

## Laga kraftbevis

Datum 2018-08-13

Dnr 2014BN0498

Dpl 214

*Detaljplan för*

### **VÄXJÖ 9:2 m.fl. (Fagrabäcksrondellen), Högstorp Växjö kommun**

Kommunfullmäktige antog 2017-08-29 § 169 ovanstående detaljplan.

Beslutet överklagades.

Mark- och Miljödomstolen avslog 2018-06-01 överklagan.

Beslutet överklagades.

Mark- och Miljööverdomstolen beslutade 2018-07-13 att inte bevilja prövningstillstånd.

**Beslutet har fått laga kraft 2018-07-13.**

Marie Svensson  
Förvaltningssekreterare

För kännedom till:  
Lantmäterimyndigheten i Växjö kommun  
Kommunstyrelsen  
Länsstyrelsen  
Trafikverket

**Patrik Karlsson**  
Planarkitekt  
Tel. 0470 - 436 21

## Utlåtande

Dnr 2014BN0498 Dpl 214

### **VÄXJÖ 9:2 M.FL. (Fagrabäcksrondellen), Högstorp Växjö kommun**

Detaljplaneförslaget har varit utställt för granskning under tiden **170405 – 170503**.

Det huvudsakliga syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ombyggnad av väg 25 och trafikplatsen där denna möter väg 27 och det lokala trafiknätet. Parallellt med detaljplanen görs en vägplan med tillhörande MKB av Trafikverket. Detaljplanen omfattar till största delen de delar inom planområdet där det finns kommunala intressen.

### **INKOMNA REMISSVAR FRÅN MYNDIGHETER OCH KOMMUNALA FÖRVALTNINGAR**

Synpunkterna kommenteras efter respektive yttrande.

#### **Utan synpunkter**

Naturvårdsverket

Kommunstyrelsen

Polismyndigheten

#### **Med synpunkter**

##### **Länsstyrelsen (Yttrande 87)**

*”Länsstyrelsen lämnade 2016-05-30 ärendenummer 402-2911-16) ett samrådsyttrande över detaljplanen och dess tillhörande handlingar. Länsstyrelsen lämnade samtidigt ett samrådsyttrande till Trafikverket avseende vägplanen för Väg 25 Österleden (ärendenummer 343-2637-16).*

*Den aktuella detaljplanen är nu även utställd för granskning parallellt med vägplanens granskningshandling. Länsstyrelsens ärendenummer avseende vägplanen är 343-1833-17.*

##### **Samordnat förfarande och MKB**

*Detaljplanen tas fram med samordnat förfarande. Detta innebär att den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som upprättats till vägärendet även utgör MKB*

till detaljplanen. Länsstyrelsen beslutade 2015-06-22 om att vägprojektet kan medföra betydande miljöpåverkan. En MKB krävdes därmed.

Länsstyrelsen lämnade 2017-01-17 (ärendenummer 343-5955-1 6) synpunkter på MKB:n. Länsstyrelsen ansåg här att vissa justeringar och förtydliganden behövde göras i dokumentet som helhet, samt i vissa delar. Konsekvenserna för projektets nyckelfrågor; trafikflödet, tillgänglighet och buller, naturreservatet, natur- och kulturmiljön, vatten, samt landskapsbild och gestaltning behövde förtydligas och synliggöras.

Trafikverket har därefter bearbetat och reviderat MKB:n 2017-02-03 och 2017-03-06.

Länsstyrelsen beslutade 2017-03-08 (ärendenummer 343-702-17) att godkänna MKB:n. I detta godkännande konstaterades att ytterligare revideringar hade gjorts på sidorna 49, 53 och 126. Detta med anledning av att det inom området för planerad väg 25 har påträffats fynd av grön sköldmossa.

#### **Detaljplanens tydlighet och förståelse för berörda**

Länsstyrelsen konstaterar att kommunen i detaljplanen hänvisar till att frågor avseende naturreservatet Fylleryd, störningar från trafiken, trafiksäkerhet, buller, förorenade områden, farligt gods, luftkvalitet etc. redovisas i den gemensamma MKB:n för vägplan och detaljplan.

Länsstyrelsen är positiv till detta och har som angivits ovan beslutat om ett godkännande av MKB:n. Länsstyrelsen anser dock att de delar i MKB:n som är relevanta för detaljplanen kort behöver sammanfattas även i detaljplanen. Detta skulle underlätta för samtliga berörda.

Länsstyrelsen vill här poängtera att detaljplanen och vägplanen, trots sin samhörighet, utgör två separata ärendetyper med olika överklagandeprocesser.

Att i detaljplanen hänvisa till att miljökonsekvensbeskrivningen och övriga utredningar rörande projektet finns tillgängliga på Trafikverkets hemsida är inte att rekommendera.

#### **Prövningsgrunder enligt 11 kap 10 PBL**

##### Riksintressen enligt 3 o 4 kap miljöbalken

Riksvägarna 25 och 27 är av riksintresse för kommunikation. Länsstyrelsen har inga synpunkter avseende påtaglig skada. Inom planområdet finns ingen konflikt med annat riksintresse.

##### **Miljökvalitetsnorm enligt 5 kap miljöbalken**

Kommunen hänvisar i granskningshandlingens planbeskrivning till att dagvattenhanteringen samt påverkan på MKN för vatten och luft redovisas i den gemensamma MKB:n för vägplan och detaljplan.

*Länsstyrelsen har beslutat om godkännande av MKB:n. Dock behöver det tydliggöras även i detaljplanen hur gällande miljö kvalitetsnormer följs.*

### **Strandskyddsområde enligt 7 kap miljöbalken**

*Länsstyrelsen har inga synpunkter avseende upphävandet av strandskyddet och kommunens åberopande av särskilt skäl.*

### **Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion**

#### Buller

*Länsstyrelsen har lämnat godkännande avseende hantering av buller i MKB:n och har inga ytterligare synpunkter.*

*Som angivits innan i yttrandet är det dock av stor vikt att det även i planbeskrivningen görs en sammanfattning av hur buller har hanterats avseende intilliggande bostadsbebyggelse, skola samt naturreservat.”*

**Kommentar:** Planbeskrivningen kompletteras inför antagandet med en sammanfattning av MKB i avsnittet ”Konsekvenser och behovsbedömning”

Hänvisningar till Trafikverkets- och Växjö kommuns hemsida tas bort i handlingarna då de efter samråd och granskning har spelat ut sin roll. MKB kommer att bifogas detaljplanen inför godkännande och antagande.

Planbeskrivningen kompletteras med hur miljö kvalitetsnormer, MKN, för vatten och luft följs.

Planbeskrivningen kompletteras med en kort sammanfattning av hur buller har hanterats vid bostäder, skola och naturreservat.

### **Miljö- och hälsoskyddsnämnden (Yttrande 92)**

*”Miljö- och hälsoskyddsnämnden vidhåller synpunkterna från samrådsskedet, Se nämndens yttrande till kommunstyrelsen 2016- 06-07 (bifogas).*

#### Beslut 2016-06-07

*”Utifrån de framtagna förslagen till utformning av trafikplats anser nämnden att det valda alternativet kan tillstyrkas. Nämndens bedömning är att den valda utformningen av trafikplats ger ett acceptabelt intrång i reservatet och att de föreslagna kompensationsåtgärderna är rimliga. Det är också av stor vikt att det valda förslaget ger goda förutsättningar för effektiva gång- och cykelvägar.*

*Nämnden vill dock understryka att det ur ett långsiktigt hållbarhetsperspektiv kan ifrågasättas om utbyggnad av trafikplatsen, för att öka framkomligheten för biltrafik, kan anses försvarbar.*

*Nämnden vill betona att:*

- *möjligheten att minska störningar från trafikbuller genom att använda annan vägbeläggning bör utredas.*
- *även effekterna på bullerstörningar genom sänkt hastighet bör utredas.*
- *det är av yttersta vikt att trafikbullret inne i reservatet dämpas så långt som möjligt samtidigt som intrånget i reservatet minimeras.*
- *tillgängligheten till reservatet sammantaget minskar eftersom den nya trafikplatsen kommer att utgöra en påtaglig barriär. För boende på Högstorp ökar tillgängligheten, vilket är positivt.”*

**Kommentar:** Synpunkter från samrådet har tidigare kommenterats i samrådsredogörelsen som har ingått i granskningshandlingen. Synpunkterna berör främst Vägplan och den gemensamma, av länsstyrelsen godkända miljökonsekvensbeskrivningen, MKB.

Planbeskrivningen kompletteras inför antagandet med en sammanfattning av MKB i avsnittet ”Konsekvenser och behovsbedömning”

Planbeskrivningen kompletteras med en kort sammanfattning av hur buller har hanterats vid bostäder, skola och naturreservat.

### **Tekniska Nämnden (Yttrande 103)**

*”-Skogsdungen mellan cykelvägen och Fagrabäcksskolans gata som innehåller många värdefulla träd bör vara naturmark. Träden är viktiga för arters spridning mellan de olika delarna av naturreservatet, speciellt viktigt är detta nu när avståndet till följd av vägbygget ökar mellan Fyllerydsskogen och Fagrabäcksskogen. Detta är en del av miljöbalkens krav att anpassa planen för att minska trafiklösningens påverkan på naturmiljön. Detsamma gäller den 10 m breda skogsremsan/trädraden med tall väster om den kommande nordligaste rondellen, mellan cykelbanan (som blir kvar) och VÖFABs fastighet.*

*-I bemötande av Tekniska nämndens synpunkter står det att avtal kommer att upprättas mellan kommunen och Trafikverket om kostnadsfördelningen inom projektet. Detta avtal är viktigt för att VA-avdelningen ska kunna gå vidare med byggnation av en ny pumpstation så att inte detta försenar projektet i stort.*

*-Kommunen har tagit fram ett förslag till ersättning för pumpstation Tranbäret. Den föreslagna stationen ligger 6 m nordost om befintlig transformatorstation.*

*-Långa sträckor av VA-ledningar berörs av vägbygget och det är viktigt att VA är med i ett tidigt skede vid planering av ledningsflytt m.m.”*

**Kommentar:** Plankartan justeras så att den aktuella skogsdungen ändras från GATA till NATUR.

Avtal har upprättats mellan Trafikverket och Växjö kommun angående kostnadsfördelningen i projektet.

Samråd kommer att ske med berörda ledningshavare inför projekteringen av trafikplatsen.

#### **Värends räddningstjänst (Yttrande 77)**

*”Räddningstjänstens önskemål om särskild påfart österut på väg 25 kvarstår, se yttrande daterat 2016-06-08.*

*Under byggskedet önskar räddningstjänsten information om framkomligheten för räddningstjänstens fordon. Räddningstjänsten önskar information i god tid innan arbeten påbörjas som kan påverka utryckningsvägarna. Informationen lämnas till e-postadressen: [raddningstjansten@vaxjo.se](mailto:raddningstjansten@vaxjo.se)*

**Kommentar:** Synpunkterna noteras. Dessa har tidigare kommenterats i samrådsredogörelsen för detalj- och vägplan.

#### **Kultur och fritidsnämnden (Yttrande 85)**

*”Kultur- och fritidsnämnden lämnar följande synpunkter på Växjö 9:2 M.fl. (Fagrabäcksrondellen), Högstorp, Växjö kommun:*

*Kultur- och fritidsnämnden vill att planen säkerställer att den yta som idag innehåller tre tennisplaner garanterat kan innehålla två tennisplaner även efter att ytan omdisponeras för att bygga G/C väg. Detta inte minst med anledning av att invånarnas nyttjande och efterfrågan på tennisplaner har fått ett uppsving.”*

**Kommentar:** Synpunkten om tennisplanerna är relevant och en avstämning kommer att göras inför antagandet för att säkerställa att dessa ryms inom idrottsområdet.

#### **Växjö Energi (Yttrande 98)**

*”Växjö Energi Elnät har befintliga ledningar i det berörda exploateringsområde.*

*Befintliga ledningar som är påverkade är molnade (se kartbilaga).*

*Innan arbetet påbörjas ska man i god tid ta reda på om några av ledningarna ligger i vägen och behöver flyttas på. Påverkas befintliga ledningssträckor så ledningar behöver flyttas så står exploitören för kostnaden. Befintliga och nya ledningar ska efter genomförande tryggas med servitut eller ledningsrätt där saknas. Veab Elnät vill få med tomrör på lämpliga ställen för att underlätta framtida ledningsdragningar. Alla arbeten som kan beröra våra ledningar ska meddelas oss i god tid, båda när det gäller projektering och genomförande.*

*Wexnet har ledningar som troligtvis behöver flyttas. Alla arbeten som kan beröra våra ledningar ska meddelas oss i god tid, båda när det gäller projektering och genomförande.*

*Växjö Energi Fjärrvärme har befintliga fjärrvärmeledningar som kommer i konflikt med byggnationen. Sannolikt behöver ledningar flyttas, men Vi vill ha ett möte inom kort för att titta på vad som behöver göras.*

**Kommentar:** Samråd kommer att ske med berörda ledningshavare inför projekteringen av trafikplatsen.

## **Region Kronoberg (Yttrande 101)**

### **”Sammanfattning**

*Region Kronoberg har av Byggnadsnämnden i Växjö kommun beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss. Parallellt med detaljplaneprocessen hos Växjö kommun pågår framtagande av vägplan hos Trafikverket. Region Kronoberg lämnar samma svar till Växjö kommun och Trafikverket över detaljplan och vägplan.*

*Region Kronoberg står i huvudsak fast vid yttrandet från samrådsskedet Utöver detta vill Region Kronoberg framföra nedanstående synpunkter.*

### **Synpunkter**

#### **Regionala miljömål och klimatpåverkande utsläpp**

*Region Kronoberg står fast vid att regionala miljömål och målen i den regionala utvecklingsstrategin, Gröna Kronoberg 2025, avseende klimatpåverkande utsläpp bör beaktas i processen med ny trafiklösning för Fagrabäcksrondellen. Förslaget gynnar främst privatbilismen och det är därför av stor vikt att beakta framkomlighet och tillgänglighet för kollektivtrafiken.*

#### **Sociala perspektivet**

*Region Kronoberg set positivt på att barnperspektivet och jämställdhet omnämns i vägplanen och att de kopplas till den samlade bedömningen av de transportpolitiska målen. Effekterna för olika grupperns tillgänglighet, rörlighet och livskvalitet kunde dock belysas tydligare. Region Kronoberg kan också se ett värde i att belysa projektet utifrån de nya direktiv som regeringen aviserade den 23 mars 2017, kopplat till åtgärdsplaneringen för ny nationell infrastrukturplan. En av prioriteringarna i direktivet berör social hållbarhet och lyftet bland annat vikten av att redogöra för hur infrastrukturen genom sin utformning bidrar till ett mer sammanhållet samhälle där allas rätt till tillgänglighet värnas.*

#### **Kollektivtrafik och utryckningsvägar**

*Den föreslagna lösningen förbättrar i första hand trafiksituationen för den genomgående biltrafiken. Det finns inte lösningar specifikt för kollektivtrafiken, utan fördelarna för kollektivtrafiken är endast en konsekvens av att om övrig trafik slipper köbildning så minskar köbildningen även för kollektivtrafiken. Eftersom bilister i första hand gynnas av åtgärden och uppmuntras till ökat resande, gynnar det bilpendlare från exempelvis*



*Hovmantorp och Lessebo. Potentiella resenärer till kollektivtrafiken kan därmed förloras som följd.*

*I Växjö kommuns kommentar på tidigare synpunkter nämns; "Förslaget ger även utrymme för ytterligare möjligheter att förbättra framkomligheten om behov skulle uppstå, exempelvis busskörfält". Region Kronoberg ser gärna att specifika åtgärder för kollektivtrafiken genomförs, exempelvis busskörfält eller signal prioritering, då kan en förbättrad punktlighet och en attraktivare kollektivtrafik uppnås. Detta är inte minst viktigt i och omkring den cirkulationsplats som stadsbusstrafiken ska passera.*

*Region Kronoberg ser en viss risk att utryckningsfordon kan fastna i någon av de tre rondellerna på väg från Växjö centrum och österut. En extra påfart på väg 25 österut från den nya Fyllerydsvägen skulle påverka både regiontrafiken och framkomlighet för utryckningsfordon positivt. Detta innebär en snabbare och smidigare väg ut från Växjö då trafiken inte behöver passera genom samtliga tre cirkulationsplatser. För att förhindra smittrafik på Högstorsvägen och den nya Fyllerydsvägen borde olika tekniska lösningar övervägas, exempelvis bommar."*

**Kommentar:** Synpunkter från samrådsskedet har tidigare kommenterats i samrådsredogörelsen för detalj- och vägplan. Förslagen på bussfält och vägbommar för att förhindra smittrafik noteras men behandlas inte i aktuell plan. Ny busshållplats och samåkningsplats planeras, utanför gränsen för detaljplanen, vid östra infarten till Högstorp.

