

RAPPORT

Samrådsunderlag

VÄG 25 GLASPORTEN/ SMEDSTORP

Nybro Kommun, Kalmar Län
2025-02-07



Trafikverket

Postadress: Ronnebygatan 2, 371 32 Karlskrona

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1, Ej känslig

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG- Väg 25 Glasporten/Smedstorp

Författare: Strid Dennis, IVrv3 Extern

Dokumentdatum: 2025-02-07

Ärendenummer: TÄHS-2024-000959

Uppdragsnummer: 186027

Version: 1.0

Kontaktperson: Anna Olsson, mejladress: anna.g.olsson@trafikverket.se,
telefonnummer: 010-124 10 83

1 Sammanfattning	6
2 Inledning	7
2.1 Planlägningsprocessen.....	7
2.2 Bakgrund	8
2.3 Tidigare utredningar	9
2.4 Ändamål och projektmål	10
2.4.1 Ändamål	10
2.4.2 Projektmål.....	10
2.5 Planerade åtgärder.....	10
3 Avgränsningar	12
3.1 Utrednings- och influensområde	12
3.1.1 Utredningsområde	12
3.1.2 Influensområde	12
3.1.3 Miljöaspekter	13
3.2 Tid	13
4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	14
4.1 Väg och Trafik	14
4.1.1 Allmänt	14
4.1.2 Smedstorp	16
4.1.3 Glasporten.....	17
4.1.4 Trafikmängder och kapacitet.....	17
4.1.5 Trafiksäkerhet.....	19
4.1.6 Olycksstatistik.....	20
4.1.7 Kollektivtrafik	20
4.1.8 Oskyddade trafikanter.....	21
4.2 Markanvändning	22
4.2.1 Översiktsplan.....	22
4.2.2 Detaljplaner	22
4.3 Landskapets karaktär	24
4.4 Kulturmiljö.....	28
4.4.1 Kulturlandskapets tidsdjup	28
4.4.2 Kända värden	28
4.4.3 Förhistorisk tid	28
4.4.4 Historisk tid	28

4.4.5 Registrerade lämningar.....	30
4.4.6 Kulturhistorisk värdering	32
4.5 Naturmiljö	33
4.5.1 Naturreservat.....	33
4.5.2 Naturvärdesobjekt.....	33
4.5.3 Skyddsvärda arter och naturvårdsarter	34
4.6 Vattenmiljö och miljö kvalitetsnormer	35
4.6.1 Ytvatten	35
4.6.2 Grundvatten.....	35
4.6.3 Miljö kvalitetsnormer	35
4.7 Boendemiljö och hälsa	35
4.7.1 Trafikbuller.....	35
4.8 Markanvändning och naturresurser	36
4.8.1 Jordbruksmark.....	36
4.8.2 Skogsmark.....	36
4.9 Friluftsliv och rekreation.....	36
4.10 Klimat	37
4.10.1 Klimatpåverkan	37
4.11 Markförhållanden.....	37
4.11.1 Geotekniska förhållanden	37
4.11.2 Markmiljö	37
4.12 Riksintressen och områdesskydd	38

5 Projektets lokalisering, utformning, och utmärkande egenskaper 39

5.1 Utformning och alternativ.....	39
5.2 Väg och Trafik	40
5.2.1 Väg 25 och planskild korsning	40
5.2.2 Lokalvägar	40
5.3 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.	40
5.3.1 Landskapets karaktär	40
5.3.2 Kulturmiljö.....	42
5.3.3 Naturmiljö	43
5.3.4 Vattenmiljö.....	43
5.3.5 Boendemiljö och hälsa.....	43
5.3.6 Klimat	43
5.3.7 Markförhållanden	44

6 Åtgärder	45
7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	47
8 Fortsatt arbete	48
8.1 Planläggning.....	48
8.2 Viktiga frågeställningar	48
9 Källor	49

1 Sammanfattning

Föreliggande samrådsunderlag beskriver planerade åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten längs väg 25 i Nybro kommun, Kalmar län. På sträckan, som innefattar korsningarna Glasporten och Smedstorp, finns både framkomlighetsproblem och kapacitetsbrister samt förekomst av allvarliga trafikolyckor. För att åtgärda detta planeras en ny planskild korsning vid Glasporten och ombyggnad av väg 25 till mötesseparerad väg med 100 km/h-standard. Väg 558, som också heter Betekullavägen, byggs ny i sin norra del för att ansluta till ny planskild korsning med väg 25. Åtgärderna inkluderar också faunastängsel och nya busshållplatser.

