



Väghållningsmyndigheten,
Trafikverket Region Syd

Fastställelse av vägplan för ny väg E22 förbi Rinkabyholm samt indragning av väg från allmänt underhåll m.m., Kalmar kommun, Kalmar län

BESLUT

Trafikverket beslutar med stöd av 18 § väglagen (1971:948) att fastställa vägplanens plankartor 101T0201A-202A, 101T0203-204 och 101T0205A-206A med avseende på

- ny vägområdesgräns för allmän väg,
- område för tillfällig nyttjanderätt,
- område för inskränkt vägrätt,
- vägbanans läge i plan,
- det huvudsakliga läget för korsande planskilda passager,
- bullerskyddsåtgärdernas läge, höjd och huvudsakliga utformning,
- övriga redovisade skyddsåtgärder,
- vägbanans höjd.

Trafikverket beslutar att gränsen mellan statens och kommunens väghållningsansvar ändras i enlighet med vägplanens förslag. Ändringen av väghållningsområdet framgår av ritning 101T0101. Förändringen innebär att nuvarande E22 från den nya trafikplatsen Hossmo till trafikplats Karlsro och väg 549 till Hossmo kyrka övergår till kommunal väghållning.

I förändringen ingår tillhörande väganordningar som exempelvis belysning, skyltar, GC-banor och byggnadsverk, i de fall de inte redan utgör kommunala anordningar. Förändringen av väghållningsansvaret sker när den nya vägen har tagits i bruk.

Trafikverket beslutar samtidigt om indragning från allmänt statligt underhåll av de delar av nuvarande väg 570 som inte sammanfaller med det nya vägområdet för trafikplats Hossmo. Indragningen sker när det nya vägsystemet har tagits i bruk.

SÖKANDE

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Syd.

BESKRIVNING

Den planerade vägen

E22 byggs om i ny sträckning utanför Rinkabyholm. Den totala sträckan är ca 6 km varav 4,5 km byggs som mötesfri väg med 2+1 körfält och resterande 1,5 km, från där väg 25 ansluter, byggs som fyrfilig motorväg. Trafikplatserna Hossmo och Karlsro byggs om för att passa till det nya vägsystemet. Det byggs även en ny trafikplats där väg 25 ansluter till den nya delen av E22. För att mildra barriäreffekten anläggs ett antal broar och vägportar för passage över

E22. Särskild hänsyn tas till Sverigeledens passage. Befintlig E22 övergår till Kalmar kommun som har för avsikt att anpassa vägen till den nya funktionen i vägsystemet.

Mark som tas i anspråk

För projektet kommer mark och utrymme samt särskild rätt som belastar marken eller utrymmet att tas i anspråk.

Sammanlagt kommer ca 34 ha mark att tas i anspråk med vägrätt. Arealen utgörs huvudsakligen av åkermark.

Vägrätten inskränks inom ett område på ca 4,8 ha av den totala arealen ovan på så sätt att väghållaren inte får

- bestämma över markens användning för annat ändamål än väg,
- tillgodogöra sig alster eller andra tillgångar som kan utvinnas ur marken.

Detta innebär att fastighetsägaren får fortsätta pågående markanvändning så länge det inte äventyrar vägens funktion.

Ca 6,3 ha mark behöver tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Arealen utgörs i huvudsak av åkermark. Nyttjanderätten behövs för upplag, arbetsområden m.m. och gäller under byggtiden. Berörda områden med planerad användning framgår av plankartorna.

Kommunala planer

För berört område gäller Översiktsplan för Kalmar kommun, 2013-06-17.

Annan reglering av markanvändningen, riksintressen samt miljö kvalitetsnormer

Projektet gränsar till Hossmo kyrka, som är av riksintresse för kulturmiljön.

E22 är ett riksintresse för kommunikationer.

Den arkeologiska utredningen visar att fornlämningar kommer att beröras.

Områden som omfattas av det generella biotopskyddet kommer att påverkas.

Jordbruksmark som omfattas av hushållningsbestämmelserna i MB 3 kap. 4 § påverkas av projektet.

Projektet är beläget inom området för grundvattenförekomsten Kalmar (SE628995-153160) samt berör Törnebäcken (SE628439-152591) för vilka det finns fastställda miljö kvalitetsnormer avseende nuvarande och framtida vattenkvalitet.

Kostnader och finansiering

Kostnaden för projektet har beräknats till ca 350 miljoner kr i prisnivå 2012. Projektet ingår i Nationell plan för transportinfrastruktur 2010-2021. Kalmar kommun förskotterar och medfinansierar projektet enligt särskilt avtal. Byggstart planeras ske 2014.

Tidigare utredningar och beslut

Den sökande har genomfört en förstudie samt en vägutredning enligt de dåvarande reglerna i väglagen och vägkungörelsen.

Regeringen har 2012-03-08 beslutat om tillåtlighet för projektet enligt det som benämns som "Nysträckningsalternativet". Beslutet innehåller villkor om att lokalisering inom korridoren samt utformning av väg och trafikplatser ska ske i samråd med Naturvårdsverket och Länsstyrelsen för att påverkan på biotopskyddsområden och landskap ska bli så liten som möjlig. Hänsyn ska tas till befintliga boendemiljöer.

Vägplan har därefter tagits fram enligt de regler i väglagen och vägförordningen som trädde i kraft 2013-01-01.

HANDLÄGGNING

Vägplanen är daterad 2013-10-24 samt reviderad 2014-01-31 och innehåller en miljökonsekvensbeskrivning. Under planarbetet har samråd skett och planen med miljökonsekvensbeskrivning har varit utställd. Under granskningen kom det in tolv yttranden som har sammanfattats och kommenterats i ett pm. Inkomna synpunkter handlar huvudsakligen om:

- buller och bullerskydd,
- återställning av vägområde,
- påverkan på åkermark,
- ägovägar,
- utformning,
- byggskedet.

Efter granskningen har vägplanen reviderats med avseende på bland annat förändrat bullerskydd och en flyttad driftväändplats. Revideringarna redovisas i en särskild handling. Berörda fastighetsägare har getts tillfälle att lämna synpunkter på revideringarna. Synpunkterna ingår i redovisningen ovan.

Under fastställelseprövningen har projektet valt att revidera vägplanen. Ytterligare, fastighetsnära, bullerskyddsåtgärder erbjuds Hossmo 4:8. Dessutom har vissa ändringar av vägprofilen, vägutformningen och föreslagna bullerskyddsåtgärder gjorts. Ändringarna av bullerskyddet medför inte några försämringar för de bullerstörda fastigheterna. Revideringarna redovisas i en särskild handling. Nya samråd har hållits med anledning av revideringarna. Inkomna synpunkter på revideringarna redovisas ovan.

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen har tillstyrkt att vägplanen fastställs.

SKÄL

Allmänt

Den strategiskt viktiga vägen E22 utgör idag en barriär för de boende i Rinkabyholm och skapar olägenheter genom bullerstörningar m.m. Vägen har hög trafikmängd och kapacitetsproblem vid högtrafik. Med hänsyn till förväntade trafikökningar kommer vägsystemets kapacitet generellt att överskridas på sikt. Den föreslagna sträckningen av E22 innebär att vägen flyttas från bebyggelsen och att kapaciteten ökar till tillräcklig nivå. Störningarna från den nya E22 minskas till acceptabla nivåer genom de skyddsåtgärder som redovisas i vägplanen.

Den kommunala utvecklingen planeras att ske öster om nuvarande E22. Läget för den nya vägsträckningen bedöms därför som lämpligt då vägens planerade funktion och projektets syfte inte äventyras inom den överskådliga framtiden. Genom att regeringen har lämnat tillåtlighet för projektet är vägens huvudsakliga påverkan på jordbruksmarken och miljön redan bedömd som acceptabel.

