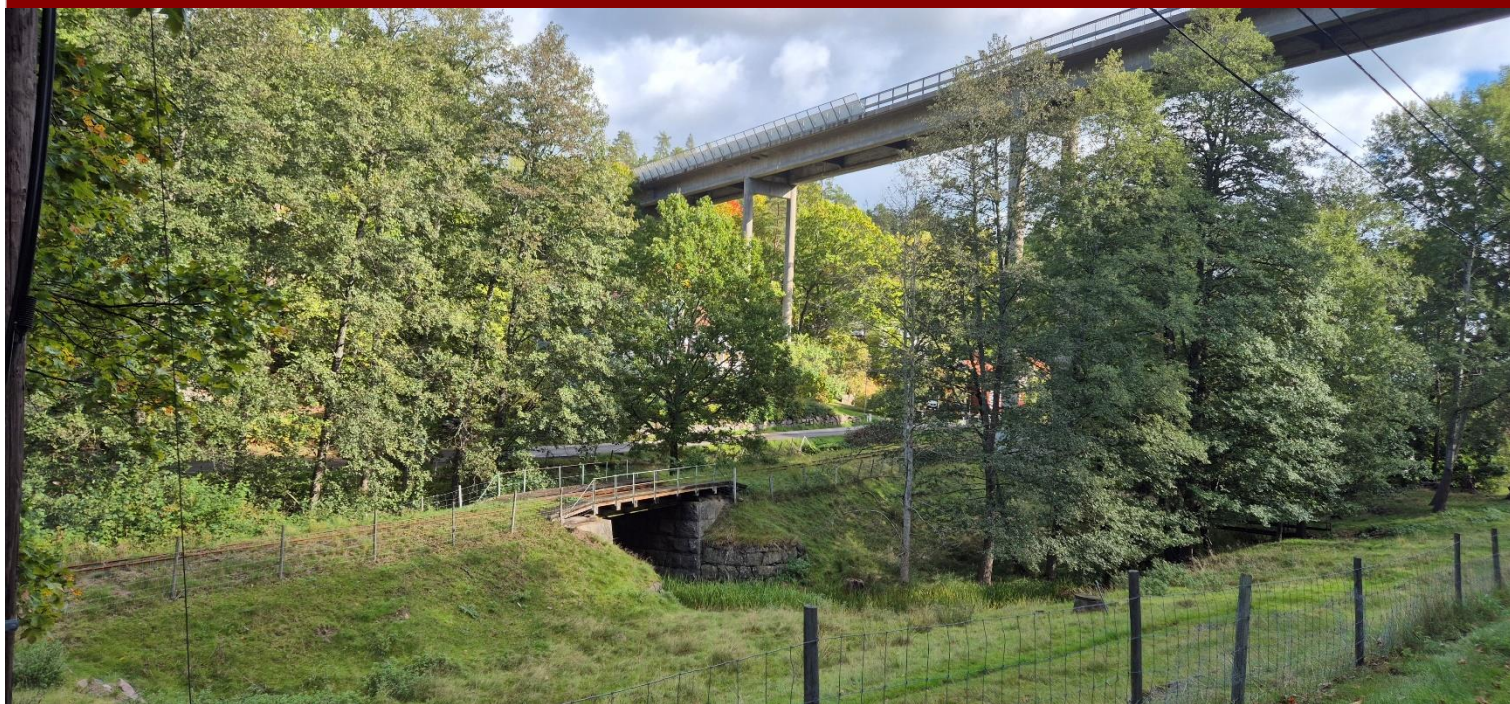


RAPPORT

Samrådsunderlag E22 Verkeböcksbron och korsning Väg 793

Västerviks kommun, Kalmar Län
2025-12-10



Trafikverket

Postadress: Bataljonsgatan 8, 551 91 Jönköping

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Samrådsunderlag E22 Verkebackensbron och korsning Väg 793,
Västerviks kommun, Kalmar Län

Författare: WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2025-12-10

Ärendenummer: TÄHS-2025-000186

Objektnummer: 184948

Version: 1.0

Kontaktperson: Johan Sundman, Trafikverket

Foto: WSP, om inte annat anges

Innehåll

Innehåll.....	3
1 Sammanfattning	6
2 Inledning	7
2.1 Bakgrund och brister	9
2.1.1 Tidigare utredningar	9
2.1.2 Brister och föreslagen åtgärd	9
2.2 Effektmål och projektmål	10
2.3 Omfattning av projektet.....	10
2.3.1 Rivningsarbeten.....	11
3 Avgränsningar	12
3.1 Utrednings- och influensområde	12
3.2 Tid	13
4 Förutsättningar i utrednings- och influensområdet.....	14
4.1 Riksintressen och skyddade områden	14
4.1.1 Riksintressen.....	14
4.1.2 Skyddade områden.....	15
4.2 Landskap.....	15
4.3 Naturmiljö	17
4.4 Kulturmiljö.....	18
4.4.1 Fornlämningar och byggnadsminnen	19
4.5 Rekreation och friluftsliv.....	20
4.6 Mark och vatten	22
4.6.1 Potentiellt förorenad mark	22
4.6.2 Vattenförekomster och Miljökvalitetsnormer i vatten	22
4.7 Naturresurser	24
4.8 Boendemiljö och hälsa	25
4.8.1 Buller	25
4.8.2 Luftföroreningar.....	26
4.8.3 Trafiksäkerhet och barriäreffekter	26
4.9 Klimat	26

4.10 Väg och trafik	27
4.10.1 Kollektivtrafik	27
4.10.2 Gång- och cykeltrafik	27
4.11 Befintlig anläggning	27
4.11.1 Vägstandard	27
4.12 Byggnadstekniska förutsättningar	29
4.12.1 Geotekniska och bergtekniska förhållanden	29
4.12.2 Avvattning	31
4.12.3 Översvämningsrisk	31
4.13 Regionala och kommunala planer	31
4.13.1 Region Kalmars transportplan	31
4.13.2 Översiktsplan	31
4.13.3 Detaljplan	32
5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	33
5.1 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	33
5.1.1 Planer och skyddade områden	33
5.1.2 Landskapsbild	34
5.1.3 Naturmiljö	34
5.1.4 Kulturmiljö	35
5.1.5 Rekreation och friluftsliv	35
5.1.6 Mark och vatten	35
5.1.7 Naturresurser	36
5.1.8 Boendemiljö och hälsa	37
5.1.9 Klimat	38
5.1.10 Störningar under byggskedet	38
6 Åtgärder	40
7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	41
8 Fortsatt arbete	42
8.1 Planläggning	42
8.2 Viktiga frågeställningar	42
9 Källor	43

1 Sammanfattning

Trafikverket planerar att bredda E22 i Verkeback i Västerviks kommun till en mötesfri 1+1 väg samt anlägga en planskild korsning mellan E22 och väg 793. Verkebäckbron ska ersättas med ny bro som uppfyller bärighetsklass BK4 samt mittseparering 1+1 väg med målstandard 100 km/h. Ombyggnaden till BK4-standard är en del av ett större arbete för att möjliggöra effektivare och tyngre godstransporter längs sträckan. Syftet är även att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet

Projektet berör känsliga natur- och kulturmiljöer, inklusive riksintresse för naturvård och kommunikation, strandskyddade områden och skyddade kulturmiljöer.

Området kring Verkebäckbron präglas av ett sprickdalslandskap med stor variation i topografi, där höjdskillnaderna är dramatiska, från havsnivå vid Verkebäcksviken till cirka 54 meter över havet vid Renhornsberget. Känsligheten i landskapet är hög, särskilt i dalgången där natur- och kulturvärden samspelar. Utformningen av ny väg och bro bedöms kunna påverka landskapet negativt.

Naturmiljön inom utredningsområdet omfattar flera vattenanknutna strukturer med ekologisk betydelse. Det finns sedan tidigare kända naturvårdsarter inom utredningsområdet och vissa av dem är fridlysta. I området finns även en nyckelbiotop samt att fladdermöss uppehåller sig i anslutning till nuvarande bro. Projektet bedöms kunna påverka naturmiljö i form av markanspråk, förändrade buller- och ljusföroreningar och fragmentering av ekologiska samband.

I utredningsområdet och dess nära anslutning finns höga kulturmiljövärden. Det kulturhistoriska värdet kopplas företrädesvis till kontinuiteten av industri- och kommunikationshistoria, där godstransporter på olika sätt präglat områdets utveckling och utformning över tid. Brons placering och utformningen av den nya planskilda passagen kan komma att påverka områdets kulturmiljövärden

Trafikverket gör bedömningen utifrån Miljöbedömningsförordningen 10 § p. 1-3 och 11-13 att planerade åtgärder har en sådan karaktär och förväntas få sådana miljöeffekter att de kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Bedömningen är gjord efter nu kända förutsättningar som presenterats i samrådsunderlaget.

2 Inledning

Trafikverket planerar att bredda E22 i Verkeback i Västerviks kommun till en mötesfri 1+1 väg samt anlägga en planskild korsning mellan E22 och väg 793. Verkebäcksbron ska ersättas med ny bro som uppfyller bärighetsklass BK4 samt mittseparering 1+1 väg med målstandard 100 km/h, se Figur 1 för översikt över projektets lokalisering.

Utredningsområdet omfattar en cirka 1 km lång sträcka av E22 genom Verkeback, inklusive Verkebäcksbron och korsningen med väg 793. Sträckan är idag en tvåfältsväg med hastighetsbegränsning på 80 km/h, sänkt till 50 km/h vid korsningen. Korsningen är en trevägskorsning med vänstersvängfält, vilket innebär en ökad risk för olyckor, särskilt vid vänstersvängande trafik och korsande oskyddade trafikanter. Den befintliga bron har begränsad bärighet (BK1) och saknar mittseparering, vilket ytterligare påverkar trafiksäkerheten negativt.



Figur 1 Översikt över projektets lokalisering.

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan, se Figur 2.



Figur 2 Planläggningsprocessen för upprättande av vägplan.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

2.1 Bakgrund och brister

E22 är en nationell stamväg som är viktig för långväga gods- och personresor, kollektivtrafik samt regional och lokal arbetspendling. Sträckan som ingår i den aktuella vägplanen ingår i Trans-European Transport Network (TEN-T) vägnätet.

2.1.1 Tidigare utredningar

2018 presenterade Trafikverket en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) (Trafikverket, 2018) vart syfte var att utreda möjligheterna att anlägga en ny bro som klarar framtida bärighetskrav, BK4 samt föreslå åtgärder som ökar trafiksäkerheten och tryggheten vid korsningspunkten E22/väg 793 och närliggande hållplatslägen samt att möjliggöra att framkomligheten ökar på E22 genom att standard och därmed hastighet genom korsningspunkten förbättras. ÅVS:en tog fram flera förslag på åtgärder på både kort och lång sikt.

2.1.2 Brister och föreslagen åtgärd

Stora delar av E22 har byggts om eller planeras att byggas om till mötesfri landsväg med bärighetsklass (BK) 4-standard. Bärighetsklass anger hur tung trafik en väg eller bro är dimensionerad för, där BK4 är den högsta klassen och tillåter fordon med en bruttovikt upp till 74 ton. Ombyggnaden till BK4-standard är en del av ett större arbete för att möjliggöra effektivare och tyngre godstransporter längs sträckan. För att Verkebackensbron inte ska utgöra ett hinder för framkomligheten

planeras den ersättas med en ny bro med mittseparerade körfält, målstandard 100 km/h och BK 4.

