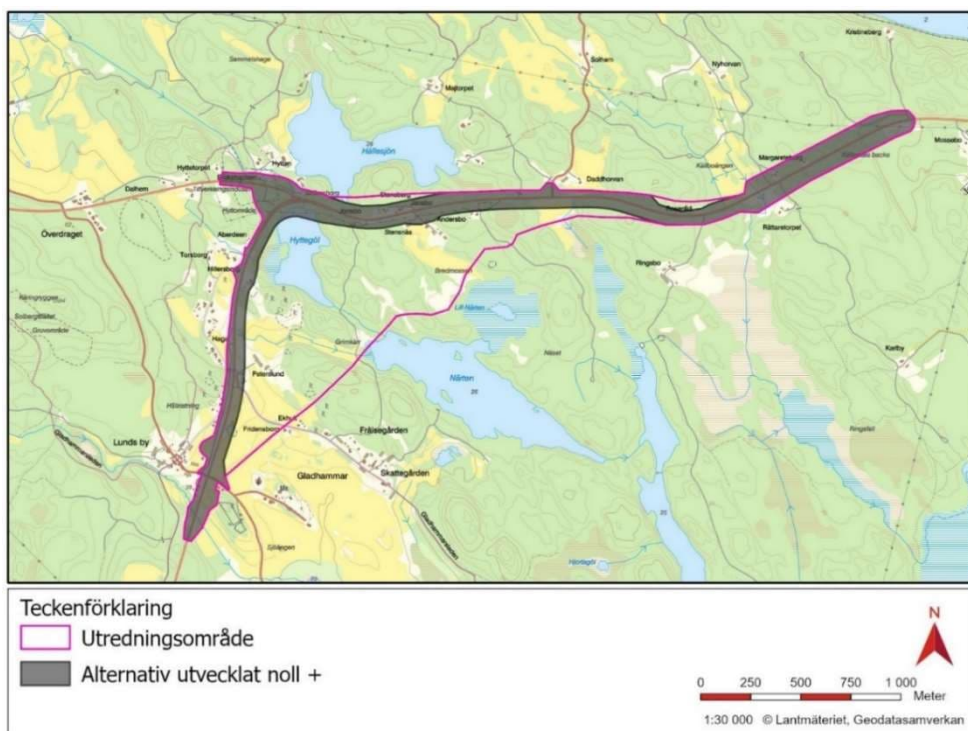


Underlag för ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för ombyggnad av E22 Gladhammar-Verkeback i Västerviks kommun, Kalmar län.

Trafikverket förespråkar att korridor Utvecklat Noll+ ska ligga till grund för den fortsatta planeringen av projektet E22 Gladhammar-Verkeback.

Korridor Utvecklat Noll+ innebär att E22 byggs om och förbättras i sitt befintliga läge. Kurvan strax öster om Hyttegöl rätas och på övriga sträckor föreslås befintlig väg breddas. Alternativet innebär att befintlig korsning E22 och väg 40 åtgärdas med cirkulationsplats (Utvecklat Noll+ A) eller med planskild korsning (Utvecklat Noll+ B). Korridoren inrymmer båda alternativen. En ombyggnad av dagens fyrvägskorsning i Gladhammar ingår i projektet, detaljerad utformning får utredas i det fortsatta arbetet i planläggningsprocessen.

Den korridor som utbyggnaden av vägen ska rymmas inom redovisas i Figur 1.



Figur 1. Översikt korridor Utvecklat Noll+.

Utifrån genomförd lokaliseringstudie bedöms korridor Utvecklat Noll+ vara den sammantaget bästa lösningen med minst negativ miljöpåverkan. Korridoren innebär att nytt markinträng kan

begränsas och landskapets värden såsom riksintresset för kulturmiljövården samt fortsatt brukande av jordbruksmark bibehållas.

Alternativen (Utvecklat Noll+ A och B) ger en god lösning med förkortad restid, höjd trafiksäkerhet på sträcka och en säkrare korsningslösning där E22 möter riksväg 40 samtidigt som det innebär lägst anläggningskostnad. Alternativen har bedömts nå projektets ändamål och projektmål med god målpuppfyllnad. Alternativen innebär att det kommer att krävas en lokal hastighetsnedsättning vid korsningen med väg 40 där vägen passerar runt sjön Hyttegöl. Den totala restiden för trafikanter minskar dock i båda alternativen. Med en breddning av befintlig väg samt mötesseparering ökar också framkomligheten med möjliga omkörningssträckor för person- och godstrafik. Flödet på sträckan bedöms bli jämnare.

Riktlinjer för fortsatt planering

Nästa steg i planläggningsprocessen, efter att beslut om val av lokalisering är taget, tas samrådshandlingar fram där väganläggningen detaljprojekteras. I planförslaget utreds alternativa utformningar och detaljer för anläggningens utformning, tekniska lösningar, skyddsåtgärder med mera, för att klarlägga markanspråket.

Lokaliseringsutredningen har identifierat särskilt viktiga faktorer som ska iaktas i det fortsatta arbetet. Det handlar bland annat om att begränsa den negativa påverkan på riksintresset för kulturmiljövården genom anpassad utformning och gestaltning av samtliga åtgärder genom riksintresset.

Eftersom alternativet innebär en ombyggnad i befintlig sträckning, där flest människor idag bor, kommer hänsyn till boendemiljön bli särskilt viktig. I det fortsatta arbetet kommer exempelvis säkra passagemöjligheter för oskyddade trafikanter, utformning av lokalvägnät samt åtgärder för att minska bullerstörningar att utredas. När vägen breddas med mittseparering samt faunastängsel kan den komma att upplevas som en kraftigare barriär än vad den utgör idag. Barriäreffekterna behöver lyftas upp i det kommande arbetet för att på så sätt kunna hitta möjliga åtgärder för att minimera dessa.

Kompletterande inventeringar av skyddade arter behöver utföras.

Bakgrund och Motiv

Bakgrund

E22 är en nationell stamväg som sträcker sig mellan Trelleborg/Malmö och Norrköping, via Kalmar. Vägen har en utpekad funktion för långväga gods- och persontransporter. Aktuell sträcka utgör även ett viktigt pendlingsstråk mellan Oskarshamn och Västervik. E22 ingår i TEN-T vägnätet.

Väg 40 är en nationell stamväg som sträcker sig mellan Göteborg och Västervik, via Jönköping, en viktig öst-västlig förbindelse och ett viktigt pendlingsstråk mellan Vimmerby och Västervik.