## **INKOMNA REMISSVAR FRÅN SAKÄGARE OCH ANDRA INTRESSETER**

Synpunkterna kommenteras ämnesvis efter samtliga yttranden.

### **Blåsippan 16 (yttrande 75)**

*"Vi motsätter oss detaljplanen väg 25 Österleden med ny trafikplats Fagrabäck med anledning av det intrång som görs på Fyllerydsskogen och påfrestningen på Biskopsgölen. Området är viktigt att bevara för rekreation men också för bevarandet av växtlighet. Vidare anser vi att trafiklösningen är alldeles för storskalig, avskärmar stadsdelen Högstorp, hamnar alldeles för nära högstadieskolan Fagrabäck samt med största sannolikhet bidrar till ökat buller eftersom man har valt en trafiklösning som innebär att man bygger på höjden i stället för att gräva ner vägbanan.*

*Vi föreslår en enklare utbyggnad av befintlig rondell. Varför inte bygga till en separat fil för trafik från centrum och söderut samt göra rondellen tvåfilig?"*

### **Tranbäret 2, Boende 1 (Yttrande 88)**

*"Undertecknad har följande synpunkter/erinringar angående den detaljplan som presenterats beträffande Fagrabäcksrondellen, Växjö, med omgivning.*



*Jag anser att Växjö kommun ej ska bevilja bygglov för den detaljplan som presenterats. Min motivering till detta är flera:*

*Enligt en nyligen presenterad rapport om hur buller påverkar människor negativt, till och med framkallar hjärtinfarkter olika stressyndrom mm så anser jag att det är helt uteslutet att göra om den nuvarande vägen till det som detaljplanen presenterar. Det ftrs lag som presenteras innebär väsentligt höjda tillåtna hastigheter, max 100 km/h antar jag, och därmed kommer bullret också att öka väsentligt. Dessutom kommer det att bli två parallella vägar. Den närmast Österleden med tillåten max hastighet 60 km/h. Även den lägre hastigheten påverkar bullernivån negativt och dessutom ligger den mycket närmre bostäderna. Jag befarar också att vi som bor i de östra husen på Österleden kommer att få både den tunga och lätta trafiken närmare våra bostäder och det känns nästan som att långtradarna kommer in i vardagsrummen. Dessutom börjar det komma rapporter om att dieslavgaser är mycket farligare för människan än vad man trodde för ett antal år sedan. Då anser jag inte det vara rimligt/förenligt med ett aktivt ansvarstagande för miljön med den planerade utbyggnaden som innebär mer avgaser eftersom hastigheterna höjs.*

*Vem tar ansvar för oss som bor närmast och vår hälsa?*

*Är Växjö kommun beredda att ta detta ansvar för att bygga bort 45 minuters köer två gånger/dag måndag-fredag?*

*Jag anser också att allt för mycket av Fylleryds naturreservats värdefulla naturvårdsområde går till spillo. Ett område som används av många, både för rekreation, dagliga promenader, bärplockning mm. Enligt Växjö kommun ska det finnas områden nära skog och mark där man kan göra dylika aktiviteter. (se förslag till ätbar mark där kommunen hänvisar till naturområden i stadens omedelbara närhet). Med den detaljplan som presenterats och det ökade bullret kommer Fylleryds naturreservat inte att uppfylla avsedd idé om rekreation. Dessutom undrar jag hur Växjö kommun tänker både vad gäller buller och avgaser i kombination med rekreation?*

*Den detaljplan som presenterats kommer också att väsentligt begränsa och försvåra tillgängligheten både för friska och funktionsnedsatta. En gångbro med stark lutning både vid påstigning och vid avstigning kommer ju inte precis att göra det lättare för funktionsnedsatta med rullstol, rollator eller annat gånghjälpmedel.*

*Dessutom finns ett antal förskolor och skolor som mycket ofta använder Fyllerydsskogen vid olika lektioner, avkoppling och orientering.*

*Jag är också övertygad om att priserna på bostadsrätterna och även villorna i detta område kommer att rasa betydligt. Inte så konstigt med tanke på den trafik och de hastigheter och därmed ökat buller, mer avgaser som kommer att bli resultatet om detaljplanen genomförs.*

*Vem kompenserar oss/ägarna för detta?*

*Eftersom detaljplanen visar på att mycket av naturreservatet kommer att användas till vägbygge så stämmer det mycket dåligt med "Växjö, Europas grönaste stad" och ännu sämre med ett bra miljötänkande som innebär en hållbar framtid för alla."*

**Tranbäret 2, Boende 2 (Yttrande 90)**

*"Som skattebetalande kommuninnevånare i Växjö, boende på Österleden 48 G, vill jag härmed inlägga protest mot ombyggnaden av 25/27 och framdragande av Lillestadsvägen förbi nämnda fastighet. Trafiken går för närvarande med ca 70 km/tim, och har två tillfällen med långsam trafik om dygnet, som relativt snabbt löses upp. Vad är problemet kan man undra.*

*Jag vill inte:*

- 1. ha en megastor trafikled med 100 km/tim, plus en lokaltrafikled med enligt nuvarande tanke, 60 km/tim, några meter utanför mina fönster.*
- 2. att man bygger en stor trafikled över huvud taget mitt bland skola och bebyggelse,*
- 3. att man amputerar en enda meter av Fyllerydsskogen, en av Växjö stads gröna lungor.(Skulle London göra ingrepp i Hyde Park?).*

*Om man skall göra någon typ av ombyggnad, kan man förslagsvis göra om Fagrabäcksrondellen. Plats finns väl, eftersom man tänkt bygga flera rondeller i megabyggets ritningar.*

*För övrigt anser jag, att man från kommunens sida agerat hänsynslöst i sin iver att göra denna ombyggnad, och då inte har tagit någon som helst hänsyn till vare sig boende, skolområde eller natur.*

*Gör om och gör rätt. Bygg under jord.*

*Jag hoppas kunna bo kvar i min bostadsrätt, kunna titta ut genom mina fönster och se skog och grönska, inte ett fult bullerplank och en brakande megatrafikled."*

**Geten 6 (Yttrande 104, för sent inkommet)**

*"Trafikmängden i Fagrabäcksrondellen skulle minska om Tingsrydsvägen/Lantmannavägen fick standard som infartsled från riksvägen till Centrum och södra Växjö stad."*

**Gulsporrrens Bostadsrättsförening (Yttrande 93)**

*Eftersom Trafikverket och Växjö kommun gemensamt kommit fram till att Fagrabäcksrondellen behöver byggas ut till en större trafikplats måste det rimligen finnas ett eller flera problem som denna ska lösa. Man kan fråga sig vilka dessa är. Tar det för lång tid att passera platsen och har någon krävt att det byggs en stor trafikplats?*

*Svaret på frågan är det tar lite extra tid att passera Fagrabäcksrondellen vid två ganska korta tillfällen på morgonen och eftermiddagen samt att Trafikverket vill bygga en helt ny trafikplats -inte för att förbättra trafiksituationen i Växjö utanför att främja den tunga fjärrtrafiken.*

*De problem som en ny trafikplats skapar är betydligt värre än dem som den är avsedd att lösa. Det blir mer buller, sämre luft och försämrad miljö för de som bor, arbetar samt går i skola i närheten av trafikplatsen.*

*Styrelsen för bostadsrättsföreningen Gulsporren i Växjö anser att Växjö kommun ska ta en ny diskussion med Trafikverket om den plan för ombyggnaden av Fagrabäcksrondellen som kommunen kommit överens med verket om.*

*Det förslag som nu föreligger bedöms enligt utredningen "kunna medföra betydande miljöpåverkan", vilket torde vara skäl nog för att planen bör omarbetas. I det sammanhanget bör kommunen också väga in hur den befolkningsmässiga expansionen i Växjö i största allmänhet påverkar framtida trafiklösningar i alla delar av kommunen.*

*För oss som bor i området och ofta passerar rondellen är det obegripligt att ett par kötillfällen morgnar och kvällar motiverar ett så omfattande ingrepp i boende- och friluftsmiljön som planen innebär. Eftersom det finns lokalbussar och bra cykelvägar till och från Högstorp är det högst frivilligt att tillbringa ett par minuter i rusningsköerna för merparten av de som väljer att åka bil. Det försumbara köproblemet samt snabbare framkomlighet för den tunga fjärrtrafiken motiverar inte den omfattande och kostsamma ombyggnaden av rondellen.*

*I övrigt hänvisar vi till föreningens yttrande till Trafikverket och som bifogas den här skrivelsen.*

### **Skrivelse till Trafikverket**

#### Sammanfattning

*Styrelsen för bostadsrättsföreningen Gulsporren avvisar det förslag till ombyggnad av trafikplats Fagrabäck som upprättats av Trafikverket Region Syd och Växjö kommun. Detta görs med hänvisning till föreningens närhet till trafikplatsen samt till nedan framförda synpunkter. Styrelsen anser vidare att den presenterade vägplanen ska arbetas om utifrån de visioner om framtida förutsättningar för och krav på vägtrafik som tagits fram på lokal och nationell nivå. I det perspektivet är den presenterade planen (TRV 2015/14389) konserverande i stället för framtidsinriktad.*

#### 1. Trafikflödet

*Alla som använder trafikplats Fagrabäck i dag vet att det bildas köer vid i samband med rusningstrafik på morgonen respektive eftermiddagen. Köerna gör att restiderna ökar med några få minuter för dem som måste passera rondellen i bil, buss eller lastfordon. Liknande scenarier utspelar sig varje vardag längs många andra leder i Växjö kommun -Mörners väg och Storgatan är två av många exempel. Trafiksituationen är främst ett resultat av kommunens befolkningsmässiga expansion,*

men också av gamla vanor ("jag föredrar att köra med egen bil-syndromet"), som kanske fungerade när kommunen inte var så stor.

En ombyggnad av Fagrabäcksrondellen bör rimligen minska köbildningen, där trafik från vägarna 25 och 27 samt Fagrabäcksvägen och Högstorpsvägen möts. Samtidigt visar den prognos som finns i vägplanen att trafiken via Fagrabäck kommer att öka påtagligt fram till 2035. Det underlättar för trafik som ska passera utanför kommunen, men innebär samtidigt att mer trafik kan ledas in i på det redan hårt belastade gatunätet i kommunen.

Slutsatsen i underlaget är att "vägförslaget bedöms medföra stora positiva konsekvenser för framkomligheten för alla trafikslag och positiva konsekvenser för riksintresse för kommunikation då väg 25 och väg 27 ingår omfattas av riksintresset."

Vår slutsats: Trafikverket når sitt mål att förbättra förutsättningarna för fjärrtrafiken, medan kommunen får ökade trafikproblem i innerstaden.

## 2. Olycksrisker

I den miljökonsekvensbeskrivning som Trafikverket och Växjö kommun stöder besluten kring vägplanen på visas att 37 olyckor inträffat i utredningsområdet under perioden 2005-2014. De flesta har varit sk upphinnande- och singelolyckor. Olyckor som kan sägas vara typiska vid köbildning och låga farter.

Trafikverket vill hävda att den nya lösningen minskar olycksriskerna -främst genom mittseparering och planskillnader. Men hänsyn ska också tas till att farterna kommer att öka på de nya vägarna. Ökade hastigheter är i sig en olycksrisk, vilket också framgår av utredningsmaterialet.

Vår slutsats: Inget talar för att olyckorna minskar när farterna går från dagens 40-50-70 km/tim till upp till 80 så mycket som 100 km/tim. Kombinationen av ökande tung trafik och lätt personbilstrafik är inte optimalt. I synnerhet inte när tre rondeller med in- och utfarter i framtiden ska hanteras i samspel mellan lätt och tung trafik.

## 3. Luftmiljö

Trafikverket menar att trafik som flyter på i stället för att hejdas av köer automatiskt leder till bättre luftmiljö genom att utsläppen minskar. I utredningen hänvisas till att de redan höga utsläppen i området av kväveoxider, kolväten, koldioxid och svaveldioxid minskar i en jämförelse mellan nollalternativet (=ingen ombyggnad) och vägförslaget. Siffrorna visar att minskningarna i högst marginella eller närmare bestämt -1,82%, -1,98%, -0,42% respektive -0,05% för de fyra nämnda föroreningarna.

Ännu allvarigare är att halterna av hälsovådliga partiklar (PM 10 = luftburna partiklar som är mindre än 10 mikrometer) kommer att öka. Enda sättet att minska den effekten är att färre bilister använder dubbdäck och att vägarbanorna görs rena

med jämna mellanrum. Detta påpekar Trafikverket, men friskriver sig samtidigt från hur sådana åtgärder ska genomföras.

Vår slutsats: Vägförslaget leder inte till några förbättringar av luftmiljön för de tusentals människor som bor eller verkar i närheten av det tilltänkta vägsystemet. Bland dessa finns många barn på skolor och daghem i området. Med tanke på att vägutredningen dessutom visar att PM 10-halten i Växjö redan är på gränsen för att överskrida det nationella miljömålet menar vi att det är högst tveksamt att skapa ett trafiksystem som ökar PM 10-belastningen.

#### 4. Farligt gods

Vägutredningen innehåller ett omfattande avsnitt om farligt gods. Utredningen konstaterar också att Fagrabäcksrondellen är ett nav för primära transportleder för farligt gods på väg 25, väg 27 och väg 27/25 (Österleden) och att i genomsnitt 140 transporter med farligt gods kommer att passera trafikplatsen varje dygn (2,5 procent av tung trafik med 5 600 ÅDT).

Av resonemanget i vägförslaget får man intrycket att ett avstånd på cirka 25 meter från vägbana till bostadsbebyggelse räcker vid en eventuell olycka med farligt gods. Förslagets slutsats är att utbyggnadsalternativet förbättrar riskbilden då "vägen i stor del förläggs längre från redan bebyggda områden". Man hänvisar även till att det nya trafiksystemet ökar trafiksäkerheten.

Vår slutsats: I det underlag som konsultfirman WSP på Trafikverkets uppdrag tagit fram finns inget reellt stöd för att ett säkerhetsavstånd på 25 meter räcker för att förhindra personskador i omgivningen i samband med en olycka med farligt gods - inte ens om vägarna omges av bullerplank. Tvärtom pekar WSP på att riskområdet vid vissa typer av olyckor med farliga ämnen inblandade kan kräva säkerhetsavstånd på flera hundra meter. WSP visar också att risken för olyckor ökar med högre hastigheter och konstaterar att samhällsrisknivån efter en utbyggnad inte är "explicit acceptabel". Att Trafikverket då kan komma till slutsatsen att "inga särskilda åtgärder måste genomföras med hänsyn till risk med avseende på liv och hälsa" är svårt att begripa.

#### 5. Buller

Miljökonsekvensutredningen kommer till slutsatsen att bullernivåerna i vårt område blir ungefär som de nuvarande värdena -förutsatt att alla bullerdämpande åtgärder i utredningen genomförs. Ett eller flera av husen i vår bostadsrättsförening ska i så fall, enligt WSP, åtgärdas vad gäller fasaderna. Om detta gäller fönster eller dessutom själva fasadkonstruktionerna framgår inte.

Hur bullret av starkt ökande trafik -inte minst tung sådan i betydligt högre farter än i dag -kommer att upplevas utanför huskropparna ger utredningen inga svar om.

Vår slutsats: Trafikverket och kommunen måste genomföra och presentera mer ingående studier av hur den totala boendemiljön påverkas av en stor trafikplats med kraftigt ökat antal fordon dygnet runt.

