

Samrådsredogörelse

E22 Gladhammar-Verkeböck

Västerviks kommun, Kalmar län

Vägplan, val av lokaliseringsalternativ 2024-11-14

Uppdragsnummer: V8783333



Trafikverket

Postadress: Ärendemottagningen, TRV 2022/62631, Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse, E22 Gladhammar-Verkeback, Västerviks kommun, Kalmar län

Författare: Structor Mark Malmö AB (fram till 2017), AFRY (från 2022).

Dokumentdatum: 2024-11-14

Ärendenummer: TRV 2013/12822, TRV 2022/62631

Version: 2.0

Kontaktperson: Emma Sigonius, projektledare.

Innehåll

1	SAMMANFATTNING	4
2	LÄNSSTYRELSENS BESLUT OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN	6
3	SAMRÅDSKRETS	7
3.1.	Samrådsrets inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	7
3.2.	Samrådsrets inför val av lokaliseringalternativ t.o.m. 2017	7
3.3.	Samrådsrets inför val av lokaliseringalternativ efter 2017	8
4	SAMRÅD	10
4.1.	Samråd inför beslut om betydande miljöpåverkan	10
4.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	10
4.1.2.	Samråd med berörd kommun	10
4.1.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	10
4.1.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	10
4.1.5.	Samråd med allmänheten	10
4.2.	Samråd inför val av lokaliseringalternativ till och med 2017	10
4.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	10
4.2.2.	Samråd med berörd kommun	11
4.2.3.	Samråd med fastighetsägare och allmänhet	11
4.2.4.	Samråd med myndigheter och organisationer	13
4.3.	Samråd inför val av lokaliseringalternativ efter 2017	13
4.3.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	14
4.3.2.	Samråd med berörd kommun	15
4.3.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	16
4.3.4.	Samråd med regionen	20
4.3.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	21
4.4.	Samråd vid utformning av planförslaget	24
4.4.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	24
4.4.2.	Samråd med berörd kommun	24
4.4.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	24
4.4.4.	Samråd med kollektivtrafikmyndigheten	24
4.4.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	24

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade protokoll och minnesanteckningar finns i sin helhet diarieförda på Trafikverket under ärendenummer TRV 2013/12822 och TRV 2022/62631.

1 Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse behandlar de synpunkter som inkommit under framtagandet av vägplanen. Löptext som skrivs med *kursiv stil* kommer från Samrådsredogörelse daterad 2017-06-14.

I detta projekt har två lokaliseringsutredningar genomförts vilket inte är enligt Trafikverkets gängse process. Detta mot bakgrund av att brister upptäcktes i den första lokaliseringsutredningen som utfördes mellan åren 2014-2017. Bristerna var av den grad att Trafikverket fann att lokaliseringsutredningen inte kunde ligga till grund för den fortsatta processen och en fastställd vägplan. Med grund i lokaliseringsutredningen (2017) tog Trafikverket ställning till att arbeta vidare med att ta fram en vägplan för utbyggnad av E22 till mötesfri 2+1 väg inom röd/blå korridor.

Bristerna omfattade bland annat en beskrivning av ändamålet med projektet och hur väl studerade alternativ uppfyller detta liksom en jämförbar redovisning av påverkan och effekter av alternativen. Vidare saknades tydliga motiv och grunder till varför vissa alternativ valts bort. Redovisning av alternativen i förhållande till riksintresset för kulturmiljövården och risken för stora negativa konsekvenser på riksintressets värden var också otillräcklig.

Detta ledde till att under 2021 inleddes arbetet med en ny utredning av alternativa lokaliseringar för en ombyggnad av E22 mellan Gladhammar och Verkeback. Utredningen har delvis byggt vidare på handlingarna från 2017. Inriktningen skulle vara, att med utgångspunkt från ändamålet med projektet, utreda möjligheten att optimera det tidigare röd/blåalternativet och det gula alternativet, utreda förbättringsalternativet ytterligare (benämnt utvecklat noll +) samt undersöka om det fanns ytterligare något lämpligt alternativ inom utredningsområdet. Samråd för ny utredning av alternativa lösningar hölls under april 2024.

Samrådsunderlagsskede, inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Samrådsmöten i samrådsunderlagsskedet har hållits med berörda myndigheter, kommunala nämnder, fastighetsägare och sammanslutningar för yttranden och kännedom. Samrådsunderlaget publicerades på Trafikverkets projekthemsida varefter myndigheter och kommunala nämnder samt fastighetsägarna och sammanslutningar har gjorts uppmärksamma på publicerad handling med hjälp av brev och därmed inbjudna att lämna synpunkter. Allmänheten informerades om samrådet via annons samt via Trafikverkets hemsida.

*Länsstyrelsen i Kalmar län har beslutat 2013-06-19 att projektet **kan antas** medföra betydande miljöpåverkan.*

Samrådshandlingsskede, val av lokaliseringsalternativ till och med 2017

Samrådsmöten har hållits i lokaliseringsutredningen mellan 2014-11-28-2016-03-07 med Västerviks kommun och Länsstyrelsen i Kalmar. Öppet hus hölls med fastighetsägare och allmänheten 2016-11-22 efter inbjudan via tidningsannons. Samrådshandling – Val av lokaliseringsalternativ hölls tillgänglig på Trafikverkets hemsida, hos Västerviks kommun samt Trafikverkets kontor i Jönköping. Berörda myndigheter och organisationer ombads komma in med synpunkter under perioden 2016-12-08 – 2017-01-23.

Samrådshandlingsskede, val av lokaliseringsalternativ från 2017

Under skedet har flera samråd genomförts med fastighetsägare, Västerviks kommun, kollektivtrafikmyndigheten och Länsstyrelsen i Kalmar län.

Under perioden 2024-04-24 – 2024-05-24 gjordes handlingarna tillgängliga för samråd och ett öppet hus genomfördes i IOGT-NTOs lokaler i Gunnebo under denna period, 2024-04-29. Till samrådet bjöds berörda, allmänheten samt en vidare samrådskrets med berörda myndigheter och organisationer in. Inbjudan skedde via brev, annons i Västerviks tidning 2024-04-24 samt information lades ut på Trafikverkets webbsida. Samrådshandlingar publicerades cirka en vecka innan öppet hus på Trafikverkets webbsida. Trafikverket finner att samrådet har utförts i den omfattning som krävs.

