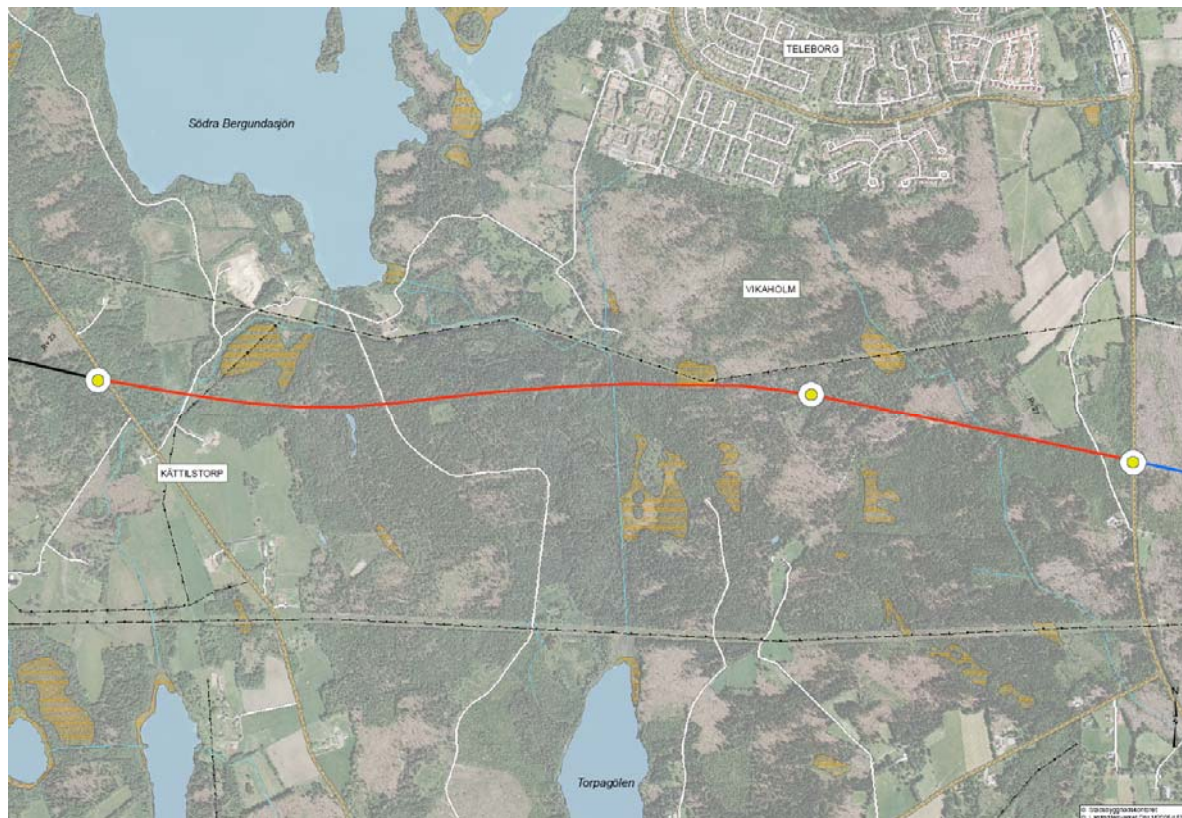


Detaljplan för Växjö 13:35 m.fl. Södra länken etapp 1, Växjö kommun



Pehr Ånelius
Stadsbyggnadskontoret
2009-06-04 Rev. 2010-06-28

Antagen av byggnadsnämnden
2010-09-20 E3: 2
Byggnadsnämndens sekr.....

Dnr 2008BN0946 Dpl 214

DETALJPLAN / Beskrivning

VÄXJÖ 13:35, SÖDRA LÄNKEN ETAPP 1, VÄXJÖ KOMMUN

PLANENS SYFTE

Detaljplanen upprättas som en fortsatt prövning av etapp 1 av ”Södra länken” – sträckan mellan Teleborgsvägen och Kättilstorp. Utbyggnaden av hela vägsträckan mellan riksväg 23 och riksväg 27 avser stärka det regionala vägnätet och underlätta för fjärrtrafiken genom Växjö. Att man nu börjar med den aktuella vägen som etapp 1, beror på utbyggnaden av bostadsområdet Vikaholm. Avsikten är att möjliggöra en alternativ angöring till området och på så sätt minska antalet tillkommande fordon på Allmogevägen.

HANDLINGAR

Planhandlingarna utgörs av program med samrådsredogörelse, planbeskrivning, genomförande-beskrivning, plankarta med bestämmelser, en illustration samt en miljökonsekvensbeskrivning. Programhandling med tillhörande samrådsredogörelse finns tillgängligt på stadsbyggnadskontoret och på Växjö kommuns hemsida www.vaxjo.se/detaljplaner.

PLANDATA

Läge och areal

Vägen blir ca 3,6 km lång och vägområdet inkl. dammar och diken upptar ca 14 ha räknat med ett vägområde på i genomsnitt 40 meters bredd.

Markägoförhållanden

Marken inom planområdet är till stor del i privat ägo. Kommunen äger ungefär hälften av det aktuella vägområdet.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Planering enligt PBL

Området är i nuläget ej planlagt, men är upptaget i kommunens översiktsplan som vägreservat. Planprogram upprättat 2009-01-28 har varit utsänt för samråd intill 2009-02-27. Byggnadsnämnden godkände, 2009-03-25 §50, planprogrammet och därtill hörande samrådsredogörelse som underlag för fortsatt planarbete och gav stadsbyggnadskontoret i uppdrag att upprätta förslag till detaljplan för första etappen mellan Teleborgsvägen och Kättilstorp.

Befintliga vägar

Befintliga vägar med statlig vägförvaltning som berörs av föreslagen väg är väg 710, Kättilstorpsvägen mellan riksväg 23 och väg 696 väg mellan Tävelsåsvägen (väg 682) och Vederslöv. Teleborgsvägen, väg 682, i anslutningspunkten till ”Södra länken” är klassad som kommunal huvudgata. Väg med statligt bidrag, finns mellan väg 710 och norrut mot Sjöliden. Övriga vägar inom och utanför planområdet utgörs av enskilda vägar.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

Planområdet domineras av barrskog av olika ålder, mestadels gran. I översiktliga inventeringar i området har ej påträffats områden med nyckelbiotoper eller områden med särskilt höga naturvärden. Markförhållandena varierar i terrängen och i de lägre liggande delarna förekommer våtmarker. Genom kulvertering genom den nya vägen bedöms att nuvarande markavvattning, dels mot Södra Bergundasjön och dels mot Rinkabysjön kommer att ske som i nuläget. Torvmäktigheten inom våtmarksområdena varierar och i de översiktliga utredningarna noteras mäktigheter upp mot 3 meter på något ställe. De fastare markområdena i vägens sträckning utgörs i öster och väster av morän medan det mellersta partiet av vägen anläggs på ett mer grusigt isälvsmaterial.

Ett sumpskogsområde efter Skogsstyrelsens inventering ligger norr om Kättilstorp och berörs av vägsträckningens västra del. Sumpskogen utgörs av två delområden där den södra delen domineras av salixarter medan den norra delen är bevuxen med björk. Båda områdena är i dag dikade med avrinning mot Södra Bergundasjön. Intilliggande väg och kraftledning påverkar de båda områdena negativt. Den nya vägen skär av våtmarken och påverkar på så sätt naturmiljön medan vattenföringen kommer att bibehållas.

Inom utredningsområdet finns ett normalt djurliv för skogliga förhållanden, allt från lägre fauna via fåglar till viltstammar med rådjur, hare och älg. En ny väg kommer att ge en viss barriäreffekt för allt djurliv genom att naturliga viltrörelser försvåras. Detaljerad kunskap om växt- och djurlivets sammansättning inom vägområdet finns inte framtagen.

Friluftsliv

Hela området på båda sidor den nya vägen är viktigt för det rörliga friluftslivet för de boende på Teleborg och för det tillkommande bostadsområdet Vikaholm. Avsikten är att attraktiva strövområden även i framtiden skall kunna nås trots den nya vägen.

Ny väg

Den nya vägen byggs mellan Teleborgsvägen och Kättilstorpsvägen och angörs i öster mot Teleborgsvägen och i väster mot Kättilstorpsvägen i trafikplatser utbyggda med cirkulationsplats. Utbyggnaden planeras i två etapper med början i öster för att få en angöring till Vikaholm. Det sista avsnittet med en öppning mot Kättilstorpsvägen kommer i ett senare skede och samordnas med Södra länken etapp 3.

Ytterligare en trafikplats med rondell föreslås som anslutning till utbyggnadsområdet Vikaholm ca 1 kilometer väster om Teleborgsvägen, genom denna infart föreslås att man på sikt även kan nå Torpavägen i en punkt öster om nuvarande bebyggelse. (Se vidare detaljplan för Vikaholm)

Vägen har anpassats till landskapet på så sätt att hänsyn tagits till kända fornlämningar och att en massbalansering gjorts så att minsta möjliga bullerstörningar uppkommer för omgivande bebyggda områden. Vägen utformas som en 2+1 väg, omväxlande ett respektive två körfält i vardera riktningen. Körbanebredd i det enkla körfältet föreslås till 3,75 meter exkl. sidoområde. Middräcke avskiljer mötande trafik och körbanebredd exkl. sidoområde för två körfält föreslås till 6,50 meter. Det totala vägområdet beräknas i medeltal uppta en bredd av 40 meter inklusive diken och slänter. Se vidare bilagda längd- och tvärsektioner.

Den nya vägen kommer att påverka befintliga vägars och vattendrags sträckning i skilda skärningspunkter. Befintliga vattendrag kulverteras och på fyra ställen byggs tunnlar för enskilda vä-

gar med en fri höjd på 3.30 meter för i första hand gång- och cykeltrafik. Med en fri höjd på 3.30 meter bedöms att det även ska gå att rida genom tunnlarna. På grund av markförhållandena är det inte möjligt att utforma samtliga gångvägar så att lutningen blir mindre 2 %.

För att möjliggöra en anslutning söderut för den bidragsväg som förbinder området runt Sjöleden föreslås en omläggning av den befintliga vägen. En parallell väg byggs fram till cirkulationsplatsen väster om Kättilstorp.

Trafik

Men en fullt utbyggd länk mellan rv 23 och rv 27 beräknas vägen trafikeras av ca 11 000 fordon varav ca 4 % tung trafik. I det beräknade antalet fordon är även trafik från bostadsområdet Vikaholm inräknat. Beräkningarna är gjorda av Tyréns AB och prognos året är satt till 2025. Högsta hastighet är satt till 90 km/h och denna hastighet ligger till grund för de bullerberäkningar som är gjorda för etapp 1. I anslutning till föreslagna trafikplatser kommer hastigheten sänkas för att minska risken för olyckor.

Dagvatten

Den nya vägen kommer att påverka befintliga vattendrag som korsar vägens längdriktning. Där vägen dämmer kommer vattendragen att kulverteras så att den naturliga avrinningen kan fortgå. Avvattnings av vägområdet görs i separata diken som leds till ett flertal fångdammar utmed hela vägsträckningen. Vägvattnet samlas alltså upp i dammarna, där partiklar sedimenterar innan vattnet leds vidare ut över en intilliggande infiltrationsyta. Dessa dammar är dimensionerade så att de även kan användas som katastrofdammar om t.ex. olja rinner ut i samband med en trafikolycka.

Dagvattendammarna töms i normalfallet genom avdunstning. Stiger vattnet över en viss nivå kommer en tappning att ske, via ett evakueringsrör i lutning utåt från en nivå över dammens botten, till en anlagd översilningsyta. Eventuell flytande olja samt olja som gått i aggregatbildning och sedimenterat kommer inte att komma ut ur dammen. Det bedöms då inte föreligga behov av oljeavskiljare för dessa dammar. Vid extrema regnmängder kan dammen fyllas så att avrinning genom breddning sker till omgivande mark.

De planerade gång- och cykeltunnlarna kommer att ligga så djupt att man måste täta dessa från omgivningen för att minska intag av grundvatten och sedan pumpa det dagvatten som kommer att rinna ner i tunnelschaktet. Det föreslås att detta pumpvatten inte blandas med vatten i dammarna från vägen. Pumpvatten kommer därför att ledas ut i närliggande vattendrag eller till något i närheten liggande översilningsområde.

Fornlämningar

Den föreslagna vägsträckningen är lagd så att kända fornlämningar inte skall påverkas i någon större omfattning. Vägområdet tangerar dock i ett mindre avsnitt norra delen av fornåkerområdet Dänningelanda 60:1, det på kartan upptagna gränsmärket Växjö 217:1 berörs inte.

En § 11-utredning för väg området kommer att beställas efter det att länsstyrelsen pekat ut de delar av vägområdet som skall undersökas.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Inom det här avsedda vägområdet finns ingen kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

Störningar

Buller

Beräknat efter värsta scenariot vad gäller störningar från trafiken kommer gränsen för den ekvivalenta ljudnivån 55dBA_{eq} att ligga på ett avstånd av 75 meter från vägmitt.

Detta riktvärde är satt som gräns för buller vid fasad och uteplats intill bostadshus och ska inte överskridas. Enligt stadsbyggnadskontorets beräkningar ligger fastigheten Kättilstorp 1:20 närmast den planerade vägen på ett avstånd av ca 130 meter från vägmitt, vilket då innebär att buller från vägen ligger under riktvärdet.

Etapp 1 av Södra länken kommer att ta en del av trafiken från utbyggnadsområdet Vikaholmen vägutbyggnaden bedöms inte medföra ett ökat trafikflöde på Teleborgsvägen. Vägområdet är så väl tilltaget att en bullervall kan anläggas på norra sidan om behov uppstår. Bullernivån i tomtgräns för de närmast liggande villatomterna är utan buller vall beräknade till 55 dB(A) se vidare bilagda bullerkartor.

Pariklar

Partiklar sprids från våra vägar och den stora mängden partiklar uppkommer bl.a. genom slitage av t.ex. dubbdäck mot vägbeläggningen. Partiklarna redovisas som halten PM₁₀ och enligt miljö kvalitetsnormerna får denna halt som årsmedelvärde inte överstiga 40 mikrogram per kubikmeter. I den nu avsedda vägmiljön bedöms luftkvalitetsnormerna inte överskridas i de områden där folk exponeras.

Riskhänsyn

För att minska risken för olyckor kan man med olika åtgärder reducera olycksrisken. Vägen byggs nu som en 2+1 väg, härmed avses risken för olyckor minska i första hand med mötande fordon. Planerade påfarter utformas som cirkulationsplatser men kan i ett längre perspektiv byggas om till planskilda korsningar om ett sådant behov föreligger. Minsta avståndet mellan vägen och bostäder i Vikaholm ligger på 75-100 meter. Detta avstånd bedöms som tillräckligt enligt Riktsam. Ökas skyddsområdet uppkommer endast en marginell förbättring av säkerheten. Se vidare i miljökonsekvensbeskrivningen.

Med de planerade gång- och cykeltunnlarna kommer de oskyddade trafikanterna inte i konflikt med den genomgående trafiken.

Ledningar

Inom denna etapp av utbyggnaden av Södra länken finns två luftledningar som berör vägområdet. Vid Kättilstorp planeras att vägen går under kraftledningen och den kraftledning som ligger österut, inom Växjö 13:35, har ett avstånd mellan vägkant och kraftledning satt till 15 meter. Inom Veab:s distributionsområde finns ledningar att ta hänsyn till i anslutningen till Teleborgsvägen.

Administrativa frågor

Planens genomförandetid utgår 2020-12-31. Till planen upprättad miljökonsekvensbeskrivning har upprättats av Vectura, Kalmarkontoret.

STADSBYGGNADSKONTORET
2009-06-04

Pehr Ånelius
Planingenjör

Revidering

Detaljplanen har reviderats på så sätt att ytterligare en passage under den planerade vägen i ett läge söder om Sjöleden möjliggörs. Härmed ökar möjligheten att nyttja ytterligare en av de befintliga vägarna för det rörliga friluftslivet. Genomförandebeskrivningen har kompletterats med åtgärder som måste vidtas för befintliga högspänningsledningar och krav vad gäller fornlämningar i området.

STADSBYGGNADSKONTORET
2010-06-28

Pehr Ånelius
Planingenjör

Antagen av byggnadsnämnden
2010-09-20 § 180
Byggnadsnämndens sekr.....

Dnr 2008BN0946 Dpl 214

DETALJPLAN / Genomförandebeskrivning

VÄXJÖ 13:35, SÖDRA LÄNKEN ETAPP 1, VÄXJÖ KOMMUN

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Detaljplanen avses handläggas efter PBL 5/23 normalt planförfarande, med möjlighet för byggnadsnämnden att anta densamma i augusti månad 2009.

Genomförandetiden slutar 2020-12-31.

Handläggning

Detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Kommunen avser därför upp-
rätta en miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning som belyser konsekvenserna
av ett plangenomförande.

Denna samrådshandling är också ett förslag och ett tidigt samråd på hur miljökonse-
kvensbeskrivningen avgränsas.

Utbyggnadsetapper

Utbyggnaden av etapp 1 delas in i Etapp 1A och 1B delen – delen 1A omfattar en ut-
byggnad från Teleborgsvägen och västerut för att nå bostadsområdet Vikaholm. Delen
1B kommer att byggas ut i ett senare skede för att inte skapa en ökad trafikmängd på
Kättilstorpsvägen och västerut.

Innan utbyggnad av anslutningen till väg 710 skall trafikverket kontaktas för att klarläg-
ga behovet av arbetsplan.

Huvudmannaskap

Kommunen skall tills vidare vara huvudman för all mark inom planområdet.

Avtal

Avtal skall tecknas mellan Växjö kommun och berörda markägare, Veab och Eon AB för att reglera de åtaganden som kan uppkomma i samband med planens genomförande, som t.ex. vändplan för avskuren väg och ombyggnad av befintlig högspänningsledning i anslutning till korsande gc-väg.

Fornlämningar

Beslut skall inhämtas från länsstyrelsens kulturmiljöenhet vad gäller kommande åtgärder beroende till vägens närhet till kända fornlämningar.

Fastighetsrättsliga frågor

I planen avsett vägområde överförs till kommunens fastighet Växjö 13:35. Samfällad mark, väg och dike (S25, S26 och S32) kommer att behandlas i kommande lantmäteriförrättning.

Berörda fastigheter inom det vägområde som pekas ut i detaljplanen:

Sevedsäng 1:10

Bergunda 8:3

Dänningelanda 4:2

Dänningelanda 5:2

Dänningelanda 3:3

Torpa 1:2

Växjö 13:35

Växjö 13:20

Växjö 13:32

Växjö 13:19

Växjö 13:15

Växjö 13:13

Växjö 13:12

Ekonomiska frågor

Ett plangenomförande medför kostnader för ny väg samt inlösen av mark i privat ägo.

Uppföljning

Syftet med uppföljning och kontroll av planen är att utvärdera om miljöpåverkan överensstämmer med vad som förutsatts i miljökonsekvensbeskrivningen samt att föreslå åtgärder för att nå de miljökvaliteter som antagits vid ett plangenomförande.

Uppföljning bör ske kontinuerligt även efter det att vägen är fullt utbyggd. Ansvaret för uppföljningen har Växjö kommun.

