

2020-04-30
I2019/03017/TP**Infrastrukturdepartementet**HSB bostadsrättsförening
Djingis Kahn i Lund
Urdavägen 131
224 71 Lund

m.fl.

Överklaganden av Trafikverkets beslut om fastställelse av vägplan för ombyggnad av väg E22 Malmö Kristianstad, delen trafikplats Gastelyckan–trafikplats Lund Norra, i Lunds kommun, Skåne län

Regeringens beslut

Regeringen tar inte upp överklagandena från Margareta Littorin och Lars Nerpin, Jessica och Ola Olefeldt, Lisa Winge, Olof Winge, Alfredo Mendoza och Savita Upadhyaya, Jonas Brunner, Cecilia Emanuelsson samt HSB bostadsrättsförening Djingis Kahn i Lund till prövning.

Regeringen avslår överklagandena från Petra Norgren Bengtsson och Johannes Bengtsson, Naturskyddsföreningen Lund samt Samfälligheten Spexaren.

Ärendet

Trafikverket fattade den 1 oktober 2019 det beslut som, exklusive dess bilagor, framgår av *bilagan*.

Beslutet har överklagats av Margareta Littorin och Lars Nerpin, Jessica och Ola Olefeldt, Lisa Winge, Petra Norgren Bengtsson och Johannes Bengtsson, Olof Winge, Naturskyddsföreningen Lund, Alfredo Mendoza och Savita Upadhyaya, Samfällighetsföreningen Spexaren, Johannes Brunner, Cecilia Emanuelsson samt HSB bostadsrättsförening Djingis Khan i Lund.

Petra Norgren Bengtsson och Johannes Bengtsson har till stöd för sin talan anfört i huvudsak följande. Vägplanen strider mot klimatlagen och det av riksdagen fastställda klimatpolitiska ramverket. Den fastställda planen har stora brister i underlaget vad gäller klimatpåverkan, bullerpåverkan,

hälsopåverkan och luftföroreningar. Det saknas vidare en riskavvägning för hälsopåverkan och att barnperspektivet är otillräckligt belyst i vägplanen samt att alternativ till att öka kapaciteten på den aktuella finns, exempelvis i strategin ett ”Miljöanpassat transportsystem i östra Lund”.

Naturskyddsföreningen Lund har yrkat att beslutet upphävs samt att åtgärderna inte ska genomföras. Som grund för sin talan har föreningen anfört i huvudsak följande. Den ökning av trafikmängden från 38 000 fordon till cirka 65 000 fordon år 2040 som Trafikverkets beräkning visar strider mot klimatlagen. Vidare konstaterar föreningen att enligt det av riksdagen fastställda målet för transportsektorn ska utsläppen från inrikes trafik minska med minst 70 procent till 2030, jämfört med 2010.

Samfällighetsföreningen Spexaren anser att det fastställda beslutet bör upphävas och förordar i stället ett alternativ till vägplanen. Som grund för sin talan har föreningen anfört i huvudsak följande. Det föreligger brister i bullerutredningen och i luftföroreningsutredningen. Vidare bör en riskavvägning avseende hälsa utföras. Dessutom strider beslutet mot riksdagens klimatpolitiska ramverk samt att barnperspektivet inte tillräckligt har beaktats. Samfällighetsföreningen förordar i stället strategin ”Miljöanpassat transportsystem i östra Lund”

Trafikverket har yttrat sig över överklagandena och anfört i huvudsak följande. Åtgärderna har sin grund i bristfällig kapacitet på den befintliga vägen kombinerat med en förväntad trafikökning som bland annat orsakas av kommunal exploatering. De kollektivtrafiksatsningar som görs i Lund finns redan med i beräkningarna av den ökade trafiken. Miljökvalitetsnormerna kommer inte att överskridas och att de föreslagna bulleråtgärderna följer riksdagens fastställda riktvärden samt att hänsyn till klimatmålen inte omfattas av fastställelseprövningen. När det gäller alternativa lösningar pekar Trafikverket på att väg E22 tar hand om övergripande trafik och internationella transporter förbi Lund samt att strategin ett ”Miljöanpassat transportsystem i östra Lund” främst berör lokal trafik.

