

**Mapp: korrespondens 2024 med Länsstyrelsen i Kalmar (Lst) om dispens för att belägga Horns kustväg inom Horns kungsgårds naturreservat**

***Innehållsförteckning:***

**Sida 1-2:** Mejlväxling mellan Niklas Gunhamn och Rickard Noreman (Lst) den 13 augusti

**Sida 3:** Mejl från Nina Rådström till Länsstyrelsen den 14 augusti

**Sida 4:** Mejl från Jonas Ljungberg till Länsstyrelsen den 16 augusti med begäran om förlängning av tidigare dispens

**Sida 5-6:** Mejlväxling mellan anonymiserad och Länsstyrelsen den 21, 22 och 29 augusti

**Sida 7-8:** Mejl från Nina Rådström m fl till Länsstyrelsen den 1 september

**Sida 9:** Mejl från Jonas Ljungberg till Länsstyrelsen den 15 september

**Sida 10:** Mejl från Ingela Muller Rådström till Länsstyrelsen den 24 september

**Sida 11-15:** Begäran om avgift och komplettering från Länsstyrelsen den 16 oktober samt svar från Fornbodstyrelsen den 20 oktober, med kortfattad Miljökonsekvensanalys

**Sida 16:** Mejl från avdelningschef Martin Unell Länsstyrelsen den 7 november

**Sida 17-24:** Ny dispensansökan den 17 november

**Sida 25:** PDF (i mejl) från Adriaan Muller till Länsstyrelsen den 23 december

**Sida 26-27:** Svar från Kulturmiljöenheten till Ingela Rådström den 10 januari

**Sida 28:** Mejl från avdelningschef Martin Unell Länsstyrelsen den 10 januari

**Sida 29:** Mejl från Adriaan Muller till Länsstyrelsen den 14 januari

**Sida 30:** Mejl från Adriaan Muller till Länsstyrelsen den 14 februari

**Sida 34:** Mejl från Adriaan Muller till Länsstyrelsen den 4 mars

**Sida 34:** Mejl från Nina Rådström till Länsstyrelsen den 10 mars

**Sida 40:** Mejl från Håkan Fogelfors till Länsstyrelsen den 11 mars

**Sida 41:** Mejl från Erik Holmedal till Länsstyrelsen den 19 mars

**Sida 50:** Mejl från Robert Engström till Länsstyrelsen den 30 mars

**Sida 53:** APPENDIX om PAH i beläggningar

**Subject:** Fwd: betr förlängning av dispens  
**Sent:** 2024-08-13, 10:06:42  
**From:** Niklas Gunhamn<niklas@gunhamn.se>  
**To:** Jonas Ljungberg

---

Skickat från min iPhone

Vidarebefordrat brev:

**Från:** Noreman Rickard <[rickard.noreman@lansstyrelsen.se](mailto:rickard.noreman@lansstyrelsen.se)>  
**Datum:** 13 augusti 2024 09:53:49 CEST  
**Till:** Niklas Gunhamn <[niklas@gunhamn.se](mailto:niklas@gunhamn.se)>  
**Ämne:** Sv: betr förlängning av dispens

Hej!  
Då missförstod du mig. Jag kan inte ge muntliga beslut. Det jag lovade var att vi kunde fatta ett ersättningsbeslut om att förlänga utförandetiden med 1 år. Vi måste fortfarande skriva ett nytt beslut. Din dispens har redan löpt ut och därför skulle du egentligen behöva inkomma med en ny ansökan. Men jag har pratat med min chef och vi bestämde att om du inkommer med en skriftlig begäran om att få beslutet förlängt med 1 år samt kortfattat redogör vad skillnaden i utförandet är IM/IMT, så ska vi prioritera det och fatta ett nytt beslut.

### **Rickard Noreman**

---

Naturvårdshandläggare, Naturskyddsensheten

**Telefontider:**

måndag 13:00 – 16:00  
torsdag 09:30 – 11:30  
telnr: 010-223 81 81

[rickard.noreman@lansstyrelsen.se](mailto:rickard.noreman@lansstyrelsen.se)

Länsstyrelsen Kalmar län, 391 86 Kalmar  
Besöksadress: Regeringsgatan 1  
Telefon: 010-223 80 00  
[kalmar@lansstyrelsen.se](mailto:kalmar@lansstyrelsen.se)  
[www.lansstyrelsen.se/kalmar](http://www.lansstyrelsen.se/kalmar)

Du hittar information om hur länsstyrelsen behandlar personuppgifter på [Så hanterar vi dina personuppgifter](#).  
[Länsstyrelsen Kalmar \(lansstyrelsen.se\)](#)

*Överväg miljöpåverkan innan du skriver ut detta meddelande*

---

---

**Från:** Niklas Gunhamn <[niklas@gunhamn.se](mailto:niklas@gunhamn.se)>  
**Skickat:** den 13 augusti 2024 07:36  
**Till:** Noreman Rickard <[rickard.noreman@lansstyrelsen.se](mailto:rickard.noreman@lansstyrelsen.se)>; H-RB-Naturvårdshandläggning <[naturvardshandlaggning.kalmar@lansstyrelsen.se](mailto:naturvardshandlaggning.kalmar@lansstyrelsen.se)>  
**Ämne:** betr förlängning av dispens

ref dispens 521-9955-2018

Hej Rickard,

vi talades vid på telefon den 1 augusti och du meddelade mig då beslut att ovanstående dispens förlängs med ett år (till den 6 juni 2025). Kan du vänligen bekräfta detta skriftligt.

*hälsningar*

Niklas Gunhamn  
0704 810510

**Från:** "Nina Rådström" <nina919401@gmail.com>  
**Skickat:** Wed, 14 Aug 2024 09:49:20 +0100  
**Till:** "Länsstyrelsen Kalmar län" <kalmar@lansstyrelsen.se>  
**Ämne:** Fwd: förlängd dispens?  
**Categories:** Lena

För kännedom skickar detta vidare enligt samtal med Lena Sturesson.

Mvh

Nina Rådström

----- Vidarebefordrat meddelande -----

**Från:** **Nina Rådström** <nina919401@gmail.com>

**Datum:** ons 14 aug. 2024 kl. 09:36

**Ämne:** förlängd dispens?

**Till:** <naturvardshandlaggning.kalmar@lansstyrelsen.se>

Jag har en fråga angående dispens 521-9955-2018. Enligt uppgift ska Niklas Gunhamn på telefon i förra veckan begärt att få dispensen förlän gd. Han ska också ha fått ett muntligt beslut på telefon av Rickard Noreman om att dispensen nu är förlängd ett år. Stämmer det? Om ja finns det skriftlig dokumentation på det jag kan ta del av?

I juli valdes jag till ordförande i Fornbods samfällighetsförening. Styrelsen har av stämman fått i uppdrag att verka för att belägga Horns Kustväg med IMT och vi var i färd med att ta fram en ny dispensansökan. Eftersom den tidigare ansökan från hösten 2018 ej togs fram på uppdrag av årsstämman ej heller kommunicerades till medlemmar förrän tiden för överklagande gått ut så anser en majoritet i styrelsen att vi i demokratisk anda denna gång vill göra dispensansökan möjlig för medlemmar att ha synpunkter på. En ny dispensansökan kändes därför viktig.

Niklas Gunhamn är ordinarie ledamot i Fornbods samfällighetsförening men har ej haft styrelsens uppdrag att försöka förlänga dispensen. Är det möjligt för en privatperson att göra det på föreningens vägnar?

Med vänlig hälsning

Nina Rådström

ordförande

Fornbods samfällighetsförening

**Från:** Jonas Ljungberg  
**Skickat:** den 16 augusti 2024 17:01  
**Till:** kalmar@lansstyrelsen.se  
**Kopia:** rickard.noreman@lansstyrelsen.se; Niklas Gunhamn  
**Ämne:** Förlängning av dispens  
**Bifogade filer:** Dispens.pdf

Länsstyrelsen, Kalmar

För Fornbods samfällighetsförenings räkning begär jag förlängning med ett år av dispensen att belägga Horns kustväg inom naturreservatet (dnr 521-9955-2018, beslut 2019-06-05 – dispensen bifogas).

Dispensen avsåg dels tillstånd att flytta vägen där den gick intill raskanten vid Fornbod. Flytten genomfördes i september 2019. Beläggningen har av olika omständigheter dröjt men den ordinarie stämman 15 juli i år beslöt med klar majoritet (59% för, 41% mot) att uppdra åt styrelsen att genomföra IMT-beläggning under verksamhetsåret. Därför behövs nu en förlängning av dispensen.

I dispensansökan talades om en beläggning med IM, men vad som avsågs och fortfarande avses, är beläggning med IMT. Det är fråga om två olika utföranden med samma material.

Kortfattad skillnad mellan IM och IMT:

IM makadam (prel) fraktion 8-22 mm som justeras och dränks in med bindemedel, sk tankbilsbeläggning. IM40 anger tjockleken, dvs 40 mm.

IMT, som ovan, samt att man på toppen av detta lägger ett 8 mm tjockt lager av samma makadam i en finare fraktion 4-8 mm, samt bindemedel. Det översta lagret kallas även slitlager, eller tätskikt.

Gemensamt för IM och IMT är bindemedel (prel V12000), läggs som emulsion (blandad med vatten) ned till ca 15 grader C (lägsta dygnstemperatur) eller mjukbitumen (utan inblandning av vatten och då vid en något högre temperatur) ned till ca 10 grader C.

Valet av makadam, kalkstenskross från Gillberga, har gjorts dels för att vägens färg ska likna vägen som den såg ut innan den började beläggas med granitgrus, dels för att minimera koldioxidutsläppen (100 km närmare till Gillberga än till Nybrogrus täkt i Påryd).

Går bra med elektronisk delgivning av beslut till mig, annars är adressen för papperskopia:

Fornbods samfällighetsförening  
c/o Revisorerna  
Ö. Kyrkogatan 7  
38731 Borgholm

Med vänliga hälsningar  
Jonas Ljungberg

**Från:** [REDACTED]  
**Skickat:** Thu, 22 Aug 2024 10:54:54 +0100  
**Till:** "Länsstyrelsen Kalmar län" <kalmar@lansstyrelsen.se>  
**Ämne:** Re: Angående överklagan av Länsstyrelsens beslut  
**Categories:** [REDACTED]

Hej!

Tack för svar. Jag var visst lite före min tid då. Det gäller i så fall ärende med dnr 7137-2024. Jag vore tacksam om ni kunde överväga mina synpunkter ändå när ni tar beslut i frågan. Vore även bra att få besked om när ett beslut är taget.

Vänliga hälsningar  
[REDACTED]

---

**Från:** Länsstyrelsen Kalmar län <[kalmar@lansstyrelsen.se](mailto:kalmar@lansstyrelsen.se)>  
**Datum:** onsdag 21 augusti 2024 13:23  
**Till:** [REDACTED]  
**Ämne:** Angående överklagan av Länsstyrelsens beslut

#### Angående överklagan av Länsstyrelsens beslut

Hej,

Vi fick in ett e-postmeddelande från dig där du överklagar Länsstyrelsens beslut angående beläggning av Horns kustväg. Jag måste be dig förtydliga vilket ärende det är du vill överklaga. Vill du överklaga ärende med diarienummer 521-9955-2018? Om det är din avsikt behöver jag veta vilket datum du tog del av beslutet. Om överklagan gäller *Förfrågan om förlängd dispens gällande Horns kustväg från Alvedsjöbodar till Ålkistan (och utanför naturreservatet vidare till Byrum Sandvik)* (dnr 7137-2024) så finns det ännu inget överklagningsbart beslut i ärendet.

Vänliga hälsningar

Vänliga hälsningar

**naturvårdshandläggarna**

---

**Telefontider:**  
måndag 13-16  
torsdag 9:30-11:30  
telefon: 010-223 81 81

Länsstyrelsen Kalmar län, 391 86 Kalmar  
Besöksadress: Regeringsgatan 1  
Telefon: 010-223 80 00  
[www.lansstyrelsen.se/kalmar](http://www.lansstyrelsen.se/kalmar), [kalmar@lansstyrelsen.se](mailto:kalmar@lansstyrelsen.se)

**Från:** "Länsstyrelsen Kalmar län" <kalmar@lansstyrelsen.se> on behalf of  
"Länsstyrelsen Kalmar län"  
**Skickat:** Thu, 29 Aug 2024 14:07:44 +0100  
**Till:** [REDACTED]  
**Ämne:** Sv: Angående överklagan av Länsstyrelsens beslut

Hej [REDACTED]

Eftersom det inte finns något överklagningsbart beslut i dnr 7139-24 avslutar länsstyrelsen härmed ditt ärende dnr 7216-24.

Angående ditt önskemål om att bli meddelad när beslut har tagits så har vi ingen möjlighet att ge den servicen.

Du kan följa ärendet i webdiariet. [Länsstyrelsernas diarium \(lansstyrelsen.se\)](https://lansstyrelsernas.diarium.lansstyrelsen.se)

Vänliga hälsningar

**Rickard Noreman**

---

Naturvårdshandläggare, Naturskydds enheten

**Telefontider:**

måndag 13:00 – 16:00

torsdag 09:30 – 11:30

telnr: 010-223 81 81

[rickard.noreman@lansstyrelsen.se](mailto:rickard.noreman@lansstyrelsen.se)

Länsstyrelsen Kalmar län, 391 86 Kalmar

Besöksadress: Regeringsgatan 1

Telefon: 010-223 80 00

[kalmar@lansstyrelsen.se](mailto:kalmar@lansstyrelsen.se)

[www.lansstyrelsen.se/kalmar](http://www.lansstyrelsen.se/kalmar)

Du hittar information om hur länsstyrelsen behandlar personuppgifter på [Så hanterar vi dina personuppgifter | Länsstyrelsen Kalmar \(lansstyrelsen.se\)](#)

*Överväg miljöpåverkan innan du skriver ut detta meddelande*

---

**Från:** "Nina Rådström" <nina919401@gmail.com>  
**Skickat:** Sun, 1 Sep 2024 07:32:46 +0100  
**Till:** "Länsstyrelsen Kalmar län" <kalmar@lansstyrelsen.se>  
**Cc:** "Unell Martin" <martin.unell@lansstyrelsen.se>  
**Ämne:** Komplettering ärendenummer 7234-2024  
**Categories:** Pär

### **Komplettering av ansökan om förlängning av dispens med ärendenummer 7234-2024**

Enligt samtal med Martin Unell 240820 kompletteras härmed å medlemmarna i Fornbods samfällighetsföreningen vägnar den ansökan om förlängning på ett år av dispensen att belägga Horns kustväg inom naturreservatet (dnr 521-9955-2018, beslut 2019-06-05). Denna ansökan om förlängning har diarienummer 7137-2024.

Den gamla dispensen avsåg dels tillstånd att flytta vägen där den gick intill raskanten vid Fornbod. Flytten genomfördes i september 2019. Beläggningsen har dröjt eftersom årsstämman först nu på sommars årsstämman den 15 juli beslöt att uppdra åt styrelsen att arbeta för en IMT-beläggning under verksamhetsåret.

Den 16 augusti 2024 ansökte samfällighetens kassör om förlängning av dispensen, jag som ordförande, tillsammans med ytterligare fem styrelsekolleger (majoritet), kompletterar härmed denna ansökan med följande:

- I den gamla dispensen står att vägens bredd ska vara 3,5. Det möjliggör inga möten mellan fordon. Vägen trafikeras under sommartid frekvent av husbilar med en bredd på cirka 2,3 m, Borgholm Energis bilar med en bredd på 2,9 m hämtar även sopor utmed vägen. Eftersom en beläggning med iMT har känsliga kanter som kan skadas när bilar vid möten tvingas ut så behöver vägen antingen ha mötesplatser med god frekvens eller så krävs tillstånd att bredda vägen även det med god frekvens så att möten möjliggörs. Vi vill att förlängningen av dispensen även omfattar detta.
- Vägens skick idag har brister vad gäller dränering, vid kraftiga regn samlas vatten och "äter" på vägkroppen. Detta eftersom vägrenen på många ställen är högre än själva vägbanan. Det finns två sätt att råda bot på detta, det ena innebär att ett nytt bärlager läggs på innan beläggning kommer till då kan vägkroppen bättre formas vid beläggning med IMT – det kallas bombering vilket innebär att en plan yta görs välvd dvs upphöjd på mitten. Då kan vatten rinna av åt sidorna och vägen får en bättre hållbarhet. Det andra sättet är att på ett antal platser anlägga nya trummor under vägen för att göra det möjligt för vatten att rinna av även där vägrenen på ena sidan är högre än vägbanan. Med all sannolikhet behöver bägge sätt användas för att förbättra vägens dränering även när vägen ska beläggas med IMT. Den gamla dispensen omfattar inte möjlighet att tillföra ett nytt bärlager eller att anlägga nya vägtrummor. Vi vill att förlängningen av dispensen även omfattar dessa insatser.
- I den gamla dispensen står att enbart kalkstenskross får användas i IMT-beläggningsen. Det råder delade meningar kring huruvida IMT med kalkstenskross kommer hålla för den trafik vägen har. Bland annat kommer Naturstenskompaniet att återuppta, om än i mindre skala, sina transporter av sten från Hornsuddens stenbrott. Lastbilar som transporterar sten kan väga cirka 70 ton. Ett sätt att öka hållbarheten i IMT- beläggningsen är att istället för kalkstenskross använda

granitkross. Det ger delvis en annan färg men den kommer då att likna den IMT-belagda väg som går mellan Kristinelund och Gillberga. Vi vill att förlängning av dispensen även möjliggör IMT med granitkross.

