Väghållningsmyndigheten,
Trafikverket Region Syd

Fastställelse av vägplan för ombyggnad av väg E22 Karlskrona - Kalmar, delen Lösen – Jämjö m.m. samt indragning av väg, allt inom Karlskrona kommun, Blekinge län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 18 § väglagen (1971:948) att fastställa vägplanen för ombyggnad av väg E22 m.m.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade 101T0201 – 101T0227 och daterade 2018-11-21.

Undantag från fastställelsen:

- Ett vägområde med inskränkt vägrätt enligt markering med rött på plankarta med status fastställelsehandling, betecknad 101T0212 och daterad 2018-11-21.

Följande ändringar fastställs:

- Vägrätten inskränks inom ett vägområde i anslutning till viltpassage vid cirka km 9/000 vilket framgår av plankartan med status fastställelsehandling, betecknad 101T0216 och daterad 2018-11-21.

Väganläggningen ska dessutom utformas i huvudsak så som den sökande har åtagit sig enligt planbeskrivningen och i övrigt.

Följande villkor ska gälla:

- Evakueringsvägar för vilt, i huvudsakligt läge enligt redovisningen i planbeskrivningen, ska anläggas vid trafikplatserna Lösen, Torstäva och Ramdala samt vid anslutning ny väg E22 till befintlig väg E22 vid Norra Binga.

Trafikverket beslutar att de delar av nuvarande E22, väg 744 och väg 746 som inte sammanfaller med den nya vägen dras in från allmänt underhåll. Vägområden som dras in framgår av plankartorna med status fastställelsehandling betecknade 101T0207, 101T0208, 101T02011, 101T02012, 101T02015 och 101T0223 och daterade 2018-11-21. Indragningen sker när projektet är färdigbyggt.

Sökande

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Syd.

Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Den planerade vägen

Projektet omfattar ombyggnad av E22 från Lyckebyån, cirka 1 kilometer väster om Lösen, till Norra Binga cirka 3 kilometer nordost om Jämjö. Bron över Lyckebyån ingår inte i projektet. Sträckningen omfattar totalt 15 kilometer varav cirka 8 kilometer i ny sträckning. Vägen byggs om i befintlig sträckning fram till Ramdala och i ny sträckning mellan Ramdala och Norra Binga. Vid Norra Binga ansluter den nya sträckningen till befintlig E22 i en trevägskorsning med vänstersvängfält. I projektet ingår även tre trafikplatser vid Lösen, Torstäva och Ramdala. Ombyggnad sker även av delar av vägarna 736, 723, 738, 737, 744 och 746. En del av vägområdet för väg 745 (Riksvägen), är kommunalt men kommer att ingå i vägområdet för ny E22. Övriga delar av Riksvägen som inte ingår i vägplanen kommer att byggas om av kommunen.

Fram till Torstäva utformas vägen med 2+2 körfält och på sträckan Torstäva – Norra Binga med omväxlande 2+1 körfält. E22 byggs ut till motortrafikled på delen Lösen - Norra Binga. Mellan Lyckebyån och Lösen fortsätter E22 att vara mötesfri landsväg för att möjliggöra för trafik med jordbruksfordon.

Ett flertal broar/portar ingår i projektet. Åtta drifts-/nödfickor anläggs, varav en utformas som en katastroföverfart. E22 utformas med säkerhetszon.

Viltstängsel sätts upp på hela sträckan och kompletteras med ett så kallat faunastängsel, förutom på sträckan längst i väster för att undvika intrång i Natura 2000-området. Faunastängslets nederkant förankras så att arter som gräver eller lyfter stängslet (exempelvis vildsvin) hindras från att passera. Av planbeskrivningen framgår att ytterligare åtgärder föreslås inom vägområdet avseende evakueringsvägar för vilt och grindar i viltstängslet vid busshållplatser.

För att ansluta den lokala trafiken till den nya vägen och skapa ett fungerande vägnät för jordbruks-trafiken byggs ett lokalt vägnät parallellt med E22 på delen Lösen – Ramdala. Mellan Ramdala och Norra Binga, där vägen byggs i ny sträckning, kommer befintlig E22 att fungera som parallellväg för lokaltrafik och jordbruksfordon. Anslutningar till E22 sker enbart i trafikplatserna.

Busshållplatserna vid Norra Binga byggs om och hållplatserna vid Öljersjö och Lindås tas bort. Nya busshållplatser anläggs i anslutning till trafikplatserna. Busshållplatserna vid trafikplats Lösen ligger efter den kommunala vägen 745 och anläggs av kommunen. Samåkningsparkeringar (pendlar-parkeringar) anläggs vid trafikplatserna.

Gång- och cykelvägar anläggs i trafikplatserna för att kunna passera E22 planskilt och för att nå busshållplatser, befintliga vägar och lokalvägar. En gång- och cykelväg anläggs parallellt med lokalvägen på delen trafikplats Lösen – Öljersjö (till Stubbetorpsvägens anslutning). Genom Öljersjö, söder om E22, får gång- och cykeltrafikanterna använda en enskild väg. Från Öljersjö, österut mot Torstäva, byggs en gång- och cykelväg söder om E22 som ansluter till trafikplats Torstäva där den knyts ihop med lokalvägen mot Ramdala på norra sidan av E22. En kortare gång- och cykelväg anläggs även utmed väg 738 i anslutning till trafikplats Torstäva. Gång- och cykelvägarna avskiljs från vägarna med skiljeremsa eller med stöd.

Belysning föreslås i trafikplatserna inklusive anslutande anläggningar för oskyddade trafikanter som busshållplatser och gång- och cykelportar. På gång- och cykelvägarna föreslås belysning på sträckan Lösen-Torstäva.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

För att minska vägens barriäreffekter anläggs fyra friluftspassager, utöver passager för lokalvägar m.m. Två av dessa utgör även viltpassager. Ytterligare två viltpassager anläggs. Viltpassagerna är lokaliserade utifrån var i landskapet som vilt i huvudsak rör sig.

Vägdagvattnet rinner av till vägdiken varefter det leds till befintliga vattendrag, diken och ledningar. Fyra av anslutningspunkterna ligger inom vattenskyddsområdena. Anslutningspunkterna kompletteras med dagvattenmagasin/diken med fördröjning och avstängningsanordning.

För att lösa problemen med översvämningar i anslutning till Ramdala anläggs nya ledningar mellan ny E22 och befintlig E22 samt en uppdimensionering av befintliga ledningar, vägtrummor och kulverterat dike till Åbyån. När trafikplats Ramdala byggs kommer vägbanan för befintlig E22 att höjas på den mest översvämningsdrabbade sträckan. Genom att öka kapaciteten i avrinningssystemet nedströms minimeras översvämningsrisken.

Geotekniska åtgärder behöver också vidtas.

Mark som kommer att tas i anspråk

Mark och särskilda rättigheter som belastar marken kommer att tas i anspråk för vägen på det sätt som redovisas på plankartorna.

Sammanlagt kommer totalt cirka 77,8 hektar mark att tas i anspråk, i huvudsak med vägrätt. Delar av sträckan ligger inom område med detaljplan. Där kommunen är huvudman för allmän platsmark ska kommunen tillhandahålla den mark som behövs för allmän statlig väg.

Arealen utgörs i huvudsak av jordbruksmark och skogsmark. I vägområdet ingår för drift och underhåll en kantremsa på 1 meter utanför viltstängselt. Där viltstängsel saknas ingår en kantremsa på 0,5 m i åkermark och 2 meter i skogsmark.

Vägrätten inskränks inom ett område på cirka 4,1 hektar för bullerskydd, dagvattenledning/dike, omgrävning av vattendrag, tryckbank och terrängmodellering vid viltpassage. Inskränkningen innebär att väghållaren inte får:

- bestämma över markens användning för annat ändamål än väg
- tillgodogöra sig andra tillgångar som kan utvinnas ur marken utöver nödvändig schaktnivå för väganordningarna.

Detta innebär att fastighetsägaren får fortsätta att använda marken så länge användningen inte äventyrar vägens funktion.

Cirka 15,4 hektar mark, som behövs för att bygga vägen, får tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Arealen utgörs i huvudsak av jordbruksmark och skogsmark. Nyttjanderätten gäller under byggtiden, dock längst till och med tre månader efter slutbesiktning. Mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt får disponeras under den tid som nyttjanderätten gäller. Efter den tiden har den sökande inte längre någon rätt att nyttja marken.

Buller

För att minska ljudnivåerna anläggs cirka 1,7 kilometer bullerskyddsskärm och cirka 2,4 kilometer bullerskyddsvall. Höjderna på bullerskydden framgår av plankartorna. Bullerskyddsskärmarna undantas från krav på bygglov vilket medgivits av Karlskrona kommun. Trots åtgärder längs vägen kommer riktvärden inomhus att överskridas för sju bostadsfastigheter. Ägarna erbjuds fasadåtgärder. Riktvärdet vid uteplats kommer också att överskridas för tre bostadsfastigheter där åtgärd för uteplats erbjuds.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Övriga skyddsåtgärder

Utöver bullerskyddsåtgärderna ingår även följande skyddsåtgärder som markerats som Sk-åtgärder på plankartorna.

- Faunapassager avsedda för klövvilt och andra större djur.
- Passagemöjligheter för småvilt ska finnas.
- Vattenskydd inom Lyckebyåns vattenskyddsområde inklusive funktionskrav för täthet i diken.
- Vattenskydd inom Jämjö vattenskyddsområde inklusive funktionskrav för täthet i diken.
- Viltstängsel kompletteras med skyddsåtgärd så att groddjur ej kan passera.
- Dammar för groddjur.