## 6. Kollektivtrafik

*Kollektivtrafik -liksom goda möjligheter att gå och cykla -är viktiga inslag i planeringen för framtida trafiklösningar. I området finns redan i dag ett väl utbyggt nät av cykelvägar med anslutningar in mot centrum och andra delar av kommunen. Området är också väl försett med bussförbindelser.*

*Vår slutsats: Säkra cykel- och gångbanor finns redan och blir inte bättre när de byggs in i ett omfattande vägnät för personbilar och andra fordon. Busstrafiken får eventuellt lättare att komma fram via tre i stället för en rondell, men blir knappast mer attraktiv för dem som nu anser sig behöva åka bil till arbetsplatser och skolor. Här måste kommunen och i samarbete med Länstrafiken arbeta för att fler människor ska välja bussen och på det viset minska det allmänna trycket på gatunätet i kommunen. Kollektivtrafiken missgynnas sannolikt mer än den gynnas om det blir enklare att ta sig fram via Fagrabäck med egen bil.*

### Alternativa lösningar

*På en direkt fråga om alternativa lösningar är svaret från Trafikverkets projektledare till vår bostadsrättsförening att det inte finns någon annan plan än den som verket kommit överens med kommunen om. Med andra ord -om Trafikverket inte får bygga om Fagrabäcksrondellen enligt liggande förslag gör de ingenting i området.*

*Detta tycker vi är en märklig inställning. Vi undrar också varför verket och kommunen besvärar sig med att inhämta synpunkter från de som närmast berörs av projektet när någon vilja att ändra i planen inte finns.*

*Trots detta vill vi återkomma till tidigare lämnade -och som vi tycker kreativa -förslag till hur trafiksituationen vid Fagrabäck kan förbättras. Vi vill nämligen inte ha mer buller, sämre luft, ökad risk för olyckor med farligt gods och en i största allmänhet försämrad boendekvalité.*

*Här är några av våra förslag, som kan kombineras med varandra eller övervägas separat:*

- 1. Bredda nuvarande rondell, så att trafiken kan runda rondellen i två filer. Det fungerar utmärkt i rondellen vid Norremark och även om utrymmet är mindre i Fagrabäcksrondellen bör det vara fullt möjligt för duktiga trafikingenjörer att ta fram ett sådant alternativ.*
- 2. Bygg en ny södergående avfart från Fagrabäcksvägen ut på väg 27 mot Tingsryd enligt samma modell som nuvarande avfart från väg 25 i riktning Österleden. Plats finns ovanför befintliga gång- och cykelbanor. Detta förbättrar trafikflödet och minskar trafiken genom själva rondellen.*
- 3. Stimulera fler arbetspendlare att använda kollektiva transportmedel. Det kan ge gröna vinster i hela Växjö. Fagrabäck är inte enda platsen med köer i rusningstid. En kampanj i samarbete med Länstrafiken skulle kunna rikta sig både till trafikanter och arbetsgivare. Busskort som löneförmån kan vara ett sätt att vända beteenden,*

*vilket i sin tur inte bara gynnar kommunen och länstrafikbolaget utan även de många arbetsgivare i kommunen som gärna tar ett ökat samhällsansvar.*

*4. Skapa en ny anslutning mellan gång- och cykelstråken på Högstorp och Fyllerydsskogen i form av en tunnel under väg 25.*

*5. Vad är det som säger att tung fjärrtrafik ska ha fri tillgång till kommuninvånarnas boendemiljö? I flera länder och växande städer med stora trafikproblem har man tagit till restriktioner för att begränsa trafiken. Växjö kan bli ett föredöme genom att införa tidsmässiga fönster för den tunga trafiken. Exempelvis genom att endast hålla genomfartslederna öppna för sådan trafik klockan 21:00-04:00 och 10:00-14:00.*

### **Gulsporrrens Samfällighetsförening (Yttrande 91)**

*”Styrelsen har fått i uppdrag att lämna svar på ovannämnda samrådsunderlag.*

*Trafiken i Fagrabäcksrondellen har beskrivits som ett stort problem. Detta har vi som trafikerar rondellen dagligen inte upplevt. En timme på morgonen och en timme på eftermiddagen är belastningen som störst framför allt från och till staden c:a 3-5 minuter. Övrig tid flyter trafiken obesvärat åt alla håll.*

*Hur trafikplatsen i framtiden kommer att belastas är antaganden och inget faktum.*

*Att väg 25 skall flyttas i sin helhet förbi rondellen upplevs av oss som ett framtida steg om prognoserna för trafiken blir verklighet.*

*Det som inte framgår av detta underlag är om hur trafiken från väg 27 skall behandlas. Det nämns en planskild lösning på några ställen i underlaget. Vad detta innebär har inte nämnts.*

*Om det är tänkt att väg 27 skall lyftas över rondellens östra del och sedan möta 25 i Fylleryds Naturreservat i en ny trafikplats kommer vi boende här INTE att acceptera en sådan lösning.*

*Detta då det kommer att medverka till ett kraftigt utökat buller dygnet runt för alla i området.*

*Avslutningsvis vill vi veta hur det är tänkt med den framtida väg som skall förbinda väg 27 med väg 25 öster om Högstorp.”*

### **Gulsporren 12 (Yttrande 76)**

*”Projektet motiveras med den samhällsekonomiska nyttan där en eventuellt växande befolkning och ökad trafik skapar långa köer och väntetider med nuvarande lösning. Idag, om man har otur, kan man få vänta 5-10 minuter vid något enstaka tillfälle. Både jag och min fru pendlar till våra arbeten. Jag till Vetlanda och min fru till Moheda. Då trafiken inte kommer att kunna ledas om under byggtiden, beräknad till minst 2 år; utan en fil måste sannolikt stängas av kommer detta att påverka oss kraftigt. Vi vill ha reda på de förväntade väntetiderna och vi vill också se en*



*beräkning på de totala väntetiderna med nuvarande trafikvolym under ombyggnadsperioden. Detta skall sedan ställas mot de prognosticerade tidsvinsterna vid projektets eventuella realisering. Utan en sådan kalkyl blir begrepp som "samhällsekonomisk nytta" värdelösa.*

*Att isolera Högstorp från Växjö Stad och dessutom göra kraftiga ingrepp i Fyllerydsskogen baserat på lösa antaganden och spekulativa fantasier om Växjös framtida tillväxt parat med en kraftig överskattning av nuvarande trafikproblem känns både felaktigt och beklämmande.*

*Projektet kommer att leda till mycket stora väntetider och på Samrådsmötet den 24 maj stod Trafikverkets representanter handfallna när frågan dök upp och kunde bara åstadkomma ett raljant svar "efter regn kommer solsken". Vi som arbetspendlar kommer nog att dränkas och det samma gäller alla barn på Högstorp som skjutas till olika typer av träningar av sina föräldrar veckans alla dagar.*

*Vi som bor på Högstorpsvägen 71 kommer att få ökade buller och avgasnivåer, såväl under byggtiden som efter eventuellt färdigställande. Man kan dock förmoda att projektets författare, Trafikverket och Växjö Kommun, kommer att göra det som krävs för att ha ryggen fria vad gäller bullernivåer. Det är ju emellertid så att de bullernivåer som stipuleras/godkänns måste gälla för evigt för att inte berörda skall kunna vidtaga rättsliga åtgärder.*

*Avslutningsvis vill vi bara beklaga att den alternativa utredningen rörande en Östra Länk inte genomfördes seriöst utan hade som grundpremiss att trafiken måste kunna passera i en hög hastighet. Man gav konsultuppdraget till en konkurrent till det företag som genomfört utredningen av det aktuella förslaget och ville på så sätt ge sken av att allt gått rätt till. Med höghastighetspremissen kunde man bara komma fram till en slutsats. Hade man istället utvärderat en annan lösning, som de flesta andra kommuner i Sverige, med ringvägar i utkanten av städerna i lugnare tempo så hade slutsatserna blivit annorlunda. Då hade Fyllerydsskogen varit intakt, Högstorp hade tillhört Växjö Stad och Fagrabäcksrondellen hade varit en plats för lokaltrafik."*

#### **Fridhem BRF (Yttrande 80)**

*"Brf Fridhem vill lämna synpunkter när det gäller bullerdämpande åtgärder i planen avseende norra delen.*

*Föreningen upplever att ljudnivån blivit högre sedan senaste ombyggnaden av leden. Vägbanan har blivit högre och mer ljud kommer in i området.*

*Det är därför viktigt att ljudnivån inte blir högre i kv Vaktstugan. Vägbanan får inte bli högre.*

*Bullerskydd bör övervägas vid befintlig bullervall. Möjlig åtgärd är att höja vällen så att passerande lastbilar inte syns.*

*Ljudnivån i rekreationsområdet måste föras ned till en betydligt lägre nivå än dagens.*

*Vi ifrågasätter behovet av så hög hastighet som 100 på leden, då en högre hastighet alstrar mer ljud.*

*Föreningen förväntar sig en direkt kontakt med projektledningen i samband med planeringen av bullerdämpande åtgärder för området.”*

#### **Gulsporren 6 (Yttrande 81)**

*”Tyvärr kan det konstateras att inga av tidigare synpunkter framförda 2016-06-09 i samrådsblankett har beaktats varför dessa kvarstår i sin helhet.*

*Väg 27 är fortfarande högt över nuvarande nivå på rondellen vilket ur bullerpåverkan är helt förkastligt. Varför inte sänka den planlösa 27:an låta lokalvägen gå över i stället för under - ur bullersynpunkt måste detta vara mycket effektivare då hastigheten för lokala vägar är avsevärt lägre än på 27:an.*

*Vidare bygger trafikverkets bullerberäkningar på fel förutsättning (55 dBA vid fasad) då samtliga fastigheter i Gulsporren har uteplats västerut = gränsvärdet skall vara 50 dBA enligt förordning 2015:215 fastställd av Sveriges Riksdag.”*

#### **Gulsporren 9 och 10 (Yttrande 83)**

*”- synpunkter efter att ha tagit del av vägplan och detaljplan samt den gemensamma miljökonsekvensbeskrivningen*

#### *Buller och belysning*

*Vår oro är fortfarande stor vad gäller de bullernivåer som är uppmätta. Ett gigantiskt vägprojekt kommer att öka bullernivåerna avsevärt. Ökat buller är en stor stressfaktor för människan. Vi är särskilt oroliga över att vi inte kommer att kunna utnyttja våra uteplatser som tidigare. Vi är också bekymrade över att bullernivåerna kommer att bli högre i våra sovrum på våning två, i och med att väg 25 kommer att ledas upp på viadukt. Vi ogillar att en del av skogspartiet måste avverkas för att ge plats åt vägen som ska gå till VAIS-torpet.*

*Stora trafiklösningar kräver mycket omfattande belysning eftersom säkerheten är viktig. Vi oroar oss över att belysning på vägar och skyltar kommer att vara så storskalig att det kommer att vara störande på olika sätt, bland annat inverka menligt på baksidan av våra fastigheter. Vi befarar att vi kommer att få ljusinsläpp som inte är önskvärda.*

*Lastbilars fronter är idag utrustade med kraftfull belysning, vi är oroliga för att denna belysning kommer att blända och störa oss. Eftersom väg 25 kommer att “byggas upp” på en högre nivå misstänker vi starkt att ljuset från trafiken kommer att påverka oss negativt, när de oregelbundna ljuskäglorna kommer in i våra vardagsrum och sovrum.*

### Fyllerydsskogen

*För oss som valt att bo här är Fyllerydsskogen en oas och en miljö där vi kan återhämta oss. Redan nu har vi emellertid kunnat konstatera att biltrafiken är störande, detta gäller även långt in i naturreservatet. Det är svårt att hitta någon tystnad där. Därför är vi självklart oroliga över att bullernivåerna kommer att öka väsentligt i skogen när bilarna från väg 27 svिसchar förbi i ännu högre fart.*

*Idag tar vi oss snabbt och lätt till Fyllerydsskogen. Efter en eventuell vägutbyggnad kommer närheten till skogen att minska betydligt för oss.*

*Tolv hektar av naturreservatet försvinner de facto men vi kommer att kompenseras av att två nya reservat tilldelas oss. Detta ser vi som ett stort skämt.*

### Övriga synpunkter

*Tung trafik ska så långt möjligt ledas utanför tät bebyggelse och till exempel skolor.*

*Vi tycker att den föreslagna trafiklösningen bildar en barriär mellan Högstorp och övriga staden.*

*Rondeller och vägar förfular vår närmiljö.*

*Vi är oroliga för att annan skog och närliggande träd tas bort. All skog mellan bostäder och trafikplats måste bevaras!*

*Parkering för pendlare och samåkning saknas i planförslaget. Om biltrafiken in till centrum ska kunna minska i framtiden krävs det planering med bland annat parkeringsplatser.*

*Tänk om - tänk nytt!*

*Vi vill uppmana Växjö kommun att tänka om, tänka nytt och ta ansvar för en hållbar framtid. Vi är övertygade om att det är möjligt att med kloka beslut idag påverka framtida utveckling!"*

### **Lyckan 21 (Yttrande 89)**

*"Jag har synpunkter och frågor angående att leda in så mycket trafik mot centrum samtidigt som HSB har ansökt om att bygga bostäder i kvarteret Trädgårdsmästaren 28, 29 och 22 m. fl.?"*

*Det finns inga ordentliga cykelvägar utmed Fagrabäcksvägen. Antalet bilar kommer att öka samtidigt som kanske en ny rondell måste göras vid gamla taxistationen (eller annan lösning).*

*Parkeringsmöjligheter är också ganska begränsade redan idag.*

*Fagrabäcksvägen är uttryckningsväg för räddningstjänst och polis. Samtidigt ska man säkert kunna gå över gatan vid övergångsställen, gå på trottoarer samt cykla. Om vägen smalnas av för att göra cykelväg blir det nya köer åtminstone i rusningstid. Olycksrisken kan komma att öka.*

*Växjö kommun har varit och mätt våra tomter/byggnader. Jag efterfrågar en information angående varför denna mätning har gjorts.*

*Kommer vi som bor utmed Fagrabäcksvägen att kunna komma ut på Fagrabäcksvägen? Betänk att det ska få plats med all den trafik som beskrivits ovan. Kommer villaägare att påverkas av att vägen behöver bräddas eller nya vägar dras i området. Det är önskvärt med mer information för mig som fastighetsägare i området, inför det fortsatta arbetet med väg/trafikplan som jag önskar att ni håller mig informerad om.”*

### **Skatnävan 13 (Yttrande 86)**

*”Mitt förslag gäller Tingsrydsvägens fortsättning mot Oskarshamn, där jag anser att man ur miljösynpunkt borde pröva att gräva ned vägen i stället för att lyfta upp den och låta den passera över rondellerna 10 m upp i luften. Eftersom tung trafik kommer att passera igenom trafikplatsen i 80-100 km/tim, dessutom i motlut, skulle bullret dämpas mycket effektivare med vägen nedgrävd, än om den går upp i luften. Det lär inte finnas något material för bullerdämpning som tar bort ljudet.*

*Det räcker att lyssna på trafiken som går igenom dagens Fagrabäcksrondell och fortsätter mot Kalmar för att höra vilket oljud som alstras av tunga fordon som accelererar i ett motlut.*

*Att det blir dyrare med nedgrävning är nog ofrånkomligt, men det är ändå en lösning som kommer att bestå i 50-100 år och då borde miljöaspekten vägas in tungt.”*

### **Skogsstjärnan 9 (Yttrande 96)**

*”Hej Byggnadsnämnden och Stadsbyggnadskontoret!*

*Undertecknad vill bestämt invända mot beslut att bygga det här mastodontprojektet Fagrabäcksrondellen i Växjö-*

*Det kommer att ta lång tid att bygga och medföra stora problem under byggtiden. När det väl är färdigt, så kommer det att bli mycket krångligare än nu, att för oss Högstorsbor att ta oss till centrum i bil och vice versa. För att inte tala om kostnaden!*

*Dessutom och icke minst, så kommer bullret från trafiken på 27:an och 25:an att leda till störningar hos de boende i husen på Fagrabäcksområdet! Ett bullerplank kan bara minska bullerstörningarna på de nedre våningarna, inte de högre! Hastighetsgränsen skall enligt uppgift höjas till 100 km på båda vägarna! Helt onödigt! Det är mycket möjligt att bullret kommer att överskrida gällande gränsvärden!*

*Orsaken till projektet är köbildning upp till en Y2-timme i rusningstid morgon o kväll.*

*De problemen skulle säkert kunna minskas avsevärt med trafikljus bara i rusningstid och en skylt innan varje avfart: Blinka, innan Du svänger! Endast var 2:a eller var 3:e bilist visar körtecken, innan avsvängning, vilket gör att bilister på väg att köra in i rondellen får vänta "i onödan" och att trafiken inte flyter lika smidigt, som den kunde göra.*

*Om det inte räcker med trafikljus i rusningstid, så skulle man kunna göra rondellen 2-filig! Det kan man göra, utan att det kräver så stor ombyggnad eller så stor kostnad. Man kunde lätt ha gjort den 2-filig från början, men då var man inte så framsynt!*

*Så, min begäran är att Ni inte beslutar att genomföra detta projektet! Det skulle också bespara Fyllerydsskogen ett stort intrång! Fyllerydsskogen är en av Växjö's gröna lungor och den största, såvitt jag förstår. Och där finns rödlistade arter.*

*Jag tycker inte, att detta mastodontprojektet är i samklang med epitetet "Europas grönaste stad" och det vill väl Växjö fortsätta att kallas för!"*

#### **Vaktstugan Boende (Yttrande 97)**

*"Det förslag som ligger ute för granskning hos Trafikverket och Växjö kommun är för omfattande. Det går emot att Sverige har skrivit på Parisavtalet och att Växjö kallar sig "Europas grönaste stad". Fyllerydsskogen är ett naturreservat och 10 hektar ska ej ge mark för snabbgående lastbilar. Bullernivån är redan nu för hög bland bostäder längs Österleden och långt in i Fyllerydsskogen. Bullernivån ökar med ökad hastighet.*

*Utred andra förslag! Kolla upp hur många personer som åker i varje personbil vid 08:00 på morgonen och 16:30 på eftermiddagen.*

*Jag säger nej till förslag trafikplats Fagrabäck."*

#### **Vilan 22 (Yttrande 78)**

*"Våra huvudsynpunkter som sakägare:*

*Trafikverkets ingångspunkter i vägprojektet Trafikplats Fagrabäck med prioritet av riksväg 25 som skall byggas för att framföra fordon i en hastighet av 100 km/h med mittseparering samt att riksväg 25 utgör en stamväg med riksintresse leder hela projektet Trafikplats Fagrabäck i fel riktning.*

*Trafikverkets lösning ger inte en helhetslösning för att förbättra för trafikrörelserna och framkomligheten på alla vägar och gator i området på grund av verkets fokusering på riksväg 25.*

*Trafikanter måste färdas genom tre rondeller för att ta sig från Växjö centrum mot Kalmar och omvänt, detta är icke en hållbar lösning utan en lösning som kommer medföra stora trafikproblem efter ombyggnaden. Trafikströmmarna är större på*

riksväg 27 och på Fagrabäcksvägen än på den av Trafikverket prioriterade riksväg 25.