Ytterligare skrivelser har härefter inkommit från HSB bostadsrättsförening Djingis Kahn i Lund, Jonas Brunner, Margareta Littorin och Lars Nerpin, Cecilia Emanuelsson, Alfredo Mendoza och Savita Upadhyaya, Naturskyddsföreningen Lund, Petra Norgren Bengtsson och Johannes Bengtsson samt Samfällighetsföreningen Spexaren.

HSB bostadsrättsförening Djingis Kahn i Lund, Jonas Brunner, Margareta Littorin och Lars Nerpin, Cecilia Emanuelsson samt Alfredo Mendoza och Savita Upadhyaya anför i skrivelserna argument för varför de bör anses ha rätt att överklaga beslutet.

Naturskyddsföreningen Lund uppger i sin kompletterande skrivelse sammanfattningsvis dels att fastställelseprövningen omfattas av klimatmålen och bör tillämpas vid prövningen av vägplanen, dels att planeringen måste utgå från mål och inte från prognoser och därmed finns det inte något behov för den planerade ombyggnaden.

Petra Norgren Bengtsson och Johannes Bengtsson yrkar i sin kompletterande skrivelse att vägplanen hävs och utreds ytterligare med hänsyn till regeringens klimatpolitiska handlingsplan och att bullerfrågan utreds ytterligare. Vidare önskar de att regeringen, i enlighet med officialprincipen i sin utredning beaktar vad som anförts i de skrivelser som övriga boende och föreningar har givit in i anslutning till ärendet. De har vidare utvecklat frågan om de bullerstörningar som påverkar deras fastighet.

Samfälligheten Spexaren har i sitt kompletterande yttrande anført i huvudsak vad föreningen tidigare har anført.

Skälen för regeringens beslut

Regeringen finner inte att Margareta Littorin och Lars Nerpin, Jessica och Ola Olefeldt, Lisa Winge, Olof Winge, Alfredo Mendoza och Savita Upadhyaya, Jonas Brunner samt Cecilia Emanuelsson i egenskap av privatpersoner kan anses berörda av Trafikverkets beslut på så sätt att de har rätt att överklaga beslutet. Deras överklaganden bör därför inte tas upp till prövning.

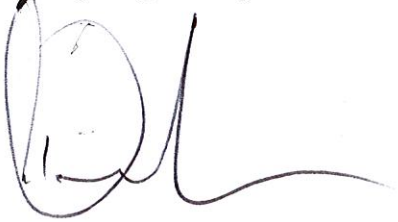
Regeringen finner inte att HSB bostadsrättsförening Djingis Kahn är sådan ideell förening eller annan juridisk person som avses i 16 kap. 13 § miljöbalken. Det har inte heller framkommit några andra omständigheter som föranleder att bostadsrättsföreningen kan anses vara berörd av Trafikverkets beslut på så sätt att föreningen har rätt att överklaga beslutet. Bostadsrättsföreningens överklagande bör därför inte tas upp till prövning.

Regeringen bedömer att ärendet kan avgöras på befintligt underlag utan ytterligare utredning.

Vid fastställelseprövning av en vägplan ska de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken tillämpas. De bestämmelserna syftar till att främja en hållbar utveckling. De av riksdagen fastställda miljökvalitetsmålen med tillhörande etappmål ger ledning vid tillämpningen av balken avseende bedömningen av vad en hållbar utveckling innebär. Den samlade utvecklingen inom transportsystemet ska leda till att målet för transportsektorns utsläpp nås. Det innebär dock inte att varje enskild åtgärd som vidtas i transportsystemet måste bidra till att uppfylla klimatmålet.

Det har i övrigt inte framkommit något som föranleder regeringen att göra någon annan bedömning än den som Trafikverket har gjort i det överklagande beslutet. Petra Norgren Bengtssons och Johannes Bengtssons, Naturskyddsföreningen Lunds samt Samfälligheten Spexarens överklaganden bör därför avslås.