- Ett sätt att skydda IMT-beläggningen från den tunga stentrafiken är att påfarten från stenbrottet förstärks med varmasfalt. Om möjligt vill vi även att förlängning av dispensen omfattar detta.

Med vänlig hälsning

Nina Rådström, ordförande

Antonia Engström, ordinarie ledamot och sekreterare

Åsa Elggvist, ordinarie ledamot

Alex Horn af Rantzien, suppleant

Ulrika Lowen Horn af Rantzien, suppleant

Göran Johansson, suppleant.

Fornbods samfällighetsförening

c/o Revisorerna i Borgholm

Östra kyrkogatan 7

387 31 Borgholm

**Subject:** Förlängning av dispens  
**Sent:** 2024-09-15, 22:33:13  
**From:** Jonas Ljungberg<jonas.ljungberg@ekh.lu.se>  
**To:** kalmar@lansstyrelsen.se  
**Cc:** rickard.noreman@lansstyrelsen.se; magnus.danbolt@lansstyrelsen.se; martin.unell@lansstyrelsen.se

---

Länsstyrelsen, Kalmar

Ref. till tidigare telefonsamtal med Magnus Danbolt sänder jag återigen begäran om förlängning av dispensen att belägga Horns kustväg med IMT (dnr 521-9955-2018, beslut 2019-06-05).

Då det rått oklarhet om vad som egentligen är Fornbods samfällighetsförenings önskan bifogar jag protokoll från extrastämman den 7 september, som visar styrelsens sammansättning (§ 8), och styrelseprotokoll från den 8 september, som visar att jag i detta ärende företräder föreningen (§ 5).

Med vänliga hälsningar  
Jonas Ljungberg  
/Fornbods samfällighetsförening

---

**Från:** "Ingela Rådström" <ingela.radstrom@telia.com>  
**Skickat:** Tue, 24 Sep 2024 20:15:47 +0100  
**Till:** "Länsstyrelsen Kalmar län" <kalmar@lansstyrelsen.se>  
**Ämne:** Ansökan om att K-märka Horns Kustväg  
**Bilagor:** stenkustensKulturlandskap-44e0d0192fc3f9843f6ce3eaf8847aff[1].pdf  
**Categories:** Adnan

24-09-24

Ansökan om att K-märka Horns Kustväg

Vill härmed ansöka om att Länsstyrelsen i Kalmar undersöker möjligheten att K-märka Horns Kustväg från Alvedsjöbodan till Byrum. Denna väg har funnits som grusväg i hundratals år och bör bevaras som sådan. Ni har själva kommit ut med en skrivelse "Stenkustens kulturlandskap" En utredning av kulturmiljön utmed norra Ölands västra kust, där ni redan på sid 5 i sammanfattningen beskriver stenkustens unika kulturlandskap "att det saknar motsvarighet i övriga delar av landet". Utredningen tar även upp allt från Byggnadsminnen, Strandskydd, Landskapsbildskydd till Kustvägen kulturella och viktiga värde. En övertygande skrift om att Horns kustväg bör behållas som grusväg.

Då menade ni på Länsstyrelsen att en beläggning av vägen skulle leda till stora ingrepp på den ömtåliga naturen. Se sid 27.

Att belägga Horns Kustväg är att förlora en viktig och unik del av vår kulturhistoria. En del som sedan inte går att få tillbaka. I denna tid av grön omställning vore det också mycket olyckligt att utsätta den känsliga miljön i området för de ämnen som ingår i en beläggning. De kan allvarligt skada fauna och flora.

Det bästa vore om vägen K-märks då tar Länsstyrelsen sitt ansvar i denna fråga och vi får behålla denna vackra och unika grusväg.

Bifogar er skrift "Stenkustens kulturlandskap".

Med vänlig hälsning  
Ingela Muller  
Sommarboende

**Från:** Jonas Ljungberg  
**Skickat:** den 20 oktober 2024 21:28  
**Till:** Länsstyrelsen Kalmar län  
**Kopia:** Danbolt Magnus  
**Ämne:** Sv: Begäran om avgift och komplettering, dnr 7234-2024  
**Bifogade filer:** Miljökonsekvensanalys\_Horns\_Kustvag.pdf

Svar från Fornbods samfällighetsförening:

### *Missförstånd att vi vill ändra i dispensvillkoren*

Som svar på Fornbods samfällighetsförenings begäran om förlängning av dispens för att belägga Horns kustväg (dnr 7234-2024) har Länsstyrelsen, i mejl daterat den 16 oktober 2024, begärt att en helt ny ansökan lämnas in. Motiveringen är att det föreligger ändringar i flera villkor i den ursprungliga dispensen, vilket enligt Länsstyrelsen gör att ärendet inte längre kan betraktas som en förlängning.

Föreningen vill dock inte föreslå några ändringar av de tidigare villkoren. Tidigare framställningar från före detta ordföranden i föreningen saknade stöd från formellt beslut i föreningen och vissa dokumentationer har inte hanterats i enlighet med föreningens stadgar. Föreningen har fortsatt att arbeta i enlighet med de beslut som fattades vid ordinarie och extrainsatta stämmor. Den 15 september 2024 skickades protokoll från föreningens extrastämma och styrelsemöte till Länsstyrelsen som bekräftar de avgångar från styrelsen som skedde samt föreningens begäran om att förlänga den tidigare dispensen.

Föreningen har gått igenom Länsstyrelsens fem punkter för komplettering och lämnar följande förtydliganden:

1. Vägens sträckning kommer inte att förändras. Den tidigare dispensen medgav en flytt av en vägsträcka på cirka 200 meter, vilket verkställdes under 2019.
2. Vägens bredd är idag 5–6 meter, främst som resultat av så kallad självbreddning och nedgrävning av fiber- och kraftkablar, på långa sträckor på ömse sidor om vägen. Beläggningsarbetet syftar till att återställa vägens ursprungliga bredd på cirka 3,5 meter. På några få ställen med skymd sikt är det lämpligt att göra avsmalningen något mindre, upp till högst 4,2 meter. Överallt ska beläggningsen dock vara smalare än vad vägen är idag och inget markområde utanför befintlig väg kommer att tas i anspråk.
3. De försiktighetsåtgärder som föreskrevs i tidigare beslut om dispens kommer att följas under arbetet med beläggningsen. Utredningar visar att miljöpåverkan av en beläggning med indränkt makadam är positiv, särskilt genom att minska dammbildning och koldioxidutsläpp.
4. Det är inte aktuellt att anlägga några vägtrummor.

Beträffande extra bärlager behöver en mindre mängd påföras där det brukar bildas vattensamlingar och potthål. Grus och makadam (bärlager) har under många år tillförts i stor mängd, bl.a. för att tillgodose Trafikverkets krav på vägens farbarhet. T.ex. lades det år 2020 på 1 000 ton och de två senaste åren har ca 400 ton påförts. För att få Horns kustväg i acceptabelt skick ville den tidigare styrelsen lägga på 7 000 ton, varav ca 5 000 ton grövre bärlager, men detta väggroppsprojekt avvisades av den ordinarie stämman i somras.

Den mängd bärlager som behöver påföras vid en beläggning är en bråkdel av det som grusvägsunderhållet kräver. En offert från Svevia räknar med 350 ton, och efter en besiktning av vägen föreslår en annan entreprenör (RMS) 250 ton. Dessutom handlar detta om kalkstenskross från närbeläget stenbrott, inte (som i det nämnda väggroppsprojektet) om granitmaterial från Småland. Vår egen bedömning är att extra bärlager behövs på en sammanlagd sträcka av ca 600 meter av kustvägen.

5. Kalkstenskross, som är en lokal produkt, kommer att användas som material för beläggningsen, vilket är ett beprövat och miljömässigt hållbart alternativ.

Föreningen har gjort bedömningen, baserat på vetenskaplig litteratur och utredningar, att en beläggning med indränkt makadam skulle innebära en klar miljöförbättring. Därför anses ingen ytterligare prövning enligt miljöbalken vara nödvändig, och föreningen yrkar på att den tidigare dispensen förlängs utan krav på en ny ansökan.

En sammanfattning av föreningens slutsatser beträffande miljökonsekvenserna bifogas som PDF. Utförliga underlag på varje punkt kan skickas på begäran.

**Från:** Länsstyrelsen Kalmar län <[kalmar@lansstyrelsen.se](mailto:kalmar@lansstyrelsen.se)>

**Skickat:** den 16 oktober 2024 15:11

**Till:** Jonas Ljungberg <[jonas.ljungberg@ekh.lu.se](mailto:jonas.ljungberg@ekh.lu.se)>

**Ämne:** Begäran om avgift och komplettering, dnr 7234-2024

**Angående begäran om förlängning med ett år av dispensen att belägga Horns kustväg inom naturreservatet, Borgholms kommun, dnr 7234-2024.**

Länsstyrelsen anser att eftersom ni vill ändra flera villkor för dispensen är det inte en fråga om förlängning av tidigare dispens. Länsstyrelsen behöver pröva åtgärden på nytt och ni behöver därför komma in med avgift samt komplettera med uppgifter enligt nedan:

1. Skicka in en karta där den aktuella vägsträckan markerats tydligt.
2. Ni har angivit att vägens bredd behöver vara mer än 3,5 meter alternativt behöver mötesplatser med god frekvens anläggas. Ange hur bred vägen behöver vara.
3. Eftersom reservatet även ligger inom Natura 2000: Redogör för vilka försiktighetsåtgärder ni ska vidta och om ni bedömer att det kräver tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken eller inte. Motivera er bedömning.
4. Ni har angivit att ni vill förbättra vägens dränering genom att tillföra ett nytt bärlager samt att anlägga nya vägtrummor. Ange hur detta bärlager kommer att vara uppbyggt och vad det ska bestå av. Markera på karta var trummor ska placeras. Ange trummornas diameter och längd samt trumschaktens längd, bredd och djup.

Breddning av vägen innebär ett varaktigt ianspråktagande och är en åtgärd som väsentligt kan förändra livsvillkor för djur- och växtarter i den känsliga naturmiljön i det aktuella området. Länsstyrelsen bedömer därför att åtgärden också kräver dispens från strandskyddet.

5. Vill ni att länsstyrelsen ska pröva även strandskyddet i pågående dispensärende (7234-2024)? I annat fall behöver ni komma in med en separat ansökan om strandskyddsdispens.

### **Avgiftsskyldighet**

Länsstyrelsen är skyldig att ta ut vissa ansökningsavgifter. Detta framgår av bestämmelserna i 27 kap. 1 § miljöbalken och i förordning om avgifter för provning och tillsyn enligt miljöbalken.

Ansökan om dispens från reservatsföreskrifter är avgiftsbelagd. Innan länsstyrelsen kan pröva er ansökan måste ni betala in ansökningsavgiften som är 2900 kronor. Avgiften tas ut oavsett om dispens medges eller ej.

Ansökan om dispens från strandskyddsbestämmelser är avgiftsbelagd. Innan länsstyrelsen kan pröva er ansökan måste ni betala in ansökningsavgiften som är 4600 kronor. Avgiften tas ut oavsett om dispens medges eller ej.

Avgiften ska vara betald och komplettering ska ha kommit in till länsstyrelsen inom fyra veckor. Betalningen kan ske till länsstyrelsen via bankgiro: 5050-1972. Om ni av någon anledning inte hinner komma in med de kompletterande uppgifterna i tid bör ni ta kontakt med länsstyrelsens handläggare för att få tiden förlängd. Om du inte skickat in uppgifterna i tid kommer vi fatta beslut av de ansökningshandlingar som skickats in. Detta kan innebära att ditt ärende avslås eller avvisas.

### **Du kan lämna dina uppgifter på något av följande sätt.**

- Använd vår e-tjänst [komplettering eller yttrande i ärende](#). Du får då en bekräftelse på att vi har mottagit dina uppgifter. I e-tjänsten väljer du Länsstyrelsen Kalmar län och anger ditt ärendes diarienummer. Du hittar e-tjänsten på [www.lansstyrelsen.se](http://www.lansstyrelsen.se). Skriv komplettering eller yttrande i sökrutan och tryck på sök. Det går tyvärr inte att skicka shapefiler eller filer över 64 MB via den här tjänsten.

- Skicka e-post till [kalmar@lansstyrelsen.se](mailto:kalmar@lansstyrelsen.se). Skriv diarienummer och komplettering eller yttrande i ämnesraden.
- Skicka ett vanligt brev till Länsstyrelsen Kalmar län, 391 86 Kalmar.

Vänliga hälsningar

## Naturvårdshandläggarna

---

### Telefontider:

måndag 13-16

torsdag 9:30-11:30

telnr: 010-223 81 81

Länsstyrelsen Kalmar län, 391 86 Kalmar

Besöksadress: Regeringsgatan 1

Telefon: 010-223 80 00

[www.lansstyrelsen.se/kalmar](http://www.lansstyrelsen.se/kalmar), [kalmar@lansstyrelsen.se](mailto:kalmar@lansstyrelsen.se)

Du hittar information om hur länsstyrelsen behandlar personuppgifter på [Så hanterar vi dina personuppgifter](#).  
[Länsstyrelsen Kalmar \(lansstyrelsen.se\)](#).

*Överväg miljöpåverkan innan du skriver ut detta meddelande*

---

# Miljökonsekvensanalys för beläggning av Horns kustväg

---

## 1. Miljöpåverkan av vägdamm

**Problem:** Vägdamm från den nuvarande grusvägen orsakar skador på växtlighet, mikrofauna samt hälsoproblem för människor, inklusive astma och andra luftvägsrelaterade sjukdomar.

**Effekt:** Partiklar i vägdamm (PM2.5 och PM10) har konstaterats vara skadliga för hälsan, med särskilt negativa effekter på barn och personer med befintliga sjukdomar.

**Åtgärd:** Beläggning med indränkt makadam (IMT) förväntas minska dammbildningen betydligt och därmed förbättra både miljö- och hälsosituationen längs vägen.

## 2. Utsläpp av polycykliska aromatiska kolväten (PAH)

**Problem:** Det har framförts farhågor om att bindemedlet i beläggningen, bestående av bitumen och vatten, skulle läcka PAH till omgivningen.

**Utredning:** Forskning visar att moderna beläggningsmetoder har mycket begränsade eller inga utsläpp av PAH, och att förekomsten av PAH vid vägar kommer huvudsakligen från trafiken, inte från själva beläggningsmaterialet. Till skillnad från klorider, lignin m fl dammbekämpningsmedel är bitumen inte vattenlösligt. Därför läcker inte en IMT-belagd väg skadliga ämnen.

**Effekt:** Beläggningen med bitumenemulsion anses vara miljövänligare än andra dammbindningsmedel, såsom magnesiumklorid och lignin.

## 3. Miljöpåverkan från andra dammbindningsmetoder

**Problem:** Tidigare dammbindningsmetoder, som saltning med magnesiumklorid och användning av lignin (Dustex), har visat sig vara mindre miljövänliga. Lignin har till exempel visats vara 16 gånger giftigare än magnesiumklorid för vattenlevande organismer.

**Effekt:** En beläggning med IMT minskar behovet av återkommande dammbekämpningsmedel, vilket eliminerar miljöpåverkan från dessa ämnen.

## 4. Koldioxidutsläpp från vägunderhåll

**Problem:** Det årliga underhållet av grusvägen (skrapning, grusning, saltning) genererar stora mängder koldioxidutsläpp. Under perioden 2020-2023 beräknas grusvägsunderhållet ha orsakat utsläpp på över 42 ton koldioxid.