2.2 Effektmål och projektmål

Projektet syftar till att uppfylla följande effektmål:

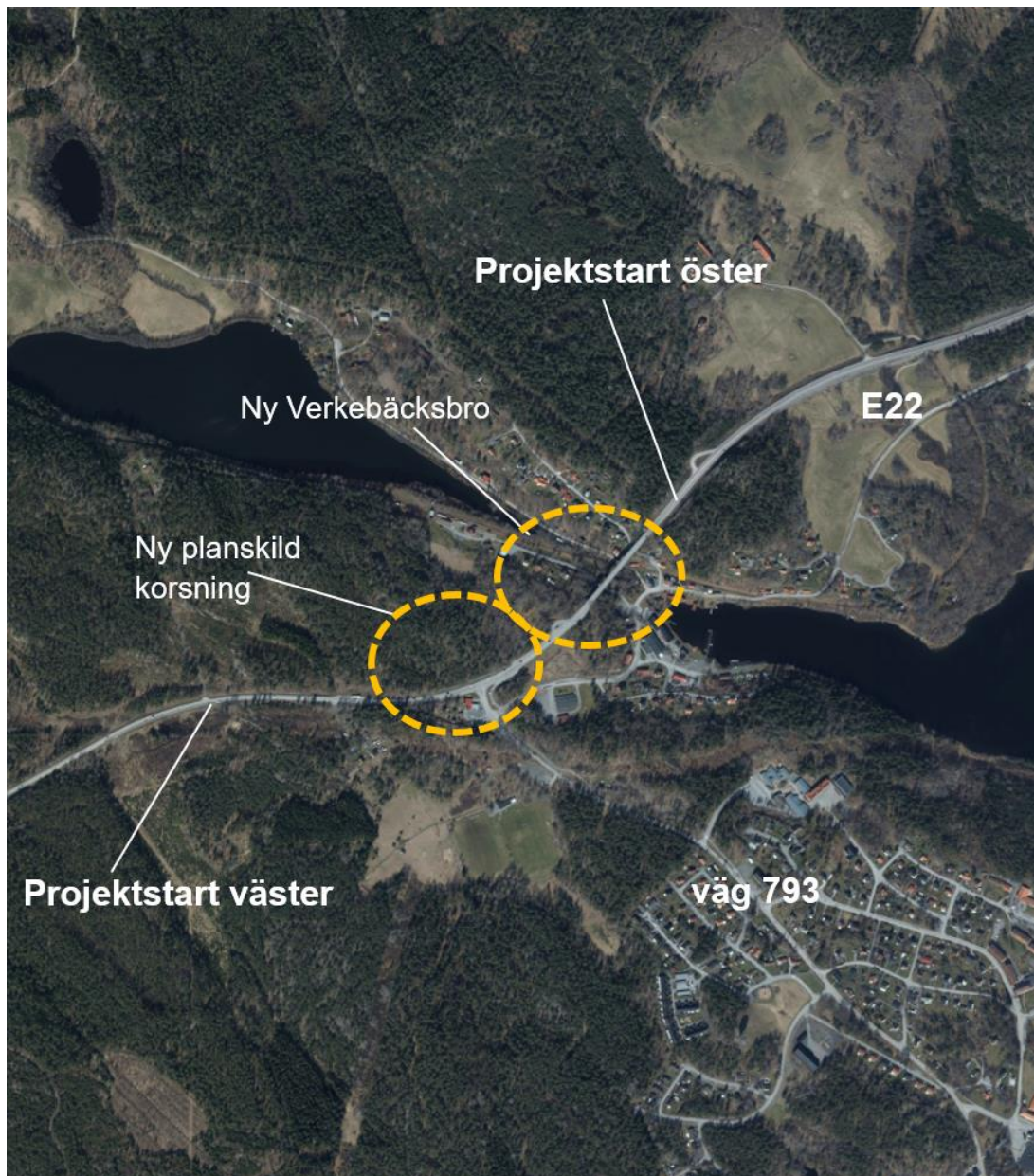
- Ökad bärighet och möjlighet att öppna stråket för BK4
- Ökad framkomlighet för långväga trafik genom minskad restid
- Förbättrad trafiksäkerhet genom mitträcke
- Minskad risk för suicid genom suicideskydd
- Förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter genom Verkeback och längs med E22.

Projektets projektmål är att:

- Den nya väganläggningen ska lokaliseras och utformas på ett kostnadseffektivt sätt
- Den nya väganläggningen ska lokaliseras och utformas på ett sätt som begränsar klimatpåverkan från byggande samt drift och underhåll
- Lokaliseringen och utformningen av den nya väganläggningen ska ta hänsyn till landskapets karaktär och bidra till goda upplevelsevärden för trafikanten
- Under byggskedet ska trafiken kunna ledas på E22 genom arbetsområdet på ett säkert och effektivt sätt, samtidigt som en god arbetsmiljö upprätthålls för personalen.

2.3 Omfattning av projektet

Projektet omfattar en ny bro över Marens utlopp i Verkeback, en ny planskild korsning mellan E22 och väg 793 samt uppgradering av E22 till mötesfri landsväg dimensionerad för 100 km/h inom utredningsområdet. Projektet omfattar även omlokalisering av befintliga busshållplatser, se Figur 3.



Figur 3 Projektets föreslagna åtgärder.

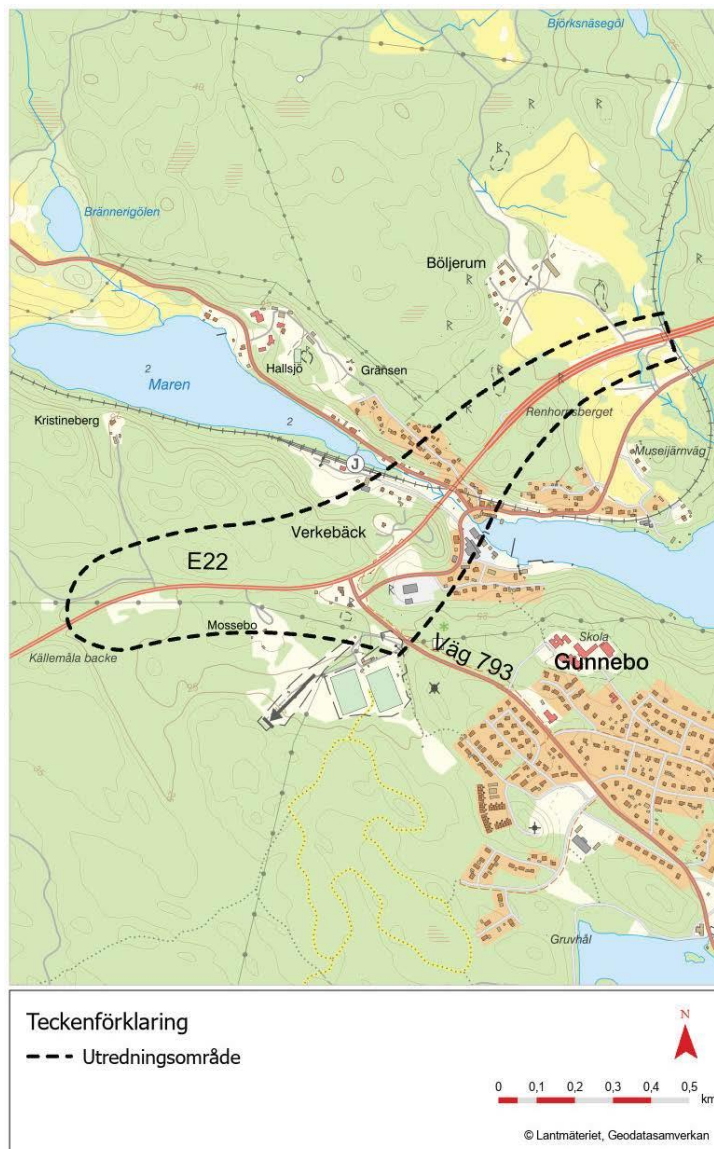
2.3.1 Rivningsarbeten

Det är i dagsläget svårt att förutsäga vilka rivningsarbeten som kan komma att bli aktuella då utformning av projektet inte är klart. Den befintliga bron kommer att rivas när ny bron är klar. Exempel på rivningsarbeten som kan komma att ske är rivning av byggnader och vägar.

3 Avgränsningar

3.1 Utrednings- och influensområde

Utredningsområdet för projektet omfattar en cirka 1 km lång sträcka av E22 och sträcker sig från enskild väg i väster, där gränsen sammanfaller med gränsen för den angränsande vägplanen för E22 mellan Gladhammar och Verkeback, och vidare österut längs E22. Cirka 500 meter öster om startpunkten ligger den befintliga korsningen med väg 793, och ytterligare 300 meter längre österut återfinns Verkebackbron. Utredningsområdet avslutas cirka 740 meter från brofästet i öster, se Figur 4. Avgränsningen av utredningsområdet har utgått ifrån den angränsande vägplanen i söder och i norr har slutpunkten valts för att ha tillräckligt utrymme för att få plats med önskad anläggning och de geometrier som krävs för 100 km/h på sträckan förbi bron.



Figur 4 Utredningsområdet för väg E22 Verkebackbron och korsning Väg 793.

Influensområdet omfattar områden där miljöeffekter som exempelvis grundvattensänkning eller bullerpåverkan kan uppstå, och är starkt beroende av vilken miljöaspekt som analyseras.

Störningar som uppkommer i samband med byggnation av bron och vägen samt de områden som berörs av de fysiska förändringarna som projektet för med sig inkluderas i influensområdet.

Även kumulativa effekter från andra verksamheter ska beaktas. I Trafikverkets förslag på nationell plan har projekt E22 mellan Gladhammar och Verkeback utgått på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet.

3.2 Tid

Trafikverket har ansvar för såväl planeringen som genomförandet och handläggandet av marklösenfrågor, detaljprojektering och byggande. Formell handläggning av vägplanen kommer att ske under åren 2025–2028. Byggstart planeras till tidigast år 2031, under förutsättning att vägplanen vinner laga kraft. Produktionen bedöms pågå under cirka 24 månader. Redovisning av byggskedets konsekvenser baseras på denna period. För effekter som uppstår på längre sikt eller är permanenta görs bedömningar under en tidshorisont fram till 2053.

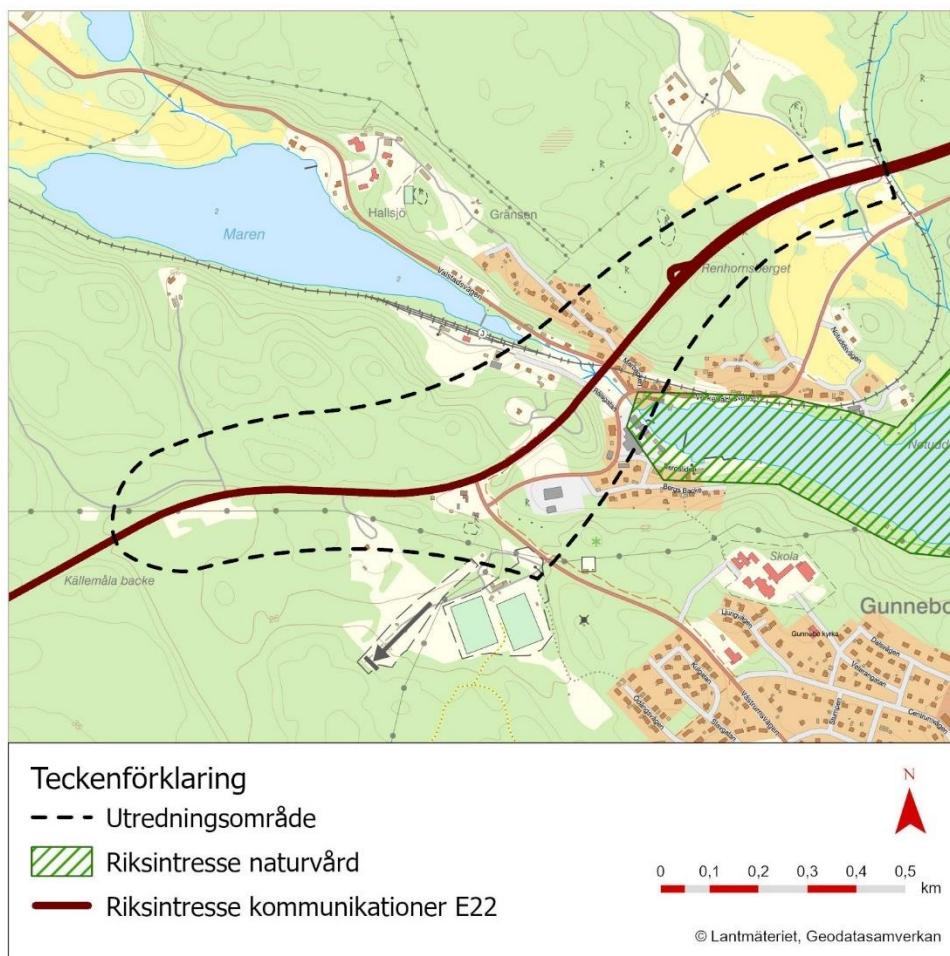
4 Förutsättningar i utrednings- och influensområdet

4.1 Riksintressen och skyddade områden

4.1.1 Riksintressen

Delar av utredningsområdet omfattas av riksintresset för naturvård Västerviks och Oskarshamns skärgårdar, enligt miljöbalken 3 kap. 6 §. Verkebacksviken, som berörs av vägplanen, ingår i detta riksintresse, se Figur 5. Enligt Länsstyrelsen Kalmar läns registerblad är området som riksintresset täcker en mycket välbildad urbergsskärgård med höga geologiska och biologiska värden. Den marina topografin är varierad och hyser ett rikt växt- och djurliv. Området är betydelsefullt i den ekologiska kedjan av skärgårdsområden längs Sveriges kust. Värdeomdömet betonar att karaktären av oexploaterad skärgård bör bevaras (Länsstyrelsen Kalmar Län, 2001).