På regeringens vägnar



Tomas Eneroth



Stefan Zetterlind

Likalydande till

Lars Nerpin och Margareta Littorin, Sångarevägen 22 A, 224 71 Lund

Jessica och Ola Olefeldt, Sångarevägen 22 A, 224 71 Lund

Lisa Winge, Uardavägen 18 C, 224 71 Lund

Petra Norgren Bengtsson och Johannes Bengtsson, Sångarevägen 20 B
224 71 Lund

Olof Winge, Uardavägen 18 C, 224 71 Lund

Naturskyddsföreningen Lund, c/o Margit Anderberg, Grönegatan 7,
222 24 Lund

Samfälligheten Spexaren, c/o Henric Arfwidsson, Uardavägen 20 A,
224 71 Lund

Alfredo Mendoza och Savita Upadhyaya, Sångarevägen 16 D, 224 71 Lund

Jonas Brunner, Iliongränden 234, 224 71 Lund

Cecilia Emanuelsson, Borgåslingan 5, 224 72 Lund

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM

Finansdepartementet/SPN

Miljödepartementet/ME

Näringsdepartementet/RTL

Trafikverket (+ prövade handlingar TRV 2019/36861)

Trafikverket region Syd

Länsstyrelsen i Skåne län

Lunds kommun

Ärendenummer
TRV 2019/36861

BESLUT



Sidor
1(7)

Dokumentdatum
2019-10-01

Väghållningsmyndigheten,
Trafikverket Region Syd

Fastställelse av vägplan för ombyggnad av väg E22 Malmö Kristianstad, delen trafikplats Gastelyckan – trafikplats Lund Norra, i Lunds kommun, Skåne län

Beslut

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

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade 101To201 – 204, daterade 2019-01-18, samt bilagan till plankartorna avseende erbjudande om fastighetsnära bullerskyddsåtgärder. Belysning ingår som väganordning.

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

Sökande

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Syd.

Den sökandes beskrivning av åtgärderna

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

Den planerade vägen

På grund av problem med bland annat trängsel och framkomlighet förses väg E22 med additionskörfält i båda riktningarna mellan trafikplats Gastelyckan och trafikplats Lund Norra. Trafikplats Lund Norra kompletteras även med ramper till Ideon-området. Sträckan som omfattas är totalt cirka 2,3 kilometer. Belysning monteras längs hela sträckan, inklusive på ramper och i cirkulationsplatser med mera (se även sidorna 63-64 i planbeskrivningen).

Mark som kommer att tas i anspråk

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

Sammanlagt kommer cirka 4,5 hektar mark att tas i anspråk inom område med detaljplan där kommunen är huvudman för allmän platsmark.

Cirka 1,5 hektar mark, som behövs för att bygga vägen, får tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Nyttjanderätten gäller under den tid som anges på plankartan.

Buller och vibrationer

Buller

Utan bullerskyddsåtgärder kommer 371 adresser att ha buller vid fasad över 55 dB(A) ekvivalentnivå vid prognosåret 2040. Med vägnära åtgärder (skärmar, huvudsakligen 3,7 meter höga) återstår 147 adresser som har för hög ekvivalentnivå vid fasad. För de som har för höga bullernivåer trots vägnära åtgärder föreslås olika slags fastighetsnära åtgärder (se bilaga), om det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Vibrationer

Medicon Village har vibrationskänslig utrustning. Vibrationsmätningar har därför gjorts för att avgöra om väg E22 medför vibrationsstörningar. Resultaten visar att väg E22 inte skapar några vibrationsstörningar idag och vägplanens åtgärder medför inga markanta förändringar. Särskild övervakning kommer att ordnas under byggskedet eftersom risken för vibrationer är större då.

Kommunala planer

För det berörda området gäller den kommunala översiktsplanen samt flera detaljplaner. Vägplanen strider mot de befintliga detaljplanerna. Lunds kommun har dock tagit fram en ny detaljplan för vägombyggnaden. Planen är antagen men överklagad. Hela vägplanens område omfattas av och är förenligt med den nya detaljplanen.

Natura 2000, riksintressen, annan reglering av markanvändningen och miljökvalitetsnormer

Inget Natura 2000-område berörs.

Väg E22 är av riksintresse för kommunikationer samt ingår i TEN-T-vägnätet.

Höje å, recipient av vägdagvatten, är en vattenförekomst (SE616862-134337) för vilken det finns fastställda miljökvalitetsnormer.

Inom vägplanens område finns det fornlämningar. Arkeologiska undersökningar, i enlighet med den arkeologiska utredningen, kommer att genomföras.