**Effekt:** En beläggning med IMT beräknas minska dessa utsläpp avsevärt och närma sig nollutsläpp när beläggningen är på plats. Genom användning av kalkstenskross, en lokal produkt, genereras betydligt mindre utsläpp än om granitkross skulle användas.

## 5. Risk för påverkan på vattenmiljöer

Problem: Det finns farhågor om att vägkonstruktionen skulle påverka vattenmiljöer negativt.

Effekt: Inga nya vägtrummor kommer att anläggas, och mängden bärlager som ska tillföras är begränsad. Detta minskar risken för negativ påverkan på vattenflöden och den omgivande miljön.

### Slutsats

Beläggning av Horns kustväg med indränkt makadam (IMT) innebär en betydande förbättring ur miljösynpunkt. Det minskar dammbildning, koldioxidutsläpp och behovet av skadliga dammbindningsmedel. Den föreslagna beläggningen anses därmed vara ett hållbart alternativ som förbättrar både miljö och hälsa för boende och andra som nyttjar vägen.

**Subject:** Sv: Begäran om avgift och komplettering, dnr 7234-2024  
**Sent:** 2024-11-07, 17:28:17  
**From:** Unell Martin<martin.unell@lansstyrelsen.se>  
**To:** Jonas Ljungberg

---

Hej!

Det finns nu så många otydligheter i det här ärendet så vi vill att ni kommer in med en ny ansökan om dispens så att det inte blir några oklarheter. Vi kan inte hantera det som en förlängning.

Ni behöver inte vara oroliga att det innebär en fördröjning för vi kommer hantera det med samma prio som det gamla ärendet.

Vi förstår att det kan innebära ett litet merarbete för er men då kan vi säkerställa att rätt sak blir prövad.

[Dispens och tillstånd för aktivitet eller åtgärd i skyddat naturområde | Länsstyrelsen Kalmar](#)

Med vänliga hälsningar

---

**Martin Unell**

Naturavdelningen, Avdelningschef

010 22 38 304

[martin.unell@lansstyrelsen.se](mailto:martin.unell@lansstyrelsen.se)

Länsstyrelsen Kalmar län, 391 86 Kalmar



Länstyrelserna

# Ansökan om tillstånd och dispens i skyddade områden

## Mottagningsbekräftelse

### Blankettinformation

Ankomstnummer  
1731503738483

Inskickat  
2024-11-17 11:29:35

Länstyrelsen i Kalmar län  
391 86 Kalmar

Kontaktuppgifter:

Telefon: 010-223 80 00  
E-post: kalmar@lansstyrelsen.se

## Formulär

Ange länsstyrelse Kalmar län
Ange kommun Borgholm
Ange ytterligare kommun

### Ange typ av sökande

Sökande är <input type="radio"/> Privatperson eller enskild firma <input checked="" type="radio"/> Företag eller organisation
--

### Uppgifter om sökande

Företagets namn/ organisations namn Fombods samfällighetsförening
Postadress c/o Revisorerna, Ö. Kyrkogatan 7
Postnummer 38731
Postort Borgholm
Telefonnummer 0703390979
E-post jonas.ljungberg@ekh.lu.se

Företräds sökande av ett ombud? <input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nej
--

### Ange berörd fastighet

Fastighet: 1

Fastighetsbeteckning Borgholm Horn Ga:1
Är markägare samma som sökande? <input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nej
Finns innehavaren av servitut på fastigheten? <input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nej <input type="radio"/> Vet ej

### Typ av skyddat område

## Ange typ av skyddat område som berörs

Skyddat område: 1

Ange typ av skyddat område som berörs

- Nationalpark  Naturreservat  Naturvårdsområde  Naturminne  Beslutat biotopskydd  
 Landskapsbildskydd  Djur- och växtskyddsområde

Ange namn på naturreservat

Horns kungsgårds

Sker åtgärden också inom strandskyddat område?

- Ja  Nej

Sker åtgärden också inom eller i närhet av ett Natura 2000-område?

- Ja  Nej

## Uppgifter om strandskyddat område

Ange särskilt skäl för strandskyddsdispens

- Platsen har redan tagits i anspråk, till exempel som tomtmark  
 Platsen är väl avskild från strandlinjen genom väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering  
 Anläggningen måste för sin funktion ligga vid vattnet, till exempel en brygga  
 En pågående verksamhet ska utvidgas  
 Ett angeläget allmänt intresse ska tillgodoses, till exempel en skola ska byggas  
 Ett annat mycket angeläget intresse ska tillgodoses

Ange hur länge platsen varit ianspråktagen

Sedan 1967/1976 av Fornbods vägsamfällighet/samfällighetsförening

Ange på vilket sätt platsen är ianspråktagen

- Tomtmark  Byggnad på platsen  Annat avgränsat område

Ange typ av annat avgränsat område

väg, samfällighet

Finns tidigare strandskyddsdispenser för platsen?

- Ja  Nej

### Syfte med åtgärden

Ange ett särskilt skäl för den planerade åtgärden

- Annat naturvårds- eller kulturmiljövårdsintresse står mot intresset att göra ingrepp i det skyddade området
- Forskning eller undersökning i vetenskapligt syfte     Exploatering av stort allmänt intresse
- Hälsa- och säkerhetsaspekter samt miljöskäl kan göra det motiverat att släppa fram ett arbetsföretag
- Enskild verksamhet som sammanfaller med ett stort allmänt intresse     Annat

Beskriv syftet med åtgärden

1) Smalna av Horns kustväg till ursprunglig bredd och därmed återställa vägens placering i landskapet 2) Begränsa det miljö- och hälsoskadliga vägdammet 3) Få ner bilarnas hastighet (genom smalare väg) 4) Göra vägen mer tillgänglig för cyklister och fotgängare 5) Göra vägen lämplig för förekommande trafik, speciellt hemtjänsten 6) Reducera koldioxidutsläppen som orsakas av grusvägsunderhållet 7) Eliminera utlakningen av miljöskadliga magnesium- och kalciumklorider som används för att minska kringflygande damm från grusvägen 8) Begränsa kostnaderna för vägunderhållet speciellt när extremväder blir mer frekvent

## Beskrivning av naturmiljön på platsen för åtgärden

<p>Nuvarande användning av platsen</p> <p><input type="checkbox"/> Betas av tamdjur   <input type="checkbox"/> Åkermark   <input type="checkbox"/> Skog för skogsproduktion   <input type="checkbox"/> Naturskog (ej för skogsproduktion)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Väg eller annan anlagd yta   <input type="checkbox"/> Gårdsplan/ tomtmark/ trädgård   <input type="checkbox"/> Hav eller sjö   <input type="checkbox"/> Övrigt</p>
<p>Beskriv utförligt hur platsen ser ut idag</p> <p>Platsen är den del, ca 6 km, av Horns kustväg som går från färsten vid Alvedsjöbodan till bron vid Ålkistan. Vägen avgränsas inte av vägkropp eller diken och genom den regelbundna påförelsen av grus, som pågått sedan 1980- eller 90-talet, har den blivit allt bredare. Länsstyrelsen/Avdelning för Utveckling och Landsbygd skrev därför i ett brev till Fornbods samfällighetsförening 2018-10-29 [inget dnr]: "Reservatsförvaltningen har noterat att Kustvägen har genom sitt underhåll breddats, bitvis upp till någon meter...Ni bör se över ert vägunderhåll så att vägens bredd hålls konstant och helst återgår till ursprunglig." Sedan dess har anvisningar getts till anlåtade vägentreprenörer att vägen måste smalnas av. Trots detta har vägen breddats ytterligare och är idag 5,5 - 6 meter bred på långa avsnitt. Dammet från grusvägen hämmar växtlighetens fotosyntes samt insekternas överlevnad och reproduktion. Vägdammet är dessutom en hälsofara. Det är fastställt att astma, lung- och hjärt- och kärlsjukdomar ökar där människor utsätts för vägdamm och liknande. Flyktigt damm har exempelvis kopplats till astma, hjärtattacker, stroke och högt blodtryck. Det har konstaterats att skadliga partiklar i vägdamm kan färdas långa sträckor i vindriktningen, och att över 90% av de skadliga partiklarna finns kvar i luften över 100 meter från vägen.</p>
<p>Har du kännedom om det finns fridlysta växt-, djur eller fågelarter på platsen för åtgärden?</p> <p><input checked="" type="radio"/> Ja   <input type="radio"/> Nej</p>
<p>Ange art/arter</p> <p>Havsörn kan ofta ses från vägen. En lista finns på sidan 6 i "Skötselplan för Horns kungsgårds naturreservat". Vissa av de där nämnda arterna finns inte vid vägen men å andra sidan finns det vattensalamandrar i dess närhet. Genom den planerade åtgärden förbättras miljön för dessa genom att utlakningen av klorider från vägsaltet upphör, och detsamma gäller för florin, bl a orkidéer, i vägkanterna. "Nej" i svaren på de följande tre frågorna betyder därför att betingelserna förbättras genom den planerade åtgärden.</p>
<p>Finns det generellt biotopskyddade objekt på platsen som kommer beröras?</p> <p><input type="radio"/> Ja   <input checked="" type="radio"/> Nej</p>
<p>Berörs särskilt skyddsvärda träd av åtgärden?</p> <p><input type="radio"/> Ja   <input checked="" type="radio"/> Nej</p>
<p>Berörs EU-listade invasiva arter av åtgärden?</p> <p><input type="radio"/> Ja   <input checked="" type="radio"/> Nej</p>

## Beskrivning av åtgärden

<p>Åtgärd/åtgärder som ska utföras</p> <p><input type="checkbox"/> Schaktning <input type="checkbox"/> Tippning/ upplag <input type="checkbox"/> Tävlings-tränings eller friluftsarrangemang</p> <p><input type="checkbox"/> Guidade turer/ vandringar/ övriga turer <input type="checkbox"/> Vetenskapliga undersökningar eller insamlingar</p> <p><input type="checkbox"/> Averkning/röjning <input type="checkbox"/> Uppförande/ om- eller tillbyggnad av byggnad eller annan anläggning <input checked="" type="checkbox"/> Annat</p>
<p>Ange annan åtgärd som ska utföras</p> <p>IMT-beläggning av Horns kustväg, överallt smalare än befintlig väg till en normalbredd av 3,5 meter</p>
<p>Ange startdatum för åtgärden</p> <p>2025-04-15</p>
<p>Ange slutdatum för åtgärden</p> <p>2030-04-15</p>
<p>Kommer terrängkörning med motorfordon förekomma?</p> <p><input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nej</p>
<p>Karta som beskriver åtgärden</p> <p><input checked="" type="radio"/> Jag kommer att bifoga karta som fil/filer (godkända filformat PDF, JPG, TIF)</p> <p><input type="radio"/> Jag kommer att använda kartan på nästa steg för att beskriva åtgärden</p>

## Uppgifter om annan åtgärd

<p>Beskriv utförligt och i detalj vilken åtgärd som ska utföras</p> <p><input checked="" type="radio"/> Ange informationen direkt i formuläret <input type="radio"/> Bifoga beskrivning via fil (godkända filformat PDF, JPG, TIF)</p>
<p>Beskriv utförligt och i detalj vilken åtgärd som ska utföras</p> <p>Vägen beläggs med IMT40 på liknande sätt som större delen av kustvägen Alvedsjöbodars-Äleklinta. Senast belades sträckan norr om Gillberga stenbrott av Borgholms kommun (vägförening saknas på denna unika sträcka med endast ett bostadshus i närheten av vägen). Vi avser en liknande beläggning dock med lokal kakstenskross både till underskiktet och ytskiktet för att minimera CO2-utsläpp och ge vägen en ljusgrå färg. På några platser behövs extra bärlagerförstärkning, dock max 350 ton totalt (att jämföra med 706 ton grus som lagts på vägen de senaste två åren).</p> <p>Åtgärden beräknas ta tre dagar. Angivna datum är tidigaste respektive senaste utförandedatum. Ambitionen är att utföra beläggningen före sommaren 2025.</p>

## Kompensationsåtgärder

<p>Kommer kompensationsåtgärder genomföras</p> <p><input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nej</p>
<p>Beskriv varför inga kompensationsåtgärder kommer utföras</p> <p>Behövs inte. Åtgärden kan i sig själv beskrivas som en kompensationsåtgärd.</p>

## Övriga upplysningar samt bifoga filer

<p>Övriga upplysningar</p> <p>Ref till tidigare beviljad dispens dnr 521-9955-2018 vars ena åtgärd, flytt av vägen 200 m vid Fornbodrasen, genomfördes 2019. Beläggningen genomfördes dock ej av olika anledningar.</p>
---

## Filuppladdning

Typ av dokument	
<b>Karta som beskriver åtgärden</b>	
Karta_Horn_Ga1.pdf	991.0 kB

# Anvisningar

Ange uppgifter om fastigheter, markägare och eventuella innehavare av servitut som berörs av åtgärden.

## Typ av skyddat område

Ange den typ av skyddat område som ansökan avser. Samma plats kan omfattas av flera olika skyddade områden. Det är möjligt att välja flera skyddade områden för samma ansökan. Det är också möjligt att lägga till områden om ansökan avser flera olika åtgärder på olika platser.

Om det skyddade området inte har något eget namn ange "namn saknas" i fältet för namn på området.

## Beskrivning av naturmiljön på platsen för åtgärden

Ange vilken naturmiljö som finns på platsen idag och hur platsen används idag. Det är viktigt att du beskriver platsen utförligt för att vi ska kunna göra en korrekt bedömning av naturvärdena på platsen.

## Beskrivning av åtgärden

Beskriv vilken åtgärd som kommer utföras i det skyddade området, vilka metoder som kommer användas och när åtgärden ska utföras. Du behöver också markera ut på karta var den utförs. Det går att välja flera åtgärder.

Samma åtgärd kan kräva flera olika tillstånd och/ eller dispenser.

## Kompensationsåtgärder

Om du får dispens eller tillstånd för en åtgärd som skadar naturvärdena i ett skyddat område, kan vi kräva att du kompenserar skadan. Exempelvis kan du restaurera eller nyskapa liknande biotoper (livsmiljöer). Ange om du tänkt utföra någon kompensationsåtgärd, till exempel att skapa nya biotoper.

## Övriga upplysningar samt bifoga filer

Du kan välja att skriva in övriga upplysningar i textfältet eller bifoga egna dokument

Bifoga dokument genom att klicka på knappen "Välj fil". Välj den fil du vill bifoga, dokumentet måste vara i filformatet -PDF, TIF, DOC, DOCX eller JPG. Varje dokument kan vara maximalt 65 MB.

Angående beläggning med indränkt makadam med bitumen som bindemedel (IMT) av Horns kustväg genom Naturreservatet Horns Kungsgård.

Ärendenummer 9827-2024

Vad gäller beläggning med indränkt makadam med bindemedel bitumen av Horns kustväg med sträckning genom naturreservat och vattenskyddsområde verkar styrelsen för vägsamfälligheten vara fast besluten att genomföra detta.

Ska sägas direkt att föreningen egentligen består av två lika stora delar. Den ena delen är stark för beläggning och den andra är stark emot.

Det som styrelsen genom åren inte har velat fästa någon vikt vid är riskerna för miljöpåverkan.

Den inställningen började synas redan för fem år sedan då länsstyrelsen gav dispens för beläggning med IMT och samtidigt rekommenderade att ett miljövänligare alternativ till bitumen som bindemedel skulle användas. Dåvarande styrelsen struntade helt i denna rekommendation och begärde in anbud med standard IMT med bindemedel bitumen.

Idag har styrelsen precis samma inställning som tidigare vad gäller miljöaspekterna av en beläggning med IMT.

Det som framförallt saknas i den totala bedömningen av beläggning är att ingen riskbedömning görs vad gäller klimatförändringarnas inverkan ( högre temperatur och kraftigare regnoväder) på att IMT med bitumen innehåller och släpper ifrån sig Polycykliska Aromatiska Kolväten (PAH). Urlakning av PAH från IMT i vägområdet kommer att ske och riskerar att lägga en oljefilm på fridlysta salamanders fortplantningsvatten.

Jag hänvisar här till rapporten "Acute and chronic effects of coal tar and asphalt sealants on salamanders". Se nedan.

PAH tas även upp av vegetationen utmed vägen och risken finns då att PAH kommer in i den mänskliga näringskedjan eftersom ett tiotal kor (köttdjur) varje sommar betar av växtligheten i vägområdet.

Det finns även en risk att havsmiljön påverkas av PAH då vägen ligger väldigt nära stranden till Kalmarsund och på några ställen endast 5-10 meter från vattendammar i en f.d. bergtäkt som utgör lekvatten för större vattensalamander.