Kommunala planer

För det berörda området gäller följande kommunala planer:

- *Översiktsplan för Karlskrona kommun*
- *Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för Norra Torp m.m. inom stadsdelen Lyckeby.*

  Allmän platsmark för gata och park berörs när befintlig väg byggs om. Gräns mellan gata och park är inte avsedd att fastställas. Kommunen bedömer åtgärderna vara förenliga med detaljplanen eftersom syftet med planen inte ändras. Befintlig väg är höjdsatt i detaljplanen, den sökande bedömer detta vara en mindre avvikelse som inte motverkar syftet med detaljplanen. Tillfällig nyttjanderätt berör också allmän platsmark för park.
- *Förslag till stadsplan för Östra Torp i Lyckeby*

  Allmän platsmark för gata och park berörs när befintlig väg byggs om. Gräns mellan gata och park är inte avsedd att fastställas. Kommunen bedömer åtgärderna vara förenliga med detaljplanen eftersom syftet med planen inte ändras. Befintlig väg är höjdsatt i detaljplanen och den sökande bedömer detta vara en mindre avvikelse som inte motverkar syftet med detaljplanen. Tillfällig nyttjanderätt berör också allmän platsmark för park där den sökande bedömer att detta behov kan hanteras i det fortsatta arbetet.
- *Förslag till byggnadsplan för Augerum 1:15 m.fl. fastigheter i Karlskrona (nya griftegården)*

  Allmän platsmark för park berörs av befintligt vägområde med slänt vilken i samband med ombyggnaden kompletteras med viltstängsel. Kommunen bedömer åtgärderna vara förenliga med detaljplanen eftersom syftet med planen inte ändras.
- *Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för del av Östra Lyckeby avseende vägförbindelse Köpingegård – Lösen*

  Allmän platsmark för gata och park berörs av att befintlig väg/korsning byggs om till trafikplats. Gräns mellan gata och park är inte avsedd att fastställas. Föreslagen trafikplats i Lösen bedöms vara förenlig med detaljplanen eftersom syftet med planen inte ändras enligt kommunen. Befintlig väg är höjdsatt i detaljplanen och den sökande bedömer detta vara en mindre avvikelse som inte motverkar syftet med detaljplanen. Tillfällig nyttjanderätt berör också allmän platsmark för park där den sökande bedömer att detta behov kan hanteras i det fortsatta arbetet.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

- *Förslag till avstyckningsplan berörande fastigheten Lösen 5:4 i Lösens socken*

  För att möjliggöra byggandet av stödmur samt bullerplank berörs ett område i kanten av två fastigheter av tillfällig nyttjanderätt. Tillfällig nyttjanderätt berör mark för bostadsändamål.

- *Förslag till ändring och utvidgning av byggnadsplanen för Ramdala*

  Vägområde med inskränkt vägrätt för dagvattenledning/dike berör allmän platsmark för park eller plantering. Den sökande bedömer inte detta utgöra någon avvikelse. Tillfällig nyttjanderätt berör också allmän platsmark för park eller plantering samt kvartersmark för centrumbebyggelse och bensinstation.

Natura 2000, riksintressen, annan reglering av markanvändningen och miljökvalitetsnormer

Strax norr om E22 i början av sträckan finns Natura 2000-området Kummeln. Inget direkt intrång sker men ombyggnaden kan eventuellt ha indirekt negativ påverkan på läderbaggen som är upptagen i artskyddsförordningen. Träd mellan Lösen och Torstäva avverkas, vilka utgör potentiella spridningsvägar för läderbaggen. Den är starkt beroende av gamla grova ekar med mulm (löst material i ihåliga träd). För att främja de biologiska värdena i Natura 2000-området föreslås att så kallade mulmholkar, stora holkar som fylls med speciellt material som ska efterlikna mulm, anläggs inom vägområdet. Projektet bedöms därmed inte riskera att påverka bevarandestatusen för läderbaggen.

I höjd med Vallby berörs ett mindre område inom Hallarumsviken, av riksintresse för kulturmiljövård enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Vägen ligger i utkanten av riksintresseområdet och bedöms inte ge någon påverkan dess bärande uttryck. Mellan Lösen och Torstäva gränsar E22 till kustområdet, Brofjorden till Simpevarp, som är av riksintresse enligt 4 kap. miljöbalken. Ombyggnaden bedöms inte nämnvärt påverka riksintresset. E22 är av riksintresse för kommunikation.

Vattenskyddsområden finns vid Lyckebyån och Jämjö. Skyddsåtgärder kommer att genomföras inom skyddsområdena. Mitträcke och säkerhetszon bedöms minska risken för att det inträffar en olycka.

Områden med strandskydd berörs där E22 korsar Lillån, Brudbäcken och Åbyåns tre flöden. De fysiska ingreppen i skyddsområdena är små. Vägplanen inkluderar åtgärder som säkrar djurs och människors möjligheter att röra sig utmed vattendragen. Påverkan på de värden som strandskyddet avser att skydda bedöms därför vara begränsade. Vägen ligger även inom strandskyddsområde för andra vattendrag men vattendragen berörs inte.

Projektet berör odlingsrösen, stenmurar, småvatten i jordbruksmark, åkerholmar och en pilévall som omfattas av det generella biotopskyddet. Majoriteten av de objekt som påverkas har endast visst naturvärde (klass 4) medan intrången i resterande tre objekt som har högre värden (klass 2 och 3) är små till mycket små.

Långbensgroda, större och mindre vattensalamander är upptagna i artskyddsförordningen. I fyra dammar utmed sträckan finns med säkerhet långbensgroda och/eller större vattensalamander. Mindre vattensalamander har observerats i fyra dammar. Dammarna påverkas inte fysiskt av vägutbyggnaden. Skyddsåtgärder vidtas för att groddjuren inte ska komma ut på vägen.

Vid tre dammar vid Rosendal/Vallby i vilka det finns långbensgroda och/eller större och mindre vattensalamander bildar den nya vägen en barriär. Vägen bedöms dels påverka spridningsmöjligheterna och dels finns det en risk att djur blir överkörda. En konsekvens kan vara att populationen i den ena av dammarna på sikt dör ut. För att förbättra spridningsmöjligheterna och minska risken för isolering föreslås två nya dammar i anslutning till en viltpassage vid Rosendal/Vallby, som också anpassas för

TMALL 0049 Beslut v 1.0

groddjuren. Passagens lokalisering sammanfaller med ett dike som utgör det troligaste spridningsstråket för långbensgroda och vattensalamander. Dammen på den södra sidan av vägen behövs för att dels öka sannolikheten att groddjur stannar upp i området och lättare hittar till porten men dels också för att dammen bidrar till minskade spridningsavstånd till andra dammar. Dammen bedöms vara nödvändig för att gynnsam bevarandestatus ska upprätthållas. För att ytterligare stärka spridningssambanden och underlätta för individer som kommer norrifrån att hitta porten anläggs även en damm på den norra sidan av vägen. Även denna damm behövs enligt den sökande för att säkerställa gynnsam bevarande-status. Viltstängslet kompletteras också med skyddsåtgärd så att groddjur inte kan passera.

Genom skyddsåtgärderna kan en negativ påverkan på den lokala och regionala bevarandestatusen för större och mindre vattensalamander och långbensgroda undvikas. Mot bakgrund av detta krävs ingen dispens från artskyddsförordningen. Även andra arter upptagna i artskyddsförordningen har påträffats utmed sträckan men någon dispens från artskyddsförordningen ska inte vara aktuellt.

Utmed sträckan har ett antal objekt identifierats med högt, påtagligt och visst naturvärde som påverkas i varierande omfattning. Det finns även värdefulla träd i form av ek, ask, lönn och lind, varav en del bedöms vara särskilt skyddsvärda.

Ett antal fornlämningar längs sträckan kommer att påverkas. Två arkeologiska utredningar har utförts. Utmed sträckan finns även flera stora områden av kulturhistoriskt värde utpekade i länsstyrelsens kulturminnesvårdsprogram och i bevarandeplanen för odlingslandskapet i Blekinge.

Ombyggnaden medför grundvattensänkningar, både permanenta och under byggskedet till följd av skärningar och broar. Permanent grundvattensänkning bedöms uppkomma på elva platser samt tillfällig grundvattensänkning på två platser. Vid elva av dessa platser bedöms ett behov av tillstånd för vatten-verksamhet kunna föreligga. Ytterligare utredningar kommer att avgöra om tillstånd behövs. Risken för att de permanenta grundvattennivåsänkningarna ger upphov till sättningar i närliggande byggnader bedöms vara liten men det finns en risk för att de påverkar vattennivån i brunnar och kan även komma att få konsekvenser för kringliggande vegetation. Om sänkningarna får effekter på den växande grödan beror bland annat på vilken gröda som odlas. Sammantaget bedöms de eventuella negativa konsekvenser som sänkningarna medför för jord- och skogsbruket vara begränsade.

Lyckebyån, Lillån, Åbyån, Hallarumsviken och Östra fjärden utgör vattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer för vatten. Grundvattenförekomsterna Ramdala, Åbyån-Hallarumsviken och Fågel-mara omfattas också av miljökvalitetsnormer för vatten.

Vägdagvattnet renas i gräsbeklädda diken och slänter. Den nya väganläggningen kommer ha större arealer vägdiken tillgängliga för infiltration (rening) än befintlig väg. Åtgärder vidtas inom vattenskydds-områdena som minskar risken för föroreningsspridning. Projektet bedöms ha positiva konsekvenser för flera av de berörda vattenförekomsterna jämfört med idag medan andra påverkas negativt. De negativa konsekvenserna bedöms dock vara relativt begränsade jämfört med dagens situation och varken påverka ytvattenförekomsternas status eller möjligheten att klara fastställda normer för dem.

Grundvattenförekomsten Ramdala påverkas inte av någon grundvattensänkning. Förekomsten Fågel-mara påverkas marginellt av sänkning från ett broläge. Sänkningen av grundvattennivån vid planerade brolägen och skärningar på den sträcka som omfattar förekomsten Åbyån-Hallarumsviken medför att grundvattenbildningen längs dessa sträckor minskar. Grundvattnet kommer att bortledas och släppas i Åbyån efter rening. Detta medför att grundvattenbildningen flyttas från de jord- och berglager som finns vid brolägen och skärningar till att infiltrera i ån. För Åbyån - Hallrumsviken medför planförslaget att dricksvattenskyddet förbättras eftersom trafiken fördelas till en ny och säkrare väg på längre avstånd till

TMALL 0049 Beslut v 1.0

brunnarna. För grundvattenförekomsterna bedöms därför vägsträckningen inte medföra en risk för försämring av miljökvalitetsnormerna för kemisk eller kvantitativ status.

Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft överskrids inte. Miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten är inte aktuella.

Projektets aktualitet

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 721 miljoner kronor i 2017 års prisnivå. Projektet ingår i Nationell plan för transportinfrastrukturen. Byggstart planeras ske 2020.

Andra utredningar och beslut

Planläggningen enligt väglagen har föregåtts av en förstudie och en vägutredning enligt dåvarande lydelsen av väglagen. Detta framgår av planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen. Det har således varit möjligt att efterfråga och ta del av dessa handlingar.

Vid framtagandet av förstudien har fyrstegsprincipen använts i processen. Länsstyrelsen i Blekinge län beslutade med förstudien som grund att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Efter förstudien beslutade dåvarande Vägverket Region Sydöst att en vägutredning skulle upprättas. Vägutredning med miljökonsekvensbeskrivning togs därefter fram och i utredningen studerades fem alternativa vägkorridorer varav två stycken (alternativ 4 och 5) förkastades inledningsvis bland annat till följd av stora intrång och låg samhällsekonomisk lönsamhet. Övriga tre alternativ (alternativ 1-3) studerades vidare i detalj i olika utformningar.

Dåvarande Vägverket Region Sydöst beslöt 2010, efter genomförd vägutredning, att gå vidare med alternativ 1-2, vilket omfattade alternativ 1 fram till Ramdala (omfattande befintlig väg) och därefter alternativ 2 (ny sträckning) fram till Norra Binga.