Tidigare utredningar har påvisat behovet av dessa förbättringar, särskilt med hänsyn till förväntad trafikökning och framtida exploateringar i området.

Trafikverket gör bedömningen att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, eftersom samtliga utformningsalternativ som kommer att studeras medför olägenheter för människor och negativa effekter på miljö med avseende på bland annat markintrång, buller, naturmiljö med mera.

Naturvärden i området omfattar skyddsvärda träd och närheten till naturreservatet Svartbäcksmåla. Kulturhistoriskt präglas landskapet av jordbruksmark, skog och historiska gårdar, med visuella samband som behöver visas hänsyn i det fortsatta arbetet med den nya vägen.

Den föreslagna planen har en tidsram där handläggning sker mellan år 2024 och år 2026, och byggstart planeras tidigast år 2028. Beräknad byggtid är cirka 10 månader.

Trafikverket kommer att fortsätta samråda med berörda parter för att säkerställa att synpunkter och miljöhänsyn integreras i det slutgiltiga vägförslaget.

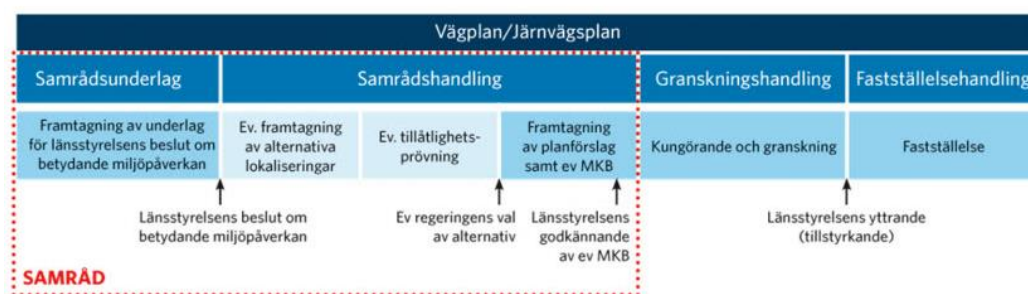
2 Inledning

2.1 Planläggningsprocessen

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

I början av planläggningen tas ett underlag fram som beskriver hur projektet kan komma att 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 tänkas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

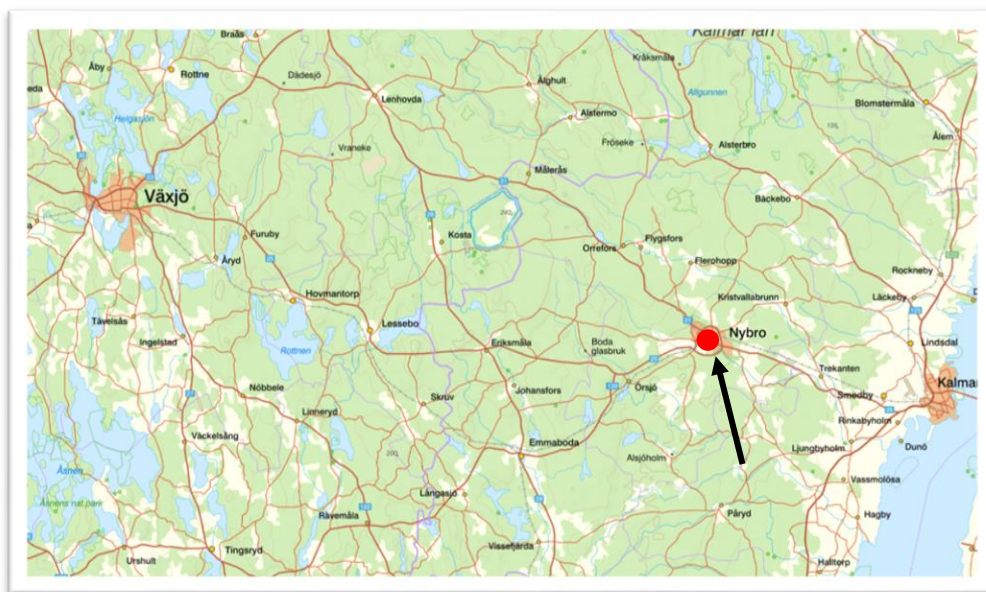
Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