Båda vägarna är utpekade riksintressen samt ingår i funktionellt prioriterat vägnät (FPV) utifrån samtliga fyra funktioner, godstransporter, kollektivtrafik samt långväga respektive dagliga personresor. Både E22 och väg 40 är rekommenderad transportväg för farligt gods.

Trafikverket har under lång tid arbetat med en stegvis utbyggnad längs hela E22 med målet att uppnå en god enhetlig standard med mötesfri väg i hela stråket. I nuläget pågår ett flertal projekt som syftar

till att förse de sista kvarvarande sträckorna med mötesseparering, både i Kalmar och angränsande län. Avstånden mellan orterna i norra delen av Kalmar län är stora med långa restider för daglig pendling.

Projektet E22 Gladhammar-Verkeback ligger inom Västerviks kommun och sträcker sig från Lunds by i väster till Verkeback i öster. Sträckan är cirka 4,8 km lång, ligger utanför tätbebyggt område och är av landsbygdskaraktär. Hastigheten längs sträckan varierar mellan 70 km/tim och 90 km/tim.

Både E22 Gladhammar-Verkeback och väg 40 är idag tvåfältiga och saknar mittseparering. På sträckan finns idag ytterligare trafiksäkerhetsbrister med bland annat avsnitt med låg plan- och profilstandard, dålig sikt och otrygga omkörningsförhållanden. På sträckan har det skett en del olyckor på senare år, dessa utgörs främst av korsningsolyckor väg 40/E22 samt mötesolyckor på sträcka. Befintlig anläggning utgör en barriär för boende och fauna och det saknas idag säkra passager för gående och cyklister.

Mellan åren 2014-2017 genomförde Trafikverket en utredning för val av lokaliseringalternativ, daterad 2017-04-07. Trafikverket tog utifrån utredningen ställning till att gå vidare med en kombination av Röd och Blå korridor för fortsatt planläggning (Ställningstagande till valt alternativ, daterat 2018-05-02).

Trafikverket fann dock att det fanns oklarheter avseende beskrivning av ändamål samt hur väl studerande alternativ uppfyllde ändamålet i underlaget vid fortsatt vägplaneprocess. Risken för att det skulle krävas ett omtag längre fram i processen gjorde att Trafikverket beslutade att genomföra en ny lokaliseringstudering och ta fram en ny samrådshandling, val av lokaliseringalternativ. Det är för detta omtag som detta underlag för ställningstagande gäller.

Ändamål med projektet, analys enligt fyrstegsprincipen och projektmål

Ändamålet med projektet är att åtgärda befintliga brister gällande trafiksäkerhet, minska restiden, förbättra väganläggningen samt ta hänsyn till landskapets värden och funktioner.

Ett antal projektmål har tagits fram:

- Att finna en lokalisering som inte medför påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövärden och som bibehåller det historiska landskapets värden och läsbarhet.
- Att säkerställa tillgängligheten för nyttjandet av landskapets värden så som jordbruk, skogsbruk, friluftsliv och riksintressets olika värden.
- Att finna en lösning som undviker fragmentering och minimerar negativ påverkan på kulturhistoriska (inklusive fornlämningar) och naturvärden.
- Att lösningarna ger anläggningen en effektiv och fullgod funktion avseende faunarörelser i landskapet.
- Att lösningarna ger anläggningen en effektiv och fullgod funktion avseende trafiksäkerhet och tillgänglighet även för oskyddade trafikanter och kollektivtrafik.
- Att säkerställa förutsättningar för att entreprenadarbetet kan utföras på ett trafiksäkert sätt.
- Väganläggningen ska så långt som möjligt utformas för att bidra till att nå Trafikverkets utpekade klimatmål.
- Att finna en lokalisering som medför en samhällsekonomisk effektiv väganläggning.

Underlag för ställningstagande angående val av lokaliseringalternativ för ombyggnad av E22 Gladhammar-Verkeback i Västerviks kommun, Kalmar län.

I samrådsunderlag inför beslut om betydande miljöpåverkan beskrivs tänkbara åtgärder utifrån fyrstegsprincipen där bedömningen är att ändamålet inte går att uppfylla genom åtgärder i Steg 1 *Tänka om* och Steg 2 *Optimera*. Att flytta den långväga och regionala trafiken till andra trafikslag bedöms inte genomförbart då parallell järnväg saknas och avstånden mellan målpunkter är för långa för att cykel ska vara ett realistiskt alternativ. Optimering för att öka trafiksäkerheten har redan genomförts i stråket i form av bland annat hastighetssänkning och uppförande av trafiksäkerhetskameror. Dessa åtgärder ger dock inte kortare restider utan tvärt om.

För att uppnå minskad restid och ökad trafiksäkerhet föreslås att E22 på den aktuella sträckan ska byggas om till mötesfri väg med skyltad hastighet 100 km/tim vilken motsvarar Steg 3 *Bygga om* eller Steg 4 *Bygg nytt* enligt fyrstegsprincipen. Detta ligger också i linje med standarden för tidigare utbyggda delar av E22 genom Kalmar län.

En utbyggnad bedöms kunna genomföras utifrån två olika utbyggnadsprinciper:

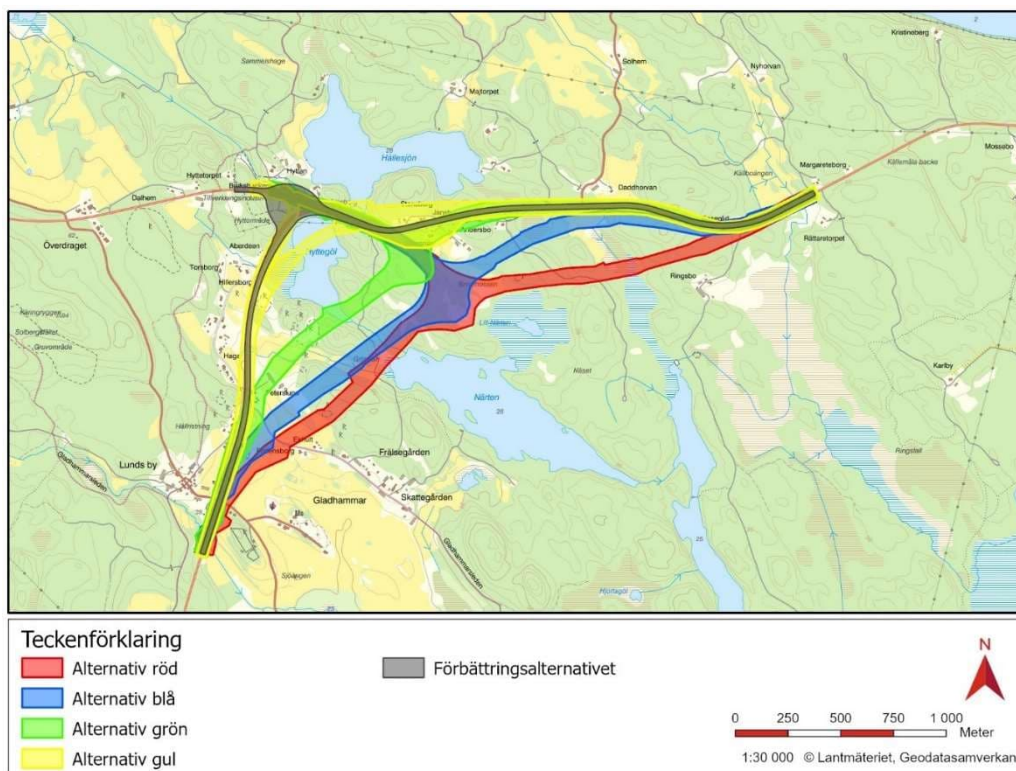
- Åtgärder utmed en i huvudsak befintlig sträckning, med utgångspunkt i en vägutformning som uppfyller krav för 100 km/tim. Med undantag för en lokal hastighetsnedsättning förbi korsningen mellan E22 och väg 40 (Hyttan) där vägens geometri inte tillåter 100 km/tim. Motsvarar Steg 3 och/eller 4 i fyrstegsprincipen beroende på omfattning.
- Åtgärder som helt eller delvis resulterar i ny sträckning och som till fullo uppfyller målstandarderna om mötesfri väg och 100 km/tim. Motsvarar Steg 4 i fyrstegsprincipen.

Studerade alternativ

Val av lokalisering 2017

I lokaliseringsutredningen daterad 2017-04-07 utreddes fyra korridorer utöver ett förbättringsalternativ. Dessa var från väster till öster Gul, Grön, Blå och Röd korridor, se Figur 2. Av dessa valdes Grön korridor bort efter samråd. Vid samrådet inkom länsstyrelsen med ett yttrande, daterat 2017-05-15 där de meddelade att länsstyrelsen inte kunde besluta om att ge dispens enligt artskyddsförordningen då andra lämpliga lösningar fanns.

Med utredningen från år 2017 som grund tog Trafikverket ställning till att en sammanslagning av Röd och Blå korridor skulle ligga till grund för fortsatt planläggning och framtagande av vägplan för utbyggnad av E22 till mötesfri 2+1 väg (Ställningstagande till valt alternativ, daterat 2018-05-02). Genom att låta korridoren innefatta delar av både alternativ Röd och Blå söder om planerad anslutning mellan E22 och väg 40 lämnades större möjligheter att optimera väglinjen och på så sätt anpassa och om möjligt minska intrånget i natur- och kulturmiljövärden.



Figur 2. Korridorer som utretts i vägplan - val av lokalisering, daterad 2017-04-07.

Val av lokalisering 2024

När Trafikverket påbörjade arbetet med att ta fram en vägplan efter tidigare lokalisering konstaterades att de tidigare handlingarna innehöll oklarheter och otillräckligt med underlag så ett omtag i lokaliseringsutredningen var nödvändigt. I detta omtag för att finna en lämplig lokalisering av E22 har korridorerna Noll + (förbättringsalternativ), Röd/blå och Gul korridor prövats vidare. Samtidigt prövades möjligheterna att hitta ytterligare en alternativ korridor inom utredningsområdet. Resultatet av detta blev Lila korridor.

Ny lila korridor

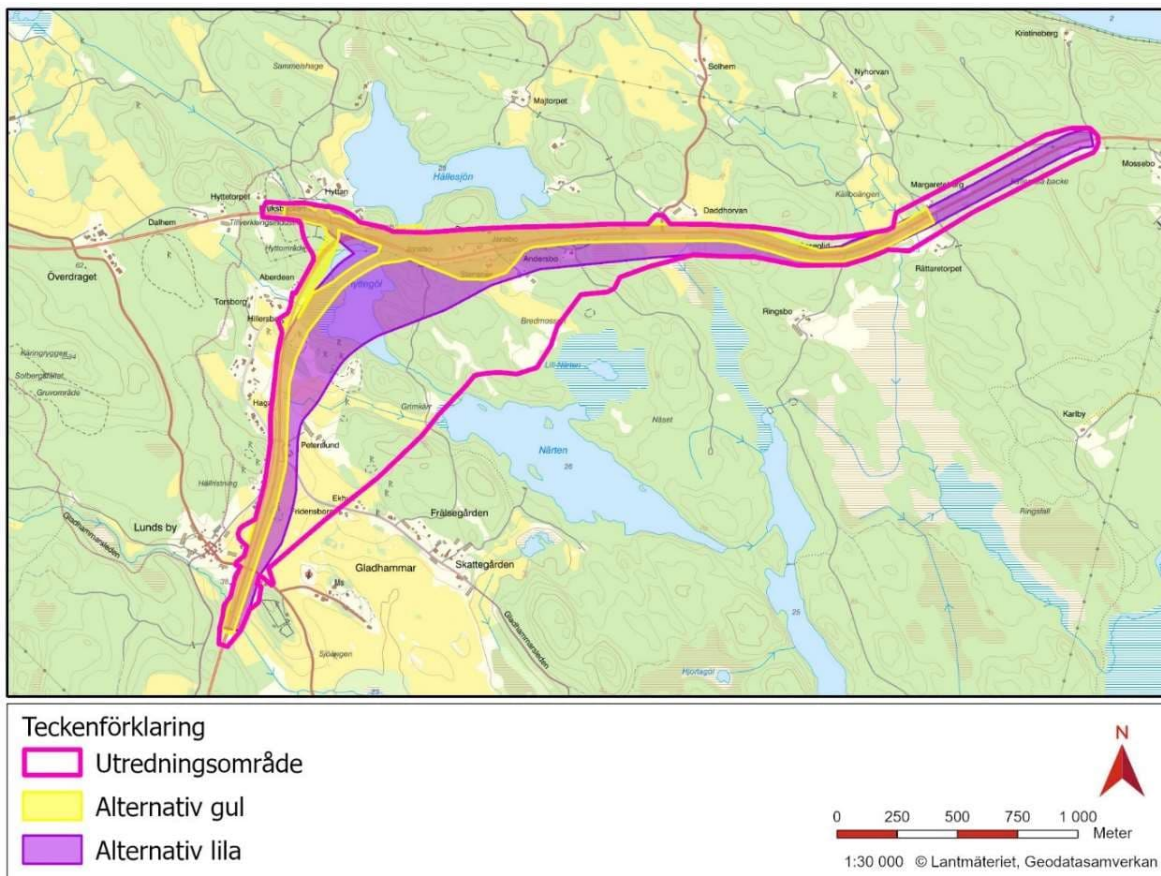
De utgångspunkter som togs fram för den lila korridoren var att befintlig E22 skulle kunna nyttjas i så stor utsträckning som möjligt för att undvika att ny mark behöver tas i anspråk med hänsyn till utredningsområdets höga natur- och kulturmiljövärden. Samtidigt skulle utformningskrav enligt gällande regelverk vid hastighet 100 km/tim kunna uppfyllas.