I stort sett hele vägen sträcker sig igenom ett naturreservat och då är det rimligt att myndigheten med ansvaret för reservatsskötseln tar särskilda hänsyn till riskerna för förorening av miljön och vilken påverkan dessa risker kan ha på den biologiska mångfalden.

Sammantaget vill ingen människa ha in mera PAH i allas vår livsmiljö. Är då beläggning av kustvägen med IMT en bra åtgärd i denna anda?

Hållbarheten för en IMTbeläggning är 5-10 år. Därefter måste den förnyas. Under dess livstid behöver den repareras då potthål och sönderkörning av kanterna uppstår. Mera bitumen.

En beläggning kommer att innebära att vi gör oss beroende av en fossilprodukt under all framtid. Jag kan inte se att detta är förenligt med samhällets strävan att långsiktigt göra sig oberoende av fossila oljeprodukter.

Dessutom ändrar IMTbeläggning kustvägens unika karaktär som så väl passar in i hela kustmiljön och naturreservatets egenskaper.

Jag hoppas därför att Länsstyrelsen i Kalmar län tar sitt miljöansvar och inte förlänger/förnyar den dispensen för beläggning av kustvägen genom naturreservatet och vattenskyddsområdet med IMT som Länsstyrelsen beviljade 2019.

Med miljöhälsningar, Adriaan Muller Epost euronatur.adde@gmail.com  
Tingsryd 23 december 2024

Referenser:

Hantering av PAH-kontaminerad asfalt. Examensarbete av David Burotto, Lunds universitet  
"Acute and chronic effects of coal tar and asphalt sealants on salamanders". University of South Florida by Bommarito, Halbrook and Sparling.

Från: Lindegård Per  
Skickat: den 10 januari 2025 10:46  
Till: 'ingela.radstrom@telia.com'  
Ämne: Ang K-märka Horns kustväg  
Bifogade filer: K-märka Horns Kustväg.pdf

Hej Ingela!

I höstas fick länsstyrelsen en förfrågan från dig om möjligheten att ansöka om att K-märka Horns Kustväg. Jag skrev då ett svar på detta men ställde samtidigt en fråga till kollegerna som arbetar med länets naturreservat om de hade något att tillägga. Tyvärr missade jag dock att följa upp och bevaka om även de hade några synpunkter. Därför misstänker jag att något svar till dig aldrig skickats från oss. Vilket är beklagligt men som jag får ta ansvar för. Följande svar från kulturmiljöenheten på din förfrågan skulle därför ha skickats tidigare men kommer istället nu:

Tack för förfrågan om att låta K-märka Horns kustväg!

Begreppet ”K-märkt” används allmänt för bebyggelse och miljöer med ett utpekat kulturhistoriskt värde.

Detta begrepp har i sig ingen juridisk innebörd. K-märkt är istället ett allmänt använt samlingsbegrepp för

många olika typer av lagskydd på bebyggelse och miljöer av kulturhistoriskt intresse. Ett sådant lagskydd

kan vara kulturresevat.

Den skrift som ni hänvisar till togs fram av länsstyrelsens kulturmiljöenhet för snart 20 år sedan. Syftet

var att dokumentera kulturhistoriska värden inom det område som benämns Stenkusten. Denna kunskap

låg sedan till grund för vidare diskussioner kring möjligheten att skydda området som kulturresevat.

Detta var ett av flera områden i länet som länsstyrelsen då utredde som möjligt kulturresevat. Stenkusten omfattas redan av flera olika skyddsformer, bland annat naturreservat. Därför valde länsstyrelsen att inte gå vidare med Stenkusten utan fokusera på andra kulturhistoriska miljöer som då

hade ett svagare lagskydd. Att utreda om ett område ska bli kulturresevat är en omfattande process.

Detta är i nuläget inte aktuellt att göra för Stenkusten.

I den aktuella skriften angavs inte vilken beläggning som vägen framöver borde ha. Endast att det är

önskvärt att den underhålls på ett sätt som gör att vägens roll i kulturlandskapet fortsätter vara tydlig.

Om en förändrad beläggning av vägen kan påverka flora och fauna kan länsstyrelsens naturvårdshandläggare bättre svara på.

[naturvardshandlaggning.kalmar@lansstyrelsen.se](mailto:naturvardshandlaggning.kalmar@lansstyrelsen.se)

Med vänlig hälsning

Per Lindegård  
Antikvarie  
Kulturmiljöenheten  
Länsstyrelsen Kalmar län  
010-223 85 63 (010-nummer)  
Kontaktuppgifter Länsstyrelsen Kalmar län  
Växel: 010-223 80 00  
Central e-post  
Webbplats och sociala medier  
Så hanterar vi dina personuppgifter

**Subject:** VB: 521-9827-2024  
**Sent:** 2025-01-10, 16:47:20  
**From:** Unell Martin<[martin.unell@lansstyrelsen.se](mailto:martin.unell@lansstyrelsen.se)>  
**To:** Jonas Ljungberg

---

Hej!

Här kommer svar på frågor du ställde i går på telefon. Ni behöver inte betala avgift och ärendet bör vara handlagt i februari.

Med vänliga hälsningar

---

Martin Unell  
Naturavdelningen, Avdelningschef  
010 22 38 304  
[martin.unell@lansstyrelsen.se](mailto:martin.unell@lansstyrelsen.se)  
Länsstyrelsen Kalmar län, 391 86 Kalmar

---

**Från:** Danbolt Magnus <[magnus.danbolt@lansstyrelsen.se](mailto:magnus.danbolt@lansstyrelsen.se)>

**Skickat:** den 9 januari 2025 17:18

**Till:** Unell Martin <[martin.unell@lansstyrelsen.se](mailto:martin.unell@lansstyrelsen.se)>

**Ämne:** 521-9827-2024

Hej Martin,

Ärendet står på Anna och kommer att handläggas i jan-feb i alla fall. Ingen ny avgift kommer att begäras in.

Hälsningar

Magnus

Till länsstyrelsen i Kalmar län

14 januari 2025

angår ärendenummer 9827-2024

Ang urlakning av PAH från bitumen i vägbeläggning med indränkt makadam på Horns kustväg genom naturreservatet Horns Kungsgård

Tillägg till brev till Länsstyrelsen med datum 23 december 2024

Redan nu ser vi hur klimatet håller på att förändras. Varmare somrar, flera värmeböljor, flera extrema nederbördstillfällen.

Mot denna bakgrund kan man förvänta sig att risken för urlakning av skadliga ämnen (tex PAH) från vägområdet kommer att öka.

Våra samhällen strävar efter att lösgöra sig från fossila råmaterial och då speciellt råolja.

En av Länsstyrelsen beviljad dispens kommer sålunda att innebära två saker.

1. En beläggning av kustvägen med IMT med bitumen som bindemedel kommer att låsa fast oss i ett oljeberoende för all framtid.

2. Länsstyrelsen bedömer att risken för urlakning av farliga ämnen från vägområdet och som då kan orsaka skada i fridlysta vattensalamanders lekvatten kan lämnas därhän.

Jag vill påminna om att företaget Svevia anger i säkerhetsdatabladet "Bitumenemulsion för vägapplikationer" följande:

Produkten innehåller ekotoxiska ämnen som kan ha skadliga effekter på vattenlevande organismer.

Produkten innehåller ämnen som kan ge oönskade långtidsverkningar i vattenmiljön p.g.a. nedbrytningssvårigheter.

Med miljöhälsningar

Adriaan Muller

sommarboende på fastigheten Horn 119

[eoronatur.adde@gmail.com](mailto:eoronatur.adde@gmail.com) 0709468111

**Från:** "Adriaan Muller" <euronatur.adde@gmail.com>  
**Skickat:** Fri, 14 Feb 2025 10:05:05 +0100  
**Till:** "Länsstyrelsen Kalmar län" <kalmar@lansstyrelsen.se>  
**Cc:** "adriaan Muller" <euronatur.adde@gmail.com>  
**Ämne:** Ärendenummer 9827-2024 Beläggning av Horns Kustväg

Till Länsstyrelsen i Kalmar län

Angående beläggning av Horns kustväg med indränkt makadam med bindemedel bitumen

### **Angår ärendenummer 9827-2024**

Kommentarer till Ansökan om tillstånd och dispens i skyddade områden.

Styrelsen för Fornbod vägsamfällighets förening har lämnat in en Ansökan om tillstånd och dispens i skyddade områden.

Som sommarboende vid Horns kustväg tar jag mig nu friheten att kommentera den inlämnade ansökan. Det finns all anledning att kommentera och kritisera vissa punkter i ansökan.

1. Vägföreningen är delad i två ungefär lika stora delar. För och emot beläggning. Det innebär att denna ansökan endast har stöd av halva vägföreningen. Nuvarande styrelsen tog plats efter en extrastämma i september 2024 efter att den (vid ordinarie stämma i juli 2024) då valda styrelsen hade avgått. Splittringen i vägsamfälligheten är total. Ett ärende ligger också i MÖD i väntan på utfall avseende om anläggningsbeslutet tillåter beläggning med IMT.
2. Beläggningsen avses att bli 3,5 meter bred. Det får till följd att cyklisterna kommer i kläm när de passerar av bilarna. Framförallt de betydligt bredare husbilar som trafikerar vägen i stor utsträckning. Risken är stor att utrymmet inte räcker till så att cyklisterna måste köra ner i gruset bredvid vägen och då ökar risken för allvarliga olyckor.
3. Sophämtningen sker med stora lastbilar som inte kan mötas med vanliga bilar då vägbredd på 3,5 meter inte tillåter passage. Enligt kontakt med kommunen kommer sopbilen inte att köra på sidan om vägen för att släppa förbi mötande bilar. Det har de inte tid med utan då får de vanliga bilarna och husbilarna backa kortare eller längre sträcka. Vad händer om möte sker mellan sopbilen och flera mötande bilar samtidigt? Vem samordnar den kollektiva backningen när en mötesplats ligger en kilometer bakåt? Upplagt för problem!

4. Minskning av urlakning av magnesium- och kalciumklorider anges som argument och det är bra att miljöargumentet tas hänsyn till. Men då måste alla miljöargument redovisas. IMT med bitumen som bindemedel är en oljeprodukt och beläggning medför att vi blir beroende av råolja för all framtid. För att inte tala om riskerna med urlakning av PAH om vilket jag redan tidigare har skrivit om till länsstyrelsen. En beläggning med IMT behöver förnyas ungefär vart tionde år så det är inte en engångsåtgärd.

5. Vad gäller kostnaderna för beläggning och underhållet av vägen har de presenterade kalkylerna utsatts för hård kritik då underlaget för kalkylerna är bristfälligt och ofullständigt. Detta är en av orsakerna till den fullständiga splittringen i vägföreningen.

6. Genom åren har vägen blivit bredare. En viktig orsak till detta är att tidigare styrelser inte har ansett det viktigt att vid skrapning av vägen återföra gruset vid sidan av vägen till vägbanan. Resultatet har blivit att vägen i nästan hela sin längd ligger som i en "balja" där vägkanterna är betydligt högre än själva vägbanan. Det medför att regnvattnet blir stående på vägen och inte kan rinna ner i diket. Detta orsakar att vägen ofta drabbas av potthål och andra skador som då i sin tur påverkar de lokala trafikanterna i sina åsikter om fortsatt grusväg eller inte. Detta är särskilt märkbart i vägens svackor där vattnet blir stående efter regnväder. Dessa problem lär inte bli avhjälpta då planerna för beläggning inte innehåller en grundläggande och nödvändig upprustning av vägkroppen.

Under 2024 beviljades vägföreningen ett statsbidrag på närmare en miljon kronor (1000000 kr) för att rusta upp vägstandarden till godtagbar. Men årets årsstämma och den nuvarande styrelsen valde att inte utnyttja detta statsbidrag.

Att vägen genom åren har breddats kan nog helt tillskrivas att underhållet under många år har varit bristfälligt mestadels beroende på att styrelsen inte har kunnat/velat inse och förstå de verkliga problemen kanske för att därigenom påverka opinionen för beläggning.

7. Beläggningsplaneras till en vägbredd av 3,5 meter med syftet att få ner bilarnas hastighet. Idag är hastigheten inget problem. Bilarna körs inte med stor hastighet på grusvägen. En beläggning kommer med säkerhet att öka hastigheterna på vägen. En normal bil är strax över 2 meter bred och då är det lätt att inse att två bilar inte kan mötas på vägen. Dessutom blir det farligt för cyklister då det gäller att inte vingla till på cykeln eftersom utrymme för detta saknas. Om det sker en olycka på den smala vägen under högtrafik, hur ska då ambulans kunna komma fram? Samma resonemang gäller givetvis för alla breda transporter som brandbil, sopbil, traktorer mm.

8. Vad gäller vägdammets inverkan på fotosyntesen får nog detta ses endast som ett teoretiskt resonemang. Den skarpa iakttagaren kan tydligt se att

växtligheten längs vägen frodas. Blåelden står där i all sin glans, cikorian växer meterhög och slånbären växer sig stora. Till och med orkidén Johannesnycklar trivdes utmärkt i ett rikligt bestånd endast 1/2 meter från vägen och täckta med vägdamm. Beståndet fanns strax norr om bergtäkten tills för några år sedan då det fullständigt grävdes bort för att göra plats för fiberkabel. Insekter låter sig knappast påverkas av vägdamm då de med lätthet kan förflytta sig till platser där de kan hitta bättre förhållanden.

9. Vad gäller vägdammets inverkan på hälsan går det inte att komma ifrån att människor med sjukdomar som astma och allergi inte blir bättre av att de dessutom blir utsatta för vägdamm. Under hela våren, hösten, vintern, sommarnätterna, sommarkvällarna och sommarmorgnarna ligger dammet kvar på vägen då luftfuktigheten är stor nog. En stor del av fastighetsägarna lever sitt vardagsliv i städer och större samhällen där de under lång tid utsätts för en rad olika omständigheter vilka kan orsaka astma och allergi. Bilavgaser, asfaltdamm, husdjur, rök från förbränning, pollen mm. Nästan alla hus längs vägen ligger på så stort avstånd att dammet inte når dit. Endast några få hus strax söder om Ålkistan ligger nära vägen vilket naturligtvis inte är bra.

Vägföreningens medlemmar har lärt sig att "handskas" med dammet de få dagar på året som det är ett problem. För att komma till havet väntar man in tillfället då bilarna har passerat för att därefter korsa vägen. Den förhärskande vindriktningen är syd-sydväst och de badande vid kusten i Kalmarsund märker aldrig av dammet.

10. I ansökan anges att beläggning med IMT kommer att förbättra miljön för vattensalamandrarna i direkt anslutning till vägen genom att urlakning av klorider från vägsaltet kommer att upphöra. Det är gripet ur luften. Redan under slutet av 1990 talet finns det belägg för att förekomsten av salamandrar var riklig och så är fallet än idag. Genom åren har beståndet av salamandrar inte påverkats av vägsalt. På våren och försommaren kan man lätt iaktta ett stort antal av dessa amfibier i de dammar strax söder om Fornbod. Tvärtom ökar risken att salamandrarnas miljö försämras eftersom Polycykliska Aromatiska Kolväten -PAH- kan urlakas från IMT beläggningen. Detsamma gäller för orkidéerna i vägkanten och detta har jag redan kommenterat under punkt 8.

Sammanfattningsvis kan jag konstatera att flera av de argument som anförs i ansökan om tillstånd och dispens baseras på personliga tyckanden och åsikter varför jag nu har tagit mig friheten att lämna dessa kommentarer. Frågan om beläggning vilar på en mycket osäker ekonomisk grund och dess nytta är försumbar. Ur miljösynpunkt är den förkastlig då den försätter oss i ett fossil oljeberoende för många år framåt. Dessutom vill halva vägföreningen att grusvägen skall vara kvar samt att styrelsen skärper underhållet av grusvägen.

Tingsryd den 14 februari 2025  
Adriaan Müller, sommarboende på fastigheten Horn 1:119  
[euronatur.adde@gmail.com](mailto:euronatur.adde@gmail.com)

**Från:** "Adriaan Muller" <euronatur.adde@gmail.com>  
**Skickat:** Thu, 6 Mar 2025 11:57:56 +0100  
**Till:** "Länsstyrelsen Kalmar län" <kalmar@lansstyrelsen.se>  
**Cc:** "Adriaan Muller" <euronatur.adde@gmail.com>  
**Ämne:** Fwd: Reflektioner kring beläggning av Horns Kustväg ärenden 9827-2024

Vidarebefordrat mejl:

**Från:**  
**Ämne: Reflektioner kring beläggning av Horns Kustväg**  
**Datum:** 4 mars 2025 09:22:27 CET  
**Till:**  
**Kopia:**

Till länsstyrelsen i Kalmar län

Ärende nummer 9827-2024

Reflexioner om beläggning av grusväg genom naturreservatet Horns Kungsgård med indränkt makadam med bitumen som bindemedel.