Väg E22, som löper genom området, är utpekad som ett riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalken 3 kap. 8 §, se Figur 5. Bestämmelsen innebär att även samhällsviktiga funktioner som kommunikationer omfattas av skydd, inte enbart natur- och miljövärden. Områden som är särskilt lämpliga för exempelvis vägar ska kunna användas och utvecklas utan att deras funktion påtagligt försvåras. Riksintresset syftar därför till att säkerställa att framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet inte påtagligt försvåras av andra åtgärder eller markanvändning. Enligt Trafikverket är E22 en del av det nationella stamvägnätet och har strategisk betydelse för långväga person- och godstransporter (Trafikverket, 2022).



Figur 5 Riksintresset för naturvård Västerviks och Oskarshamns skärgårdar angränsar till projektets utredningsområde. Riksintresse kommunikation E22 ligger inom utredningsområdet.

4.1.2 Skyddade områden

Utöver de identifierade riksintressena finns även andra skyddade områden inom eller i direkt anslutning till utredningsområdet. Dessa omfattar bland annat områden med kulturmiljöskydd, strandskydd samt biotopskydd. En mer detaljerad beskrivning av dessa skyddade områden återfinns under respektive teknikområdes kapitel nedan.

4.2 Landskap

Området kring Verkebäcksbron präglas av ett sprickdalslandskap med stor variation i topografi, där höjdskillnaderna är dramatiska, från havsnivå vid Verkebäcksviken till cirka 54 meter över havet vid Renhornsberget. Landskapet är komplext och består av skog, jordbruksmark, tätort och vattenmiljöer, vilket skapar en mosaik av småskaliga rum och storskaliga naturmiljöer.

Fyra landskapskaraktärsområden har identifierats, se Figur 6:

1. Lantbrukslandskapet vid Böljerum – kännetecknas av öppna jordbrukslandskap, Böljerums gård och E22 som rörelsestråk.
2. Skogslandskapet kring Renhornsberget – domineras av skog och brant topografi, med naturvärden och fornlämningar.
3. Kustsamhället Verkeback – ett litet samhälle med kulturhistoriska värden, smalspårig järnväg, hamn och möten mellan olika vattenlandskap.
4. Skogslandskap vid Mossebo – präglas av skog och rekreationsfunktioner som Gunnebo idrottsplats.



Figur 6 Landskapskaraktärsområden i utredningsområdet. Varje område beskrivs i punktlistan ovanför figuren.

Landskapets funktion är mångfacetterad. Det används av boende till rekreation, jord- och skogsbruk samt transport. E22 är det dominerande rörelsestråket, men även smalspårsjärnvägen, gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik spelar viktiga roller. Den befintliga Verkebäcksbron är ett centralt landmärke med både funktionell och visuell betydelse.

Barriärer i landskapet utgörs av E22, smalspårsjärnvägen, vattenmiljöer och branter. Samtidigt finns viktiga kopplingar, exempelvis tunneln under E22 vid Böljerum, som binder samman markområden och möjliggör rörelse.

Landskapet har ett tydligt tidsdjup med kulturhistoriska spår från förhistorisk tid till industriell utveckling. Verkeback har varit en viktig plats för kommunikation och transport, vilket fortfarande präglar området.

Känsligheten i landskapet är hög, särskilt i dalgången där natur- och kulturvärden samspelar.

4.3 Naturmiljö

Naturmiljön inom utredningsområdet omfattar flera vattenanknutna strukturer med ekologisk betydelse. Sjön Maren, belägen nordväst om Verkeback, rinner via Verkebacksåån ut i Verkebacksviken, som har direkt kontakt med Östersjön. Både Verkebacksåån och viken är klassade som vattenförekomster och omfattas av miljö kvalitetsnormer. Verkebacksviken är dessutom utpekad i Västerviks kommuns naturvårdsplan som en del av skärgårdslandskapet.

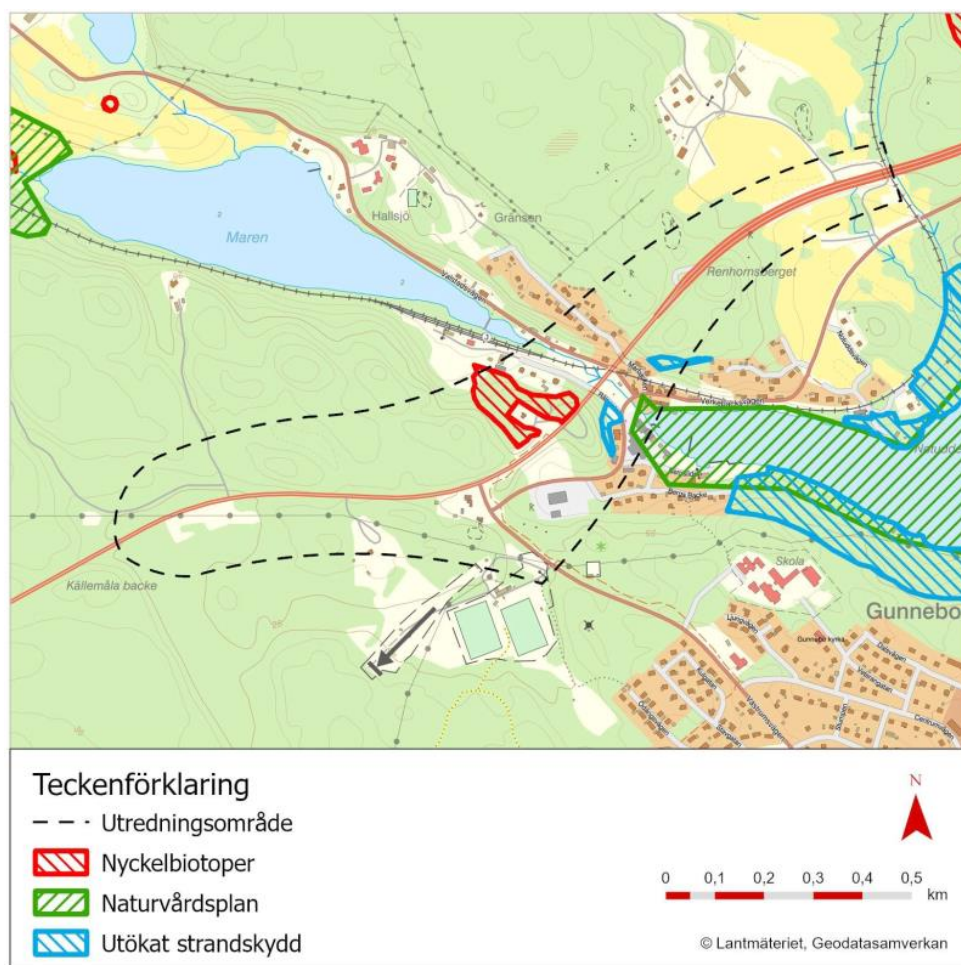
Det finns sedan tidigare kända naturvårdsarter inom utredningsområdet och vissa av dem är fridlysta. WSP har i oktober 2025 genomfört en naturvärdesinventering i området (WSP, 2025a). Vid naturvärdesinventeringen kunde flera av dessa fynd, till exempel knärot (VU), oxtungsvamp (NT) och tallticka (NT), bekräftas och hittas även på nya platser. Förkortningarna anger artens hotstatus enligt den svenska rödlistan, där VU (Vulnerable) innebär att arten är sårbar och NT (Near Threatened) att den är nära att klassas som hotad.

En inventering av fladdermöss är genomförd i området (WSP, 2025b). Preliminärt resultaten visar att miljön kring bron används som födosöksområde och att dalen längs med Verkebacksbron används när fladdermössen förflyttar sig i landskapet. Trots att det saknas hållrum som lämpar sig som yngelplatser går det inte att utesluta att fladdermöss använder bron som nattvistelse under sommaren. Det preliminära resultatet av fladdermusinventeringens indikerar att platsen har viss betydelse för fladdermusfaunan.

Sydväst om Verkebacksbron finns en nyckelbiotop med biototyp lövskogslund och med en biotopkaraktär av jätteträd och grova träd, se Figur 7. I anslutningen till nyckelbiotopen finns flera jätteträd och även grova träd som kan fungera som efterföljare när jätteträden blivit gamla och dött. Området med jätteträd fortsätter inom samhället nordväst om platsen där bron korsar Verkebacksåån. Det finns även en liknande ekmiljö med grova träd där skogsmiljön vid Renhornsberget övergår i jordbrukslandskap åt nordost.

Skogslandskapet kring Renhornsberget och Mossebo utgör ekologiska samband där vegetation och topografi samverkar till att skapa varierade livsmiljöer. Dessa områden är känsliga för förändringar, särskilt i dalgången där flera natur- och kulturvärden sammanfaller.

Maren och Verkebacksåån omfattas av ett strandskyddat område på 100 meter runt vattenförekomsterna. Runt Verkebacksviken finns ett utökat strandskydd, se Figur 7.



Figur 7 Naturvärden inom och i anslutning till utredningsområdet.

4.4 Kulturmiljö

Utredningsområdet ingår i det sprickdalslandskap vars vattenfyllda dalgång utgör gräns mellan socknarna Gladhammar och Böljerum. Verkebacksviken sträcker sig över dalgången och samhället Verkeback, beläget nere i dalen, längst in i Verkebacksviken och med sjön Maren på sin andra sida. Landskapet är varierat och utgörs av både skog, åkrar och skärgård. Bebyggelsen är anpassad efter de speciella topografiska förutsättningarna som råder. Bostäder har förlagts i dalgångens branter, medan verksamhetslokaler strategiskt placerats närmast vattnet. Fornlämningar vittnar om platsens långa tradition av sjöfart, där fartyg dragit nytta av det skyddade hamnläget i Verkeback. Verkebacksviken som förbinder platsen med Östersjön har varit en viktig farled, där inte minst järnmalm skeppats in sedan industrins begynnelse, samtidigt som tjära, timmer och tunga gjuteriprodukter kunnat distribueras långväga. Hamnen har historiskt varit placerad på vikens norra sida, på gården Böljerums ägor. Tidigt 1900-tal lät dock Ankarsrum bruk uppföra en egen hamn och upplagsplats på vikens södra sida, vilken senare övertogs av AB Verkeback och utgjort den mest trafikerade hamnen.