Korridoren avgränsades vidare utifrån förutsättningar som framkommit under processen. Exempelvis utgjorde grön korridor, i söder vid Peterslund, gräns för den nya korridoren i syd/sydöst mot bakgrund av artskyddet samt intrång i fornlämningsområde. Att kunna undvika inlösen av bostadsfastigheten Smedjan, som var fallet med gul korridor, var en annan förutsättning för den nya korridoren.

Med utgångspunkt från dessa förutsättningar var inriktningen för den nya, alternativa korridoren (Lila korridor) att följa befintlig väg E22 till strax norr om Peterslund för att därefter fortsätta i ny sträckning med en bro över Hyttegöl och sedan åter ansluta till befintlig E22 öster om Smedjan.

Underlag för ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för ombyggnad av E22 Gladhammar-Verkeback i Västerviks kommun, Kalmar län.

Från början var lila korridoren bred och inkluderade i princip hela Hyttegöl, se figur 3. Under utredningsprocessen konstaterades dock att korridoren kunde avgränsas utifrån bland annat de geotekniska förutsättningarna och var det var lämpligt att placera ett brofäste för bron över Hyttegöl. Även de kulturhistoriska värdena på höjderna söder om Hyttegöl innebar att korridoren smalnades av.



Figur 3. Korridor Gul från lokaliseringsutredning 2017-04-07 och korridor Lila.

Efter processen med avgränsning av lila korridor konstaterades att den till stora delar sammanföll med Gul korridor. Därför togs beslut att de båda korridorerna kunde slås samman till en och att den skulle benämnas Utvecklad Gul, se figur 4.

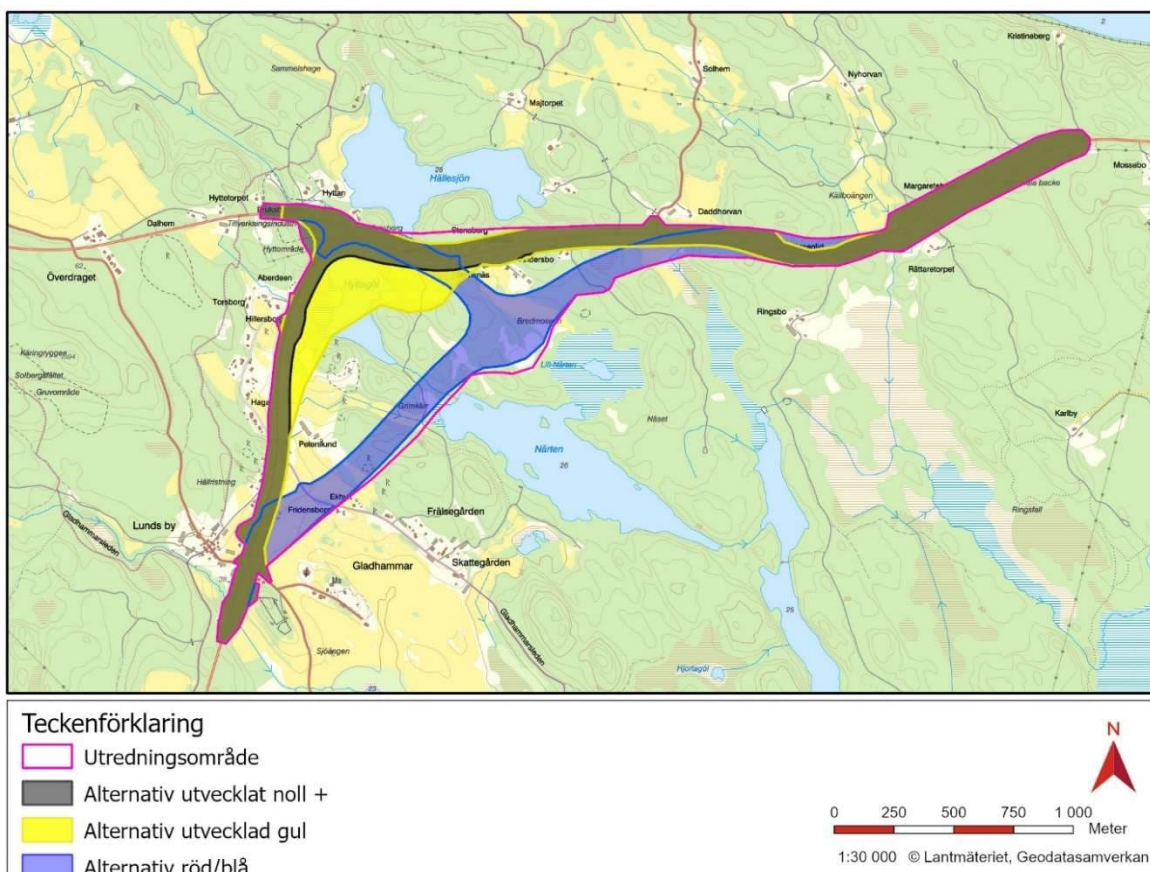
De korridorer som slutligt studerats i val av lokalisering 2024 är således följande: Utvecklat Noll + (A och B), utvecklad Gul och Röd/blå, se figur 4. Dessa har jämförts mot nollalternativet. Det prognosår som använts vid beräkningar, trafikflöde och konsekvensbedömningar för såväl utbyggnadsalternativen som nollalternativet är 2051.

Nollalternativ

I Nollalternativet bedöms de konsekvenser som kan förväntas uppstå om den planerade verksamheten eller åtgärden inte genomförs. För aktuellt projekt innebär nollalternativet att E22, väg 40 och övriga anslutande vägar behåller nuvarande utformning och endast nödvändiga drift- och underhållsåtgärder vidtas. Samtidigt förväntas vägtrafiken öka enligt trafikprognosen.