Projektets aktualitet

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 238 miljoner kronor i prisnivå 2017-02.

Finansiering sker med medel ur den nationella planen samt med 20 procent från Lunds kommun. Byggstart planeras ske 2020.

Andra utredningar och beslut

Planläggningen enligt väglagen har föregåtts av flera trafikutredningar. En åtgärdsvalsstudie för Malmö – Lund avslutades 2017. Länsstyrelsen i Skåne län har beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Den sökandes handläggning av vägplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med miljökonsekvensbeskrivning och övrigt underlag och låtit det granskas. Vid granskningen kom det in 16 yttranden. Synpunkterna handlar huvudsakligen om:

- behov av ytterligare utredningar samt förslag på andra ombyggnader (exempelvis överdäckning),
- bullerskyddsåtgärder, bland annat flera förslag om så kallad tyst asfalt,

- hastighetsbegränsning (beslutas inte i vägplanen),
- påverkan på expansionsmöjligheter för verksamheter som berörs,
- att markanspråken ska minskas,
- ersättningskrav för skador och påverkan på verksamheter (beslutas inte i vägplanen),
- hantering av vägdagvatten.

Efter granskningen har den sökande gjort en redaktionell ändring av plankartorna. Ändringen avser mindre fel på höjdsättningen av bullerskärmar. Nya samråd har inte bedömts vara nödvändiga.

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Skåne län har tillstyrkt att vägplanen fastställs.

Trafikverkets handläggning och skäl

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

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

Kommunicering under fastställelseprövningen

De som har framfört synpunkter under granskningen har fått se det som senare har tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning. De har också fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Under denna kommunikering kom det in 6 yttranden med synpunkter. Lunds kommun har avstått från att yttra sig. Yttrandena återges sammanfattningsvis nedan och kommenteras av Trafikverket.

Henriette Oreborg, Lund Spexaren 128. Fastigheten ligger mot motorvägen och den delen av tomten kan inte nyttjas. Vägplanen åtgärdar inte bullret tillräckligt mycket. Så kallad tyst asfalt borde användas.

Trafikverkets kommentar. På fastigheten kommer bullernivån (som idag ligger på cirka 55 dB(A) vilket är riktvärdet för väsentlig ombyggnad) att vara i princip oförändrad till prognosåret 2040 med ombyggd väg och genomförda bullerskyddsåtgärder. Avståndet till väg E22 är cirka 160 meter från tomtgränsen. Den nya bullerskärmen bör minska bullret inledningsvis jämfört med idag eftersom trafikmängden idag är lägre än den som beräknas för prognosåret. För att motverka att buller medför ohälsa läggs stor vikt vid att inomhusvärdena ska klaras. Så sker för samtliga bullerstörda. Spexaren 128 klarar dock inomhusvärdena utan åtgärder. Tyst asfalt fungerar dåligt i svenska förhållanden med exempelvis dubbdäcksanvändning och förlorar funktionen relativt snabbt även med kostsamma driftåtgärder.

Anders Persson, Lund Per Henrik Ling 5. Frågor om överdäckning av motorvägen är obesvarade. Den nordiska beräkningsmodellen borde inte användas i det här fallet. Variabla hastighetsgränser borde användas för väg E22. Gestaltning av bullerskydden borde utgå från de boendes perspektiv eftersom de måste se anläggningen dygnet om. Gabionmurar är inte till fördel för gestaltningen. Leverantören av bullerskydd har inte visat att dämpningen är 8 Db för alla frekvenser. Bullerskärmar i metall är att föredra framför exempelvis trä. Fastighetsägaren måste kontaktas avseende de fastighetsnära bullerskyddsåtgärderna. Riskerna med farligt gods borde undersökas mer. Det är olämpligt att skapa en öppen vattenyta för fördröjningsmagasinet eftersom det kan medföra risk för sjukdomar med mera.