- Alternativ 1 betjänar den största trafikmängden och medför den största nyttan för den lokala pendlingstrafiken och ger god tillgänglighet och orienterbarhet för turister med målpunkt i skärgården. Alternativ 3 medför den minsta nyttan för den lokala pendlingstrafiken då denna trafik i stor utsträckning fortsätter trafikera befintlig väg med dess brister i trafiksäkerhet m.m.
- Intrången i jordbruksmark blir betydande i samtliga alternativ och är inte alternativskiljande. Brukningsenheterna på delen öster om Ramdala som påverkas i alternativ 1-2 är dock relativt stora vilket bör innebära att kvarvarande mark kan fortsätta att brukas. Det totala markintrånget är störst i alternativ 3 som går helt i ny sträckning.
- Ny lokalväg och planskilda korsningar i alternativ 1 medför positiva effekter för de oskyddade trafikanterna som färdas längs med befintlig väg. I alternativ 3 kvarstår befintlig väg som en barriär utan säkra korsningspunkter.
- I alternativ 1 finns möjlighet att dela upp projektet i etapper.
- Alternativ 1-2 medför den genaste sträckningen för genomfartstrafiken av alternativen 1 och 2 öster om Ramdala.
- Bygatan i Duverum påverkas inte av alternativ 1-2. Intrång sker i övriga alternativ.

Av beslutet framgick att valt alternativ skulle tillåtlighetsprövas. År 2013 ändrades lagstiftningen och tillåtlighetsprövning av projektet blev därmed inte aktuellt.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Den sökandes handläggning av vägplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med miljökonsekvensbeskrivning och övrigt underlag och låtit det granskas. Vid granskningen kom det in 50 yttranden som huvudsakligen handlar om buller, vägens lokalisering, utformning av trafikplatser, påverkan på jordbruksmark/livsmedelsproduktion, passager av E22, naturmiljö, biotopskydd, avvattning/diken, påverkan på enskilda fastigheter, enskilda vägar och ersättningsfrågor.

Efter granskningen har den sökande ändrat vägplanen genom att föreslå två nya dammar för groddjur och ytterligare sträckor med stängsel för groddjur. Höjden på vissa bullerskydd har förtydligats. Fördröjningsmagasin för vägdagvatten har utökats efter att avvattningen beräknats om och felaktig text angående vattenverksamhet och påverkan på miljökvalitetsnormer har ändrats i planbeskrivningen. En felaktig fastighetsgräns har också ändrats med följdändringar av läget för en lokalgata och fastighetsanslutning.

Berörda av ändrade markanspråk och höjder på bullerskydd har underrättats och fått möjlighet att lämna synpunkter. Inkomna synpunkter handlar huvudsakligen om dammar för groddjur, avvattning, läget för lokalgata och kulvertering av dike till lokalväg.

Länsstyrelsen har underrättats om det som rör vattenverksamhet och påverkan på miljökvalitetsnormer, fördjupad utredning angående groddjur och vattenskydd samt rening av dagvatten. Länsstyrelsen har i övrigt fått ta del av handlingarna som rör ändringarna i samband med kommunikationen.

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Blekinge län har tillstyrkt att vägplanen fastställs. Vägutbyggnaden är förenlig med de allmänna hänsynsreglerna enligt 2 kap. miljöbalken, hushållningsbestämmelserna enligt 3 och 4 kap. miljöbalken och skyddsbestämmelserna enligt 7 kap. miljöbalken.

Länsstyrelsen framför också synpunkter angående klimatpåverkan, bullerdämpande åtgärder och påverkan på arter enligt artskyddsförordningen.

Skälen för Trafikverkets beslut

Allmänt

E22, från Trelleborg till Norrköping via Blekinge är av riksintresse för kommunikation och ingår i det nationella stamvägnätet och i TEN-vägnätet (Trans European Network) Sträckan mellan Lösen och Jämjö är viktig både för den genomgående trafiken och för den omfattande pendlingen mot Karlskrona.

Nuvarande E22 har stora brister vad avser trafiksäkerhet och framkomlighet, låg standard i förhållande till trafikmängden och ett stort antal anslutningar av både enskilda och allmänna vägar. Den långväga trafiken blandas med lokaltrafiken, inklusive långsamtgående jordbruksmaskiner och gång- och cykeltrafik. Vägen går genom Jämjö där den skapar barriäreffekter och störningar för de boende. Befintlig väg utgörs av en tvåfältsväg med plankorsningar och hastigheten varierar från 30 km/h på en sträcka inne i Jämjö till 70-100 km/h på landsbygden.

Årsdygnstrafiken varierar utmed sträckan. I den västra delen närmast Karlskrona är trafiken cirka 12800 fordon/dygn, cirka 8800 fordon/dygn vid Ramdala och cirka 4200 fordon/dygn längs i öster enligt mätningar från 2014. Den tunga trafiken uppgår till ca 10 % väster om Jämjö respektive 14 % öster om Jämjö.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Syftet med projektet är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten, minska störningarna från trafiken för boende i Jämjö, skapa ett väl fungerande lokalvägnät för jord- och skogsbruksmaskiner samt lösa problemen med översvämningar av befintlig E22 i anslutning till Ramdala.

Den nya vägen påverkar landskapet, natur-, kultur- och friluftsvärden samt jord- och skogsbruket. Genom anpassning av vägens utformning och skyddsåtgärder minskar den negativa påverkan. Broar och andra passager minskar också vägens barriäreffekter.

Trafikverket bedömer att ombyggnaden medför att syftet med projektet kan uppnås. Ombyggnaden i enlighet med vägplanen är därför motiverad.

Speciella frågor i projektet

Lokalisering

Vid fastställelseprövningen har Trafikverket att bedöma om den sökta åtgärden överensstämmer med reglerna i väglagen. Av 10 § väglagen framgår att en ny väg får anläggas, om vägen behövs för allmän samfärdsel eller annars kan antas få synnerlig betydelse för det allmänna. En väg får byggas om, när det är motiverat från allmän synpunkt. Vidare ska vägen enligt 13 § väglagen ges ett sådant läge att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. När planen tar mark i anspråk ska vägen utformas så att de fördelar som kan uppnås med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda. Enligt hänvisning i väglagen ska även miljöbalken 2 kap. 6 och 7 §§ tillämpas vid val av lokalisering. Vägen ska lokaliseras till en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. En rimlighetsavvägning ska alltid göras.

I fastställelseprövningen ingår således att avgöra om den nytta som uppkommer till följd av den sökta åtgärden är större än den skada den åstadkommer, både med beaktande av intrång i allmänna och enskilda intressen och med beaktande av människors hälsa och miljön. Däremot ingår det inte att bedöma om sökandens ändamål med åtgärden och projektmål är rätt formulerade och inte heller att avgöra vilket alternativ som ger mesta möjliga nytta. Det ligger i sökandens eget intresse att välja ett så samhällseffektivt alternativ som möjligt. Däremot är det ett lagkrav att skadan ska begränsas så långt det är möjligt.

Motiven till att välja alternativ 1-2 efter vägutredningen framgår ovan.

Under samrådet i vägplanen framfördes synpunkter på att den valda sträckningen skulle ta onödigt mycket jordbruksmark i anspråk. En annan sträckning (skogsalternativet) förordades från Torstäva och österut, i skogsmarken norr om befintlig E22. Den sökande gjorde därför, inom ramen för samrådet, en utredning av det s.k. skogsalternativet.

Skogsalternativet skulle innebära att nästan hälften av trafiken skulle fortsätta att trafikera befintlig E22 mellan Torstäva och Ramdala med fortsatta framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem som följd. Fortsatta hastighetsbegränsningar och jordbrukstrafik på befintlig väg skulle bidra till detta. Skogsalternativet skulle också innebära utbyggnad av väg i ny sträckning på cirka 12,5 km jämfört med cirka 8 km enligt vägplanens sträckning. Det bedömdes också vara betydligt mindre samhällsekonomiskt lönsamt.

Trafikverket bedömer att den nya vägsträckningen, inom ramen för valt alternativ, har utformats så att intrången så långt som möjligt begränsas. Olika utformningar av trafikplatserna har också utretts i arbetet med vägplanen. Skogsalternativet bedöms inte uppfylla syftet med projektet.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. E22 är av riksintresse för kommunikationer och ett väsentligt samhällsintresse.

Karlskrona kommun tillstyrker förslaget. Den nya sträckningen framgår också i kommunens översiktsplan. Länsstyrelsen tillstyrker också.

Trafikverket delar den sökandes bedömning vad avser val av lokalisering och utformning av den nya vägsträckningen.

Grundvattensänkningar
Av planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning framgår var grundvattensänkningarna kommer att ske och hur sänkningarna bedöms påverka omgivningen. Vid flertalet av de platser där sänkningar uppstår bedöms ett behov av tillstånd för vattenverksamhet föreligga. Fördjupade utredningar kommer att genomföras och miljökonsekvensbeskrivningar tas fram till tillståndsansökningarna. Uppstår skador till följd av sänkningarna, t.ex. påverkan på brunnar, ska detta ersättas. Frågor om ersättning omfattas inte av fastställelseprövningen. Trafikverket delar den sökandes bedömning angående grundvattensänkningarna.

Påverkan på Natura 2000-område
Trafikverket bedömer att projektet inte på ett betydande sätt påverkar de värden som utgör grunden för Natura 2000-området. Mulmholkar för läderbaggen föreslås enligt planbeskrivningen och förutsätter att dessa anläggs. Länsstyrelsen framför i sitt yttrande över vägplanen att de bedömt att läderbaggen inte bör påverkas till den grad att förbuden i artskyddsförordningen aktualiseras.

Påverkan på riksintressen
Trafikverket bedömer att projektet inte påtagligt skadar berörda riksintressen.

Påverkan på naturvärden
Trafikverket delar den sökandes bedömning angående påverkan på större och mindre vattensalamander samt långbensgroda.

Länsstyrelsen har i sitt slutliga yttrande över vägplanen bedömt att ingen dispens enligt artskyddsförordningen behövs. Detta under förutsättning att samtliga föreslagna skyddsåtgärder genomförs och att åtgärderna vidtas under en tid på året då påverkan på groddjuren kan minimeras. Skyddsåtgärder fastställs och Trafikverket förutsätter att den sökande i övrigt beaktar vad länsstyrelsen framfört. Länsstyrelsen har även lämnat synpunkter vid kommunicering angående dammar för långbensgroda/salamandrar i Vallby, se nedan. De gör bedömningen en damm på den norra sidan av E22 är nödvändig för att inte aktualisera förbuden i artskyddsförordningen.

Trafikverket delar den sökandes bedömning vad avser påverkan på övriga berörda naturvärden.