Figur 1. Planläggningsprocessen

2.2 Bakgrund

Väg 25 i sin helhet går mellan Halmstad och Kalmar och är nationell stamväg längs hela sträckan och ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet som en nationellt och internationellt viktig väg. Mellan Nybro och Kalmar är vägen utformad som en 2+1 väg och trafikmängden drygt 12 000 årsmedeldygnstrafik (ÅDT, 2022). Skyltad hastighet är 100 km/h, med undantag genom enstaka korsningar där skyltad hastighet är 70 km/h.



Figur 2. Översikt. (Källa: Lantmäteriet)

Den del av väg 25 som ingår i denna vägplan ligger cirka 3 km öster om Nybro tätort och är cirka 2 km lång. Korsningen vid Glasporten har i dagsläget framkomlighetsproblem samt problem med att det sker olyckor och incidenter med vänstersvängande trafik från Nybro. Korsningen vid Smedstorp, vid Mineralvägen och väg 558/Betekullavägen, ca 800 meter längre västerut, har kapacitetsproblem och är inte trafiksäker. Åtgärder för att förbättra framför allt trafiksäkerheten, men också framkomligheten, i båda korsningarna har utretts i omgångar under en längre period. Korsningarna kommer i detta dokument att benämnas som Smedstorp och Glasporten.

På grund av att samtliga korsningspunkter inom utredningssträckan kommer att stängas och ersättas med en planskild korsning kommer även lokalvägarna i området att få nya vägdragningar. Framför allt väg 558/Betekullavägen kommer att få en ny vägsträckning när dess anslutning vid Smedstorp stängs.



Figur 3. Den röda ringen visar utredningsområdet i förhållande till Nybro tätort. Den blå pilen visar korsningen Smedstorp och den orange pilen visar korsningen Glasporten (Källa: Lantmäteriet)

Framtida exploateringar i närområdet bedöms bidra till att den dåliga helhetssituationen för trafikanterna ytterligare försämras.

2.3 Tidigare utredningar

Det har tidigare utförts ett flertal utredningar för området gällande ökad framkomlighet och säkerhet på väg 25, vilka har utförts på uppdrag av både Nybro kommun och Trafikverket.

Kommunen har också låtit utföra utredningar i samband med upprättande av nya översiktsplaner och detaljplaner de senaste 10 åren. Området kring utredningssträckan ses som lämpligt för exploatering för olika typer av verksamheter.

De utredningar som berör väg 25 är främst:

- *Utredning Smedstorp (Vägverket konsult, 2007)* –
Två alternativ för planskild korsning över väg 25
- *Åtgärdsanalys Smedstorp, Nybro (Vectura, 2012)* –
Korsningen mellan väg 25, väg 558 och Mineralvägen
- *Åtgärdsvalsstudie Väg 25 Glasporten, Nybro kommun (Trafikverket 2018)*
- Analysering av sträckan och de två korsningspunkterna Smedstorp och Glasporten ur kapacitets-, framkomlighet-, och trafiksäkerhetssynpunkt.

Slutsatsen för alla utredningar blev att det på sikt, från ca år 2030, behövs en ny trafikplats vid Glasporten.

Utredningar inom Naturmiljö och arkeologi har utförts under 2024 och används också som underlag till denna vägplan:

- Naturvärdesinventering avseende biologisk mångfald (NVI)
- Arkeologisk utredning steg 1 (AU1)

2.4 Ändamål och projektmål

2.4.1 Ändamål

Följande ändamål har preciserats av Trafikverket i ett tidigare skede:

- Åtgärden ska ge ökad trafiksäkerhet för motortrafikanter som reser längs med, korsar eller ansluter till väg 25.
- Åtgärden ska ge förbättrad framkomlighet för den genomgående trafiken på väg 25.
- Åtgärden ska ge förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter som ska korsa väg 25 eller nå busshållplatser.
- Åtgärden ska möjliggöra utbyggnad av kommunalt verksamhetsområde.

2.4.2 Projektmål

Inom projektet så har projektmål arbetats fram. Projektmålen ska bidra till att ändamålen uppfylls, men kan också ha någon annan inriktning.