Speciella frågor i projektet

Tillåtlighetsbeslut

Vägplanens vägområde ligger i allt väsentligt inom den korridor som regeringens beslut om tillåtlighet avser. Länsstyrelsen har godkänt sex mindre avvikelser där vägområdet går något utanför den tillåtlighetsprövade korridoren. Avvikelserna avser en ändrad utloppsledning, släntmark vid en ramp i trafikplats Hossmo, anslutningar till gång- och cykelväg, bullervallarna vid Villa Karlsro och Törnebyslätt samt omgrävningen av Törnebybäcken. De villkor som regeringen anger i tillåtlighetsbeslutet har tillgodosetts.

Jordbruksmark

Den nya vägen påverkar främst hårt brukad jordbruksmark. Det valda alternativet "Öst" innebär minst negativ påverkan på den brukningsvärda jordbruksmarken. Det finns inte något genomförbart alternativ som inte påverkar jordbruksmarken alls. Särskild hänsyn har tagits vid utformningen av den nya vägen för att underlätta det fortsatta brukandet av området. Sammantaget får byggandet av vägen anses vara ett sådant väsentligt intresse som medför att intrånget på den brukningsvärda jordbruksmarken kan godtas trots bevarandebestämmelserna i MB 3 kap 4 §.

Riksintressen, fornlämningar

Projektet medför ingen påtaglig skada på riksintresset Hossmo kyrka. Inte heller utgör projektets påverkan på fornlämningar hinder mot att fastställa vägplanen. Samråd med Länsstyrelsen ska ske i byggskedet för att minimera projektets negativa inverkan på kulturmiljön och fornlämningarna. Ytterligare arkeologiska utredningar genomförs vid behov enligt reglerna i kulturminneslagen.

Det generella biotopskyddet

Projektet berör vissa åkerholmar, stenmurar m.m. som omfattas av det generella biotopskyddet. I samråd med Länsstyrelsen har projektet inarbetat skyddsåtgärder samt kompensationsåtgärder i vägplanen. Hänsyn har även tagits vid valet av väglinje. Sammantaget utgörs projektets påverkan på de biotopskyddade områdena, med beaktande av de föreslagna kompensationsåtgärderna, inte hinder mot att fastställa vägplanen.

Buller

Ett stort antal fastigheter får lägre bullernivåer när huvuddelen av trafiken på nuvarande E22 flyttas till den nya vägsträckningen. Bullerstörda fastigheter längs befintlig väg har tidigare bulleråtgärdats, främst med fönsteråtgärder, för att klara riktvärdena för befintlig miljö. Längs den nya vägen ska fastighetsnära åtgärder (t.ex. fönster eller ventiler) erbjudas fastigheterna Rinkaby 1:5 och Hossmo 4:8. Hossmo 4:8 skyddas även av ett bullerplank. Smedby 1:15 (Villa Karlsro) och 12 fastigheter vid Törnebyslätt skyddas med en kombination av bullervall och bullerplank. För Rinkaby 8:28 föreslås inlösen då intrång och bullerstörningar blir alltför stora. Ur bullerhänseende medför den nya vägsträckningen sammantaget en väsentlig förbättring för Rinkabyholm.

MKN - vattenförekomster, fisk- och musselvatten, luftkvalitet

Trafikverket bedömer att projektet inte medför att miljö kvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Projektet strider inte heller mot miljö kvalitetsnormen för de berörda vattenförekomsterna. Övriga miljö kvalitetsnormer är inte aktuella.

Trafikverkets kommentarer till inkomna synpunkter vid granskningen samt efter revideringar

Den sökande har sammanfattat inkomna synpunkter under granskningen och bemött dem. Även inkomna synpunkter med anledning av vägplanens revidering har sammanfattats och kommenterats i en särskild skrivelse. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning i utlåtandena.

Kommunikation under fastställelseprövningen

De som har framfört synpunkter under granskningen har fått del av det som sedan har tillförts ärendet. De har också fått möjlighet att komma med ytterligare synpunkter. Under denna kommunikation inkom åtta yttranden. Inkomna synpunkter återges sammanfattningsvis nedan.

Ulla Berglund, Hossmo 4:8. Bullerskyddet bör utökas till att omfatta hela fastigheten. I hus två finns två sovrum och tomten utanför används av lekande barn. Avvattningen borde kunna lösas med en pumpstation istället.

Trafikverkets kommentar. Vägplanen har reviderats och bullerskyddsåtgärder för att klara inomhusvärdena i samtliga bostadshus kommer att erbjudas efter behov. Skyddet för tomten får anses vara tillräckligt. Avvattningens utformning beror bland annat på behovet av rening av dagvattnet och är inte lämplig att ändra.

Håkan Andersson och Christina Berglund, Hossmo Gård, Hossmo 5:1 m.fl. Trafikverket måste ta bort murar samt kulvertera diken m.m. på åkermarken för att minska påverkan på brukningen. Trafikverket måste hantera de konsekvenser som uppstår av vägsträckningen. Det är väsentligt att löftet om att minska bredden på befintlig väg E22 infrias så att mark kan återlämnas. Trafikplatsen vid Ljungbyån är även överdimensionerad och medför oskäligt stor påverkan på åkermarken. Utöver åkerbruket finns planer på exploatering med tomter vilket innebär att intrånget måste hållas till ett minimum.

Trafikverkets kommentar. Stenmurar, åkerholmar m.m. omfattas av det generella biotopskyddet och kan inte tas bort enbart för att underlätta för jordbruket. Öppna diken behövs för reningen av väg dagvattnet. Ombyggnaden av gamla E22 hanteras av Kalmar kommun. Trafikplatsens utformning styrs av kapacitetsbehovet för prognosåret. Dimensioneringen är därför ändamålsenlig. Det aktuella vägförslaget innebär att intrången hålls till ett minimum, utan att projektets syfte äventyras. Vägområdet kan inte minskas ytterligare.

Elvira och Magnus Laneborg, Rinkaby 324. Det redovisas ingen kostnad för bullerskyddsåtgärderna utan det anges endast att åtgärder inte är samhällsekonomiskt lönsamma. Miljöbalken ställer krav på bästa möjliga teknik för att minska fysisk och psykisk ohälsa vilket inte nämns i utredningen. Trafikverket kompenserar för intrång på jordbruksmark men inte för värdeminskning på andra fastigheter. Trafikverket måste vidta åtgärder (vegetation m.m.) för att minska vägens negativa påverkan på fastigheten. Slutligen framgår inte hur rekreativstråket Södragatan ska skyddas.

Trafikverkets kommentar. Bullerskyddsåtgärder ska normalt ordnas för eller erbjudas de fastigheter som har bullervärden som överskrider riktvärdena vilket även sker i det här projektet. Kravet på bästa möjliga teknik gäller även för vägbyggen och får anses vara uppfyllt. Ersättning för mark som tas i anspråk betalas enligt gällande lagstiftning. Trafikverket kan generellt endast vidta skyddsåtgärder inom det område som förfogas med vägrätt. Frågor om särskilda planteringar m.m. kan därför eventuellt hanteras i byggskedet i samråd med fastighetsägaren. Södra gatans funktion behålls genom en bro över E22.

Mikael Edén, Rinkaby 10:15. Buller från en upphöjd vägbana blir svårt att åtgärda även om Länsstyrelsen ställer krav på uppföljning och åtgärder vid behov. Med en sträckning längre västerut kan profilen hållas lägre. Alternativ Väst – som medför mycket lägre påverkan på Rinkabyholm, tycks inte ha utretts alls. De bullerberäkningar som finns är felaktigt utförda och tar bland annat inte hänsyn till vindpåverkan m.m. Dessutom redovisas inte kostnaden för bullerskydd vid den höga delen över Sverigeleden. En särskild väg för långsamtgående fordon behövs även eftersom omvägen enligt förslaget blir för lång. Belysning måste anpassas eller undvikas för att minska ljusföroreningar.

Trafikverkets kommentar. Det som huvudsakligen har styrt utformningen är strävan att minimera påverkan på jordbruksmarken. Alternativ Öst är då mest lämpligt att genomföra. Bullret påverkas även endast marginellt av olika sträckningar inom den tillåtlighetsprövade korridoren. Bullerberäkningarna har utförts enligt den Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller och genomförts i beräkningsprogrammet SoundPlan. I beräkningsprogrammet har en tredimensionell bild av området byggts upp av höjdkurvor genererade från scanningdata och ny väganläggning har klippts in med rätt höjd och utformning. I beräkningsprogrammet har bland annat trafikflöden, hastigheter, markytans beskaffenhet och byggnader med mottagarpunkter lagts in. Beräkningsmodellen förutsätter medvindsförhållanden, d.v.s. vindriktning från ljudkälla till mottagare.