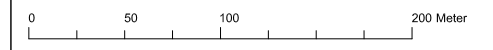
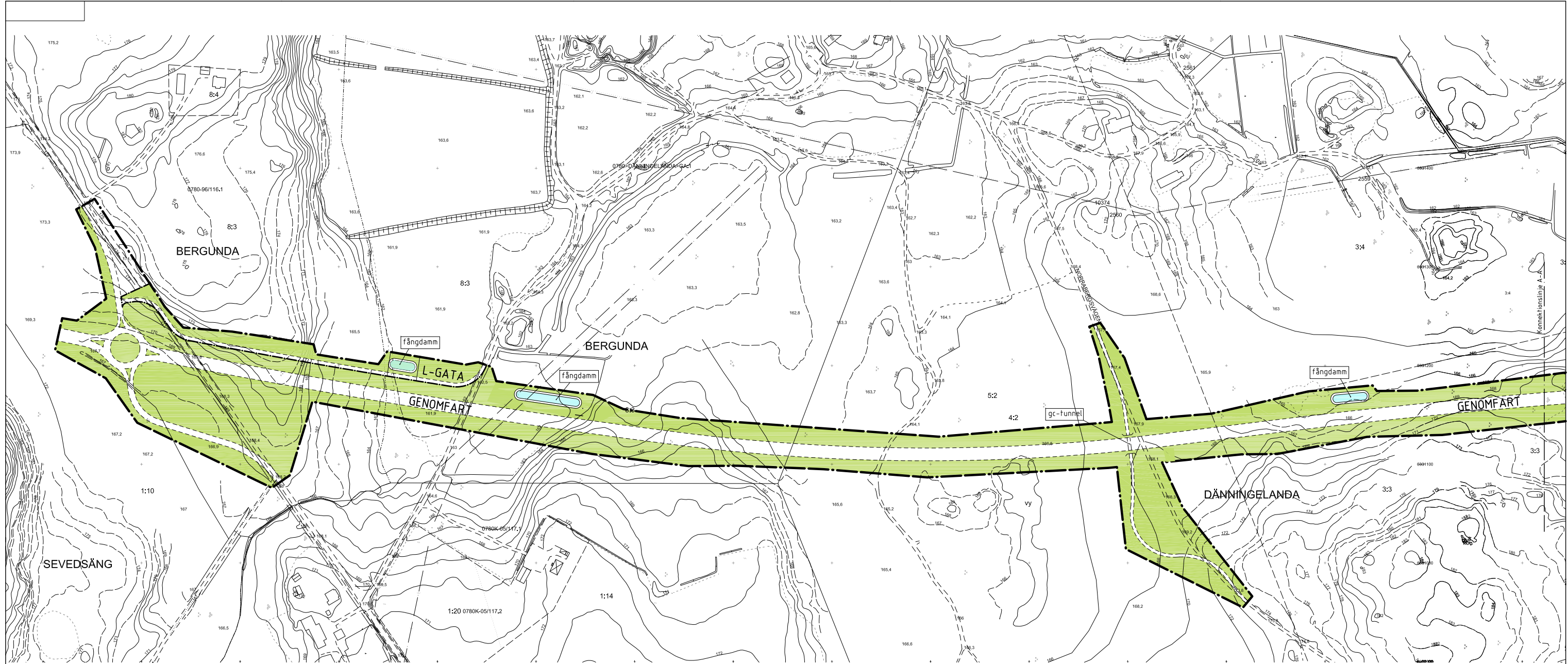
STADSBYGGNADSKONTORET
2009-06-04

Pehr Ånelius
Planingenjör

Reviderad – se planbeskrivningen

STADSBYGGNADSKONTORET
2010-06-28

Pehr Ånelius
Planingenjör



Grundkarta över
VÄXJÖ 13:35 (SÖDRA LÄNKEN) del 1
Växjö kommun

Upprättad 2009-03-31

Torbjörn Karlsson, mätningssingenjör
Stadsbyggnadskontoret, Växjö kommun

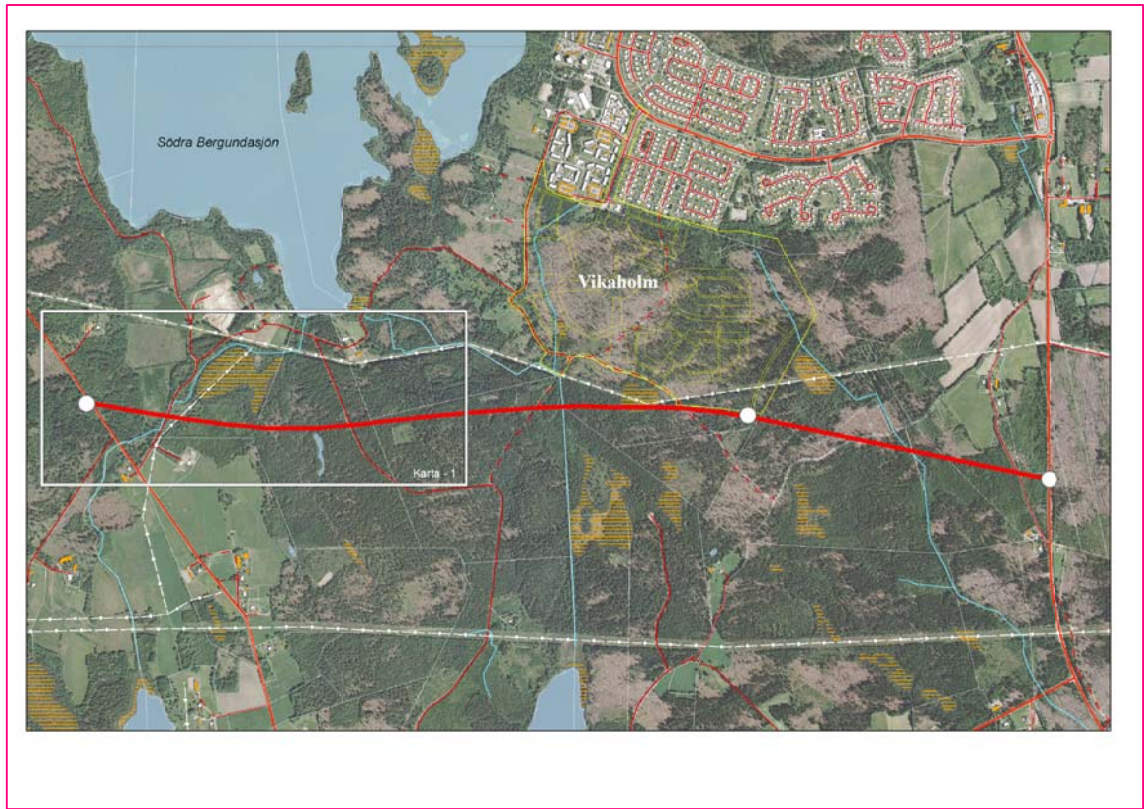
URSPRUNG, FRAMSTÄLLNINGSMETOD
Framställt med fotogrammetrisk metod
Fältkomplettering med

PLANSYSTEM SWEREF99 15 00	HÖUDSYSTEM RH 00	ÄRENDENUMMER 09MK0056
------------------------------	---------------------	--------------------------

SKALA 1:2000

Beteckningar

	Gräns för fastighet, samfällighet och sämreädlingsområde samt gräns för kvarterstakt	177.1	Avvägning markhöjd
	Traktgräns, alternativt gräns för fastigheter och samfällighet med samma kvartersnamn, samt med kvartersnamn	1:110	Polypunkt
	Servicegräns	1:11	Regelbeteckning på fastighet
	Egenskapsgräns	VÄXJÖ	Traktst
	Bostadshus karterat efter husid resp. tak	S:1 gar:1	Samfällighet resp. gemensamhetsanläggning
	Utbus karterat efter husid resp. tak	Sv Lr	Service resp. ledningsgata
	Övrig byggnad karterat efter husid resp. tak	z	Förnamne
	Transformatorbyggnad		Fjällvärmedledning
	Höck, stensur		Spållvärmedledning
	Staket, stödmur		Vattenledning
	Väg		Dagvattenledning
	Sårens		Dörrvattenledning
	Nivåkurva		Tryckvattenledning
			Sjledning
			Höjningsledning i mark
			Höjningsledning i luft
			Tekledning i mark
			Optikabel
			Ständlinje



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela området.

- GRÄNSER**
- Planområdesgräns
 - Användningsgräns
 - Egenskapsgräns
 - Illustrationslinje

ANVÄNDNING AV ALLMÄNNA PLATSER

- GENOMFART GENOMFARTSTRAFIK
L-GATA LOKALGATA
- UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER
- fångdamm Fångdamm för dagvatten
gc-tunnel Gång- och cykeltunnel, ridning tillåten, fri höjd 3,30 meter.
Grodpassager skall ordnas under väggkroppen i lämpliga lägen, se beskrivning

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetiden går ut 2020 12 31

- Karta 1

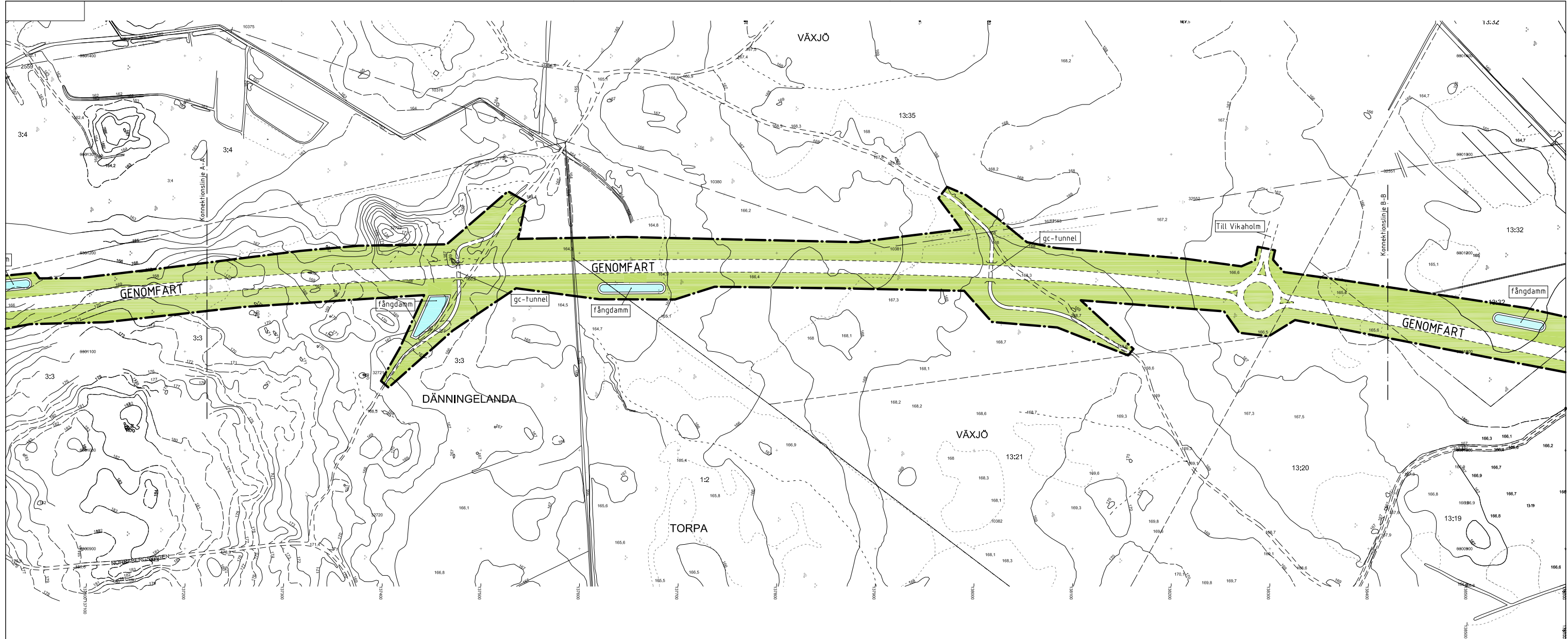
Detaljplan
VÄXJÖ 13:35, SÖDRA LÄNKEN ETAPP 1
i Växjö, Växjö kommun

Stadsbyggnadskontoret
2009-06-04

Reviderad
Stadsbyggnadskontoret
2010-06-28

Pehr Ånelius
Planingenjör

Pehr Ånelius
Planingenjör



Grundkarta över
VÄXJÖ 13:35 (SÖDRA LÄNKEN) del 1
Växjö kommun

Upprättad 2009-03-31

Torbjörn Karlsson, mättningsingenjör
Stadsbyggnadskontoret, Växjö kommun

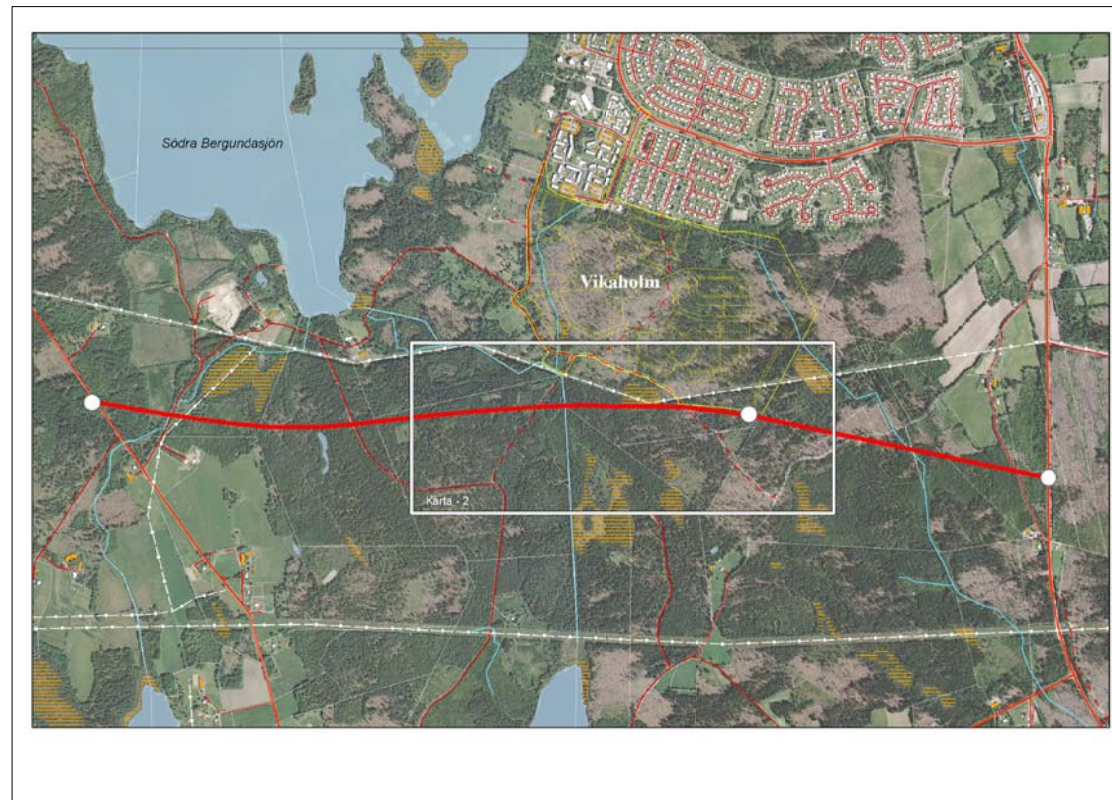
URSPRUNG, FRAMSTÄLLNINGSMETOD
Framställd med fotografmetrisk metod
Fälikomplettering med

PLANSYSTEM SWEREF99 15 00	HÖJDSYSTEM RH 00	ÄRENDENUMMER 09MK0056
------------------------------	---------------------	--------------------------

SKALA 1:2000

Beteckningar

	Gräns för fastighet, samfällighet och sämredekningsområde samt gräns för kvartersstråk	177,3	Avväggt markhöjd
	Träkgräns, återavsk. gräns för fastigheter och samfällighet med samma kvartersnamn, samt med kvartersnamn	1:11	Polygonpunkt
	Servicegräns	Växjö	Regelbeteckning på fastighet
	Egenskapsgräns	S:1 gr:1	Takhöjd
	Bostadslokal karaktär efter huvud resp. tak	Sv Lr	Samfällighet resp. gemensamhetsanläggning
	Utlutnings karaktär efter huvud resp. tak		Serutut resp. ledningsgätt
	Ovrig byggnad karaktär efter huvud resp. tak		Fonerekrone
	Transformatorbyggnad		Fjärrvärmeledning
	Häck, stensur		Spällvattenledning
	Väg		Vattenledning
	Stårt		Dagvattenledning
	Nivåkurva		Dämlingsledning
			Tryckvattenledning
			Sjäckledning
			Högsplåningsledning i mark
			Högsplåningsledning i luft
			Teknisk ledning i mark
			Optisk kabel
			Strandlinje



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela området.

- GRÄNSER**
- Planmärkegräns
 - Användningsgräns
 - Egenskapsgräns
 - Illustrationslinje

- ANVÄNDNING AV ALLMÄNNA PLATSER**
- GENOMFART GENOMFARTSTRAFIK
L-GATA LOKALGATA
- UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER**
- fångdamm Fångdamm för dagvatten
gc-tunnel Gång- och cykeltunnel, ridning tillåten, fri höjd 3,30 meter.
Grodpassager skall ordnas under väggkroppen i lämpliga lägen, se beskrivning

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetiden går ut 2020 12 31

- Karta 2

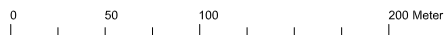
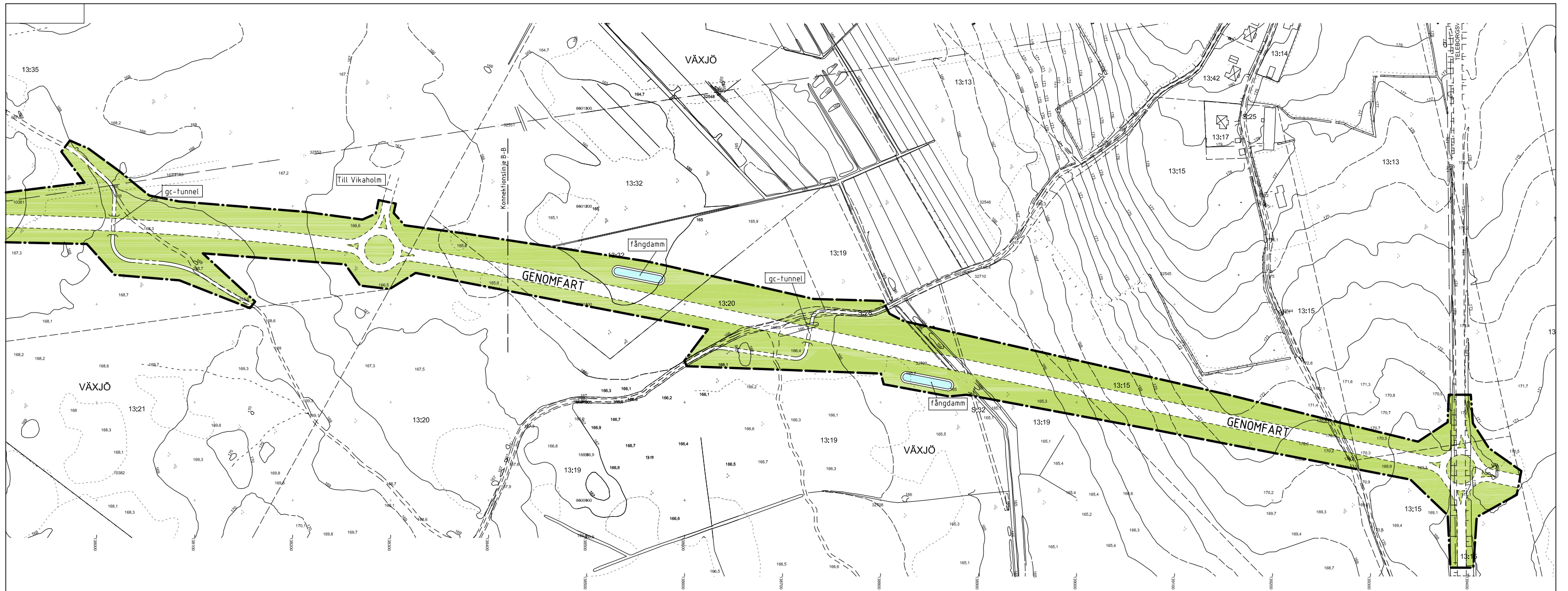
Detaljplan VÄXJÖ 13:35, SÖDRA LÄNKEN ETAPP 1 i Växjö, Växjö kommun

Stadsbyggnadskontoret
2009-06-04

Reviderad
Stadsbyggnadskontoret
2010-06-28

Pehr Ånelius
Planingenjör

Pehr Ånelius
Planingenjör



Grundkarta över
VÄXJÖ 13:35 (SÖDRA LÄNKEN) del 1
Växjö kommun

Upprättad 2009-03-31

Torbjörn Karlsson, mättningsingenjör
Stadsbyggnadskontoret, Växjö kommun

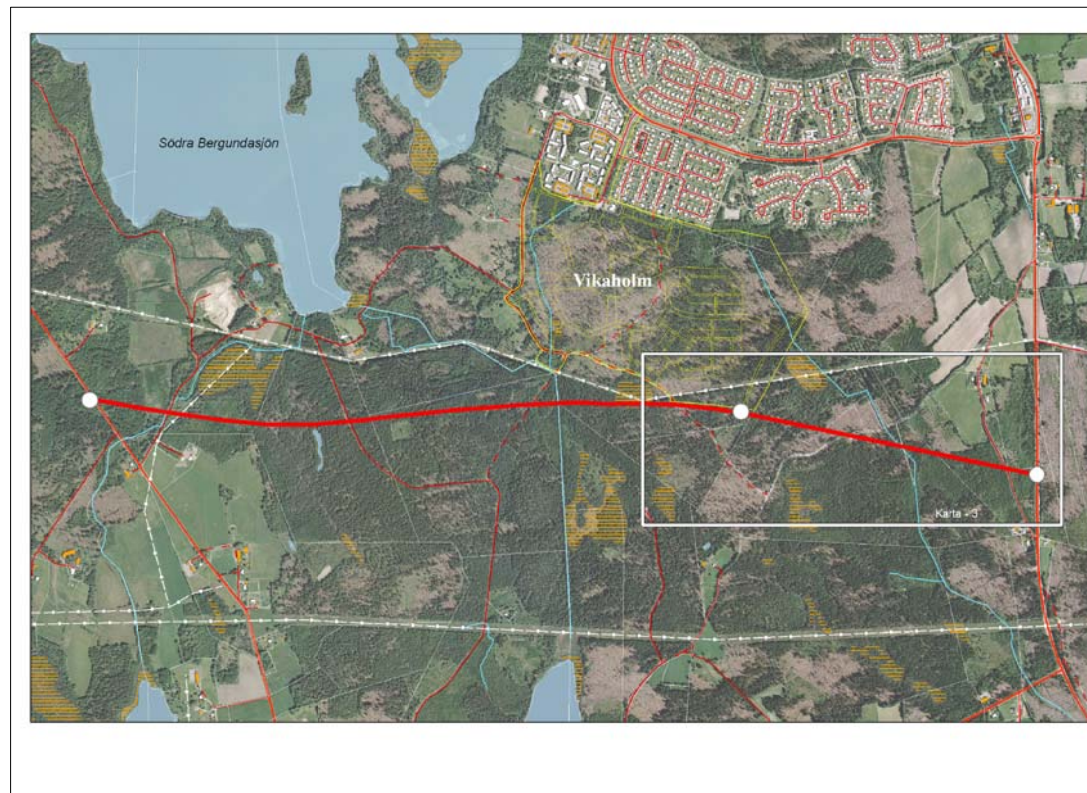
URSPRUNG, FRAMSTÄLLNINGSMETOD
Framställd med fotogrammetrisk metod
Fälikomplettering med

PLANSYSTEM SWEREF99 15 00	HÖJDSYSTEM RH 00	ÄRENDENUMMER 09MK0056
------------------------------	---------------------	--------------------------

SKALA 1:2000

Beteckningar

	Gräns för fastighet, samfällighet och såväl fastighetsområde samt gräns för kvartersstråk	177,3	Avvägd markhöjd
	Traktkgräns, återutbytt gräns för fastigheter och samfällighet med samma kvartersnamn, samt med kvartersnamn	1000	Polygonpunkt
	Servicegräns	1 1:1	Regelbeteckning på fastighet
	Egenskapsgräns	VÄXJÖ	Traktkast
	Bostadsfria kartor eller husb resp. tak	S-1 ga:1	Samfällighet resp. gemensamhetsinrättning
	Uhus kartor eller husb resp. tak	Sv Lr	Sentur resp. körlinjer
	Ortg byggnad kartor eller husb resp. tak	L	Fornnämne
	Transformatorbyggnad		Fjärrvärmeledning
	Häck, stenmur		Självtvättledning
	Staket, stödmur		Vattenledning
	Väg		Dagvattenledning
	Slätt		Dränledning
	Nickkurva		Tryckvattenledning
			Sjledning
			Höjningsledning i mark
			Höjningsledning i luft
			Teleledning i mark
			Optikabel
			Ständlinje



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela området.