Trafikverkets kommentar. Överdäckning, hastighetsgränser och materialval för bullerskärmar omfattas inte av fastställelsebeslutet. Den nordiska beräkningsmodellen används i väg- och järnvägsprojekt för att bullerberäkningar ska bli rättvisande och enhetliga. Riktvärdena för buller utgår från att den modellen

används. Trafikverket ställer funktionskrav på bullerskydd med mera. Om det senare visar sig att bullret inte dämpas i tillräcklig mån är det en efterföljande fråga mellan leverantören och Trafikverket. Lunds kommun har även ett tillsynsansvar för bullerstörningar. Gestaltningen av bullerskärmarna bestäms slutligt av kommunens bygglov. Avsikten är att nya planteringar ska minska bullerskärmarnas dominans i blickfånget, särskilt vid bebyggelsen. Fastighetsägaren kontaktas alltid avseende fastighetsnära bullerskyddsåtgärder. Risker för olyckor med farligt gods är tillräckligt redovisad i vägplanen. Öppna vattenytor i fördröjningsmagasin medför ingen beaktansvärd risk för sjukdomar.

Medicon Village Fastighets AB. Det finns sammantaget fortfarande ett antal punkter där Trafikverket och Medicon inte är överens.

På- och avfarten vid trafikplats Ideon. Avfarten dimensioneras enligt VGU med ett magasin på 40 meter. Bolagets bedömning är dock att hela trågets längd behöver användas för att maximera magasinlängden. Trafikverket har inte lämnat något konkret svar på förslaget om längre magasin för vänstersvängande trafik. Trafikverket bemöter inte heller förslaget om att leda trafik från Scheelevägen till fastigheten Dirigenten 1 och Reutherdahl 15 norr om på- och avfarten via Ideongatan istället för en vänstersväng. Förslaget att sänka profilen i korsningen mellan lokalgatan och på- och avfarten behöver utredas mer. Trafikverkets svar i granskningsutlåtandet är inte klarläggande. Bolagets förslag om ändringar av vägplanen skulle ge stora besparingar och miljöfördelar.

Visuell skärm. Trafikverket anser att en visuell skärm endast behövs som skadeförebyggande åtgärd vid den prekliniska verksamheten. Bolaget anser dock att skärmen måste täcka mer – i enlighet med förslaget om att förlänga skärmen till det planerade parkeringshuset. Ombyggnaden av väg E22 skövlar bland annat växtlighet och ändrar terrängen vilket exponerar verksamheten mot väg E22.

Miljöstörningar. Buller, vibrationer och luftföroreningar med mera ökar när väg E22 kryper närmare Medicon. Trafikverket har inte svarat på hur olägenheterna ska minskas för bolagets verksamhet. Inte heller transporter med farligt gods har utretts tillräckligt.

Samtantaget anser bolaget att det av vägplanen inte går att utläsa att syftet nås med minsta intrång och olägenhet med mera.

Trafikverkets kommentar. Den föreslagna utformningen innebär att beräknade trafikflöden klaras. Även utformningen i övrigt ger en väl fungerande allmän väg. Utformningen av vägen ska vara anpassad till det faktiska behovet för den allmänna trafiken vilket innebär att fastighetsägarens önskemål inte kan vara ensamt rådande. Det är mycket ovanligt att särskilda visuella skärmar anses vara nödvändiga. Här kommer ändå en sådan att erbjudas. Hur olägenheterna från den ombyggda vägen ska minskas framgår av vägplanen. Bland annat anläggs vägnära bullerskärmar (för den färdiga vägen) och vibrationerna på Medicon övervakas (under byggskedet). Riskerna med farligt gods är tillräckligt redovisade och Trafikverket delar projektets bedömningar. Det ska även betonas att projektet har för avsikt att föra en fortsatt dialog med Medicon.

Samfällighetsföreningen Spexaren Lund. Vägplanen är en kortsiktig lösning och kommer bara att medföra behov av fler ombyggnader. Bullret på Spexaren måste minska. Hänsyn har inte heller tagits till buller från en nyanlagd spårväg. Maximala nivåer borde redovisas. Utredningarna om luftföroreningar är inte tillräckliga. Hälsoriskerna bedöms inte, trots att exempelvis buller och föroreningar kommer att öka till år 2040. Vägplanen strider även mot riksdagens klimatmål samt internationella åtaganden om klimatet. Barnsäkerheten måste beaktas vilket innebär förbud mot tung trafik och farligt gods på avfarten från trafikplats Ideon samt särskilt skydd vid dagvattendammarna.