Samtliga uppgifter om ljudnivåer avser frifältsvärden, d.v.s. utan inverkan av eventuella fasadreflexer, eftersom även riktvärdena avser frifältsvärden. Riktvärdena förutsätter att bullernivåerna har beräknats enligt den Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller. De fastigheter som berörs av buller från nya E22 klarar, efter åtgärder, riktvärdena för prognosåret.

Utformningen av belysningspunkterna styrs av gällande riktlinjer och måste främst säkerställa att behovet för trafiksäkerheten uppfylls. Särskilda synpunkter för vissa områden med belysning kan lämnas till projektet i byggskedet. Enskilda vägar omfattas inte av fastställelsen utan hanteras i särskild ordning av Lantmäteriet.

R.Hjertqvist anser att projektet förstör en idyll, kulturarv och fornlämningar. Hossmo gård, stenmurar m.m. får inte förstöras.

Trafikverkets kommentar. Regeringen har genom tillåtlighetsbeslutet avgjort frågan om vägen får byggas eller ej. När vägplanen har tagits fram och detaljutformningen lagts fast så har ansträngningar gjorts för att minska projektets negativa påverkan på omgivningen. Sammantaget överväger den nya vägens fördelar de nackdelar som miljön och ett mindre antal enskilda drabbas av.

Kalmar kommun. Bullerskyddsåtgärderna måste anpassas för att smälta in i omgivningen. De nu föreslagna åtgärderna för Törneby och skolområdet är godtagbara. Samtliga broar måste anpassas till en framtida motorvägsutbyggnad av E22. En sådan anpassning skulle kosta högst tio miljoner kr. Det är även viktigt att kommunen är delaktig i gestaltning m.m. av bland annat trafikplatserna och förslag lämnas på olika teman för gestaltningen.

Trafikverkets kommentar. Trafikverket och Kalmar kommun är numera överens om att vägbroarnas föreslagna utformning är en godtagbar lösning. Samråd sker med kommunen om gestaltning m.m. och är inte något som regleras i fastställelsebeslutet.

Förändrad väghållning

Den nya sträckningen av E22 övertar funktionen som övergripande väg i området. Den gamla vägen ska därför övergå till en ny väghållare. Eftersom Kalmar kommun är egen väghållare genomförs förändringen genom ändring av kommunens väghållningsområde. Den korta statliga vägbiten till Hossmo kyrka övergår även till kommunen.

Trafikverket bedömer att förändringen överensstämmer med intentionerna i proposition 1987/88:50, som innebär att kommunerna ska få ett ökat ansvar för den lokala väghållningen i de större tätorterna.

SAMLAD BEDÖMNING

Trafikverket bedömer att anläggningen är förenlig med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljökvalitetsnormer. Anläggningen innebär även i övrigt en lämplig användning av mark- och vattenresurser. Hänsyn tas till enskilda och allmänna intressen

Trafikverket bedömer att vägplanen har handlagts i enlighet med reglerna i väglagen och vägförordningen. Den föreslagna anläggningen får ett lämpligt läge och utförande och tillgodoser ändamålet med vägen med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad. Vägplanen innebär att mark, utrymme och särskild rätt får tas i anspråk. De fördelar som planen medför överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda.

Trafikverket bedömer även att behovet och omfattningen av tillfällig nyttjanderätt, som det har redovisats, är skäligt samt att projektet inte motverkar syftet med strandskyddsbestämmelserna.

När det nya vägsystemet är byggt behövs inte längre som allmän väg de delar av nuvarande väg 570 som inte sammanfaller med det nya vägområdet. Totalt berörs ca 270 m väg som ska rivas upp och återställas. Indragningen innebär endast ringa olägenhet för bygden.

ÖVERKLAGANDE

Detta beslut får överklagas hos regeringen (se bilaga).

Beslutande i detta ärende har varit expeditionschefen Johan Barkelius med Anders Stoor som föredragande.


Johan Barkelius

Bilagor

1. PM Kommentarer till synpunkter och yttranden som har inkommit efter planens granskning
2. Anvisning "Hur man överklagar"
3. Allmänna upplysningar – fastställd vägplan

Kopia till:

Länsstyrelsen i Kalmar län

Regionförbundet i Kalmar län

Kalmar kommun

Kommunala lantmäterimyndigheten i Kalmar kommun (efter laga kraft)

Fastighetsägare och rättighetsinnehavare, m.fl. enligt ärendets sakägarförteckning

Övriga som yttrat sig skriftligen under granskningen

PM

Ärendenummer
TRV2011/75438
Projektnummer
108396

Dokumentdatum
2013-09-30
Sidor
1(13)

Kopia till:
Diariet



TRAFIKVERKET

Bilaga 1,

Granskningsutlåtande över till Trafikverket Region Syd inkomna yttranden samt synpunkter efter revidering rörande vägplan för anläggning av E22 förbi Rinkabyholm i Kalmar kommun, Kalmar län.

Vägplanen har projekterats av Vectura, Kalmar och granskningshandlingen är daterad 2013-04-12. Länsstyrelsen i Kalmar län har godkänt miljökonsekvensbeskrivningen 2013-04-09. Planen med miljökonsekvensbeskrivning har handlagts enligt 3 kap 15-19§ och 4 kap vägförordningen (SFS 2012:707). Kungörandet har skett 2013-05-27 i Barometern och Östran samt i Post- och Inrikes Tidningar. Granskningstiden har varit 2013-05-28 till 2013-06-20.

Med anledning av granskningen har tolv stycken yttranden inkommit, vilka numrerats 1-12. I det här dokumentet har varje yttrande sammanfattats i dess huvudsakliga synpunkter gällande vägplanen samt Trafikverkets kommentar till inkomna synpunkter.

Vägplanen har reviderats 2013-09-02. Revideringen har skickats till berörda sakägare. 2 st yttranden har inkommit till Trafikverket efter revideringen, vilka kommenteras under yttrande nr 2 och 3 nedan tillsammans med Trafikverkets kommentar med kursiv stil.

I de fall då yttrande avser viss fastighet anges den längdsektion på plankartor 101To201-101To206 vid vilken fastigheten är belägen.

1. Hossmo 5:1, 4:1, 3:1, 8:1 (km 1/450-2/830), Kalmar Kommun

Lagfaren ägare		Andel
Namn	Håkan Andersson	1/4
Adress	Vikingavägen 3, 387 35 Borgholm	
Namn	Anna-Carin Andersson	1/4
Adress	Havrevägen 6, 387 36 Borgholm	
Namn	Hakon Andersson	1/4
Adress	Enevägen 23, 387 35 Borgholm	
Namn	Christina Berglund	1/8
Adress	Lilla Binga 220, 388 92 Ljungbyholm	
Namn	Erik Berglund	1/8
Adress	Falkholmsgränd 37 Lgh 1102, 127 46 Skärholmen	

Trafikverket
Box 543
291 25 Kristianstad
Besöksadress: Björkhemsvägen 1 7

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

Gunilla Schurmann
IVsy1
Direkt: 010-124 26 87
Mobil: 070-211 08 85
E-post: gunilla.schurmann@trafikverket.se