Underlag för ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för ombyggnad av E22 Gladhammar-Verkeback i Västerviks kommun, Kalmar län.

Ingen ny mark tas i anspråk genom breddning eller ny sträckning. Aktuell del av E22 kommer fortsatt sakna faunastängsel och säkra passagemöjligheter för vilt. Nollalternativet innebär att sträckan fortsatt kommer att ha brister gällande trafiksäkerhet och framkomlighet och dessa kommer att tillta i takt med förväntad framtida trafikökning. Nuvarande negativ påverkan på boendemiljön i form av bland annat bullerstörningar och barriäreffekter kommer också att kvarstå och öka med mer trafik.



Figur 4. Översikt samtliga korridorer från lokaliseringstuderingen 2024.

Korridor Utvecklat Noll + (A och B)

Korridor Utvecklat noll + innebär att E22 byggs om och förbättras främst i sitt befintliga läge, se figur 4. Alternativet innebär att befintlig korsning E22 och väg 40 åtgärdas med cirkulationsplats (Utvecklat Noll + A) eller med planskild korsning (Utvecklat Noll + B). Oavsett val av korsningslösning kommer dock hastighetsgränsen förbi korsningen behöva sänkas till 60 km/tim till följd av landskapets förutsättningar. Korridoren inrymmer båda alternativen. Kurvan strax öster om Hyttegöl rätas ut genom nybyggnation, på övriga sträckor föreslås befintlig väg breddas.

Korridor Utvecklad Gul

Korridor Utvecklad Gul innebär att E22 byggs om och förbättras i sitt befintliga läge från söder och ungefär fram till Peterslund. Norr om Peterslund avviker från befintlig E22 och ny väg fortsätter på bro över Hyttegöl. I direkt anslutning till Hyttegöls östra sida anläggs en trafikplats för anslutning av väg 40. Två alternativ av påfart från väg 40 söder ut på E22 har utretts inom korridoren. Påfarten kan

Underlag för ställningstagande angående val av lokaliseringalternativ för ombyggnad av E22 Gladhammar-Verkeback i Västerviks kommun, Kalmar län.

förläggas i trafikplatsen eller längs befintlig väg E22 väster om Hyttegöl. Strax öster om Hyttegöl ansluter nysträckningen till befintlig E22 som byggs om och förbättras i sitt befintliga läge fram till korridorens slut. För översikt se figur 4.

Korridor Röd/blå

Korridor Röd/blå är det alternativ som enligt tidigare ställningstagande, daterat 2018-05-02, skulle ligga till grund för fortsatt planläggning. Korridoren utgör även underlag för gällande nationell plan 2022-2033.

Röd/blå är det alternativ som innebär mest nysträckning och går tvärs topografin i landskapet. Från dagens fyrvägs korsning vid Lunds by och Gladhammars kyrka viker korridoren av från befintlig väg mot nordost och fortsätter över jordbruksmarken där den enskilda vägen mellan Peterslund och Gladhammars by korsas. Korridoren löper sedan vidare över dalgångarna mellan sjöarna Närten och Hyttegöl. Strax öster om sjöarna ansluts väg 40 till E22. Korridoren fortsätter sedan österut över Bredmossen och ansluter till befintlig E22 vid Rosenlid. Därefter följer korridoren längs med befintlig E22 fram till korridorens slut.

Miljöpåverkan

Den kuperade terrängen inom utredningsområdet med stora topografiska skillnader innebär att det finns stora utmaningar i att bygga en väg som följer terrängen och som är anpassad efter landskapet. Samtliga utbyggnadsalternativ antas medföra en betydande miljöpåverkan i varierande omfattning.

I följande avsnitt redovisas kortfattat slutsatserna av konsekvensbedömningen för respektive korridor. I *kapitel 7 Samlad bedömning* i samrådshandlingen finns en sammanfattning och i *kapitel 6 Effekter och konsekvenser av de studerade alternativen* finns utförliga beskrivningar.

Korridor Utvecklat Noll + A och B

Korridoren bedöms medföra liten negativ konsekvens på landskapet och areella näringar då alternativet med breddning av E22 och övriga åtgärder följer befintlig sträckning och endast ger ett mindre nytt markinträng. Däremot bedöms konsekvenserna för naturmiljövärdena som måttligt negativa då vägens barriäreffekt ökar med ökad trafik och höjd hastighet även om markintränget är begränsat. Viltstängsling och planskild faunapassage bedöms dock innebära en positiv påverkan med hänsyn till fauna. Kulturmiljövärdet varierar inom korridoren med högt värde inom riksintresseområdet och lågt till måttligt värde utanför denna vilket sammantaget gör att konsekvensen av alternativet blir måttligt negativ. Mer trafik och höjd hastighet bedöms även ge en liten negativ konsekvens för boendemiljön då bullerstörningarna ökar och barriäreffekten förstärks. Detta föranleder att skyddsåtgärder kommer att behöva utredas och vid behov vidtas. Även rekreation och friluftsliv bedöms påverkas negativt i liten omfattning.

Korridor utvecklad Gul

Konsekvensen för landskapet, natur- och kulturmiljön bedöms som måttlig negativ. Gemensamt för den negativa påverkan på dessa miljöaspekter är att korridor utvecklad gul medför ny sträckning genom ett landskap med lång brukningskontinuitet vilket ligger till grund för höga både natur- och kulturmiljövärden. Viltstängsling och planskild faunapassage bedöms dock innebära en positiv påverkan med hänsyn till fauna. För vatten bedöms konsekvenserna som stora negativa mot bakgrund av större påverkan på vatten med en bro över Hyttegöl. Mer trafik och höjd hastighet bedöms ge en liten negativ konsekvens för boendemiljön då barriäreffekten förstärks, något färre boende kommer

Underlag för ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för ombyggnad av E22 Gladhammar-Verkeback i Västerviks kommun, Kalmar län.

dock att beröras av bullerstörningar jämfört med nollalternativet. Även rekreation och friluftsliv bedöms påverkas negativt i liten omfattning.