Buller
Följande riktvärden för trafikbuller anges i proposition 1996/97:53 "Infrastrukturinriktning för framtida transporter", som har antagits av riksdagen:

- 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Riktvärdena ska ses som långsiktiga mål för bostäder som påverkas av buller från trafiken. Riktvärdena bör normalt inte överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av väg, men de är inte rättsligt bindande. Vid tillämpningen bör man ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Det är dessa riktvärden som gäller för bostäder och i projektet vidtas bullerskyddsåtgärder längs vägen kompletterade med fastighetsnära åtgärder där det behövs. Trafikverket bedömer att bullerskyddsåtgärderna är skäliga till omfattning och utförande.

Evakueringsvägar för vilt/grindar i viltstängslet vid busshållplatser
Av planbeskrivningen framgår att i anslutning till trafikplatserna och vid Norra Binga föreslås evakueringsvägar för vilt, uthopp och viltslussar, som råkat hamna på fel sida om viltstängslet. Eftersom åtgärderna är viktiga för att vilt ska kunna ta sig ut och åtgärderna inte framgår av plankartorna förenas beslutet med ett villkor om evakueringsvägar för vilt.

Av planbeskrivningen framgår också att den sökande ska anlägga grindar i viltstängslet för att fotgängare ska kunna nå berörda busshållplaser vid trafikplats Torstäva, trafikplats Ramdala samt vid Norra Binga. Trafikverket förutsätter dessa grindar anläggs.

Gång- och cykeltrafik
Gång- och cykeltrafikanter kommer att kunna gå/cykla skilt från E22 mellan Lösen och Ramdala. På delen trafikplats Lösen – trafikplats Torstäva byggs i huvudsak en separat gång- och cykelväg. Efter Torstäva kommer gång- och cykeltrafiken att samsas med övrig trafik på lokalvägen. Vid trafikplats Ramdala kommer gång- och cykelvägen att ansluta till befintligt vägnät mot Jämjö. Passager av E22 kan ske vid trafikplatserna och vid övriga broar och portar. Trafikverket bedömer att omfattningen av åtgärder för gång- och cykeltrafikanterna är skäliga.

Detaljplaner
Ombyggnaden, i huvudsak vägområde i form av diken/slänter och bullervall berör allmän platsmark park i detaljplanerna på delen Lyckebyån - Lösen. Karlskrona kommun bedömer åtgärderna vara förenliga med detaljplanerna eftersom syftet med planerna inte ändras. Avvikelser i höjd mellan detaljplanerna och vägplanen bedöms kunna hanteras som en mindre avvikelse enligt kommunen.

Vid trafikplats Lösen byggs korsningen om till en trafikplats. Olika delar av de i trafikplatsen ingående delarna berör allmän platsmark för park i *"Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för del av Östra Lyckeby avseende vägförbindelse Köpingegård – Lösen"*. Gräns mellan gata och park är inte avsedd att fastställas. Även bullervall och tryckbank berör parkmarken. Åtgärderna bedöms av Karlskrona kommun vara förenliga med detaljplanen eftersom syftet med planen inte ändras. Avvikelser i höjd mellan detaljplanerna och vägplanen bedöms kunna hanteras som en mindre avvikelse enligt kommunen.

Kommunen delar den sökandes bedömning att vägområde med inskränkt vägrätt för dagvattenledning/dike kan anses ingå i allmän platsmark i *"Förslag till ändring och utvidgning av byggnadsplanen för Ramdala"* och bedöms inte utgöra några avvikelser.

Trafikverket bedömer sammantaget att redovisade avvikelser mellan vägplanen och detaljplanerna utgör sådana mindre avvikelser som avses i 14 § väglagen och att syftet med detaljplanerna inte motverkas.

Områden med tillfällig nyttjanderätt berör flertalet av detaljplanerna där allmän platsmark för park berörs. Tillfällig nyttjanderätt berör också mark för bostadsändamål berörs i *"Förslag till avstyckningsplan berörande fastigheten Lösen 5:4 i Lösens socken"* och allmän platsmark för park eller

TMALL 0049 Beslut v 1.0

plantering samt kvartersmark för centrumbebyggelse och bensinstation i *"Förslag till ändring och utvidgning av byggnadsplanen för Ramdala"*. Kvartersmarken i Ramdala är idag inte exploaterad och ägs av kommunen. Karlskrona kommun delar den sökande bedömning och vägplanen bedöms inte strida mot detaljplanerna. Tillfällig nyttjanderätt utgör ett tidsbegränsat markanspråk där marken sedan återställs. Trafikverket bedömer sammantaget att de tillfälliga nyttjanderätterna inte motverkar syftet med de kommunala planerna.

Miljökvalitetsnormer – vattenförekomster

Trafikverket delar den sökandes bedömning att projektet inte kommer försvåra möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för de berörda vattenförekomsterna.

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid granskningen i ett granskningsutlåtande och kompletterande granskningsutlåtanden. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning.

Ett flertal yttranden vid granskningen tar upp frågor om lokalisering och påverkan på jordbruksmark. Trafikverkets bedömning av val av lokalisering och utformning inklusive bedömning av skogsalternativet framgår under rubriken "Lokalisering" ovan.

Kompletteringar under fastställelseprövningen

Trafikverket har begärt att den sökande ska genomföra kompletterande underrättelser, tydliggöra vägens huvudsakliga utformning på plankartorna, redovisa vägområde vid trafikplats Lösen, komplettera höjdsättningen i vissa delar samt ändra ett område till inskränkt vägrätt. Trafikverket har även begärt att berörda av indragning av väg ska underrättas, komplettera redovisningen av påverkan på detaljplaner samt tydliggöra motiven för nya dammar för groddjur inklusive läge för passage för dessa under vägen.

Den sökande har genomfört kompletterande underrättelser. Den sökande har tydliggjort vägens huvudsakliga utformning och Trafikverkets bedömer att detta utgör redaktionella ändringar eftersom den huvudsakliga utformningen har framgått av illustrationskartorna. Den sökande har också tydliggjort gräns för strandskyddsområde på några platser. Någon ytterligare kommunicering har inte bedömts vara nödvändig.

Plankartorna har kompletterats med höjdsättning. Den sökande har bedömt att några underrättelser med anledning av detta inte behövt göras. Några boende bedöms inte vara direkt berörda av detta varför Trafikverket delar bedömningen. Övriga ändringar på plankartorna har genomförts och berörda underrättats. Berörda av indragning har också underrättats.

I samband med underrättelser och ändringar inkom två yttranden, som sammanfattats och kommenterats av den sökande i kompletterande utlåtanden.

Påverkan på detaljplaner och motiv avseende dammar för groddjur har redovisats.

Kommunicering under fastställelseprövningen

De som har framfört synpunkter under granskningen, vid ändringar och vid kompletterande underrättelser har fått se det som senare har tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning. De har fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Trafikverket har kommunicerat kompletteringar angående dammar för groddjur med länsstyrelsen och berörda fastighetsägare.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Sveriges geologiska undersökning och *Försvarsmakten* har inget att erinra.

Länsstyrelsen har fått ta del av kompletteringar av motiven för nya dammar för långbens-groda/salamandrar inklusive passage och står fast vid sin bedömning. Om två dammar anläggs kan dessa konstrueras på olika vis vilket gör att chansen för lyckad reproduktion ökar. Det är även mycket viktigt att individer norrifrån hittar till porten för att bevara ett genetiskt utbyte i populationen. Den norra dammen är viktig både för spridning och för eventuell kolonisation. Den hjälper även individer som kommer söderifrån. Bedömningen är att den norra dammen är nödvändig för att inte aktualisera förbuden i artskyddsförordningen. Om den norra dammen inte anläggs minskar chansen till groddjurens fortsatta reproduktion och fortlevnad i området. Länsstyrelsen delar Trafikverket Region Syds bedömning att den norra dammen ska vara med i vägplanen.

Trafikverkets kommentar
Trafikverket noterar länsstyrelsens bedömning.

Centerpartiet, Karlskronakretsen, framför att E22 behöver åtgärdas av flera orsaker. Produktiv skog- och jordbruksmark behövs för att klara framtidens livsmedels- och energiförsörjning. Jordbruksmarken är särskilt värdefull och beslut tas om nya livsmedelsstrategier. Miljömålet "Ett rikt odlingslandskap" har inte beaktats tillräckligt. Förslaget tar för mycket god åkermark i anspråk och därför ska ett alternativ med bro/viadukt prövas. Med en sådan lösning skapas bullerskydd, landskapet påverkas inte nämnvärt och inga barriäreffekter skapas.

Stor hänsyn måste även tas till grundvattennivåerna och miljökvalitetsmålet "Grundvatten av god kvalitet" behöver särskilt beaktas. Fokus måste vara på att minimera påverkan på framtida skördar.

Trafikverkets kommentar
Trafikverkets bedömning av val av lokalisering och utformning framgår ovan. Ett alternativ med bro/viadukt bedöms inte vara realistiskt.

Lennart Petersson, Öljersjö, framför att arbete bedrivs utomhus och då hjälper inte fastighetsnära bullerskyddsåtgärder. Ett högre och längre bullerplank ger även bullerskydd till ett stall intill E22. En separat gång- och cykeltunnel behövs för ryttare.

Förordar att trafik från Lindås leds västerut mot Lösen via järnvägsbanken, där också fastigheterna Öljersjö 25:2 och 6:5 ansluts. Bygg en gång- och cykelport byggs vid Lindås. På detta sätt tas mindre jordbruksmark i anspråk.

Han anser att ökad tillgänglighet runt ridhus är absolut nödvändigt vid drift och underhåll och därför bör diket kulverteras.

Trafikverkets kommentar
Vid fastigheten anläggs en cirka 200 meter lång bullerskyddsskärm, två meter hög över vägbanan. En högre skärm för att klara riktvärdet 55 dBA vid fasad blir inte samhällsekonomiskt lönsam. Fastighets-nära åtgärder i form av fasadåtgärder, t.ex. fönsteråtgärder, kommer att erbjudas för bostadshuset. Utformningen av fasadåtgärderna sker efter samråd med fastighetsägaren.

Passage av E22 kan ske via lokalvägen med port under E22. Trafikverket bedömer att denna lösning är tillräcklig. Trafiken på lokalvägen blir av begränsad omfattning. Trafikverkets förutsätter att lokalvägens passage under E22 utformas på bästa möjliga sätt för ridande.

Att leda trafiken från Lindås via järnvägsbanken skulle innebära en längre vägsträckning för de boende i Lindås att nå E22 än med föreslagen enskild väg. Även med bara en gång- och cykelport vid Lindås så

TMALL 0049 Beslut v 1.0

skulle mark behöva tas i anspråk. Läget för föreslagna enskilda vägar är illustrerade och omfattas inte av fastställelseprövningen.

Avståndet mellan släntkrön och ridhuset är cirka åtta - tio meter enligt illustrationskartan vilket bedöms vara tillräckligt för drift och underhåll av ridhuset och för övriga verksamheter på fastigheten.