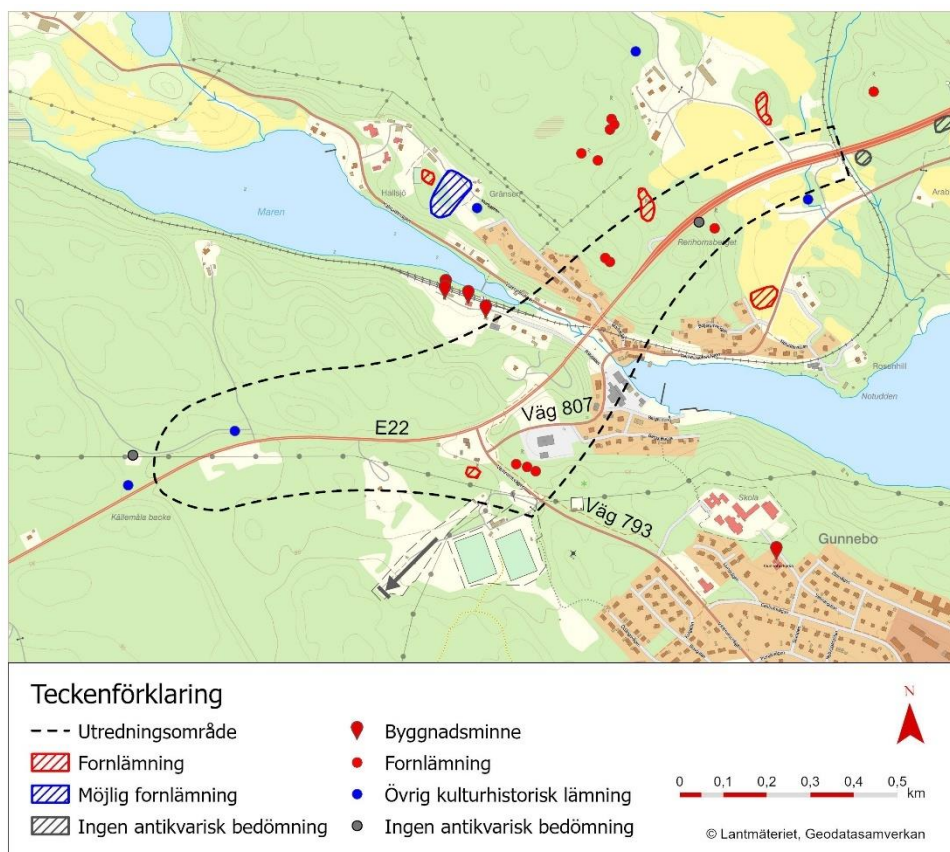
Ankarsrum var drivande för järnvägens etablering 1879, och Gunnebo lät å sin sida upprätta en linbana mellan bruket och stationsområdet. Vägtrafikens tunga transporter konkurrerade emellertid ut både linbana (1950) och järnväg (1985), men eftersom den äldre, slingrande landsvägen inte lämpade sig för tunga godstransporter, ersattes den 1956 av den nya riksvägen E22 och Verkebäcksbron. I och med att godstrafiken nu endast passerar förbi platsen, har Verkebäcks historiskt signifikanta roll som traktens kommunikationsnav och omlastningsplats upphört. Omdaningen har gjort att Verkeback istället fått ställa om till turistnäring.

Den förhållandevis bevarade miljön vid Verkeback illustrerar på ett tydligt sätt hur strukturella omdaningar på nationell nivå påverkar ett samhälle på lokal nivå. Det kulturhistoriska värdet kopplas företrädesvis till kontinuiteten av industri- och kommunikationshistoria, där godstransporter på olika sätt präglat områdets utveckling och utformning över tid.

4.4.1 Fornlämningar och byggnadsminnen

Fornlämningar och området runt omkring dessa skyddas av kulturmiljölagen (KML). De får inte flyttas, rubbas, täckas över eller ändras utan tillstånd från Länsstyrelsen. Inom utredningsområdet finns flera registrerade fornlämningar, såsom gravfält, stensättningar, rösen och äldre färdvägar, se Figur 8. Dessa är spridda över området, med en särskild koncentration kring höjderna norr om Verkebäcksviken. Fornlämningarna har ett högt kulturhistoriskt värde och vittnar om en långvarig mänsklig närvaro i området. Inom utredningsområdet finns även övriga kulturhistoriska lämningar. Övrig kulturhistorisk lämning som inte utgör fornlämning omfattas av allmänna hänsynskrav.

Smalspårsjärnvägen och dess tillhörande byggnader är byggnadsminne och omfattas av kulturmiljölagen (KML 3 kap). Verkeback är vidare utpekad av kommunen som ett kärnområde i Västerviks kommuns kulturmiljöprogram. Kärnområden är känsliga för förändringar bör betraktas som särskilt kulturhistoriskt värdefullt bebyggelseområde enligt plan- och bygglagen (PBL 8 kap 13§) (Plan- och bygglagen, 2010). Områdena får förändras, men inte förvanskas.



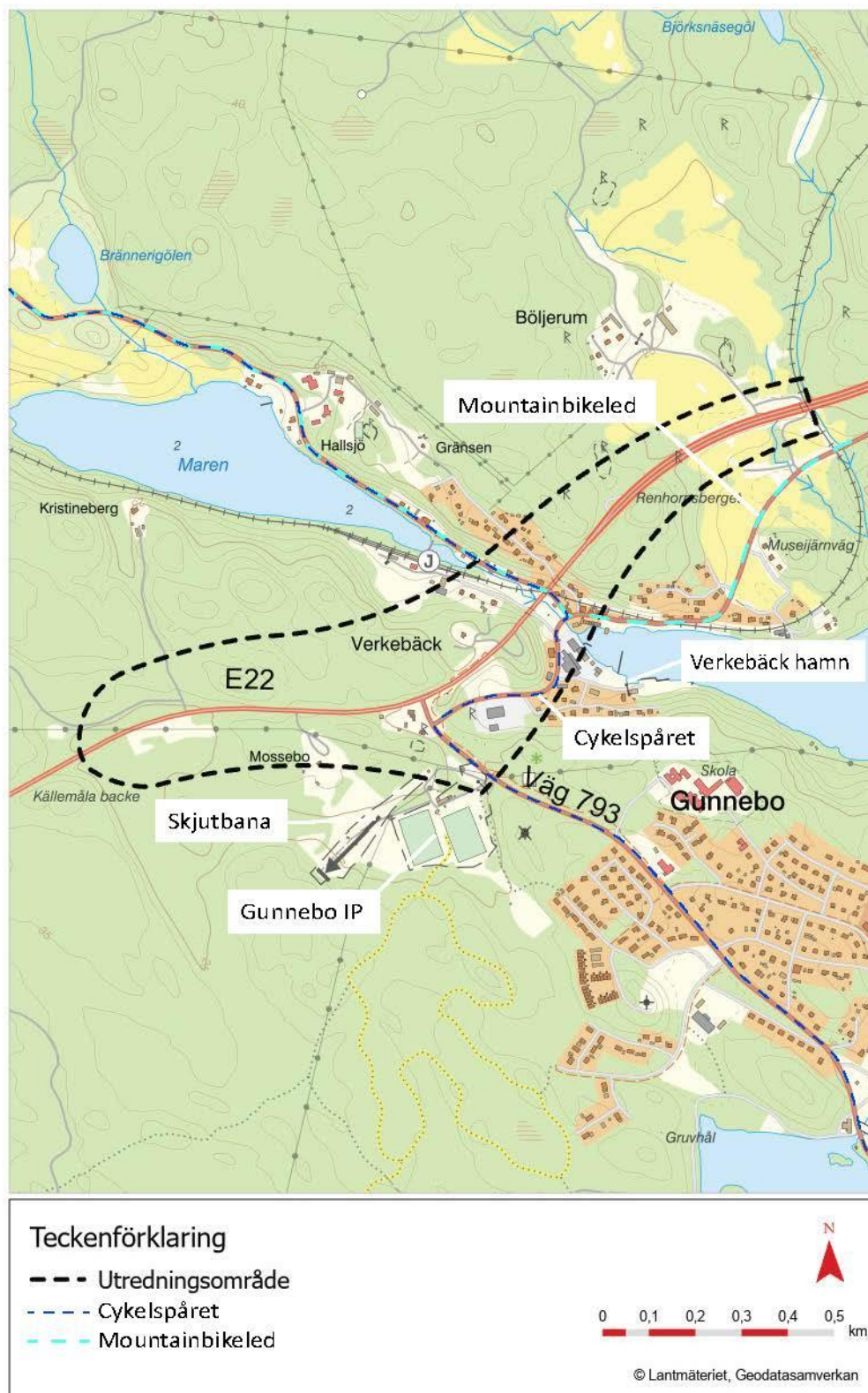
Figur 8 Kulturmiljö inom och i anslutning till utredningsområdet.

4.5 Rekreation och friluftsliv

Området kring Verkeback erbjuder flera möjligheter till rekreation och friluftsliv. Gunnebo Idrottsplats är en viktig lokal mötesplats med fotbollsplaner, discgolfbana och elljusspår, se Figur 9.

I Verkebacks hamn bedrivs fiske och båtliv, särskilt strömmingsfiske, vilket är en traditionellt förankrad aktivitet i området. Norr om idrottsplatsen finns även en skjutbana. Genom området löper en mountainbikeled mellan Ankarsrum och Västervik, inspirerad av det årliga motionsloppet Tjusttrampet. Cykelleden Cykelspåret, som följer Sveriges kust, passerar också genom utredningsområdet.

Den befintliga infrastrukturen, inklusive gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik, bidrar till god tillgänglighet till rekreationsområdena.

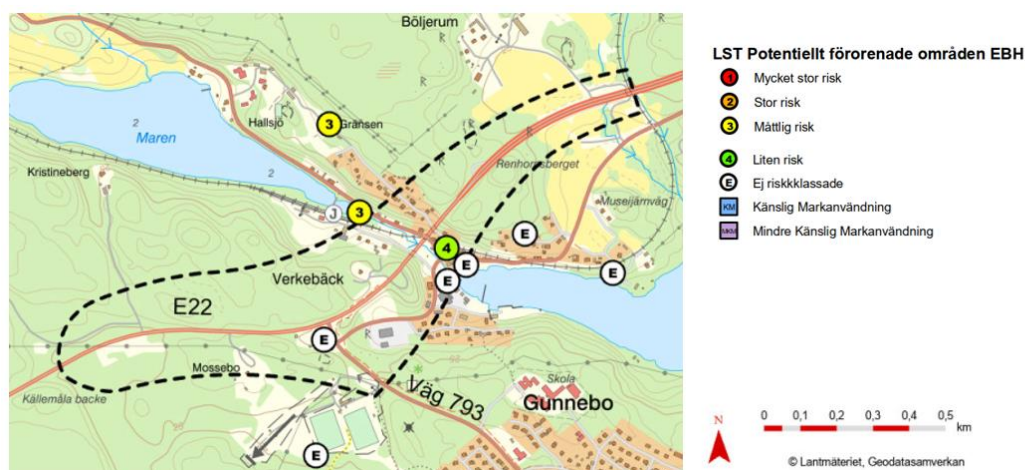


Figur 9 Platser för rekreation och friluftsliv inom och i anslutning till utredningsområdet.

4.6 Mark och vatten

4.6.1 Potentiellt förorenad mark

Enligt länsstyrelsernas kartdatabas med potentiellt förorenade områden baserat på kända verksamheter - EBH-stödet, finns det några potentiellt förorenade områden inom utredningsområdet, se Figur 10.



Figur 10 Potentiellt förorenade områden enligt länsstyrelsernas EBH-stöd.