GRÄNSER

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- Illustrationslinje

ANVÄNDNING AV ALLMÄNNA PLATSER

GENOMFART GENOMFARTSTRAFIK

L-GATA LOKALGATA

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

fångdamm Fångdamm för dagvatten

gc-tunnel Gång- och cykeltunnel, ridning tillåten, fri höjd 3,30 meter.

Grodpassager skall ordnas under vägkroppen i lämpliga lägen, se beskrivning

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetiden går ut 2020 12 31

- Karta 3

Detaljplan

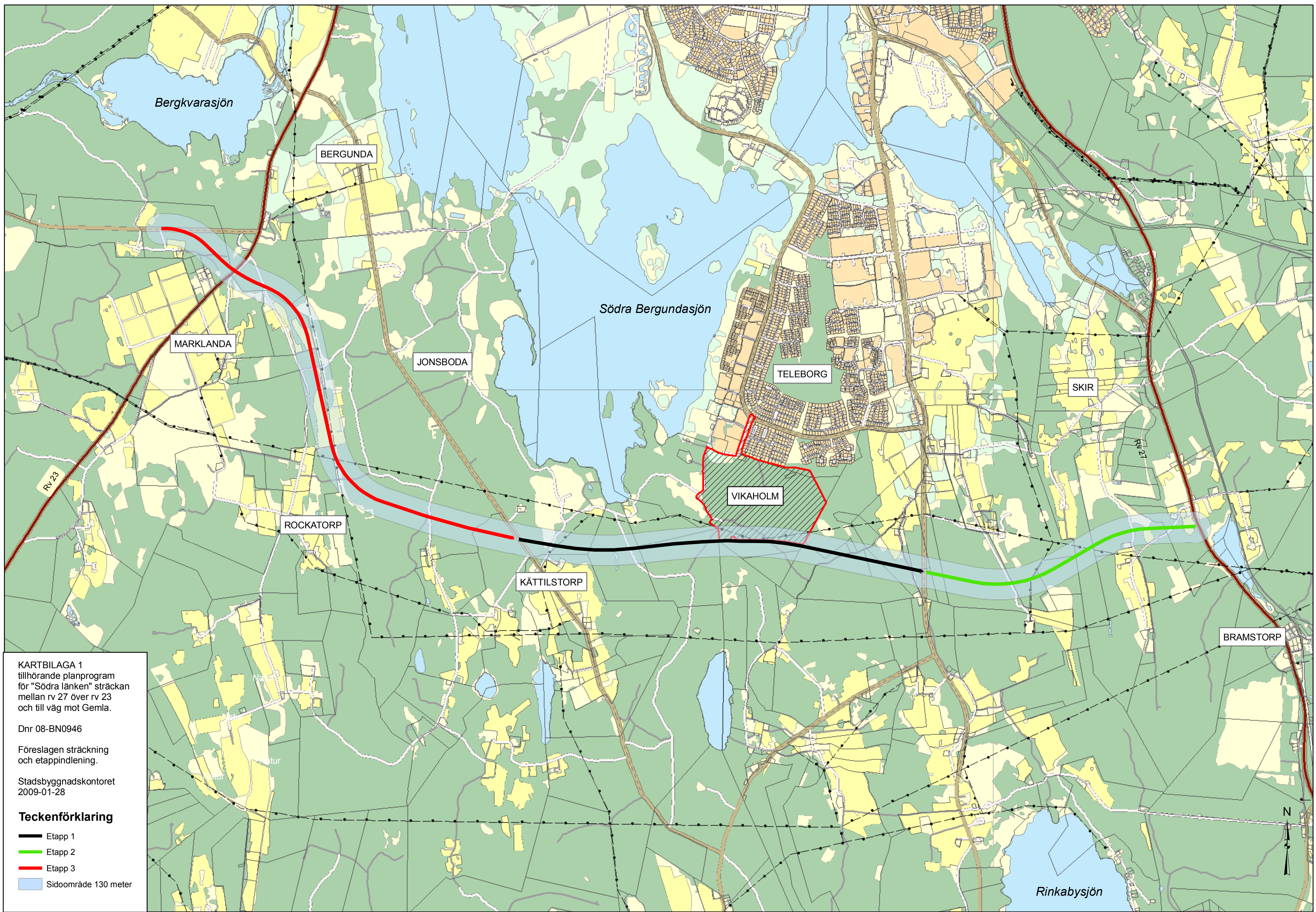
VÄXJÖ 13:35, SÖDRA LÄNKEN ETAPP 1
i Växjö, Växjö kommun

Stadsbyggnadskontoret
2009-06-04

Pehr Ånelius
Planingenjör

Reviderad
Stadsbyggnadskontoret
2010-06-28

Pehr Ånelius
Planingenjör



KARTBILAGA 1
tillhörande planprogram
för "Södra länken" sträckan
mellan rv 27 över rv 23
och till väg mot Gemla.

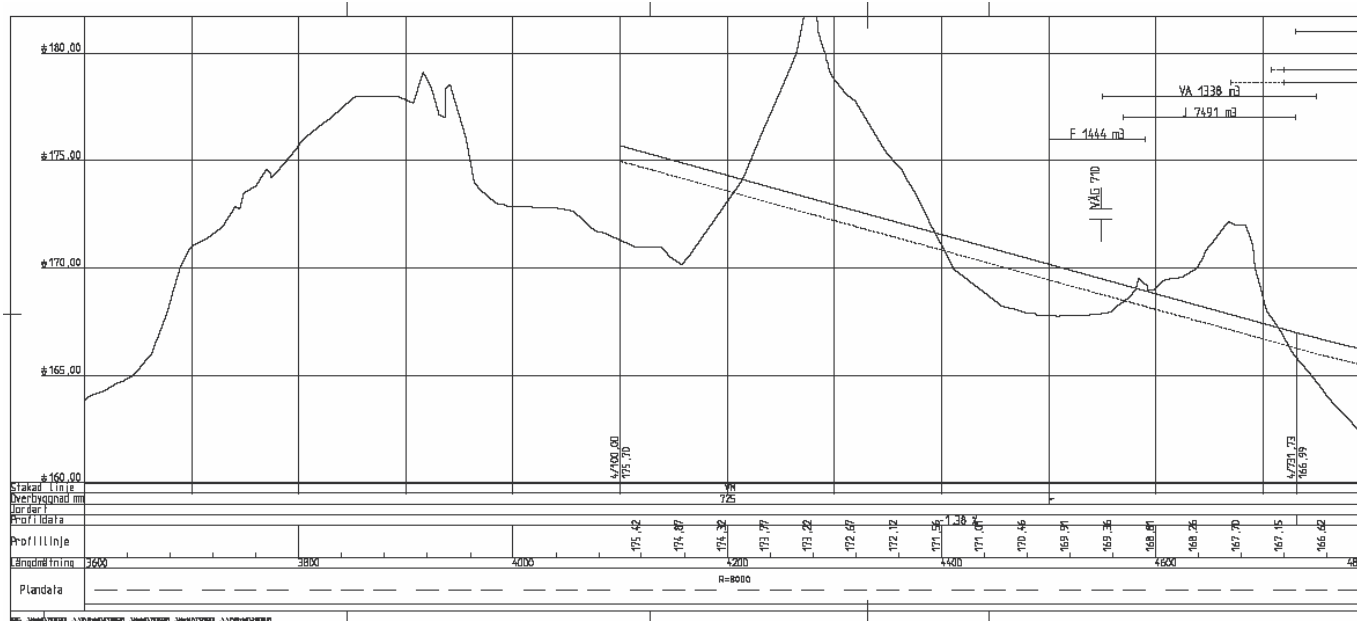
Dnr 08-BN0946

Föreslagen sträckning
och etappindelning.

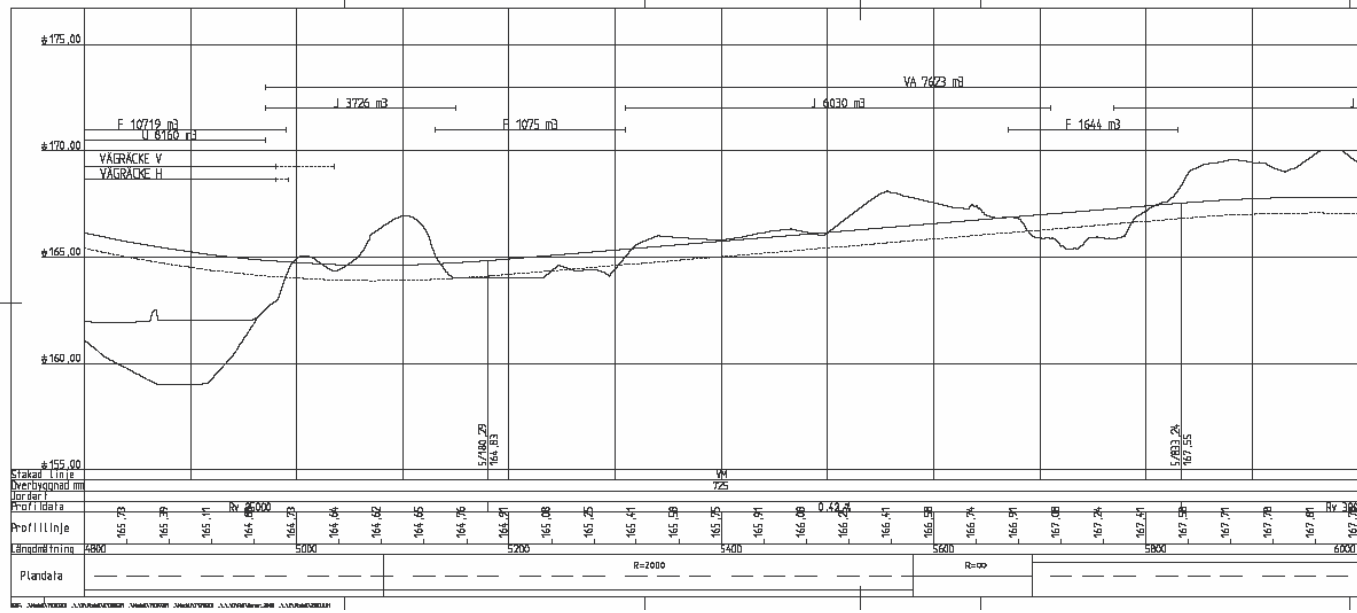
Stadsbyggnadskontoret
2009-01-28

Teckenförklaring

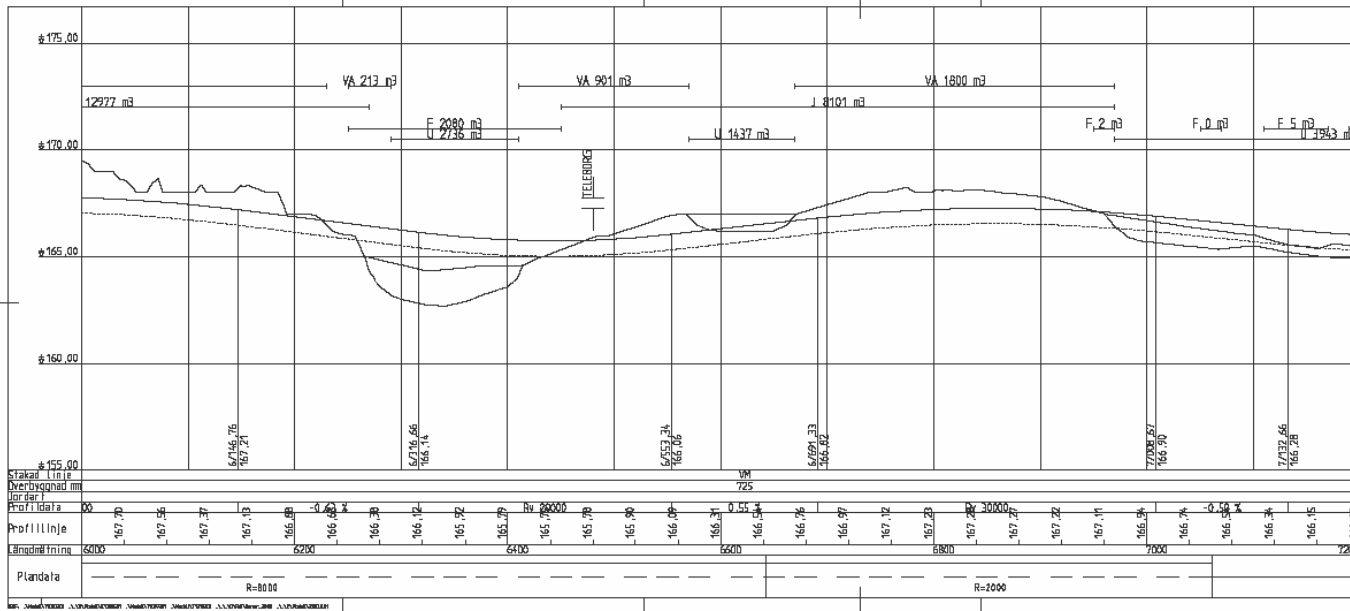
- Etapp 1
- Etapp 2
- Etapp 3
- Sidoområde 130 meter



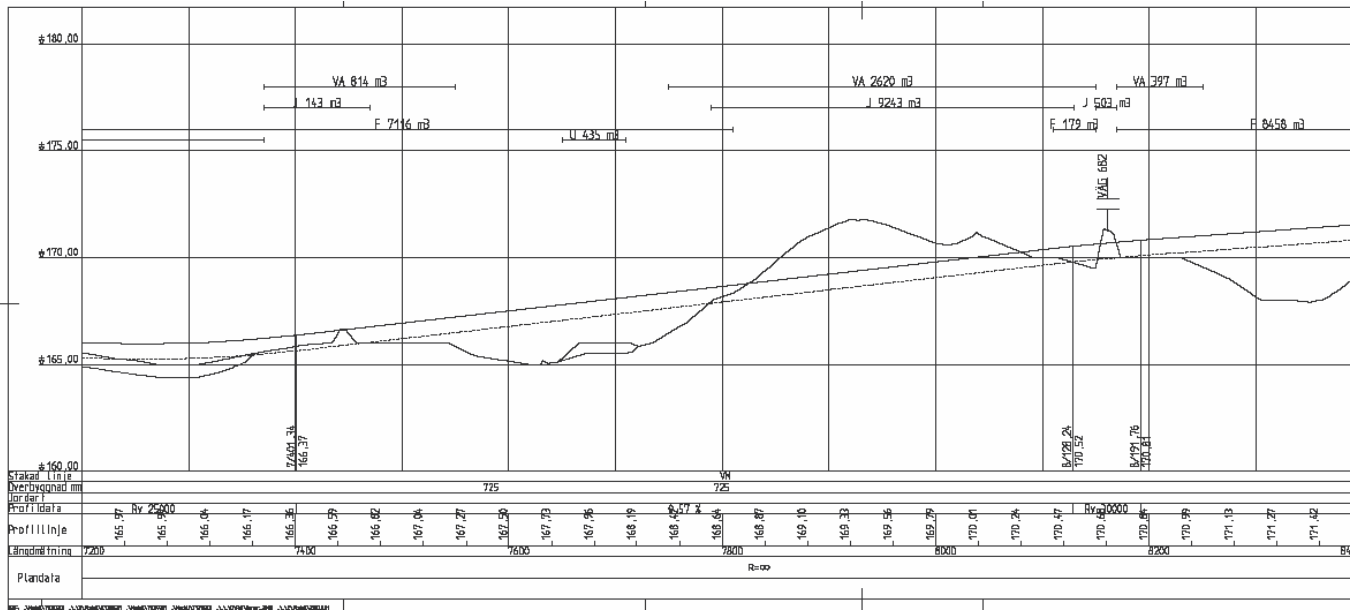
VÄGUTREDNING		ÖRNSKÖLDEN	ÖRNSKÖLDEN	ÖRNSKÖLDEN
Växjö kommun Konsult		SÖDRA LÄNKEN, VÄXJÖ		
		KM 3/600 - 4/800		
PROJEKTLEDARE I. GUSTAFSSON SVENSKA STIG CARLSON VÄXJÖ		PROJEKTNUMMER 22070930 SVENSKA 2007-09-18	PROFIL RÖRSTORLEK H=1-100 L=12000 RY 1 01 T 03 04	