Under och efter samrådstiden har ungefär 25 skriftliga yttranden inkommit. Flera av yttrandena har samma ståndpunkt som yttrandena för den tidigare lokaliseringen. Flertalet boende, liksom region Kalmar län och Västerviks kommun förordar röd/blå sträckning då det innebär att vägen och trafiken kommer längre från nuvarande bebyggelse i Gladhammar. Länsstyrelsen har sitt yttrande tydliggjort hur riksintresset för E22 och riksintresset för kulturmiljövården ska vägas mot varandra. De finner att riksintresset för E22 kan nås oavsett val av korridor och att riksintresset för kulturmiljövården därmed ska väg tyngre än riksintresset för kommunikationer.

2 Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Kalmar län har beslutat 2013-06-19 att enligt 15 § Väglagen att rubricerat projekt enligt alternativet 0+, vägåtgärder längs befintlig E22 inte är av den art att det kan antas medföra betydande miljöpåverkan, medan nydragning av E22 mellan Hyttegöl och Närten är av den art att det kan tänkas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 4 § miljöbalken (1998:808).

Vid samråd mellan Trafikverket och länsstyrelsen 2021-12-14 diskuterades om länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan fortsatt var gällande för kommande lokaliseringsutredning då omtaget var aktuellt. Det beslutades då att länsstyrelsens tidigare beslut ska ligga till grund för lokaliseringen och utgångspunkten ska vara att samtliga alternativ som studeras innebär betydande miljöpåverkan. Detta motiveras genom att det i omtaget handlar om ett Utvecklat noll+ alternativ som skiljer sig från det noll+ alternativ som avsågs i samrådsunderlaget som låg till grund för bedömningen att alternativet inte skulle innebära betydande miljöpåverkan.

3 Samrådsrets

3.1. Samrådsrets inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Samråd har hållits med följande:

- *Allmänheten*
- *Västerviks kommun*
- *Länsstyrelsen i Kalmar län*
- *Lantmäterimyndigheten i Kalmar län*
- *Skogsstyrelsen Region Öst*
- *Försvarsmakten Högkvarteret*
- *Naturskyddsföreningen i Kalmar län*
- *Regionförbundet i Kalmar län*
- *Kalmar Länstrafiken (KLT)*
- *Polismyndigheten i Kalmar län*
- *Räddningstjänsten Västervik*
- *Sveriges Geologiska undersökning (SGU)*

3.2. Samrådsrets inför val av lokaliseringsalternativ t.o.m. 2017

Samråd har hållits med följande:

- *Allmänheten*
- *Fastighetsägare*
- *Västerviks kommun*
- *Länsstyrelsen i Kalmar län*
- *Försvarsmakten*
- *Naturskyddsföreningen i Tjust*
- *Räddningstjänsten*
- *Havs- och Vattenmyndigheten*
- *Jordbruksverket*
- *LRF Sydost*
- *MSB*
- *Naturvårdsverket*
- *Polisen*
- *Statens geotekniska institut*
- *Sveriges geologiska undersökning*
- *Skogsstyrelsen*

3.3. Samrådsrets inför val av lokaliseringsalternativ efter 2017

Myndigheter och kommuner

- Länsstyrelsen i Kalmar län
- Västerviks kommun
- Region Kalmar län
- Kalmar länstrafik
- Arbetsmiljöverket
- Elsäkerhetsverket
- Energimyndigheten
- Enheten för räddningstjänst och samhällsskydd
- Fortifikationsverket
- Försvarsmakten
- Havs- och Vattenmyndigheten
- Jordbruksverket
- Kemikalieinspektionen
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- Naturvårdsverket
- Polismyndigheten
- Post- och Telestyrelsen
- Riksantikvarieämbetet
- Skogsstyrelsen
- SMHI
- Statens geotekniska institut (SGI)
- Sveriges geologiska undersökning (SGU)
- Transportstyrelsen

Enskilda som kan bli direkt berörda

- Fastighetsägare
- Lund torrlägningsföretag av år 1920

Berörda ideella föreningar och organisationer

- Ankarsrums ÄSO Jaktlag
- Funktionsrätt Sverige
- Gladhammars fiskevårdsområdesförening
- Gladhammars Hembygdsförening
- Jaktlag Gladhammar
- Jaktlag Grindstugan
- Jaktlag Lunden
- Jaktlag Lundsby
- Jaktlag Marstrand

- Jaktlag Släthed
- Jaktlag Sundsholm
- Lantbrukarnas Riksförbund
- Lantbrukarnas Riksförbund Sydost
- Naturskyddsföreningen
- Naturskyddsföreningen i Kalmar län
- Naturskyddsföreningen i Tjust
- NTF Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens främjande
- Svensk Cykling
- Svenska Jägareförbundet
- Svenskt näringsliv
- Sveriges Motorcyklister
- Sveriges Åkeriföretag
- Tjustkustens ÄSO

Ledningsägare

- E.ON Energidistribution AB
- Svenska kraftnät
- Telia Sverige AB
- Västervik Miljö & Energi AB

Allmänheten

- Berörda fastighetsägare
- Allmänheten

Övriga

- Ostkustens Bärning & Assistans AB
- Eaststone Stockholm AB

4 Samråd

Löptext som skrivs med *kursiv stil* är hämtad från Samrådsredogörelse daterad 2017-06-14.

4.1. Samråd inför beslut om betydande miljöpåverkan

Samrådsunderlaget har översänts till berörda myndigheter, kommunala nämnder, fastighetsägare och sammanslutningar för yttranden 2013-02-25 - 2013-03-12.

Samrådsunderlaget har funnits tillgänglig för allmänheten under tiden 2013-02-25 - 2013-03-12 hos Västerviks kommun, Trafikverket i Jönköping samt på Trafikverkets hemsida.

4.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Under samrådsunderlagsskedet har ett tidigt samråd med representanter från Länsstyrelsen i Kalmar län hållits. Samrådsunderlaget har översänts till Länsstyrelsen i Kalmar län och de har även informerats om att underlaget för samrådet finns tillgängligt hos Västerviks kommun, Trafikverket i Jönköping samt på Trafikverkets projekthemsida.

4.1.2. Samråd med berörd kommun

Under samrådsunderlagsskedet har ett tidigt samråd med representanter från Västerviks kommun hållits. Samrådsunderlaget har översänts Västerviks kommun och de har även informerats om att underlaget för samrådet finns tillgängligt hos Västerviks kommun, Trafikverket i Jönköping samt på Trafikverkets projekthemsida.