Trafikverkets kommentar. På väg E22 finns en trängselproblematik som behöver lösas. Det finns inget som tyder på att transportbehoven kommer att minska framöver. Avseende buller vägs allt buller från statlig infrastruktur in när bullernivån beräknas. För kommunala anläggningar, exempelvis spårvägen, är det kommunen som har ansvaret för att klara riktvärdena. Riktvärdena innebär inte heller en helt tyst miljö. Med väg E22 så nära kommer vägen alltid att höras. Vägplanens redovisning av miljöpåverkan och hälsorisker är tillräcklig för ett fastställelsebeslut. Med så höga trafikflöden som väg E22 har saknar de maximala bullernivåerna betydelse för valet av bullerskyddsåtgärder. Klimatmål och internationella konventioner påverkar inte enskilda vägplaner. Klimatkalkyler görs i ett tidigare skede, innan en plan tas fram. Förbud mot tung trafik och annan trafikreglering ingår inte i fastställelseprövningen. Säkerheten vid dammar med mera ska följa gällande lagstiftning men provas inte i fastställelsen.

Niclas Jenvert, fastigheterna Strindberg 1 och 2. Den okulära besiktningen av fönstren på fastigheterna är otillräcklig eftersom det finns fönster av olika kvalitet och ålder. Beräkningarna av buller inomhus blir felaktiga eftersom antaganden om fönsterdämpning inte stämmer. En faktisk mätning av inomhusbullret borde göras.

Trafikverkets kommentar. Bullerskyddsåtgärderna baseras alltid på beräkningar samt besiktningar på plats (för fastighetsnära åtgärder). När inomhusnivåerna har beräknats har hänsyn tagits till att det finns fönster med olika dämpningsnivå på Strindberg 1 och 2. Mätning av bullret blir inte rättvisande eftersom bullerskyddsåtgärderna dimensioneras för prognosåret 2040. Sammantaget så överskrids inte riktvärdena för buller inomhus. Projektets detaljerade inventering av fastigheterna har översänts för kännedom.

Region Skåne. Vägplanen borde även ha innehållit åtgärder som främjar kollektivt resande med mera. Tillgängligheten för oskyddade trafikanter försämras inte och säkerheten ökar något.

Trafikverkets kommentar. Åtgärderna i vägplanen når projektmålen. Möjligheterna till kollektivt resande försämras inte jämfört med dagens läge. Möjligheter att på ett lämpligt sätt anlägga hållplatser för kollektivtrafik längs den berörda sträckan är mycket begränsade. Gång- och cykelförbindelserna är kommunala anläggningar.

Skäl

Trafiksystemet i östra Lund är hårt belastat. Mellan trafikplats Lund Norra och Trafikplats Gastelyckan finns en omfattande problematik med köer och trängsel. Det visar sig bland annat i att cirka hälften av olyckorna är så kallade upphinnandeolyckor. Lunds kommun har även för avsikt att utveckla och förtäta områdena Ideon och Pålsjö vilket kommer att medföra ytterligare trafikökning. Trafikmängden på väg E22 beräknas öka från cirka 38 000 fordon per dygn till cirka 65 000 fordon per dygn till år 2040. Lunds kommun arbetar med att öka andelen kollektiva transporter (vilket beräkningarna tar hänsyn till) men även kollektivtrafiken drabbas av den bristfälliga framkomligheten. Det är sammantaget inte möjligt att åtgärda problemen utan att bygga om vägsystemet. Särskilda bussfält har studerats men har visat sig ge sämre effekt än ett additionskörfält för all trafik. Den föreslagna ombyggnaden når projektmålen med ökad framkomlighet med mera med – i sammanhanget – begränsade markanspråk och liten ytterligare omgivningspåverkan. Eftersom framkomligheten ökar uppstår en potentiell minskning av utsläppen från trafiken. Tillgängligheten för oskyddade trafikanter försämras inte.

Eftersom projektmålen kan nås i befintlig sträckning saknas anledning att utreda alternativa lokaliseringar. Utöver exempelvis en tunnel eller överdäckning – vilket är avsevärt dyrare och kräver en särskild utredning – innebär andra lokaliseringar sannolikt att värdefull jordbruksmark tas i anspråk.