- Utforma en planskild korsning som förbättrar trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet för samtliga trafikslag.
- Sträva efter att anpassa anläggningen till det småbrutna jordbrukslandskapet med en linjeföring så att påverkan på natur- och kulturmiljö samt befintlig terräng minimeras.
- Ta hänsyn till kommunens aktuella planer för att säkerställa att projektet är i linje med den lokala utvecklingen.

2.5 Planerade åtgärder

Med huvudsyftet att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten utmed väg 25 har Trafikverket beslutat att bygga en ny planskild korsning i höjd med Glasporten och i samband med det även utföra kapacitetshöjande åtgärder på väg 25 samt på omgivande lokalvägnät som en konsekvens av övriga föreslagna åtgärder.

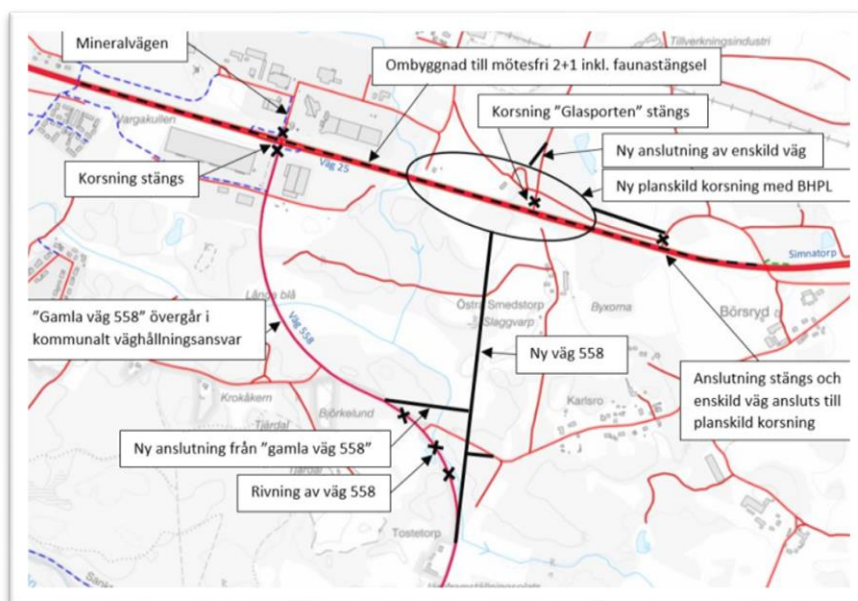
Planerade åtgärder ryms inom en sträcka på cirka 2 km utmed väg 25.

Korsningspunkterna vid Glasporten och Smedstorp ligger i mitten av sträckan. I

nord-sydlig riktning ryms åtgärderna främst inom en sträcka på totalt ca 300 meter norr om Glasporten och 1 km söder om denna.

Planerade åtgärder är:

- Byggnad av en planskild korsning för fordonstrafik, vilken ersätter nuvarande plankorsningar vid Mineralvägen och Glasporten. Den före detta rastplatsen vid Glasporten ska rivas. Ny planskild korsning ska innefatta nya busshållplatser och gång- och cykelväg för att binda ihop busshållplatserna (befintliga busshållplatser vid Mineralvägen och Simnatorp utgår).
- Väg 558/Betekullavägen byggs ny i sin norra del till ny planskild korsning med väg 25. Gamla väg 558 ska anslutas till den nya och delen däremellan rivas.
- Ansluta enskild väg på norra sidan om väg 25 till ny planskild korsning med väg 25.
- Ombyggnation av väg 25 till mötesseparerad väg med 100-standard inom utredningsområdet. I åtgärden ingår faunastängsel (saknas idag på aktuell sträcka).
- Befintlig anslutning av enskild väg på norra sidan om väg 25, öster om Glasporten, ska stängas och ny enskild väg ska anslutas till ny planskild korsning.



Figur 4. Detta är en principskiss med ungefärliga lägen inritade. (Källa: Trafikverket)

Trafikverkets beslut att upprätta en vägplan har föregåtts av tidigare utredningar. De utformningsförslag som presenteras i detta samrådsunderlag ska inte ses som slutliga utan det finns möjlighet för omvärdering efter samråd.