4.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Ett samrådsunderlag till förstudien har tagits fram och publicerats på Trafikverkets projekthemsida. Fastighetsägarna som kan bli särskilt berörda har gjorts uppmärksamma på publicerat samrådsunderlag med hjälp av brev och därmed inbjudna att lämna synpunkter.

4.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Till samtliga myndigheter och organisationer ovan har informations tillhandahållits om att underlaget för samrådet finns tillgängligt hos Västerviks kommun, Trafikverket i Jönköping samt på Trafikverkets projekthemsida.

4.1.5. Samråd med allmänheten

Ett samrådsunderlag har tagits fram och publicerats på Trafikverkets projekthemsida. Allmänheten har gjorts uppmärksamma på publicerat samrådsunderlag genom information om samrådet via annons samt via Trafikverkets hemsida.

4.2. Samråd inför val av lokaliseringalternativ till och med 2017

Samrådsmöten har hållits med Länsstyrelsen och Västerviks kommun under perioden 2014-11-28 - 2016-03-07. Förslag på alternativa nysträckningar samt disposition till miljöunderlag för lokaliseringsbeslut har översänts till berörda Länsstyrelsen och Västerviks kommun för kännedom 2014-11-17 samt 2016-02-29

4.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Under lokaliseringsutredningen har ett tidigt samråd med representanter från Länsstyrelsen i Kalmar län hållits. Förslag på alternativa nysträckningar samt disposition till miljöunderlag för lokaliseringsbeslut har översänts till Länsstyrelsen i Kalmar län 2014-11-17 och 2016-02-29.

Representanter från länsstyrelsen framförde synpunkter på samrådsmötet 2014-12-03.

Nedan sammanfattas synpunkterna:

- *Påverkan på vatten skall beskrivas.*
- *Det är viktigt att se helheten mellan grönstruktur och vattenstråken.*
- *Även hur man skall göra för att undvika att påverka kustvattnet skall beskrivas.*
- *Det finns uranhaltigt berg i närheten av Västervik. På grund av detta kan det bli krav på hanteringen av bergmassor.*

Samråd hölls 2016-03-07 angående det tillkommande Gult alternativ över Hyttegöl samt förändring av Grönt alternativ. Länsstyrelsen hade inget att erinra om de föreslagna alternativen.

Efter att allmänhet och berörda organisationer och myndigheter yttrat sig ombads länsstyrelsen i Kalmar län att inkomma med sitt samlade ställningstagande över studerade alternativ. I ett yttrande daterat 2017-05-15 beskriver länsstyrelsen de olika alternativens inverkan på natur, kultur, miljö kvalitetsnormer, strandskydd och jordbruk. De förespråkar indirekt genom sina skrivningar Gult utbyggnadsalternativ och förbättringsalternativet. Grönt alternativ förkastas då länsstyrelsen meddelar att de inte kommer ge biotopskyddsdispens för intrång lada vid Peterslund då de anser att övriga lokaliseringalternativ är lämpliga lösningar.

4.2.2. Samråd med berörd kommun

Under lokaliseringsutredningen har ett tidigt samråd med representanter från Västerviks kommun hållits. Förslag på alternativa nysträckningar samt disposition till miljöunderlag för lokaliseringsbeslut har översänts till Västerviks kommun 2014-11-17.

Representanter från Västerviks kommun framförde synpunkter på samrådsmötet 2014-11-28. Nedan sammanfattas synpunkterna:

- *Västervik kommun förordar en placering av ny trafikplats i närheten av Stensnäs.*
- *Nödvändigt att studera/åtgärda anslutning för bytespunkten vid bron i Verkeback och vägen mot Gunnebo.*

Samråd hölls 2016-03-02 angående det tillkommande Gult alternativ över Hyttegöl samt förändring av Grönt alternativ. Kommunen hade inget att erinra om de föreslagna alternativen.

Efter att allmänhet och berörda organisationer och myndigheter yttrat sig ombads Västerviks kommun att inkomma med sitt samlade ställningstagande över studerade alternativ. I ett yttrande daterat 2017-04-05 förordar Västerviks kommun alternativ Gul i första hand och i andra hand alternativ Grön.

4.2.3. Samråd med fastighetsägare och allmänhet

Samrådshandlingen har funnits tillgänglig för synpunkter på Trafikverkets hemsida, hos Trafikverket i Jönköping och hos Västerviks kommun under tiden 2016-11-07 till 2016-11-30.

2016-11-22 hölls ett öppet hus med fastighetsägare och allmänheten i Gladhammars församlingshem. Annonsering av detta samråd gjordes i Västerviks tidning, Vimmerby tidning samt Linköpings tidning/Kindaposten 2016-11-04. Minnesanteckningar fördes av Trafikverket vid föredragning av de olika alternativen. I dessa redovisas och besvaras de frågor av allmän karaktär som ställdes av allmänheten under det öppna huset.

22 synpunkter inkom under samrådstiden 2016-11-07 – 2016-11-30. En av dessa synpunkter var ett gemensamt yttrande, underskrivet av 15 personer. Inkomna synpunkter är diarieförda under diarienummer TRV 2013/12822.

Sammanfattningsvis kan sägas att de flesta inkomna synpunkterna är positiva till utbyggnadsalternativen rött och blått medan alternativen gult och förbättringsalternativet avslås. Tre av de inkomna synpunkterna förordar alternativet gul och förbättringsalternativet. Nedan sammanfattas och bemöts de synpunkter som inkommit:

Ombyggnation av befintlig väg ger försämrad bullersituation

Synpunkter har inkommit som menar att förbättringsalternativet samt gult alternativ innebär en högre bullernivå för de bostäder som ligger längs E22 då vägen ligger kvar i samma läge och hastigheten höjs.

Förbättringsalternativet kommer förbättra bullersituationen för de fastigheter som är belägna längs E22 då redan bullerstörda fastigheter kommer få bulleråtgärder utförda inom ramen av projektet. Samrådshandlingen konstaterar dock att resterande utbyggnadsalternativ ger en betydligt förbättrad bullersituation för många bostäder.

Bedömningar i samrådshandlingen saknas, är felaktiga eller subjektiva

Några av de inkomna synpunkterna ställer sig frågande till den värdering av naturmiljö, rekreation och landskapsmiljö som gjorts i samrådshandlingen. En synpunkt framför att det är en brist i samrådshandlingen att inte ta hänsyn till miljökonsekvenser som drabbar människor såsom utsläpp av koldioxid, däckpartiklar, tungmetaller och cancerogena ämnen ej tagits.