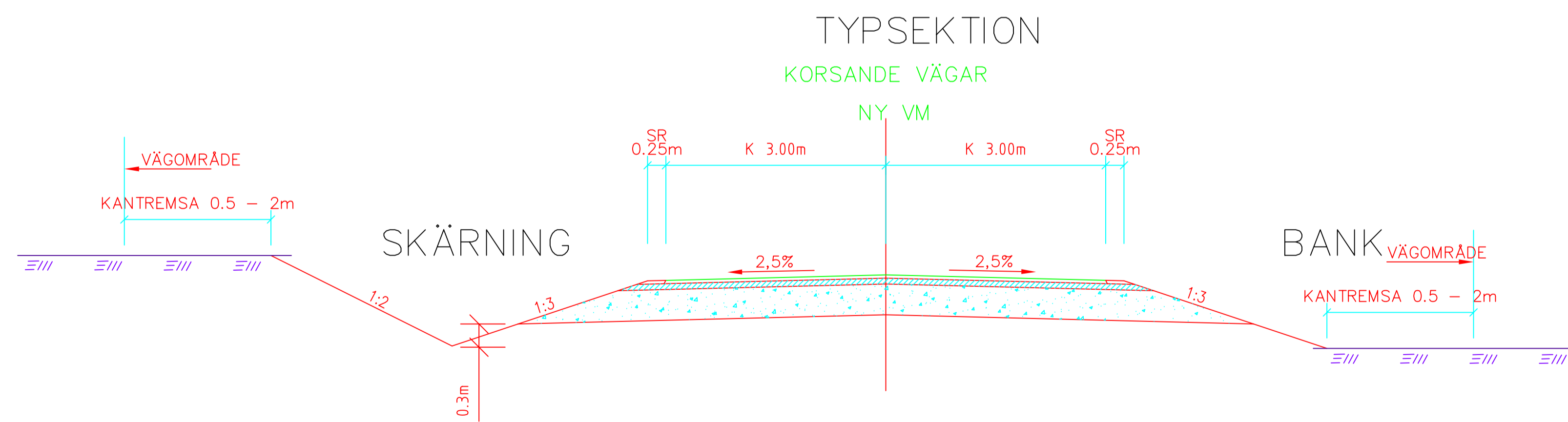
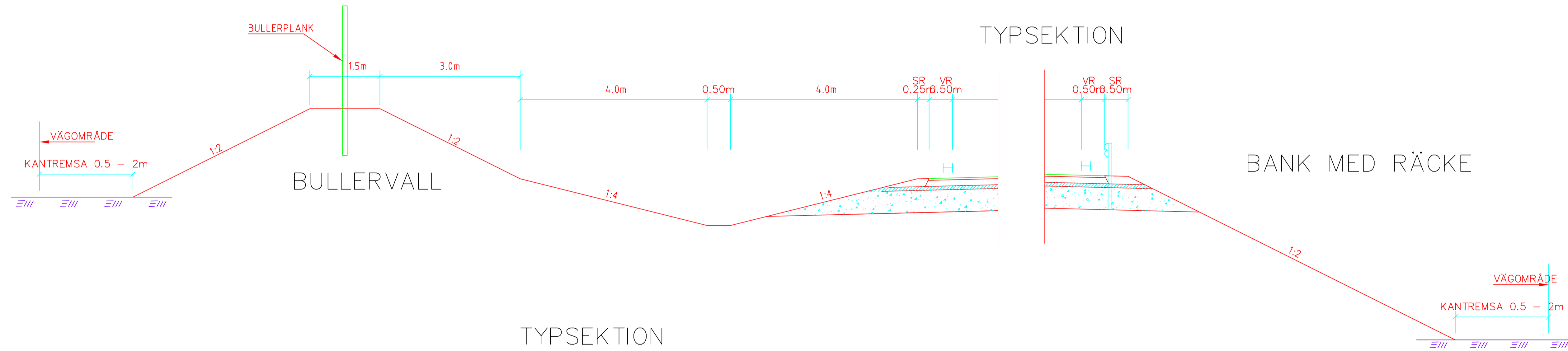
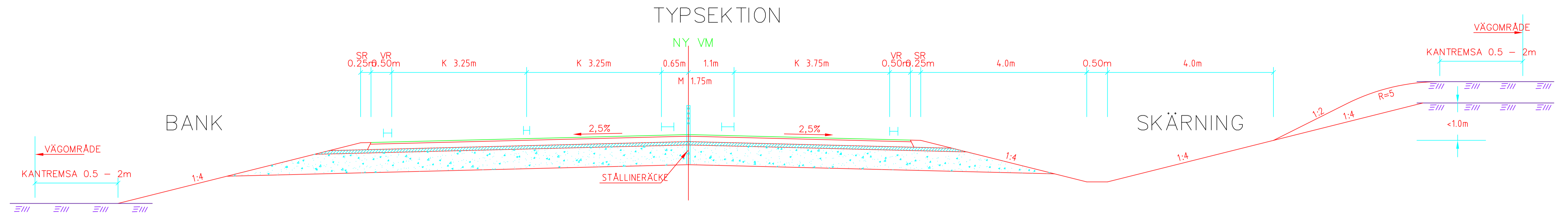
VÄGUTREDNING		ÖRNSKÖLDEN	ÖRNSKÖLDEN	ÖRNSKÖLDEN
Växjö kommun Konsult		SÖDRA LÄNKEN, VÄXJÖ		
		KM 4/800 - 6/000		
PROJEKTLEDARE I. GUSTAFSSON SVENSKA STIG CARLSON VÄXJÖ		PROJEKTNUMMER 22070930 SVENSKA 2007-09-18	PROFIL RÖRSTORLEK H=1-100 L=12000 RY 1 01 T 03 05	

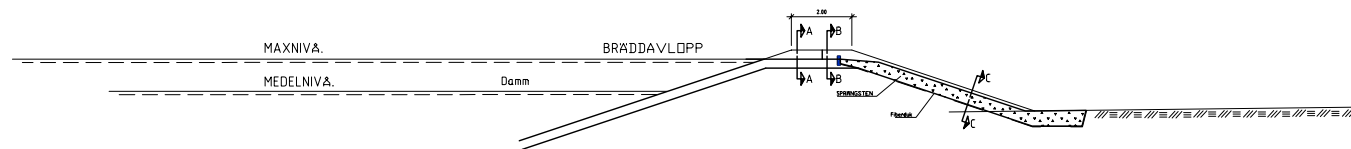
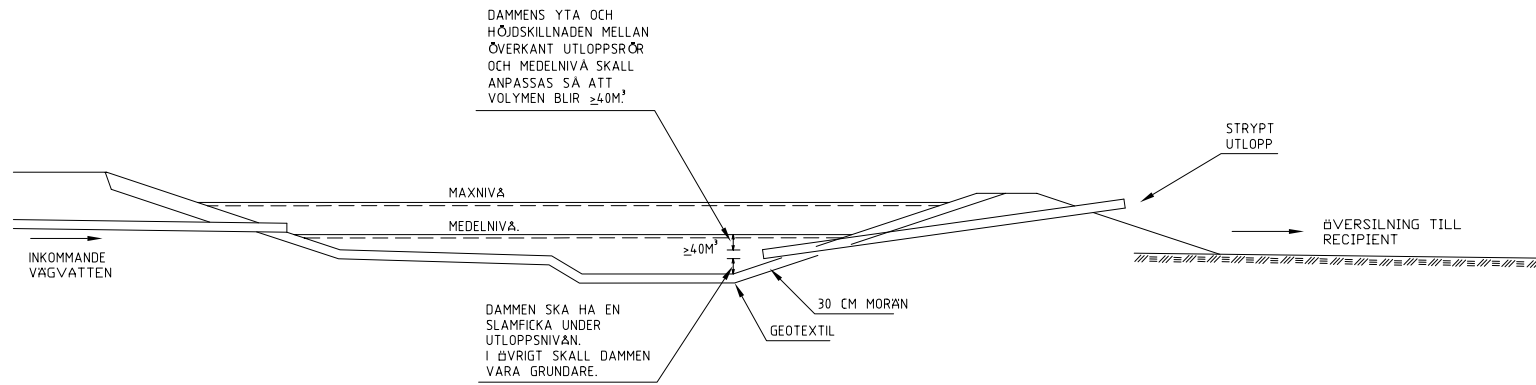


VÄGUTREDNING		OMRÅD	VÄGKART	VÄGNUMMERNUM
Växjö kommun		SÖDRA LÄNKEN, VÄXJÖ		
Konsult		KM 6/000 - 1/200		
PROJEKTERAD I GUSTAFSSON	BYGGNAD 24070050	PROFIL		
STIG CARLSON	BYGGNAD	PROJEKTERAD	SKALA H=1:100	L=1:2000
VÄXJÖ	2007-09-18	BYGGNAD	4.031	1 01 T 03 06



VÄGUTREDNING		OMRÅD	VÄGKART	VÄGNUMMERNUM
Växjö kommun		SÖDRA LÄNKEN, VÄXJÖ		
Konsult		KM 7/200 - 8/400		
PROJEKTERAD I GUSTAFSSON	BYGGNAD 24070050	PROFIL		
STIG CARLSON	BYGGNAD	PROJEKTERAD	SKALA H=1:100	L=1:2000
VÄXJÖ	2007-09-18	BYGGNAD	4.031	1 01 T 03 07





UTLÅTANDE

Dnr 2008BN0946 Dpl 214

DETALJPLAN

VÄXJÖ 13:35, SÖDRA LÄNKEN ETAPP 1, VÄXJÖ KOMMUN

Syfte

Syftet med denna detaljplan är att pröva etapp 1 av "Södra länken" – sträckan mellan Teleborgsvägen och Kättilstorp. Utbyggnaden av hela vägsträckan mellan riksväg 23 och riksväg 27 avser stärka det regionala vägnätet och underlätta för fjärtrafiken genom Växjö. Att man nu börjar med den aktuella sträckningen, beror på utbyggnaden av bostadsområdet Vikaholm. Avsikten är att möjliggöra en alternativ angöring till området och på så sätt minska antalet tillkommande fordon på Allmogevägen.

Förslag till detaljplan, daterat 2009-06-04, har varit utställt i enlighet med 5 kap 24 § PBL under tiden 2009-07-03 – 2009-08-21.

Synpunkter har inkommit enligt följande:

Kommunstyrelsen:

Arbetsutskottets tillstyrker detaljplanen och lämnar synpunkter enligt kommunchefens skrivelse den 9 juli 2009.

Synpunkter (Kommunchefen)

För att möjliggöra trafiksäker passage för fotgängare, ryttare och cyklister tvärs Södra Länken föreslås tre tunnlar placerade söder om Vikaholmsområdet. Däremot finns ingen trafiksäker passage tvärs vägens västra delar. För att möjliggöra en fortsatt god koppling mellan staden och söderut mot Dänningelanda, Osaby etc. bör ytterligare en passage möjliggöras i nuvarande Bergundavägens sträckning så att man som cyklist inte behöver ta sig genom den planerade rondellen. Tunnelarna bör utformas med ett trygghetsperspektiv enligt riktlinjer i BoTryggt05.

Kommentar: Detaljplanen har reviderats och en ytterligare tunnel är inlagd i väster så att vägen väster om Sjöholmen och söderut blir möjlig att ta sig fram. Avsikten är att det även skall vara utrymme – höjd – 3.30 meter så att det blir möjligt att rida igenom tunneln. Stadsbyggnadskontoret anser inte att denna revidering kräver något ytterligare samråd av planen då den främjar de synpunkter som kommit fram från flera håll under utställningstiden.

Länsstyrelsen:

Kvarstående synpunkter

Länsstyrelsen anser att detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning är tämligen summarisk, saknar kartmaterial och saknar beskrivningar av påverkansgrad, t.ex. avseende vägens påverkan på befintligt sumpskogsområde eller trafikutvecklingens påverkan på Bergunda kyrkby och Skirs by. (se även Vägverkets yttrande)

Länsstyrelsen vill avseende sumpskogen erinra om att det råder generellt markavvattningsförbud i länet och att åtgärder för markavvattning fordrar dispens och tillstånd enligt Miljöbalken.

Prövningsgrunder enligt 12 kap PBL

Det framgår av Miljökonsekvensbeskrivningen att det inte kan uteslutas att miljökvalitetsnormen för partiklar pm 10 kan komma att överskridas vid Teleborgsvägen på grund av trafikökning. Det går dock inte att utläsa huruvida detta beror på ökad trafik från den nu aktuella utbyggnaden av Vikaholmsområdet eller tillkommande trafik på grund av nya trafiklänkar. Detta bör klarläggas i den slutliga antagandehandlingen.

Kommentar: Sumpskogen – Vectura redovisar i MKB:n (sid. 10) under rubriken "Landskap" att den planerade vägen berör en befintlig sumpskog i väster, ett sumpskogsområde som är delat i två delområden där det södra området i huvudsak är ett kärr dominerat av videarter. Denna del av kärret är redan idag vara påverkat av en väg, en kraftledning och innehåller även ett dike. Norra delen av kärret, som till största delen är bevuxet med björk berörs inte av den planerade vägen, även denna del av kärret är dikat. "Vägen skär av våtmarken och påverkar på så sätt naturmiljön medan vattenföringen kommer att bibehållas. Den negativa påverkan bedöms dock vara liten eftersom sumpskogen redan idag är påverkad och inte är klassad i Skogsvårdsstyrelsens inventering."

Stadsbyggnadskontoret delar Vecturas uppfattning att vattenföringen från norra delen av kärret kommer att bibehållas som i nuläget. Vad gäller den södra delen av kärret som berörs av den nya vägen kommer kommunen vid detaljprojekteringen att hantera så att vattenföringen i den "avsnörpta" delen ligger i nivå med dagens nivå.

MKB:ns redovisning av trafiken genom Bergunda kyrkby (sid 8) – Vectura tar här fasta på att kommunen har för avsikt att inte släppa på trafiken på den nya vägen så att olägenheter uppkommer vid Bergunda kyrka och vid ridskolan. Skulle den nya vägen öppnas i sin helhet, vilket leder till en ny förbindelse mellan Teleborgsvägen i öster och riksväg 23 i väster belyser MKB:n att olycksrisken kommer att öka på Bergundavägen dels mellan fordon och dels mellan fordon och de oskyddade trafikanterna.

Stadsbyggnadskontoret har varit i kontakt med Bo Svensson på Trafikverket (dåvarande Vägverket) – i ett muntligt samråd efter utställningen belyser vägverket att vägen genom Bergunda är en allmän väg som inte har några begränsningar för tung trafik och att vägverket inte har för avsikt att begränsa framkomligheten på denna vägsträcka. MKB:n belyser även det problem som kan uppkomma om det periodvis går byggtrafik på vägen förbi kyrkan.

Det redovisas i MKB:n att miljökvalitetsnormen för partiklar, PM 10, inte kommer att överskridas inom det planerade vägområdet eller på Allmogevägen, Torpavägen eller Teleborgsvägen till följd av vägen tillkomst. "För Teleborgsvägen finns dock risk för att miljömålet för PM 10 kan komma att överskridas."

Stadsbyggnadskontoret har till uppgift att planera stadens bostäder och infrastruktur på ett sådant sätt att lagstadgade miljö kvalitetsnormer inte överskrids. I pågående och vid kommande detaljplanläggning finns Tyréns trafikprognos för staden att tillgå som underlag för den tillkommande bebyggelsen. Utifrån denna handling kommer trafikbuller och PM 10-halter att beräknas varvid erforderliga åtgärder kommer att vidtas så att normer och miljömål går att uppnå. För Teleborgsvägen ligger den högsta belastningen på sträckan mellan Vallviksvägen och Storgatan, här beräknas att antalet fordon kan uppgå till 20 000 ÅDT år 2025.

Miljö- och Hälsoskydds nämnden

I utställningshandlingarna framgår att en bullervall framför Vikaholmsområdet inte krävs för att nybyggnadsvärdena för buller skall klaras. Viket medför att nämndens tidigare synpunkt inte längre är relevant under de förutsättningarna. Även nämndens synpunkter på bullerstörningar och risker utmed Bergundavägen har beaktats genom att utbyggnaden av etapp 1 delas upp. Etappen från Vikaholm till Bergundavägen färdigställs i samband med etapp 3. På den reviderade miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n) har nämnden nedanstående synpunkter uppdelat på sakområden, Konsekvenser av buller och luftkvalitetsnormerna har tydligare beskrivits men slutsatserna är inte entydiga.

Status på MKB:n

Det framgår inte tydligt om den medföljande MKB:n som är daterad 2009-06-12 är den slutliga beskrivningen eller om den kommer att revideras ytterligare efter utställningstiden. Miljökonsekvensbeskrivningen grundar sig på formella krav i plan- och bygglagen och miljöbalken samt Boverkets vägledning för miljöbedömning av planer. Naturvårdsverkets "Allmänna råd om miljöbedömningar av planer och program", till 6 kap. miljöbalken samt förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar, finns däremot inte uppgivet.

Ett rikt växt- och djurliv

MKB:n är inriktad på de miljökonsekvenser som detaljplanen kan ge upphov till och som bedömts vara av störst betydelse. Miljömålet för ett rikt växt- och djurliv finns inte beaktat i MKB:n. Miljömålet innebär att den biologiska mångfalden skall bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer, samt att arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer skall värnas. Det finns angivet att det inte finns några nyckelbiotoper men inte på vilka grunder antagandet har gjorts. I detaljplanen finns fortfarande angivet att detaljerad kunskap om växt- och djurlivets sammansättning inom vägområdet inte finns framtagen. Eftersom det enligt Naturvårdsverkets hemsida finns 300 växt- och djurarter som är fridlysta och 2 000 arter som är hotade och riskerar att dö ut i Sverige om inget görs bör MKB:n utökas med en inventering och beaktande av miljömålet.

Frisk luft

I MKB:n under rubriken "Påverkan och konsekvenser" finns angivet att det finns risk för att miljömålet för partiklar (PM 10) kan komma att överskridas. Det finns inte preciserat var, hur mycket eller om det finns behov av åtgärder vid befintlig bebyggelse. Under rubriken "Hur har miljömålen beaktats?" görs bedömningen att genomförandet av planen inte innebär något hot för att uppnå miljömålet frisk luft. Det står i motsats till den andra skrivningen.

God bebyggd miljö - buller

Även ställningstagandet under beaktandet av god bebyggd miljö är tveksamt utifrån vad som övrigt anges i MKB:n. Det är angivet att genomförandet av vägen inte bedöms innebära något hot för att uppnå miljömålet samtidigt som det under rubriken "Påverkan och konsekvenser" finns angivet att konsekvenser av utbyggnaden av Södra länken och Vikaholm är ökade bullerstörningar och att utöver redan bullerutsatta fastigheter kommer ytterligare fastigheter utsättas för buller.

Om inte åtgärder genomförs även för befintlig bebyggelse uppnås inte intentionerna i delmålet för buller, som innebär att antalet människor som utsätts för trafikbullerstörningar överstigande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder skall ha minskat med 5 procent till år 2010 jämfört med år 1998.

Kommentar: Den till ärendet upprättade MKB:n är att se som ett slutdokument för ärendet. Vad gäller frisk luft se kommentar till länsstyrelsens yttrande ovan. Det är stadsbyggnadskontorets mening att en utökad inventering i vägområdet som domineras av barrskog inte är nödvändig, speciellt som det inom området inte finns utpekade några nyckelbiotoper eller andra områden med höga naturvärden. Vägens sträckning har dessutom lagts ut så att fornlämningar och befintliga bostadshus inte skall komma i konflikt med vägdragningen.

Bullerberäkningar utmed den nya vägen har gjorts dels för att se hur befintliga bostäder påverkas och dels för att se hur den planerade bebyggelsen inom utbyggnadsområdet Vikaholm kan bli stört. Dessa beräkningar visar på att buller vid bostäderna ligger inom ramen för vad som är tillåtet. Det innebär däremot inte att bullernivån inom det utvidgade stadsområdet ligger i paritet med vad som varit och är i dag.

Polismyndigheten i Kronobergs län:

Polismyndigheten har tagit del av handlingarna i ärendet utan erinran.

Theleborgs Ryttarsällskap:

Vi har vid styrelsemötet i Theleborgs Ryttarsällskap diskuterat Södra länken, och föreningen vill framföra sina önskemål att det ska finnas tunnlar under Södra länken som har tillräcklig höjd som gör att det blir säkert för häst och ryttare att rida under länken, så att vi fortfarande kan ha tillgång till skogen på andra sidan Södra länken.

Vill ni träffa oss så står vi gärna till förfogande för att diskutera om vad som skulle bli bra för oss. Vi hoppas att när vi framför våra synpunkter ett tidigt skede att det kan finnas möjlighet att ta hänsyn till dem.

Kommentar: Utmed den planerade "länken" finns nu utpekade fyra tunnlar som korsar vägen och genom vilka man skall kunna gå och rida då det i bestämmelserna anges en fri höjd om 3,30 meter. Ytterligare samråd kommer att hållas i det fortsatta arbetet med utbyggnaden av Södra länken där ni kommer att ha möjlighet att delta.

Vägverket:

Vägverket noterar att det i planhandlingen anges att en diskussion och gemensam bedömning av Vägverket och Växjö kommun skall ligga till grund för när etapp 1b kan byggas ut med anslutning av den nya vägen/gatan till Kättilstorpsvägen/väg 710.

I MKB:n som tillfogats planen anges dock att etapp 1b skall byggas ut först i samband med utbyggnad av etapp 3 med direkt anslutning till väg 23. Några negativa konsekvenser uppkommer därför enligt MKB:n inte på väg 710 vid Bergunda kyrkby till följd av etappvis utbyggnad av södra länken. Eftersom detaljplanen dock omfattar hela etappen fram till Kättilstorpsvägen och därmed ger rättslig grund för en sådan utbyggnad bör MKB:n kompletteras med att beskriva också detta fall. I MKB:n bör ingå en kvantifiering av trafikutvecklingen genom Bergunda kyrkby vid en utbyggnad av hela etapp 1 och med Vikaholmsområdet utbyggt.

Också trafikutvecklingen genom Skirs by bör kvantifieras med en utbyggnad av etapp 1a + utbyggnad av Vikaholmsområdet men innan etapp 2 av Södra länken genomförs.

I övrigt har Vägverket inget att tillägga utöver vad som tidigare sagts i ärendet.

Kommentar: Av vad som framgår av planhandlingarna avser inte kommunen att öppna den västra delen av etapp 1 så att en förbindelse uppkommer mellan Teleborbsvägen / ev. Rv 27 och riksväg 23 innan etapp tre av Södra länken är utbyggd. Detta scenario behandlas även i MKB:n. Här belyses även att det inte är utbyggnaden av Södra länken etapp 1 som eventuellt ger upphov till mer trafik genom Skir, utan att det i så fall är utbyggnaden av bostadsområdet Vikaholm samt övrig utbyggnad i de södra stadsdelarna som genererar mer trafik.