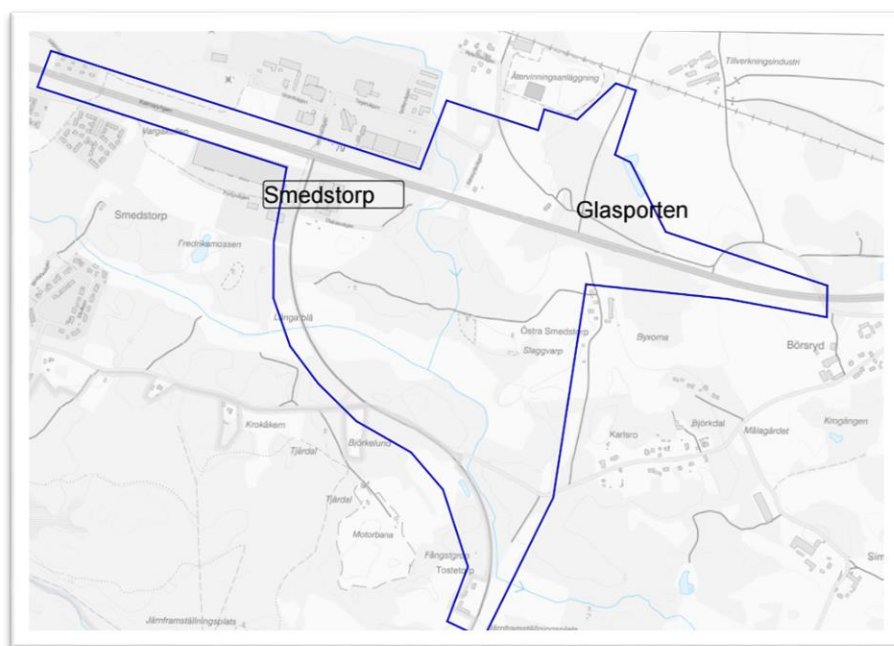
3 Avgränsningar

3.1 Utrednings- och influensområde

3.1.1 Utredningsområde

Utredningsområdet för vägplanen ska täcka in tänkbara placeringar och utformningar av de planerade åtgärderna. I detta projekt utgörs det av närområdet kring befintlig väg 25 och börjar i väster i höjd med Hanemålavägen och slutar strax öster om Glasporten. Vid utredningsområdets västra ände finns en befintlig gång- och cykelport och i östra ände finns det en befintlig vägport under väg 25. Då flera lokalvägskorsningar med väg 25 planeras att stängas behöver flera av lokalvägarna samt väg 558 justeras eller få nya vägsträckningar.

Ungefärlig omfattning av utredningsområdet visas i figur 5 nedan.



Figur 5. Ungefärligt utredningsområde. (Källa: Trafikverket)

3.1.2 Influensområde

Beskrivningen av projektets effekter begränsas geografiskt till ett influensområde. Influensområdet är det område inom vilka miljöeffekter bedöms kunna uppstå om åtgärderna byggs. Influensområdet omfattar närområdet som påverkas av åtgärderna till exempel genom ändrade trafikflöden eller effekter som berör växt- och djurliv. Utsträckningen av det område som påverkas av åtgärderna varierar beroende på vilken aspekt som studeras och är därför svårt att definiera med en tydlig gräns på en karta. De olika effekterna redovisas mer utförligt i kapitel 5.

3.1.3 Miljöaspekter

Samrådsunderlaget presenterar lagskyddade områden samt markanvändning och planförhållanden som finns inom utredningsområdet och dess omgivningar. De miljöaspekter som behandlas i samrådsunderlaget har avgränsats med hänsyn till effekter på **landskapets karaktär, kulturmiljö, naturmiljö, vattenmiljö och miljö kvalitetsnormer, boendemiljö och hälsa, markanvändning och naturresurser, friluftsliv och rekreation, klimat och markförhållanden.** Den påverkan på respektive miljöaspekt som idag kan förutses, redovisas under respektive rubrik i kapitel 6. Övriga aspekter avgränsas bort om inte samrådet ger skäl för annat.

3.2 Tid

Trafikverket har ansvar för såväl planeringen som genomförandet och handläggandet av marklösenfrågor, detaljprojektering och byggande, inklusive upphandling av olika konsulter och entreprenörer. Formell handläggning av vägplanen kommer att ske under år 2024–2026. Byggstart planeras till tidigast år 2028 och bedöms pågå under 10 månader.