Horns kustväg, en traditionell grusväg med en historia flera hundra år tillbaka i tiden, kan komma att beläggas med ett 4 cm tjockt lager av indränkt makadam med bindemedel bitumen (IMT).

Vägens längd -cirka 8 kilometer - ligger nästan helt inom naturreservatet Horns kustväg. Som ansvarig för skötseln av naturreservatet är det nödvändigt att länsstyrelsen i Kalmar län tar särskild hänsyn till miljöaspekterna av ett sådant omvälvande företag.

Redan i den tidigare dispensen från 2019 kunde man ana att länsstyrelsen såg en fara i att belägga vägen med indränkt makadam med bindemedel bitumen (IMT). Här rekommenderade länsstyrelsen att vägen skulle beläggas med IMT utan bitumen - bioasfalt. En rekommendation som styrelsen för vägföreningen helt struntade i när den begärde in anbud.

Vad var anledningen till att länsstyrelsen 2019 rekommenderade ett mindre miljöfarligt alternativ?

Såg länsstyrelsen redan då att en möjlig urlakning av PAH skulle kunna spoliera större vattensalamandrarnas livsmiljö? Dammarna där salamandrarna förökar sig ligger ju endast några meter från den genomsläppliga vägkroppen.

På det lokala och regionala planet är det länsstyrelsen som ansvarar att av riksdagen beslutade miljömål uppnås. Det gäller skogen, lantbruket, vattenmiljön och naturligtvis den biologiska mångfalden. Det kan inte vara obekant för länsstyrelsen att det nästa alltid är de vattenlevande organismerna som påverkas negativt av förändringar i naturen skapade av människan.

Länsstyrelsen lägger ett stort ansvar på vägföreningen om vägen beläggs med IMT. Beslut om dispens för beläggning av vägen med IMT genom naturreservatet innebär ju i praktiken att länsstyrelsen i Kalmar gör den bedömningen att det inte föreligger någon risk att PAH kan urlakas ut vägbanan.

Dessutom försätter ett beslut om dispens vägföreningen och egentligen hela vårt samhälle i ett mer eller mindre evigt oljeberoende. Är länsstyrelsen verkligen beredd till detta? Har denna fråga dryftats med markägaren till naturreservatet dvs. Statens Naturvårdsverk? Visserligen är länsstyrelsen ansvarig för skötseln av reservatet men jag tror ändå inte att det innebär ”carte blanche” för vilka ingrepp som helst i reservatet.

Av den anledningen ämnar jag skicka denna skrivelse även till Statens Naturvårdsverk för att få till stånd ett samråd i denna fråga om beläggning mellan myndigheterna.

Tingsryd den 2 mars 2025  
Adriaan Muller  
civiljägmästare  
[euronatur.adde@gmail.com](mailto:euronatur.adde@gmail.com)

**Från:** "Nina Rådström" <nina919401@gmail.com>  
**Skickat:** Mon, 10 Mar 2025 18:04:34 +0100  
**Till:** "Länsstyrelsen Kalmar län" <kalmar@lansstyrelsen.se>  
**Ämne:** Inlaga avseende ärendenummer 9827-2024  
**Bilagor:** Artikel REVs Bulletin 2016 Att satsa på en beläggning ovanpå ett dåligt underlag är att kasta pengar i sjön.pdf, Mötesplatser enskilda vägar Trafikverket.png, Beslut om särskilt driftsstöd Trafikverket våren 2024.pdf

#### **Gällande dispensansökan med ärendenummer 9827-2024**

Den 17 november 2024 ansökte Fornbods samfällighetsförening, genom deras kassör, om dispens för att belägga Horns Kustväg. Med den här skrivelsen vill jag motsätta mig den sökta dispensen på grund av att dess brister. Jag utvecklar dessa nedan.

Som privatperson tycker jag grusvägen är unik och ett kulturellt värdefullt inslag på norra Öland som bör bevaras. Jag tycker också personligen att det är synd att belägga en väg med IMT inom ett naturreservat – framförallt med tanke på miljöaspekterna. Detta har många säkert lyft före mig så jag tänker att ni på Länsstyrelsen är väl insatta i miljökonsekvenserna av en eventuell beläggning av Horns Kustväg samt att om vägen beläggs med IMT innebär det att detta behöver göras om vart femte till tionde år.

Självklart accepterar jag demokratiska beslut som att Fornbods samfällighetsförening på senaste årsstämman röstade om beläggning och att beläggningsalternativet denna gång fick majoritet. Att föreningen ansöker om dispens för att belägga vägen är därför i sin ordning. Men ska vägen någon gång beläggas så anser jag att det krävs större insatser än de kassören i dispensansökan ansöker om å föreningens vägnar.

Under förra verksamhetsåret satt jag själv som vald ordförande i föreningen. Under året lärde jag mig mycket via vår branschorganisation REV, men också genom mina kontakter med er på Länsstyrelsen. Jag har också fått god insikt i grusvägunderhåll genom mina kontakter med Trafikverket samt lärt mig mycket av de underentreprenörer som vi tidigare anlitat och som föreningen idag anlitar för vägunderhåll.

De utmaningar/problem jag främst ser med dispensansökan är följande:

- **Problem med vägens långsiktiga hållbarhet.** Vägens skick idag har brister vad gäller dränering. Vid kraftiga regn samlas vatten och "äter" på vägkroppen. Detta eftersom vägrenen på många ställen är högre än själva vägbanan. Det finns två sätt att råda bot på detta, det ena innebär att ett nytt bärlager läggs på innan beläggning kommer till. När nytt bärlager tillförs kan vägkroppen bättre formas vid beläggning med IMT – det kallas bombering vilket innebär att en plan yta görs välvd dvs upphöjd på mitten. Då kan vatten rinna av åt sidorna och vägen får en bättre hållbarhet. Förra årets styrelse (som jag själv ledde) ansökte hos Trafikverket om stöd för att genomföra en sådan förstärkning av bärlagret och fick godkänt ett stöd om nära en miljon kronor. Nuvarande styrelse, och avsändare av dispensansökan, anser att en sådan insats inte behövs. Därför har man tackat nej till stödet och dispensansökan innehåller ingen ansökan om att få förstärka bärlagret, annat än i ytterst liten del. Detta kan med all sannolikhet leda till att vägen på sikt får hållbarhetsproblem. Tillgänglig information från REV, Trafikverket och information från de entreprenörer vi anlitar och har anlitat för vägunderhåll vittnar om att ett

nytt bärlager bör tillföras innan en grusväg beläggs med IMT. Ett närliggande exempel på det är vägen mellan Gillberga och Kristinelund som för ett antal år belades med IMT. I samband med den insatsen förstärktes grusvägen först med nytt bärlager om minst 10 cm innan den belades med IMT. Om Horns kustväg beläggs utan nytt bärlager finns stora risker att beläggningsen snabbt får skador av trafiken som både påverkar naturen, vägens utseende (en lappad belagd väg är inte vacker) och föreningens ekonomi.

- **Avsaknad av önskemål om att anlägga vägtrummor.** Det andra sättet att motverka brister på dränering av vägen är att på ett antal platser anlägga nya vägtrummor för att göra det möjligt för vatten att rinna av även där vägrenen på ena sidan är högre än vägbanan. Under förra verksamhetsåret försökte vi identifiera de fyra (tror jag) vägtrummor som finns idag. Två hittade vi och dessa rensade vi, de övriga två är antagligen igensatta och vi hittade dem inte (finns inga kartor sparade). Med all sannolikhet behöver både nytt bärlager tillföras och nya vägtrummor tillkomma för att förbättra vägens dränering även när vägen ska beläggas med IMT. Inget av detta finns med i dispensansökan.

- **Kalkstenskross i IMT ger en svagare beläggning.** I dispensen ansöker kassören om att enbart kalkstenskross får användas i IMT-beläggningsen. Det råder delade meningar kring huruvida IMT med kalkstenskross kommer hålla för den trafik Horns Kustväg har idag. Bland annat kommer Naturstenskompagniet att återuppta, om än i mindre skala, sina transporter av sten från Hornsuddens stenbrott. Lastbilar som transporterar sten kan väga cirka 70 ton. Varna dagar finns det stor risk för att den mjuka IMT-beläggningsen inte håller för denna trafik utan "krullar" upp sig, information jag fått från lokala vägghållare. Ett sätt att öka hållbarheten i IMT-beläggningsen är att istället för kalkstenskross använda granitkross. Det ger delvis en annan färg. Den IMT-belagda vägen som går mellan Kristinelund och Gillberga som jag hänvisar till ovan använder enbart granitkross i IMT just för hållbarhetens skull. Denna förbättrade hållbarhet har samtliga entreprenörer som lämnat offert till nuvarande styrelse vittnat om. Men beställaren, styrelsen/kassören, har inte tagit åt sig av den informationen och det finns inte med i dispensansökan.

- Något jag själv snabbt upp i kontakten med vägläggare har också varit att det är bra att i samband med beläggning förstärka påfarten från ett stenbrott med varmasfalt. Detta eftersom det främst är beläggningsens kanter som är känsliga. Varmasfalten skyddar IMT-beläggningsen från den tunga stentrafiken när den kör in på den belagda vägbanan. Dispensansökan innehåller inga önskemål om detta.

- **Utmaningar med önskad bredd.** I dispensansökan står att vägens bredd ska vara 3,5 m. Den bredden möjliggör inga möten mellan fordon inom ramen för den belagda delen av vägområdet. Knappt heller för cyklister som antagligen kommer tvingas ut i vägrenen. Vägen trafikeras under sommartid frekvent av husbilar med en bredd på cirka 2,3 m, Borgholm Energis bilar med en bredd på 2,9 m hämtar även sopor utmed vägen. Bilar som möts kommer alltså behöva köra ut i vägrenen med följden att den känsliga naturen inom reservatet påverkas. Det finns också risk för att kanterna inte håller när fordonen tvingas ut. Speciellt eftersom IMT är en mjukbeläggning som är känslig för tryck som jag beskriver ovan. Den IMT som ansöks om kommer också vara svagare än normalt pga att den ska innehålla poröst kalkstenskross och ej

den mer hållbara granitkrossen. För att undvika skador på kanterna krävs mötesplatser med god frekvens eller så krävs tillstånd att bredda vägen - även det med god frekvens - så att möten möjliggörs utan att behöva köra ut i vägrenen över beläggningskanter. Trafikverkets riktlinjer stipulerar att det ska vara en mötesplats var 200:e meter. Tätare om vägen är kurvig. Horns kustväg är 8 km lång vilket skulle innebära minst 40 mötesplatser. Inget av detta finns med i dispensansökan.

Jag hoppas Länsstyrelsen tar hänsyn till ovanstående fakta inför er bedömning av dispensansökan. Jag bifogar artikeln från REV kring hur grusväg framgångsrikt beläggs med IMT, riktlinjer från Trafikverket avseende mötesplatser samt kopia av det stöd som Trafikverket förra våren beviljade föreningen avseende ett bär- och slitlager.

Ska Horns Kustväg beläggas behöver det genomföras med såväl varsamhet om naturen som ett hållbarhetstänk som leder till att vägen håller långt långt framåt. Det mest miljövänliga är dock att behålla grusvägen. Men den behöver rustas upp rejält genom att få ett nytt bär- och slitlager samt underhållas mer frekvent såväl vad gäller skrapning, grusning som dammbindning.

Vid tidigare kontakt med er på Länsstyrelsen har ni informerat om att ingen handläggare än är utsedd. Hör gärna av er när det blir klart vem som kommer att handlägga ärendet.

Med vänlig hälsning

Nina Rådström, Restadsvägen 10, 167 33 Bromma, (samt Horns Kustväg 128) tel 070-7529551

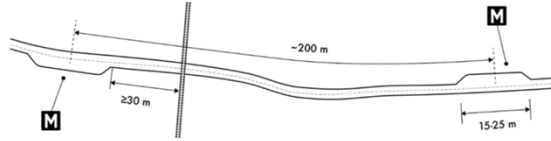
Bilagor:

- artikel REV
- utdrag om mötesplatser ur Trafikverkets handbok Projektering och byggande av enskilda vägar
- kopia av stöd för nytt bär- och slitlager beviljat av Trafikverket våren 2024

#### 4.3.4 Mötesplatser

Väg som är smalare än 5,0 m ska förse med mötesplatser med ungefär 200 m mellanrum. Det bör vara fri sikt mellan två mötesplatser.

Mötesplatser ska inte förläggas närmare än 30 m från en plankorsning (korsning i samma plan mellan vägen och en järnväg eller spårväg). Avståndet mäts från den närmaste rälen (Figur 4-9). På så sätt undviks att långa fordon blir stående i plankorsningen.



Figur 4-9 Avstånd mellan mötesplats och plankorsning med järnväg eller spårväg.

<sup>41</sup> Vägområde är den mark eller det utrymme som har tagits i anspråk för en väganordning, [Väglag \(1971:948\)](#). Väganordning beskrivs både i väglagen och [Vägförordning \(2012:707\)](#).

Sida 25 (68)

Vägbredden, dvs. vägbana plus mötesplats, bör vara minst 6,0 m. Mötesplatsens längd bör anpassas till de fordonstyper som planeras trafikera vägen. Normal längd är mellan 15 och 25 m.

Vid långa siktsträckor kan flera mötesplatser ersättas med en minst 5,0 m bred väg. Det ger visuella fördelar och underlättar snöröjning och andra driftåtgärder.

Mötesplatser ska märkas ut med vägmärke E18 (Figur 4-10) från båda håll. Skylden placeras på den sida av vägen där den syns bäst.



Figur 4-10 Vägmärke E18. Mötesplats.

**Från:** "Håkan Fogelfors" <Hakan.Fogelfors@slu.se>  
**Skickat:** Tue, 11 Mar 2025 21:31:23 +0100  
**Till:** "kalmar@lansstyrelsen.se" <kalmar@lansstyrelsen.se>  
**Ämne:** Yttrande ärendenummer 9827-2024

Länsstyrelsen i Kalmar län

Innan ni tar beslut i ärendet 9827-2024 vill undertecknad peka på Länsstyrelsens och Vägverkets tidigare utlåtande angående Horns Kustvägs unika skyddsvärde publicerat i boken "Vägen som Kulturarv" från år 1999. Citat "**Värdeomdöme:** Den kanske vackraste vägen på Öland med storslagen utsikt och flera höga natur- och kulturvärden. Den kustnära vägen hör även till de äldsta dokumenterade vägarna på ön. Högsta bevarandevärde. **Rekommenderad skötsel:** En fortsatt traditionell grusvägsskötsel för att bibehålla denna vägs särart. Stor hänsyn måste tas till angränsande känsliga alvarmarker som också präglar vägkantsfloran. Fortsatt bete på alvarmarkerna bör ske för att naturvärdena ska kunna bevaras. Röjning av buskar vid behov." Låt nu inte detta gå förlorat för all framtid.

Vänliga hälsningar

Håkan Fogelfors

Tidigare lärare vid Sveriges Lantbruksuniversitet i agrarhistoria, natur- och miljövard

---

När du skickar e-post till SLU så innebär detta att SLU behandlar dina personuppgifter. För att läsa mer om hur detta går till, klicka [här](#)  
E-mailing SLU will result in SLU processing your personal data. For more information on how this is done, click [here](#)

Från: "Erik Holmedal" <erik@swiss.se>  
Skickat: Wed, 19 Mar 2025 15:43:22 +0100  
Till: kalmar@lansstyrelsen.se  
Ämne: Angår ärendenummer 9827-2024

# Avslag med stöd i lagstiftning och bevarandeintressen

## Strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken

Horns kustväg ligger inom strandskyddat område vid kusten. Enligt 7 kap. 13 § miljöbalken (MB) är syftet med strandskyddet att långsiktigt säkerställa allmänhetens tillgång till strandområden (allemansrätten) och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet

[lagen.nu](http://lagen.nu)

. Strandskyddet utgör ett **starkt allmänt intresse**, och lagstiftaren har uttryckligen avsett att dispenser från strandskyddet ska ges mycket restriktivt

[naturvardsverket.se](http://naturvardsverket.se)

. Dispens får **endast** medges om det finns s.k. *särskilda skäl* och åtgärden dessutom är förenlig med strandskyddets syften

[naturvardsverket.se](http://naturvardsverket.se)

.