Bergunda Kyrkoråd:

Bergunda kyrkoråd har inget att erinra mot att södra länken byggs i sin helhet, Vi är däremot allvarligt oroad över den föreslagna etappindelningen av genomförandet. Det stora problemet är om och när etapp 1 kommer att anslutas till Bergundavägen vid Kättilstorp. Om så sker innan etapp 3, ut till väg 23, är klar, befarar vi att trafiksituationen längs Bergundavägen blir problematisk. Indelningen av etapp 1 i två delar uppfattar vi inte som någon garanti för att anslutning inte senare kan ske till Bergundavägen, eftersom samordning med Vägverket om hela södra länken inte finns. Vidare finns inga garantier mot intensiv tung trafik i samband med byggandet av vägen. Vi vill påpeka tung trafik på Bergundavägen kan skada kyrkan, som ligger endast några meter från vägen.

Vi delar den oro som tidigare framförts av både länsstyrelsen och vägverket avseende påverkan på Bergundavägen, som genomförande av etapp 1 innebär.

Vi anser inte att anslutning till Bergundavägen vid Kättilstorp behöver vara med i detaljplanen för etapp 1, utan den bör ingå i etapp 3 och genomföras samtidigt med anslutning till väg 23.

Kommentar: Som nämns ovan är det inte trafikverkets avsikt att begränsa framkomligheten på Bergundavägen vad gäller trafik med tungt gods, då vägen är klassad som en allmän väg. Det är dock kommunens mening att man inte ska släppa fram genomfartstrafik från Teleborg Vikaholm innan sista etappen av länken är utbyggd.

Veab:

Växjö Energi Elnät AB har tagit del av utställningshandlingarna till rubricerat ärende och meddelar att vi inte har några ytterliga synpunkter än de som nämnts i vårt yttrande till samrådshandlingarna.

Kommentar: Kommunen har noterat dessa synpunkter.

E.ON Elnät Sverige AB:

E.ON Elnät Sverige AB har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har följande synpunkter.

E.ON Elnät har inget ytterligare att erinra om än de synpunkter vi har framfört daterat 2009-02-25 samt 2009-05-19.

Vi vill dock göra er uppmärksam på vårt tidigare svar (2009-02-25) angående våra regionledningar där 50 kV ledningen Alvesta T-Åryd är utförd i klass B, vilket innebär att den enligt Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter, ELSÄK 2008:1, inte är tillåten inom detaljplanerat område och måste då byggas om i samband med genomförandet av detaljplanen.

1 kap 6 § 6 med tillhörande tabell (ELSÄK 2008:1) skall inom detaljplan samt vid korsning av allmän väg den lägst belägna spänningsförande ledarens höjd över marken uppgå till minst 7 meter för 50 kV och 7,4 meter för 130 kV vid vindstilla.

Samt vidare att enligt gällande föreskrifter och svensk standard skall ledningen vara byggd så att stolpar, stag och stråvor vid allmän väg är placerade så att de inte medför risk för trafiken eller försvårar vägens underhåll. Placeringen får ej heller vara på körbana, vägren, cykel- eller gångbana eller skiljeremsa och inte heller så, att avrinning i vägdikey eller snöröjning försvåras.

Under förutsättning att överenskommelse träffas i tidigt skede om eventuella förändringar och att detaljplanen inte orsakar att EON Elnäts anläggningar inte uppfyller starkströmsföreskrifterna samt även att vi inte drabbas av några kostnader till följd av planens genomförande har E.ON inte något att erinra mot planen.

För arbete invid och under kraftledningar gäller särskilda bestämmelser. Innan arbete i ledningsområdet påbörjas skall kontakt tas med Stefan Lundin, EON ES, Växjö, tfn 070-673 48 00 eller Göran Andersson, EON Elnät Sverige AB, Karlskrona, tfn 070-519 55 13 för utväxling av Elsäkerhetsföreskrifter (ESA).

Kommentar: Kontakt kommer att tas med Eon i samband med detaljprojektering av vägtunneln för att samordna så att 50 kV-ledningen säkras upp till klass A i korsningen med vägen.

Boende i området

Vi berörs av Södra länkens tredje etapp mellan Kättilstorp och vag 23 som boende i närområdet och vill därför lämna våra synpunkter på den aktuella detaljplanen. Vi sammanfattar detta i 2 synpunkter och tre förslag, enligt nedan.

Synpunkt 1: Behövs vägen med tanke på den omställning till mer hållbara transporter som pågår nu när Växjö kommun dessutom marknadsför sig som Europas grönaste stad? Eller kommer den i själva verket att motverka en sådan utveckling genom att försämra konkurrenssituationen för alternativa transport sätt och lösningar? Enligt källor är andelen mera hållbara transport system för kortare resor, dvs. cykel och buss, i Växjö relativt låga jämfört med andra stora städer, t ex Linköping med en cykelandel på 30-35% jämfört med Växjös på ca 18% Dessa siffror indikerar en möjlighet att förändra fördelningen mellan transportslagen. Det innebär att efterfrågan på en ny väg kan mötas med aktiv rådgivning om de mera hållbara transportsätten och lösas enligt Vägverkets fyrstegsprincip till en betydligt lägre kostnad och med uppnådda miljömål.

Synpunkt 2: Som en parallell till Naturvårdsverkets yttrande över Förbifart Stockholm, som bedömdes inte vara förenlig med miljöbalkens bestämmelser, frågar vi oss hur den planerade vägen kan bidra till att minska utsläppen av växthusgaser med 40 procent till år 2020? Annorlunda uttryckt, i hur stor utsträckning kommer vägbygget att försvara möjligheterna att nå såväl kommunala som nationella miljö- och klimatmål. Betänk att modern forskning visar att infrastrukturprojekt som detta som regel genererar mer, inte mindre, vägtrafik, något som i detaljplanens MKB har marginaliserats. Se till exempel Hagson och Mossfeldt, Chalmers rapport 2008:2. Enligt Tyréns AB förslag kommer en fullt utbyggd länk mellan rv 23 och rv 27 att trafikeras av ca 11 000 fordon per dygn (2025) och dessutom generera mer trafik som länsstyrelsen pekar på "blir de facto en trafikökning på Teleborgsvägen/Torpavägen/Allmogevägen även med en utbyggd Södra länk". Alltså mer vägar genererar mer trafik vilket ger mer utsläpp, buller o s v.

Förslag 1: Överväg noggrant Södra länkens existensberättigande i en framtid där transportsystemet i och omkring "Europas grönaste stad" kommer att behöva bli betydligt grönare, om vi tar miljö- och klimatmålen och de pågående klimatförändringarna på allvar. Kan Södra länken verkligen motiveras i ett sådant perspektiv? Vägplanerna i städerna bygger fast strukturer för bilberoende för hundra år framåt i ett läge när klimatkrisen borde uppmuntra för nya grepp i stadsplaneringen.

Förslag 2: Om vägen ändå skulle byggas, föreslår vi att vägsträckningen flyttas så långt norrut som möjligt där den passerar Björkebergsvägen. Det skulle minska besvären med buller och nedfall av föroreningar betydligt för alla fastboende i närheten. Med tanke på att området beskrivs som "i huvudsak obebyggt" är det för oss boende svärbegripligt att vägen förlagts så nära de hushåll som faktiskt finns i området.

Förslag 3: Gör en generös planering av korsande gång- och cykelvägar i tunnel- eller broform. Det är angeläget både för de Växjöbor som söker sig hit för rekreation, och för oss boende, som vill fortsätta att utnyttja omgivningarna och närheten till Växjö genom att ta oss fram till fots och med cykel.

Avslutningsvis vill vi uppmana kommunen att ta hänsyn till våra synpunkter, särskilt vad gäller hur motiverad vägen över huvudtaget är, och våra förslag på förändringar!

Kommentar: En omställning av persontransporter från miljöpåverkande fordon är viktig i dagens samhälle. Kommunen strävar därför att möjlighet till kollektivåkande eller bruk av cykel skall finnas från första dagen i våra utbyggnadsområden.

Kommunens trafikavdelning har tillsammans med kommunledningskontoret bedömt att det trots allt finns behov av Södra länken för vidare utbyggnad av Vikaholm och stadsdelarna söder ut. Den etappvisa utbyggnaden följer översiktsplanens intentioner och vägområdets sträckning är omsorgsfullt prövat med hänsyn till landskapsförhållanden, kommande utbyggnadsområde och befintlig bebyggelse.

Fråga två anknyter i huvudsak till växthusgaser. Trafikmängden spelar givetvis en avgörande roll i nuläget, men att minska växthusgaserna, utsläpp från trafiken, är i första hand knutet till vilket drivmedel som används. Då framtida bilar sannolikt kommer att anpassas till de miljökrav samhället ställer ser inte stadsbyggnadskontoret att vägens utbyggnad är lika med mer växthusgaser i ett längre perspektiv. Bullerfrågan är i första hand relaterad till hastighet. En ny väg i den del som i första hand berör ert boende, en utbyggnad av etapp tre, måste givetvis utformas så att gällande riktvärden för buller efterlevs.

Detaljplanen har efter utställningen reviderats på så sätt att ytterligare en tunnel föreslås i ett mer västligt läge. Tunnlarna skall enligt planbestämmelserna ha en fri höjd på 3.30 meter vilket också ger möjlighet att rida igenom.

Sammanfattning

Framförda synpunkter under utställningstiden har föranlett att planen har reviderats med avseende på en ytterligare gång- och cykeltunnel, även avsedd för ridande till häst, har till kommit i väster. Stadsbyggnadskontoret anser inte att denna revidering skall föranleda ytterligare samråd då den tillmötesgår de synpunkter som lämnats in. I övrigt föranleder inkomna synpunkter inga ändringar. Kvarstående synpunkter från de som är besvärberättigade föreligger inte.

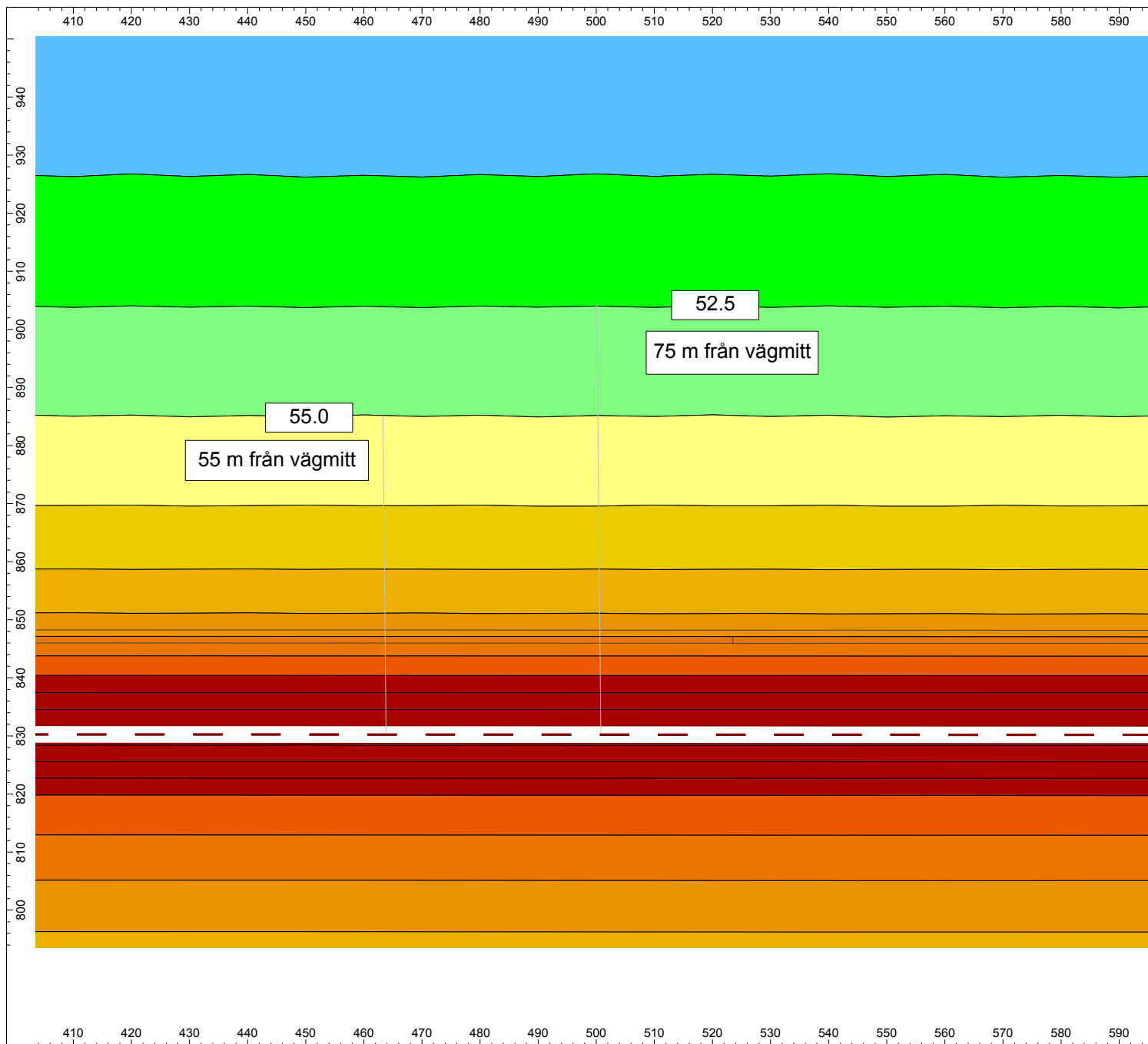
Stadsbyggnadskontorets förslag till beslut

Byggnadsnämnden antar 2009-06-04 upprättad detaljplan för Växjö 13:35, Södra länken etapp 1, med 2010-06-28 gjord revidering avseende ytterligare en gc-tunnel i områdets västra del.

STADSBYGGNADSKONTORET
2010-08-12

Lars Wennerstål
Stadsbyggnadschef

Pehr Ånelius
Planingenjör



Bullerutredning

Fordon/dygn: 11.000
 Andel tung trafik: 4 %
 Hastighet: 90 km/h
 Bullervall: 1,5 m
 (18 m från vägmitt)

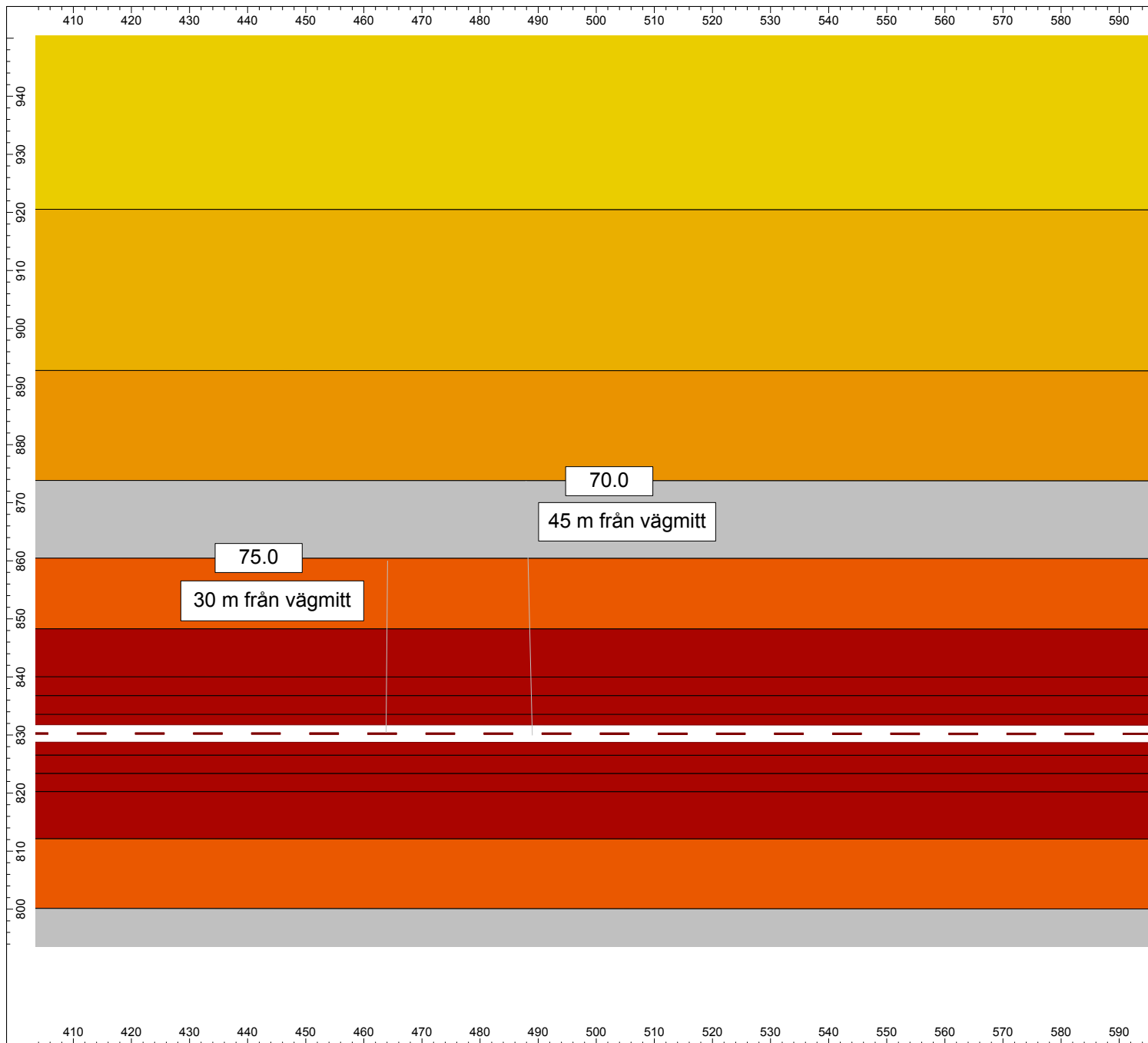
- > 40.0 dB
- > 45.0 dB
- > 47.5 dB
- > 50.0 dB
- > 52.5 dB
- > 55.0 dB
- > 57.5 dB
- > 60.0 dB
- > 62.5 dB
- > 65.0 dB
- > 67.5 dB
- > 70.0 dB

Skala: 1 : 1000

Programvara:
 Cadna/A för Windows
 Datakustik GmbH, München

Ansvarig:
 Anna Nicklason
 Miljö- och hälsoskyddskontoret

Växjö, 2009-06-08



Bullerutredning

Fordon/dygn: 11.000
Andel tung trafik: 4 %
Hastighet: 90 km/h

Maxvärden

> 45.0 dB
> 50.0 dB
> 55.0 dB
> 60.0 dB
> 65.0 dB
> 70.0 dB
> 75.0 dB
> 80.0 dB

Skala: 1 : 1000

Programvara:

Cadna/A för Windows
Datakustik GmbH, München

Ansvarig:

Anna Nicklason
Miljö- och hälsoskyddskontoret

Växjö, 2009-06-08



Miljökonsekvensbeskrivning

Tillhörande detaljplan Växjö 13:35, Södra länken
etapp 1, Växjö kommun

Kalmar juni 2009, utställning

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Inledning	4
Bakgrund/Syfte _____	4
Tidigare ställningstagande _____	4
Formella krav _____	5
Planförslaget _____	6
Avgränsningar MKB	6
Behovsbedömning _____	6
Nivåavgränsning _____	7
Geografisk avgränsning _____	7
Miljöaspektavgränsning _____	7
Alternativ	7
Nollalternativ _____	7
Miljökonsekvenser och skadeförebyggande åtgärder	7
Effekter och konsekvenser av en etappvis utbyggnad _____	7
Landskap _____	10
Människors hälsa och säkerhet _____	11
Vägdagvatten _____	13
Rekreation och friluftsliv _____	16
Miljöpåverkan under byggskedet _____	17
Uppföljning och övervakning	17
Hur har miljömålen beaktats?	17
Sammanfattande bedömning	18
Kumulativa effekter _____	18
Medverkande	18



Sammanfattning

Föreliggande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tillhör förslag till detaljplan för Växjö 13:35, Södra länken, etapp 1 (som kommer att genomföras i två delar etapp 1 a och etapp 1 b). Syftet med MKB:n är att översiktligt beskriva och bedöma de miljökonsekvenser som genomförandet av detaljplanen kan antas medföra. Parallellt med denna detaljplan pågår planarbete för Vikaholm (bostäder, verksamheter), som ligger strax norr om föreslagna vägen. Syftet med etapp 1 a är att möjliggöra en alternativ anslutning till Vikaholm för att minska trafiken på Allmogevägen. I bedömningen av miljökonsekvenserna beaktas även utbyggnaden av Vikaholm. Planalternativet jämförs med ett nollalternativ. Ytterligare jämförande alternativ är inte motiverat eftersom flera alternativ studerats i tidigare utredningar och denna sträckning har bedömts som den bästa.

Detaljplanen innebär att i huvudsak skogsmark tas i anspråk för en ny väg mellan Teleborgsvägen och Kättilstorp. Vägen berör inga kända natur- eller kulturvärden (se bilaga 1), vilket inte behandlas närmare i MKB:n eftersom påverkan inte är betydande. Genomförandet av planen medför att mark tas i anspråk och att ytor hårdgörs. En ny väg bidrar till en ökning och omfördelning av trafiken på vägarna i och kring Växjö. Inom planområdet finns ingen bostadsbebyggelse som påverkas av vägdragningen.