Särskild vikt kommer att läggas på utredning av området vid korsningen mellan E22 och väg 793 eftersom detta område kan komma att påverkas av vägplanen. Trafikverket planerar att utföra markmiljöprovtagningar i området.

4.6.2 Vattenförekomster och Miljökvalitetsnormer i vatten

Miljökvalitetsnormer för vatten är bestämmelser om kvaliteten på miljön i en vattenförekomst.

Enligt VISS (Vatteninformationssystem Sverige, 2025) finns två ytvattenförekomster inom utredningsområdet, se Figur 11:

1. Verkebacksån: mynningen Verkebacksviken - Vångaren (EU_CD: SE640127-154084).
2. Verkebacksviken (EU_CD: SE574160-163610).

Båda är utpekade vattenförekomster och omfattas av miljökvalitetsnormer (MKN) för ytvatten enligt Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter (HVMFS 2019:25).



Figur 11 Ytvattenförekomster som omfattas av miljö kvalitetsnormer inom och intill utredningsområdet.

Båda vattenförekomsterna omfattas av försämringsförbud enligt 5 kap. 4 § miljöbalken, kopplat till miljö kvalitetsnormer för ytvatten. Försämringsförbudet innebär att en verksamhet inte får tillåtas om den medför en otillåten försämring av vattenmiljön eller äventyrar möjligheten att uppnå fastställda miljö kvalitetsnormer.

I utredningsområdets östra del finns två bäckar som rinner under E22. Bäckarna är inte utpekade som vattenförekomster och omfattas därmed inte av miljö kvalitetsnormer för ytvatten.

4.6.2.1 Verkeböcksån: mynningen Verkeböcksviken – Vångaren

Denna vattenförekomst ligger delvis inom utredningsområdet. För den gäller två miljö kvalitetsnormer: ekologisk status och kemisk ytvattenstatus.

Vattenförekomsten har i nuläget måttlig ekologisk status, främst baserat på kvalitetsfaktorn fisk. Den kemiska statusen är klassad som "uppnår ej god", baserat på uppmätta halter av kvicksilver och bromerade difenyletrar i biota. Dessa klassningar är nationellt fastställda av Vattenmyndigheterna.

Kvalitetskravet att uppnå är God ekologisk status 2027

4.6.2.2 Verkebäcksviken

Denna vattenförekomst är belägen direkt nedströms utredningsområdet. Även här gäller miljökvalitetsnormer för både ekologisk status och kemisk ytvattenstatus.

Vattenförekomsten har i nuläget måttlig ekologisk status, främst baserat på kvalitetsfaktorn växtplankton. Den kemiska statusen är klassad som "uppnår ej god", baserat på uppmätta halter av kvicksilver, bromerade difenyletrar samt bly i biota. Klassningen är nationellt fastställd av Vattenmyndigheterna.

Kvalitetskravet att uppnå är God ekologisk status 2039.

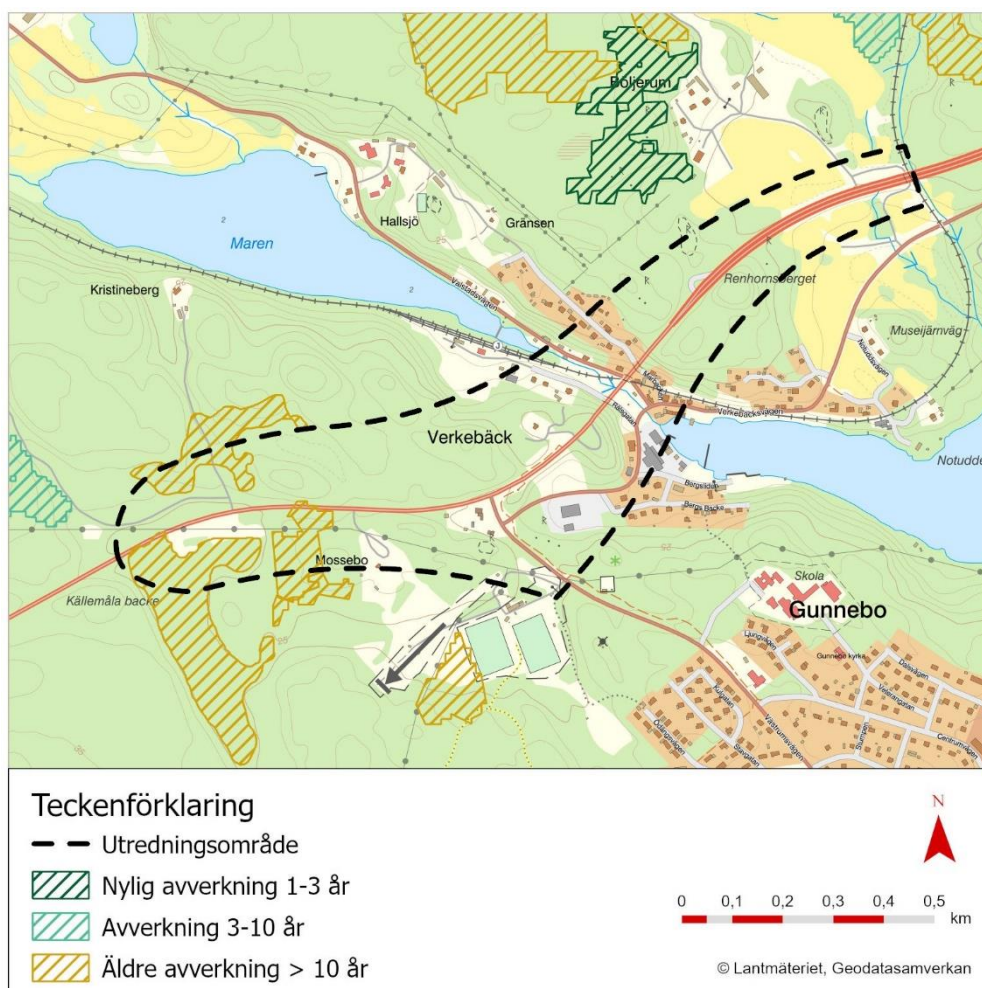
4.7 Naturresurser

Utredningsområdet för E22 genom Verkebäck omfattar ett landskap med varierande markanvändning. Området består av en blandning av skogsmark, jordbruksmark och vattenmiljöer, vilket skapar förutsättningar för både skogsbruk, jordbruk och i viss mån fiske.

I områdets södra delar dominerar skogslandskapet, särskilt kring Mossebo, se Figur 11 på föregående sida. Här bedrivs skogsbruk i varierande omfattning, och skogen har även betydelse för rekreation och naturvärden. Skogsmarken utgör en viktig resurs både ekonomiskt och ekologiskt, men påverkas av topografin och närheten till bebyggelse och infrastruktur. Figur 12 redovisar omfattningen av skogsbruket och den skog som avverkats det senaste decenniet.

Mot nordost, vid Böljerum, övergår landskapet i ett mer öppet jordbrukslandskap med odlings- och betesmarker. Jordbruket här har lång kontinuitet och utgör en central del av markanvändningen. Dessa marker har högt värde ur brukningssynpunkt och är känsliga för intrång.

Fiske förekommer i begränsad omfattning i anslutning till kust- och vattenmiljöerna kring Verkebäck, men har inte identifierats som en dominerande näring i området.



Figur 12 Avverkad skog det senaste decenniet

4.8 Boendemiljö och hälsa

4.8.1 Buller

Utredningsområdet omfattar en sträcka längs E22 genom Verkeback, där cirka 30 bostadsfastigheter i dagsläget har trafikbullernivåer som når upp till riktvärdet 55 dB(A) ekvivalent nivå. Detta riktvärde avser den genomsnittliga ljudnivån från vägtrafik under ett dygn, justerad efter hur människan uppfattar ljud. Det är ett vägledande gränsvärde som används för att bedöma om trafikbuller vid bostäder är acceptabelt ur hälsosynpunkt. Om ljudnivån överstiger detta värde kan det innebära negativ påverkan på boendemiljön.

Området präglas av småskalig bebyggelse med enfamiljshus och trädgårdar, vilket gör boendemiljön särskilt känslig för förändringar i ljudmiljön. Verkebacksbron passerar över en djup ravin och ligger nära flera lokalgator och bostäder, vilket innebär att buller från vägtrafiken redan idag påverkar boendemiljön.

4.8.2 Luftföroreningar

Vägtrafiken utgör, utöver småskalig vedeldning och atmosfärisk deposition, den största källan till luftförorening. Särskilt kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM₁₀ och PM_{2,5}) utgör luftföroreningar enligt Naturvårdsverkets vägledning om miljö kvalitetsnormer (MKN) (Naturvårdsverket, 2019).

Luftföroreningar från vägtrafik har särskild relevans för människors hälsa, då NO₂ och partiklar är kopplade till luftvägssjukdomar, hjärt-kärlproblem och försämrad livskvalitet. SMHI:s Luftwebb visar att halterna i Västerviks tätort generellt ligger under gällande MKN, men lokala variationer kan förekomma i närheten av större trafikleder som E22 (SMHI, 2025). Området kring vägen utgörs av öppet landskap med gles bebyggelse. Risk för överskridande av MKN förekommer framför allt intill större trafikleder med slutna miljöer eller gaturum. De lokala variationerna som finns innebär därmed att MKN inte riskerar att överskridas.

4.8.3 Trafiksäkerhet och barriäreffekter

Barriäreffekter uppstår främst genom E22:s funktion som en regional huvudled med hög trafikintensitet. Vägen utgör en visuell avgränsning mellan samhällsdelar, särskilt i Verkeback där bebyggelse, service och kollektivtrafik finns på båda sidor om vägen. Även smalspårig järnväg, branta höjdskillnader och vattenmiljöer bidrar till att förstärka barriäreffekterna i området.

Gång- och cykeltrafik förekommer främst längs väg 793 och i anslutning till busshållplatserna, men även sporadiskt längs E22:s vägren. I dagsläget saknas en säker och sammanhängande passage över E22, vilket innebär att oskyddade trafikanter ofta tvingas till långa omvägar eller riskfyllda korsningar. Detta påverkar tillgängligheten till kollektivtrafik, service och rekreationsområden negativt.

4.9 Klimat

Klimatpåverkan avser utsläpp av växthusgaser som bidrar till en förstärkning av växthuseffekten och en ökad global medeltemperatur.

Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på väganläggningarna för att uppnå en effektiv drift, ett underhållsvänligt samt kostnadseffektivt vägsystem. Alla förändringar, ny- och reinvesteringar i anläggningen utförs med målsättning att minimera utsläpp av växthusgaser och primärenergianvändning i ett livscykelperspektiv.

4.10 Väg och trafik

4.10.1 Kollektivtrafik

Inom utredningsområdet finns två busshållplatser, *Verkebäcksbron* längs E22, belägen mellan korsningen E22/väg 793 och Verkebäcksbron samt *Verkebäcksvägen* belägen längs väg 793. Busshållplatserna trafikeras av Kalmar länstrafik. Utöver länstrafiken trafikeras hållplatsen Verkebäcksbron även av privata bussbolag.

4.10.2 Gång- och cykeltrafik

En separat gång- och cykelväg går längs med den nordöstra sidan av väg 793 mellan Gunnebo och busshållplatsen Verkebäcksbron, som är belägen direkt öster om korsningen mellan E22 och väg 793. Från hållplatsläget söder om E22 finns en gång- och cykelpassage över E22 till den norra sidan, där gång- och cykelvägen fortsätter österut kant i kant med E22 österut till hållplatsläget norr om E22. Längs E22 bedöms endast sporadisk gång- och cykeltrafik förekomma, och då främst väster om korsningen med väg 793. Gång- och cykeltrafiken längs E22 är hänvisad till vägrenen. Gång- och cykeltrafikanter antas passera över Marens utlopp via väg 807 (Verkebäcksvägen), vilken passerar genom samhället, i stället för via Verkebäcksbron. Frekvent gång- och cykeltrafik bedöms förekomma längs gång- och cykelvägen längsmed väg 793 samt längs väg 807, såväl som andra mindre vägar i området.