Trafikverket har genomfört framtagandet av samrådshandlingen och miljöbeskrivningen enligt gängse sätt att redovisa.

Förslag på annan linjeföring, korsningsutformning och detaljutformning

Synpunkterna är modifierade förslag på alternativ gul, röd och förbättringsalternativet och redovisar förändrad linjeföring, korsningsutformning och förslag på detaljutformning såsom planskilda passager eller enskilda anslutningar.

Modifieringar av linjeföring bedöms inte uppfylla krav på väggeometri och/eller bedöms bli betydligt dyrare än Trafikverkets version av alternativet. I alternativen beskrivna detaljer som exempelvis korsningsutformning eller enskilda anslutningar beaktas i ett senare skede.

Förbättringsalternativet och alternativ gul ger en sämre trafiksäkerhet

Synpunkter har inkommit att förbättringsalternativet och alternativ gul ger en sämre trafiksäkerhet då den har sämre plan och profilgeometri än övriga alternativ.

Det kan konstateras att förbättringsalternativet och alternativ gul har sämre plan och profilgeometri än övriga alternativ. Kontroller av stoppsikt har utförts i dessa alternativ som konstaterat att trafiksäkerheten är tillräckligt god.

Förbättringsalternativet ger en betydligt sämre vägstandard än utbyggnadsalternativen

Synpunkter har inkommit som menar att förbättringsalternativet har en sämre vägstandard, ger ett sämre trafikflöde samt ger lägre nytta än utbyggnadsalternativen.

Förbättringsalternativ och alternativ gul skadar kulturmiljön

Synpunkter har inkommit som menar att E22an nuvarande läge skadar kulturmiljön i området och skulle förbättras avsevärt om vägen flyttades från Lunds by närmare Gladhammars kyrka.

4.2.4. Samråd med myndigheter och organisationer

Myndigheterna underrättades via brev, daterat 2016-12-08, att Samrådshandling – Val av lokaliseringsalternativ fanns tillgänglig på Trafikverkets hemsida och ombads inkomma med synpunkter senast 2017-01-23. 7 synpunkter inkom varav 5 meddelade att de avstod ifrån att lämna en synpunkt. Nedan sammanfattas och bemöts de synpunkter som inkom under perioden 2016-12-08 – 2017-02-02 från myndigheter och organisationer:

Staten Geotekniska institut (SGI)

SGI meddelar att sex potentiellt förorenade områden finns i eller i närheten av utredningsområdet och att miljötekniska undersökningar måste genomföras innan vägbyggnation påbörjas.

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen framhåller att negativ påverkan på natur- och kulturmiljö bör minimeras och framhåller förbättringsalternativet som det alternativ som ger minst negativ miljöpåverkan. Om nybyggnadsalternativ väljs framför skogsstyrelsen att det är viktigt att vidta skyddsåtgärder så att vattenkvalitet i närliggande vattendrag och sjöar inte försämras.

4.3. Samråd inför val av lokaliseringsalternativ efter 2017

Efter samrådet avseende samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2017-04-07, tog Trafikverket ställning till att röd/blå korridor skulle ligga till grund för fortsatt planläggning och framtagande av vägplan för utbyggnad av E22 till mötesfri 2+1 väg. Under detta arbete fann dock Trafikverket att de tidigare handlingarna innehöll sådana kvalitetsbrister att ett omtag var nödvändigt. Bristerna omfattade bland annat en beskrivning av ändamålet med projektet och hur väl studerade alternativ uppfyller detta liksom en jämförbar redovisning av påverkan och effekter av alternativen. Vidare saknades tydliga motiv och grunderna till bortvalda alternativ. Redovisning av alternativen i förhållande till riksintresset för kulturmiljövården och risken för stora negativa konsekvenser på riksintressets värden var också otillräcklig.

Under 2021 inleddes arbetet med en ny utredning av alternativa lokaliseringar för en ombyggnad av E22 mellan Gladhammar och Verkeback. Utredningen har delvis byggt vidare på handlingarna från 2017.

Under perioden 2024-04-24 – 2024-05-24 genomfördes samråd avseende val av lokalisering i projektet. Ett öppet hus genomfördes under samrådstiden 2024-04-29. I samrådet presenterades utredda korridorer samt den konsekvensbedömning som gjorts inom ramen för miljöbedömningen av alternativen.

Samrådsmaterialet bestod av Samrådshandling – val av lokalisering daterad 2024-02-15. Under samrådstiden gjordes även underlag i form av PM Kulturarvsanalys, fördjupad riksintresseanalys och Rapport Naturvärdesinventering tillgängliga för samråd på Trafikverkets webbsida.

Inbjudan skickades ut via brev till berörda samt en vidare samrådsrets med berörda myndigheter och organisationer. Dessutom annonserades samrådet i Västerviks tidning 2024-04-24. Inbjudan annonserades även på Trafikverkets webbsida.

4.3.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Under arbetet med val av lokaliseringalternativ har flera samrådsmöten genomförts med länsstyrelsen. Förutom allmän information om projektets framdrift har specifika samråd genomförts gällande bland annat naturmiljö, kulturmiljö och vatten.

Vid samrådsmöten med länsstyrelsen har bland annat följande framkommit

- Den 14 december 2021 hölls ett möte där bland annat frågan om länsstyrelsens tidigare beslut om betydande miljöpåverkan fortfarande gällde. Länsstyrelsen bekräftade att beslutet var fortsatt giltigt samt att det gäller samtliga av de alternativa korridorer som nu utreddes.
- Länsstyrelsen informerar om Västerviks kommuns kulturmiljöprogram och den bebyggelseinventering som ingår i detta. De påtalar också vikten av bebyggelsens kulturmiljövärde och att detta bör ingå i den kulturhistoriska analysen.
- Länsstyrelsen lyfte frågan om när nästa steg i den arkeologiska utredningen ska genomföras.
- Fördjupningar av ett flertal av tidigare genomförda inventeringar efterfrågas avseende exempelvis naturmiljövärden och vatten.
- Trafikverket lyfte fram frågan huruvida länsstyrelsen delade Trafikverkets bedömning avseende vilka objekt som kan anses omfattas av det generella biotopskyddet. Länsstyrelsen ansåg att trädraden med björkar längs enskild väg mot Gladhammars by ska bedömas utgöra en allé och därmed omfattas av det generella biotopskyddet.

Länsstyrelsen har även inkommit med ett skriftligt yttrande 2024-05-23 på Samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2024-02-15.