I yttrandet framförs följande: åkermark, dagvattenledning, vägbom

- 1.1 Hossmo Gårds arrondering kommer markant försämrats eftersom nya E22 kommer att gå diagonalt genom befintliga åkrar. Åtgärder för att få en vettig brukningsenhet återfinns i utredningen "Effekter av intrång på jordbruksfastigheter vid utbyggnad av E22 förbi Rinkabyholm". Vi tycker att Trafikverket ska kompensera oss för de kostnader som uppstår i och med dessa åtgärders genomförande.
- 1.2 Befintliga täckdiken vill vi ska kopplas mot dagvattenledning. Likväl måste det finnas tid efter färdigställandet att tillse att dessa åtgärder fungerar fullt ut.
- 1.3 Då befintlig E22 rivs ned till 8 meters bredd och övergår i kommunalt väghållningsansvar emotser vi att få marken återlämnad till fastigheten som återställd åkermark samt att vi får ta del i diskussionen om villkoren då ansvaret för väghållningen övergår i ny regi.
- 1.4 Vi kommer återfå en bit av väg 570 vid trafikplats Hossmo. Vi räknar med att få denna återställd till åkermark. Trots detta påpekar vi att området kring trafikplatsen inte kommer att bli brukbart totalt sett då dagens maskiner kräver större och bättre planering än vad som blir kvar samt att mark som belastats inte är jämförbar med tidigare obelastad mark. Det vore därför bättre att bygga vägen över åkerholmarna i mesta möjliga mån. Konsekvensen av föreslagen placering kommer att bli att åkerholmarna försvinner och trafikplatsen ligger i skog. Vi önskar allra helst se en mindre trafikplats närmare ån och att påfart från väg 570 från Ljungbyholm trycks ner närmare befintlig vägsträckning. Detta skulle ge oss möjlighet att fortsätta bruka omgivande mark som åkermark.
- 1.5 Vi önskar en vägbom vid ägovägen i trafikplats Hossmo.
- 1.6 Vi motsätter oss den provisoriska vägen vid byggandet av bron över Rinkabyvägen. Jordbruksmark som belastats är sämre än tidigare obelastad mark. Under byggtiden tycker vi att utfarten får ske mot Rinkabyholm och Smedby.
- 1.7 Det finns en dagvattenledning ritad från dammen vid trafikplats Hossmo över Hossmo 3:1 med inskränkt vägrätt. Denna vill vi ha dragen i direkt anslutning till fastighetsgränserna mot Hossmo 3:4 och Hossmo 3:7. Vi har för avsikt att stycka av tomter ned mot ån och vill inte begränsas av ledningen.
- 1.8 En driftvändplats finns inritad på våra ägor. Denna önskar vi flyttad till annan plats med naturligt brukningshinder och/eller svårbrukad mark. Kanske i någon "tårtsnibb" som blir kvar av någon åker. Den nu föreslagna placeringen är på ett område där vi söker tillstånd att ta bort det diket som i en framtid med väge byggd blir ett brukningshinder.
- 1.9 För att spara åkermark vill vi totalt sett att man ser över möjligheterna att istället använda sig av dräneringsledningar och vajerräcken i ytterkanterna av vägen. Vi vill av samma anledning se en sänkt profil över hela vår vägsträcka. Speciellt vid passagen av Rinkabyvägen tror vi att en lägre profil skulle medföra mindre intrång i och med en lägre vägbank till bron.
- 1.10 Vi upplever att Trafikverkets företrädare lägger över ansvaret på oss att lösa de hinder för effektivt jordbruk som uppkommer på grund av vägbyggnaden. Därför har vi nu för avsikt att skaffa ett juridiskt ombud som vi anser att Trafikverket ska bekosta.

Kommentar från Trafikverket Region Syd

- 1.1 Kompensation för försärad brukning på åkermarken utgår i form av ekonomisk ersättning.
- 1.2 Befintliga täckdiken och dräneringsledningar kommer att omhändertaras under byggnadstiden. Systemet ska fungera på samma sätt efter som före utbyggnad av E22.

Trafikverket
Box 543
291 25 Kristianstad
Besöksadress: Björkhemsvägen 17

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

Gunilla Schurmann
IVsy1
Direkt: 010-124 26 87
Mobil: 070-211 08 85
E-post: gunilla.schurmann@trafikverket.se



- 1.3 De delar av nuvarande E22 som övergår till kommunalt väghållningsansvar ansvarar Kalmar kommun för. Eventuella åtgärder som avsmalning av nuvarande E22 blir en fråga för Kalmar kommun, Trafikverket avser inte att smalna av nuvarande E22 innan den övergår till kommunen.
- 1.4 Den del av väg 570 som rivs och utgår ur allmänt vägunderhåll avser Trafikverket återställa till jordbruksmark. Väg 570 har anpassats till landskapet och till de åkerholmar som finns. Trafikplatsen och väg 570 är förlagd på det sätt som linjeföring och vägkonstruktion medger.
- 1.5 Trafikverket avser att sätta upp en vägbom vid ägovägen.
- 1.6 För att leda trafik på Rinkabyvägen förbi området där byggnation sker behövs en tillfällig väg. Att stänga Rinkabyvägen är ej aktuellt bland annat på grund av busstrafik. Ersättning för tillfälligt nyttjande kommer att utgå till fastighetsägaren om det blir aktuellt att nyttja marken i vägföretaget.
- 1.7 Trafikverket har placerat dagvattenledningen så långt österut som möjligt, dock ligger ledningen djupt varför ett stort område behövs för anläggandet. Den inskränkta vägrätten medger att Trafikverket i framtiden har rätt göra drift- och underhållsåtgärder på ledningen.
- 1.8 Driftväändplatsen har utgått i revidering av Vägplanen daterad 2013-09-02.
- 1.9 Trafikverket har i vägplanen valt att föreslå ny väg med öppna diken (utan dräneringsledningar) för att det ger bättre fördröjningsegenskaper av vägdagvattnet.

I det flacka landskapet vid Hossmo bestäms profilen för ny E22 av lågpunkten vid passagen av Kanalen (sektion 3/080). Profilläget har här sin lägsta nivå och med de minimilutningar som ny väg ska ha beror profilläget vid Rinkabyvägen av profilläget vid Kanalen. Att ytterligare sänka vägens profil innebär avvattningsproblem för ny väg.

- 1.10 Trafikverket har i tidigt skede meddelat att de inte kan ta ansvar för de bruksnshinder som hamnar utanför vägområdet för ny väg eftersom Trafikverket inte råder över marken.

Noteras att ombudskostnader i samband med fastställelseprocessen inte ersätts av Trafikverket. Vid lagakraftvunnen vägplan kan Trafikverket komma att ersätta skäligena ombudskostnader, som medverkat till överenskommet avtal.

2. Hossmo 4:8 (km 2/445-2/505), Kalmar Kommun

Lagfaren ägare

Namn	Ulla Berglund
Adress	Proviantgatan 32 Lgh 1101, 392 31 Kalmar

I yttrandet framförs följande: *Bullerskydd*

- 2.1 Nya E22 och bron över E22 på Rinkabyvägen kommer medföra avsevärda bullerstörningar för Hossmo 4:8. Detta gäller både inommiljö och utemiljö. Ett förslag är att sänka profilen på E22 förbi höjdpunkten vid Rinkabyvägen vilket också skulle medföra en lägre vägbank till bron.

Kommentar från Trafikverket Region Syd

- 2.1 I revidering av Vägplanen 2013-09-02 föreslås ett bullerskydd på 42 meter för Hossmo 4:8. Förslaget att sänka profilen för ny väg besvaras under punkt 1.9 ovan.

Synpunkter efter revidering 2013-09-02

- 2.2 Fastighetsägaren önskar plank utmed hela fastighetsgränsen mot åker/ny E22 och inte enbart 42 meter då de även använder ett andra hus inom fastigheten som sovrum.

Kommentar från Trafikverket Region Syd

- 2.2 Förslaget bullerskydd skyddar huvudbyggnaden på fastigheten och det är inte ekonomiskt försvarbart att ytterligare förlänga bullerskärmen för att även skydda hus nr 2.

3. Rinkaby 8:29, 1:5 (km 3/250-3/295), Kalmar Kommun

Lagfaren ägare

Namn	Per Olsson
Adress	Rinkaby 321, 38892 Ljungbyholm

I yttrandet framförs följande: *Bullerskydd*

- 3.1 För att inte bullret i utomhusmiljön ska bli mycket störande krävs bullerdämpande åtgärder. Det fodras en bullervall, ett plank, en mur eller en granskog intill vägen.