I 7 kap. 18 c § MB anges uttömmande vilka sex omständigheter som kan utgöra särskilda skäl för dispens

[lagen.nu](http://lagen.nu)

. Dessa omfattar bl.a. fall där området redan är ianspråktaget (t.ex. tomtmark), där platsen är väl avskild från strandlinjen genom t.ex. en väg, eller där ett angeläget allmänt intresse kräver lokalisering vid vattnet. Utanför dessa punkter finns *inga* övriga skäl som lagligen kan motivera dispens. Att en åtgärd "inte försämrar" allmänhetens tillgång eller djur- och växtliv räknas **inte i sig** som ett särskilt skäl – det är endast en grundförutsättning för att överhuvudtaget bevilja dispens om ett särskilt skäl först har påvisats

[naturvardsverket.se](http://naturvardsverket.se)

.

I det här fallet anför sökanden främst att vägen funnits sedan 1960-talet och att åtgärden skulle medföra miljö- och säkerhetsförbättringar (mindre damm, lägre hastighet, m.m.). **Att platsen redan används som väg** kan i och för sig utgöra ett särskilt skäl enligt lagen. Samtidigt måste prövningen beakta att den planerade beläggningen ändrar vägens karaktär från grusväg till hårdgjord yta. Även om vägsträckan funnits länge, innebär åtgärden ett mer **permanent**

**anläggande** som potentiellt kan öka utnyttjandet av området. Sökanden hävdar även att ett *allmänt intresse* motiverar åtgärden, men de anförda intressena (minskat damm, lägre underhållskostnader, bekvämare färd för hemtjänst m.fl.) framstår främst som privata eller lokala intressen. Sådana kostnads- och underhållsargument har **inte erkänts som särskilda skäl** i praxis, eftersom de inte motsvarar det tunga allmänintresse som krävs (jämför t.ex. förarbetsuttalandena i prop. 2008/09:119)

[lagen.nu](http://lagen.nu)

. Inte heller synes vägens funktion *kräva* närhet till vattnet – den planerade åtgärden gäller en befintlig sträckning och inte en vattenbunden funktion. Sammantaget är det tveksamt om något giltigt särskilt skäl enligt 7 kap. 18 c § MB föreligger för att medge strandskyddsdispens.

Även om man skulle anse att ”redan ianspråktaget område” är tillämpligt som skäl, måste nästa steg i prövningen vara att säkerställa att dispens **inte motverkar strandskyddets syften**. Här kan konstateras att kustområdet ifråga är mycket värdefullt för både allmänhetens friluftsliv och för biologisk mångfald. Att anlägga en belagd väg kan riskera att strida mot strandskyddets syfte att bevara naturmiljön. Mark- och miljööverdomstolen har i liknande fall framhållit att en väg inom orörd kustmiljö kan innebära en väsentlig förändring av livsvillkoren för djur- och växtarter, särskilt om området är ekologiskt känsligt

[strandskyddsdomar.se](http://strandskyddsdomar.se)

. I ett rättsfall angående en ny tillfartsväg över en havsstrandäng (MÖD M 2666-18) bedömdes vägen skada den skyddade naturmiljön så pass att dispens inte kunde ges, trots att den allmänna tillgängligheten endast påverkades marginellt

[strandskyddsdomar.se](http://strandskyddsdomar.se)

. Även i vårt ärende löper vägen genom kustnära betesmarker och naturmark inom ett skyddat område, vilket innebär att varje ytterligare fysiskt ingrepp måste betraktas med stor försiktighet ur strandskyddssynpunkt. Mot bakgrund av detta talar de **juridiska förutsättningarna i MB 7 kap.** för att dispens **inte** bör ges i detta fall, då varken tillräckliga särskilda skäl kunnat styrkas eller full överensstämmelse med strandskyddets syften kan garanteras.

## Naturresevat och Natura 2000-område

Den aktuella vägsträckan ligger inom **Horns kungsgårds naturresevat**, som även är ett Natura 2000-område och därmed skyddat enligt både svensk lag och EU-rätt

[visitoland.com](http://visitoland.com)

. Enligt 7 kap. 4–6 §§ MB är området avsatt som naturresevat i syfte att bevara dess höga natur- och kulturvärden. Naturresevatets **ändamål** är uttryckligen att skydda den rika florans och faunan samt det värdefulla kulturlandskapet med dess mosaik av åker, ängs- och betesmark och skog

[visitoland.com](http://visitoland.com)

. Inom skyddade områden gäller generellt att man inte får utföra åtgärder som kan skada naturmiljön eller motverka syftet med resevatet

[havochvatten.se](http://havochvatten.se)

. Förbuden i reservatsföreskrifterna kan endast upphävas genom dispens om **särskilda skäl** föreligger, och då prövas detta av förvaltande myndighet (Länsstyrelsen) [havochovatten.se](http://havochovatten.se)

. Här måste alltså Länsstyrelsen bedöma om det finns skäl att göra ett undantag från reservatets föreskrifter, och om åtgärden trots allt är förenlig med **reservatets syften**.

Horns kungsgårds naturreservat hyser en mängd skyddsvärda arter och naturtyper. Reservatet är känt för sin mosaik av öländska naturtyper: vidsträckta beteshagar, ädellövskogar, enbevuxna alvarmarker, torrängar, lövängar samt den karga klintkusten

[lansstyrelsen.se](http://lansstyrelsen.se)

. I betesmarkerna mellan kusten och Hornsjön finns en rik **ängsflora** som på försommaren blommar med bl.a. gullvivor och flera arter orkidéer

[lansstyrelsen.se](http://lansstyrelsen.se)

. Längs klippkusten och vägkanterna finns en speciell salt- och vindpåverkad vegetation med sällsynta växter (t.ex. grusslok, tulkört) samt gamla oxelbestånd

[lansstyrelsen.se](http://lansstyrelsen.se)

. Faunan är också skyddsvärd – området är ett viktigt fågelhabitat där bl.a. rovfåglar och vadare förekommer. I reservatet finns t.ex. ett rikt fågelliv med arter som fiskgjuse, skräntärna, skäggdopping och ibland havsörn

[visitoland.com](http://visitoland.com)

file-kkoznjgq7hjhjftgf9c9ui

. Även fladdermöss (12 arter har noterats) och insekter som ekoxe trivs i de gamla ekmiljöerna [visitoland.com](http://visitoland.com)

. Sammantaget är detta ett område med **exceptionellt höga bevarandevärden**, vilket motiverar dess status som Natura 2000-område inom både fågel- och habitatdirektivet.

Att belägga och förändra Horns kustväg riskerar att påverka dessa skyddsvärda naturvärden. Även om avsikten är att smalna av vägen kan själva anläggningsarbetet och den efterföljande förändringen av vägmiljön ge upphov till **negativa effekter**. Till exempel kan schaktning, maskinanvändning och materialtransport störa mark och vegetation intill vägen. Känsliga arter, såsom orkidéer i vägkanterna eller groddjur i närliggande vatten, kan påverkas av dessa ingrepp (tillfälligt eller varaktigt). Sökanden menar att miljön för t.ex. salamandrar och orkidéer förbättras när dammbindning med klorider upphör. Det är dock inte visat genom någon naturvetenskaplig utredning att kloridanvändningen faktiskt skadat specifika arter, eller att den föreslagna oljegrusbeläggningen är helt utan andra miljörisker. En asfalterad eller oljebunden vägyta kan medföra förändrade avrinningsmönster (ökad avrinning av regnvatten istället för infiltration i vägbanken) och eventuell utlakning av bitumenbundna partiklar eller spill från trafik. **Osäkerheter kring påverkan på flora och fauna måste bedömas med försiktighetsprincipen i åtanke** (MB 2 kap. 3 §), särskilt inom ett Natura 2000-område.

Enligt 7 kap. 28 a § MB får en verksamhet eller åtgärd som kan påverka ett Natura 2000-område väsentligt inte utföras utan tillstånd. Här krävs en **ingående prövning** av om den planerade beläggningen kan skada de naturtyper eller arter som området ska skydda. Givet reservatets syfte att bevara flora och fauna

[visitoland.com](http://visitoland.com)

, torde en sådan prövning ställa höga krav på att åtgärden är neutral eller positiv för skyddsvärdena. Om det råder minsta tvekan om effekten, ska dispens/tillstånd inte ges. Det kan anmärkas att reservatsförvaltningen redan 2018 uppmärksammade vägens negativa inverkan och krävde åtgärder för att smalna av den

file-kkoznjgq7hjhftgf9c9ui

. Att vägen trots detta fortsatt breddats och dammat avsevärt tyder på att nuvarande underhåll inte varit förenligt med reservatets skötsel mål. Åtgärder för att komma till rätta med problemet är motiverade, men **valet av metod** måste ske inom ramen för reservatets bestämmelser och Natura 2000-regler. Att asfaltera/oljebinda vägen är ett **irreversibelt ingrepp** i landskapet. Alternativa lösningar – t.ex. intensifierat underhåll av grusvägen inom fastställd smal bredd, användning av dammbindande medel med mindre miljöpåverkan, hastighetsbegränsningar eller trafikregleringar under torra perioder – har inte utretts som möjliga mindre ingripande åtgärder. Innan man tar steget att ge dispens för beläggning bör det utredas om syftet (minskad dammbildning och störning) kan nås på annat sätt som innebär mindre risk för naturvärdena.

Sammanfattningsvis strider den föreslagna åtgärden mot **reservatets bevarandemål** om att skydda naturmiljön och kulturprägel i området. Inget underlag har presenterats som visar att åtgärden är nödvändig för reservatets skötsel eller för något tvingande allmänintresse kopplat till Natura 2000. Tvärtom är det stor vikt vid att **upprätthålla reservatets orörda karaktär** och unika naturvärden, vilket talar mot att introducera en ny belagd vägstruktur inom området.

## Rättspraxis – restriktiv dispensgivning

Praxis från högre instanser styrker en **restriktiv hållning** vid dispenser i skyddade kustområden. Som nämnts ovan betonar både lagförarbeten och Naturvårdsverket att strandskyddsdispenser endast ska ges i *undantagsfall*

[naturvardsverket.se](http://naturvardsverket.se)

. Mark- och miljööverdomstolen (MÖD) har i ett flertal avgöranden understrukit att det allmänna intresset av att bevara strandmiljöer väger tungt och att dispenser kräver starka skäl. Exempelvis har domstolen slagit fast att en ny väg i orörd kustmiljö inom område av riksintresse för naturvård/friluftsliv klart skulle väsentligt skada djur- och växtlivet, varför dispens inte kunde ges

[strandskyddsdomar.se](http://strandskyddsdomar.se)

. I det fallet åberopade sökanden särskilda skäl (att vägen behövde ligga vid vattnet och att behovet inte kunde lösas utanför området), men MÖD konstaterade att alternativ fanns och att skälen inte var tillräckliga – dispens nekades därför

[strandskyddsdomar.se](http://strandskyddsdomar.se)

.  
Det är också värt att notera att MÖD i praxis har ogiltigförklarat argument som inte finns bland de sex särskilda skälen. Till exempel har domstolen prövat om man kan väga in allmänna eller enskilda intressen utöver de särskilda skälen vid dispensprövning. Tidigare praxis sade nej; endast skälen i 7:18 c är relevanta

[naturvardsverket.se](http://naturvardsverket.se)

. Efter HD:s avgörande NJA 2018 s. 753 har MÖD visserligen nyanserat detta något (MÖD 2020:2), men utgångspunkten är fortfarande att dispens kräver ett **mycket starkt skäl** och att proportionalitetsprincipen inte får användas för att kringgå lagens uppräknade dispensgrunder [naturvardsverket.se](http://naturvardsverket.se)

. Med andra ord kan inte en samlad bedömning “fria” en dispens om inget särskilt skäl enligt lagen faktiskt är uppfyllt. I vårt ärende har sökanden fokuserat på miljöförbättringar och trafiksäkerhet – aspekter som snarare hör hemma i en intresseavvägning än som direkta särskilda skäl. Enligt praxis duger inte sådana allmänna hänsyn som dispensmotiv, om de inte faller in under lagens specifika punkter. Detta talar för att en **korrekt juridisk bedömning** måste leda till avslag i enlighet med praxis, då sökandens motiv inte tydligt matchar de tillåtna skälen.

Även när det gäller naturreservat och Natura 2000-områden finns tydlig praxis att undantag ska hanteras restriktivt. I ett avgörande rörande dispens i ett kustreservat (MÖD 2004:3) påpekade domstolen att hela kustområdet omfattades av riksintresse för naturvård och friluftsliv, samt av 4 kap. miljöbalken, vilket kräver särskild hänsyn till natur och friluftsliv vid exploatering

[lagen.nu](http://lagen.nu)

. I det fallet ansågs intrång i reservatet hota en skyddad fågelarts fortbestånd, varför dispens vägrades både p.g.a. brist på särskilda skäl och artens skyddsstatus

[lagen.nu](http://lagen.nu)

. MÖD betonade att **reservatsdispenser ska prövas mot reservatets syfte** samt att både MB 2 kap. hänsynsregler och 3–4 kap. (allmänna intressen, riksintressen) måste beaktas

[lagen.nu](http://lagen.nu)

. Överfört till Horns kustväg innebär detta att Länsstyrelsen måste väga in att norra Ölands kustområde sannolikt är av riksintresse och omfattas av 4 kap. MB (Ölands kustområden är generell skyddade därigenom). Sådana områden ska i första hand lämnas obebyggda; exploateringsföretag får bara ske om det kan ske **utan att skada områdets natur- och friluftsvärden**. Att här ge dispens för en vägförändring inom naturreservatet skulle strida mot andan i dessa bestämmelser och i tidigare domstolsavgöranden.

Sammanfattningsvis ger rättspraxis stöd för en **mycket restriktiv** dispensgivning i denna typ av fall. Både strandskyddsärenden och reservatsärenden från domstolarna visar att när det rör sig om kustnära skyddade miljöer med höga värden, så ska tveksamma projekt hellre avslås än tillåtas. Det är i linje med detta praxisresonemang rimligt att avslå föreliggande ansökan.

## Allmänna intressen av att bevara kustmiljön

Utöver de rent juridiska aspekterna enligt ovan, måste myndigheten beakta de **allmänintressen** som gör sig gällande. Kustmiljön vid Horns udde–Byrums Sandvik är ett stort värde för allmänheten. Området nyttjas för friluftsliv, rekreation och naturupplevelser av både ortsbor och besökare. Horns kustväg omges av en attraktiv landskapsbild med beteshagar, klintkust och utsikt över Kalmarsund. Detta är i sig en resurs – en del av Ölands unika natur- och kulturarv som kommer allmänheten till del genom allemansrätten. Strandskyddsbestämmelserna

ska garantera att sådana miljöer **förblir tillgängliga** och inte exploateras på ett sätt som utesluter eller avskräcker allmänheten

[lagen.nu](http://lagen.nu)

. Även naturreservatets föreskrifter och syften syftar till att vårda denna helhet för allmänhetens bästa.

I detta sammanhang framstår det allmänna intresset av **örörda och genuina kustmiljöer** som mycket starkt. Varje ytterligare tekniskt ingrepp kan gradvis urholka områdets vildhet och attraktionskraft. En belagd väg innebär t.ex. att området får en mer urban prägel. Det kan locka till högre hastigheter och ökad biltrafik, vilket stör friden för besökare som promenerar, cyklar eller betraktar naturen. Sökanden argumenterar att åtgärden skulle gynna gående och cyklister, men ett alternativ resonemang är att en smal asfalterad väg utan mötesplatser kan bli **otrygg för oskyddade trafikanter** när bilar måste trängas på 3,5 meters bredd. Om biltrafiken dessutom upplevs enklare kan det leda till fler fordonsturer längs vägen (t.ex. turisttrafik som annars kanske undvikit den gropiga grusvägen). Allmänhetens intresse av friluftsliv tillgodoses ofta bättre av en lågtrafikerad, lugn miljö än av en "förbättrad" bilväg. Ett tänkbart allmänt intresse är att **minska** biltrafikens påverkan, inte att underlätta den. Man kan här peka på att ett alternativ kunde vara att reglera fordonstrafiken under högsäsong eller låta vägen få karaktär av enskild utflyktsväg med begränsad framkomlighet – detta skulle gynna friluftslivet och naturen i högre grad än en beläggning. Sökanden har inte visat att allmänhetens intresse väger *för* åtgärden; snarare talar mycket för att det allmänna intresset av att bevara kustmiljön **utan ytterligare exploatering** bör ges företräde.