- Avseende naturmiljö ser länsstyrelsen att underlaget på ett fullgott sätt beaktar naturvärden och arter för aktuellt skedet. Underlaget för grod- och kräldjur är något begränsat men bedöms beaktat. Länsstyrelsen anser att fördjupade inventeringar behöver utföras rörande vilka träd som är viktiga för läderbagge, mulmknäppare och fladdermöss samt för att vid det fortsatta arbetet kunna undvika påverkan på dessa arter.
- Länsstyrelsen instämmer i allt väsentligt i Trafikverkets bedömningar avseende effekterna på kulturmiljövärdena. Handlingen bör kompletteras med uppgiften att den södra delen av området även är utpekad som ett så kallat kärnområde av högsta klass (regionalt/nationellt intresse) i det kommunala kulturmiljöprogrammet.
- Avseende avvägningen mellan motstående riksintressen enligt hushållningsbestämmelserna i 3 kap miljöbalken konstaterar länsstyrelsen att det av samrådsmaterialet framgår att riksintresset för kommunikationer gynnas oavsett val av alternativ. I det aktuella ärendet bedömer länsstyrelsen därför att riksintresset för kulturmiljövärdena föranleder viss övervikt vid prövning varför det finns skäl att kraftigt anpassa infrastrukturkorridoren för att minska påverkan.
- Sammanvägt bedömer länsstyrelsen att alternativen Utvecklat Noll+ A respektive B samt Gul medför både för- och nackdelar ur perspektiven natur- och kulturmiljö,

trafiksäkerhet och regional utveckling. Länsstyrelsen bedömer att alla tre alternativen är möjliga att gå vidare med men kräver olika analyser, utredningar och anpassningar. Länsstyrelsen bedömer att alternativ röd/blå medför störst negativ påverkan och därför är olämplig att gå vidare med.

Trafikverkets hantering av synpunkterna i det fortsatta arbetet:

Trafikverket noterar länsstyrelsens bedömning av röd/blå korridor och att denna bedöms innebära störst negativ påverkan och därmed anses olämplig i förhållande till övriga utredda korridorer. Trafikverket tar med sig länsstyrelsens bedömning vad gäller avvägningen mellan motstående riksintressen i det fortsatta arbetet.

Under utredningsarbetet har flera fördjupade inventeringar som länsstyrelsen efterfrågat genomförts. Trafikverket är även medvetna om att ytterligare inventeringar och undersökningar kommer att krävas i kommande skeden.

Trafikverket kommer att ansöka om fortsatt arkeologisk utredning inom den korridor Trafikverket beslutar kan ligga till grund för fortsatt planläggning. Västerviks kommuns kulturmiljöprogram har använts som underlag vid framtagandet av kulturarvsanalysen. Planbeskrivningen kompletteras med information om område som ingår i det kommunala kulturmiljöprogrammet.

4.3.2. Samråd med berörd kommun

Under arbetet med att ta fram en vägplan för val av lokaliseringsalternativ har samråd genomförts med Västerviks kommun vid ett flertal tillfällen då bl.a. utredningsområde och olika alternativa korridorer diskuterats. Under samrådsperioden 2024-04-24 – 2024-05-24 har Västerviks kommun även inkommit med ett skriftligt yttrande på samrådshandlingen, daterad 2024-02-15.

I detta kapitel redovisas de viktigaste synpunkterna som framkommit vid samråd med Västerviks kommun.

- Västerviks kommun lyfter att sträckan är utpekad som viktig i den kommunala cykelplanen. De påtalar också att frågan om cykelmöjligheter bör diskuteras med Region Kalmar län.

Ett skriftligt yttrande gällande samrådshandling daterad 2024-02-15 inkom 2024-05-13.

- Västerviks kommun förordar alternativ röd/blå och bedömer att alternativ Noll +A inte är aktuellt.
- Kommunen anser att projektets ändamål går i linje med gällande översiktsplan. Samtliga utredda alternativ bidrar till en positiv regional utveckling och ökar förutsättningarna för en hållbar samhällsutveckling.
- Västerviks kommun konstaterar att oavsett val av korridor behöver påverkan på fladdermöss samt anpassningar och skyddsåtgärder för att undvika eller reducera påverkan på naturmiljövärden och vattenmiljö utredas.

Trafikverkets hantering av synpunkterna i det fortsatta arbetet:

Trafikverket noterar Västerviks kommuns bedömning av överensstämmelse med den kommunala översiktsplanen samt att det finns samsyn kring att alla alternativen bedöms bidra till en positiv regional utveckling. Trafikverket noterar också att Västerviks kommun förordar röd/blå korridor samt att de bedömer att alternativ utvecklat Noll+ A inte är aktuellt. Detta skiljer sig från Trafikverkets bedömning då Trafikverket bedömer att även utvecklat Noll+ A kan vara aktuellt för fortsatt planläggning utifrån en avvägning mot kostnad, måluppfyllelse samt negativ miljöpåverkan.

Avseende gång- och cykelvägar så har det i projektet ingått att utreda tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter på sträckan mellan Gladhammar/Lunds by och Verkeback. Lösningar som säkerställer framkomligheten för gående och cyklister på sträckan kommer att utredas ytterligare i kommande skeden.

Trafikverket är medvetna om att ytterligare inventeringar kommer att behöva genomföras i kommande skeden för att kunna föreslå och vidta lämpliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått.

4.3.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Under samrådsperioden våren 2024 genomfördes ett öppet hus 2024-04-29 i IOGT-NTO lokaler i Gunnebo. Till öppet hus kom cirka 70 personer som gick runt i stationer samt lyssnade på en presentation om projektet och framtagna lokaliseringalternativ.

Under samrådsperioden inkom ett antal muntliga synpunkter samt drygt 20 skrivelser vilka sammanfattas och kommenteras i detta kapitel. Ett av de inkomna yttrandena var undertecknat av flera fastighetsägare. Ett antal synpunkter rör åtgärder kring enskilda fastigheter. Dessa kommenteras inte särskilt i samrådsredogörelsen men kommer att beaktas i det fortsatta arbetet i projektet.

Val av korridoralternativ

Bland allmänheten och enskilda som särskilt kan komma att beröras av vägen är det flera som ger uttryck för vilket alternativ de förordar. Röd/blå korridor förordas i en övervägande del av yttrandena medan gul korridor endast förordas i enstaka yttranden. Ett antal yttranden är neutrala och väljer att inte förorda något särskilt alternativ. Flera väljer att utöver att ange vilken lösning som föredras även avråda eller motsätta sig någon av korridorerna. Inte i något av yttrandena förordas utvecklat noll + som förstahandsval.