Trafikverkets presenterade lösning blir en gigantisk trafikplats både i höjd och utrymme, den bygger dessutom en barriär mellan staden och naturreservatet Fylleryd. Denna gigantiska lösning leder även till att Fylleryds naturreservat måste upphävas.

Livsmedelsbutiken Hemköp samt bensinstationen Preem med postservice kommer att tvingas lägga ned sina verksamheter om den presenterade lösningen på Trafikplats Fagrabäck byggs på grund av svårigheten att nå dessa verksamheter med bil. Stadsdelarna Öster och Högstorp får med detta en mycket sämre service i området vilket även drabbar landsbygden i närområdet.

Påverkan på Växjöbornas mest besökta rekreations- och fritidsområde blir omfattande, naturreservat Fylleryd kommer att upphävas på grund av det omfattande ingreppet i reservatet. En barriär kommer att byggas mellan staden och Fyllerydsskogen. För att få hållbara och miljöanpassade städer krävs att sådana barriäreffekter överbryggas. Fritidsområdet blir mindre tillgängligt och betydligt svårare att ta sig till. Boende på Öster och i Högstorp får betydligt längre väg till Fyllerydsskogen än tidigare. Den gigantiska trafikplatsen med dess stora ingrepp i naturen kommer ge en betydande försämring av livskvaliteten för de boende i området samt för de som besöker fritids- och naturområdet Fylleryd. Buller kommer att öka i naturområdet, människor behöver bullerfria fritidsområde att vistas i för motion och andra sysselsättningar.

De av Trafikverket planerade hastigheterna på riksväg 25 med 100 km/h och på riksväg 27 med 80 km/h måste sänkas för att bullernivån ej skall stiga.

Buller påverkar människors hälsa negativt och har stor påverkan på vår möjlighet till en god livskvalitet. Flera studier pekar på att långvarig exponering för vägtrafikbuller kan öka risken för hjärt- och kärlsjukdomar. Andra negativa effekter kan vara att det blir svårt att uppfatta tal, och svårt att vila och sova. Sömnstörningar är en av de allvarligaste effekterna av vägbuller. Ostörd sömn är en förutsättning för att människan ska fungera bra både fysiologiskt och mentalt. Den maximala ljudnivån och antalet ljudhändelser har en avgörande betydelse för uppkomsten av sömnstörningar. Andra negativa effekter är stress, försämrad koncentrations- och inlärningsförmåga. Personer med hörselnedsättning eller barn som håller på att lära sig språk och att läsa, drabbas i en miljö där buller minskar förmågan att uppfatta och förstå tal.

Trafikverkets storskaliga utformning både till yta och höjd är miljömässigt ohållbart och förkastligt, stora ytor kommer att asfalteras och hårdbeläggas vilket får negativa konsekvenser för dagvattnet som inte infiltreras i marken. Växtligheten och djurlivet kommer att påverkas negativt långt in i Fyllerydsskogen på grund av bullerökningen och höjden på vägen som kommer att erhålla en höjd på över 10 meter över nivån på

*befintlig väg. Stor yta skog av värdefull karaktär enligt Skogsstyrelsen skövlas, vilket medför att livskvaliteten för människor som bor och lever i området minskar.*

*I området för avverkning finns grön sköldmossa som är en rödlistad art, dessutom finns flera andra hotade arter i området som kommer att försvinna. Det är av stor betydelse att dessa arter värnas för den biologiska mångfalden i framtiden.*

*Kompensationen av ingreppet i naturreservatet motsvarar inte ingreppets omfattning, de redovisade alternativen är icke tillfyllest. Nytt alternativ måste presenteras.*

*Vägtrafiken står för stora utsläpp av koldioxid som påverkar klimatet, naturen och oss människor negativt. Utsläppen bidrar stort till växthuseffekten och även till försurning och övergödning av mark och vatten.*

*Vid ofullständig förbränning av fossila bränslen bildas partiklar och kolväten. Partiklar och kolväten är giftiga för människor och djur och står för de allvarligaste hälsoproblemen i trafikmiljön. Det är främst slitage från vägbeläggning och däck samt vägdamm som står för de förhöjda halterna, en ökad dubbdäcksanvändning i våra städer bidrar också.*

*Kollektivtrafiken måste prioriteras framledes. Trafikverkets lösning med tre rondeller försvårar för kollektivtrafikens framkomlighet mellan Växjö centrum och landsbygden, det är icke hållbart att leda bussar med passagerare genom denna trafikkarusell.*

*Höjden på trafikplatsen blir omfattande, från en punkt på riksväg 27 där vägombyggnadsområdet börjar i söder till dess högsta punkt stiger vägen över 10 meter på en sträcka av ca 400 meter. Det KRÄVS en konsekvensanalys av höjden på trafikplatsen samt att Trafikverket och Växjö kommun tar fram en 3D-modell och ställer ut denna för granskning av allmänheten.*

*Höjdskillnaden medför att den tunga trafiken måste växla för att passera backen på väg 27 vilket innebär ökat buller och ökade utsläpp. Fordonen måste bromsa i nedförsbacke med innebörd att utsläpp av tungmetaller och lättflyktiga organiska ämnen som orsakas av bilars bromsbelägg ökar.*

*Höjdskillnaden medför även att strålkastarbelysningen från trafiken slår mot byggnaderna i omgivningen vilket får negativa konsekvenser för de boende i området och innebär en sanitär olägenhet. Även vad gäller denna fråga krävs en konsekvensanalys.*

*Den föreslagna lösningen med tre rondeller finns inte på någon annan plats i landet, Trafikverket avser här att bedriva ett experiment som kommer att sluta med att trafikplatsen måste byggas om till hög kostnad. Befintlig rondell som byggdes med en fil utgjorde ett experiment när den byggdes och sedan blev en permanent lösning, ett experiment som nu ger vis köbildning vid rusningstrafik, hade rondellen byggts med två filer från början hade dessa problem inte uppstått.*



*Komplexiteten i den planerade trafikplatsen med tre rondeller och ramper, avfarter och påfarter etc. är för hög, det blir svårt att förstå hur man skall färdas genom trafikplatsen för att nå sin destination. Trafikplatsen kommer upplevas som mycket svår att orientera sig i.*

*Konsekvenserna av en trafikplats som upplevs som besvärlig att färdas i blir ändrade trafikmönster. Vilket kan leda till ökad trafik på mindre gator genom stadsdelarna Öster, Högstorp och Norr. Ökad trafik på Lillestadsvägen och i dess förlängning Mörners väg kan bli följd av den ombyggda trafikplatsen. Trafiksäkerheten i korsningen riksväg 27 och Lantmannavägen måste också belysas på grund av ändrade trafikmönster, även ökad trafik på Tingsrydsvägen mot Växjö centrum och omvänt måste utredas. Risk finns också för ökad trafik på vägen genom Fyllerydsskogen till och från Sandsbro. En konsekvensanalys av ändrade trafikmönster krävs.*

*Växjö kommun saknar en trafikplan för hela Växjö stad. En trafikplan för hela staden bör tas fram innan planeringen av en ombyggnad av Trafikplats Fagrabäck fortsätter. Trafikplan som belyser trafikströmmarna i hela staden nu och framgent med utgångspunkt i Översiktsplanen.*

*Byggnation av Södra länken från riksväg 27 till riksväg 23 söder om Växjö bör prioriteras framför den gigantiska ombyggnaden av Trafikplats Fagrabäck. Södra länken skulle innebära att lastbilstrafiken från färjehamnarna i Blekinge mot västra Sverige och Jönköpingsregionen kunde ledas denna vägsträcka och avlasta nuvarande Trafikplats Fagrabäck och Österleden samt Norrleden markant. Tung trafik bör ledas utanför tätbebyggt område för att minska buller, utsläpp och trafikmängd där människor vistas och bor. Trafik med farligt gods bör också ledas utanför tätbebyggt område för att öka säkerheten i dessa områden. Även personbilstrafiken och övrig tung trafik skulle minska i nuvarande rondell och på Österleden och Norrleden om Södra länken byggs.*

*De förändrade trafikströmmar som uppkommit med färjetrafiken från östra Europa till Blekinge borde medföra att riksväg 27 mellan Karlskrona och Göteborg blir stamväg med riksintresse i stället för den mindre trafikerade riksväg 25 mellan Kalmar och Halmstad. I Kalmar och Halmstad finns ingen färjetrafik till utlandet med omfattande lastbilstrafik som trafikera riksväg 25. Med riksväg 27 som stamväg med riksintresse istället för riksväg 25 kunde en annan utformning av Trafikplats Fagrabäck komma tillstånd utan intrång i Fylleryds naturreservat och med en rondell i stället för tre rondeller, dessutom kunde Södra länken prioriterats och ingå i riksväg 27 och avlasta Trafikplats Fagrabäck.*

*Växjö kommun planera utbyggnadsområden för bostäder i Översiktsplanen öster om staden. Ett område för bostäder planeras norr om riksväg 25 vilket får som konsekvens att den framtida trafiken från detta område leds via riksväg 25 och måste passera genom tre rondeller för att nå stadens centrum. Trafiken från utbyggnadsområdet för bostäder öster om Högstorp och söder om riksväg 25 kan inte ledas via Högstorp då trafikmängden genom detta bostadsområde blir alldeles*

*för hög, den trafiken måste också ledas ut på riksväg 25, vilket medför att även dessa trafikanter måste passera tre rondeller för att nå Växjö centrum. Trafikverkets lösning på Trafikplats Fagrabäck är ohållbar både nu och i framtiden.*

*Trafikverkets planerade Trafikplats Fagrabäck uppges få en byggnadstid på ca två år. Den långa tid denna gigantiska trafikplats behöver i byggtid medför stora störningar för de boende och verksamheter i området, även trafiken kommer under en mycket lång period drabbas av omfattande störningar. Buller och utsläpp från ombyggnadsområdet kommer att bli omfattande, fastighetsvärdena i området kommer att påverkas negativt.*

*Påverkan på grundvattennivån i området och dess inverkan på byggnaderna i området under byggnation och efter färdigställande måste utredas och belysas. Sprängningsarbeten under byggtiden kommer påverka byggnaderna i området även detta måste beaktas.*

*Trafikverkets förslag till lösning av Trafikplats Fagrabäck innebär en betydande investering som inte löser trafikproblemen då man leder in trafiken med de största trafikströmmarna (trafiken mellan Växjö centrum och Kalmar och omvänt samt trafik från Karlskrona mot Växjö centrum och omvänt) i tre rondeller.*

*Köbildningen som uppstår på vardagar på morgon och kväll motiverar inte det stora ingreppet och intrånget i Fylleryds naturreservat och den omfattande påverkan projektet har för boende i området, detta till en budgeterad kostnad på 280 miljoner kronor. Sluträkningen för projektet Trafikplats Fagrabäck blir med erfarenhet från andra projekt förmodligen betydligt högre.*

*En mindre småskalig lösning med en dubbelfilig rondell och anslutningsvägar med två filer skulle lösa trafikproblemen och vara en lösning som inte inkräktade i naturreservat Fylleryd och ej heller utgjorde ett nedläggningshot mot servicen i området. Växjöbornas friluftsområde naturreservatet Fylleryd kunde hållas intakt. De av Skogsstyrelsen utpekade naturvärdena och de hotade arterna i naturreservatet Fylleryd kunde räddas. Höjden på trafikplatsen blir densamma som dagens trafikplats och någon barriär mellan staden och naturreservatet förekommer inte med denna mindre och hållbarare trafiklösning för framtiden.*

*Alla vinner på en mindre och småskaligare lösning av Trafikplats Fagrabäck, framkomligheten på alla vägar och gator blir bättre, naturreservatet förblir intakt, servicen i området räddas, kostnaden för projektet blir avsevärt lägre för Trafikverket och Växjö kommun.*

*Realism präglar inte detta projekt som är överexponerat och där beslutsprocessen bär kraftiga inslag av hybris.*

*Projektet behöver en omkalibrering med fokus på en hållbar lösning av mindre karaktär som ser till helheten och framtiden.*

*Ett statsnära orört naturreservat är och blir en stor tillgång för Växjö i framtiden när staden växer. Växjö kommun måste leva upp till sitt epitet "Europas grönaste stad".*

*Kommer Trafikplats Fagrabäck trots våra anförda huvudsynpunkter byggas så som förslaget visar yrkar vi som sakägare på följande förändringar:*

*Nedgrävning. För att minska höjden på Trafikplats Fagrabäck vore en nedgrävning av riksväg 27 att föredra framför liggande förslag. Vägens lutning betyder mycket för bullernivån, särskilt för tunga fordon. Varje procents lutning ökar bullernivån med c:a 0,5 dB. I utredningsarbetet från Trafikverket har ett förslag på ett nedgrävt alternativ av riksväg 27 arbetats fram (Alternativ iD). Konsultföretaget WSP förordade detta alternativ vid samrådsmöte. Alternativet ger sänkt buller för många bostäder i omgivningen samt att strålkastarbelysningen från trafiken ej kommer medföra några problem för de boende i området. Även utsläppen från trafiken kommer att minska då uppbyggnaden av vägen på över 10 meter elimineras, tung trafik behöver inte växla och bromsa när de passerar trafikplatsen.*

*Buller. Bullerskyddet på riksväg 27 söder om Trafikplats Fagrabäck måste höjas från 2,5 meter till 4 meter för att ge bullerskydd till andravåningen på de bostadshus som ligger utmed Sandviksvägen. Beräkningsmodellens beräkningar utgår från en höjd av 2 meter och husen är betydligt högre. Det är av stor vikt att bullerskyddet blir estetiskt tilltalande och att bullerskyddet är av effektiv art. Heltäckande bullerskräm är att föredra framför skärm av glas. Glas blir smutsigt och kan lätt utsättas för åverkan. Glasskärmar har utsatts för vandalism på många platser där sådana har monterats.*

*Hastighet. Hastigheten på riksväg 27 måste sänkas från 80 km/h till 50 km/h för att ge en lägre bullernivå i ett tätbebyggt område. Hastigheten påverkar bullret. En fartsänkning från 70 km/h till 50 km/h ger en bullerminskning med 4 dB, sänks farten från 80 km/h till 50 km/h blir effekten av fartsänkningen på bullernivån än större.*

*Bullerdämpande beläggning. Så kallad "tyst asfalt" måste användas på asfaltsytorna på riksväg 27 och 25. Beläggningstypen inverkar på bullernivån. Speciella bullerdämpande beläggningar (dränasfalt) kan vara 3-7 dB tystare än vanlig beläggning.*

*Grönområde. Befintligt grönområde söder om bensinstationen utmed Sandviksvägen och riksväg 27 måste inkluderas i detaljplanen för Trafikplats Fagrabäck. Grönområdet måste bevaras intakt. Träden måste ges skydd i detaljplanen enligt PBL 4 Kap 10 §. Grönområdet får inte bli en lagringsplats under byggnationen av Trafikplats Fagrabäck. Grönområdet måste vårdas och hållas intakt och får inte utnyttjas under byggnationen.*