Sven Sandström, Vinberga, yrkar att hela fastigheten löses in, att en över- eller underfart måste byggas vid infartsvägen Vinbergavägen och att parallellvägar byggs i samråd.

Han yrkar också att ny E22 dras så långt söderut som möjligt, att Vinberga vägsamfällighet får en annan utfart, att den gamla järnvägen rivs upp, att det innan marken tas ianspråk säkerställs att samtliga åkerskiften kan nås på ett effektivt sätt samt att markavvattningssakkunnig utreder åkermarkens markavvattning och hur projektet påverkar detta.

Gården är ett effektivt och modernt lantbruksföretag och dess lönsamhet och överlevnad bygger på att all mark kan odlas och att stallbyggnaderna kan utnyttjas maximalt. Åkermarken är Ramdalaslättens mest bördiga. Den nya vägen kommer att ödelägga hela driften. En stor areal försvinner och transporterna blir långa och olönsamma. Markavvattningen påverkas och den planerade grundvattensänkningen kommer att ödelägga odlingen av specialgrödor. Varje hektar åker har stor betydelse.

Trafikverkets kommentar
Intrånget till följd av den nya vägen är inte av den omfattningen att inlösen av hela fastigheten är aktuell. Ersättningsfrågor omfattas inte av fastställelseprövningen utan hanteras i kommande ersättnings-förhandlingar.

Att köra via trafikplatsen bedöms vara ett rimligt avstånd för att nå mark på södra sidan av ny E22. Någon underfart för Vinbergavägen finns därför inte med i vägplanen. Läget för föreslagna enskilda vägar är illustrerade och omfattas inte av fastställelseprövningen. Läge och utformning av nya enskilda vägar behandlas i kommande lantmäteriförrättning eller i överenskommelse med fastighetsägaren beroende på vilken enskild väg det är fråga om. Trafikverket förutsätter att den sökande arbetar för att finna lämpliga lösningar för åtkomsten till berörda åkerskiften.

Ingen grundvattensänkning redovisas på fastigheten enligt vad som framgår av planhandlingarna. Under rubriken "Grundvattensänkningar" ovan framgår dock hur sänkningarna hanteras och Trafikverkets bedömning angående dessa.

Den nya vägsträckningen har enligt den sökande utformats för att ligga så långt söderut som möjligt.

Viktor Thorsell och Petter Thorsell, Ramdala, yrkar att trafikplatsen vid Ramdalagård projekteras om så att en säker utfart från gården kan behållas, att planerad överfart vid gården flyttas längre österut, att fastigheten Ramdala 5:16 löses in, att samtliga åkerskiften kan nås på ett effektivt sett före ianspråktagandet av marken och att markavvattningssakkunnig utreder åkermarkens markavvattning och hur projektet påverkar detta före markens ianspråktagande.

Gården är ett effektivt och modernt lantbruksföretag. Företagets lönsamhet och överlevnad bygger på tillgång på åkermark och att samtliga transporter kan ske effektivt och trafiksäkert. Totalt brukas cirka 170 hektar mark, hälften på norra och hälften på södra sidan om E22. Trafikplatsen innebär stora konsekvenser för företaget. Förutom markanspråket kommer den innebära en stor trafikfara. Alternativet blir både trafikfarligt och krångligt och skapar stora konflikter. Tidigare förslag, med väg under E22, var bättre.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Delar av den bästa åkermarken i Blekinge tas i anspråk. Det finns bättre lösningar och den sökande har inte tagit hänsyn till detta och försökt hushålla med åkermarken.

Trafikverkets kommentar
Olika utformningar av trafikplatsen har utretts för att bl.a. minska intrånget i jordbruksmark. Något alternativ med en passage under E22 har inte varit aktuell.

Några motiv till att lösa in Ramdala 5:16 finns inte. Föreslagen bro över E22 är lokaliserad så den ska ligga vinkelrät mot E22 och innebär en naturlig anslutning till befintlig enskild väg på södra sidan av E22 utan att påverka allén som finns där.

Läget för föreslagna enskilda vägar är illustrerade och omfattas inte av fastställelseprövningen. Läge och utformning av nya enskilda vägar behandlas i kommande lantmäteriförrättning eller i överenskommelse med fastighetsägaren beroende på vilken enskild väg det är fråga om. Trafikverket förutsätter att den sökande arbetar för att finna lämpliga lösningar för åtkomsten till berörda åkerskiften.

Ingen grundvattensänkning redovisas på fastigheten enligt vad som framgår av planhandlingarna. Under rubriken "Grundvattensänkningar" ovan framgår dock hur sänkningarna hanteras och Trafikverkets bedömning angående dessa.

Björn Brunström och Monica Brunström, Öljersjö, hävdar att lokalvägens mittlinje ska sammanfalla med fastighetsgränsen mellan Öljersjö 6:12 och 3:16. Ridhusets långsida ligger på sådant avstånd att det inte kan vara något säkerhetsproblem. Det bör inte vara något problem att flytta lokalvägen söderut med tanke på paddock och hästar. Vägområdet bör kunna begränsas med brantare släntlutning eller annan teknik för att minska intrånget. Ett arealbortfall är förödande för den mindre jordbruksfastighetens värde.

De framför också att lokalvägens sträckning bör utföras i enlighet med tidigare förslag, parallellt och norr om E22. Några tekniska olösbara problem torde inte finnas, dessutom skonas miljön i närområdet. Gården är befriad från bekämpningsmedel m.m. och är viktig i det i övrigt hårt exploaterade jordbrukslandskapet.

Trafikverkets kommentar
Avståndet mellan lokalvägens släntkrön och ridhuset på grannfastigheten är cirka åtta - tio meter enligt illustrationskartan. Att lägga lokalvägens mittlinje i fastighetsgräns skulle innebära att vägen kommer cirka fem meter närmare ridhuset. Detta avstånd bedöms inte vara tillräckligt. Lokalvägen är utformad enligt vägars och gators utformning, VGU.

E22 ligger i skärning i anslutning till lokalvägens passage under E22 väster om Öljersjö gård. Att lokalisera lokalvägen efter E22 på den norra sidan skulle innebära att den behöver göra en kraftig sväng österut efter porten med stora markanspråk för Öljersjö gård som följd. Nuvarande lösning ger också en bättre utformning av trafikplats Torstäva.

Rolf Svensson, Rosendal, föreslår att vägen sänks ned i en skärning längre västerut för att minska miljöpåverkan och att en odlingsbar slänthöjning anläggs för att kunna nyttja åkerskiftet. För att spara biotopskyddet föreslår han att vägsträckningen justeras 20 meter söderut.

Befintlig markavvattning påverkas och nuvarande förhållanden, konsekvenser och åtgärder måste utredas av markavvattningssakkunnig. Han frågar hur markavvattningsföretaget kan vara helt oberoende av vägens avvattningssystem?

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Han motsätter sig viltpassagen, som även ska tillgodose friluftslivet, eftersom den ansluter till åker/skogsmark. Mer hänsyn tas till grodor m.m.

Han frågar hur åtkomsten till skiften ska lösas och att det är beklagligt att enskilda vägar inte utreds. Föreslår åtgärder för väg 744 över E22 för att öka trafiksäkerheten.

Han gör även en redogörelse för gården och företaget.

Trafikverkets kommentar
Att lägga vägen i skärning tidigare skulle medföra ökat intrång i jordbruksmark. En justering av vägen längre söderut skulle påverka linjeföringen av vägen och mer intrång på andra fastigheter.

Under rubriken "Grundvattensänkningar" ovan framgår hur sänkningarna hanteras och Trafikverkets bedömning angående dessa.

Den sökande har meddelat att E22 kommer att ligga inom Vinberga-Vallby dikningsföretag. Befintliga ledningar i dikningsföretaget utgår och ersättas med nya som förläggs parallellt med vägen och söderut mot befintlig E22 där de ansluter till dagvattensystemet. Vägdagvattnet avledas via vägdikena vilket innebär att vägdagvatten och dikningsföretagets vatten avleds separerade från varandra.

Viltpassagerna är lokaliserade utifrån var viltet i huvudsak rör sig. För det rörliga friluftslivet gäller allemansrätten för att ta sig till och från passagen.

Lägena för föreslagna enskilda vägar är illustrerade och omfattas inte av fastställelseprövningen. Läge och utformning av nya enskilda vägar behandlas i kommande lantmäteriförrättning eller i överenskommelse med fastighetsägaren beroende på vilken enskild väg det är fråga om. Trafikverket förutsätter att den sökande arbetar för att finna lämpliga lösningar för åtkomsten till berörda åkerskiften där anslutningar inte illustrerats.

Föreslagen sträckning och utformning av väg 744 bedöms utgöra en trafiksäker lösning.

Ture Svensson och Niklas Svensson, Jämjö/Duverum, är missnöjda med de svar som lämnats i granskningsutlåtandet. Svaren verkar vara författade av någon som inte alls är insatt. Exempelvis påverkan på skogen på Duverumshöjden som drabbas av sänkningar och är det högst belägna partiet på hela sträckningen. Det framgår av svaren att för skogsbruksmark kan en grundvattensänkning medföra en produktionsökning där det är blöta och fuktiga marker och i torra marker är påverkan obetydlig. Dessa slutsatser anser de vara direkt felaktiga och kräver därför att en grundlig utredning av effekterna av grundvattensänkningarna som ska utföras före byggstart av expertis.

En del av Åbyåns delflöde är i mycket stort behov av att rensas för att kunna ta hand om vattenmängderna. Görs inte detta kommer markerna uppströms att översvämmas och grödorna förstöras vid kraftiga regn. Rensningen kan inte vara svårt att genomföra i samband med vägbygget.

Trafikverkets kommentar
Under rubriken "Grundvattensänkningar" ovan framgår hur sänkningarna hanteras och Trafikverkets bedömning angående dessa.

Trummor vid passage av Åbyåns delflöde ska utformas för att klara den vattenmängd som kommer uppströms. Dagvatten från dike på norra sidan av vägen leds till ett fördröjningsmagasin innan det släpps i ån nedströms. Någon rensning av ån ingår inte i vägplanen.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Lars-Olof Peterson, Hammarby, framför att till kostnaden för bullervallen kommer också en ny brunn och anslutning till huset. På den södra sidan av Bosavavägen går berget i dagen varför infiltration på den sidan är föga troligt. Han framför också att det är för sent att markera marken när den tagits i anspråk.

Trafikverkets kommentar
Om brunnen påverkas ska detta ersättas, men ersättningsfrågor omfattas inte av fastställelseprövningen utan kommer att hanteras i kommande ersättningsförhandlingar.

Vid de geotekniska undersökningarna har ett stort antal block påträffats i ytan men det har inte framkommit några områden med berg i dagen i undersökningarna. Resultatet av undersökningarna stämmer överens med genomsläpplighetskartan ifrån SGU som visar att marken klassas som "Medelhög genomsläpplighet" och "Hög genomsläpplighet".