4.11 Befintlig anläggning

4.11.1 Vägstandard

4.11.1.1 E22

E22 går mellan Trelleborg och Norrköping och löper längs östkusten genom hela Kalmar län. Vägen är en nationell stamväg som är viktig för både regionala och nationella transporter. Den tillhör TEN-T-vägnätet som är ett övergripande vägnät, utsett av EU, vars syfte är att underlätta för gränsöverskridande transporter. Det är även en primär rekommenderad väg för transport av farligt gods.

E22 genom Verkebäck är utformad som en tvåfältsväg med bredden nio meter utan mittseparering, med lokala variationer i bredd. Väster om Verkebäck är skyltade hastigheten 80 km/h. Genom Verkebäck har E22 skyltad hastigheten 50 km/h, över bron 80 km/h och strax öster om bron 100 km/h. Där utredningsområdet slutar i öster och vidare österut är E22 mittseparerad med vajerräcke.

4.11.1.2 Väg 793

Väg 793 är en tvåfältsväg som går mellan Verkeback och Frälsegården i sydöstlig/nordvästlig riktning. Vägen är cirka elva meter bred intill korsningen med E22 och smalnar av till sex meter cirka 100 meter österut mot Gunnebo. Den skyltade hastigheten är 50 km/h fram till Gunnebo.

4.11.1.3 Verkebackbron

Verkebackbron är en balkbro, byggd år 1956 i spännarmerad betong. Den har en bredd på tio meter, längd på 165 meter och pelarhöjder på uppemot 25 meter. Bron har bärighetsklass 1 och kan ej uppgraderas till bärighetsklass 4.

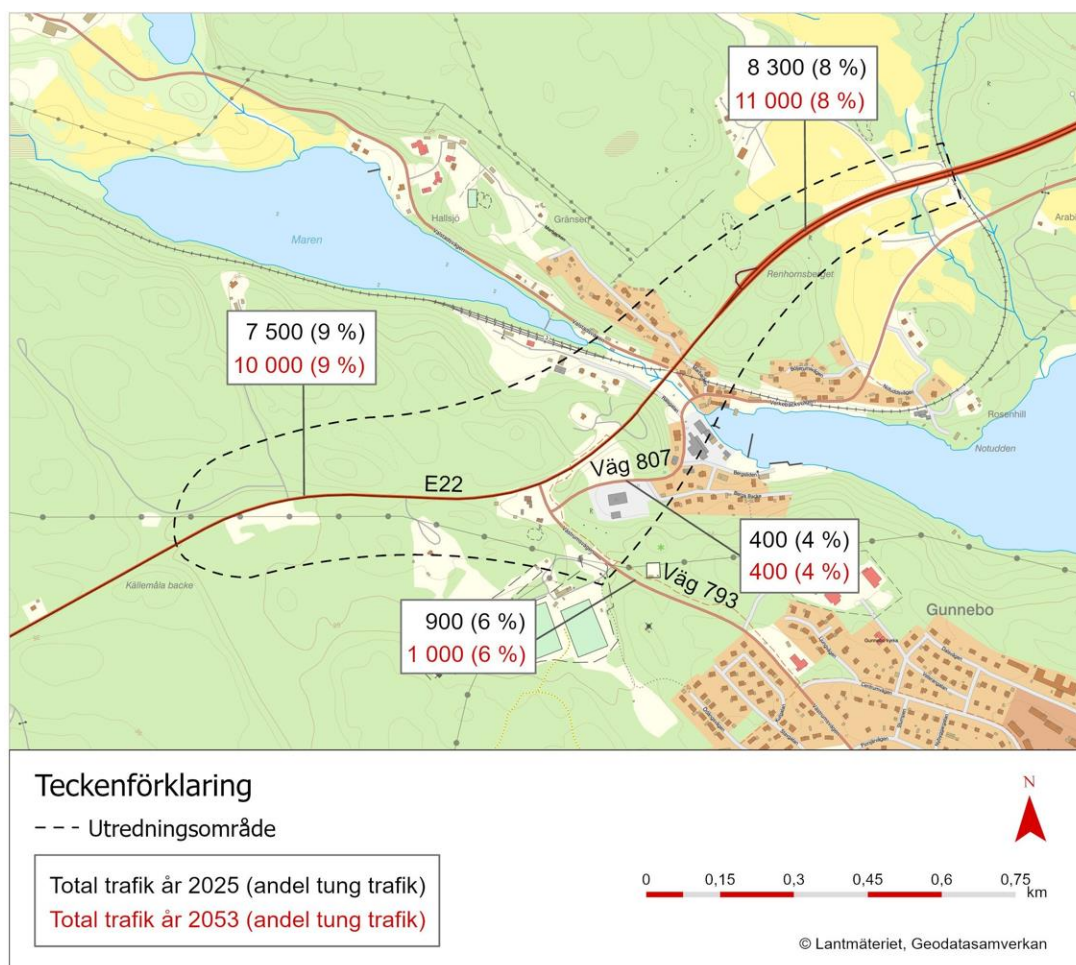
4.11.1.4 Korsningen E22/väg 793

Korsningen mellan E22 och väg 793 är en trevägskorsning med ett vänstersvängfält för vänstersvängande från E22 söderut in på väg 793.

Två kameror för automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) finns längs E22 vid korsningen med väg 793, en norr om korsningen i norrgående riktning samt en vid södergående busshållplats.

4.11.1.5 Årsmedeldygnstrafiken

I Figur 13 presenteras årsmedeldygnstrafiken för 2025 och den bedömda ökningen fram till 2053.

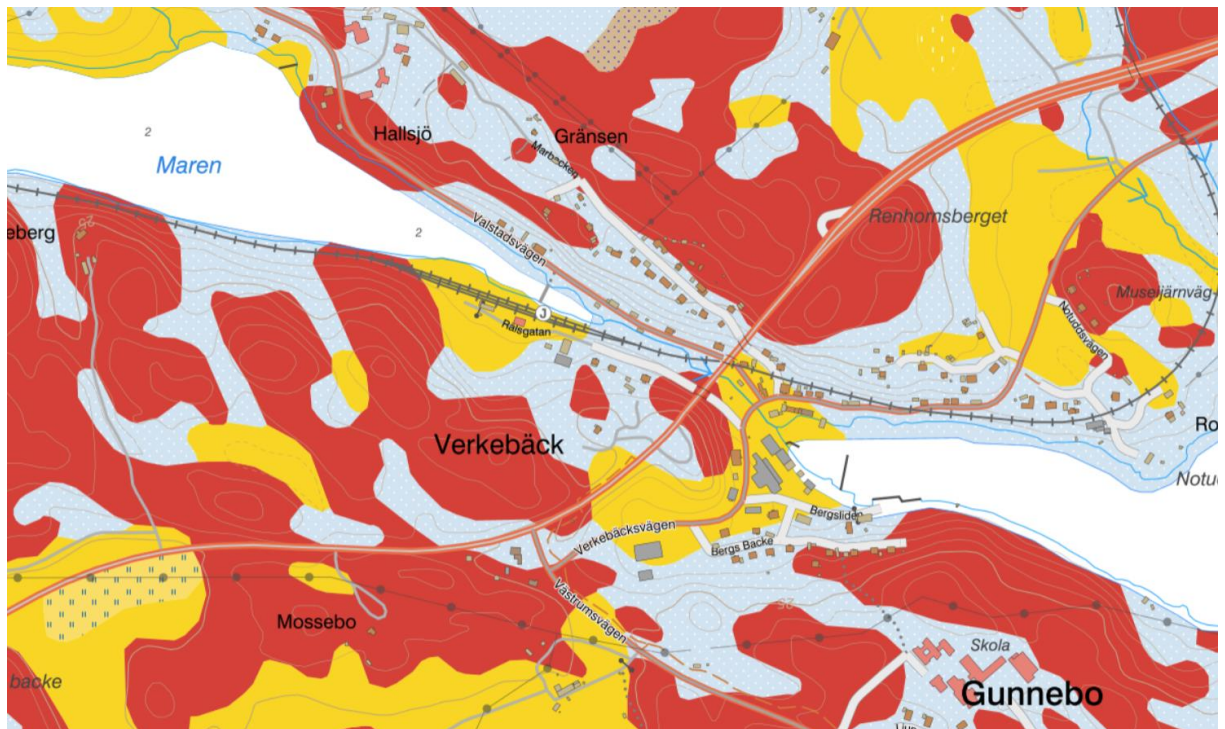


Figur 13 Årsmedelddygnstrafiken 2025 och 2053

4.12 Byggnadstekniska förutsättningar

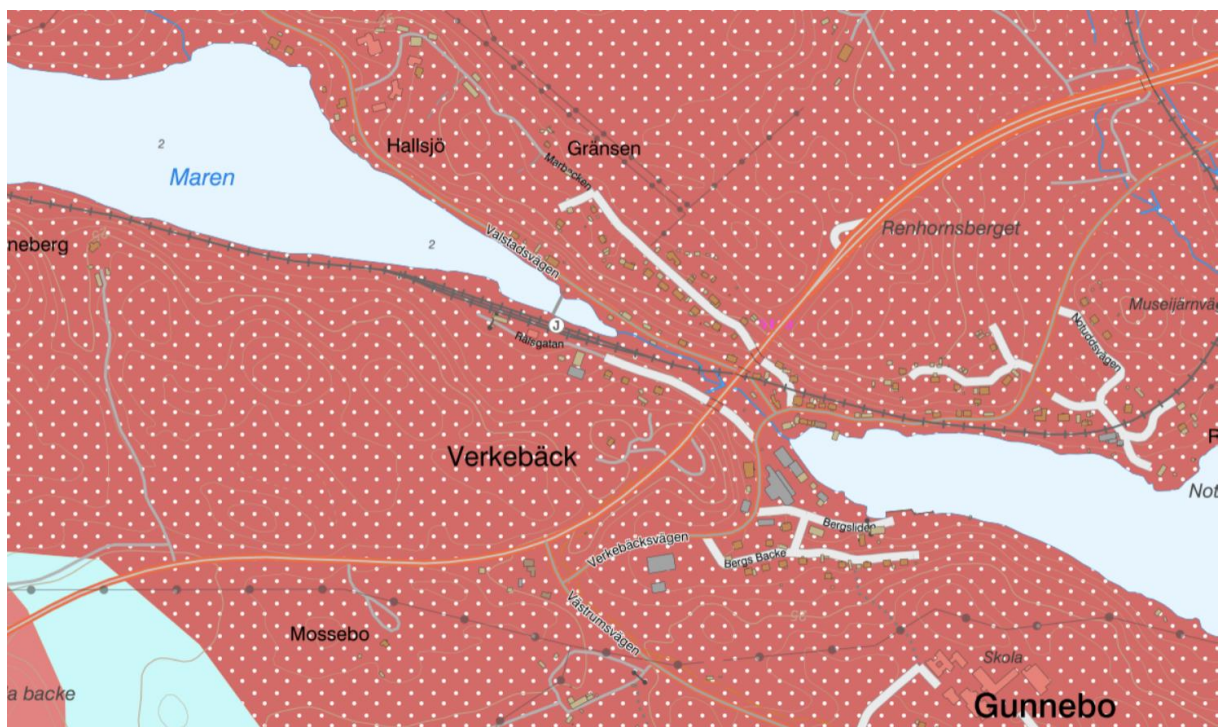
4.12.1 Geotekniska och bergtekniska förhållanden

Jordarterna i utredningsområdet består främst av sandig morän, glacial lera och urberg, men här finns även inslag av gyttjelera, morän och glacial silt, se Figur 14.



Figur 14 Jordartskarta hämtad från SGU (SGU, 2025). Jordart baserat på färg; Röd – berg i dagen, gul – glacial lera, ljusblå – sandig morän, gul med blå streck – gyttjeler samt gul med vita streck – glacial silt.