4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1 Väg och Trafik

4.1.1 Allmänt

Väg 25 mellan Nybro och Kalmar är en mötesfri landsväg 2+1, ca 13 m bred på sträckorna. Vid korsningspunkter breddar vägen ut.

Vägen byggdes 1987 och byggdes om till mötesfri väg år 2007. Vägen är klassad som huvudled.

Vägen är en viktig pendlingsled för motorfordon mellan Emmaboda, Nybro och Kalmar och är en nationellt och internationellt viktig väg i det funktionellt prioriterade vägnätet, och är också rekommenderad väg för farligt gods. Sträckan mellan Nybro och Kalmar är till största del mötteseparerad.

Väg 25 har skyltad hastighet 100 km/h, förutom i höjd med korsningen som leder till Smedstorps verksamhetsområde, där den skyltade hastigheten är 70 km/h. Se bild nedan.

Vägen trafikeras genomsnittligen av ca 12 000 fordon/dag (ÅDT, 2022) varav ca 1000 är tunga fordon.



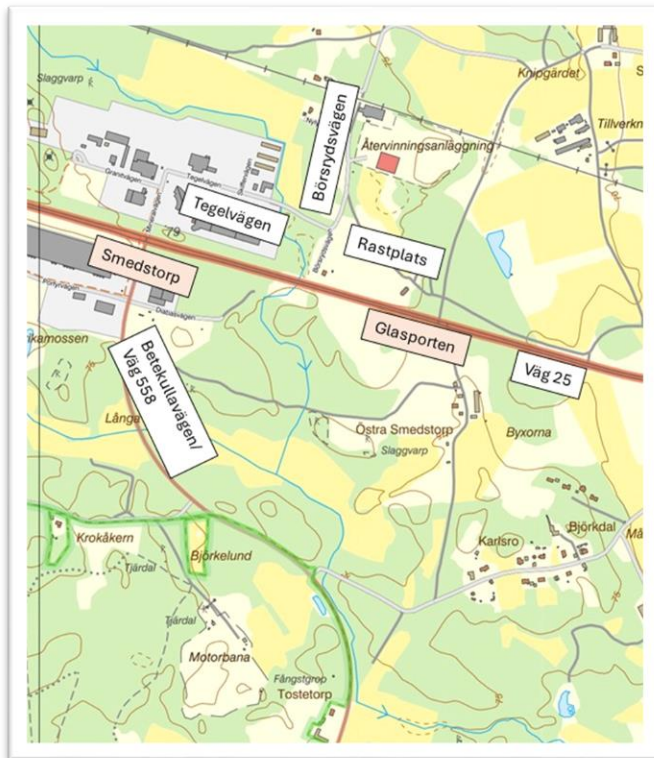
Figur 6. Aktuella korsningar med Smedstorp inringad till vänster och Glasporten till höger. Sträckan med 70 km/h är cirka 650 m. (Källa: NVDB)

Väg 558 är en 6,5 m bred landsväg med bärighetsklass (BK) 1. Vägen är en bashastighetsväg med högsta tillåtna hastighet 70 km/h. Från anslutningen av Hanes väg (se figur 11) upp till väg 25 är väg 558 9 m bred.

Norr om utredningsområdet går järnvägen, Kust- till-kustbanan. Norr om Glasporten finns en planskild korsning med järnvägen. Järnvägen kommer inte att påverkas av den nya planskilda korsningen över väg 25 och därtill kommande åtgärder.

Väg 25 och väg 558/Betekullavägen är statliga vägar. Gatorna norr om väg 25 vid Smedstorp är alla kommunala. Vägen som går norrut vid Glasporten är en enskild väg.

Väg 25 är inte belyst.