De argument som förs fram för de olika alternativen är:

Röd/blå anses leda till störst negativ påverkan för jordbruket på grund av i anspråkstagande av jordbruksmark och sämre arrondering. Samtidigt anses det vara det alternativ som innebär minst störningar för bebyggelse och boendemiljön.

Gul anses innebära ett mindre nytt ingrepp i känslig miljö med natur- och kulturmiljövärden. Samtidigt innebär alternativet en negativ påverkan på jordbruket genom intrång i betesmarker och stora störningar på Hyttegöl.

Utvecklat noll + anses leda till stor negativ påverkan på boendemiljön samt skyddade arter.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket har tagit del av yttrandena och ser detta som en indikation av den samlade ståndpunkten från allmänheten och enskilda som kan komma att bli berörda.

Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter (gående och cyklister)

Flera yttranden från boende längs den gamla vägen rör trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter längs befintlig E22 och möjligheterna att röra sig längs vägen och att korsas den. Det bor idag flera barnfamiljer inom utredningsområdet som särskilt lyfter problemen med barn som korsar vägen. Möjligheter för oskyddade trafikanter men även lokaltrafiken att korsas E22 planskilt lyfts ex. vid Lunds by/Gladhammars kyrka men även på andra ställen.

Trafikverkets bemötande:

Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter är en viktig fråga i projektet. I projektet ingår att utreda möjligheterna till en säker väg för gång- och cykeltrafik mellan Gladhammar och Verkeback. I nästa skede kommer utformningen att utredas vidare för att skapa bra samband.

Vilka möjligheter det finns att anlägga planskilda passager kommer att utredas vidare i kommande skede för det alternativ som Trafikverket förordar och går vidare med.

Rekreation och friluftsliv

Ett antal yttranden lyfter möjligheten att anordna en ny rastplats och att bygga ut nuvarande parkering vid befintlig E22 i anslutning till Lunds by. Detta då denna parkering idag används frekvent för pendling och även används som parkering av besökare till Lunds by.

Flera yttranden informerar om betydelsen av den gamla byvägen från Lunds by väster om E22 som rekreationsstråk. Vikten av tillgängligheten till sjöarna Hyttegöl och Hällasjön för rekreation och friluftsliv så som bad och fiske lyfts också.

Enstaka yttranden påpekar att det i samband med ombyggnaden finns ett behov av att se över sträckningen av den blå vandringsleden och dess passage av E22.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar inkomna yttranden och kommer att utreda behovet av en pendelparkering i det fortsatta arbetet. Trafikverket är även medvetna om vikten av Lunds by som besöksmål. Vad gäller tillgängligheten se även Trafikverkets bemötande avseende oskyddade trafikanter.

Anläggandet av en rastplats ingår inte i nuvarande uppdrag och detta har därför inte utretts inom ramen för projektet, men frågan kommer att tas vidare i det fortsatta arbetet.

Det ingår i det fortsatta arbetet att säkerställa tillgängligheten till vandringslederna i området. I samband med ombyggnaden av E22 kommer sträckningen av den blå leden, som är den som idag korsas E22 utredas. Arbetet kommer att genomföras i samråd med huvudman för lederna.

Trafik och vägutformning

Några yttranden har inkommit med förslag på anpassningar av utformningen av vägen såväl inom gul som röd/blå korridor.

Inom gul korridor föreslås justeringar av utformningen av korsningen mellan E22 och väg 40. Dessutom föreslås utfyllnad av Hyttegöl för att korta ner längden på bron.

För röd/blå korridor handlar det om sänkning av den framtida vägens profil inom korridoren för att minska påverkan från vägen på omgivningen avseende landskapet, jordbruksmark och värdet på riksintresset för kulturmiljövården. Förslag ges även på att frångå utformning med 2+1 körfält och istället anlägga vägen med 1+1 körfält på sträckan genom riksintresset för kulturmiljövården.

Yttranden framför önskemål om att nuvarande hastighetsbegränsning om 70 km/tim förbi Lunds by och Gladhammars kyrka ska behållas.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket tar till sig föreslagna lösningar och kommer att utreda dem vidare i det fortsatta arbetet för det alternativ som Trafikverket väljer att arbeta vidare med.

För projektet är målhastigheten 100 km/tim med undantag för korsningen mellan väg 40 och E22. För att förbättra standarden längs E22 från regionalt och nationellt perspektiv avseende framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet har Trafikverket genomfört ett antal åtgärder längs flera sträckor på vägen. Gemensamt för dessa är att vägen har byggts om med mittseparering och höjd hastighet till 100 km/tim för en enhetlig standard längs hela sträckningen av E22.

Markanvändning

Några yttranden påtalar vikten av att bevara jordbruksmarken. Det är viktigt att minimera mängden ny jordbruksmark som tas i anspråk men även att bevara jordbruksenheternas storlek och undvika fragmentering. Detta då det innebär sämre arrondering och möjligheter att bruka marken rationellt.

Några yttranden lyfter antalet parallella vägar från olika tidsepoker genom jordbrukslandskapet vid Lunds by och Gladhammar. De ifrågasätter behovet av flera vägar i framtiden och möjligheten att riva upp en eller flera av dessa och återställa marken till åkermark.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket eftersträvar att minimera intrång och ta så lite ny mark som möjligt i anspråk. Jordbruksmarken och brukandet av denna är ett nationellt intresse som är viktigt att bevara.

Det parallella vägnätet vid Lunds by och Gladhammar är ett stycke välbevarad vägshistoria med flera generationers vägar. Detta i sig är en del av området kulturmiljövården. Förslag till hantering och möjligheterna till rivning av delar av parallella vägnätet kommer att utredas vidare i nästa skede.

Naturmiljö

I några yttranden lyfts omfattningen på genomförd naturvärdesinventering samt utförda fördjupade artinventeringar. Man frågar bland annat i vilken omfattning Trafikverket har utrett våtmarker avseende lekplatser samt föryngringsplatser för fisk i projektet och huruvida sjön Närten har omfattats av naturvärdesinventeringen.

Några yttranden undrar hur Trafikverket har beaktat och värderat genomförda inventeringar av fladdermöss.