Korridor Röd/blå

För såväl natur-, kulturmiljö, landskap som vattenmiljö bedöms konsekvenserna som stora negativa medan konsekvenserna för rekreation och friluftsliv respektive hushållning med naturresurser bedöms som måttligt negativa. Gemensamt för dessa aspekter är att Röd/blå korridor innebär väg i ny sträckning på en lång sträcka. Vägen går på tvärs mot landskapets riktning och genom ett öppet jordbrukslandskap med lång brukningskontinuitet där brukandet är grunden för landskapets höga natur- och kulturmiljövärden. Alternativet bedöms medföra en stor negativ påverkan på riksintresset för kulturmiljövärden som helhet. Korridoren innebär sammantaget positiva konsekvenser för boendemiljön med avseende på bullerstörningar då antalet bullerstörda minskar. För boendemiljön som helhet bedöms dock konsekvenserna som måttligt negativa till följd av att korridoren innebär störningar för boendemiljön i ett område som inte tidigare varit stört av väginfrastrukturen.

Planer och bestämmelser som berör korridorerna

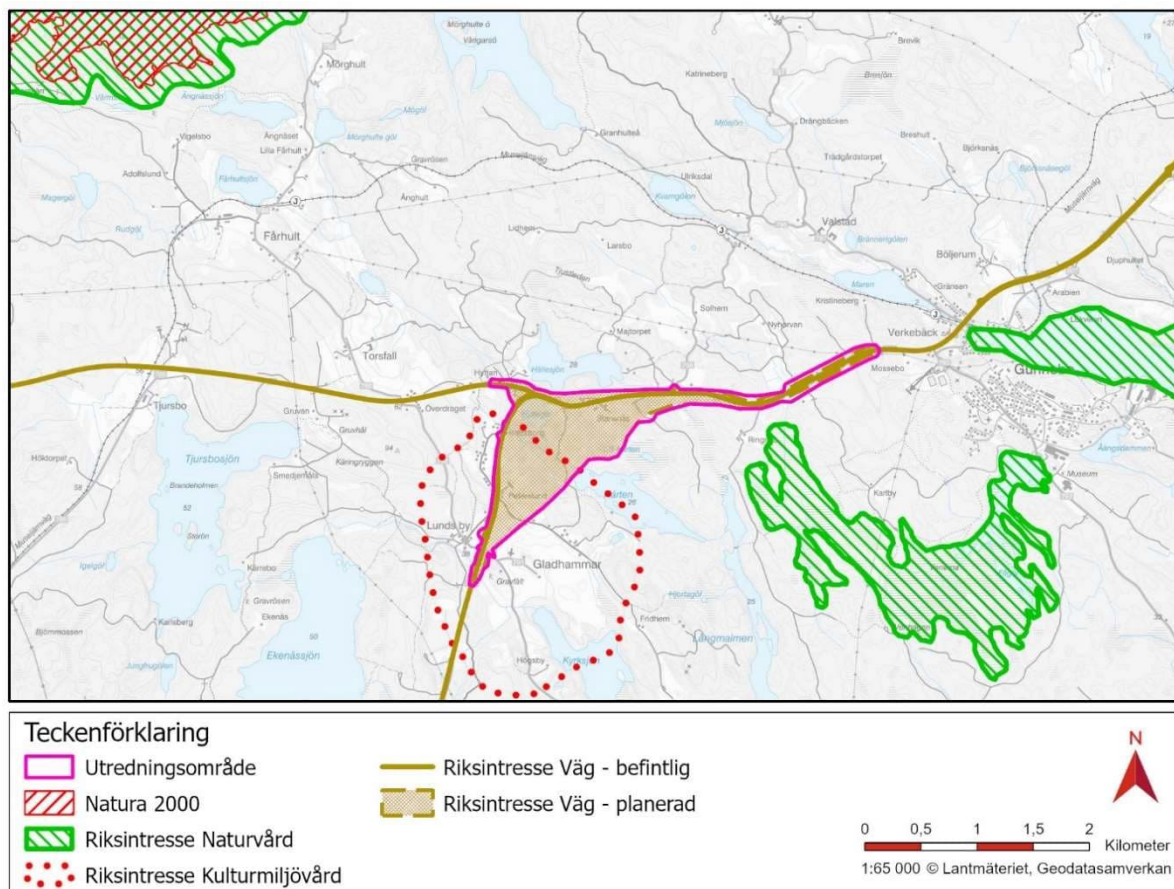
Inga detaljplaner eller områdesbestämmelser berörs.

Västerviks kommuns gällande översiktsplan antogs av kommunfullmäktige 2013-01-28 och vann laga kraft 2014-11-07. Aktuellt utredningsområde ligger beläget inom område som i översiktsplanens markanvändningskarta är markerat som område av intresse för framtida infrastruktur.

I Regional transportplan 2022–2033 för Kalmar län, beslutad av Region Kalmar län 2022 är åtgärder som stödjer länets utvecklings- och tillväxtpotential prioriterade. Den regionala planen kompletterar den nationella transportplanen där E22 ingår, tillsammans med väg 25 och 40 samt järnvägar i Kalmar län.

Direkt söder om utredningsområdet pågår planering och byggnation av en sammanhängande sträcka om ca 35 km mötesfri väg längs befintlig E22 mellan Nygård och Gladhammar. Denna utbyggnad är indelat i etapper och i den norra delen, Bälö-Gladhammar, pågår i skrivandets stund produktion av två etapper. Dessa beräknas vara klara 2026.

I utredningsområdets södra del finns ett riksintresse för kulturmiljövärd, H 89 Gladhammar, utpekad, se Figur 5. Riksintresset utgår från det öppna, för riksintresset centrala, odlingslandskapet. I huvudsak omfattas byarna Gladhammars kyrkby, Gladhammar och Lunds by med omgivande åkerholmar och skogsområden med förhistoriska gravar, gårds- och torpbebyggelse samt det historiska vägnätet. Områdets fornlämningar, Gladhammars kyrka, kyrkotomt och begravningsplats, samt Lunds by i egenskap av byggnadsminne är skyddade enligt kulturmiljölagen.



Figur 5. Riksintressen inom, och i närheten av, utredningsområdet.

Befintlig E22 och väg 40 är utpekade som riksintressen för kommunikationer enligt miljöbalken 3 kap. § 8, se figur 5. E22 utgör en del i det av EU utpekade transeuropeiska transportnätet (TEN-T) vilket ska säkerställa framkomligheten för personer och varor. E22 och väg 40 ingår även i det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV) utpekat av Trafikverket. Vägarna är viktiga som sammanhållande länk för godstransporter och arbetspendling i sydöstra Sverige. De är rekommenderade färdvägar för farligt gods. För vägarnas funktion som riksintresse behöver bland annat trafiksäkerhetsstandard och framkomlighet säkerställas.

Riksintresseanspråk för planerad E22 finns utpekat som utredningsområde i figur 5.