Det vore inte förenligt med 3 kap 4 § miljöbalken eftersom det går att bygga om utan att påverka jordbruksmarken.

Trafikverkets bedömning är att en ombyggnad i befintlig sträckning är lämplig och mest ändamålsenlig för att lösa trafikproblemen längs den aktuella delen av väg E22.

Speciella frågor i projektet

Buller

I projektet redovisas endast ekvivalenta bullernivåer eftersom de nivåerna är dimensionerande. Med hänsyn till trafikmängden på väg E22 och att övrig statlig infrastruktur endast tillför buller från vägtrafik instämmer Trafikverket i att de maximala bullernivåerna saknar betydelse. Om de ekvivalenta värdena klaras så klaras även de maximala. Vägplanens redovisning av bullernivåer och bullerskyddsåtgärder kan därför godtas.

Det framgår av utredningen att de föreslagna bullerskärmarna har en lämplig utformning. Eftersom många fastigheter ligger nära väg E22 är det svårt att åtgärda allt buller fullt ut med vägnära bullerskyddsåtgärder. Åtgärderna måste även vara tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga. Det är exempelvis tekniskt mycket svårt att anlägga skärmar som är högre än 4 meter. Eftersom vägnära åtgärder inte räcker fastställs även fastighetsnära åtgärder vilka innebär att riktvärdena inomhus klaras i samtliga fall. Däremot kommer utomhusvärdena att vara relativt höga på flera fastigheter. De fastigheterna erbjuds dock en bullerskyddad uteplats (i den mån en sådan inte redan finns) vilket skapar en lämplig plats på tomten där riktvärdet 55 dB(A) klaras. Bedömningen är därför att bullerskyddsåtgärderna i vägplanen är tillräckliga för att planen ska kunna fastställas.

Farligt gods

Väg E22 flyttas närmare bebyggelsen vilket skulle kunna öka riskerna vid olyckor med farligt gods. Eftersom vägen omges av vallar och skärmar bedöms dock risken för skador inte öka jämfört med idag. Risken för att en olycka med farligt gods ska inträffa minskar något eftersom vägen blir säkrare och får högre framkomlighet.

Miljökvalitetsnormer – luftkvalitet och vattenförekomster

Trafikverket bedömer att projektet inte medför att miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Lunds kommun (tillsynsmyndigheten) kommer dock att följa upp halterna av PM 10 och PM 2,5 då halterna av dessa partiklar är i den nedre utredningströskeln.

Med hänsyn till det fördröjningsmagasin som anläggs och avvattningen i övrigt bedöms projektet inte heller försvåra möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vattenförekomsten Helge å.

Övriga miljökvalitetsnormer bedöms inte vara aktuella.

Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att en ombyggnad enligt vägplanen är motiverad och har tillräcklig aktualitet. Vägplanen har handlagts i enlighet med reglerna i väglagen och vägförordningen. Vägens sträckning strider inte mot kommunens översiktsplan och är förenlig med den kommande detaljplanen.

Den föreslagna ombyggnaden medför att framkomligheten ökar vilket även får en positiv effekt på trafiksäkerheten. Vägombyggnaden får ett lämpligt läge och utförande. Ändamålet med vägen tillgodoses med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad. Väganläggningen är därutöver

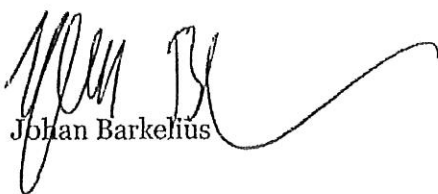
förenlig med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljökvalitetsnormer. Projektet innebär även i övrigt en lämplig användning av mark- och vattenresurser. De fördelar som planen medför överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda när den sökande får ta mark och särskilda rättigheter i anspråk. Det behov och den omfattning av tillfällig nyttjanderätt som har redovisats i vägplanen är skäligt.

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

Överklagande

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga.

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



Johan Barkelius



Anders Stoor

Bilagor

1. Anvisning "Hur man överklagar"
2. Allmänna upplysningar – fastställd vägplan
3. Bilaga: fastighetsnära bullerskyddsåtgärder

Kopia till:

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