Trafikverkets bemötande:

Både djur, växter och våtmarker har inventerats genom den naturvärdesinventering med detaljeringsnivå medel respektive detalj samt fördjupade artinventeringar som utförts enligt Svensk Standard för naturvärdesinventering (SS 199000:2014). Lekplatser och föryngringsplatser för fisk har inte inventerats i detta skede.

Närten har endast undersökts översiktligt med avseende på undervattensväxter (makrofyter) vid Gunneboåns mynning i anslutning till gränsen för utredningsområdet. Någon ytterligare inventering har inte genomförts och sjön som helhet har således inte bedömts utifrån dess värde för biologisk mångfald i enlighet med Svensk standard för naturvärdesinventering (SS 199000:2014).

Fördjupade inventeringar av fladdermöss har genomförts vid flera tillfällen inom utredningsområdet. I samband med den tidigare utredningen gjordes en inventering vid två tillfällen under 2015 då samtliga fladdermusarter inom utredningsområdet eftersöktes. Utifrån resultatet från denna gjordes ytterligare en inventering 2019 som inriktades mot förekommande rödlistade fladdermusarter inom utredningsområdet. Resultatet visar att fladdermöss förekommer i stora delar av utredningsområdet och att habitat som utgör värdefulla livsmiljöer finns i närheten av bebyggelsen längs befintlig E22 liksom i området som berörs av korridorerna i ny sträckning. Förekomsten av hotade arter, däribland fladdermöss, ingår som en del i den sammanvägda bedömningen av värdet och konsekvenserna på naturmiljön som helhet för respektive alternativ.

Boendemiljö

Flera yttranden uttrycker att de inte önskar ett alternativ som innebär en väg nära den egna boendemiljön. Hälsoaspekter som buller, luftföroreningar och de barriäreffekter som vägen innebär lyfts särskilt.

Boende längs den gamla vägen i de sydvästra delarna av utredningsområdet framför de störningar som den nuvarande vägen och trafiken på denna innebär för deras boendemiljö. De ser en oro för att denna kommer att försämrats ytterligare med alternativ utvecklat noll+ och gul. De lyfter även det kulturhistoriska värdet av bebyggelsen längs den gamla vägen.

Trafikverkets svar:

Trafikverkets uppdrag är att utreda och föreslå alternativa lösningar för att åtgärda problem och brister utifrån många olika aspekter och att ta fram den samlat bästa lösningen. Se även Trafikverkets bemötande ovan gällande Trafiksäkerhet.

I arbetet med vägplanen ingår att studera bullersituationen längs sträckan. En övergripande studie har utförts i aktuellt skede och en mer detaljerad utredning kommer att utföras i nästa skede i projektet. Beräkningar utförs för att se om, och i så fall vilka, fastigheter som kan bli berörda av höga ljudnivåer med utgångspunkt från Trafikverkets riktvärden. Dessa anges även i prop. 1996/97:53. För de fastigheter där riktvärdena beräknas överskridas utreds skyddsåtgärder i form av väg- eller fastighetsnära åtgärder.

Kulturmiljö

Flera yttranden lyfter det kulturmiljövärde som finns längs den gamla byvägen från Lunds by och bebyggelsen längs denna. De konstaterar att detta redovisas väl i det underlag som legat till grund för samrådshandlingen i form av kulturarvsanalysen. De tycker dock att detta beaktats undermåligt i samrådshandlingen och ifrågasätter Trafikverkets värdering.

Trafikverkets bemötande:

Det gamla vägnätet och miljön längs denna med bland annat en ålderdomlig bebyggelse är en av de delar som ligger till grund för riksintresset för kulturmiljövården. Denna miljö är en del som tillsammans med övriga delar av riksintresset ingår i den sammanvägda bedömningen av värde och konsekvenser på kulturmiljön som helhet för respektive alternativ. Trafikverket har vid utformning av de alternativa korridorerna anpassat dessa med hänsyn till riksintressets värden.

Övrigt

Information om att det idag är en betydande pendling mellan Västervik och OKG/Clab samt SCANIA i Oskarshamn.

Synpunkter har inkommit angående Verkebäcksbron.

Trafikverkets svar:

Planbeskrivningen kompletteras med uppgiften om pendling.

Verkebäcksbron ingår inte i detta projekt. Trafikverket planerar dock för ytterligare åtgärder på E22 som bland annat omfattar Verkebäcksbron.

4.3.4. Samråd med regionen

Region Kalmar län inkom 2024-09-23 med ett skriftligt yttrande över Samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2024-02-15. Region Kalmar län är även kollektivtrafikmyndighet.

Region Kalmar län anser att blå/röd korridor är att föredra men att minimum gul korridor genomförs. En ombyggnad av E22 måste leda till att tillgänglighetsmål uppnås, möjlighet till ökade hastigheter och trafiksäkerhetsförbättringar är därmed ett måste vid kommande ombyggnation. Målbilden om hastighet på minst 110 km/h genomgående längs hela E22 har länge funnits med regioner och kommuner längs E22, gemensamt framtaget i bland annat i samarbetet E22AB och i Region Kalmar läns Handlingsprogram för transportinfrastruktur. Den målbilden kan inte Utvecklad noll + bidra till, en referenshastighet på 60 km/h samt cirkulationsplats är inte acceptabelt på en väg med europavägsklassning. Alternativ Utvecklad noll + är därmed inte ett godtagbart val av korridor.

Region Kalmar län önskar fortsatt dialog med projektet för att kunna framföra behov kopplat till kollektivtrafiken, inte minst i kommande vägplaneskede.

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar att Region Kalmars mål överensstämmer med Trafikverkets mål med projektet. Referenshastighet för projektet är 100 km/tim i överensstämmelse med övriga delar på E22 genom Kalmar län. Trafikverket har gjort bedömningen att en lägre hastighet kan accepteras i lokalt korsningen mellan väg 40 och E22 i ett utvecklat noll + utan att framkomligheten och tillgängligheten på E22 som helhet ej uppnås. Vidare ser Trafikverket att relativt den merkostnad som utvecklad gul skulle medföra så är utvecklat noll+ ett rimligt alternativ att gå vidare med.

Trafikverket kommer att genomföra ytterligare samråd under det fortsatta arbetet med vägplanen.