Berggrunden i utredningsområdet består främst av monzodiorit-granodiorit, förutom längst västerut i utredningsområdet där det finns sandsten, se Figur 15.



Figur 15 Bergartskarta hämtad från SGU (SGU, 2025). Berggrund baserat på färg; Röd – Monzodiorit-granodiorit, ljusblå – Sandsten.

4.12.2 Avvattning

Vägsträckan sträcker sig inom delavrinningsområdet ”Mynnar i Verkebacksviken” (SUBID: 3178). Delavrinningsområdet har en area på cirka 6,3 km² och domineras av skog, cirka 70 procent av all markanvändning. Delavrinningsområdet ligger inom ett större huvudavrinningsområde på cirka 40 km² (SMHI Vattenwebb, 2025).

Avvattning från den befintliga vägen sker till den omgivande marken där den tillåts infiltrera eller till vägdiken som transporterar vattnet till närmsta vattendrag.

4.12.3 Översvämningsrisk

Kraftiga regn blir vanligare i framtiden. Vid projektering av avvattningen ska konsekvenser för framtidens ökade flöden beaktas. För att ta hänsyn till framtida ökning i regnintensitet används en klimatfaktor av 1,25 för att räkna upp framtida regnintensiteter.

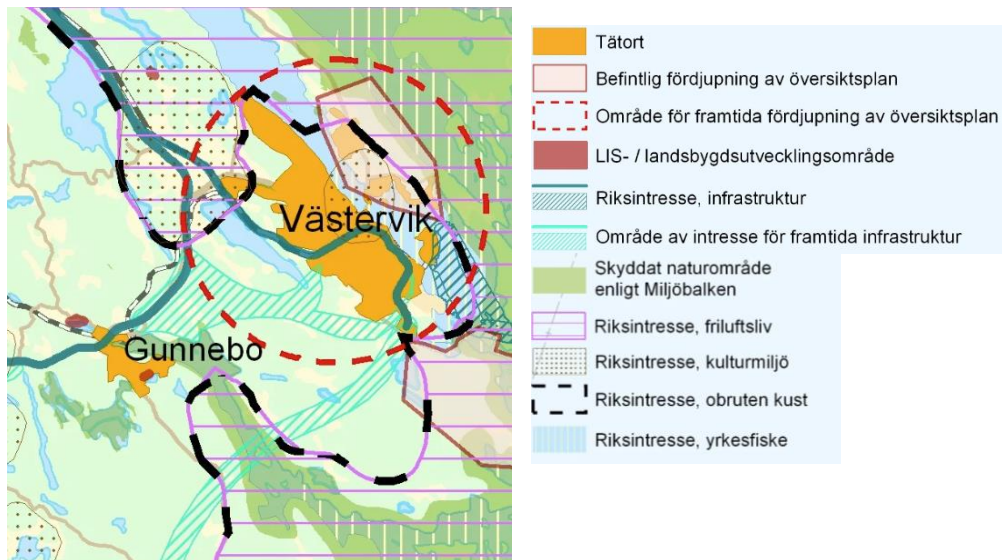
4.13 Regionala och kommunala planer

4.13.1 Region Kalmars transportplan

Region Kalmars transportplan för 2022–2033 innehåller delar som berör vägplanens utredningsområde. E22 genom Verkeback berörs av Region Kalmars satsning på Bus Rapid Transitstråk (BRT-stråk) med expressbussar längs kusten. I sitt handlingsprogram för transportinfrastruktur för 2024–2029 ingår även en målbild om att E22 ska vara mötesfri väg genom hela länet med hastighetsstandard 100 – 110 km/h.

4.13.2 Översiktsplan

Kommunens gällande översiktsplan, ”ÖP 2025”, laga kraftvunnen 7 november 2014, föreslår ingen utvecklad markanvändning inom utredningsområdet, se Figur 16. Direkt norr om utredningsområdet finns ett område utpekat som intressant för framtida infrastruktur.



Figur 16. Markanvändningskarta, gällande ÖP 2025.

4.13.3 Detaljplan

För området finns en gällande detaljplan, ”Verkebackes samhälle Gladhammar”, fastställd av länsstyrelsen den 24 juni 1980.

Detaljplanen reglerar främst markanvändning för bostads- och småindustriändamål samt mark för gator, järnväg och park.

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

5.1.1 Planer och skyddade områden

5.1.1.1 Riksintressen

Projektets påverkan på riksintresse för naturvård bedöms främst uppstå genom förändringar i landskapsbilden, förändrade bullernivåer, vattenmiljö och potentiell fragmentering av ekologiska samband. Den nya bron och den planskilda korsningen riskerar att påverka den visuella upplevelsen av skärgårdslandskapet, särskilt i dalgången där natur- och kulturvärden samspelar. Även om projektet med stor sannolikhet inte kommer att exploatera Verkebacksviken direkt, kan byggnation och trafik ändå påverka vattenkvalitet och fauna indirekt, till exempel genom förändrad avrinning, buller och ljusföroreningar.

Projektet bedöms i huvudsak stärka syftet med riksintresse för kommunikation genom att förbättra bärighet, framkomlighet och trafiksäkerhet. Den nya bron och den planskilda korsningen möjliggör BK4-standard och mötesfri väg, vilket är i linje med nationella mål för transportinfrastruktur.

5.1.1.2 Regionala och kommunala planer

Projektet bedöms gå väl i linje med Region Kalmars transportplan eftersom projektet innebär att den aktuella sträckan av E22 byggs om till mötesfri väg med hastighetsstandard 100 km/h. Detta gynnar också framkomligheten för regionens planerade expressbussar.

Eftersom kommunens översiktsplan inte fastslår någon utvecklad markanvändning inom utredningsområdet bedöms projektet vara förenligt med översiktsplanen. Projektet hindrar inte möjligheten till framtida utveckling av infrastruktur inom det område norr om utredningsområdet som översiktsplanen pekar ut.

Berörda kommunala detaljplaner kan komma i konflikt med eventuellt tillkommande vägområde. Vidare utredning om hur detaljplaner påverkas sker i kommande skede när en mer detaljerad utformning är framtagen och samrådas med Västerviks kommun.

5.1.2 Landskapsbild

Projektets mest synliga inslag är den nya bron över Marens utlopp samt planskild korsning, vilka innebär en förändring av landskapsbilden både i form och skala. Bland annat kommer bergsskärningar skapas och beroende på placeringen av den nya bron och planskildheten kan stora utfyllnader behöva utföras. I dalgången där landskapet är öppet bedöms den visuella påverkan kunna bli som allra mest påtaglig i det fall en markant skillnad mellan nuvarande och planerad bro uppstår. För att minska denna påverkan krävs att utformningen anpassas till landskapets karaktär, exempelvis genom linjeföring, höjdsättning och materialval som harmonierar med omgivningen. Då det i nuläget redan finns en bro på plats, bedöms påverkan av en ny, snarlik bro inte vara speciellt påtaglig. Utformningen av den planskilda korsningen är inte utredd i nuläget. Det är därför svårt att dra några definitiva slutsatser om den visuella påverkan. Fortsatt utredning krävs när plankorsningens läge är bestämt. Det går att dra en slutsats att en visuell påverkan kommer att ske.

Landskapsbildens förändring påverkar även upplevelsen av kulturmiljön, särskilt i områden där äldre bebyggelse och landskapselement samspelar. Det är därför viktigt att projektet förhåller sig till landskapets strukturer och rumsliga samband, så att den visuella helheten bevaras i möjligaste mån. Analyser av siktlinjer, exponering och landskapsrum bör ligga till grund för bedömningen av påverkan och vägleda utformningen av anläggningen.

För att begränsa negativ påverkan krävs att landskapsanalysen integreras i den tekniska utformningen till exempel genom att anpassa konstruktioner till terrängens förutsättningar. En samordning mellan miljöbedömning, gestaltning och teknisk planering är avgörande för att säkerställa att landskapsbilden hanteras med tillräcklig hänsyn i projektets alla skeden.

5.1.3 Naturmiljö

Identifierad nyckelbiotop med lövskogslundskaraktär samt födosöksområde för fladdermöss kan komma att påverkas av förändringar i markanvändning, förändrade buller- och ljusföroreningar och fragmentering av ekologiska samband. Projektet riskerar att skapa barriäreffekter som kan störa spridningsvägar för arter, särskilt i anslutning till bron och den planskilda korsningen. Om bron får ett liknande utseende som idag med avseende på hur dalen skärs av och placeras i anslutning till befintlig bro, bedöms dessa barriäreffekter som försumbara när bron är färdigställd. Genom att utforma och tillämpa ändamålsenliga skyddsåtgärder finns goda möjligheter att undvika betydande miljöpåverkan under byggskedet.

Intrång i strandskyddade områden öster om bron kan påverka rekreativvärden och ekologiska funktioner negativt.

De möjliga miljöeffekterna är av både direkt och indirekt karaktär. Direkta effekter uppstår vid schaktning, vegetationsexploatering och konstruktion, medan indirekta effekter kan uppstå genom förändrad vattenkvalitet, buller och ljusmiljö. Eftersom vissa naturmiljöer ännu inte är slutligt utredda, krävs fortsatt inventering och analys för att säkerställa att projektet utformas med tillräcklig hänsyn till ekologiska värden.

5.1.4 Kulturmiljö

Projektet medför risk för fysisk påverkan vid schaktning, sprängning eller masshantering, samt indirekt påverkan vid närliggande arbeten.

Påverkan på kulturmiljön är främst kopplade till förändrad markanvändning och intrång i skyddade strukturer. För byggnadsminnen handlar det om påverkan på den visuella helhetsmiljön och funktionella samband, medan fornlämningar riskerar att skadas eller fragmenteras. En eventuell grundvattenbortledning kan även leda till påverkan på byggnadsminnen. Dessa effekter kräver särskild hantering, inklusive samråd med Länsstyrelsen och eventuella arkeologiska undersökningar.

5.1.5 Rekreation och friluftsliv

Påverkan bedöms främst uppstå genom fysisk påverkan på rekreativa ytor, förändrad tillgänglighet, buller och visuell störning. Projektet kan medföra intrång i skogspartier som används för friluftsaktiviteter, samt påverka upplevelsen av lugn och naturkontakt i områden nära ny infrastruktur. Även förändrade siktlinjer kan påverka rekreationsvärden negativt.

5.1.6 Mark och vatten

5.1.6.1 Markmiljö

Projektets påverkan på markmiljö är främst kopplade till spridning av föroreningar till omgivande mark och vatten, samt till arbetsmiljö och återanvändning av massor. Markmiljöundersökningar kommer genomföras i kommande skede för att kartlägga var det finns föroreningar. Baserat på resultatet av undersökningen avgörs vilka massor som kan återanvändas i projektet och vilka som behöver tas om hand på godkänd mottagningsanläggning.

Effekterna är inte begränsade till byggskedet, utan kan även påverka framtida drift och underhåll om markförhållandena inte hanteras korrekt.

5.1.6.2 Vatten

Direkt påverkan kan uppkomma vid schaktning, spontning, brokonstruktion och masshantering i anslutning till vatten. Det kan leda till grumling, fysisk påverkan på bottenmiljöer samt tillfällig habitatförlust för vattenlevande organismer. Grumling kan i sin tur påverka ljusförhållanden och syresättning, vilket är särskilt relevant för växtplankton och fisk, som är centrala kvalitetsfaktorer för de berörda vattenförekomsternas befintliga klassning av ekologisk status.

Indirekta effekter kan uppstå genom förändrade avrinningsmönster, ökad dagvattenbelastning och tillförsel av näringsämnen eller föroreningar. Ett utsläpp av näringsämnen eller föroreningar kan påverka statusen för kvalitetsfaktorerna näringsämne, särskilda förorenande ämne och prioriterade ämnen.