Det kan också framhållas att området sannolikt omfattas av formellt **riksintresse** för friluftsliv och naturvård (MB 3 kap. 6 § och 4 kap.). Länsstyrelsen har i andra ärenden konstaterat att norra Ölands kustområden är av nationellt intresse för sin unika natur och rekreationsvärde

[lagen.nu](http://lagen.nu)

. Myndigheter är skyldiga att tillvarata sådana intressen och inte tillåta åtgärder som påtagligt skadar dem. Här är bevarandet av den öppna kustzonen – med dess biologiska mångfald och tillgänglighet – ett tydligt allmänintresse som stöds av lagstiftningen. Den nytta som enskilda kan se med en förbättrad väg väger lätt i jämförelse med samhällets långsiktiga intresse av **oförstörd kustnatur**. Naturvårdsverket uttrycker att strandskyddet just är ett tungt allmänintresse och att restriktivitet ska gälla för att säkra detta

[naturvardsverket.se](http://naturvardsverket.se)

. Att avslå dispensansökan ligger därmed helt i linje med att värna de allmänna intressena i området.

## **Brister och motsägelser i ansökan**

Vid granskning av sökandens argumentation framträder flera brister och interna motsägelser som försvagar dispensmotiveringen:

- **Hastighet och trafiksäkerhet:** Sökanden hävdar att en smalare belagd väg kommer att sänka bilarnas hastighet och öka säkerheten. Samtidigt medges – även av sökanden själv i tidigare underlag – att hastigheten normalt ökar när en grusväg förses med fast beläggning <sup>[L]</sup>[assets.ctfassets.net](#)<sup>[SEP]</sup>. Den positiva effekten av att smalna av vägen kan därför motverkas eller helt upphävas av den högre komfort som en slät väg ger. Det är osäkert om 3,5 meters bredd verkligen garanterar låga hastigheter; mycket beror på förarbeteendet och om några fysiska farthinder eller mötesplatser finns (vilket inte planeras). Ökad hastighet skulle direkt motverka syftet att öka trafiksäkerheten och dessutom öka risken för viltolyckor och störning av djurlivet längs vägen. Denna motsägelse (snabbare vägar kontra säkrare vägar) är inte tillfredsställande utredd i ansökan.
- **Miljönytta vs. miljörisk:** Ansökan framhåller miljövinster som minskat damm och slopad saltanvändning. Det är korrekt att vägdammet från grus kan ha negativa effekter (dämpar växtlighetens fotosyntes och kan vara en hälsorisk enligt sökanden <sup>[L]</sup>file-kkoznjgq7hjhtgf9c9ui<sup>[SEP]</sup>). Samtidigt uppstod dammproblematiken delvis på grund av att vägen tillåtits breda ut sig över tid och kanske trafikeras i högre hastighet än lämpligt. Att lösa detta genom att belägga vägen är en lösning, men inte den enda tänkbara. Mindre ingripande åtgärder – som att strikt hålla smalare vägbredd, använda dammbindande medel i måttlig mängd, eller sänka hastighetsgränsen – har inte diskuterats. Sökanden argumenterar som om beläggning är nödvändig för miljön, men har inte presenterat någon jämförande analys av alternativen eller en miljökonsekvensbedömning. Dessutom introducerar beläggningen egna miljörisker: t.ex. potentiell avrinning av föroreningar från vägbanan och påverkan på markhydrologi. Dessa aspekter förbigås i stort sett i ansökan.
- **Begränsning av intrång:** En förutsättning för dispens är att intrånget i det skyddade området minimeras. Sökanden lyfter fram att vägen ska bli smalare än idag, vilket i teorin innebär mindre yta påverkas. Detta är positivt i sig, men paradoxalt nog har vägen breddats under de senaste åren trots tillsynsmyndighetens påpekanden <sup>[L]</sup>file-kkoznjgq7hjhtgf9c9ui<sup>[SEP]</sup>. Det faktum att vägunderhållet tidigare inte lyckats hålla bredden inom tillåten gräns väcker frågan om hur man nu ska säkerställa att breddminskningen verkligen genomförs och bibehålls. Det finns en bristande trovärdighet här: trots instruktioner 2018 om att smalna av vägen, fortsatte breddningen fram till dags dato. Att nu utlova en smalare väg som ett argument för dispens måste vägas mot denna bakgrund. Myndigheten behöver garantier (t.ex. bindande villkor) för att vägbredden hålls vid 3,5 m om dispens skulle ges. Sökanden har inte redogjort för hur detta praktiskt ska kontrolleras över tid.
- **Allmänt eller enskilt intresse:** Ansökan försöker framhäva allmänintresset i åtgärden, med argument som bättre framkomlighet för hemtjänst, cyklister och minskade koldioxidutsläpp. Flera av dessa argument är dock primärt enskilda intressen eller lokala intressen. Hemtjänstens transporter berör endast de boende i området (få till antalet), minskade underhållskostnader gynnar väghållaren ekonomiskt, och även om cyklisters situation kan förbättras något är det fortfarande en lokal väg utan formell funktion som regional cykelled. De påstådda klimatvinsterna (färre grusleveranser) är kvantitativt mycket små och redovisas inte med några siffror –

det framstår mer som ett stödargument. Myndigheten ska i en dispensprövning inte fästa avseende vid sökandens ekonomiska intresse eller bekvämlighet, om inte dessa råkar sammanfalla med tunga allmänintressen (vilket de inte gör här). Det finns således en tendens i ansökan att överdriva det allmännyttiga i projektet, medan det i realiteten mest gagnar samfällighetens medlemmar. Denna diskrepans försvagar ansökan, eftersom lagen kräver att ett tydligt angeläget allmänintresse ska föreligga för dispens – något som inte är övertygande här.

- Tidigare dispens och genomförande: Sökanden hänvisar till en tidigare beviljad dispens (dnr 521-9955-2018) där en liknande beläggning ingick men aldrig genomfördes [file-kkoznjgq7hjhtgf9c9ui](#). Det framgår att en del av den dispensen innebar att flytta en vägsträcka (vilket utfördes 2019), men att beläggningsåtgärden uteblev av ”olika anledningar” [file-kkoznjgq7hjhtgf9c9ui](#). Att en tidigare dispens funnits innebär dock inte att en ny dispens automatiskt ska ges – varje prövning görs utifrån aktuella omständigheter och lagkrav. Det är anmärkningsvärt att beläggningsåtgärden inte fullföljdes när tillstånd faktiskt fanns. Detta kan tolkas som att åtgärden kanske inte var så brådskande eller nödvändig som man nu vill göra gällande. Omständigheterna kan förstås ha förändrats, men ansökan preciserar inte varför behovet plötsligt aktualiserats igen. Myndigheten bör ifrågasätta om dispens verkligen är *nödvändig*, eller om det finns möjlighet att fortsätta underhålla vägen utan beläggning (så som man trots allt gjort hittills, om än med vissa problem). Den tidigare dispensen sattes dessutom upp med villkor (t.ex. max 3,5 m bredd) [assets.ctfassets.net](#), vilket antyder att myndigheten redan då var mycket restriktiv. Det faktum att denna åtgärd inte genomfördes innebär att situationen i praktiken inte förändrats – dammproblemet kvarstår, men så gör också de skyddade naturvärdena. Det krävs därmed en förnyad prövning där utgången mycket väl kan bli en annan än 2018, särskilt med hänsyn till eventuellt skärpt praxis och fortsatt höga värden i området.

Sammanfattningsvis innehåller ansökan argument som vid närmare granskning **inte övertygar** om att en dispens är motiverad. Sökandens fokus på miljöfördelar och säkerhet lovar gott, men stöds inte av tillräcklig utredning och rimmar delvis illa med kända effekter (t.ex. hastighetsökning). De ekonomiska och praktiska fördelarna för samfälligheten kan inte tillmätas avgörande betydelse i en legal bedömning. Därför kvarstår en rad obesvarade frågor och tveksamheter kring projektets faktiska nytta kontra dess potentiella skada.

## Slutsats

Med hänsyn till ovanstående resonemang – de strikta juridiska kraven i miljöbalken, de mycket höga natur- och friluftsvärden som ska skyddas, prejudicerande domstolsavgöranden samt analysen av ansökan – är det motiverat att avslå dispensansökan för Horns kustväg. **Lagstöd** för avslag finns i 7 kap. MB, då giltiga särskilda skäl saknas och åtgärden riskerar att motverka strandskyddets och reservatets syften. **Bevarandeintressena** (såväl nationellt som EU-rättsligt genom Natura 2000) väger mycket tungt och skulle åsidosättas om projektet tilläts. Praxis och allmänintresset talar entydigt för att försiktighetsprincipen ska råda – vid minsta tvekan ska naturen och den fria kusten ges företräde framför exploatering. Sökanden har inte undanröjt dessa

tvivel. Myndigheten kan därför med gott fog besluta att **inte medge dispens** för den sökta åtgärden. Detta beslut skulle vara väl underbyggt juridiskt, sakligt motiverat och i linje med både lagens intentioner och samhällets intresse av att bevara en värdefull kustmiljö för framtiden.

#### Källhänvisningar:

- Miljöbalken 7 kap. 13, 15, 18 §§ (strandskyddets syften och dispensregler) [lagen.nu](http://lagen.nu)
- Naturvårdsverket, vägledning om strandskydd (restriktiv dispensgivning) [naturvardsverket.se](http://naturvardsverket.se)
- Mark- och miljööverdomstolens domar: MÖD 2018-11-15 (M 2666-18) [strandskyddsdomar.se](http://strandskyddsdomar.se); MÖD 2004:3 (rörande reservatsdispens och art-/riksintresse) [lagen.nu](http://lagen.nu)
- Länsstyrelsen Kalmar – fakta om Horns kungsgårds naturreservat (naturtyper, syfte) [lansstyrelsen.se](http://lansstyrelsen.se)
- Ansökan/underlag från Fornbods samfällighetsförening (beskrivning av vägens breddning, dammproblem, föreslagen åtgärd) [assets.ctfassets.net](http://assets.ctfassets.net)

•

**Yttrande i ärende 9827-2024 om ansökan om dispens inom skyddat område, Horns Kungsgård**

Som boende vid Horns Kungsgårds naturreservat (reservatet) och medlem i Fornbods Vägsamfällighetsförening (föreningen) vill jag med detta yttrande framföra synpunkter på inlämnad dispensansökan gällande vägbeläggning.

Syftet med reservatet är enligt reservatets beslut att bevara det rika växt- och djurlivet samt det värdefulla kulturlandskapet i området. Allmänhetens friluftsliv ska underlättas med *enkla åtgärder* som inte skadar natur- och kulturvärdena.

Föreningen har tidigare sökt dispens från reservatsföreskrifterna i syfte att belägga vägen, dnr 521-9955-2018. Länsstyrelsen lämnade då dispens med motiveringen (som framgår på sidan 5 i beslutet) att en ökad trafiksäkerhet och vägstandard anses vara ett särskilt skäl för dispens.

I ljuset av reservatets syfte och motiveringen till tidigare meddelad dispens från reservatsföreskrifterna, vill jag med detta yttrande framföra följande synpunkter på inlämnad dispensansökan:

1. Det finns en stor risk att sökta/planerade åtgärder inte kommer innebära en ökad vägstandard och trafiksäkerhet.
2. Aktuell dispensansökan såväl som den från 2018 har inte förankrats inom föreningen och är endast representativ för ungefär hälften av föreningens medlemmar.
3. Debatten inom föreningen har blivit väldigt polariserad. Det finns en stor kunskap och erfarenhet om grusvägens skötsel som tyvärr inte hörsammas av de som förespråkar beläggning. Eftersom de som förespråkar beläggning snabbt försöker få till en åtgärd finns en stor risk att utredningsskyldigheten som följer av miljöbalkens allmänna hänsynsregler åsidosätts.
4. Frågan om föreningen har rätt till att belägga vägen enligt gällande förrättning har prövats i Mark- och miljödomstolen, Mål nr F 4330-24. I domen har kärke lyft ytterligare ett antal punkter som bör utredas innan denne anser att föreningen kan fatta beslut om beläggning, såsom osäkerheter kring åtgärdernas kostnad och finansiering, osäkerheter kring vilka åtgärder som faktiskt tillåts inom reservatet, samt osäkerheter kring åtgärdernas utformning och miljöpåverkan. Dessa punkter prövades inte i målet men bör utredas vidare för att föreningen ska kunna gå vidare med vägens förvaltning på bästa möjliga sätt.

Gällande punkt 1 så hänvisar jag till det som framförs i Nina Rådströms yttrande angående aktuell dispensansökan. I yttrandet redogörs för utmaningar/problem med dispensansökan gällande trafiksäkerhet och vägstandard. Att vägen på senare år har breddats mycket kan till stora delar tillskrivas styrelsemedlemmar som förespråkar beläggning. Vägunderhållet har varit bristfälligt beroende på att styrelsen inte har kunnat/velat inse och förstå de verkliga problemen, eventuellt för att därigenom påverka opinionen för beläggning.

Gällande punkt 2 är vägföreningen delad i två ungefär lika stora läger, för och emot beläggning. Det innebär att dispensansökan i fråga endast har stöd av ungefär hälften av föreningens medlemmar. Detsamma gäller för den dispensansökan som lämnades in 2018 (dnr 521-9955-2018). Vidare har de underlag som presenterats på årsmöten av de som förespråkar beläggning varit tydligt vinklat, med onödigt känsloladdade inslag (se bilaga, Presentation från informationsmöte 2023-07-13). Dialogen har dessvärre blivit väldigt polariserad. En demokratiskt lagd styrelse och ordförande hade, för att försöka lugna debatten och hitta samsyn, sakligt presenterat båda sidor av myntet. Såväl under årsmöten som i en ansökan om dispens.

Gällande punkt 3 så utvecklas detta nedanför genom anknytande till miljöbalkens allmänna hänsynsregler:

Som exempel på kunskapskravet i 2 kap 2 § och val av bästa möjliga teknik enligt 2 kap 3 § miljöbalken bifogas föreningens vägunderhållsplan från november 2023 (se bilaga, Underhållsplan för Horns kustväg 2023-11-29). Följande arbetet med underhållsplanen beviljades föreningen under 2024 ett statsbidrag på närmare en miljon kronor (1 000 000 kr) för att rusta upp vägstandarden till godtagbar. Men vid årsstämman valde den nytillträdda styrelsen att inte utnyttja detta statsbidrag.

Enligt miljöbalkens 2 kap 4 § ska sådana kemiska produkter undvikas som kan befaras medföra risker för människors hälsa eller miljön, om de kan ersättas med sådana produkter som kan antas vara mindre farliga. Enligt vägunderhållsplanen framgår att föreningen redan har möjlighet att dammbinda vägen på andra sätt (t.ex. saltlösning eller lignin) för att kraftigt minska dammet utan att behöva asfaltera.

Enligt miljöbalkens 2 kap 5 § ska alla som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd hushålla med råvaror och energi samt utnyttja möjligheterna att bl.a. (2) minska mängden skadliga ämnen i material och produkter. I första hand ska förnybara energikällor användas. Föreningen planerar belägga vägen med IMT med bitumen som bindemedel. Detta är en oljeprodukt och beläggning skulle medföra att föreningen blir beroende av råolja för all framtid.

Vidare bör man enligt miljöbalkens försiktighetsprincip pröva mindre ingripande åtgärder först, innan man tar till en dispenspliktig drastisk åtgärd som beläggning. Föreningen bör därför visa att man vidtagit de försiktighetsmått som rimligen kan krävas – i detta fall att man övervägt alternativa underhållsåtgärder – innan dispens kan beviljas. Av förarbetena till miljöbalken framgår att syftet med försiktighetsprincipen är att förebygga inte bara säkert förutsebara utan också möjliga skador och olägenheter (Prop. 1997/98:45 del 1, sid. 209 f.)

Gällande punkt 4 så bifogas återopad dom (se bilaga, MMD mål F 4330-24). Jag vill även knyta an till det som framförs i Adriaan Müllers yttrande angående aktuell dispensansökan, och då främst punkten 10 om beläggnings eventuella påverkan på groddjur. Inför årsstämman 2023 motionerade jag om att föreningen borde söka artskyddsdispens för planerade åtgärder. Länsstyrelsen har vid tidigare prövning 2018 bedömt att sökta beläggningsarbeten inte kräver tillstånd enligt 7 kap 28 § a. I motionen argumenterade jag för att artskyddsfrågan inte hade prövats genom länsstyrelsens dispens, och att föreningen borde ansöka om artskyddsdispens för att kunna utforma planerade åtgärder på sådant sätt att påverkan på växt- och djurliv minimeras. Särskilt de arter som förekommer inom reservatet och som är skyddade enligt svensk (fridlysta) och europeisk (rödlistning, Natura 2000) lagstiftning. Styrelsens svar till motionen var att en sådan dispens var överflödig eftersom länsstyrelsen *redan medgivit tillstånd för beläggning*. Motioner och föreningens yttranden bifogas (se bilaga, Motioner och yttranden 2023).