Kommentar från Trafikverket Region Syd

- 3.1 I revidering av Vägplanen 2013-09-02 föreslås ett bullerskydd vid uteplatsen för Rinkaby 1:5 kombinerat med fasadåtgärd på bostadshuset.

Synpunkter efter revidering 2013-09-02

- 3.2 Fastighetsägaren tror inte att planket kommer att dämpa tillräckligt mycket.

Kommentar från Trafikverket Region Syd

- 3.2 Med förslaget bullerplank, 1,8 meter över omgivande tomtmark, beräknas ljudnivån vid uteplatsen understiga riktvärdet 55 dBA ekvivalent nivå. Dessutom föreslås fasadåtgärder som dämpar inomhusnivån till gällande riktvärde.

4. Magnus och Elvira Laneborg m fl

Namn	Magnus och Elvira Laneborg
Adress	Rinkaby 324, 388 92 Ljungbyholm
Namn	Hans-Ove Johansson och Irene Rydström
Adress	Rinkaby 326, 388 92 Ljungbyholm
Namn	Kenneth och Ingrid Svensson
Adress	Rinkaby 329, 388 92 Ljungbyholm

Trafikverket
Box 543
291 25 Kristianstad
Besöksadress: Björkhemsvägen 17

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

Gunilla Schurmann
IVsy1
Direkt: 010-124 26 87
Mobil: 070-211 08 85
E-post: gunilla.schurmann@trafikverket.se



I yttrandet framförs följande: *buller, visuell försämring, värdeminskning*

- 4.1 Boende vill att Trafikverket redovisar en ny bullerberäkning för samtliga fastigheter längs Södra gatan eftersom väglinjen höjts mot tidigare förslag och att mätningar görs vid varje fastighet efter byggnation samt redovisa en åtgärdsplan för hur och när eventuella överskridanden av bullervärden ska kompenseras och åtgärdas.

Boende vill att Trafikverket redovisar kostnadsunderlag för att utföra bullerskydd längs E22 för att skydda Södra gatan och dess fastigheter och att bästa möjliga teknik används för att få ned bullret, t.ex. bullerreducerande asfaltstyp, samt utreder sänkt hastighet på vägsträckan med tanke på försiktighetsprincipen.

- 4.2 Boende vill att Trafikverket genomför åtgärder för att minska den visuella försämringen av landskapsbilden, t.ex. genom att plantera vegetation.
- 4.3 Boende vill att summan för värdeminskningen av våra fastigheter bör ingå i den samhällsekonomiska kalkylen och kräver kompensation för denna.

Kommentar från Trafikverket Region Syd

- 4.1 Den bullerberäkning som gjorts har utförts med den i Vägplanen föreslagna vägprofilen. Trafikverket åtgärdar ljudnivåer som överstiger riktvärdena 55 dBA ekvivalent ljudnivå resp 70 dBA maxnivå om det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. De fastigheter som ligger under 55 dBA ekv nivå har därför inte redovisats i Vägplanen då de inte överstiger riktvärdena. Några bullerskyddsåtgärder har heller inte föreslagits för dessa fastigheter då de ligger under riktvärdena. Trafikverket utför ej bullermätningar som rutin. De beräkningsmodeller som används är fullt tillämpliga för vägen även efter utbyggnaden. E22 är en nationell väg där god framkomlighet är ett utpekat mål.
- 4.2 Ny väg har föreslagits med en profil som ligger lågt i landskapet för att minska både det visuella och ljudmässiga intrånget i omgivningen. Längs ny väg föreslås inte planteringar med hänsyn till att inte få för stort intrång i intilliggande åkermark.
- 4.3 Trafikverket ersätter endast marknadsvärdeminskningen på de fastigheter där mark tas i anspråk för vägens byggande enligt väglagen. Värdeminskning av intilliggande fastigheter ingår inte i den samhällsekonomiska kalkylen.

5. Martin Kornvall och Sofia Paulin

Namn Martin Kornhall och Sofia Paulin
Adress Ulfsborg 167, 388 92 Ljungbyholm

I yttrandet framförs följande: *Norra gatan*

- 5.1 För att Norra gatan ska kunna fortsätta vara en förbindelse mellan Rinkaby och Rinkabyholm borde en parallellväg väster om E22 från Norra gatan till Sverigeleden skapas. Förhoppningen är att Trafikverket tar initiativ till en sådan lösning.

Trafikverket
Box 543
291 25 Kristianstad
Besöksadress: Björkhemsvägen 17

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

Gunilla Schurmann
IVsy1
Direkt: 010-124 26 87
Mobil: 070-211 08 85
E-post: gunilla.schurmann@trafikverket.se



Kommentar från Trafikverket Region Syd

- 5.1 En sådan väg är föreslagen, se Illustrationskarta, ritning 101To213. Vägen fastställs dock inte i vägplanen varför fortsatt diskussion måste ske med fastighetsägaren. Trafikverket kommer att arbeta för att förbindelsen mellan Rinkaby och Rinkabyholm genomförs.

6. Bo 1:7 (km³/270-5/630), Kalmar Kommun

Företrädare Mats Nilsson, Advokatbyrån Mark & Miljö AB, Box 180, 371 22 Karlskrona

Lagfaren ägare

Namn Magnus Ljungar

Adress Bo gård 189, 394 70 Kalmar

I yttrandet framförs följande: åkermark, driftväändplats, tryckbank, bro, matjord, dräneringsledning

- 6.1 Markägaren principiella inställning är att han motsätter sig att det anläggs en ny väg på åkermarken väster om Rinkabyholm. Han inser dock att vägen kommer att byggas och vill därför göra det bästa av situationen.
- 6.2 Att vägen och trafikplatsen E22/Väg 25 har lagts i östra delen av vägkorridoren är positivt sett ur ett jordbruksperspektiv.
- 6.3 Markägaren ifrågasätter behovet av föreslagna driftväändplatser då det i vägplanen (sid 39, punkt 4.12.3) anges att det inte är nödvändigt att anlägga sådana på sträckan. Driftväändplatser innebär att jordbruksmark tas i anspråk och utbuktningarna som skapas i jordbruksmarken påverkar möjligheten att bruka marken rationellt.
- 6.4 Markägaren ifrågasätter grundläggningen med tryckbank. Tryckbank är en konstruktion som riskerar att påverka områdets hydrologi genom att vattenflödet i marken stryps. Även om marken ska utformas "för fortsatt brukning" finns en uppenbar risk att marken blir svårbrukad och får dålig avkastning. Förslag lämnas att använda en mer traditionell lösning som har mindre påverkan på hydrologin och som även tar mindre utrymme i anspråk. För det fall tryckbankarna ändå ska anläggas förutsätter han att det är samma matjord som idag ligger på marken som läggs på slänterna.
- 6.5 Markägaren ser helst att vägen i så stor utsträckning som möjligt anläggs med sidoräcken för att spara på åkermarken.
- 6.6 Markägaren anser att bron strax norr om Norra gatan bör vara 7 meter bred för att möjliggöra säker överfart av jordbruksmaskiner. För att ta sig ut på åkermarken söder om väg 25 idag har markägaren tillgång till en 7 meter bred underfart. Denna bredd styr vilken dimension han kan ha på sina jordbruksmaskiner och då bör även bron över E22 anpassas därefter.
- 6.7 Markägaren vill ha en dialog med Trafikverket om markvägar och ramper till överfart över E22. Ramperna måste få en lutning som möjliggör säker överfart samtidigt som man inte i onödan inkräktar på jordbruksmark.
- 6.8 För att möjliggöra fortsatt rationell drift av jordbruksmark väster om E22 planerar markägaren åtgärder som han visat för Trafikverkets representanter i ärendet. Han vill att Trafikverket i sin planering beaktar att han för att kunna vidta dessa åtgärder är i behov av matjord. Markägaren är medveten om vilken rätt Trafikverket får till naturresurserna när mark tas i anspråk med vägrätt men då planerade åtgärder får ses som skadeavhjälpande lär det ändå vara Trafikverket som får bekosta matjordsinköp till dessa. Markägaren önskar då att han får använda sin egen matjord för genomförandet av planerade åtgärder.