Utsättning av markanspråket sker när marken tas i anspråk och då påbörjas också ersättningsförhandlingar.

Kent Karlström, Jeanette Karlström, Charlotte Karlström och Magnus Johansson, Kråkerum, har tillsammans med andra påtalat att utredningen av Skogsalternativet är undermålig och måste göras om.

Fastigheten är idag en komplett och självförsörjande hästgård och den föreslagna sträckningen skulle förstöra hela den funktionen samt ge extremt negativ påverkan. Den föreslagna sträckningen skulle göra maximal skada på fastigheten med en diagonal klyvning av den vall som försörjer gårdens hästar. Avkastningen på skörden är i det närmaste i nivå med åkrarna i Ramdala.

Hela dräneringssystemet kommer att behöva läggas om vilket medför omfattande intrång även på den mark som inte berörs av vägen. Konsekvensen blir densamma för grannfastigheten. Den egna brunnen som försörjer hela stallet och bevattning av hästarna kommer sannolikt att påverkas. Brunnen används också till bevattning av bland annat gräsmattor, trädgårdsland och paddock.

De kräver att:

- Sträckningen rätas ut norrut för att minska de negativa effekterna av den diagonala klyvningen.
- Föreslagen förändring av Kråkerumsvägen helt stryks eller ritas om. Den föreslagna förändringen inkräktar ytterligare på åkermark.
- Den sökande schaktar bort matjord på mark som tas i anspråk och sedan bekostar att den kan användas till att förbättra marken på andra delar av fastigheten.
- Den sökande vidtar och bekostar alla möjliga åtgärder för att dräneringen inte ska påverkas negativt.
- Den sökande säkerställer, vidtar och bekostar alla möjliga åtgärder för att vattenförsörjningen från brunnen inte på något sätt ska påverkas negativt. Skulle vattenförsörjningen/vattenkvaliteten påverkas negativt ska den sökande stå för alla kostnader nu och i framtiden. Den föreslagna vägsträckningen medför att möjligheten till självförsörjning samt arrendeintäkter försvinner. Betesmarken eller vall kommer inte att räcka till. Bortfallet av mark kommer sannolikt också innebära att fastigheten förlorar sina stödrätter som ger EU-bidrag.
- Den sökande säkerställer att intrånget blir helt kostnadsneutralt.
- Den sökande säkerställer, vidtar och bekostar alla möjliga åtgärder för att kvarvarande åkerarealer ska behålla sin nuvarande bördighet.
- Den sökande vidtar och bekostar alla möjliga åtgärder för att minimera bullernivån och att mätningar av bullernivån görs innan och efter färdigställandet av vägen.
- Den sökande vidtar och bekostar alla möjliga åtgärder för att minimera vägens synlighet och visuella intrång.
- Den sökande vidtar och bekostar alla möjliga åtgärder för att säkerställa att varken djur eller människor kommer kunna ta sig in på vägen.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

- Den sökande till fullo kompenserar den kraftiga värdeminskning som ett vägintrång skulle göra på fastigheten.

Sammantaget bedömer de att en ny väg över fastigheten skulle förstöra allt som gör den till en funktionell, rationell och mycket attraktiv hästgård. De negativa konsekvenserna är så stora att de förutsätter och kräver att de erbjuds inlösen av fastigheten i sin helhet.

Trafikverkets kommentar
Under rubriken "Lokalisering" ovan framgår Trafikverkets bedömning av val av lokalisering och utformning inklusive bedömning angående skogsalternativet. Trafikverket bedömer att vägsträckningen inom ramen för valt alternativ utformats för att så långt som möjligt begränsa intrången.

Flertalet av de frågor som tas upp som att obrukbara delar av fastigheten uppkommer, negativ påverkan på dränering och vattenförsörjning, värdeminskning på fastigheten, minskade/uteblivna kommande EU-bidrag utgör ersättningsfrågor. Det intrång som vägen medför för fastigheten i olika delar ska ersättas. Intrånget till följd av den nya vägen är inte av den omfattningen att inlösen av hela fastigheten är aktuell. Ersättningsfrågor omfattas inte av fastställelseprövningen utan kommer att hanteras i kommande ersättningsförhandlingar.

Bortschaktad matjord är inte något som den sökande hanterar utan överenskommelse får göras med entreprenören.

Bullerskyddsåtgärder kommer att vidtas i form av en cirka 260 meter lång bullerskyddsvall förbi fastigheten, en meter hög över vägbanan. Riktvärdena vid fasad i markplan, inomhus och uteplats beräknas med detta klaras prognosåret 2040. Bullerberäkningar har utförts enligt den Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller, Naturvårdsverkets rapport 4653. Beräkningarna tar hänsyn till trafikmängder, hastighet, trafikförhållanden m.m. Att mäta buller är komplicerat och resultatet kan påverkas av andra källor än trafiken. Beräkningarna ger därför ett mer rättvisande resultat än mätningar.

Viltstängsel kommer att sättas upp längs vägen.

Läget för Kråkerumsvägen har utretts och parametrar som bullerskydd för intilliggande fastighet, trafik under byggtiden, skyddsvärd ek, mindre schaktarbeten än andra alternativ och att befintliga ledningar inte behöver flyttas har legat till grund för föreslagen sträckning. Den föreslagna enskilda vägen är illustrerad och omfattas inte av fastställelseprövningen. Läge och utformning kommer behandlas i kommande lantmäteriförrättning.

Marcus Karlström och Isabelle Karlström, Kråkerum, har tillsammans med andra påtalat att utredningen av Skogsalternativet är undermålig och måste göras om.

De bedriver ekologisk uppfödning av slaktlamm, uthyrning av stallplatser och mindre entreprenad-verksamhet. Företaget har expanderat kraftigt och de arrenderar mark på närliggande fastighet. Fastigheten är en komplett självförsörjande gård med hjälp av arrenden i anslutning till fastigheten.

Den föreslagna sträckningen skulle göra maximal skada eftersom fastigheten klyvs i två delar varpå möjligheten att ha betesgående djur på norra sidan av vägen omöjliggörs och möjligheten att producera mat till djuren försvinner. Även arrenderad betesmark i anslutning till fastigheten påverkas negativt. Detta medför en omöjlighet att driva djurproduktionen vidare och de kommer även att förlora möjligheten till gårdsstöd och övriga EU-bidrag.

Fastigheten har två grävda brunnar. De driver en gårdsbutik och många kunder rör sig i det natursköna rekreationsområdet Kråkerumsrundan/Ådalen. Att lägga en motorväg i detta område innebär att mindre

TMALL 0049 Beslut v 1.0

antal människor kommer röra sig i området. Ridvägar runt fastigheten kommer att försvinna. Boendemiljön påverkas negativt.

De kräver att:

- Vägen flyttas längre norr ut och byggs på skogsmark och lågproducerande mark.
- Den sökande ersätter den totala värdeminskningen på vår fastighet + 25%.
- Den sökande ersätter det produktionsbortfall och ökade kostnader som vägen medför tills uppnådd pensionsålder (65 år).
- Den sökande har förhandlat med andra markägare om ersättnings åker och betesmark i anslutning till fastigheten innan deras mark tas i anspråk.
- Den sökande står för alla tillkommande kostnader för avstyckning av ersättningsmark etc.
- Den sökande har bekostat antingen en ny djupborrad brunn eller kommunalt vatten innan marken tas i anspråk och står för alla tillkommande kostnader.
- Grundvattnet inte sänks på fastigheten.
- Bullerplank eller annan bullerskyddande åtgärd görs i samråd med fastighetsägarna.
- Alla hus skyddas ifrån ljud ifrån vägen.
- Den sökande gör ljud/bullermätningar både före och efter att vägen byggs.
- Den sökande ombesörjer och bekostar nya hägn för djur både längs den föreslagna vägsträckningen samt på ersättningsmarker.
- Den sökande säkerhetsställer att intrånget blir helt kostnadsneutralt.
- Den sökande vidtar och bekostar alla möjliga åtgärder för att minimera vägens synlighet och visuella intrång.
- Den sökande säkerhetsställer att företaget inte får några begränsningar att expandera eller bedriva ett rationellt jordbruk.
- Den sökande före markens ianspråktagande anlitar markavvattningssakkunnig som utreder nuvarande åkermarkens markavvattning samt hur vägprojektet påverkar detta m.m.
- Föreslagen förändring av Kråkerumsvägen ritas om och inte gör intrång i jordbruksmarken.
- Den sökande tar alla tillkommande kostnader i samband med renovering och tillbyggnation för att skapa en boendemiljö som inte störs av den nya vägen.
- Den sökande säkerhetsställer att uthyrningsbostaden inte får sämre boendemiljö.
- Den sökande säkerhetsställer att utvecklingen av företaget inte hämmas av den nya vägen.
- En utredning tillsätts innan vägplanen fastställs för att granska hur de som markägare förts bakom ljuset och totalt ignorerats.

Den nya vägen tar i anspråk delar av den bästa jordbruksmarken vilket strider mot 3 kap 4 § miljöbalken. Det finns bättre lösningar men hänsyn har inte tagits hänsyn till detta. Grundvattensänkningarna kommer få stora negativa konsekvenser. Information och samråd som genomförts är inte godtagbara. Ett av målen med ny väg är att boende i Jämjö ska få en bättre boende miljö. De som idag lever i en helt tyst ostörd miljö ska inte få det sämre. Hänvisar i övrigt det gemensamma yttrande som de skrivit under.

Trafikverkets kommentar

Under rubriken "Lokalisering" ovan framgår Trafikverkets bedömning av val av lokalisering och utformning inklusive bedömning angående skogsalternativet. Trafikverket bedömer att vägsträckningen inom ramen för valt alternativ utformats för att så långt som möjligt begränsa intrången.

Flertalet av de frågor som tas upp som värdeminskning, produktionsbortfall, negativ påverkan vattenförsörjning, påverkan på fastigheten i övrigt och minskade/uteblivna kommande EU-bidrag utgör ersättningsfrågor. Det intrång som vägen medför för fastigheten i olika delar ska ersättas. Intrånget till följd av den nya vägen är inte av den omfattningen att inlösen av hela fastigheten är aktuell. Ersättnings-

TMALL 0049 Beslut v 1.0

frågor omfattas inte av fastställelseprövningen utan kommer att hanteras i kommande ersättnings-förhandlingar. Ersättning för intrång och påverkan på företaget hanteras också i ersättnings-förhandlingarna.

Bostäderna på fastigheten är inte bullerstörda över riktvärdena och några bullerskyddsåtgärder är därför inte är aktuella.

Under rubriken "Grundvattensänkningar" ovan framgår hur sänkningarna hanteras och Trafikverkets bedömning angående dessa.

Kråkerumsvägen har behandlats i kommunikationsyttrandet från Kent Karlström, Jeanette Karlström, Charlotte Karlström och Magnus Johansson, se ovan.

Trafikverket bedömer att samråden genomförts i enlighet med reglerna i väglagen och vägförordningen.