De miljöaspekter som bedöms kunna medföra betydande miljöpåverkan är buller, störningar, luftkvalitet, säkerhet och farligt gods (människors hälsa och säkerhet) samt förorenat vägdagvatten. De allvarligaste konsekvenserna vid genomförandet av planen skulle uppstå vid en olycka med transport av farligt gods som innebär att explosiva eller giftiga ämnen sprids i mark eller luft. Risken för en sådan olycka är liten. Risken för personskador vid en sådan olycka är mycket liten eftersom få människor bor och vistas kring vägen. Risken för spridning av giftiga ämnen till recipienten bedöms som liten eftersom rening och haveriskydd är en förutsättning för vägens utbyggnad.

Andra konsekvenser är att landskapet förändras och att vägen kommer att utgöra en barriär för människor och djurs rörelsefrihet. Utbyggnaden av etapp 1 och Vikaholm innebär att gränsen för staden flyttas längre söderut. Ett genomförande av vägen kommer att innebära trafik och bullerstörningar inom området, men även ökade trafikmängder och bullerstörningar på andra vägar i och kring Växjö. Utbyggnaden av Vikaholmsområdet och etapp 1 a kommer att innebära mer trafik på Allmogevägen, Torparvägen, Teleborgsvägen och Söderleden. Längs dessa vägar finns redan idag bostadsbebyggelse som är bullerutsatt. Vägen vid Skir påverkas inte av att etapp 1 a genomförs, däremot kommer trafikmängden troligtvis att öka i samband med utbyggnaden av Vikaholm eftersom delar av den trafiken ska till Rv 27. För att inte belasta Bergundavägen med mer trafik har etapp 1 delats upp i två delar. Genom att ansluta den andra delen av etapp 1 till Bergundavägen först i samband med etapp 3 innebär att Bergundavägen inte kommer att bli den smitväg som den annars hade riskerat att bli. Den främsta nackdelen för Bergundavägen är att den troligtvis kommer att belastas med byggtrafik som ska från Räfte ner till planområdet och Vikaholm.



Inledning

Bakgrund/Syfte

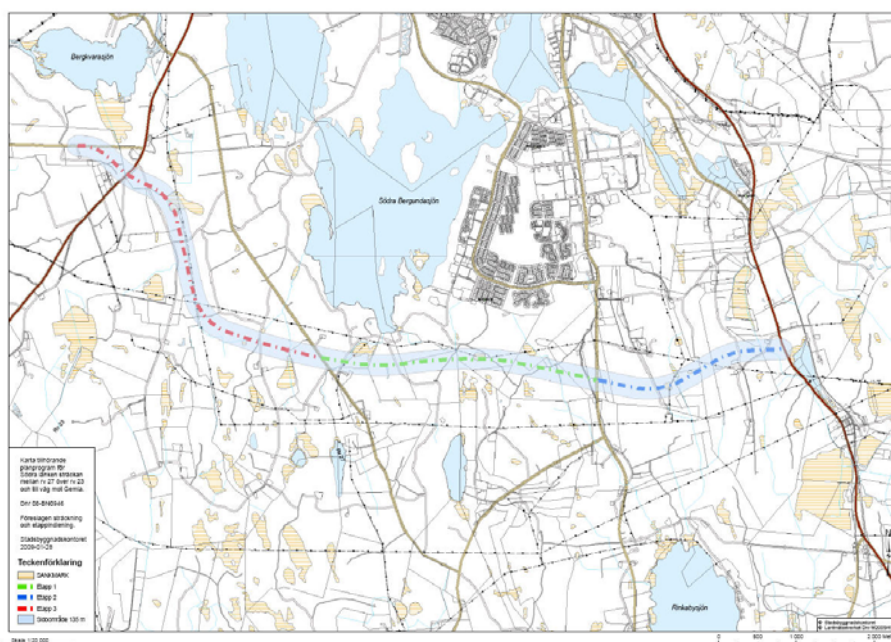
Föreliggande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tillhör detaljplan för Växjö 13:35, Södra länken etapp 1, i utställningskedet. Syftet med MKB:n är att tillgodose miljö- och hälsohänsyn i planeringsprocessen samt att beskriva och bedöma de miljökonsekvenser som genomförandet av detaljplanen kan medföra. Detaljplanen upprättas som en fortsatt prövning av etapp 1 av Södra länken – sträckan mellan Teleborgsvägen och Bergundavägen (710) vid Kättilstorp. Utbyggnaden av hela vägsträckan mellan riksväg 23 och riksväg 27 avser stärka det regionala vägnätet och underlätta för fjärrtrafiken genom Växjö. Att man nu börjar med den aktuella vägen som etapp 1, beror på utbyggnaden av bostadsområdet Vikaholm. Avsikten är att möjliggöra en alternativ angoring till Vikaholm och på så sätt minska antalet tillkommande fordon på Torparvägen och Allmogevägen. För att inte belasta Bergundavägen med mer trafik är avsikten att genomföra etapp 1 i två deletapper, etapp 1 a och etapp 1 b. Den sistnämnda byggs först i samband med att etapp 3 genomförs.

MKB:n belyser de konsekvenser som kan förutses i dagsläget och kan utgöra underlag vid kommande prövningar enligt plan- och bygglagen och miljöbalken samt eventuella kommande MKB:er för enskilda verksamheter.

Tidigare ställningstagande

Planprogram

Ett planprogram upprättades 2009-01-28 och godkändes av byggnadsnämnden 2009-03-25, §50. Planprogrammet omfattar hela Södra länken, samtliga tre etapper. Syftet med planprogrammet är att utgöra underlag för kommande detaljplan. Avsikten är att genom detaljplan pröva en vägförbindelse, etapp 1 av Södra länken, mellan Teleborgsvägen och Kättilstorp.



Figur 1. Programkarta



Detaljplan för Vikaholmsområdet

I nära anslutning till planområdet pågår detaljplanläggning av ett nytt bostadsområde i Vikaholm. För att möjliggöra en alternativ infart till Vikaholm och på så sätt minska antalet tillkommande fordon på Allmogevägen sker planläggning av etapp 1, Södra länken, parallellt med detaljplanen för Vikaholm.

Formella krav

Krav på MKB i lagar och förordningar

Formella krav på när, samt i vilket syfte, en MKB för detaljplan ska upprättas finns i plan- och bygglagen (PBL) och i miljöbalken (MB). Krav på innehåll i MKB finns i 6 kap. 12-13§§. Ytterligare bestämmelser om MKB finns i förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar. Boverket har dessutom utarbetat en vägledning för miljöbedömning av planer enligt PBL (Boverket 2006). I syfte att integrera miljöaspekter i planarbetet utförs därför, enligt 6 kap. 11§, MB, en behovsbedömning. Om genomförandet av detaljplanen anses kunna ha betydande miljöpåverkan enligt föreliggande behovsbedömning ska en miljöbedömning göras och en MKB tas fram. MKB:n utgör ett viktigt underlagsdokument i miljöbedömningsprocessen. Genom denna miljöbedömning tillämpas EU-direktivet om miljökonsekvensförordningen för detaljplaner.

Miljö kvalitetsmål

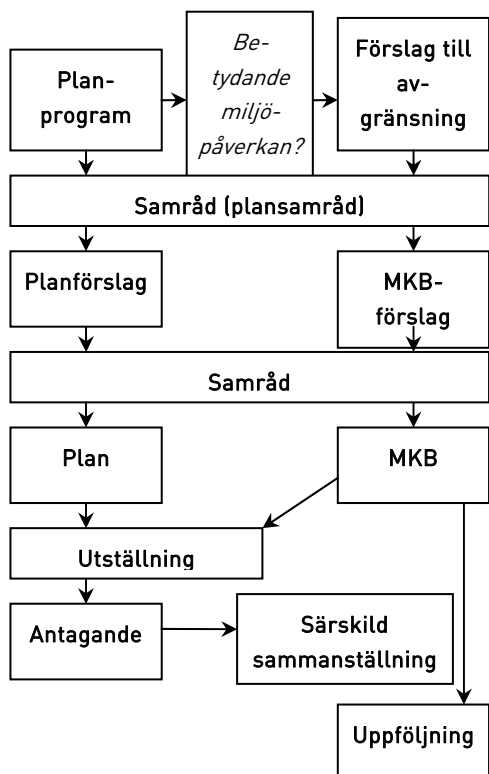
Riksdagen har antagit 16 miljö kvalitetsmål som beskriver det tillstånd för Sveriges miljö, natur- och kulturreсурser som är ekologiskt hållbara på lång sikt. Miljö målen används i miljöbedömningen som en riktningvisare för vad som kan anses vara en önskvärd utveckling av miljö tillståndet. De miljö mål som bedöms vara relevanta i miljöbedömningen av denna detaljplan är *begränsad klimatpåverkan, frisk luft, levande sjöar och vattendrag, levande skogar samt god bebyggd miljö*.

Miljö kvalitetsnormer

Enligt 5 kap. 3§, MB ska miljö kvalitetsnormer iakttas vid planering och planläggning, och bör alltså behandlas i fortsatt arbete. Miljö kvalitetsnormer (MKN) är bindande styrmedel i miljölagstiftningen som anger gränser för lägsta godtagbara miljö kvalitet. Partiklar sprids från våra vägar och den stora mängden partiklar uppkommer bl a genom slitage av t ex. dubbdäck mot vägbeläggningen. Partiklarna redovisas som halten PM₁₀ och enligt miljö kvalitetsnormerna får denna halt som årsmedelvärde inte överstiga 40 mikrogram per kubikmeter. I den nu avsedda vägmiljön bedöms luftkvalitetsnormerna inte överskridas i de områden där människor exponeras. (Se vidare under *Människors hälsa och säkerhet*)

Detaljplane- och miljöbedömningsprocessen

Detaljplaner skall grundas på ett program, om det inte är onödigt. För aktuellt planområde har planprogram och förslag till detaljplan utarbetats. Genomförandet av planen har bedömts kunna innebära betydande miljö påverkan. Vid samrådet om planen finns också ett förslag till MKB. Samrådet syftar till att de som berörs av planen ska få möjlighet att lämna synpunkter och information inför det vidare arbetet med plan och MKB. Ett reviderat planförslag ställs sedan ut innan beslut om antagande fattas. Efter antagande ska kommunen i en särskild sammanställning redovisa hur miljö aspekter har integrerats i planen, hur MKB och synpunkter från samråd har beaktats, skälen till val av alternativ och åtgärder som avses vidtas för uppföljning.



Källa: Hedlund och Kjellander (2007)

Planförslaget

Planområdet utgörs av en ca 3,6 km lång väg, som inklusive vägområde, dammar och diken upptar ca 14 meter. Vägen byggs mellan Teleborgsvägen och Kättilstorpsvägen. Vägen utformas som en 2+1 väg, omväxlande ett respektive två körfält i vardera riktningen. Körbanebredd i det enkla körfältet föreslås till 3,75 meter exkl. sidoområde. Mitträcke avskiljer mötande trafik och körbanebredd exkl. sidoområde för två körfält föreslås till 6,50 meter. Det totala vägområdet beräknas i medeltal uppta en bredd av 40 meter inklusive diken och slänter. (För en mer ingående redogörelse av planförslaget se planhandlingarna)

Den nya vägen kommer att påverka befintliga vägars och vattendrags sträckning i skilda skärningspunkter. Befintliga vattendrag kulverteras och i tre punkter byggs tunnlarna för enskilda vägar med en fri höjd på 3.30 meter för i första hand gång- och cykeltrafik. Med en fri höjd på 3.30 meter bedöms att det även ska gå att rida genom tunnlarna. På grund av markförhållandena är det inte möjligt att utforma samtliga gångvägar så att lutningen blir mindre 2 %.

Avgränsningar MKB

Behovsbedömning

I samband med upprättandet av planprogrammet gjordes bedömningen att detaljplanen kan innebära betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas.



Länsstyrelsen framförde i sitt yttrande över programmet att detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan och att miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning skall upprättas.

Nivåavgränsning

Miljökonsekvensbeskrivningen inriktar sig i första hand på de lokala fysiska miljöeffekter planförslaget ger upphov till. Strategier och mer övergripande frågor förutsätts vara behandlade i andra övergripande dokument t ex översiktsplan.

Geografisk avgränsning

Beskrivningen av miljökonsekvenser inriktar sig i huvudsak på själva planområdet och dess närhet. I den mån det har varit motiverat har påverkan på andra områden behandlats. MKB:n behandlar även konsekvenserna av en etappvis utbyggnad.

Miljöaspektavgränsning

MKB:n är inriktad på de miljökonsekvenser som detaljplanen kan ge upphov till och som bedöms vara av störst betydelse. De miljöaspekter som bedömts intressanta att studera är landskapsbild, buller och störningar, vägdagvatten, rekreation och friluftsliv samt miljökonsekvenser i byggskedet.

Alternativ

En MKB ska, om möjligt, innehålla en redovisning av alternativa platser för en planerad verksamhet samt gärna alternativa utformningar och ett så kallat nollalternativ. För det aktuella projektet finns dock inga alternativa lokaliseringsförslag. Den föreslagna vägsträckningen har utretts i det tidigare arbetet med den kommunomfattande översiktsplanen.

Nollalternativ

I miljökonsekvensbeskrivningen ska ett alternativ där planen inte genomförs beskrivas, ett så kallat nollalternativ. Det föreslagna planalternativet jämförs med nollalternativet. Nollalternativet avser en trolig utveckling om föreslagen detaljplan inte antas och genomförs.

Nollalternativet innebär att etapp 1 av Södra länken inte genomförs och pågående markanvändning, dvs skogsbruk, fortsätter inom planområdet. Skogen kommer successivt att avverkas.

Nollalternativet innebär att området Vikaholm byggs ut. All trafiken till och från Vikaholm kommer att ledas via Teleborgsvägen/Torpavägen/Allmogevägen eller via Söderleden.

Miljökonsekvenser och skadeförebyggande åtgärder

Effekter och konsekvenser av en etappvis utbyggnad

Förutsättningar

Trafikrörelserna och trafikmängderna kommer att påverkas olika i de olika etapperna. Konsekvenserna för de intilliggande vägar kommer därför bli olika beroende på hur stor del av Södra länken som byggs ut.

Avsikten är att genomföra etapp 1 i två delstapper, etapp 1 a och etapp 1 b. Etapp 1 a, mellan Teleborgsvägen och Vikaholm, beräknas vara färdig år 2010. Etapp 1 b, mellan Vikaholm och Bergundavägen, Kättilstorp, byggs först i samband med att etapp 3 genomförs. Etapp 2, mellan Teleborgsvägen och Rv 27, beräknas vara färdig år 2015. Etapp 3, hela Södra länken mellan Rv 27 och Rv 23, beräknas vara färdig år 2025. Etapp 3 möjliggör en utbyggnad av Jonsbodaområdet, som



i översiktsplanen (2005) anges som en större utbyggnadsresurs (utbyggnad på lång sikt, tidigast år 2025, eller vid oförutsedda behov).

Tyréns genomförde år 2007 en trafikutredning, "Trafikutredning Växjö Stad – Väster" (nämns i vidare text trafikutredningen). I denna har trafikflödena år 2015 samt år 2025, båda med hela Södra länken utbyggd, analyserats. Det som skiljer alternativen åt är exploateringen av Jonsboda. Samtliga trafikmängdsuppgifter som anges i MKB:n är från trafikutredningen. I beräknade trafikmängder ingår även den trafik som genereras av en exploatering i Bäckaslöv och i Arenastaden.

Påverkan och konsekvenser

Nollalternativ

De i översiktsplanen angivna utbyggnadsområdena genomförs utan att Södra länken byggs. År 2025 innebär det att de västra delarna av Växjös trafiknät kommer att få stora kapacitetsproblem. Belastningen på Teleborgsvägen kommer dock att bli mindre om Södra länken inte genomförs, främst eftersom trafiken till/från Jonsboda går via Rv 23. Utan ett genomförande av Södra länken beräknas Teleborgsvägen (mätpunkt i anslutning till korsningen Södra länken – Teleborgsvägen) få en trafikmängd på ca 13 200 fordon/dygn, vilket är ca 4 000 färre fordon än om Södra länken och hela Jonsboda byggs ut.

Ettap 1 a - Teleborgsvägen

Enligt trafikutredningen kommer Vikaholmsområdet att alstra ca 9 000 fordon/dygn, där huvuddelen av trafiken ska norrut. Om hela Vikaholm byggs ut och endast anslutningen mellan Vikaholm och Teleborgsvägen är utbyggd kommer trafiken på Teleborgsvägen (södra delen) att öka från 4 900 till 14 400. Den planerade anslutningen av Vikaholm även via Allmogevägen ingår i inte i trafikutredningen. Trafiken på Teleborgsvägen kan därför antas bli något lägre än vad som anges i trafikutredningen, eftersom delar av trafiken kommer att gå via Allmogevägen/Torparvägen/Söderleden. Trafikmängden på Teleborgsvägen kommer dock att bli avsevärt mycket större än idag, vilket får konsekvenser på vägen och områdena längs med denna.

Den främsta konsekvensen av en trafikökning är att befintlig bebyggelse längs med Teleborgsvägen kommer att utsättas för ökade bullerstörningar. På delar av Teleborgsvägen ligger bostadsbebyggelsen relativt nära vägen och ytterligare bebyggelse uppförs och planeras idag i anslutning till vägen. Det kommer innebära att bullerskyddsåtgärder krävs i framtiden för att klar riktvärdena för buller. En ökning av trafik innebär också en försämring av luftkvaliteten. En avsevärt större mängd trafik innebär vidare att det kan bli kapacitetsproblem på Teleborgsvägen och att korsningspunkter behöver förbättras för att kunna uppnå god trafiksäkerhet och för att framkomligheten ska vara god. Vidare innebär det att trafiksituationen för oskyddade trafikanter, framförallt barn och ungdomar, försvåras när trafikmängderna ökar. Det kommer att bli svårare att ta sig mellan vägens båda sidor, vilket ställer krav på planskilda passager. Eftersom det finns bostadsbebyggelse på vägens bågiga sidor och även andra målpunkter finns det ett stort behov av att röra sig längs med och över vägen.

Ettap 1 a - Bergundavägen

Den främsta anledningen till att ettap 1 avses genomföras i två delstapper är för att begränsa de negativa konsekvenserna på Bergundavägen. Om hela ettappen 1 hade byggts ut direkt hade trafiken på Bergundavägen ökat, vilket hade inneburit negativa konsekvenser för Bergunda kyrkby. Kyrkbyn utgör en känslig och värdefull kulturmiljö som dessutom ligger inom riksintresse för kulturmiljö (Bergkvara gods). Även ridskolan som ligger strax söder om kyrkbyn hade påverkats negativt av ökade trafikmängder. Bullerstörningarna hade ökat, liksom risken för olyckor i



samband med att man rider över vägen. Dessutom är Bergundavägen relativt smal och kuperad och en ökning av trafik hade inneburit en ökad risk för olyckor, dels mellan fordon, dels mellan fordon och oskyddade trafikanter. Vidare hade det blivit en ökning av trafik i korsningen Bergundavägen/Rv 23, vilken också hade kunnat innebära en ökad risk för olyckor.

Genom att dela upp etapp 1 i två delstapper blir påverkan på Bergundavägen begränsad. Det finns dock en risk för att byggtrafiken kommer att gå från Räfte via Bergundavägen till planområdet och Vikaholm. Det finns således en risk för att andelen tung trafik kommer att öka på Bergundavägen i samband med att etapp 1 a och Vikaholm byggs ut. Enligt den mätning av trafik som gjordes år 2003 har Bergundavägen en trafikmängd på 780 f/d (mät punkt strax söder om kyrkbyn) varav 35 är tunga fordon.

Etapp 1 a - Vägen genom Skir

En utbyggnad av etapp 1 a innebär i sig ingen ytterligare trafikbelastning på den enskilda vägen genom Skir. Däremot kan en utbyggnad i Vikaholm innebära en ökad belastning på vägen. Trafiken som går från Vikaholm via Allmogevägen och Torparvägen och ska vidare till Rv 27 kan komma att gå via Skirvägen eftersom det saknas en länk mellan Teleborgsvägen och Rv 27.

Längs med Skirvägen finns bostadsbebyggelse som redan idag är utsatt för buller och trafikstörningar från existerande smittrafik mellan Rv 27 och Teleborgsvägen. Åtgärder för att minska hastigheterna har genomförts. Ytterligare trafik på denna väg innebär ökade bullerstörningar och trafiksäkerhetsproblem för dem som bor längs med vägen. Eftersom vägen är en enskild väg har den lägre standard och ytterligare trafik innebär därmed en ökad risk för olyckor. Vidare innebär det ett ökat slitage på vägen, vilket medför större kostnader för samfällighetsföreningen eftersom det är en enskild väg.