Jämförande utvärdering och bedömning av måluppfyllelse

För mer ingående information se samrådshandling kapitel 7.

Samtliga alternativ ger en ombyggnad av E22 som sammantaget innebär att de väsentliga bristerna avseende trafiksäkerhet på sträckan åtgärdas, att den totala restiden minskar samt att väganläggningen förbättras. I Utvecklat Noll + innebär dock utformningen av korsningen mellan E22 och väg 40 att hastigheten i korsningen behöver sänkas till 60 km/tim till skillnad från övriga alternativ där hastigheten 100 km/tim kan hållas genomgående på hela sträckan.

Generellt för alternativen gäller att vägen förses med mitträcke vilket är den enskilt viktigaste åtgärden för ökad trafiksäkerhet. Vidare gäller att väg i nysträckning byggs med en något högre geometrisk standard än vad som är möjligt längs delar av befintlig sträckning. Således gäller att

alternativ med delar i nysträckning ger något ytterligare förbättrad trafiksäkerhet jämfört med alternativen inom Utvecklat Noll +.

Landskapets värden och funktioner har beaktats vid framtagandet av korridorer. Båda alternativen inom Utvecklat Noll+ följer i allt väsentligt befintlig vägsträckning. Detta innebär att nytt markinträng kan begränsas. Alternativ Utvecklad Gul går delvis i ny sträckning och innebär en bro över Hyttegöl. På den del som går i ny sträckning kommer vägen att ta ny mark i anspråk inom riksintresset för kulturmiljövården. Beroende på en framtida vägdragnings inom korridor Utvecklad Gul kan effekterna på enskilda uttryck inom riksintresset bli olika stora. Sett till riksintresset som helhet bedöms dock utvecklad Gul inte medföra någon betydande negativ skada.

Korridor Röd/blå innebär att vägen till största delen går i ny sträckning och tar en betydande andel ny mark i anspråk. Då korridor Röd/blå går tvärs över en central del av riksintresset för kulturmiljövården uppstår stora negativa konsekvenser för riksintresset som helhet, därför är grundläggande hänsyn till kulturmiljön svår att nå.

För Röd/blå bedöms ändamålet avseende hänsyn till landskapets värden och funktion uppfyllas i viss grad. Övriga alternativ bedöms uppfylla ändamålet i detta avseende.

Samhällsekonomska analyser, som omfattar såväl beräknade som bedömda effekter, har gjorts och sammanfattas i SEBar (Samlad EffektBedömning). Samtliga alternativ ger betydande beräknade samhällsekonomska nyttor, framför allt nyttor i form av förbättrad trafiksäkerhet och minskade restid, se tabell 1.

Alternativen utvecklad Noll+ A och B bedöms få liknande nyttor även om utformning av korsning kan behöva studeras ytterligare. Dessa alternativ har också minst intrång i natur- och kulturmiljöer då de följer befintlig sträckning.

Utvecklad Gul får något större beräknade nyttor då alternativet medför en liten vägförkortning. Alternativet är dock betydligt dyrare än övriga alternativ och gör större intrång.

Röd/blå innebär en större vägförkortning och ger störst beräknade nyttor. Investeringskostnaden ligger mellan Utvecklad Noll+ och Gul och med strikt hänsyn till enbart beräknade effekter är detta det bästa alternativet. En betydande del går dock i nysträckning vilket medför stora intrång.

Tabell 1. Samhällsekonomisk analys. Nyttor i miljoner kronor under åtgärdens antagna livslängd (60 år).

Effekt	Noll+ A	Noll+ B	Gul	RödBlå
Restid	239	239	269	344
Fordonskostnad	-26	-26	0	52
Olyckor	212	212	213	219
Utsläpp*	0	0	0	0
Buller	0	0	0	78
Drift och underhåll	-30	-30	-25	-8
Summa nyttor	395	395	457	613
Samhällsekonomisk investeringskostnad**	420	534	742	612
NettoNuvärdesKvot (NNK) (kvot)	-0,1	-0,3	-0,4	0,0
Intrång	Litet	Litet	Måttligt	Stort

* Utsläppseffekterna får dock låga värden men visas här som noll i effekt.

**På grund av att åtgärden är skattefinansierad och skatter påverkar effektiviteten i samhällsekonomi negativt görs ett påslag på investeringskostnaden för att kompensera för det.

Trots betydande nyttor är trafikflödet för lågt för att de beräknade nyttorna skall överskrida kostnaden och ge en positiv NNK.

Anläggningskostnads kalkylen visar att kostnaderna för Utvecklat Noll + A är lägst, följt av Utvecklat Noll + B, Röd/blå och Utvecklad Gul som är dyrast, se tabell 2.

Tabell 2. Totalkostnad i prisnivå 2023-01.

Noll + A	Noll + B	Utvecklad Gul	Röd/Blå
387 800 000 kr	494 300 000 kr	689 700 000 kr	571 600 000 kr

Samråd och beslut

Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Baserat på tidigt samrådsunderlag daterat 2013-05-17 beslutade Länsstyrelsen i Kalmar län 2013-06-19 att planen enligt alternativ Noll+ inte är av den art att det kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta då planen i huvudsak berör redan ianspråktaget vägområde samt av väg påverkat område. Nydragning av E22 mellan sjöarna Hyttegöl och Närten är däremot av den art att

Underlag för ställningstagande angående val av lokaliseringalternativ för ombyggnad av E22 Gladhammar-Verkeback i Västerviks kommun, Kalmar län.

det kan tänkas medföra betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken 6 kap. 4 § (1998:808). Bedömningen grundar sig på höga natur- och kulturmiljövärden samt områdets landskapsbild.

Inför omtag av vägplan, val av lokalisering, diskuterades vid samråd mellan Trafikverket och länsstyrelsen 2021-12-14 om länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan fortsatt var gällande. Länsstyrelsen bekräftade att deras tidigare beslut ska ligga till grund för lokaliseringen och att utgångspunkten ska vara att samtliga alternativ som studeras innebär betydande miljöpåverkan. Detta motiveras av att det Utvecklade Noll+ alternativ som nu utreds i vägplan, val av lokalisering är mer omfattande. Det skiljer sig därför från det Noll+ alternativ som avsågs i samrådsunderlag, 2013-05-17, som låg till grund för bedömningen att alternativet inte skulle innebära betydande miljöpåverkan.