Marcus Karlström samt övriga som gemensamt yttrat sig vid granskningen är mycket besvikna över alla dåliga argument som presenterats i den så kallade snabbutredningen av "Skogsalternativet" samt att endast vissa av de som undertecknat granskningsutlåtande fått det med motiveringen att adress saknas till övriga. Flera delar har inte bemötts i granskningsutlåtandet och de yrkar därför att ett nytt utlåtande tas fram.

Kommentaren i punkt 32.5 som handlar om ianspråktagande av jordbruksmark är mycket allvarlig och något som de anser är direkt felaktigt.

Där jordbruksmark planerar att bebyggas yrkar de på att den sökande i detalj beskriver hur man har kommit fram till att 3 kap. 4 § miljöbalken är uppfyllt samt hur man har minimerat intrånget.

Trafikverkets kommentar
Trafikverket bedömer att samrådsprocessen genomförts i enlighet med reglerna i väglagen och vägförordningen. Den sökande har kompletterat och skickat ut tillkommande handlingar (granskningsutlåtande m.m.) till alla som undertecknat den gemensamma skrivelsen vid granskningen. Under rubriken "Lokalisering" ovan framgår Trafikverkets bedömning angående lokaliseringen av vägen inklusive bedömning angående skogsalternativet. Trafikverket bedömer att den nya vägsträckningen har inom ramen för valt alternativ utformats så att intrången så långt som möjligt begränsas.

Ingrid Ågård, Karlshamn, framför att det är viktigt att minimera ianspråktagandet av jordbruksmark samt att cirkulationsplatsen i Lösen är stor och inbjuder till högre fart.

Trafikverkets kommentar
Under rubriken "Lokalisering" ovan framgår Trafikverkets bedömning av val av lokalisering och utformning. Olika utformningar av trafikplatsen har utretts.

Ruth Sandström, Vinberga, och Karin Sandström, Lyckeby, framför att fastigheter i Kråkerum och Vinberga kommer att bli sönderstyckade. Trafiken genom Jämjö hade kunnat avlastas med en helt annan sträckning. Välarronderade åkrar styckas sönder med ökade kostnader och förlängda körvägar som följd. Jordbruksmark kommer även att tas i anspråk för andra vägar och detta beskrivs inte.

Jordbruksmark ska inte bebyggas om det finns andra alternativ och det är märkligt att inte någon lantbrukskunnig medverkat i planeringen. Vägen medför stora konsekvenser för grundvattnet och det innebär att det inte finns några möjligheter att bevattna grödorna vilket är förödande.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Det är konstigt att all annan mark än jordbruksmark är skyddad på olika sätt. Jordbruksmarken är skyddad i lag om det finns andra alternativ. Det bör finnas alternativ att lägga vägen på annan mark. Minskad areal jordbruksmark höjer priset på den marken med ökade matpriser som följd.

Hastigheten på vägen höjs med högre bullernivåer som följd. Hänsyn behöver tas till att tidigare rekommenderade/tillåtna ljudnivåer kommer att sänkas. Boendemiljön blir negativt påverkad med högre buller, sämre landskapsbild och höga bullerplank. Ramdala blir helt förstört där den norra delen avskärmas från den södra.

Trafikverkets kommentar
Under rubrikerna "Lokalisering" och "Grundvattensänkningar" ovan framgår Trafikverkets bedömning av val av lokalisering och utformning samt hur sänkningarna hanteras och Trafikverkets bedömning angående dessa.

Under rubriken "Buller" ovan framgår vilka riktvärden som ska tillämpas för bostäder.

Roland Gustafsson, Lyckeby, framför *i samråd med berörda grannar* att på norra sidan av E22 i Lösen finns tre fastigheter intill vägen. Det finns ett bullerplank som inte uppfyller de krav som regelverket nu har. Trafiken kan uppgå till 10 000 - 5000 fordon/dygn. Tunga fordon medför buller långt över gällande normer och den tunga trafiken ökar. De ser med tillförsikt att det planerade bullerplanket ska uppfylla EU:s nya regelverk.

Trafikverkets kommentar
Under rubriken "Buller" ovan framgår vilka riktvärden som ska tillämpas för bostäder som gäller i detta projekt. Förbi Lösen 5:3 med flera fastigheter anläggs en bullerskyddsskärm, fem meter hög över vägbanan. Som komplement anläggs även en bullerskyddsvall, två meter hög över vägbanan, öster om skärmen. Lösen 5:3 och 5:9, som inventerats av den sökande, erbjuds också fasadåtgärder. Trafikverket gör också kartläggningar och tar fram åtgärdsprogram enligt EU:s omgivningsbullerdirektiv.

Undantag och ändringar vid fastställelse

Ett vägområde med inskränkt vägrätt undantas från fastställelse eftersom området inte behövs för att anlägga en dagvattenledning. Vägrätten inskränks för ett vägområde i anslutning till en viltpassage. Vägområde i anslutning till passagen behövs för åtkomst till passagen men Trafikverket bedömer att det är tillräckligt om denna mark tas i anspråk med inskränkt vägrätt. Undantag och ändringar framgår av bilaga 1 och 2.

Villkor

Trafikverket har villkorat fastställelsebeslutet avseende evakueringsvägar för vilt. Motiv till villkoren framgår ovan under rubriken "Evakueringsvägar för vilt/grindar i viltstängslet vid busshållplatser".

Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att en ombyggnad och utbyggnad enligt vägplanen är motiverad och har tillräcklig aktualitet. Vägplanen har handlagts i enlighet med reglerna i väglagen och vägförordningen. Vägens sträckning strider inte mot kommunens översiktsplan. Den planerade vägen motverkar inte syftet med gällande detaljplaner.

Den föreslagna ombyggnaden medför att E22 får ett lämpligt läge och utförande. Befintlig E22 byggs om i befintlig sträckning fram till Ramdala och sedan i ny sträckning. Genom att bygga om vägen i befintlig sträckning där det är möjligt och i övrigt så långt som möjligt anpassa utformningen för att minska

TMALL 0049 Beslut v 1.0

intrången så tillgodoses ändamålet med vägen med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad.

Trafikverket bedömer att väganläggningen, med det villkor som föreslås, är förenlig med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljökvalitetsnormer. Anläggningen innebär även i övrigt en lämplig användning av mark- och vattenresurser.

Trafikverket bedömer att de fördelar som planen medför överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda när den sökande får ta mark och särskilda rättigheter i anspråk.

Trafikverket bedömer att det behov och den omfattning av tillfällig nyttjanderätt som har redovisats i vägplanen är skäliga.

De delar av nuvarande E22, väg 744 och väg 746 som inte sammanfaller med de nya allmänna vägarna behövs inte längre som allmän väg när det nya vägsystemet är byggt. De vägområden som dras in föreslås återställas och innebär ingen olägenhet för bygden.

Trafikverket gör sammantaget bedömningen att vägplanens utformning, omfattning och åtgärder innebär en lämplig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen.

Överklagande

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga.

Beslutande i detta ärende har varit chefsjuristen Charlotta Lindmark med Anders Olsson som föredragande.

Charlotta Lindmark

Anders Olsson

Bilagor

1. Utdrag från plankarta – vägområde som undantas
2. Utdrag från plankarta – vägområde som ändras till inskränkt vägrätt
3. Anvisning "Hur man överklagar"
4. Allmänna upplysningar – fastställd vägplan

Kopia till:

Länsstyrelsen i Blekinge län
Lantmäterimyndigheten (efter laga kraft)
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Blekinge län
Regionförbundet i Blekinge län
Karlskrona kommun
Fastighetsägare och rättighetsinnehavare, m.fl. enligt ärendets fastighetsförteckning
Övriga som yttrat sig skriftligen under granskningen

TMALL 0049 Beslut v 1.0

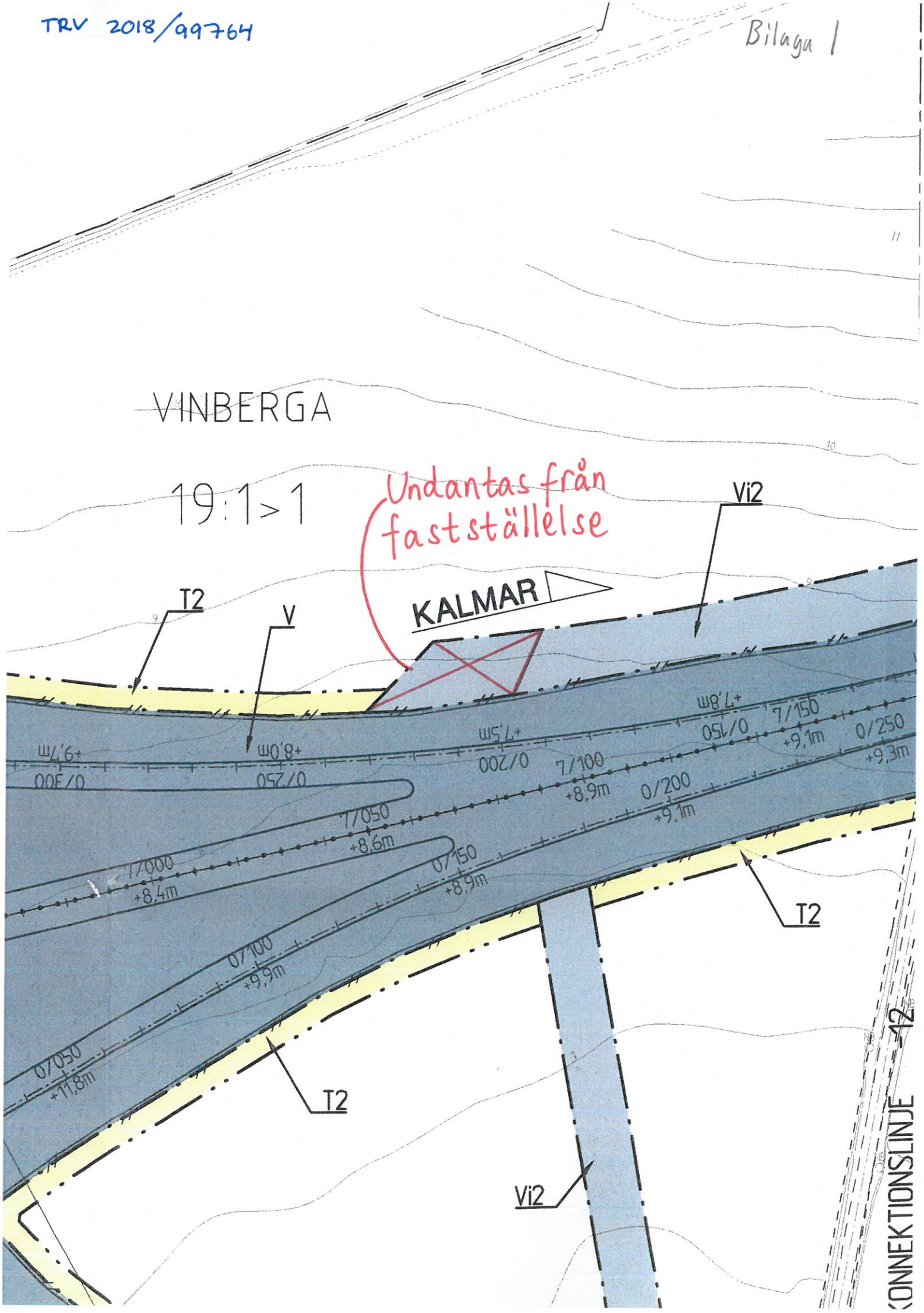
Trafikverket
781 89 BORLÄNGE
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Anders Olsson
Juridik och Planprövning
Direkt: 010-123 63 68