*Fastighetsvärde. Fastigheterna i ombyggnadsområdet måste kompenseras för sänkta fastighetsvärde under och efter ombyggnaden av Trafikplats Fagrabäck. Det krävs att värdering görs innan ombyggnaden startar för att erhålla ett ingångsvärde på respektive fastighet."*

### **Videörten 1 (Yttrande 100)**

*”Fastigheten Videörten 1 i Högstorp ägs av Tidon AB och förvaltas av Newsec. Hyresgäst är Axfood som driver en Hemköpsbutik på den aktuella platsen.*

#### Dagsläge

*Hemköp i Högstorp har försäljning av livsmedel med en kundkrets som omfattar stora delar av Växjö tätort, men ungefär en fjärdedel är mer långväga kunder. Omkring 65 % av de bilburna kunderna använder det statliga vägnätet för att ta sig till butiken. Hemköp är idag den enda livsmedelsbutiken med koppling till riksvägarna i sydöstra Växjö. Det gör att butiken även fungerar som service till trafikanter på det statliga vägnätet. Minst var tionde inköp görs idag av kunder som går eller cyklar till butiken. Butiken har nyligen byggts ut och renoverats.*

#### Effekter av förslaget

*Föreslagen plan innebär en stor försämring av tillgängligheten till butiken. Förslaget är onödigt komplicerat och svårt att orientera sig i. Att i vissa relationer behöva färdas fram och tillbaka genom tre cirkulationsplatser för att nå Hemköp från riksvägarna, kommer sannolikt att betyda en väsentlig minskning av antalet kunder. Störst försämring får trafik söderifrån, som får en omväg på mer än 700 m vilket motsvarar en ökad restid på närmare 1 minut per fordon enkel väg. Sammantaget skulle förslaget generera omvägar på cirka 130 000 km per år, bara för Hemköps kunder. Detta motsvarar ökad restid på runt 2500 timmar. Den förlängda restiden gäller även varuleveranser samt sannolikt även kollektivtrafik till Högstorp. Trots ambitioner om att knyta Högstorp bättre mot Växjö centrum, har restiden även i denna relation försämrats för alla trafikslag.*

*Förslaget ligger knappast i linje med den pågående åtgärdsvalsstudien för Växjö tätort, där uttalade mål är att bibehålla framkomligheten för motorfordon runt Växjö (inte öka), att öka andelen kollektivtrafik och cyklande (inte skapa omvägar för dessa) samt att ha god tillgänglighet till stadens service (inte ta bort kundunderlaget så att servicen försvinner). Förslaget ser ut att vara ett exempel på gammaldags prognosstyrd trafikplanering som gett en onödigt stor och komplicerad lösning för måttliga trafikmängder. Växjö kommun planerar stora utbyggnader av bostads- och verksamhetsområden i östra Växjö de närmaste åren. Genom att försvåra tillgängligheten till Hemköp riskerar kundunderlaget att minska och butiken kan därmed tvingas lägga ner. Det innebär att kunder i närområdet, som idag kan gå eller cykla till butiken, tvingas ta bilen till livsmedelsbutiker längre bort.*

*Idag finns ett väl fungerande GC-vägnät, där gång- och cykeltrafiken i de flesta relationer kan passera Fagrabäcksrondellen planskilt utan större höjdskillnader eller omvägar.*

*Förslaget innebär stora omvägar och förmodligen även större höjdskillnader för gång- och cykeltrafiken. Tillgängligheten för gång och cykel minskar även genom att direktanslutningen från väg 27 söderifrån försvinner.*

*Planen har som ett av projektmålen att åtgärden på ett attraktivt sätt ska bidra till stadens gestaltning. Istället ger förslaget ett plottrigt och otydligt intryck, som inte bidrar till en attraktiv entré till staden.*

*Vi förutsätter att fastigheten Videörten 1 inte påverkas av intrång eller restriktioner till följd av planen.*

#### Förslag till förändringar

*Förslaget behöver förenklas betydligt. Det räcker inte med finjusteringar utan förslaget behöver arbetas om från grunden. Det går sannolikt att få fullgod framkomlighet för motorfordonstrafiken med en cirkulationsplats i kombination med nya planskilda kopplingar mellan riksvägarna. Det skulle öka orienterbarheten betydligt. Man kan då även få möjlighet att bibehålla de genare cykelstråk som finns idag och komplettera dessa med en planskildhet under väg 25 (Kalmarvägen). Söderifrån skulle en direktavfart från väg 27 mot Högstorp kunna underlätta situationen avsevärt. Ett förenklat förslag skulle förutom bättre orienterbarhet och mindre omvägar även kunna ge positiva effekter på ytor för naturmark och rekreation, ge en mer stadsmässig gestaltning samt minska kostnader för investering, drift och underhåll av väganläggningen.”*

#### **Vitsippan 13 (Yttrande 99)**

*”Enligt bullerutredningen så kan man höja vallen utmed väg 25 med 2 meter på en sträcka av 100 meter öster om den planerade bron in till Fylleryd. När det även är samhällsekonomisk åtgärd att göra detta, så vore det tråkigt om detta inte genomförs när tillfälle ges.*

*Vi fastighetsägare längs väg 25 har sett och mätt hur den nuvarande vallen succesivt har sjunkit och med detta har även bullernivån ökat. Nya mätningar som gjorts inför den planerade ombyggnaden kan bara räkna på den faktiska höjden av vallen i dagsläget. Kommer vallen sjunka i samma takt som det gjort till dags datum? Vilka bullernivåer kommer vi då hamna på, definitivt inte under gränsnivåerna 55 decibel som räknats fram. Att då inte göra allt som är möjligt för att minska ljudvolymen nu och i ett framtida perspektiv verkar oerhört förvånande. Vi som lever längs med vägen blir dagligen utsatta för de höga ljudnivåer som den ökande trafiken medför och om denna enkla handling som vi önskar blir tillgodosedd kommer förhoppningsvis Högstorps attraktionskraft finnas kvar.”*

#### **Växjö Hollstorp 7:16 (Yttrande 82)**

*”Mitt namn är Anna och jag och min sambo köpte 2017-03-30 fastigheten Växjö Hollstorp 7:16.*

*Vi har tidigare skickat nedan mail men har inte fått någon bekräftelse på att ni har mottagit det, därmed vill vi gärna med detta mail försäkra oss om att ni har mottagit nedan synpunkter.*

*Vi känner en oro för byggnationen av "trafikplats Fagrabäcksrondellen" då infarten till vårt framtida hem ligger på väg 25 mot Kalmar (på vänster sida, vanligen se markering på nedan karta. I dagsläget måste man korsa väg 25 för att komma till vår fastighet. (Man svänger av till höger och måste sedan korsa 25:an för att komma in till vår fastighet.) Vilket idag känns helt ok eftersom trafiken går långsammare in och ut från rondellen just nu.*

*Om man bygger om vägen enligt de detaljplaner som vi tagit del av kommer troligtvis hastigheten förbi avfarten också öka samt att det kommer bli mer trafik, vilket kommer göra det svårt och osäkert för oss att köra till vår fastighet.*

*Vi har även noterat att det är många cyklister och gående från Högstorp som korsar 25:an vid denna avfart för att komma närmre naturen. Vilket redan i dagsläget känns osäkert.*

*Därför anser vi att denna avfart bör ses över i samband om den planerade ombyggnationen eftersom den ligger så pass nära den nya trafikplatsen, vänligen se nedan karta.*

*Vi anser att en säker avfart/övergång för både bilister/cyklister/fotgängare bör säkras i samband med denna ombyggnation, innan någon olycka sker. Med hopp om en säker framtid.*

#### Tidigare epost till Trafikverket

*Plangränsen på väg 25 mot Kalmar går just nu en liten bit innan avfarten mot fällorna som är en liten avfart som korsar väg 25. Har den varit med i några diskussioner? Det känns som en avfart som är tvungen att korsa vägen borde göras om samtidigt som rondellen eftersom den ligger så pass nära. Om trafiken kommer öka i framtiden, dessutom så går trafiken långsammare in och ut från rondellen just nu om det inte är något hinder från rondellen denna plats också. (Yttrandet innehåller även karta som visar var fastigheten är belägen, på norra sidan av väg 25 strax efter idrottsplatsen Åbo)"*

#### **Villaägarna Kronoberg (Yttrande 95)**

Här kommer lite synpunkter/frågeställningar från Villaägarna Kronoberg:

- vad är det för hastighet, behövs då hög hastighet, det medför tex buller
- tyst asfalt...
- är det en bra lösning med tre rondeller och olika plan?
- alt att leda tung trafik utanför staden och inte in i den. Södra länken? Östra länken?
- väg 27? Hur och måste den ledas in?
- tar onödigt mycket av naturreservat och försämrar den miljön.
- buller och luftföroreningar gör närboende

- sänkta vägar istället för upphöjda.
- skola/idrottsplats nära
- vissa enskilda förespråkar dubbelfilig rondell typ Norremark istället.

## **KOMMENTARER TILL INKOMNA SYNPUNKTER**

Nedan kommenteras inkomna synpunkter ämnesvis.

### **Synpunkter på Vägplan**

De synpunkter som rör Trafikverkets vägplan kommenteras av Trafikverket i ett granskningsutlåtande tillhörande vägplanen. De frågor som enbart berör vägplanen behandlas inte i detaljplanen eller i utlåtandet till denna.

### **Konsekvenser**

Konsekvenserna av förslaget har behandlats i i miljökonsekvensbeskrivningen, MKB, vilken godkändes av länsstyrelsen 2017-03-08.

Planbeskrivningen kompletteras inför antagandet med en sammanfattning av MKB i avsnittet ”Konsekvenser och behovsbedömning”

### **Fyllerydsskogen/Naturreseptatet**

Kommunstyrelsen beslutade 2017-05-02 § 178 med stöd av 7 kap. 4 och 7 §§ miljöbalken (1998:808) i enlighet bilagda handlingar att ändra naturreseptatet Fylleryd enligt följande:

- 12 ha upphävs och 17 ha utökas, alltså en total arealökning med 5 ha,
- syftet ändras för att framhäva områdets variation med bevarandet av naturvärden knutna till många olika naturtyper,
- den reviderade skötselplanen för reservatets långsiktiga vård fastställs,
- föreskrifterna ändras till dagens standard och förutsättningar,
- samt att Växjö kommun genomför övriga kompensationsåtgärder som i enlighet med miljöbalken kompenserar för upphävandet.

Beslutet gäller från 1/1 2018.

Miljökonsekvensbeskrivningen, MKB, godkändes av länsstyrelsen 2017-03-08. Därefter har en inventering utförts med åtgärdsförslag för grön sköldmossa.

### **Utformning av trafikplatsen**

Detaljplanen omfattar till största delen anslutande kommunala lokalvägar, cykelvägar och ytor i anslutning till dessa. Inom de delar som i dag är planlagda och i framtiden



skall omfattas vägplan, upphävs gällande delar av detaljplaner. Övriga delar av trafikplatsen planläggs av Trafikverket genom vägplan, för vilken synpunkter inhämtats separat av Trafikverket.

Då Växjö kommun och Trafikverket är överens om trafiklösningen för trafikplatsen har inga alternativa lösningar studerats under granskningsskedet.

### **Tillgänglighet till Fyllerydsskogen**

Kommunen bedömer att tillgängligheten till Fyllerydsskogen inte kommer att försämrats utan i stället att förbättras genom planläggningen.

Idag finns ingen planskild korsning över väg 25 öster om den nuvarande Fagrabäcksrondellen.

Detaljplanen innehåller 2 nya planskilda förbindelser över väg 25. En i öster i Fyllerydsvägens förlängning och en i väster norr om Fagrabäcksskolan.

En ny cykelväg planeras på östra sidan av Brf Fagrabäck vilket skapar nya goda förbindelser även i nord-sydlig riktning.

### **Kompensation för ev. lägre priser på bostadsrätter och villor**

Kommunen kommer inte att kompensera för eventuell uppgång eller nedgång i priser för bostäder i anslutning till planområdet.

### **Planprocessen (detaljplan)**

Detaljplanen har varit ute för samråd och därefter granskning då det har varit möjligt att inkomma med synpunkter.

Parallellt har synpunkter inhämtats på vägplan och den gemensamma miljökonsekvensbeskrivningen. Dessa har hanterats av Trafikverket.

Synpunkterna på detaljplanen under granskningstiden sammanställs i detta utlåtande, där för detaljplanen relevanta frågor kommenteras och eventuella justeringar av detaljplaneförslaget redovisas.

Detaljplanen kommer preliminärt att godkännas av **byggnadsnämnden** under juni månad och överlämnas till **kommunfullmäktige** för antagande. Detta sker preliminärt under augusti månad. Detta beslut kan sedan överklagas till Mark- och miljödomstolen.

### **Östra och Södra Länken**

I dagsläget är det inte aktuellt att bygga ut Östra Länken, då dess funktion och finansiering inte är fastställd. En första, förenklad del av Södra Länken har byggts ut som anslutningsväg till utbyggnadsområdet Vikaholm.

Det finns i dagsläget inga politiska beslut om att bygga ut de aktuella sträckorna.

### **Infartsled från söder**

Det är inte aktuellt att ändra standard/status på G:a Tingsrydsvägen eller Lantmannavägen.

### **Hänsyn till trafikökningar**

Trafikverkets syfte med projektet är att åtgärden skall bidra till en fungerande trafikplats och ny mötesseparerad väg som anpassas till det övergripande vägnätet för Växjö och samtidigt passar in i det nationella vägsystemet. Åtgärden skall ha kapacitet för framtida trafikökning.

### **Fagrabäcksvägen, trafik och utformning**

Trafikprognoserna har tagits fram för 2035 där en utbyggnad av bostäder och verksamheter har genomförts enligt kommunens översiktsplan.

Lillestadsvägen kommer att ha i stort sett samma antal fordon efter ombyggnaden. Fagrabäcksvägen och Högstorpsvägen kommer att få något högre trafiksiffror än idag men med en ny utformning av trafikplatsen kommer att medföra betydligt bättre framkomlighet och minimerade köer.

Idag finns en planskild gång- och cykeltunnel som landar på södra sidan av Fagrabäcksvägen. I planförslaget redovisas även en ny förbindelse som landar på norra sidan där både Fagrabäcks- och Katedralskolan är belägna.

Det är viktigt att kommunen påbörjar en studie av utformningen av Fagrabäcksvägen, bl.a. på grund av planerad ny byggnation inom kv Bivacken och kv Trädgårdsmästaren men även på grund av att detta är en viktig förbindelse för cyklister och gående på sträckan Högstorp-Fagrabäcksskolan-Katedralskolan-Centrum. Det är viktigt med säkra gång- och cykelvägar utmed och under/över Fagrabäcksvägen.

### **Inmätningar inom ramen för detaljplanen**

De inmätningar och kontroller som gjorts inom ramen för detaljplanarbetet är i samband med framtagandet av en aktuell grundkarta för planområdet.

I övrigt sker kontinuerlig uppdatering av kommunens karta vilket ofta baserar sig på mätningar i fält. Mätningar har även utförts av trafikverket inom de delar som berörs av vägplanen.

### **Grönområde söder om bensinstationen**

Det avsedda markområdet är redan planlagt som park eller plantering i anslutning till gatumarken. Detaljplanen berör i denna del enbart de delar som skall upphävas och ersättas med vägplan.

I trafikverkets vägplan redovisas områden som är avsedda som etableringsplatser under byggtiden.

## **KVARSTÅENDE SYNPUNKTER**

Kvarstående synpunkter, vilka ej blivit tillgodosedda, finns från samråd och/eller granskning.