Etapp 2 - Teleborgsvägen

För Teleborgsvägen innebär ett genomförande av etapp 2 en ökning av trafiken eftersom trafik förflyttas från Rv 27 via etapp 2 till Teleborgsvägen. Enligt trafikutredningen innebär det en ökning med ca 4000 f/d på Teleborgsvägen. Trafiken på Rv 27 norr om anslutningen av etapp 2 minskar, eftersom fler väljer att köra via etapp 2 och Teleborgsvägen för att ta sig in till centrum.

Etapp 2 - Bergundavägen

Bergundavägen kommer inte att belastas ytterligare eftersom anslutningen av etapp 1 b först sker i samband med genomförandet av etapp 3.

Etapp 2 - Vägen genom Skir

Ett genomförande av etapp 2 innebär att trafiken förflyttas från Skirvägen till den nya vägen, vilket får stora positiva konsekvenser för boende längs med Skirvägen. Trafikmängden kommer att minska avsevärt och det blir en lugnare och säkrare miljö samt minskad belastning på vägen.

Etapp 3 samt etapp 1 b - Teleborgsvägen

En utbyggnad av etapp 3 och etapp 1 b utan att Jonsbodaområdet genomförs innebär enligt trafikutredningen mindre trafik på Teleborgsvägen än om bara etapp 1 och 2 genomförs. En fullt utbyggd Södra länken innebär att trafiken kan fördela sig på olika vägar och belastningen kan då hållas på en acceptabel nivå.

En exploatering av Jonsbodaområdet samt en utbyggnad av samtliga etapper innebär däremot ett stort tillskott av trafik och belastningen på Teleborgsvägen kommer att bli avsevärt mycket större.



Enligt trafikutredningen beräknas då 17 300 f/d att trafikera Teleborgsvägen. Detta bedöms dock vara en acceptabel belastningsgrad enligt trafikutredningen.

Etapp 3 samt etapp 1 b - Bergundavägen

Ett genomförande av etapp 3 samt etapp 1 b innebär att Rv 27 och Rv 23 binds samman. Södra länken får därmed även viss betydelse för den regionala fjärrtrafiken. Etapp 1 a och etapp 2 har främst underlättat för den lokala trafiken. Genom att nu även Bergundavägen binds samman med Södra länken kan trafiken på Bergundavägen komma att öka något. Men eftersom etapp 3 genomförs samtidigt och den nya vägen har en avsevärt högre standard än Bergundavägen kommer trafiken med största sannolikhet att gå på etapp 3 av Södra länken istället för Bergundavägen. Den negativa påverkan på Bergundavägen bedöms därmed som liten.

Etapp 3 samt etapp 1 b - Vägen genom Skir

Ingen skillnad gentemot ett genomförande av etapp 2. Vägen genom Skir kan antas få en betydligt mindre trafikbelastning när etapp 2 och 3 av Södra länken är genomförd.

Landskap

Förutsättningar

Planområdet består främst av barrskog i olika ålder, mestadels gran. Det finns inga områden med nyckelbiotoper eller områden med särskilt höga natur- och kulturvärden inom planområdet för etapp 1. Markförhållandena varierar i terrängen och i lågpartierna finns mossmark. Planområdet består i huvudsak av normal moränmark.

Från Teleborgsvägen sluttar marken västerut mot ett lågt liggande våtstråk med en nord-sydlig utbredning, terrängen stiger på nytt västerut i ett mer kuperat landskap med inslag av mindre blötområden i låglänt terräng. I höjd med Kättilstorp kommer vägen fram i norra kanten av det öppna odlingslandskapet och berör delar av ett sumpskogsparti enligt Skogsstyrelsens inventering. Sumpskogen är inte klassad eller utpekad som nyckelbiotop enligt Skogsstyrelsen. Sumpskogen (kärrskog) utgörs av två delområden. Den södra delen domineras av salixarter och området är redan idag påverkat av ingrepp. En väg samt en kraftledning sträcker sig genom området, som dessutom är dikat. Den norra delen är bevuxen med björk och även detta område är dikat. Båda områdena har avrinning mot Södra Bergundasjön.

Inom utredningsområdet finns ett normalt djurliv för skogliga förhållanden, allt från lägre fauna via fåglar till viltstammar med rådjur, hare och älg.

Påverkan och konsekvenser

Nollalternativ

Nollalternativet innebär begränsad påverkan på landskap bilden. Eftersom skogsbruk bedrivs i området kommer skogen fortsätta att prägla landskap bilden med omväxlande hyggen och uppvuxen skogsmark. Nollalternativet innebär ingen påverkan på djurlivet.

Planalternativ

Vägen anpassas till landskapet. Hänsyn tas till kända fornlämningar och vägens profil ligger lågt för att behovet av bullerskydd ska begränsas. Vägens anpassning till landskapet innebär att de tunnlår som föreslås anläggs på ett naturligt sätt.

Sumpskogsområdet norr om Kättilstorp är redan idag påverkat av olika ingrepp (väg, kraftledning och dike). Den föreslagna vägsträckningen berör den södra delen av sumpskogen. Vägen skär av våtmarken och påverkar på så sätt naturmiljön medan vattenföringen kommer att bibehållas. Den



negativa påverkan bedöms dock vara liten eftersom sumpskogen redan idag är påverkad och inte är klassad i Skogsstyrelsens inventering. Dessutom är det endast en begränsad del av sumpskogen som berörs av den nya vägen.

Vägen kommer att dela skogsområdet, vilket påverkar upplevelsen för dem som rör sig i området. Anläggandet av en ny väg samt utbyggnaden av Vikaholmsområdet innebär en relativt stor förändring av landskapsbilden och att staden förflyttas söderut .

En ny väg kommer att ge en viss barriäreffekt för djurlivet genom att naturliga viltrörelser försvåras. Genom att Vikaholm byggs, och på sikt ytterligare områden, söder om staden sker en utökning av staden och djurlivet trängs längre bort.

Föreslagna åtgärder

- Minimera antalet bullerskydd.
- Anpassa vägen till terrängen.

Människors hälsa och säkerhet

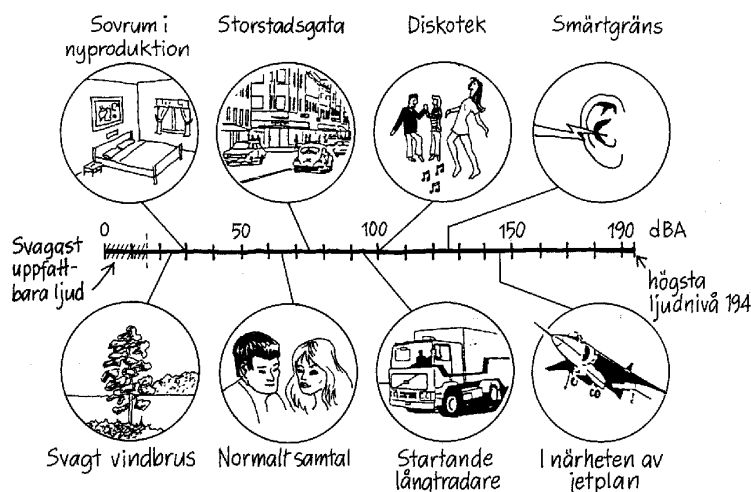
Förutsättningar

Buller definieras som oönskat ljud, och upplevelsen av denna störning är i hög grad individuellt betingad. Ljudnivån anges i decibel, dBA. Decibelbegreppet är ett logaritmiskt begrepp. Detta innebär att vid addition av buller från två lika starka bullerkällor ökar ljudnivån med 3 dBA. På samma sätt ger en fördubbling/halvering av t ex trafikmängden 3dBA högre/lägre ekvivalent ljudnivå.

När det gäller upplevelsen av skillnader i bullernivå kan följande anges:

- 3 dBA upplevs som en knapp hörbar förändring
- 8-10 dBA upplevs som en fördubbling/halvering av ljudet

För att ge en viss uppfattning av vad olika ljudnivåer innebär ges nedan exempel på ljudnivåer vid några olika aktiviteter.





Bland riksdagens miljömål återfinns följande långsiktiga mål gällande buller:
Till år 2020 har ingen i sin boendemiljö bullernivåer överstigande beslutade riktvärden:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus,
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid,
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad),
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Påverkan och konsekvenser

Nollalternativ

Nollalternativet innebär ingen ökning av trafik och buller inom planområdet. Däremot innebär det att all trafik till och från Vikaholm, ca 9000 f/d enligt trafikutredningen, kommer att ledas via Teleborgsvägen/Torparvägen/Allmogevägen eller via Söderleden/Torparvägen/Allmogevägen.

Planalternativ

På berörd del av Södra länken, fullt utbyggd, beräknas ÅDT (årsmedeldygnstrafik) till 11 000 fordon varav 4 % tung trafik. Även trafiken från Vikaholm är inräknat. Högsta hastighet är satt till 90 km/h. Södra länken kommer även att utgöra väg för transport av farligt gods.

Ny väg med ny och överflyttad trafik kommer innebära att buller uppstår längs med den nya vägen. Samtidigt kommer andra vägar att avlastas från trafik med mindre buller som följd. I det tidigare arbetet med alternativa vägsträckningar har en sträckning med få boende valts. För att minimera de negativa konsekvenserna när det gäller bullerstörda närboende är det viktigt att ett byggnadsfritt avstånd längs med vägen säkerställs i planen för att förhindra att bostäder inte uppförs alltför nära vägen.

För de fåtal fastigheter som ligger i den planerade vägens närhet bör behovet av bullerskyddsåtgärder utredas. Beräknat efter värsta scenariot vad gäller störningar från trafiken kommer gränsen för den ekvivalenta ljudnivån 55dBA_{eq} att ligga på ett avstånd av 75 meter från vägmitt. Detta riktvärde är satt som gräns för buller vid fasad och uteplats intill bostadshus och ska inte överskridas. Enligt stadsbyggnadskontorets beräkningar ligger fastigheten Kättilstorp 1:20 närmast den planerade vägen på ett avstånd av ca 130 meter från vägmitt, vilket då innebär att buller från vägen ligger under riktvärdet. Vid Vikaholm kan det uppstå behov av bullerskydd och det finns plats för en bullervall på norra sidan om vägen. Vallen kan kompletteras med plank eller mur på vallkrönet. Bullernivån i tomtgräns för de närmast liggande villatomterna i Vikaholm är utan bullervall beräknade till 55 dB(A), se vidare de bullerkartor som är bilagda planhandlingarna.

För Teleborgsvägen/Torparvägen/Allmogevägen innebär ett genomförande av etapp 1 en förbättring avseende buller och störningar i jämförelse med nollalternativet eftersom trafiken kan sprida sig i vägnätet. Genom att bygga etapp 1 finns tre möjligheter att angöra Vikaholm; från Teleborgsvägen via Torparvägen och Allmogevägen, från Söderleden via Torparvägen och Allmogevägen samt från Södra länken. Trafiken som ska norrut mot centrum kommer även i fortsättningen gå via Söderleden och Teleborgsvägen. En utbyggnad av Södra länken och Vikaholm kommer dock att innebära en ökning av trafik på samtliga berörda vägar (Allmogevägen, Torparvägen, Teleborgsvägen och Söderleden). Konsekvenserna av detta är ökade bullerstörningar för boende i anslutning till vägarna. Redan idag finns det fastigheter längs med dessa vägar som är bullerutsatta, dvs utsatts för bullervärden överstigande 55 dB(A), och ytterligare fastigheter kommer att utsättas för buller när trafikmängderna ökar. Det kommer att krävas olika bulleråtgärder såsom dämpningar och avskärmningar längs med vägarna. Tillkommande bebyggelse måste förläggas så att en "tyst sida" kan skapas.



Miljö kvalitetsnormerna/Luftkvaliteten i den nu avsedda vägmiljön bedöms inte överskridas i de områden där människor exponeras. I vägens närhet finns ingen bostadsbebyggelse. Inte heller miljö kvalitetsnormen för luft längs med Allmogevägen, Teleborgsvägen, Torparvägen kommer att överskridas. För Teleborgsvägen finns dock risk för att miljömålet för PM10 kan komma att överskridas.

Säkerheten för de som rör sig mellan områdena på vägens bägge sidor säkerställs genom de gång- och cykeltunnlar som föreslås i planen. Även framkomligheten och säkerheten för trafikanterna kommer att vara hög och risken för trafikolyckor är små. Eftersom trafiken kommer att öka på Allmogevägen, Torparvägen och Teleborgsvägen kan det bli en ökad olycksrisk för oskyddade trafikanter som rör sig i gaturummet. Det kan därmed komma att krävas trafiksäkerhetsåtgärder på dessa vägar.

Farligt godstransporter innebär risk för explosioner, gasutsläpp och vätskeutsläpp. Södra länken kommer att byggas med god säkerhetsstandard (2+1 väg), vilket innebär att risken för trafikolyckor minimeras också för de fordon som transporterar farligt gods. De allvarligaste konsekvenserna vid genomförandet av planen skulle uppstå vid en olycka med transport av farligt gods som innebär att explosiva eller giftiga ämnen sprids i mark eller luft. Risken för en sådan olycka är liten. Risken för personskador vid en sådan olycka är mycket liten eftersom få människor bor och vistas kring vägen.

I den fortsatta planeringsprocessen bör hänsyn tas till att farligt gods kommer att trafikera vägen så att exempelvis lämpliga skyddsavstånd (jämför RIKTSAM:s riktlinjer) till bebyggelse eller andra följs. Särskilt skyddsvärda verksamheter (t ex skolor eller sjukhus) bör inte förläggas i vägens närhet. Minsta avståndet mellan vägen och bostäderna som planeras i Vikaholm ligger på 75-100 meter. Detta avstånd bedöms som tillräckligt enligt riktlinjerna i RIKTSAM.

Föreslagna åtgärder

- Begränsa möjligheten att bygga bostäder nära vägen.
- Säkerställa att rekommenderade riktvärden för buller inte överskrids.
- Ansluta västra delen av etapp 1 till Bergundavägen först när etapp 3 genomförs för att begränsa trafiken på Bergundavägen.
- Beakta de riktlinjerna i RIKTSAM avseende lämpliga skyddsavstånd till vägar med farligt gods.
- Dämpning och avskärmning på/längs med Teleborgsvägen, Allmogevägen och Torparvägen.
- Ny bebyggelse längs med Teleborgsvägen bör förläggas så att en "tyst sida" skapas.

Vägdagvatten

Förutsättningar

Vägdagvatten innehåller föroreningar från bland annat vägbana, däck, avgaser, smörjoljor, salt, katalysatorer och bromsbelägg. Varje år slits ca 130 000 ton vägbeläggning loss från de svenska vägarna och hamnar, tillsammans med 9 000 ton däcksmaterial, i diken, bäckar, sjöar och hav. I stoftet ingår en rad hälso- och miljöfarliga ämnen, till exempel zink, kadmium och bly. En del cancerframkallande kolväten, förmodligen mer än från avgaserna, når också omgivningen genom däckslitage. Fosfor- och kväveföreningar (växtnäringsämnen) återfinns också i vägdagvattnet utanför tätorter även om de är vanligare i stadsmiljö där hund- och fågelbajs bidrar. Vägsalt består av natriumklorid som är mycket lösligt. Saltet både stänker och rinner av vägen. Saltstänket kan



påverka vägnära vegetation negativt. Kloridjonerna transporteras med vattnets hastighet och kan förorsaka försämrade vattenkvalitet i dricksvattenbrunnar nära vägen.

Påverkan och konsekvenser

Nollalternativ

Inget tillskott av vägdagvatten.

Planalternativ

Merparten av etapp 1 (västra delen) avvattnas mot nordväst till Södra Bergundasjön medan resterande del avvattnas mot sydost. Genom kulvertering genom den nya vägen bedöms nuvarande markavvattning kunna ske som i nuläget.

En ny väg innebär ett tillskott av vägdagvatten som måste tas omhand och renas för att minimera den negativa miljöpåverkan. Vägdagvattnets innehåll av föroreningar är i de flesta fall direkt kopplad till trafikmängden. Större trafikmängd ger mer föroreningar. Den prognostiserade trafikmängden för hela Södra länken fullt utbyggd innebär att vägdagvattnet kommer att innehålla föroreningar i sådan omfattning att det inte bör avledas via ledning eller direktavrinning till recipient.

Dammarna är dimensionerade för att ta emot 40 m³ oljeläckage från en havererad tankbil. Utöver detta skall de kunna ta emot ihållande regn utan att den eventuella oljan läcker ut. De dimensioneras för **Z 16** med återkomsttid **5 år**. För Växjö betyder det en regnintensitet för ett 10-minutersregn på 167 l/s och ha. Rinnhastigheten till dammen sätts till **0,3 m/s** och avtappningen från dammen till **10 l/s**.

Dammarna, sju stycken, är lagda i lågpunkter och där dikesvatten inte kan "ta sig förbi" exempelvis vid gc-portar. Volymen/ytan varierar beroende på avrinningsområdets storlek. Utloppen mynnar på en översilningsyta från vilken vattnet tar sig till närliggande dike och recipient.

Damm 4/800

$(4/500-4/780) * 26 \approx 0,7$ ha

$140/0,3 \approx 8$ min

Avtappning 10 l/s – rinntid 8 min - Z 16 - återkomsttid 5 år \Rightarrow regleringsvolym 103 m³

B_{botten} 8 m, släntlutn 1:2, regleringsdjup 0,5 m $\Rightarrow V$ 4,5 m³ /m

B_{tot} inkl kantrensa 2 m : B_{botten} +7+3 = **18 m**

L_{tot} inkl kantrensa 2 m : V_{magasin} / 4,5 + 7+7 = 103/4,5 + 14 = **37 m**

Damm 5/000

$(4/750-5/650) * 21 \approx 1,9$ ha

$300/0,3 \approx 17$ min

Avtappning 10 l/s – rinntid 17 min - Z 16 - återkomsttid 5 år \Rightarrow regleringsvolym 272 m³

B_{botten} 8 m, släntlutn 1:2, regleringsdjup 0,5 m $\Rightarrow V$ 4,5 m³ /m

B_{tot} inkl kantrensa 2 m : B_{botten} +7+3 = **18 m**

L_{tot} inkl kantrensa 2 m : V_{magasin} / 4,5 + 7+7 = 272 / 4,5 + 14 = **75 m**

**Damm 5/720**

$(5/650-5/950) * 21 \approx 0,7$ ha

$300/0,3 \approx 8$ min

Avtappning 10 l/s – rinntid 8 min - Z 16 - återkomsttid 5 år \Rightarrow regleringsvolym 103 m³

B_{botten} 6 m, släntlutn 1:2, regleringsdjup 0,5 m $\Rightarrow V$ 3,5 m³ /m

B_{tot} inkl kantrensa 2 m : B_{botten} +7+3 = 15-18 = **16 m**

L_{tot} inkl kantrensa 2 m : V_{magasin} / 3,5 + 7+7 = 103/3,5 + 14 = **43 m**

Damm 6/200

$(5/950-6/220) * 26 \approx 0,7$ ha

$140/0,3 \approx 8$ min

Avtappning 10 l/s – rinntid 8 min - Z 16 - återkomsttid 5 år \Rightarrow regleringsvolym 103 m³

B_{botten} 8 m, släntlutn 1:2, regleringsdjup 0,5 m $\Rightarrow V$ 4,5 m³ /m

B_{tot} inkl kantrensa 2 m : B_{botten} +7+3 = **18 m**

L_{tot} inkl kantrensa 2 m : V_{magasin} / 4,5 + 7+7 = 103/4,5 + 14 = **37 m**

Damm 6/400

$(6/220-6/760) * 21 \approx 1,1$ ha

$180/0,3 \approx 10$ min

Avtappning 10 l/s – rinntid 10 min - Z 16 - återkomsttid 5 år \Rightarrow regleringsvolym 161 m³

B_{botten} 5 m, släntlutn 1:2, regleringsdjup 0,5 m $\Rightarrow V$ 3 m³ /m

B_{tot} inkl kantrensa 2 m : B_{botten} +7+3 = **15 m**

L_{tot} inkl kantrensa 2 m : V_{magasin} / 3 + 7+7 = 161/3 + 14 = **68 m**

Damm 7/300

$(6/760-7/480) * 21 \approx 1,5$ ha

$270/0,3 \approx 15$ min

Avtappning 10 l/s – rinntid 15 min - Z 16 - återkomsttid 5 år \Rightarrow regleringsvolym 216 m³

B_{botten} 8 m, släntlutn 1:2, regleringsdjup 0,5 m $\Rightarrow V$ 4,5 m³ /m

B_{tot} inkl kantrensa 2 m : B_{botten} +7+3 = **18 m**

L_{tot} inkl kantrensa 2 m : V_{magasin} / 4,5 + 7+7 = 216/4,5 + 14 = **62 m**

Damm 7/640



$(7/480-8/160) * 29 \approx 2$ ha

$260/0,3 \approx 15$ min

Avtappning 10 l/s – rinntid 15 min - Z 16 - återkomsttid 5 år \Rightarrow regleringsvolym 288 m³

B_{botten} 12 m, släntlutn 1:2, regleringsdjup 0,5 m $\Rightarrow V$ 6,5 m³ /m

B_{tot} inkl kantrensa 2 m : B_{botten} +7+3 = **22 m**

L_{tot} inkl kantrensa 2 m : V_{magasin} / 6,5 + 7+7 = 288/6,5 + 14 = **60 m** + yta för dikesomgrävning

Dammarna har ett strypt utlopp för att genomflödet av vatten ska ske sakta och kunna renas. Dagvattendammarna töms i normalfallet genom avdunstning. Stiger vattnet över en viss nivå kommer en tappning att ske, via ett evakueringsrör i lutning utåt från en nivå över dammens botten, till en anlagd översilningsyta. Eventuell flytande olja samt olja som gått i aggregatbildning och sedimenterat kommer inte att komma ut ur dammen. Det bedöms då inte föreligga behov av oljeavskiljare för dessa dammar. Vid extrema regnmängder kan dammen fyllas så att avrinning genom breddning sker till omgivande mark, vilket innebär att orenat vägdagvatten kommer att rinna över dammens kant. Detta förutses dock ske mycket sällan. Dammarna är dimensionerade så att de även kan användas som katastrofdammar om t ex olja (max 40 m³) rinner ut i samband med en trafikolycka. Olyckor med farligt gods kan få allvarliga konsekvenser för recipienterna. Föroreningar kan i värsta fall sprida sig till grundvattnet. Med fungerande vattenlås på dammarna blir risken för allvarig påverkan på recipienten mycket liten. Påverkan på recipienten kan ske om haveriskyddet inte fungerar.