TRV 2018/99764

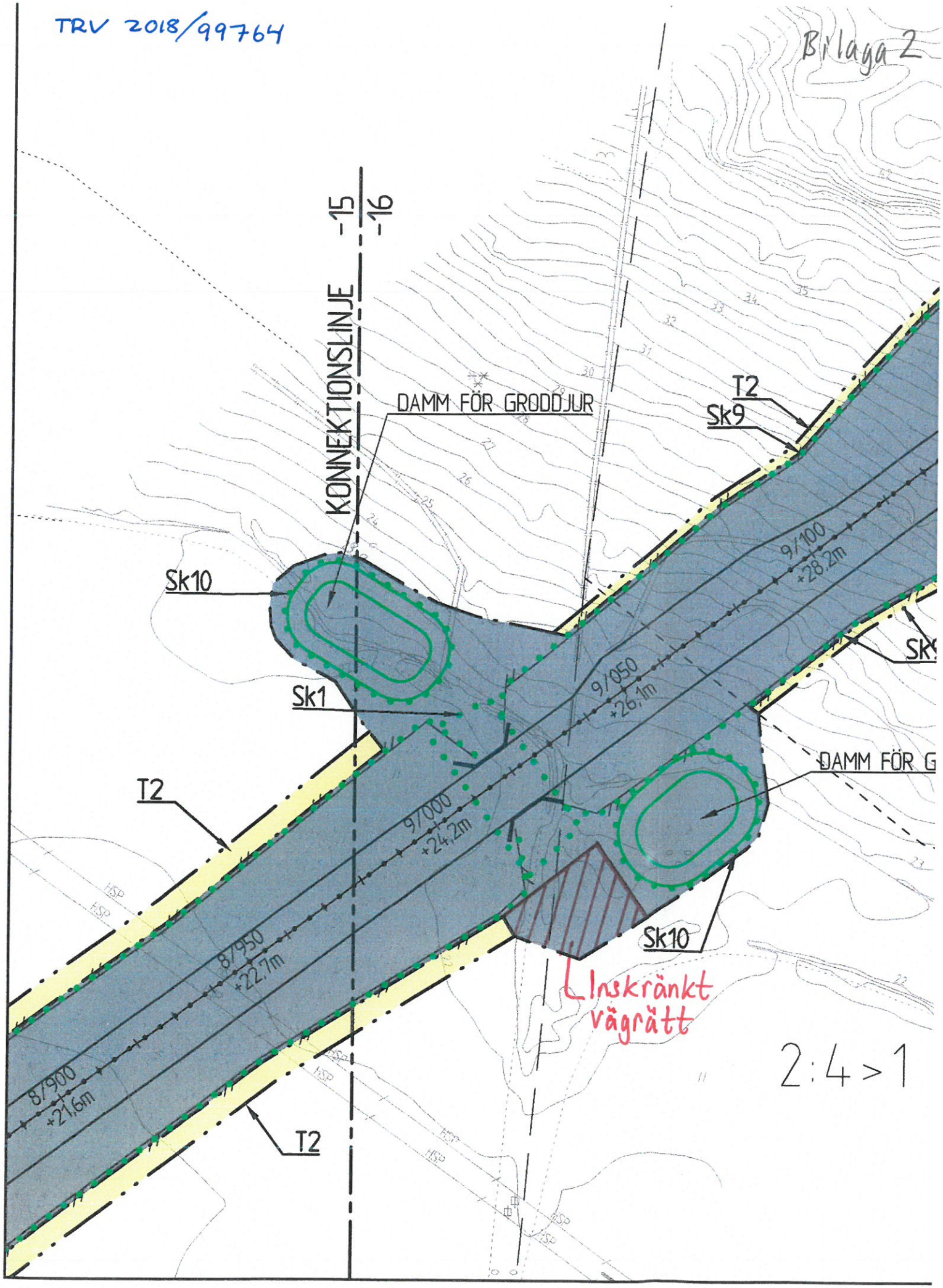
Bilaga 1



12

TRV 2018/99764

Bilaga 2



Hur man överklagar

Om ni vill överklaga Trafikverkets beslut ska ni skriftligen ange vilket beslut ni överklagar och redogöra för den ändring som ni begär.

I skrivelsen ska ni ange i vilken egenskap ni överklagar. Om ni klagar i egenskap av ägare till en fastighet som berörs bör ni även ange fastighetens registerbeteckning.

Skrivelsen ska vara undertecknad av er eller ert ombud och innehålla namnförtydligande, postadress och telefonnummer. Ombudet ska bifoga en fullmakt.

Skrivelsen ställs till regeringen men skickas eller lämnas till Trafikverket, Ärendemottagningen, Planprövning, Box 810, 781 28 Borlänge.

Skrivelsen måste vara hos Trafikverket **senast den 9 maj 2019.**

TRAFIKVERKET

Bilaga 4

Allmänna upplysningar, fastställd vägplan

Fastställelsebeslutets giltighetstid

Beslutet gäller det år då det får laga kraft och följande fem kalenderår. Beslutet upphör alltså att gälla om inte hela vägsträckningen har blivit utmärkt på marken och vägbygget har påbörjats inom den tiden.

Rätt att använda mark

När beslutet fått laga kraft kan väghållaren ta mark inom vägområdet i anspråk med vägrätt. Väghållaren får då fullt ut använda marken och ta till vara naturtillgångar inom vägområdet. Vägrätten kan ibland vara mindre omfattande, och det ska då framgå av vägplanen att vägrätten har inskränkts. Väghållaren är skyldig att betala ersättning för intrång och annan skada till följd av att marken tas i anspråk.

Detaljplanelagt område berörs av markanspråk för vägen. Där kommunen är huvudman för allmän platsmark inom detaljplan ska kommunen tillhandahålla den mark som behövs för allmän statlig väg.

Beslutet innebär också att väghållaren har rätt att få tillfällig nyttjanderätt till de särskilt markerade områden som framgår av vägplanen. Det kan till exempel handla om mark som behövs för transportvägar, upplag eller baracker under byggtiden. Nyttjanderätten gäller under så lång tid som anges i vägplanen.

Undantag från bestämmelser i miljöbalken

Beslutet innebär att:

- förbud mot åtgärder inom generellt biotopskyddsområde inte gäller
- dispens från strandskydd inte krävs, och att
- samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken inte behövs för åtgärder som ingår i den fastställda planen.

Utgångspunkter för bedömning av buller

Följande riktvärden för trafikbuller anges i proposition 1996/97:53 "Infrastrukturinriktning för framtida transporter", som har antagits av riksdagen:

- 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Riktvärdena ska ses som långsiktiga mål för bostäder som påverkas av buller från trafiken. Riktvärdena bör normalt inte överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av väg, men de är inte rättsligt bindande. Vid tillämpningen bör man ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

När det inte är nybyggnad eller väsentlig ombyggnad genomför Trafikverket ett åtgärdsprogram som syftar till att förbättra inomhusmiljön. Då anses det, enligt Mark- och miljööverdomstolens praxis, rimligt att genomföra skyddsåtgärder om bullernivån utomhus överskrider 65 dB(A) ekvivalentnivå.

När man bedömer behovet av skyddsåtgärder gör man normalt först en bedömning av bostadshusens fasaddämpning. Om en sådan bedömning inte har gjorts antas schablonmässigt att fasaden dämpar ljudnivån inomhus med 25 dB(A). Normalt är fasaddämpningen större. Beräkningar av buller tar bland annat hänsyn till trafikmängder, trafikslag, hastighet, terrängförhållanden och bebyggelse.

TDOK 2010:26 Mall_Brev v.3 (Fastställd av Trafikverket)

Vägen måste stämma med detaljplan och områdesbestämmelser

En väg måste byggas så att den stämmer med kommunens detaljplaner. Om vägprojektet medför att någon detaljplan måste ändras får den berörda delen av projektet inte påbörjas förrän beslutet om detaljplanen har börjat gälla. Motsvarande gäller för områden med områdesbestämmelser.

Frågor som inte omfattas av fastställelsebeslutet

Fastställelsebeslutet omfattar inte frågor som hör till byggskedet. Sådana frågor behandlas vid exempelvis markåtkomstförhandling eller lantmäteriförrättning eller i samband med att bygghandlingar för projektet upprättas. Detta gäller bland annat

- ersättning för mark som tas i anspråk
- ersättning för miljöskador
- läget av nya enskilda vägar
- omläggning av ledningar
- rivning eller flyttning av byggnader
- tillstånd och villkor för att bygga eller riva anläggningar i vatten
- påverkan på omgivningen under byggnadstiden
- anslutningar till allmän väg samt spärrningar av anslutningar
- trafikreglering och skyltning
- hastighetsgränser
- bortforsling av vägkropp m.m. inom indragna vägdelar.

Väg och väganordningar

Till en väg hör vägbanan samt de väganordningar som finns intill vägbanan.

Väganordningar är anordningar som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande. Det är normalt vägslänter, diken, gång- och cykelbanor, ledningar för avvattning av vägkroppen, bullerskyddsanordningar i anslutning till andra väganordningar, broar och vägtrummor, tunnlar med skyddszoner, säkerhetszoner, en maximalt två meter bred kantremsa intill vägen, bryggor som är anslutna till en allmän väg, och allmänna färjor med färjeläge.

Lantmäteriförrättning

En vägplan kan illustrera förslag till nya enskilda vägar och anslutningar samt ledningsomläggningar utanför vägområdet. Sådana frågor kan komma att hanteras i lantmäteriförrättningar.

Lantmäteriförrättning kan också behövas för att ordna enskild väghållning när en väg dras in från allmänt underhåll. Sådan förrättning bekostas av väghållningsmyndigheten.

Byggförbud

Fastställelsebeslutet innebär att det krävs tillstånd från väghållningsmyndigheten för att uppföra byggnader, göra tillbyggnader, utföra andra anläggningar eller vidta andra åtgärder som väsentligt kan försvåra användningen av vägområdet för vägändamål.

TDOK 2010:26 Mall_Brev v.3 (Fastställd av Trafikverket)