### **I fastighetsförteckning + boende brf**

**Bivacken 1**

**Brf Fagrabäck, Boende 1**

**Brf Fagrabäck, Boende 2**

**Brf Fagrabäck, Boende 3**

**Brf Gulsporren**

**Brf Slånbäret**

**Enbäret 6**

**Grönkullan 2**

**Grönkullan 6**

**Gulsporren 1**

**Gulsporren 3**

**Gulsporren 6**

**Gulsporren 7**

**Gulsporren 8**

**Gulsporren 9**

**Gulsporren 10**

**Gulsporren 12**

**Gulsporren 13, Boende 1**

**Gulsporren 13, Boende 2**

**Gulsporrens samfällighetsförening**

**Macken 1**

**Skansen 1, Boende 1**

**Skansen 1, Boende 2**

**Tranbäret 1, Boende 1**

**Tranbäret 2, Boende 1**

**Tranbäret 2, Boende 2**

**Videörten 1**

**Vilan 22**

**Vitsippan 13**

**Ej i fastighetsföreteckning**

**Blåsippan 16**

**Fridhem Brf**

**Fridhem Brf, Boende 1**

**G:a Norrvägen, Boende**

**Geten 6 (för sent inkommet)**

**Lyckan 21**

**Skatnävan 13**

**Skogsstjärnan 9**

**Sprängörten 12**

**Vaktstugan, Boende**

**Vårlöken 10**

**Växjö Hollstorp 7:16**

**Växjö Stigcyklister**

## FÖRSLAG TILL BESLUT

- Med hänvisning till utlåtande 2017-05-12 ska framförda synpunkter inte föranleda annan ändring av det granskade planförslaget än det som framgår av utlåtandet.
- Detaljplaneförslaget upprättat 2017-01-30 godkänns av byggnadsnämnden och överlämnas till kommunfullmäktige för antagande enligt 5 kap 5:27 § PBL

## STADSBYGGNADSKONTORET

Patrik Karlsson  
Planarkitekt

Lars Wennerstål  
Stadsbyggnadschef



Handläggare  
Patrik Karlsson  
0470 - 436 21

## Planbeskrivning

Antagen av Kommunfullmäktige  
2017-08-29 § 169  
Byggnadsnämndens sekreterare

.....

Dnr 2014BN0498 Dpl 214

# VÄXJÖ 9:2 M.FL. (Fagrabäcksrondellen), Högstorp Växjö kommun

## INLEDNING

---

### Bakgrund och nuläge

Väg 25 är en nationell stamväg som sträcker sig från Halmstad via Växjö till Kalmar. Vägen är en viktig led för arbetspendling och för långväga person- och godstransporter.

Vägen har idag brister vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet. Korsningen med väg 27 söderut är idag utformad som en cirkulationsplats (Fagrabäcksrondellen) och har inte tillräcklig trafikkapacitet. Genomfartstrafiken får samsas med lokaltrafiken vilket medför att långa köer bildas under vissa tider på dygnet och framkomligheten är mycket begränsad. Detta drabbar bland annat kollektivtrafiken och dess möjligheter att gynna arbetspendling. Befintlig cirkulationsplats har tidigare förbättrats med ett separat högersvängfält för trafiken på väg 25 från Kalmar mot Halmstad, men problemet kvarstår och förväntas öka påtagligt även vid en låg trafikprognosnivå.

Väster och öster om Växjö är väg 25 idag mötesseparerad, men aktuell sträcka är inte utformad mötesfri. Oskyddade trafikanter korsar väg 25 i plan mellan Högstorp och Fylledsskogen. Detta medför att trafiksäkerheten bedöms som otillfredsställande.

### Detaljplanens syfte och huvuddrag

Det huvudsakliga syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ombyggnad av väg 25 och trafikplatsen där denna möter väg 27 och det lokala trafiknätet. Parallellt med detaljplanen görs en vägplan med tillhörande MKB av Trafikverket. Detaljplanen omfattar till största delen de delar inom planområdet där det finns kommunala intressen.

### Samordnat förfarande

Då föreslagen åtgärd, förutom vägplan, även kräver förändringar i gällande detaljplaner tillämpas samordnat förfarande mellan vägplan och detaljplan. Samordnat förfarande kan tillämpas när kommunen ska göra en detaljplan för ett ärende som även prövas enligt miljöbalken, väglagen eller lagen om byggande av järnväg. Då kan förfarandena enligt de olika lagarna samordnas. Föreliggande MKB omfattar därför både MKB till vägplan samt underlag för konsekvensbedömning av detaljplan.

## Handlingar

Planhandlingarna består av denna planbeskrivning samt plankarta med tillhörande bestämmelser. En gemensam MKB har tagits fram för vägplan och detaljplan. Denna godkändes 2017-03-08 av Länsstyrelsen.

## PLANDATA

### Läge och areal

Planområdet är beläget inom stadsdelarna Norr, Öster och Högstorp i Växjö stads östra delar. Den del som omfattas av detaljplanen har en yta av ca 15 ha.



Översiktskarta

### Markägoförhållande

Marken inom planområdet ägs till största delen av Växjö kommun (Växjö 9:1, 9:2, 9:20, 9:40 och 11:60), Fagrabäck 1 ägs av Vöfab och Tranbäret 1 och 2 ägs av HSB Bostadsförening Fagrabäck i Växjö.



# TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

## Detaljplaner inom planområdet

Nummer:	Namn:	Laga kraft	Genomf. tid
0780K-206	Kv Blålockan mm	1963-03-22	Utgången
0780K-P85/26	Cirkulationsplats vid Kv. Fagrabäck	1985-07-22	Utgången
0780K-635	Lillestadsvägen mm	1975-03-17	Utgången
0780K-P86/16	Kv. Åkerbäret mm	1986-06-30	Utgången
0780K-P99/21	Kv. Gulsporren	1999-09-20	Utgången
0780K-P34	Kv. Videörten mm	1988-11-24	Utgången
0780K-257	Kv. Tranbäret mm	1965-07-12	Utgången
0780K-251	Kv. Tranbäret mm	1965-03-27	Utgången
0780K-264	Kv. Lingonet mm	1966-02-09	Utgången
0780K-239	Kv. Fagrabäck mm	1964-06-17	Utgången

## Detaljplaner inom de delar som upphävs inom planområdet

Nummer:	Namn:	Laga kraft	Genomf. Tid
0780K-289	Kv. Vilan mm i	1967-11-10	Utgången
0780K-206	Kv. Blålockan mm	1963-03-22	Utgången
0780K-P85/26	Cirkulationsplats vid Kv. Fagrabäck	1985-07-22	Utgången
0780K-635	Lillestadsvägen mm	1975-03-17	Utgången
0780K-P34	Kv. Videörten mm	1988-11-24	Utgången

## Detaljplaner intill planområdet

Nummer:	Namn:	Laga kraft	Genomf. Tid
0780K-186	Kv. Konvaljen mm	1962-01-20	Utgången
0780K-P08/9	Skansen 1 & Växjö 11:54	2008-05-22	Utgången
0780K-P70	Kv. Romben	1990-03-15	Utgången
0780K-646	Mörnersväg-Lillestadsv.	1975-08-18	Utgången

## Översiktsplanen

I Växjö kommuns översiktsplan för staden (KF 2012-02-28) anges att det har gjorts en trafiknätanalys där det bl.a. konstateras att trafiken på riksvägarna ska ha god framkomlighet. Förslag på att förbättra framkomligheten är bl.a att trafikplats Fagrabäck inklusive en del av Österleden byggs om för en ökad kapacitet och bättre framkomlighet.

**Detaljplanen avviker därmed inte från översiktsplanen eller länsstyrelsens granskningsyttrande över denna.**

## Riksintressen

Både väg 27 mellan Karlskrona och Göteborg och väg 25 mellan Halmstad och Kalmar är utpekade som riksintresse ur transportsynpunkt.

## Strandskydd

Biskopsgölen omfattas av strandskydd. Det generella strandskyddet är 100 meter både på land och i vattnet. Det måste finnas särskilda skäl för att kunna bebygga markområdet innanför strandskyddet. Hur strandskyddets intressen påverkas och de särskilda skälen till in-trånget redovisas i planbeskrivningen samt i miljökonsekvensbeskrivningen.

### **Miljökonsekvensbeskrivning**

Länsstyrelsen i Kronobergs län har i juni 2015 beslutat att genomförandet av projektet kan medföra betydande miljöpåverkan. Det görs därför en gemensam miljökonsekvensbeskrivning för både detaljplan och vägplan. Denna godkändes 170308 av länsstyrelsen.

### **Kommunala beslut i övrigt**

- Kommunstyrelsen gav 2014-05-06 § 154 byggnadsnämnden i uppdrag att påbörja planläggningen av området vid Fagrabäcksrondellen.
- Byggnadsnämnden gav 2015-08-12 § 152 stadsbyggnadskontoret i uppdrag att påbörja detaljplanarbetet av området vid Fagrabäcksrondellen.

## **PLANFÖRUTSÄTTNINGAR**

### **Bebyggelse**

Inom planområdet finns ingen befintlig bebyggelse. Planområdet berör delar av bostadsfastigheterna Tranbäret 1 och 2, dock används dessa delar idag endast för intern biltrafik. För att följa befintliga plangränser berörs även södra delen av skolfastigheten Fagrabäck 1.

### **Natur**

Inom de delar som berörs av detaljplanen finns planlagd naturmark nordväst om kvarteret Gulsporren. Det finns även trädbevuxna ytor mellan kvartersmark och det som idag utgör gatumark. Öster om nuvarande Österleden ligger Fylleryds naturreservat som är ett kommunalt infört reservat, 1998-08-13. Syftet med naturreservatet var att långsiktigt bevara området så att växjöbornas behov av rekreationsmark skulle tillgodoses. I beslutet anges en zon för framtida infrastruktur närmast väg 25 och Fagrabäcksrondellen. En utförligare beskrivning av reservatet finns i Vägplanen och MKB.

### **Markbeskaffenhet**

Planområdet består till största delen av hårdgjord mark som redan är ianspråktagen för trafikändamål.

### **Fornlämningar**

Under planprocessen har fossil åkermark och stenbrott/täkter hittats inom området för vägplanen. Dessa berör inte aktuell detaljplan.

### **Rekreation och friluftsliv**

Fyllerydsskogen är med sitt tätortsnära läge viktig ur rekreations- och friluftslivssynpunkt. Området innehåller bl.a. motionsspår, mountainbikebana, golfbana och klubbstugor. Fyllerydsskogen används förutom av idrottsföreningarna även av flera närliggande skolor för idrott och exkursioner. Förutom närheten till Fyllerydsskogen finns inom planområdet en fotbollsplan och tennisbanor norr om Fagrabäckskolan.

### **Vattenområden**

Inom området finns inga vattenområden. Direkt öster om Österleden i anslutningen mot Lillestadsvägen ligger Biskopsgölen.

### **Gator och trafik**

#### **Fagrabäcksrondellen**

Befintlig korsning är en cirkulationsplats med 5 ben. Hastigheten är begränsad till 50 km/h. Idag bildas köer under morgon och eftermiddag vid infarterna till cirkulationsplatsen.

### Högstorps- och Fagrabäcksvägen

De kommunala vägarna Högstorsvägen, som ansluter till bostadsområdet Högstorp, och Fagrabäcksvägen som, vilken utgör infarten till Växjö centrum, ansluter till Fagrabäcksrondellen i sydost respektive väster. Hastigheten är begränsad till 40 km/h.

### Väg 25 och 27

Väg 25 är en nationell stamväg som sträcker sig från Halmstad via Växjö till Kalmar. Väg 27 sträcker sig mellan Göteborg och Karlskrona och ingår i det s.k. SEB Translink-nätet. Väg 25 ansluter till cirkulationsplatsen i norr och öster och har ett separat högersvängfält. Väg 27 ansluter i söder och norr. Både väg 25 och 27 är utpekade som riksintressen ur transportsynpunkt. Direkt söder och cirkulationsplatsen ansluter Sandviksvägen som bl.a. används för infart till hotellet och bensinmacken. Öster om cirkulationsplatsen finns en mindre väg som bl.a. leder till VAIS-torpet och golfbanan.

### Österleden

Österleden sträcker sig från cirkulationsplatsen och norrut. I norra delen av planområdet ansluter Lillestadsvägen som är förlängning av Mörners väg som sträcker sig genom hela Växjö stad från väster till öster. Från Österleden finns en gemensam in- och utfart till Fagrabäcksskolan och HSB-området.

### Gång- och cykeltrafik

Planområdet passeras av två cykelstråk i huvudnätet, dels det röda stråket mellan Högstorp och Öjaby/Räppe som passerar väg 27 planskilt söder om cirkulationsplatsen, dels friluftsstråket ”Växjö runt” som passerar Österleden planskilt i höjd med Fagrabäcksskolan.

Gång- och cykelvägar finns på båda sidor om både Fagrabäcks- och Högstorsvägen. Samtliga inkommande vägar till cirkulationsplatsen, förutom rv 25 österut, kan passeras planskilt i tunnel. Många boende på Högstorp korsar rv 25 i plan istället för att ta hela omvägen runt cirkulationsplatsen, då detta är en större omväg.

Det saknas idag cykelväg längs med Österleden mellan fotbollsplanen och Lillestadsvägen. Lillestadsvägen kan passeras planskilt i tunnel.

### Kollektivtrafik

Området berörs idag av en stadsbusslinjen 4 och regionbusslinjerna 217, 218 och 219. Stadsbussarna trafikerar Sandviksvägen och Högstorsvägen/rv25 österut. Regionbussarna trafikerar Fagrabäcksvägen och rv 25 österut.

### Störningar

Störningar från trafiken redovisas i den gemensamma MKB för väg- och detaljplan.

### **Teknisk försörjning**

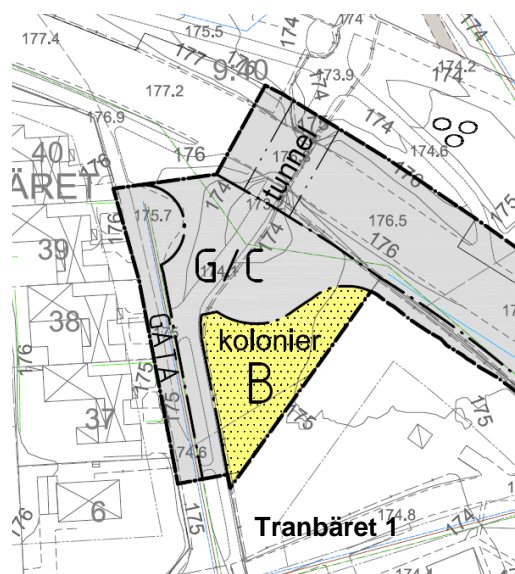
Inom området finns befintliga ledningar för teknisk försörjning.

# PLANFÖRSLAGET

## Bebyggelse

Inom planområdet planeras ej för någon ny bostadsbebyggelse. I norr avses bostadsmarken utökas något, B, men här tillåts inte någon ny byggnation. Denna del är avsedd för eventuell utökning av koloniområdet inom Tranbäret 1.

Här finns även möjlighet att ansluta den nya gång- och cykelvägen till befintlig tunnel och befintlig gång- och cykelväg längs Lillestadsvägen.



Inom område för idrottsplats, R, finns det möjlighet att bygga mindre byggnader för områdets behov såsom förråd, omklädningsrum och toaletter.

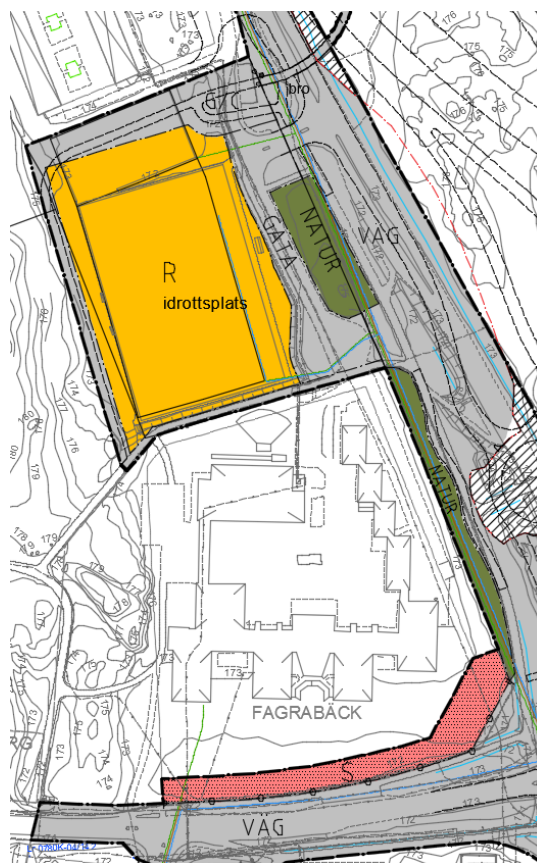
Inom den del av Fagrabäckskolan som ingår i planområdet råder befintlig förhållanden. Här handlar det enbart om en anpassning till gällande detaljplanegränser.

## Natur

Ett mindre skogsparti finns i anslutning till idrottsplatsens östra del. Detta och området utmed Fagrabäcksskolan planläggs som natur.

## Rekreation och friluftsliv

Området kring befintlig fotbollsplan planläggs som idrottsändamål, R. Dagens tre tennisbanor måste flyttas när området omdisponeras i norra delen. Preliminärt bedöms 2 nya tennisbanor inrymmas. Här finns även möjlighet till bl.a. förråd, omklädningsrum och toaletter för områdets behov. Området är även tänkt som en ny entré till Fyllerydsskogen.