Effekterna kan också vara kumulativa, där flera mindre miljöeffekter kan leda till en försämring som skulle kunna riskera att bedömningsgrunder eller gränsvärden överskrids. Det innebär att även till synes begränsade ingrepp måste bedömas i ett helhetsperspektiv.

För att undvika otillåten försämring enligt miljöbalkens försämringsförbud krävs att projektet utformas med hänsyn till miljökvalitetsnormerna. Det inkluderar skyddsåtgärder mot grumling, kontroll av länsvatten samt noggrann planering av dagvattenhantering.

5.1.7 Naturresurser

Projektets påverkan på naturresurser bedöms främst uppstå genom intrång i markområden som nyttjas för jord- och skogsbruk samt genom förändrade förutsättningar för dessa verksamheter. En utbyggnad av E22 riskerar att fragmentera brukningsvärd jordbruksmark, vilket kan försvåra rationell markanvändning och minska brukningsvärdet. Även tillfälliga upplag eller arbetsområden under byggtiden kan påverka markens produktionsförmåga negativt.

Skogsmarken i områdets östra och södra delar kan påverkas genom avverkning, markberedning och förändrade vattenflöden. Skogsbruket i området är av varierande intensitet, men skogen har även betydelse för rekreation och landskapsbild. Intrång i dessa miljöer kan påverka både ekonomiska och sociala värden.

Även om yrkesfiske inte är etablerat i området, kan förändringar i vattenkvalitet, sedimenttransport eller tillgänglighet påverka lokala fiskbestånd och därmed det småskaliga fritidsfisket.

Sammanfattningsvis bedöms påverkan på naturresurser vara lokal men potentiellt betydande, särskilt där markanvändningen är intensiv och flera värden sammanfaller.

5.1.8 Boendemiljö och hälsa

5.1.8.1 Buller

Utbyggnaden av E22 genom Verkeback bedöms medföra förändringar i ljudmiljön som kan påverka boendemiljön negativt. Projektet innebär en risk för att nuvarande nivåer överskrids, särskilt i känsliga miljöer med småskalig bebyggelse och trädgårdar, där ljudmiljön är en viktig del av livskvaliteten.

De mest utmärkande miljöeffekterna av buller är kopplade till ökad trafikintensitet, hastighetsökning, förändrad vägdragning samt närhet till bostäder, särskilt i anslutning till Verkebackbron. Den nya bron över Marens utlopp planeras med en ny placering och utformning som innebär förändrad ljudutbredning jämfört med dagens situation. Eftersom bron kan komma att ligga högre och utformas för 100 km/h med mittseparering, finns risk för att buller sprids över större avstånd, särskilt mot känsliga miljöer med småskalig bebyggelse. Den nya vägdragningen och bron kan därmed medföra ökad bullerexponering för vissa bostäder som idag ligger i skyddade lägen. En bullerberäkning kommer att tas fram för att kartlägga effekter, och skyddsåtgärder kommer utredas.

5.1.8.2 Luftföroreningar

Projektets effekt på luftkvalitet bedöms bli något negativa genom ökade emissioner av slitagepartiklar på grund av ökade hastigheter. Transportsystemets totala emissioner av partiklar (PM₁₀) ökar när hastigheten för gods- och persontrafiken ökar. Den nya planskilda korsningens utformning bör leda till ett jämnare trafikflöde och färre start och stopp för fordon vilket bedöms reducera ökningen av emissioner från slitagepartiklar. Det jämnare trafikflödet bedöms minska påverkan från utsläpp av kväveoxider (NO_x).

Luftkvaliteten i området bedöms förbättras marginellt utifrån utsläppen av kväveoxider och försämrats marginellt utifrån utsläppen av slitagepartiklar. Sammantaget bedöms projektets effekter på luftmiljön vara oförändrad.

5.1.8.3 Trafiksäkerhet och barriäreffekter

Den förbättrade standarden på E22 bedöms förbättra framkomligheten förbi Verkeback, och därmed gynna mobiliteten i kommunen såväl som regionen. Den nya planskilda korsningen bedöms öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter genom att ge oskyddade trafikanter möjlighet att passera E22 planskilt. Samtidigt skapas förutsättningar för att minska barriäreffekterna och förbättrad koppling mellan samhällsdelar med ny vägutformning.

5.1.9 Klimat

Ny- och reinvesteringar i Trafikverkets anläggningar utförs ur ett livscykelkostnadsperspektiv (LCC-perspektiv) med målsättning att minimera livscykelkostnaderna. Målsättningen är också att minska energianvändningen och koldioxidutsläppen. Projektets möjlighet till minskade klimatgasutsläpp utgörs i huvudsak av åtgärder som leder till minskad CO₂-utsläpp från trafik, såsom vid val av principutformning, projektering och byggande samt val av material och varor, till exempel asfalt, betong och stål.

Transporter bidrar i stor utsträckning till klimatpåverkan och utsläpp av luftföroreningar. Begränsad klimatpåverkan nås genom ett stegvis minskat beroende av fossila bränslen och ökad energieffektivitet. Trafiken på E22 kommer även fortsättningsvis att bidra med klimatpåverkande gaser till atmosfären. Utsläppen är beroende av hur trafikflödena kommer att utvecklas och även hur snabbt eller långsamt framtida teknikutveckling med tex förnyelsebara drivmedel och bränslesnåla fordon kommer att ske.

I och med ett förändrat klimat och i förlängningen en förändrad nederbörd behöver ny infrastruktur ta hänsyn till dessa förändringar. Trafikverket kommer att utreda vidare hur den nya vägen och bron ska anpassas till ett förändrat klimat.

5.1.10 Störningar under byggskedet

Under bygg- och rivningstiden kommer störningar och påverkan att uppstå. Massor kommer att hanteras och arbeten med tunga maskiner kommer att pågå under tiden vägen och den nya bron byggs om. Störningar kan bestå av buller, vibrationer och dammande arbeten från arbetsfordon. Störningar under byggtiden är övergående och upphör efter byggandet avslutas. Störningarna kan minimeras genom åtgärder, bland annat information till berörda och god planering av byggskedet

Under våren 2026 planeras miljöteknisk provtagning att genomföras i samband med geoteknisk provtagning. Det är i nuläget inte möjligt att bedöma eventuella miljöeffekter eller massornas utmärkande egenskaper. Om föroreningar påträffas kommer de att hanteras enligt gällande lagstiftning. En plan för hur massorna ska

hanteras kommer att upprättas i det fortsatta arbetet utifrån geoteknisk undersökning, miljöteknisk provtagning samt inventering av invasiva arter.

6 Åtgärder

För att precisera vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått som krävs kommer kompletterande utredningar och undersökningar behöva genomföras. I första hand ska intrång undvikas genom val av lokalisering. I andra hand bör negativ påverkan minimeras genom utformning och i tredje hand begränsas genom skyddsåtgärder och försiktighetsmått. Om skada inte kan undvikas kan det bli aktuellt med kompensationsåtgärder.

Kommande utredningar ska bland annat analysera anläggningens påverkan på kulturmiljön, naturvärden, markmiljön och bullernivå.

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Länsstyrelsen ska bedöma om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller ej. Som stöd till sin bedömning använder länsstyrelsen 10-13 §§ miljöbedömningsförordningen (MBF). Nedanstående text är Trafikverkets bedömning kring frågan om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller ej.

MBF § 11 punkt 3 anger att särskild hänsyn tas till verksamhetens eller åtgärdens användning av mark, jord, vatten, biologisk mångfald, andra naturtillgångar och fysisk miljö i övrigt. Kulturmiljön bedöms kunna påverkas negativt, då området hyser många kulturskyddade byggnader och fornlämningar. Beroende på hur den nya bron utformas kan påverkan på kulturlandskapet förändras. Enligt MBF §12 punkt 3e ska särskild hänsyn tas till ett betydelsefullt kulturlandskap. Beroende på placering av bron och den nya vägen kan naturmiljö i området påverkas negativt. Den nya lokaliseringen av bron och vägen samt hastighetshöjningen kan innebära förändrade bullernivåer i närliggande naturmiljöer.

Enligt MBF § 11 punkt 7 ska särskild hänsyn tas till risker för människors hälsa. Förändrade bullernivåer kan ge upphov till störningar och obehag och påverka hälsa och livskvalitet för närboende. Projektet bedöms leda till ökade hastigheter. Det bedöms leda till ökade bullernivåer.

Planerade anläggnings- och rivningsarbeten är av omfattande karaktär och kommer att pågå under flera år.

Sammanfattningsvis gör Trafikverket bedömningen utifrån Miljöbedömningsförordningen 10 § p. 1-3 och 11-13 att planerade åtgärder har en sådan karaktär och förväntas få sådana miljöeffekter att de kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Bedömningen är gjord efter nu kända förutsättningar som presenterats i samrådsunderlaget.

8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådskrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Synpunkter som lämnas in under samrådet redovisas i en samrådsredogörelse.

8.2 Viktiga frågeställningar

Under fortsatt arbete med vägplanen kommer anpassningar och åtgärder för att minimera påverkan utredas. Följande frågor bedöms som extra viktiga i projektet:

- Utredning av placering av ny väg och bro
- Utredning av utformning av ny planskild korsning
- Dispenser och/eller tillstånd enligt kulturmiljölagen och miljöbalken kan bli aktuellt i projektet. Det beror på bronns och vägens placering och vilken påverkan det ger på berörda miljövärden.
- Projektets genomförbarhet med hänsyn till miljökvalitetsnormer för vattenförekomster kommer att utredas
- Samrådsunderlaget ger en grov bild av de frågor som kommer att tas upp i MKB till vägplan

9 Källor

- Havs- och vattenmyndigheten. (2019). HVMFS 2019:25 (Havs- och vattenmyndighetens föfattningssamling). Havs- och vattenmyndigheten.
- Kulturmiljölagen. (1988). *Kulturmiljölag (1988:950)*. Hämtat från https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/kulturmiljolak-1988950_sfs-1988-950/
- Länsstyrelsen Kalmar Län. (2001). Område av riksintresse för naturvård i Kalmar län. *Registerblad*. Oskarshamn och Västervik: Länsstyrelsen Kalmar Län.
- Länsstyrelsen Kalmar län. (2025). *Länsstyrelsen Kalmar län*. Hämtat från Miljöövervakning.
- Naturvårdsverket. (2019). *Naturvårdsverkets föreskrifter om kontroll av luftkvalitet*.
- Plan- och bygglagen. (2010). *Plan- och bygglag (2010:900)*. Hämtat från https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan-och-bygglag-2010900_sfs-2010-900/
- Riksintresse kommunikation. (2025). Hämtat från <https://storymaps.arcgis.com/stories/bfaf34732a484549a709640ee6ec7792>
- SGU. (2025). *artvisaren Jordarter 1:25 000-1:100 000*. Hämtat från <https://www.sgu.se/produkter-och-tjanster/kartor/kartvisaren/jordkartvisare/jordarter-125-000-1100-000/>
- SMHI. (2025). *SMHI*. Hämtat från Nationell modellering av luftkvalitet: <https://www.smhi.se/data/luftkvalitet/nationell-modellering-av-luftkvalitet>
- SMHI Vattenwebb. (den 27 08 2025). *Modelldata per område*. Hämtat från Vattenwebb: <https://vattenwebb.smhi.se/modelarea/>
- Trafikverket. (2018). *Åtgärdsvalsstudie E22, Verkeback, Ärendenummer: TRV 2017/63228*. Trafikverket.
- Trafikverket. (2022). *Funktionsbeskrivningar för trafikslagets anläggningar: riksintresse*.
- Vatteninformationssystem Sverige. (2025). *VISS*. Hämtat från <https://viss.lansstyrelsen.se/>
- WSP. (2025a). *Naturvärdesinventering E 22 Verkeback (ej Fastställd)*.
- WSP. (2025b). *Fladdermusinventering E22 Verkeback (Ej Fastställd)*.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

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

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)