De negativa konsekvenser för recipienterna och närmiljön bedöms som liten, om reningen av vägdagvattnet fungerar. Konsekvenserna blir dock allvarliga om stora mängder orenat vägdagvatten skulle läcka ut till recipienten. I jämförelse med nollalternativet innebär planalternativet en större risk för förorening av recipienterna. Vål fungerande sedimenteringsdammar innebär dock att den negativa miljöpåverkan minimeras.

Föreslagna åtgärder

- Utbyggnad av sedimenteringsdammar är en förutsättning för planens genomförande. Dammarna ska kunna hindra både icke vattenlösliga och vattenlösliga kemikalier från att nå recipienten.

Rekreation och friluftsliv

Förutsättningar

Hela området på båda sidor den nya vägen är viktigt för det rörliga friluftslivet för de boende på Teleborg och för det tillkommande bostadsområdet Vikaholm. Avsikten är att attraktiva strövområden även i framtiden skall kunna nås trots den nya vägen.

Påverkan och konsekvenser

Nollalternativ

Ingen påverkan på möjligheten till rekreation och friluftsliv.

Planalternativ

Förutsättningarna för rekreation och friluftsliv förändras eftersom vägen kommer att dela området och skapa en barriär. Konsekvenserna av detta är att friluftslivet i området kring vägen förväntas upphöra på grund av buller samt att rörelsefriheten genom planområdet begränsas. Den negativa påverkan minimeras genom att ett antal tunnlår, för i första hand gång- och cykeltrafik, anläggs.



Tunnlarna utformas med en fri höjd på 3.30 meter för att det även ska vara möjligt att rida genom tunnlar. På grund av markförhållandena är det inte möjligt att utforma samtliga gångtunnlar så att lutningen blir mindre än 2 %. Planskilda passager är även positivt ur säkerhetssynpunkt. I anslutning till planområdet finns områden som även i fortsättningen möjliggör rekreation och friluftsliv. Konsekvenserna för möjligheten till rekreation och friluftsliv bedöms som måttliga.

Föreslagna åtgärder

- Planskilda gång- och cykelpassager anläggs för att underlätta för det rörliga friluftslivet samt för att oskyddade trafikanter ska kunna röra sig säkert i området.

Miljöpåverkan under byggskedet

Påverkan och konsekvenser

Under byggskedet kan t ex gräv- och schaktarbeten påverka omgivningen genom byggdamm och buller. Ökat antal transporter kommer att trafikera området och tillfartsvägar och påverka bostäder som ligger nära vägen. Bergundavägen riskerar att få en ökning av tung trafik eftersom byggtrafiken från Råppe kan komma att använda denna väg.

Föreslagna åtgärder

- Transporter bör i första hand utföras dagtid.
- Information till de närboende bör lämnas i samband med större planerade arbeten.

Uppföljning och övervakning

Syftet med uppföljning och kontroll är att utvärdera om miljöpåverkan överensstämmer med vad som har förutsatts samt att föreslagna åtgärder för att öka eller förstärka miljökvantiteter har den effekt som antagits.

Vägdagvatten – det förorenade vägdagvattnet måste renas innan det släpps ut till Södra Bergundasjön och till övriga vattendrag. Sedimenteringsdammarna och utsläppen från dem bör kontrolleras regelbundet.

Buller, störningar – Bullernivåer längs med vägen och längs med övriga vägar (Teleborgsvägen, Allmogevägen, Torparvägen) som får ökade trafikmängder bör följas upp kontinuerligt. Även luftkvalitetsvärden ska följas upp. Ansvaret för uppföljningen har Växjö kommun.

Hur har miljömålen beaktats?

I arbetet med miljöbedömningen ska man beskriva hur relevanta miljökvantitetsmål har beaktats i planen. Miljömålen används som en riktningsskåp för vad som kan anses vara en önskvärd utveckling av miljöstillståndet och en bedömning har gjorts om huruvida planen bidrar till eller motverkar miljömålen.

En ny väg av denna omfattning medför i regel en negativ påverkan på miljön. Med åtgärder och fortsatta miljökonsekvensutredningar i senare skeden kan de negativa effekterna minskas. Nedan sammanfattas konsekvenserna för respektive miljömål.

1. Begränsad klimatpåverkan

En utbyggnad av vägen kan bidra till en ökning av trafik och därmed en ökning av koldioxidutsläpp, partiklar och kväveoxider, vilket påverkar klimatet, bidrar till övergödning, försurning och bildning av marknära ozon. Genomförandet av planen bedöms dock inte innebära något hot för att uppnå miljömålet.



2. Frisk luft

Den ökade trafikmängden i närområdet medför en liten lokal ökning av utsläppen av luftföroreningar. I den nu avsedda vägmiljön bedöms luftkvalitetsnormerna inte överskridas. Genomförandet av planen bedöms inte innebära något hot för att uppnå miljömålet.

8. Levande sjöar och vattendrag

Vägdagvattnet renas innan det når recipienterna. Även vid olyckor och utsläpp är risken för att miljömålet motverkas liten. Genomförandet av planen bedöms inte innebära något hot för att uppnå miljömålet.

12. Levande skogar

Mark tas i anspråk där det idag är skogsmark med inslag av sankmark. Området hänger ihop med ett stort skogsområde som genom planen kommer att genomskäras av vägen. Genomförandet av planen bedöms inte innebära något hot för att uppnå miljömålet.

15. God bebyggd miljö

Bullernivåerna kommer att öka inom planområdet. Även i andra omkringliggande områden kommer trafiken och bullernivåerna att öka. En viss avlastning på befintliga vägar kommer också att ske när etapp 1 genomförs. Genomförandet av vägen bedöms inte innebära något hot för att uppnå miljömålet.

Sammanfattande bedömning

Nedan följer en sammanfattning av de bedömningar av miljökonsekvenser som gjorts i MKB:n.

Miljökonsekvens	Nollalternativ	Planalternativ
Landskap	Liten negativ påverkan	Måttlig negativ påverkan
Människors hälsa och säkerhet (buller, störningar, luftkvalitet, säkerhet, farligt gods)	Ingen negativ påverkan	Den negativa påverkan är något större än måttlig
Vägdagvatten	Ingen negativ påverkan	Med förslaget omhändertagande av vägdagvatten den negativa påverkan något större än måttlig
Rekreation och friluftsliv	Ingen negativ påverkan	Måttlig negativ påverkan
Miljöpåverkan under byggskedet	Berörs ej	Måttlig negativ påverkan

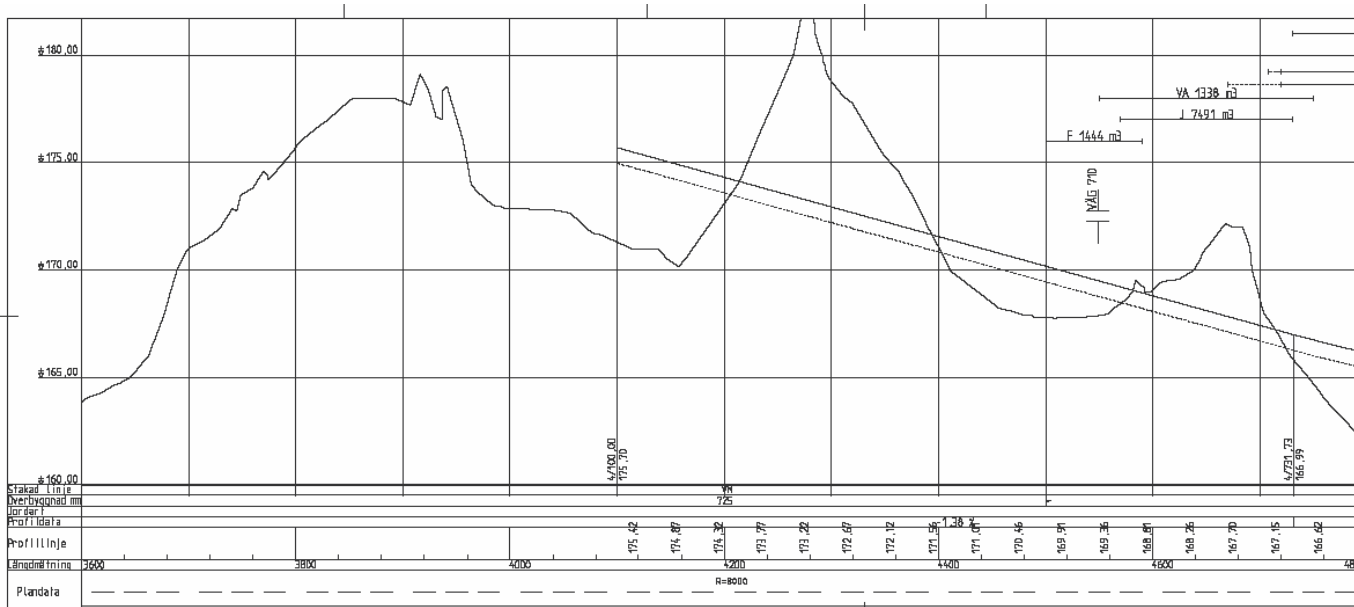
Kumulativa effekter

Planens kumulativa effekter (de samlade effekterna) innebär att planen bedöms medföra betydande miljöpåverkan.

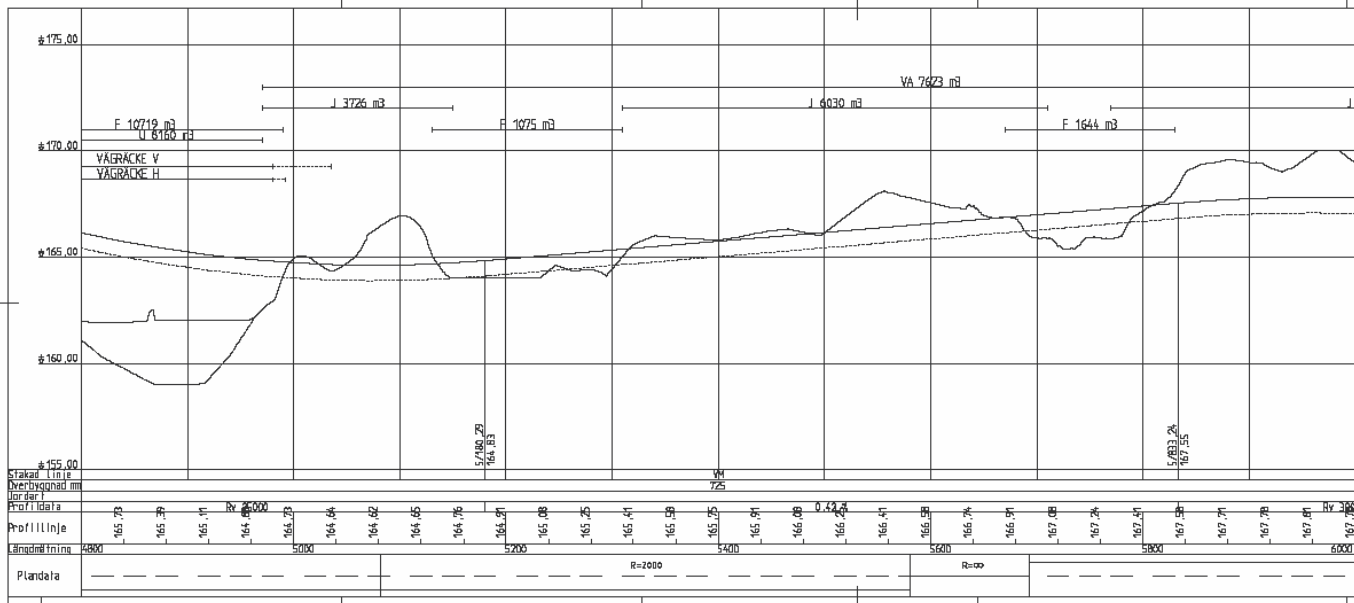
Medverkande

Miljökonsekvensbeskrivningen har upprättats av Vectura Consulting AB, genom Anna Magnusson, planeringsarkitekt FPR/MSA, uppdragsledare, samt Anna Westerlund, miljöutredare. Medverkande från Växjö kommun är Pehr Ånelius, planingenjör.

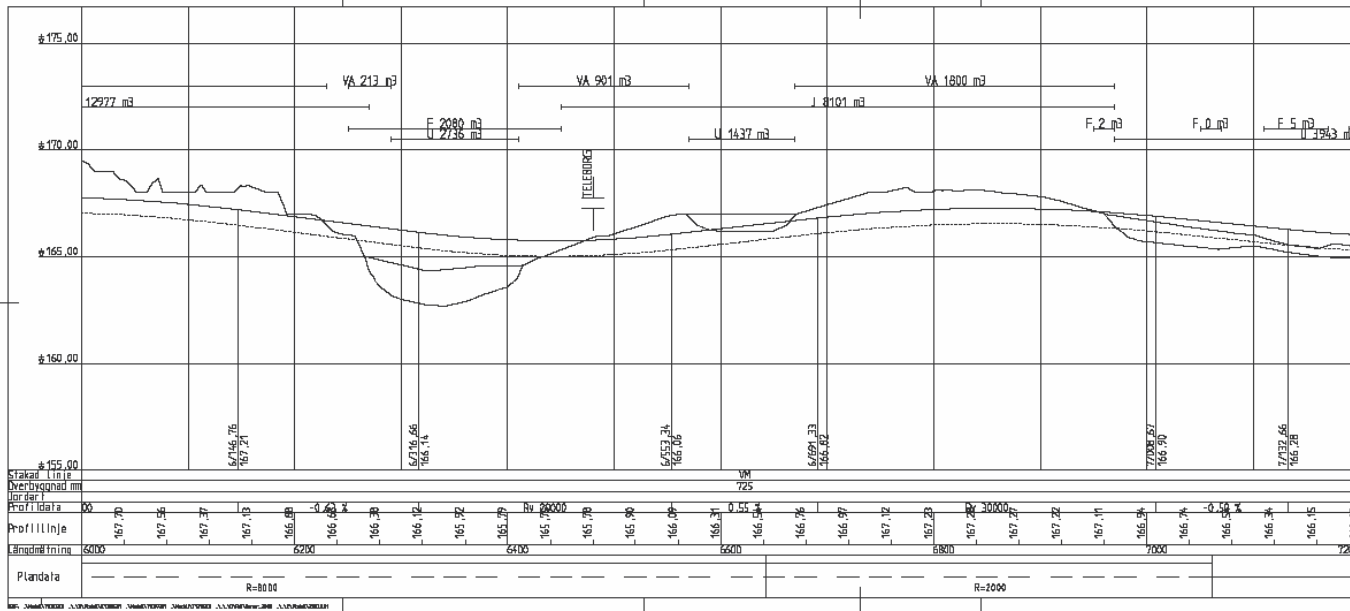
Vectura Consulting AB, Kalmar, 2008-06-04
Anna Magnusson, planeringsarkitekt FPR/MSA



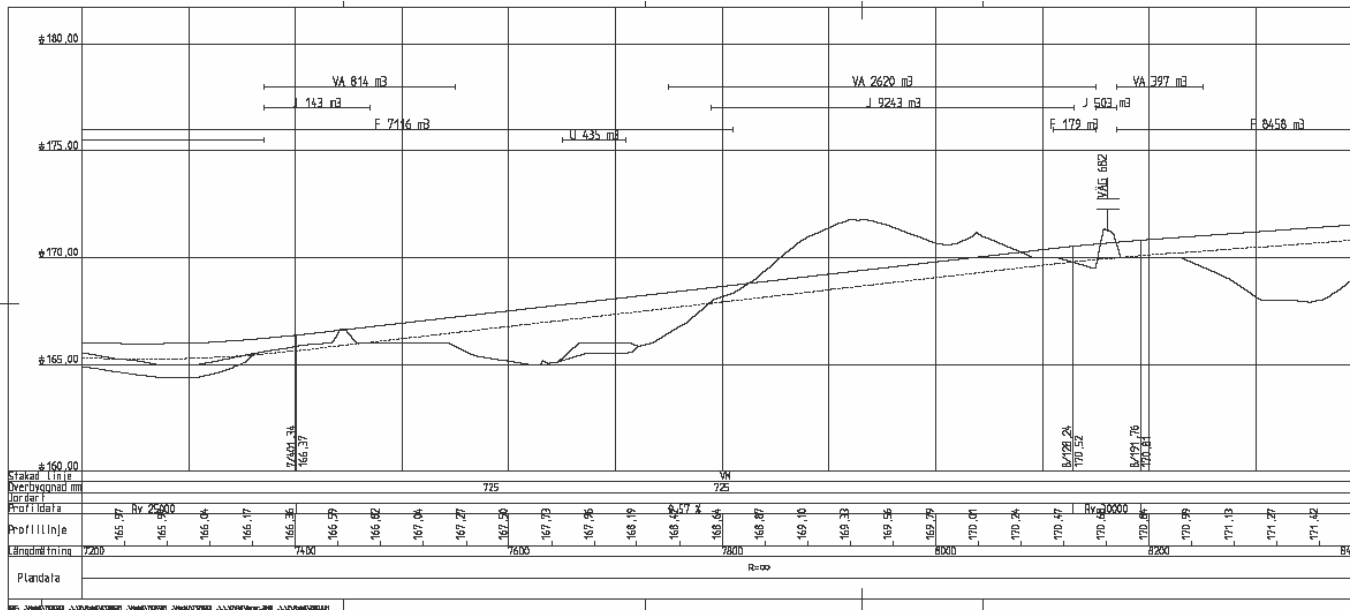
VÄGUTREDNING		ÖSKA	DATE	UTSÄTT	UTRÄKNING
Växjö kommun		SÖDRA LÄNKEN, VÄXJÖ			
KM 3/600 - 4/800		PROFIL			
PROJEKTLEDARE STIG CARLSSON		PROJEKTNUMMER 2887-09-18		PROFIL 1:1	SKALA H=1:100 L=1:2000
VÄXJÖ		ÖSKA NR 4031	UTGIVNING 1 01 T 03 04		REV



VÄGUTREDNING		ÖSKA	DATE	UTSÄTT	UTRÄKNING
Växjö kommun		SÖDRA LÄNKEN, VÄXJÖ			
KM 4/800 - 6/000		PROFIL			
PROJEKTLEDARE STIG CARLSSON		PROJEKTNUMMER 2887-09-18		PROFIL 1:1	SKALA H=1:100 L=1:2000
VÄXJÖ		ÖSKA NR 4031	UTGIVNING 1 01 T 03 05		REV



VÄGUTREDNING		OMRÅDE	VÄGART	VÄGNUMMER
Växjö kommun		SÖDRA LÄNKEN, VÄXJÖ		
Konsult		KM 6/000 - 1/200		
PROJEKTERAD I GUSTAFSSON	BYGGDA 24070050	PROFIL		
STIG CARLSON	BYGGDA	PROJEKTNUMMER	PROJEKT H=1:100	L=1:2000
VÄXJÖ	2007-09-18	BYGGDA	BYGGDA	BYGGDA
		4,031	1 01 T 03 06	



VÄGUTREDNING		OMRÅDE	VÄGART	VÄGNUMMER
Växjö kommun		SÖDRA LÄNKEN, VÄXJÖ		
Konsult		KM 7/200 - 8/400		
PROJEKTERAD I GUSTAFSSON	BYGGDA 24070050	PROFIL		
STIG CARLSON	BYGGDA	PROJEKTNUMMER	PROJEKT H=1:100	L=1:2000
VÄXJÖ	2007-09-18	BYGGDA	BYGGDA	BYGGDA
		4,031	1 01 T 03 07	