En ny gång- och cykelbro byggs över blivande Lillestadsvägen och nya sträckningen av Österleden. I Fyllerydsskogen, utanför detaljplanen, kommer bl.a. motionsspåren delvis få nya sträckningar i sydvästra delen.

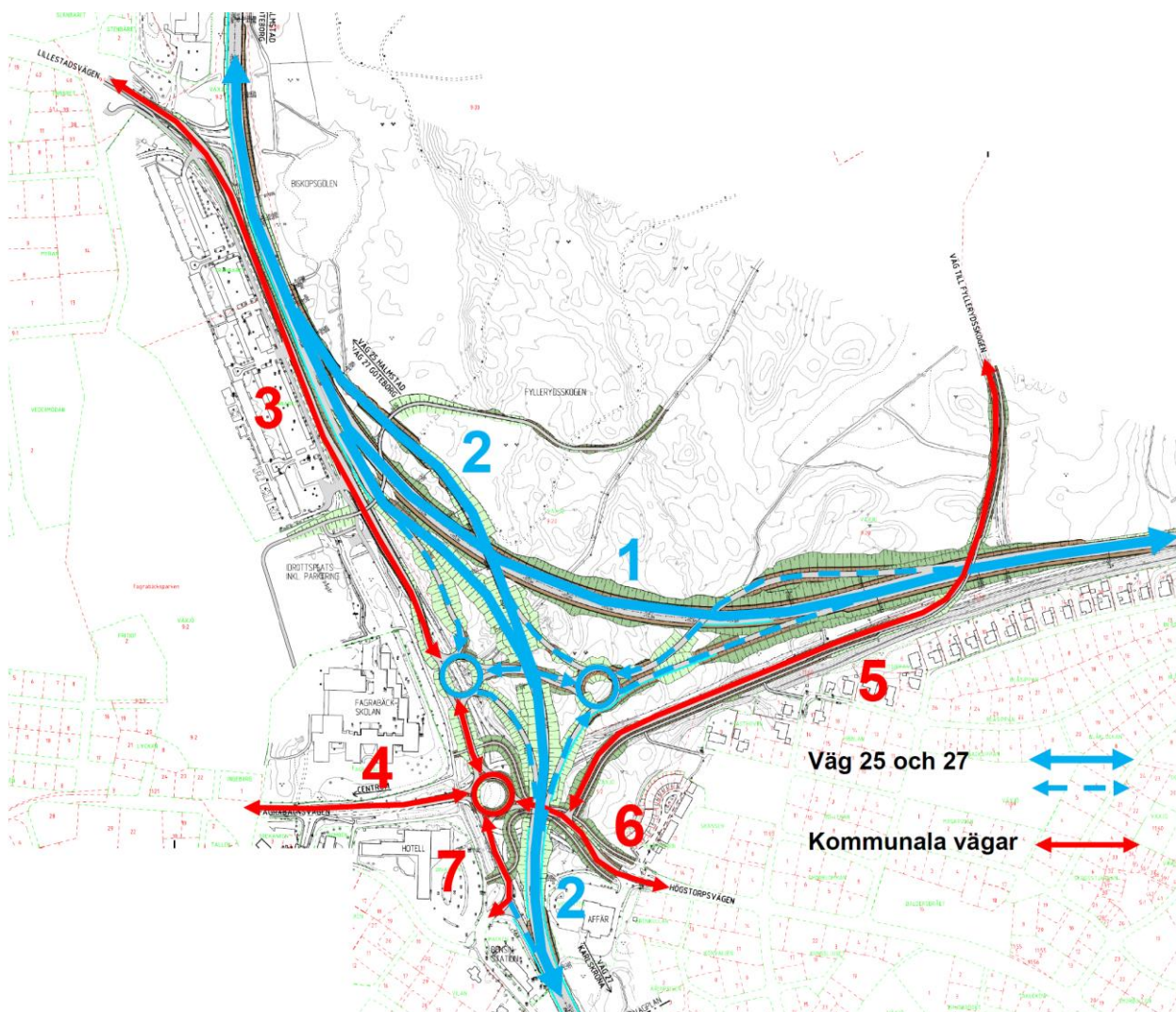


## Teknisk försörjning

Ledningar för teknisk försörjning kan komma att behöva flyttas eller nyanläggas i samband med utbyggnaden av trafikplatsen.

Dagvattenhanteringen inom planområdet beskrivs i den gemensamma MKB:n för vägplan och detaljplan.

## Gator och trafik



### Väg 25 och 27 (1,2)

Nya delen av väg 25 får en genomgående sträckning vilken byggs nordost om nuvarande väg. Även väg 27 får en genomgående sträckning genom trafikplatsen. Via tre cirkulationsplatser kopplas det statliga och kommunala vägnätet ihop.

### Lillestadsvägen (3)

Dagens Österled som i denna del flyttas österut blir genom planläggningen en förlängning av Lillestadsvägen ner till trafikplatsen vid Fagrabäck. Från denna förlängning av Lillestadsvägen angörs Fagrabäckskolan via nuvarande infart och HSB-området via tre nya infarter.

### Fagrabäcksvägen (4)

Fagrabäcksvägen påverkas i mycket liten omfattning. En anpassning görs vid anslutningen till den nya cirkulationsplatsen.

### Fyllerydsvägen (5)

Nuvarande del av väg 25 mot Kalmar blir genom planläggningen i denna del en kommunal gata som sträcker sig från trafikplatsen via en bro över nya väg 25 och vidare ut i Fyllerydsskogen som en förlängning av Fyllerydsvägen.

### Högstorsvägen (6)

Högstorsvägen ansluts till trafikplatsen via en tunnel under nya sträckningen av väg 27.

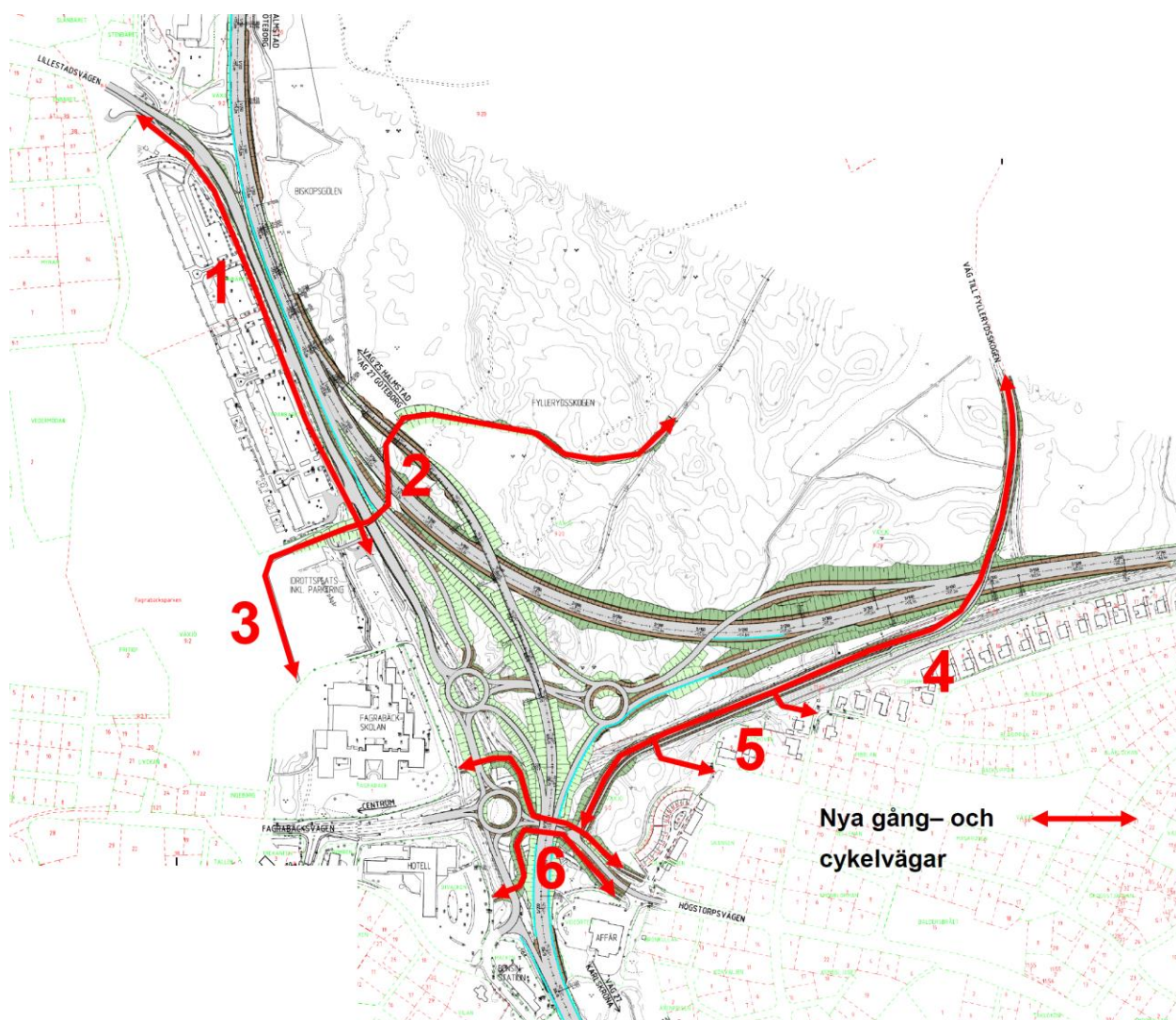
### Sandviksvägen (7)

Från Sandviksvägen i anslutning till bensinmacken skapas en medlöpande påfart på väg 27 söderut.

### Gång- och cykel (Se karta nedan)

En ny gång- och cykelväg förlägs på östra sidan av HSB-området (1). Denna blir en viktig länk i cykelnätet mellan trafikplatsen och tunneln under Lillestadsvägen norr om koloniområdet.

För att på ett säkert sätt kunna angöra till Fyllerydsområdet förlägs två nya gång- och cykelvägar till området. Den ena förlägs som en gång- och cykelbro över både Lillestadsvägen och väg 25 söder om HSB-området (2). Här förlägs även en ny gång- och cykelväg på



norra och västra sidan av fotbollsplanen (3). Den andra gång- och cykelvägen föreslås parallellt med den nya bron till Fyllerydsvägen (4). Till denna planläggs även två nya anslutningar från bostadskvarteren på Högstorp (5).

På båda sidor om Högstorp svägen och genom trafikplatsen planeras för gång- och cykelvägar genom tunnlar för att korsa trafikplatsen på ett säkert sätt (6).

#### Kollektivtrafik

Inga hållplatser berörs av detaljplanen. En ny större hållplats planeras öster om Högstorp. Denna del är redan planlagd som trafikområde och ingår ej i denna detaljplan.

#### Parkering

Parkering för besökare till Fyllerydsskogen planeras i anslutning till fotbollsplanen vid Fagrabäck.

#### **Hälsa och säkerhet**

Frågor rörande buller, förorenade områden, farligt gods, luftkvalitet, trafiksäkerhet, och andra frågor som berör hälsa och säkerhet och miljöpåverkan redovisas i den gemensamma MKB:n för vägplan och detaljplan.

## GENOMFÖRANDE

---

#### **Organisatoriska frågor**

##### Tidplan

Detaljplanen handläggs genom utökat planförfarande och målet är att den ska antas sommaren 2017.

##### Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen är 15 år efter att den vunnit laga kraft. Efter genomförandetiden fortsätter planen att gälla men den kan upphävas eller ändras utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning.

##### Huvudmannaskap

Kommunen skall vara huvudman för allmän platsmark inom planområdet.

##### Avtal

Avtal har upprättats mellan Växjö kommun och Trafikverket rörande ansvars- och kostnadsfördelningen i projektet.

##### Upphävande av detaljplaner

Förutom att planlägga marken för främst de ytor som i framtiden skall vara kommunala vägar eller gång och cykelvägar, upphävs även delar av de detaljplaner som är direkt berörda av vägplanen. Detta för att skapa en tydlighet och säkerställa att vägplanen inte strider mot någon detaljplan. Genomförandetiden för samtliga berörda detaljplaner har gått ut.

#### **Fastighetsrättsliga frågor**

Lantmäteriförrättningar genom fastighetsreglering, avstyckning och ledningsrätt kan komma att krävas för att fastighetsindelningen skall överensstämja med den markanvändning som detaljplanen anger. Gemensamhetsanläggningen Gårdsby-Fylleryd GA:1 skall omprövas då södra delen övergår till kommunalt huvudmannaskap. Växjö kommun bör ta initiativ till en lantmäteriförrättning i samband med genomförandet av detaljplanen.



## **Ekonomiska frågor**

Kostnadsfördelningen mellan Växjö kommun och Trafikverket regleras genom avtal.

## **Tekniska frågor**

### Utredningar

Ett flertal utredningar har gjorts inom ramen för projektet. Dessa finns tillgängliga på Trafikverkets hemsida [www.trafikverket.se/osterleden-vaxjo](http://www.trafikverket.se/osterleden-vaxjo) under samråds- och gransknings-tiden.

### Tekniska anläggningar

Transformator-, pumpstationer och andra tekniska anläggningar får uppföras inom allmän-platsmark. Dock måste hänsyn tas till naturvärden, trafiksäkerhet och bebyggelse.

## **UPPHÄVANDE AV STRANDSKYDD**

---

### **Beskrivning/Motivering**

Biskopsgölen som är belägen nordost om planområdet omfattas av strandskydd. Det gene-rella strandskyddet är 100 meter både på land och i vattnet. Ett upphävande av strandskyddet föreslås inom den del av planområdet där strandskyddet genom planläggningen återinträder och som är redovisat på plankartan med ”a1”.

Strandskyddets syften uppfylls genom att allmänhetens tillträde, jämfört med nuläget, till strandskyddat område påverkas i ytterst liten omfattning. Växt- och djurlivet bedöms på-verkas marginellt av upphävandet då strandzonerna inte berörs av upphävandet.

Den del som berörs av upphävandet utgörs idag av vägområde och kvartersmark.

### **Särskilt skäl**

Som särskilda skäl för upphävande av strandskyddet inom aktuellt område anger kommunen att området är ianspråktaget och att det väl avskilt från stranden av väg 25.

### **Intresseavvägning**

Intresset att ta området i anspråk för att utveckla staden bedöms väga tyngre än strandskydds-in-tresset.

### **Hänsyn till växt-, djur- och friluftsliv**

Planområdet har avgränsats för att minimera påverkan på växt- och djurliv. Den kvarlämnade delen längs sjön bedöms vara tillräckligt stor/bred för att kunna tillgodose växt- och djurlivets behov.

### **Fri passage**

Kravet på fri passage anses vara uppfyllt genom att en bred zon lämnas mellan bebyggelsen och sjön. Dessutom finns en tydlig avgränsning av vad som är allmänrättsligt tillgängligt och vad som är vägområde.

## **KONSEKVENSER OCH BEHOVSBEDÖMNING**

### **Miljömål**

Bedömning av påverkan på relevanta nationella, regionala och lokala miljömål har gjorts i den gemensamma MKB:n för vägplan och detaljplan.



### **MKN för luft (Från MKB)**

Påverkan på miljö kvalitetsnormerna för luft och vatten ingår i den gemensamma MKB:n för vägplan och detaljplan. Slutsatserna i MKB redovisas nedan:

Enligt rapporten ”Tätortsprogram i Kronobergs län, Resultat 2007-2014 (Kronobergs luftvårdsförbund, april 2015)” visar såväl mätningar som beräkningar att luftkvaliteten i Växjö kommun är relativt god, och att inga överskridanden av miljö kvalitetsnormer befaras. Utredningen visar dock att PM10 är på gränsen för att överskrida det nationella miljömålet Frisk luft i trafikbelastad miljö, inne i tätorten där gaturummen är trånga. Trafikverket har utfört beräkningar av nuvarande och framtida halter av NO2 och PM10 i fyra punkter på väg 25 och 27, dels på Österleden och dels söder om Fagrabäcksrondellen. Beräkningarna har gjorts med dagens utformning.

Beräkningarna visar att NO2 underskrider norm- och tröskelvärdena med god marginal och att halten minskar i framtiden. Halten PM10 beräknas däremot öka då trafikflödet ökar. Halten i en beräkningsspunkt på Österleden beräknas överskrida den nedre utvärderingströskeln för 90-percentil dygnsvärde år 2035. Beräknad halt uppgick till 29,6 µg/m<sup>3</sup>. Nedre utvärderingströskel är 25 µg/m<sup>3</sup>, MKN för PM10 är 50 µg/m<sup>3</sup>.