Samråd

Samråd 1 - Samrådsunderlagsskede, inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Samrådsmöten i samrådsunderlagsskedet hölls med berörda myndigheter, kommunala nämnder, fastighetsägare och organisationer för yttranden och kännedom. Samrådsunderlaget publicerades på Trafikverkets projekthemsida varefter myndigheter och kommunala nämnder samt fastighetsägarna och organisationer gjordes 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 beslutade 2013-06-19 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Samråd 2 Val av lokalisering (första utredningen)

Samrådshandlingsskede, val av lokaliseringsalternativ till och med 2017

Flera samrådsmöten hölls 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.

Synpunkter från fastighetsägare och allmänhet handlade bland annat om försämrad bullersituation, skada på kulturmiljön, felaktig värdering av naturmiljö, rekreation och landskapsmiljö som gjorts i samrådshandlingen, förslag på annan linjeföring, korsningsutformning och detaljutformning och trafiksäkerhet. Sammanfattningsvis kan sägas att de flesta inkomna synpunkterna från fastighetsägare och allmänheten var positiva till utbyggnadsalternativen röd och blå. Ett mindre antal uttryckte sig positiva till gult alternativ samt förbättringsalternativet.

I sitt sammanvägda yttrande daterad 2017-04-05 förordar Västerviks kommun i första hand alternativ Gul och i andra hand alternativ Grön. Länsstyrelsen i Kalmar län skriver i sitt yttrande daterat 2017-05-15 att förbättringsalternativet och gult alternativ är de som medför minst påverkan på natur-, kultur- och vattenmiljö. Rött och blått utbyggnadsalternativ medför störst påverkan på natur- kultur- och vattenmiljö samt innebär störst fragmentering av landskapet. Länsstyrelsen konstaterar vidare att kraven för att länsstyrelsen ska kunna medge en dispens enligt artskyddsförordningen för en

Underlag för ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för ombyggnad av E22 Gladhammar-Verkeback i Västerviks kommun, Kalmar län.

utbyggnad enligt grönt utbyggnadsalternativ inte uppfylls då det finns flera andra lämpliga lösningar för ombyggnaden av E22 på sträckan Gladhammar-Verkeback.

Samråd 3 Val av lokalisering våren 2024.

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

Samråd genomfördes under perioden 2024-04-24 – 2024-05-24 då ett öppet hus på orten hölls 2024-04-29. Till öppet hus inbjöds berörda, allmänheten samt en vidare samrådsrets med berörda myndigheter och organisationer. Inbjudan skedde via brev, annons i Västerviks tidning 2024-04-24 samt information på Trafikverkets hemsida. Samrådshandlingar publicerades cirka en vecka före samrådsmötet på Trafikverkets hemsida.

Ett flertal olika synpunkter från allmänheten har inkommit till Trafikverket och de har handlat om projektets påverkan på trafiksäkerhet, vägutformning, hastighet, boendemiljö och natur- och kulturmiljö såsom synpunkter och frågor kring utförda utredningar.

Kommunen har lyft att sträckan är viktig i den kommunala cykelplanen och att det även bör föras diskussion med regionen kring cykelmöjligheter. Kommunen förordar alternativ Röd/blå och bedömer att alternativ Utvecklat Noll +A inte är aktuellt. Anser att projektets ändamål går i linje med gällande översiktsplan då samtliga alternativ bidrar till en positiv regional utveckling och ökar förutsättningarna för en hållbar samhällsutveckling. Kommunen har även framfört att oavsett val av korridor behöver påverkan på fladdermöss samt skyddsanpassningar för att undvika eller reducera påverkan på naturvärden och vattenmiljö utredas.

Länsstyrelsen har bland annat framfört som synpunkt att det finns två berörda riksintressen; kulturmiljö och kommunikation väg. Av samrådsunderlaget framgår att infrastrukturintresset gynnas oavsett val av alternativ. I det aktuella ärendet bedömer länsstyrelsen därför att riksintresset för kulturmiljövården föranleder viss övervikt vid prövning varför det finns skäl att anpassa infrastrukturell korridor för att minska påverkan.

I yttrandet bedömer länsstyrelsen sammantaget att alternativen utvecklat Noll+A, utvecklat Noll+B och 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.

Samrådsredogörelsen daterad 2024-11-14 bifogas detta underlag.

Länsstyrelsens och Kommunens sammanvägda yttranden

Sammanfattningsvis så kvarstår Västerviks kommun och Länsstyrelsen vid sina ståndpunkter från sina tidigare yttranden under samråd 3 Val av lokalisering 2024

Kommunens sammanvägda yttrande 2024-12-17

Kommunen rangordnar alternativen enligt följande 1) Röd/blå, 2) Gul och 3) Utvecklat Noll+ B. Utvecklat Noll+ A bedömer kommunen som att detta ej är ett alternativ som är godtagbart för E22 genom att restiden i stråket ej förkortas samt att alternativet innebär risk för framkomlighets- och tillgänglighetsbegränsningar.

Underlag för ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för ombyggnad av E22 Gladhammar-Verkeback i Västerviks kommun, Kalmar län.

Kommunen lyfter fram boendemiljön i området och vill att den fortsatta processen sker i nära dialog med boende för att säkerställa en god boendemiljö. De viktiga frågorna för boende som kommunen lyfter är att få till en effektiv bullerreducering samt att oskyddade trafikanter ska kunna röra sig i området säkert. Den planerade gång- och cykelbanan ser kommunen som en viktig insats i denna fråga.

Länsstyrelsens sammanvägda yttrande 2024-12-20

Länsstyrelsen hänvisar till sitt tidigare yttrande i ärendet under Samråd 3 och meddelar att man inte har något ytterligare att tillägga.

Ytterligare inkomna yttrande från allmänhet efter förordande av korridor

Utifrån inkomna yttrande efter samråd 3 förespråkade en majoritet av de boende inom utredningsområdet den Röd/blå korridoren som den bästa lösningen. Efter att Trafikverket kompletterat samrådshandlingen med förordat Utvecklat Noll+ på Trafikverkets webbsida inkom ytterligare två skrivningar från boende. Den ena skrivningen önskar att projektet stoppas tills finansiering för Röd/blå korridor finns och den andra skrivningen anser att Utvecklad Noll+ korridoren är det mest lämpliga alternativet. Skrivningarna är undertecknade av flertal personer och antalet är ungefär lika stort.

Digitalt signerat

Emma Sigonius, projektledare

Bilagor:

- 1 Samrådshandling, underlag för val av lokaliseringsalternativ 2024-11-26
- 2 Samrådsredogörelse, daterad 2024-11-14
- 3 Karta - utvisande korridor för valt alternativ