2027

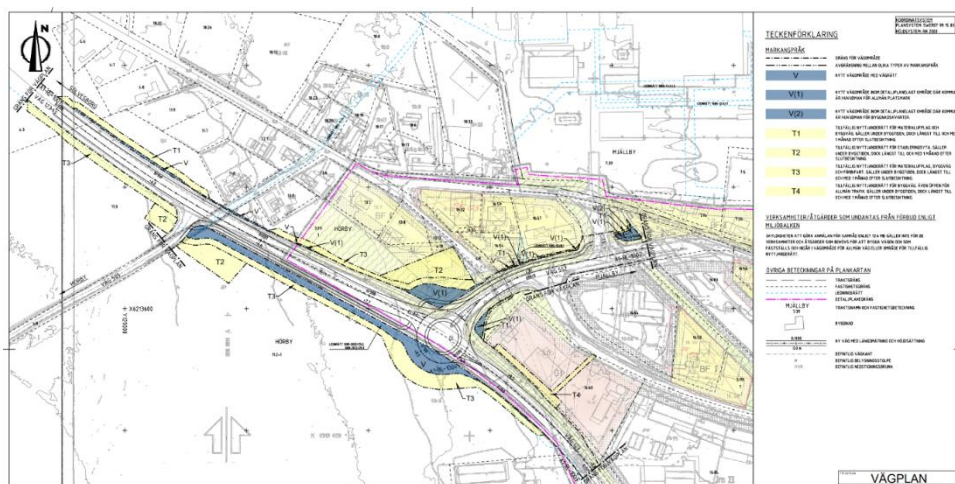
11.3 Överensstämmelse med kommunal och regional fysisk planering

11.3.1 Översiktsplan

Vägplanen ligger väl i linje med kommunens strategiska inriktning och bidrar till att realisera de mål om förbättrad transportinfrastruktur som uttrycks i översiktsplanen.

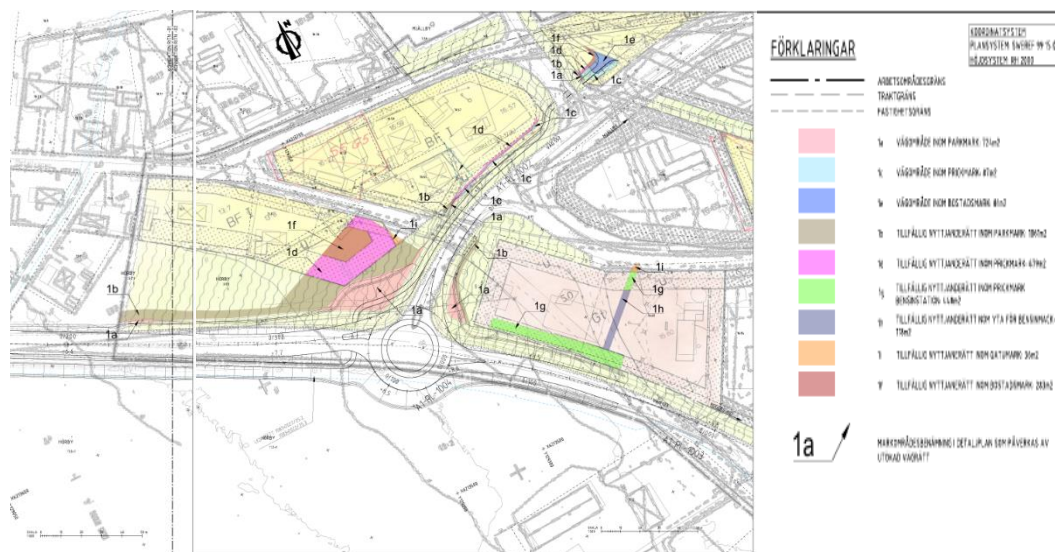
11.3.2 Detaljplan

De markanspråk som krävs för ombyggnaden av korsningen mellan väg 123 och väg 552 till en cirkulationsplats, samt för anläggandet av en gång- och cykelväg utmed väg 552, innebär att en mindre del av den i gällande detaljplan utpekade park- och planteringsytan respektive byggnadskvarter tas i anspråk. Denna förändring medför en justering av markanvändningen inom detaljplaneområdet. Ingreppet bedöms som begränsat och avvägt i förhållande till nyttan av åtgärderna och bör kunna hanteras som mindre avvikelse.



Figur 11.3.2-1 - intrång i detaljplan, V(1) intrång i allmän platsmark, V(2) intrång i byggnadskvarter respektive tillfällig nyttjanderätt

Syftet med omdisponeringen är att möjliggöra en trafiksäker och funktionellt utformad korsningspunkt samt att förbättra framkomligheten och tryggheten för gående och cyklister längs väg 552. Sammantaget bedöms markintrången vara nödvändiga för att uppnå en långsiktig hållbar trafiklösning som stärker både trafiksäkerheten och tillgängligheten i området.



Figur 11.3.2-2 - intrång per markanvändning i detaljplan

Intrång i detaljplanen sker även tillfälligt under byggtiden. Denna yta återställs direkt efter arbetet är färdigställt.

11.3.3 Regional översiktsplan

Åtgärderna utmed väg 123 bedöms ligga väl i linje med de prioriteringar som lyfts fram i Blekinges länstransportplan. Särskilt tydlig är överensstämmelsen med planens fokus på att stärka trafiksäkerheten och förbättra tillgängligheten för samtliga trafikantgrupper.

11.4 Finansiering

Projektet har en bedömd totalkostnad på 30 miljoner kronor.

Åtgärden finansieras utifrån den regionala planen. Ingen medfinansiering i projektet.

12 Underlagsmaterial och källor

Calluna (2025) Naturvärdesinventering (NVI) vid Mjällby, Sölvesborgs kommun inför vägplan

Digital översiktsplan, plankarta

<https://storymaps.arcgis.com/collections/4cb113790a5b460ab5cc30803a6e6719?item=8>

Linjekartor Blekingetrafiken

https://www.blekingetrafiken.se/contentassets/75694b65focc4dd185e7a394boffd534/linjekarta_solvesborg_2024.pdf

Länstransportplan för Blekinge 2022-2033

<https://regionblekinge.se/download/18.6587bf581817fe035d2476c6/1670998041341/Länstransportplan%20för%20Blekinge%202022-2033.pdf>

Nationell vägdatabas, NVDB

<https://nvdbpakarta.trafikverket.se/map>

Resvaneundersökning Blekinge

<https://regionblekinge.se/download/18.39a573511718e13c3e7ce1e/1587542380155/Resvaneunders%C3%B6kning%20Blekinge%202019.pdf>

Tidtabell Blekingetrafiken

<https://www.blekingetrafiken.se/reseinformation/tidtabeller/>

Wavecon (2026) Bullerutredning för vägplan väg 123 i Mjällby

Trafikverket, 291 54 Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17

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

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