- 6.9 Markägaren poängterar vikten av att stor möda läggs vid att återställa avgrävda dräneringsledningar så att funktionen inte försämras. Det är viktigt att avgrävda dräneringsledningar markeras på detaljerad karta och att de åtgärder som vidtas dokumenteras.

Kommentar från Trafikverket Region Syd

- 6.1 Vägkorridoren, inom vilken föreslagen vägsträckning sker, har tillåtlighetsprovats av Regeringen 2012-03-08.
- 6.2 Trafikverket har placerat ny vägsträckning av E22 inkl trafikplats E22/väg 25 i det sammantaget bästa läget.
- 6.3 Behovet av driftvändplatser har ytterligare studerats. Trafikverket har reviderat vägplanen 2013-09-02 och slopat en driftvändplats samt flyttat den andra till ett nytt läge som något mindre påverkar jordbruksmark.
- 6.4 I vägplanen har förutsatts tryckbankar som grundförstärkning pga att andra lösningar inte bedöms ekonomiskt försvarbara. Tryckbanken ska byggas upp så att nuvarande hydrologi bibehålls. I byggskedet kan entreprenören välja annan förstärkningsmetod. Vald lösning ska vara likvärdig avseende krav på förstärkningsåtgärder samt hydrologiska förutsättningar.
- Där tryckbank föreslås kommer befintlig matjord att återföras på slänterna för föreslagen tryckbank.
- 6.5 Trafikverket har i vägplanen valt att föreslå ny väg med öppna diken (utan dräneringsledningar och sidoräcken) för att det ger bättre fördröjningsegenskaper av vägdagvattnet. Sidoräcken skulle innebära minskat markintrång men kräver mer underhåll samt försvårad väghållning (snöröjning, slätter, avvattning m m) av vägen. Sidoräcken används där det inte är ekonomiskt försvarbart att anlägga ett trafiksäkert sidoområde.
- 6.6 Gällande bredd på bron har en ökning redan genomförts från 5,0 till 5,5 meter. Att ytterligare öka den fria brobredden med 1,5 meter skulle innebära en kostnadsökning på ca 1,8 Mkr vilket inte är ekonomiskt rimligt.
- 6.7 Trafikverket ser positivt till en fortsatt dialog med berörda markägare om hur ramper och anslutningsvägar utformas.
- 6.8 Trafikverket avser att föra en fortsatt dialog gällande hantering av matjord i projektet.
- 6.9 Trafikverket avser att i byggskedet dokumentera berörda dräneringsledningar samt hur de åtgärdas, se även kommentar 1.2.

7. Smedby 1:15 (km 6/835-7/010), Kalmar Kommun

Lagfaren ägare		Andel
Namn	Håkan Hellström	1/2
Adress	Villa Karlsro, 394 70 Kalmar	
Namn	Liselotte Hellström	1/2
Adress	Villa Karlsro, 394 70 Kalmar	

I yttrandet framförs följande: *tomtmark*

- 7.1 Den mark som kommer ianspråktagas är fel benämnd i fastighetsförteckning för vägplan. Fastigheten Smedby 1:15 är en bostadsfastighet som för närvarande är bebyggd med två bostäder. Till fastigheten hör

vare sig någon "åker" eller "öppen mark". All mark till fastigheten är tomtmark och ska därför så behandlas genom hela processen.

Kommentar från Trafikverket Region Syd

- 7.1 Trafikverket har via brev 2013-06-25 förklarat hur fördelningen av ianspråktagen mark är beräknad. Den areal av Smedby 1:15 som tas i anspråk norr om väg 25 utgörs dels av befintlig gång- och cykelväg dels av tomtmark vilka sammantaget klassats som öppen mark. Den areal av Smedby 1:15 som tas i anspråk söder om nuvarande väg 25 har klassats som åker.

8. Törneby 8:8 (km 7/305-7/345), Kalmar Kommun

Lagfaren ägare		Andel
Namn	Mikael Blomcrantz	1/2
Adress	Törnebyägen 19, 392 41 Kalmar	
Namn	Ann-Louise Kavon	1/2
Adress	Törnebyägen 19, 392 41 Kalmar	

I yttrandet framförs följande: stora träd, *låg pollenhalt*

- 8.1 Boende tycker förslaget ser bra ut och godkänner detta. Ett önskemål gällande nyplanteringen längs med bullervall och plank är att växter med låg pollenhalt väljs. Vi tycker det är bra att stora befintliga träd bevaras.

Kommentar från Trafikverket Region Syd

- 8.1 Gällande bullervallen har Trafikverket försökt bevara stora befintliga träd. Synpunkten gällande vilka växter som väljs ska studeras vidare i kommande skede med upprättande av bygghandling.

9. Rinkaby 10:15, Kalmar Kommun

Lagfaren ägare		Andel
Namn	Mikael Edén	1/3
Adress	Ståthållaregatan 36b, 392 45 Kalmar	

Synpunkter efter sakägarsammanträde (yttrandets Ref A) har funnits med i Trafikverkets fortsatta arbete efter sakägarsammanträdet.

- 9.1 Fastighetsägaren anser att alternativ Väst är bättre än alternativ Öst men den enklaste lösningen är att inte göra någonting alls. Fastighetsägaren framför många detaljerade lösningar.
- 9.2 Fastighetsägaren saknar bullervall/bullervägg vid ny E22 där den ligger som högst och närmast samhället.
- 9.3 Fastighetsägaren anser att separat väg för långsamtgående fordon vid Karlsro saknas.



- 9.4 Fastighetsägaren refererar till att enligt MKB, sidan 67, är rekommendationen i VVFS 2003:140 för friluftsområde samt bostadsområden med låg bakgrundsnivå ekvivalent ljudnivå 40 dBA.
- 9.5 Fastighetsägaren är frågande till prisökningen från 280 till 335 miljoner kronor.
- 9.6 Felaktigheter i Trafikverkets handhavande. Enligt fastighetsägaren var sakägarsammanträdet felaktigt utlyst, datum och plats saknades i annonser. Brev borde skickats ut till alla i västra halvan av Rinkabyholm.

Det informerades inte om möjligheten att överklaga fastställelsebeslutet vid sakägarsammanträdet. Protokollet från mötet var tillgängligt mycket sent och är dessutom tillrättalat av Trafikverket.

Utställning av förslaget bestod av en tjock pärm på Trafikverket. Förslaget borde presenterats på ett tydligare och mer lättförståeligt sätt.

- 9.7 Felaktighet i Trafikverkets underlag generellt.
- 9.8 Felaktighet i Trafikverkets planbeskrivning.
- 9.9 Felaktighet i Trafikverkets MKB.
- 9.10 Felaktighet i Trafikverkets Gestaltningprogram.
- 9.11 Felaktighet i Trafikverkets Teknisk PM Geoteknik.

Kommentar från Trafikverket Region Syd

- 9.1 Både alternativ väst och öst ligger inom den av regeringen tillåtlighetsprövade vägkorridoren. Vid val av alternativ har den sammantaget bästa vägsträckningen valts utifrån naturmiljö, kulturmiljö, boendemiljö, markanvändning, gestaltning, masshantering m m.
- 9.2 Bullerskyddsåtgärder föreslås där beräknad bullernivå överstiger gällande riktvärde 55 dBA ekvivalent nivå.
- 9.3 Långsamgående fordon hänvisas till alternativa vägar. Långsamgående fordon som ska till Kalmar söderifrån kommer att hänvisas till befintlig E22, väg 585 samt Dokumentvägen. Långsamgående fordon som ska till Kalmar västerifrån kommer att hänvisas till väg 585 (Nybrovägen) samt Dokumentvägen.
- 9.4 Enligt VVFS 2003:140 definieras "Bostadsområde med låg bakgrundsnivå" som "Område med en bakgrundsnivå som är 30 dBA eller lägre där inga andra storkällor från pågående markanvändning än boende finns." samt "Friluftsområde" som "Område som är avsatt i översiktsplan för det rörliga friluftslivet där naturupplevelsen är en viktig faktor och där låg bullernivå utgör en särskild kvalitet." Några Bostadsområden med låg bakgrundsnivå har inte identifierats och det finns inga Friluftsområden utpekade i Översiktsplanen.
- 9.5 Kostnadskalkylen blir mer detaljerad ju längre projektet framskrider och frågor uppstår som ibland måste lösas med åtgärder som medför ökad kostnad. Huvudsaklig orsak till kostnadsökningen är förändrade krav i Trafikverkets anvisningar (VGU – Vägar och gators utformning), avvattningskrav, ökad omfattning av bullerskyddsåtgärder och grundförstärkning m m.
- 9.6 Kallelse till sakägarsammanträdet, 2012-10-02, gjordes i lokalpress 2012-09-22. Av annonsen framgick både datum och plats. Underrättelse via brev skickades till alla direkt berörda genom markintrång och till närmaste bostadsfastigheter, övriga anses underrättade via tidningsannons.