Att föreningen med aktuell dispensansökan vill påbörja arbetena i mitten av april tycker jag tydligt visar att det inte ligger någon vidare miljöhänsyn bakom planerade arbeten, eftersom april är en känslig period för såväl de häckande fåglar som de groddjur som särskilt lyfts som skyddsvärda arter inom reservatet.

Avslutningsvis vill jag framföra att jag självklart accepterar demokratiska beslut, som att föreningen på senaste årsstämman röstade om beläggning och att beläggningsalternativet denna gång fick majoritet. Att föreningen ansöker om dispens för att belägga vägen är därför i sin ordning. Men, som

framgår av detta yttrande har jag, och många andra medlemmar inom föreningen, en del synpunkter på just den här specifika dispensansökan som skickats in. Ska vägen någon gång beläggas så anser jag att det krävs större insatser än de kassören ansökt om å föreningens vägnar. Insatser som till att börja med är väl förankrade inom föreningen och som kan anses uppfylla grundläggande krav om kunskap och val av bästa möjliga teknik.

Malmö den 30 mars 2025

Robert Engström, delägare Horn 1:162

[rob.o.engstrom@gmail.com](mailto:rob.o.engstrom@gmail.com)

Bilagor:

- Presentation från informationsmöte 2023-07-13
- Underhållsplan för Horns kustväg 2023-11-29
- MMD mål F 4330-24

Nedanstående mejlväxling ingick i "mejltråden" 2023. Först kommer dåvarande styrelsens svar som visar att hänvisningen till Burottos uppsats är irrelevant för en IMT-beläggning. PAH-utsläppen från IMT är noll eller obetydliga. Även Adriaan Mullers nya referens i skrivelsen den 23 december är irrelevant, eftersom den handlar om stenkolstjära jämfört med asfalt och rekommenderar asfalt i det diskuterade naturreservatet. Och IMT innehåller betydligt mindre PAH än asfaltbeläggning.

### Miljökonsekvenserna av Horns kustväg

Hej Ingela, Nina och Adriaan och tack för er skrivelse den 12 april.\*

Ni är med rätta bekymrade över miljökonsekvenserna ifall Horns kustväg skulle försees med en beläggning innehållande mer än 300 ppm (miljondelar, kan också skrivas mg/kg) PAH (polycykliska aromatiska kolväten). Uppfattningen att indränkt makadam (IM), som är föreslagen beläggning för Horns kustväg, skulle innehålla mer än 300 ppm PAH har ni fått efter läsningen av David Burottos kandidatuppsats vid Lunds tekniska högskola 2022.

Uppsatsen ifråga är inte tydlig med begreppen, men ert referat är en misstolkning när ni skriver att den handlar om "IMT40" och att urlakningen är mycket högre än från "vanlig asfalt." *Ingenstans i uppsatsen nämns IMT40 eller motsvarande produkter som kan vara aktuella för Horns kustväg.* Vid figuren som ni hänvisar till (på sidan 71) skrivs "indränkt makadam (IM)", men för att få reda på vad som menas måste man gå till en annan figur på sidan 2 i uppsatsen. Där visas en genomskärning av en gatubeläggning i Malmö, med nyare beläggningsslager "utan tjära" överst och längre ner, under ett slitlager "med eller utan tjära", finns ett lager med "tjärindränkt makadam". En noggrannare läsning visar att det är denna tjärindränkta makadam som senare avses med "indränkt makadam (IM)". Det framgår i uppsatsen att denna tjärindränkta makadam är lagd senast 1974. Och uppsatsen handlar om hur uppriven vägbeläggning ska hanteras varvid PAH-värden under 70 ppm bedöms som oproblematiske ur arbetsmiljösynpunkt.

Den bitumen som idag används i IM och IMT är något helt annat än den asfalttjära som användes före 1974. Det är faktiskt inte orimligt att påstå att en beläggning med IM/IMT är miljövänligare än en grusväg och det underhåll denna kräver! Detta därför att, 1) en väg belagd med IM/IMT ger mindre utlakning av gifter än grusvägen och, 2) anläggningsarbetet ger mindre utsläpp av koldioxid än det kontinuerliga underhållsarbetet med grusvägen.

---

\* Ingelas m fl brev börjar på s. 4 [33]

I det följande ska först redas ut hur det förhåller sig med PAH i den beläggning som kan bli aktuell för Horns kustväg och sedan diskutera miljö- och hälsoriskerna med grusvägen och de metoder vi har för att begränsa vägdammet.

## PAH i IM40

IM40 betecknas den beläggning som kan bli aktuell för Horns kustväg. En blandning av bitumen och vatten sprutas av en tankbil på ett lager (40 mm) av stenkross. Genom att arbetet görs vid vanlig utomhustemperatur avges minimalt med ångor och koldioxid, som är ett problem vid (uppvärmd) asfaltering. IM kallas därför också för en "tankbeläggning" som är enklare och billigare än en varmasfaltering med en stor maskinpark.

Bitumen är en petroleumprodukt, men "innehåller mycket låga PAH-halter, lägre än råoljan i sig, eftersom tillverkningsprocessen omfattar ett vakuumdestillationssteg där merparten av molekyler med låga till förhållandevis höga molekylvikter avlägsnas, inklusive PAH-molekyler innehållande 3-7 kondenserade ringar. Tjärprodukter, tillverkade av stenkols tjära, innehåller 1000-10 000<sup>3,5</sup> gånger högre halter av PAH." (*Asfaltboken*, avsnitt 19.5.4 - lärobok)

I säkerhetsdatabladet för Azalt, varumärket för den bitumen Svevia använder, sägs att produkten innehåller "några få ppm (parts per million)" PAH. Detta kan tyckas oprecist, men förklaras av att det fordras relativt ny och avancerad mätteknik för att ange värden under 10 ppm. Men i en vetenskaplig konferensrapport kan vi finna mätvärden på 1,4 – 2,7 ppm PAH i dagens bitumen (Robertus *et al.* 2016). Notera att i Burottos uppsats angavs PAH-halter under 70 ppm som ofarliga och oproblematiska att hantera!

Av betydelse är också att bitumen *inte är lösligt* i vatten. I en artikel om grusvägar och olika metoder för dammbekämpning, konstaterar därför Karin Edvardsson (doktor i vägteknik vid KTH), att bitumen är "ett relativt bra alternativ ur miljösynpunkt" då det inte sker någon utlakning (Edvardsson 2009, s. 453). Detta gäller när bitumen sprutas för dammbindning direkt på en grusväg men gäller på samma sätt för IM.

Vi har tidigare redovisat tillgänglig forskning beträffande PAH-förgiftning från asfaltvägar och fann att det största problemet åstadkoms av biltrafikens slitage av däck och vägbana (se hemsidan). Motsvarande undersökningar för IM-vägar har inte gjorts, men ovan redovisade fakta tyder på att beläggning av Horns kustväg kan göras utan några som helst risker för vattenödlorna i de nedlagda stenbrotten, grundvatten eller annan miljö.

## Hälso- och miljöproblem med grusväg

En stor miljövinna med IM är att vägdammet begränsas, speciellt de små partiklarna av kalkdamm som sprids längs vägen. Flera personer längs Horns kustväg uppger att läkare förklarar deras astma och allergiproblem med vägdammet. Att problemet inte är inbillat stöds av vetenskaplig litteratur. T ex beräknas den miljömässiga kostnaden av dammet från grusvägar i delstaten Wyoming, USA, till 2 429 dollar per (engelsk) mile grusväg. Närmare 40% hänförs till hälsoeffekter och merparten av resten till effekter på växtligheten

(minskade skördar) (Aleadelat och Ksaibati 2018). Siffrorna är svåra att bedöma, men problemen är allvarliga (för en litteraturöversikt, se Parvej *et al.* 2021).

Till skadeverkningarna av dammet kommer effekterna av dammbekämpningen, dvs spridningen av tonvis av "salt" i form av kalciumklorid, på Horns kustväg. Det är inte ogrundat att tro att förlusten på senare år av blommande cikoria och väddklint i vägrenen är ett resultat av saltningen. Vattenödlorna som ni oroar er för lever också i riskzonen.

Kunz *et al.* (2021) undersöker vid vilken koncentration 27 olika dammbekämpningsmedel, som används på grusvägar i USA, ger dödliga effekter på regnbågsforeller, vilka bedöms som representativa även för andra vattenlevande smådjur. Kalciumklorid finns inte med i testet, men tre olika produkter av det snarlika saltet magnesiumklorid. Lite förvånande är inte dessa klorider de giftigaste utan värre är medel baserade på biologiska råvaror. För vårt vidkommande intressant är att lignin, som 2021 provades mellan Fornbod och Ålkistan och som är vattenlösligt, dödar forellerna vid betydligt lägre koncentration, ca ett halvt gram lignin per liter vatten. Att ett ämne är biologiskt nedbrytbart (som lignin), betyder alltså inte att det är miljövänligt eller giftfritt!

Av salterna baserade på magnesiumklorid krävdes, beroende på märke, 9 till 16 gram per liter vatten för att döda forellerna. Även om det inte är stora vattenvolymer i stenbrotten strax söder om Fornbod är det knappast troligt att en saltning skulle ge en sådan giftig koncentration ens efter ett kraftigt regnväder. Men om klorider anrikas i den porösa kalkstenen på liknande sätt som i betong (Silfwerbrand *et al.* 2019) kan det inte uteslutas att det på sikt uppstår koncentrationer som är dödliga för vattenödlorna.

Mer sannolikt är dock att växtligheten i kanterna på Horns kustväg redan försvunnit på grund av saltningen. Bradulien och Vasarevicius (2012) mätte växtlängd och grobarhet hos timotej och klöver som utsatts för kalciumklorid i varierande koncentrationer. Vid koncentrationer som normalt uppstår vid vägsaltning nedsattes växtkraften tydligt och grobarheten hos fröna utplånades.

### **Slutsats**

Att belägga Horns kustväg med indränkt makadam (IM40) ger klara miljövinster jämfört med att behålla och underhålla grusvägen. Från beläggningen utlakas inga gifter så som sker från grusvägen, oavsett om dammbekämpningen utförs med kalciumkarbid eller lignin. Dammet från grusvägen har skadliga effekter på människors hälsa och på växtligheten längs vägen som täcks av damm.

Koldioxidutsläppen minskar när återkommande skrapningar och grustransporter slopas.

Man ska inte heller glömma att grusvägen alltmer vuxit på bredden vilket lockar till högre hastighet! En beläggning skulle smalna av vägen till 3,5 meter och dra ner hastigheterna – det visar erfarenheten från kustvägen söderut från Alvedsjöbodas, som numera är belagd med IM nästan hela sträckan till Åleklinta.

Har ni inte redan kört kustvägen söderut, sväng nästa gång av vid Persnäs mot Sandvik och därifrån norrut till Alvedsjöbodarna. Vägen är vackrare och dessutom 7 km närmare än via Löttorp!

Mvh

Jonas Ljungberg

/på uppdrag efter diskussion i styrelsen 20/4 2023.

## Referenser

Aleadelat, W., & Ksaibati, K. (2018) "A comprehensive approach for quantifying environmental costs associated with unpaved roads dust", *Journal of Environmental Economics and Policy*, 7:130-144

Asfaltboken <https://asfaltboken.se/>

Braduliene, J. och Vasarevicius, S. (2012) "The impact on grass vegetation of materials reducing gravel roads dustiness", *Baltic Journal of Road and Bridge Engineering*, 7:288-296

Burotto, D. (2022) "Hantering av PAH-kontaminerad asfalt. Utredning och rekommendationer för hållbara hanteringssätt av PAH-kontaminerad asfalt", LTH Ingenjörsskolan vid Campus Helsingborg

Edvardsson, K. (2009) "Gravel Roads and Dust Suppression", *Road Materials and Pavement Design*, 10:3, 439-469, DOI: 10.1080/14680629.2009.9690209

Kunz, B.K., Little, E.E. och Barandino, V.L. (2022) "Aquatic Toxicity of Chemical Road Dust Suppressants to Freshwater Organisms", *Archives of Environmental Contamination and Toxicology*, 82: 294-305.

Parvej, S., Naik, D.L., Sajid, H.U., Kiran, R., Huang, Y. och Thanki, N. (2021) "Fugitive Dust Suppression in Unpaved Roads: State of the Art Research Review", *Sustainability*, 13, <https://doi.org/10.3390/su13042399>

Robertus, C., Thimm, L. och Hossain, S. (2016) "PAH's in bitumen: many paths – one destination", paper till 6th Eurasphalt & Eurobitume Congress | 1-3 June 2016 | Prague.

Silfwerbrand, J., Björk, F. och af Klintberg, T (2019) "Beständiga badhus...", <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1330697/FULLTEXT04.pdf>

Säkerhetsdatablad, Azalt 160/220 AP DK.

Mejlet från Ingela Rådström Muller, Nina Rådström och Adriaan Muller:

Till Styrelsen för Fornbod Vägsamfällighet 12 april 2023

Angående ansökan om dispens från artskyddsförordningen för beläggning av Horns kustväg med IMT40

Efter att ha läst examensarbetet Hantering av PAH-kontaminerad asfalt av David Burotto från Lunds Universitet, se bl a sid 71 framgår det att urlakning av PAH-halter ur IMT40 är >300mg/kg dvs mycket högre än för vanlig asfalt som det funnits beräkningar på sedan tidigare.

Då förstår man att vägföreningen behöver söka dispens från Artskyddsförordningen. I den står det att man är skyldig till eventuella skador på miljö- och djurliv vare sig man vet om att man skadar miljön eller inte. Detta särskilt när man gör så stora ingrepp som att belägga en grusväg med IMT40 indräkt makadam. Eftersom det finns vattenlevande varelser utmed vägen och speciellt i de dammar som bildats efter stenbrytningen så har vi som verksamhetsutövare skyldighet att ta reda på hur vi med vår eventuella åtgärd påverkar miljön. Man kan söka i Artportalen så ser man vad som finns i omgivningarna.

Verksamhetsutövaren/Vägföreningen kan alltså bli skyldig till att sanera eller på annat sätt bidra till att återställa den skada föreningen åsamkat. Vi har förstått att styrelsen varken har tänkt på detta eller ser det som ett problem men faktum kvarstår, om vägföreningen påverkar omgivningen på ett fatalt sätt så är vi skyldiga till miljöbrott.

Eftersom PAH kommer att läcka ut i högre utsträckning från indränkt makadam än med "vanlig" asfalt behöver vägföreningen söka denna dispens. Marken där vägen går är i högsta grad mycket genomsläpplig och då är risken hög att PAH kommer att läcka ut även i närliggande brunnar. Dessutom sluttar marken ut mot havet så på sikt når även PAH ut i havet. Möjligen kommer även Hornsjön att drabbas.

Urlakning av PAH kommer också att öka pga av ändringar i klimatet. Flera perioder med extrem temperatur och flera skyfall.

Både Länsstyrelsen och kommunen medger urlakning av PAH men hänvisar till Miljöbalken och fritar sig från allt. Miljöbalken lägger allt ansvar på verksamhetsutövaren vilket är vi som vägförening.

Artskyddsförordningen har sin bakgrund i EU:s habitatdirektiv och innebär att den biologiska mångfalden måste säkras genom bevarandet av naturligt förekommande livsmiljöer. Alla åtgärder som vidtas ska ha som mål att bevara eller återställa naturligt förekommande livsmiljöer samt vild fauna och flora.

Just större vattensalamandrarnas fortplantningsdammar i direkt anslutning till vägområdet utgör en sådan naturligt förekommande livsmiljö som under inga förhållanden får påverkas.

I en rapport från Karolinska Institutet framgår att PAH skadar bla arvsmassan, framkallar cancer samt kan orsaka en lång rad andra skador på olika kroppsfunktioner både hos människor och djur. Hos framförallt marklevande organismer påverkas cellmembranens funktion. Vattensalamandrar tar upp PAH genom ackumulation i födan det gäller för övrigt alla groddjur.

Vi menar alltså att vägföreningen behöver söka dispens från artskyddsförordningen och dessutom göra en miljökonsekvensbeskrivning.

Vänliga hälsningar  
Ingela Rådström Muller  
Nina Rådström  
Adriaan Muller