4.3.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Kalmar länstrafik (KLT)

2022-12-02 hölls ett samrådsmöte med Kalmar länstrafik (KLT) där Trafikverket presenterade projektet. Vid mötet diskuterades busshållplatserna på sträckan. I utredningsområdet finns hållplatserna Lunds by, Gladhammar, Hyttan (väg 40), Jonsbo, Daddhorvan och Ringsbo. Kalmar länstrafik lyfte att Lunds by kan utvecklas till en mötespunkt och bör behållas. Därutöver menade de att en hållplats i nordöstlig riktning i utredningsområdet också är önskvärt men placeringen av denna är mer flexibel. Beroende på val av korridor kan även Hyttan vara en hållplats som ska behållas. Kalmar länstrafik gör bedömningen att övriga hållplatser bör kunna dras in på grund av lågt resande.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har tagit hänsyn till Kalmar länstrafiks synpunkter och kommer att fortsätta att arbeta vidare med detta i vägplanen.

Under perioden 2024-04-24 – 2024-05-24 då handlingarna hölls tillgängliga för samråd inkom ett antal skriftliga yttranden från övriga myndigheter och organisationer vilka sammanfattas och bemöts nedan.

Försvarsmakten

Försvarsmakten hänvisar till sitt yttrande 2019-09-26. De har inte något att erinra på aktuella handlingar men meddelar att de har ett behov av att vara delaktiga i den fortsatta processen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar yttrandet. Samråd kommer att genomföras löpande under den fortsatta planläggningsprocessen.

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen är införstådd med att en väl fungerande infrastruktur väger tungt i förhållande till många andra samhällsintressen och har därför inget att invända mot att ombyggnaden sker enligt något av sträckningsalternativen.

Skogsstyrelsen konstaterar att inget av alternativen berör något av Skogsstyrelsen utpekade formellt skyddade områden.

Skogsstyrelsen avstår från att ta ställning till val av alternativ, men gör ändå bedömningen utifrån presenterat underlag att bortsett från nollalternativet är gult alternativ totalt sett det alternativ som medför minst skada på miljövärden även om det ger en stor påverkan på vattenmiljön.

Skogsstyrelsen konstaterar att den skogsmark som kommer att tas i anspråk vid ombyggnationen kommer att tas ur bruk för virkesproduktion men inte i sådan omfattning att det har betydelse för virkesförsörjningen till industrin. De uppmärksammar också Trafikverket på att pågående skogsbruk i området kan påverkas genom försämrad tillgänglighet om möjligheten att korsade vägen kommer att begränsas.

Trafikverkets svar:

Trafikverket instämmer i att det är viktigt att inte försvåra brukande av marken, oavsett om det rör sig om skogs- eller jordbruk. Vid byggande av väg och framtagande av vägplan är utgångspunkten att minimera intrång och så långt möjligt undvika att försvåra för boende och verksamheter.

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

Yttrandet avgränsas till SMHI:s kompetensområden hydrologi (enbart ytvatten) och meteorologi (inklusive luftmiljö) och klimatanpassning.

Hydrologi

Sträckningar nära och över vattendrag, sjöar och våtmarker bör utformas omsorgsfullt så de naturliga hydrologiska förhållandena ej påverkas.

SMHI upplyser om att de inte garanterar riktigheten i uppgifter inhämtade från Vattenwebb. Underlaget ska betraktas som vägledande för samhällets allmänna behov. Vid användning av data från Vattenwebb bör information om modellversion framgå. Angående redovisade uppgifter avseende inmätning av vattenståndet i Hyttegöl påtalar SMHI att även datum behöver anges för att förändringen av vattennivån över året framgår.

Klimat

SMHI påpekar att vid samhällsplanering bör hänsyn tas till framtida klimatet förändringar av detta och de hänvisar därför till SMHI:s fördjupade klimatscenariotjänst samt andra underlag deras webbsida.

Luftmiljö

SMHI anser att det bör undersökas om luftmiljön, med avseende på i synnerhet partikelhalter och kväveoxider, påverkas för de boende i området beroende på val av lokalisering.

Väderstation

SMHI informerar om det in närheten av området finns en väderstation. Gladhammar A. SMHI fortsatt i projektet informeras om eventuella förändringar av tillgång till platsen eller påverkan på vegetation och liknande i närområdet.

Trafikverkets svar:

De olika alternativens hydrologiska påverkan är en av faktorerna som bedöms och utvärderas i projektet. Trafikverket kommer att beakta SMHIs synpunkter i det fortsatta arbetet.

I det fortsatta arbetet kommer förutom anpassning av projektet till framtida klimatförändringar även klimatreducerande åtgärder arbetas fram parallellt med projektering av tekniska lösningar.

Trafikverket ser att luftkvaliteten är en miljöaspekt som endast bedöms få obetydlig påverkan på val av alternativ då vägen byggs i ett till stora delar öppet område och trafikmängden, såväl nuvarande som framtida är begränsad. Problem med dålig luftkvalitet är främst kopplad till höga trafikmängder i ett slutet gaturum.

Väderstationen ligger utanför utredningsområdet och kommer ej att påverkas.

Naturskyddsföreningen i Tjust

Naturskyddsföreningen ställer sig positiva till ombyggnaden av vägen med hänsyn till den väsentliga förbättring av trafiksäkerhet och framkomlighet som detta innebär.

Naturskyddsföreningen uttrycker samtidigt en oro för de allvarliga konsekvenser som alternativ röd/blå skulle leda till för natur- och kulturmiljövärdena. De förordar därför alternativen Noll+ A och B samt gult alternativ och skriver att de anser att man ska avstå från att arbeta vidare med alternativ röd/blå.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar inkommet yttrande

Sveriges geologiska undersökning - SGU

Avstår från att lämna yttrande om projektet, men hänvisar till SGU:s allmänna riktlinjer inför planläggning av infrastruktur.

Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet hänvisar till länsstyrelsen i ärendet som företrädare för de statliga kulturmiljöintressena.

Statens geotekniska institut - SGI

Avstår från att lämna yttrande om projektet.

Jordbruksverket

Avstår från att lämna yttrande om projektet.

Svenska kraftnät

Avstår från att lämna yttrande om projektet.

Havs- och vattenmyndigheten

Avstår från att lämna yttrande om projektet.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap - MSB

Avstår från att lämna yttrande om projektet.

4.4. Samråd vid utformning av planförslaget

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

4.4.1. Samråd med berörd länsstyrelse

4.4.2. Samråd med berörd kommun

4.4.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

4.4.4. Samråd med kollektivtrafikmyndigheten

4.4.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Ärendemottagningen, TRV 2022/62631, Box 810, 781 28 Borlänge.

Besöksadress: Bataljonsgatan 8, Jönköping.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se