Genomförandet av sakägarsammanträdet följer väglagen och det informerades om möjligheten att överklaga, vilket visades i bildspel. Protokollet från sakägarsammanträdet, efter justering instämplat hos Trafikverket 2013-01-08, fanns tillgängligt i god tid innan granskningstiden påbörjades i maj 2013.

Redovisningen av vägplanen följer de krav som Trafikverket har. Redovisningen kan alltid förbättras och

göras mer lättillgänglig. Både samrådshandlingen daterad 2012-09-10 och Granskningshandling vägplan daterad 2013-04-12 har funnits tillgänglig på Trafikverket i Kalmar, Kalmar kommun (Samhällsbyggnadskontoret), Rinkabyholmsbiblioteket samt på Trafikverkets hemsida.

- 9.7 Trafikverkets uppfattning är att underlaget håller tillräcklig kvalitet för ändamålet. Detaljerad projektering påbörjas efter fastställd vägplan.

Vägens profil har lagts lågt och måste ses över en längre sträcka vilket gör det svårt att sänka profilen på kortare delsträckor. Terrängen varierar i höjddled längs den nya vägsträckningen. Ny väg kan inte helt följa terrängens variationer då det skulle medföra allt för låg profilstandard (standard för vägens längslutning). Detta medför att kortare delsträckor får en profil som ligger något högre än andra delsträckor. Sammantaget vidhåller Trafikverket bedömningen av ny väg ligger lågt i terrängen.

- 9.8 Trafikverkets planbeskrivning är en rimlig beskrivning med rätt ambitionsnivå. Planbeskrivningen beskriver valt alternativ Öst.
- 9.9 MKB tillhörande vägplanen har upprättats enligt gällande lagstiftning och godkänts av länsstyrelsen. I godkännandet anges att: Miljökonsekvensbeskrivningen beskriver vägprojektets förväntade effekter och konsekvenser på ett bra sätt. Därmed uppfyller MKB'n kraven på innehåll enligt 6 kap 7 § miljöbalken.
- 9.10 I Gestaltningsprogrammet förklaras syftet med programmet. Från kapitel 1.4 i Gestaltningsprogrammet hämtas följande: "Det är inte alltid som det som varit mest gynnsamt från ett gestaltningsperspektiv fått vara rådande. Det är också så att Trafikverket enbart rör över vägområdet, det vill säga den mark som behövs för vägen och dess sidoområden, men inte den mark som ligger utanför och som kan vara viktig för projektets inpassning i landskapet. I texten i gestaltningsprogrammet har det varit viktigt att ha med resonemang om varför önskvärda lösningar från ett visuellt perspektiv inte varit möjliga att genomföra. Detta för att visa att de har beaktats, så att det inte i ett senare skede behöver belysas igen."
- 9.11 Teknisk PM Geoteknik beskriver vilka undersökningar som gjorts, befintliga geotekniska och hydrogeologiska förhållanden samt förslag till geotekniska förstärkningsåtgärder för alternativ Öst.

10. Eon Elnät Sverige AB

Företrädare

Namn	Pernilla Winblad
Adress	Eon Elnät Sverige AB, Tillstånd & Rättigheter, Esplanaden 27, 392 34 Kalmar

I yttrandet framförs följande: *inget att tillägga*

- 10.1 Eon Elnät Sverige AB har tagit del av inkomna handlingar och under förutsättning att exploitören följer det tidigare yttrandet så har Eon Elnät inget ytterligare att tillägga.

Kommentar från Trafikverket Region Syd

- 10.1 Fortsatt samråd kommer att ske med Eon Elnät Sverige AB i det vidare arbetet.



11. One Nordic

Företrädare

Namn	Kjell Hermansson
Adress	Skeppsbrogatan 47, Box 968, 391 29 Kalmar

I yttrandet framförs följande: *Belysning*

- 11.1 Vid separering av körfälten bör belysningsstolparna sättas på den tvåfältiga delen av körbanan. Alternativt om detta ej är möjligt bör vägen breddas så att lastbil med släp kan passera en arbetsuppställd skylift vid belysningsområdet.
- 11.2 Ljuspunktshöjd bör inte överstiga 12 m.
- 11.3 Armaturer bör väljas med tanke på att de ska vara lätta att reparera och felsöka (helst armaturer med kassettsystem och bajonettfattning på elanslutningen).

Kommentar från Trafikverket Region Syd

- 11.1 Det planeras ej för belysning längs ny E22 mellan Trafikplats Hossmo-Trafikplats E22/väg 25. Trafikbelysning föreslås i trafikplatserna samt i vägport vid korsning E22/Sverigeleden. Sverigeleden är redan idag belyst. Effektbelysning är aktuellt av broar i trafikplats Hossmo och Karlsro.
- 11.2 Där belysning föreslås kommer ljuspunktshöjden inte överstiga 12 m.
- 11.3 Val av armatur ska följa krav i Trafikverkets standard.

12. Kalmar kommun

Företrädare

Namn	Kalmar kommun (KSau)
Adress	Kalmar kommun, Box 611, 391 26 Kalmar

I yttrandet framförs följande: *buller, överfarter, broar, dagvatten*

- 12.1 Föreslagen bulleråtgärd bör anpassas till befintliga landskapskaraktärer och utformas med en klar stadsmässighet där herrgårdslandskapet och dess kulturhistoriska värden tillvaratas.
- 12.2 Gällande detaljplan (Karlsro trafikplats), antagen 1996-12-20, har planbestämmelse om buller från vägtrafik som måste följas. I bestämmelsen står det: "Buller från vägtrafik får uppgå till maximalt 55 dB ekvivalentnivå". Detta gäller vid fastighetsgräns för de aktuella bostäderna vid Törnebyslätt. I bilaga 1 redovisas endast fasadvärdena.
- 12.3 Kommunen har i tidigare yttranden framfört att riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid skolan och förskolan ska gälla hela skolområdet. Detta stöds på dom MÖD 2000:32. Redovisning för huruvida detta klaras saknas.
- 12.4 Kommunen önskar ett förtydligande över vilken vegetation som ska bevaras och vilken som ska tas bort i samband med bulleråtgärd vid Törneby. Det är viktigt att befintlig, skärmande vegetation, så som uppvuxna träd, kan sparas i så hög utsträckning som möjligt.
- 12.5 Gällande redovisade sektioner över bulleråtgärder vid Törneby (A-A och B-B) behövs ett förtydligande. Sektionerna är svårtolkade och saknar information angående gestaltning och teknisk utformning. Utifrån



- snitten, hur kommer föreslagen gestaltning att upplevas i landskapet? Hur har bullernivåerna beräknats vid de olika sektionerna?
- 12.6 Kommunen vill ta del av beräknade kostnadskalkyler för de olika gestaltungs-förslagen på bullerlösningar. Vad finns det för olika alternativ?
- 12.7 Kommunen utgår ifrån att Trafikverket utformar bron vid Dörbylund så att hästar säkert kan passera, enligt den dialog parterna fört. Hästverksamheter av olika slag är karaktäristiskt för området och bör tas med i framtida planeringsarbete.
- 12.8 Kommunen förutsätter att gång- och cykeltrafik längs Sverigeleden separeras från eventuell biltrafik vid passagen under E22 (se kap. 4.9, passager av ny E22).
- 12.9 Kommunen saknar en bild över föreslagen utformning av de gc-övergångar som finns i anslutning till trafikplats Karlsro samt hur de upplevs i landskapet.
- 12.10 Kommunen föreslår att samtliga broar dimensioneras för framtida ombyggnation av E22 för aktuell sträck till motorväg.
- 12.11 Trafikverket måste tydligt visa på vilket sätt dagvatten från vägområde ska omhändertas.
- 12.12 Om dagvatten från E22 ska släppas på Bo dämme bör man redovisa hur de befintliga förhållanden för dämnet idag ser ut. Behöver eventuella förstärkningar och förbättringar göras? Med dagvattnet medföljer flertalet metaller och skadliga ämnen som kan bidra till att fosfor från dämmets sediment frigörs, vilket ökar belastningen av ämnen på nedströms recipienter.