Föreslagen åtgärd bedöms inte medföra någon risk för att gällande miljö kvalitetsnormer för luft överskrids.

### **MKN för vatten (Från MKB)**

Den avvattningstekniska lösningen för trafikplats Fagrabäck med avledning av vägdagvattnet till gräsbeklädd vägslänt och diken, samt att anslutande vägytor delas upp på olika anslutningspunkter, bedöms som en godtagbar och tillräcklig lösning för att omhänderta dagvattnet. Förslaget medger utrymme för vägslänter och vägdiken, vilket skapar förutsättningar för infiltration och i vissa fall fördröjning av dagvatten.

Beräkningar av dagvattenflödet visar på att infiltrationsförutsättningarna ökar, och därmed minskar/bibehålls flödet till anslutningspunkterna för delområde 1-3. Dagvattenflödet fördubblas dock till Biskopsgölen, men med en tillfällig höjning på 30 mm vid regn. Genom möjligheterna för fördröjning av dagvattnet bedöms detta inte innebära några större konsekvenser för gölen och dess omgivning. Även om infiltrationsmöjligheterna är begränsade inom område 4, så kommer reningen av dagvattnet till stora delar att renas i vägdikenas växtskikt. Detta innebär att vid en eventuell olycka med skadliga ämnen som exempelvis olja, fastnar ämnet i vägdiket innan det når Biskopsgölen. Risken för att Biskopsgölen skall förorenas av utsläpp bedöms som liten.

Vägutformningen bidrar inte till att riktvärden för föroreningshalter överskrids eller att gällande miljö kvalitetsnormer för vatten och vattenförekomst påverkas. Inga nämnvärda negativa konsekvenser bedöms uppstå.

### **Beräknade värden för omgivningsbuller**

Bullerberäkningar och eventuella förslag till åtgärder finns redovisade i den gemensamma MKB:n för vägplan och detaljplan. En kort sammanfattning från MKB följer nedan:

#### Bostäder

Resultatet av bullerberäkningarna för den föreslagna utformningen är att den ekvivalenta bullernivån generellt ökar i området. Jämfört med nollalternativet ökar bullernivån med ca 1-4 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad. Sammantaget bedöms vägförslaget medföra

negativa konsekvenser avseende buller och skyddsåtgärder behöver uppföras för att minimera eller helt eliminera den negativa påverkan.

Skillnaden mellan nollalternativet och föreslagen utformning bedöms som försumbar. Med genomförda åtgärder bedöms inga nämnvärda negativa konsekvenser uppstå.

Väg 25 är idag bullerberäknad utifrån hastigheten 100 km/h, vilket den också är dimensionerad för. Anledningen till att den är dimensionerad för 100 km/h, är att hastigheten utgör målstandarden för stamvägnätet. Väg 25 ingår i stamvägnätet. Bullerberäkningar har också genomförts för hastigheten 80 km/h. Resultatet visar att om hastigheten sänks från 100 km/h till 80 km/h skulle naturreservatet och intilliggande bostadsfastigheter få en bullerreduktion på mindre än 3 dBA i dygnsekvivalent ljudnivå, jämfört med det beräknade.

#### *Åtgärder*

Samtliga föreslagna plank och bullervallar ingår i vägplaneområdet, och kommer att fastställas i vägplanen. Vad gäller fönster- och fasadåtgärder kan inte dessa fastställas i vägplan och detaljplan. För fastigheter där gällande riktvärden överskrids på grund av ombyggnaden på statliga vägar, som erbjuds fönster- och fasadåtgärder, redovisas dessa i beskrivningen till vägplanen samt på tillhörande kartor för vägplanen. För fastigheter där gällande riktvärden överskrids på grund av trafik på kommunala gator gäller kommunens åtgärdsplan för trafikbuller. Syftet med åtgärdsplanen är att genom insatser som förbättrar ljudmiljön minska bullrets negativa påverkan på människors hälsa samt skapa ett attraktivare Växjö.

Denna åtgärdsplan gäller för perioden 2015 – 2020. En ny 5-årig åtgärdsplan ska nästa gång tas fram senast 2019 eller tidigare om det behövs. I åtgärdsplanen föreslås åtgärder för att minska bullret i bostäder från vägtrafik från det kommunala vägnätet. Tekniska förvaltningen, Växjö kommun ska kontinuerligt arbeta med att erbjuda bidrag för buller- och skyddsåtgärderna vid bostadsfastigheter längs kommunala vägar där riktvärdena för ekvivalenta ljudnivåer överstiger 55 dBA mot fasad och 30 dBA i bostadsrum. För att strategiskt kunna minska antalet bullerstörda i kommunen krävs en etappindelning där de värst drabbade prioriteras först. I arbetet med att erbjuda bidrag har Tekniska förvaltningen som delmål att minst 200 bostäder med bullernivåer mot fasad på 60 dBA och däröver ska ha erbjudits bidrag senast år 2020.

#### Naturreservat/Fyllerydsskogen

Resultatet av bullerberäkningarna visar att föreslagen utformning medför en ökning av de ekvivalenta bullernivåerna inom Fyllerydsskogen jämfört med nollalternativet. Föreslagen utformning av trafikplatsen medför intrång i naturreservatet av väg 25, då vägen kommer att ligga längre upp i skogen jämfört med idag. Detta medför att andelen skog som utsätts för buller blir större jämfört med nollalternativet. Totalt sett visar bullerberäkningarna att skillnaden mellan nollalternativet och vägförslaget totalt sett uppgår till ca 1-5 dBA.

#### *Åtgärder*

Sammanfattningsvis bedöms de negativa konsekvenserna av att anlägga bullerskyddsåtgärderna som stora. Förutom att negativa konsekvenser uppstår på landskapsbildningen kommer åtgärderna att medföra att mer mark måste tas i anspråk i naturreservatet utanför den zon som är avsatt för infrastruktur. Detta medför att en större andel av reservatet måste upphävas.

Med utgångspunkt av ovanstående resonemang avser inte Trafikverket att åtgärda ljudnivåerna inom Fyllerydsskogen.

### Fagrabäcksskolan

Fagrabäcksskolan ligger i anslutning till trafikplatsen. Skolan är kringbyggd med hela fasader mot de trafikerade vägarna och med större delen av skolgården i mitten. Denna utformning medför att hela den del av skolgården som ligger inne i kvarteret skyddas från buller av kringliggande byggnader. Bullernivån på innergården samt en del av skolgården som ligger väster om skolan beräknas understiga 50 dBA ekvivalent. Stora delar av den övriga skolgården har en bullernivå på 55 dBA eller lägre. Enligt Boverkets allmänna råd (2015:1) är det önskvärt att ha en ljudnivå om högst 50 dBA (ekvivalentnivå dagtid) på de delar av skolgårdar som är avsedda för lek, rekreation och pedagogisk verksamhet. Skillnaden i bullernivå mellan nollalternativet och vägförslaget bedöms som marginell och påverkan på Fagrabäcksskolans utemiljö bedöms därmed inte påverkas nämnvärt av vägförslaget.

### **Behovsbedömning**

Länsstyrelsen har i maj 2015 beslutat att planens genomförande kan komma att leda till betydande miljöpåverkan. Därför har en gemensam MKB gjorts för vägplan och detaljplan.

### **Sammanfattning av MKB (Från MKB)**

Sammantaget bedöms den nya trafikplatsen medföra en ökad omfattning och exponering jämfört med nollalternativet, vilket bedöms som negativt. Intrånget i Fyllerydsskogen medför att karaktären kommer att försvinna på de platser där mark tas i anspråk för trafiklösningen.

Men utformningen medför också stora möjligheter att bland annat skapa en god entré till staden, ökad tillgänglighet till Fyllerydsskogen, samt sammanhängande GC-stråk i området etc. Vid framtagandet av utformningen av trafikplatsen har dessa varit viktiga frågor som hela i den har legat som grund för gestaltningen av området, och bedöms ha beaktats i gestaltningen. Vägförslaget bedöms ge upphov till både positiva och negativa konsekvenser för stadsbilden, där de positiva konsekvenserna bedöms överväga.

Föreslagna åtgärder medför ett visst intrång i naturreservatet utanför den angivna zonen för infrastruktur som anges i föreskrifterna. Intrånget påverkar naturreservatet genom exempelvis ökade bullernivåer, och ianspråktagande av mark. Intrånget uppgår till totalt 10,9 ha, varav ca 7,4 ha ligger inom avsatt zon för infrastruktur och som också redan idag bedöms vara påverkat av de trafikförhållanden som råder inom närområdet (exempelvis buller, luftutsläpp etc.). Totalt uppskattas intrånget till ca 2 % av naturreservatets totala yta. Skogsmark med vissa naturvärden tas i anspråk. Inga arter som är rödlistade, upptagna i Artskyddsförordningen samt utgör signalarter bedöms påverkas negativt. Kompensationsåtgärder samt naturvärdesförstärkande åtgärder både inom befintligt naturreservat samt inom trafikplatsen föreslås. Planerad åtgärd bedöms medföra negativa konsekvenser avseende rekreation och friluftsliv. Dock föreslås kompensationsåtgärder som gynnar rekreation och friluftsliv som exempelvis nya naturreservat, nya grill- och rastplatser etc. Den nya fornlämningen Växjö 322:1 gränsar till vägområdet som går längs med väg 25:s norra sträcka. Fornlämningsområdet bedöms dock redan vara påverkat av det nuvarande vägområdet av väg 25. I övrigt berörs inga fornlämningar.

Föreslagen utformning bedöms ge upphov till en permanent grundvattensänkning i området. Inom de beräknade influensområdena hamnar fyra bergborrade brunnar, vilka av SGU klassificeras som energibrunnar. Bergborrade brunnar är generellt utförda med foderrör som går ner till fast berg och gjuts i botten av foderröret innan vidare bergborring fortsätter, så att avsänkning i den spruckna bergöverytan borde inte påverka vattennivån i de bergborrade brunnarna. Detta bör dock kontrolleras i byggskedet. Då borrade brunnar

som ligger inom influensområdena inte bedöms påverkas då de generellt ska vara täta ner till fast berg samt då det enbart är två grävda brunnar, varav en för närvarande inte används, som påverkas i permanentskedet bedöms konsekvenserna totalt sett vara att betrakta som små. Även påverkans storlek på de enskilda brunnarna bedöms vara relativt liten.

Förslaget på utformningen av trafikplatsen medger utrymme för vägsränner och vägdiken, vilket skapar förutsättningar för infiltration och i vissa fall fördröjning av dagvatten. Beräkningarna av dagvattenflödet visar på att, pga de utökade områdena för slänter, vägdiken och grönytor ökar infiltrationsförutsättningarna och därmed minskar/bibehålls flödet till anslutningspunkterna för tre av fyra delområden. Dagvattenflödet fördubblas dock till Biskopsgölen, men med en tillfällig höjning på 30 mm vid regn och dessutom möjlighet att fördröja dagvatten i diken som går till gölen ska detta inte innebära några större konsekvenser för gölen och dess omgivning.

Vägutformningen bidrar inte till att riktvärden för föroreningshalter överskrids eller att gällande miljö kvalitetsnormer för vatten och vattenförekomst påverkas. Recipient Trummen bedöms inte påverkas negativt och inga nämnvärda negativa konsekvenser bedöms uppstå. Nollalternativet bedöms medföra negativa konsekvenser då dagvattnet fortsätter att orenat infiltreras ut i omgivande mark samt Biskopsgölen.

Föreslagna åtgärder medför att kapaciteten i den aktuella korsningspunkten höjs kraftigt vilket medför att restiden och framkomligheten på sträckan förkortas för den genomgående trafiken då den kan köra förbi utan störningar. Framkomligheten för den lokala trafiken förbättras framförallt i högtrafiken då köerna försvinner och tillgängligheten till lokala målpunkter, t ex Högstorp och Fagrabäckskolan, ökar. Framkomligheten för utryckningstrafiken förbättras och trafiksystemet blir mer robust med möjlighet till omledning genom trafikplatsen vid en eventuell olycka. Möjligheterna att bedriva en effektiv lokal kollektivtrafik bedöms förbättras då den lokala biltrafiken separeras från den genomgående långväga trafiken. Positiva konsekvenser bedöms uppstå för riksintresse för kommunikation (väg 25 utgör riksintresse för kommunikationer).

GC-trafikens tillgänglighet till Fyllerydsskogen samt mellan Högstorp och centrum bedöms vara likvärdig med idag. Tillgängligheten mellan Högstorp och Fagrabäckskolan samt från Högstorp till Fyllerydsskogen bedöms förbättras med de föreslagna GC-förbindelserna. Framkomligheten längs med Lillestadsvägen förbättras med föreslagen separat GC-väg. Vägförslaget bedöms medföra stora positiva konsekvenser för framkomligheten för alla trafikslag.

Vägförslaget medför att trafiksäkerheten på väg 25 förbättras då denna mittsepareras och förses med mitträcke samt plankorsningarna på sträckan försvinner. Pga mitträcket och nivåskillnaderna bedöms även oskyddade trafikanter inte längre kunna korsa väg 25 i plan, vilket ytterligare minskar risken för olyckor. Trafiksäkerheten på det lokala nätet bedöms också förbättras då den långväga trafiken leds bort och plankorsningarna mellan väg 25 och Lillestadsvägen respektive Fyllerydsvägen ersätts av trafiksäkrare anslutningar.

Resultatet av bullerberäkningarna för den föreslagna utformningen visar att den ekvivalenta bullernivån generellt ökar i området. Sammantaget bedöms vägförslaget medföra negativa konsekvenser avseende buller. Åtgärder i form av vallar och plank samt fasad och fönsteråtgärder avses uppföras. Åtgärderna eliminerar den negativa påverkan. Trafikverket avser inte att uppföra bullerskyddsåtgärder för Fyllerydsskogen.

För att utreda vilka halter av luftföroreningar som den nya trafikanläggningen kommer att ge upphov till har det genomförts beräkningar. Beräkningarna visat att i samtliga fall, med undantag av PM10, medverkar föreslagen vägutformning till att förbättra luften i området. Föreslagen åtgärd bedöms inte medföra någon risk för att gällande miljö kvalitetsnormer för luft överskrids.

Fagrabäcksrondellen utgörs idag av en cirkulationsplats med totalt fem anslutningar. Tre av dessa, väg 25, väg 27 och väg 27/25 (Österleden), är kategoriserade som primära transportleder för farligt gods. Småhusbebyggelsen i Högstorp ligger ca 30 m från väg 25, där finns en bullervall mellan bostäderna och vägen vilket kan tjäna som skydd vid en eventuell olycka med farligt gods. Fagrabäcksskolan ligger på ett avstånd av ca 55-60 m från Österleden.

Flerfamiljshusen i Biskopsgården längs med Österleden ligger ca 65-70 m från vägen och har garagebyggnader placerade mellan huskropparna och vägen, som kan fungera som ett visst skydd vid en olycka. Individrisken för utbyggnadsalternativet är acceptabel bortom 25 meter, men då utformningen i utbyggnadsalternativet medför att vägen i stor del förläggs längre från redan bebyggda områden bedöms att riskbilden förbättras vid en utbyggnad av vägförslaget.

### Konsekvenser på fastighetsnivå

Fastighet	Ekonomiska	Fastighetsrättsliga	Tekniska
Inom planomr.	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej
<b>Tranbäret 1 och 2</b>	Ersättning för mark	Fastighetsreglering från Tranbäret 1 och 2 till Växjö 9:2.  Fastighetsreglering från Växjö 9:1 och Växjö 9:40 till Tranbäret 1.	Nya infarter från "nya" Liljestadsvägen. Nybyggnad av gång- och cykelväg.
<b>Växjö 9:40, 9:1</b>	Ersättning för mark och fastighetsbildningskostnader.	Fastighetsreglering från Växjö 9:1 och Växjö 9:40 till Tranbäret 1.  Fastighetsreglering från Tranbäret 1 och 2 till Växjö 9:2.	Omdragning av gång- och cykelväg,  Nya infarter från "nya" Liljestadsvägen.
<b>Växjö 9:2, 9:20, 11:60</b>	Förändrad markanvändning.	Ev. fastighetsregleringar mellan dessa fastigheter.	Förändrad markanvändning.

## GENOMFÖRDA UTREDNINGAR OCH UNDERLAG

Utredningar som gjorts inom projektet och övrigt planeringsunderlag har funnits tillgängliga på Trafikverkets hemsida under samråds- och granskningstiden.

Planhandlingar tillhörande denna detaljplan har funnits tillgängliga på kommunens hemsida, under samråds- och granskningstiden.

STADSBYGGNADSKONTORET  
2017-01-30

Patrik Karlsson  
Planarkitekt