Kommentar från Trafikverket Region Syd

- 12.1 Fortsatt samråd kommer att ske med Kalmar kommun. Detaljutformning fastläggs inte i vägplanen.
- 12.2 Med föreslagen bullerskyddsåtgärd vid Törnebylätt underskrids riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid fasad enligt naturvårdsverkets beräkningsmodell. Bullerberäkningarna visar att ljudnivån 55 dBA underskrids även vid fastighetsgräns förutom vid fastigheterna Törneby 8:7 och 8:10. Att utföra ytterligare åtgärder för att nå ljudnivån 55 dBA vid fastighetsgräns bedöms inte vara ekonomiskt rimligt då riktvärdena underskrids vid fasad.
- 12.3 I den dom som Kalmar kommun hänvisar till var bullernivåerna betydligt högre än för Rinkabyholmsskolan. Utomhusytorna vid skolan i domen var till allra största delen belägna mellan skolbyggnaden och den bullrande vägen och valmöjligheterna för att hitta tystare platser för lek och andra utomhusaktiviteter var starkt begränsade. Bullerberäkningar tillhörande vägplanen/mkb visar att endast en mindre del av skolområdet tillhörande Rinkabyholmsskolan utsätts för ljudnivåer över riktvärdet för ekvivalenta ljudnivåer. Stora förutsättningar finns här för alternativa platser till utomhusaktivitet utan att elever utsätts för nivåer över riktvärdena.
- 12.4 Den vegetation som tas bort för bullerskyddet vid Törnebylätt är vegetationen som ligger närmast nuvarande E22. Trafikverket har för avsikt att bevara de största och äldsta träden närmast bostäderna.
- 12.5 Någon detaljerad redovisning av hur bullerskydden kommer att gestaltas har ej arbetats in i Vägplanen då det är en senare fråga i projektet. Bullerberäkningarna har gjort i SoundPlan vilket innebär att det är höjden på bullerskärmen som är med i beräkningarna.
- 12.6 Trafikverket har kostnadsberäknat den lösning som anses motiverad som bulleråtgärd. Se även kommentar 12.1.
- 12.7 Trafikverket avser att utforma bron vid Dörbylund med förhöjda broräcken vilket gör att bron ska upplevas säker för både hästar och människor.

PM

Ärendenummer
TRV2011/75438
Projektnummer
108396

Dokumentdatum
2013-09-30
Sidor
13(13)



TRAFIKVERKET

- 12.8 Trafikverket har utgått från att Sverigeleden enbart är en gång- och cykelväg utan någon biltrafik och har dimensionerat passagen efter det. Texten i Planbeskrivningen (kap. 4.9, passager av ny E22) gällande att oskyddade trafikanter bör kunna färdas i blandtrafik avser Rinkabyvägen och Södra gatan.
- 12.9 Redovisning av området vid Trafikplats Karlsro framgår av Illustrationsplan 101T0215-101T0216, se även kommentar 12.1.
- 12.10 Att dimensionera och bygga broarna för motorvägsstandard längs hela sträckan är inte befogat enligt Trafikverkets trafikprognoser då det skulle medföra en överstandard med ökad anläggningskostnad.
- 12.11 Hur avvattningen av vägområdet är planerat att ske beskrivs i Planbeskrivningen, avsnitt 4.7.
- 12.12 Delar av nuvarande E22 och väg 25 avleds till Bo dämme redan idag. Genom föreslagna nya fördröjningsdammar vid sektion 5/300 samt 6/900 kommer vägdagvattnet att fördröjas och utjämnas innan det förs vidare mot recipienten.
-

För Trafikverket Region Syd den 30 september 2013.

Gunilla Schurmann, projektledare

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 14 april 2014**.

Allmänna upplysningar, fastställd vägplan för väg

Beslutets giltighetstid

Beslutet gäller det år det får laga kraft samt följande fem kalenderår. Beslutet upphör dock att gälla om inte hela vägsträckningen har blivit utmärkt på marken och vägbygget har påbörjats inom fem år från utgången av det år då beslutet fick laga kraft.

Markåtkomst

När beslutet får laga kraft får väghållaren möjlighet att 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. Att ett beslut har fått laga kraft innebär inte att väghållaren är skyldig att ta marken i anspråk.

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

Väghållaren meddelar i ett separat besked när marken kommer att tas i anspråk.

Där kommunen är huvudman ska kommunen tillhandahålla den mark som behövs för allmän statlig väg.

Utgångspunkter för bedömning av buller

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

- 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 bör normalt inte överskridas vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av väg, men de är inte rättsligt bindande. Vid tillämpning bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Riktvärdena ska ses som långsiktiga mål också för bostäder som påverkas av buller från biltrafiken i så kallad "befintlig miljö". Trafikverket genomför ett åtgärdsprogram som syftar till att förbättra inomhusmiljön för bl.a. fastigheter med en ekvivalent ljudnivå utomhus om 65 dB(A) eller mer. I Mark- och miljööverdomstolens praxis har det normalt inte ansetts rimligt att genomföra skyddsåtgärder i befintlig miljö om bullernivån utomhus inte överskrider 65 dB(A) ekvivalentnivå.

I planerings- och projekteringsskedet beräknas bullernivåer för att bedöma behovet av skyddsåtgärder. Schablonmässigt antas att fasaden på befintliga bostäder dämpar ljudnivån med 25 dB(A). Normalt är fasaddämpningen större. Beräkningarna tar hänsyn till de variationer som olika situationer i trafiken innebär med acceleration, inbromsningar, höga hastigheter, ljud från tunga lastbilar, vädersituation, m.m., till fördel för den enskilde.

Vägen måste stämma med detaljplan/områdesbestämmelser

En väg får inte byggas i strid mot detaljplan. Om vägprojektet har medfört behov av ny, ändrad eller upphävd detaljplan så får byggandet av projektet inte påbörjas förrän beslutet om detaljplanen har börjat gälla. Motsvarande gäller för område med områdesbestämmelser.

Frågor som inte omfattas av fastställelsebeslutet

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

- ersättning för mark eller utrymme som tas i anspråk
- ersättning för eventuella miljöskador
- läget av nya enskilda vägar
- omläggningar av ledningar
- eventuell rivning eller flyttning av byggnader
- tillståndsprövning och villkor för byggande av anläggningar i vatten
- vattenrättslig utrivning av bro eller annan anläggning i vatten
- påverkan på omgivningen under byggnadstiden
- anslutningar till allmän väg samt eventuella spärrningar av dessa
- trafikreglering/skyltning
- hastighetsgränser
- eventuell rivning av indragen vägdel

Väg och väganordningar

Till väg hör vägbanan samt de väganordningar som finns intill vägbanan och som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift och brukande.

Väganordning är normalt vägslänter, diken, gång- och cykelbanor, ledningar för avvattning av vägkroppen, bullerskyddsanordning i anslutning till annan väganordning, broar och vägtrummor, tunnlar med skyddszon, maximalt två meter bred kantremsa i terrängen, brygga som är ansluten till allmän väg, och allmän färja med färjeläge.

Lantmäteriförrättning

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

Byggförbud

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