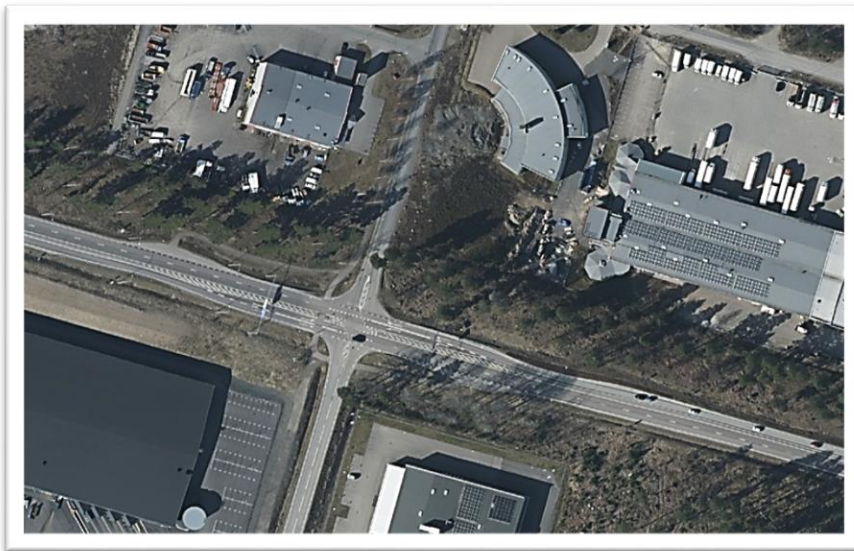


Figur 7. Gatunamn och korsningspunkter. (Källa: Lantmäteriet)

4.1.2 Smedstorp

Den västra korsningen i utredningsområdet, är en fyrvägskorsning mellan väg 25 och väg 558/Betekullavägen och ligger vid industriområdet Smedstorp. Väg 25 får i höjd med korsningen två körfält i vardera riktningen varav ett är separat körfält för vänstersväng. Mellan körriktningarna finns målad refug och vajerräcke.

Sekundärvägarna, väg 558 och Mineralvägen, är försedda med stopplikt och har ett körfält i vardera riktningen. Båda vägarna är utrustade med målad mittrefug. På norra sidan av väg 25, väster om korsningen, ligger en busshållplats för bussar mot Nybro. På södra sidan, öster om korsningen, finns hållplats för bussar mot Kalmar. Korsningen är belyst.

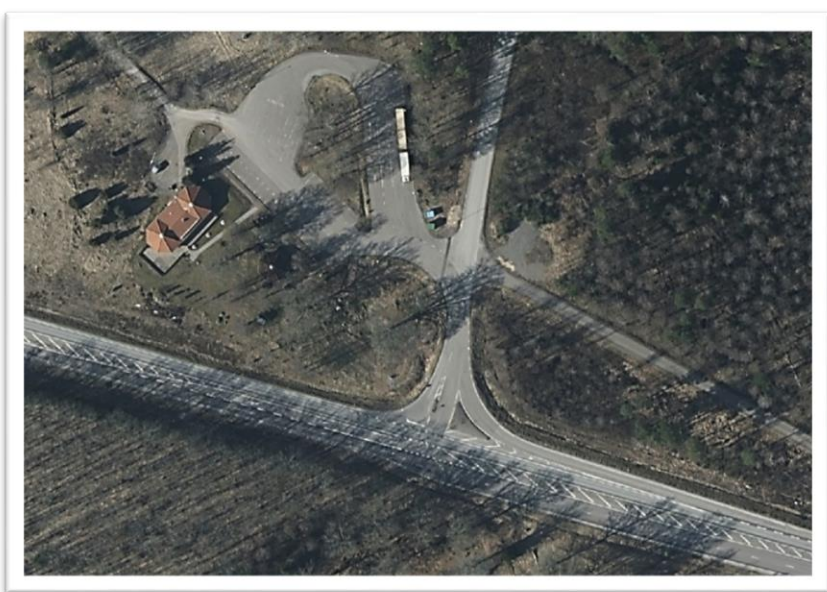


Figur 8. Smedtorpskorsningen. (Källa: Lantmäteriet)

4.1.3 Glasporten

Korsningen vid Glasporten ligger cirka 800 m öster om Smedstorp. Västerifrån har vägen ett körfält innan den breddar upp till två körfält cirka 300 meter före korsningen. Det vänstra körfältet är för vänstersvängande fordon. Från öster finns ett körfält in mot korsningen och en kilavfart breddar ut och leder in mot Glasportenområdet. Öster om korsningen finns två körfält i östgående riktning.

Körriktningarna på väg 25 separeras med en målad refug samt vajerräcke. Den enskilda vägen norr om korsningen är utrustad med stopplikt för att köra ut på väg 25. Både in- och utfart mot området är separerade med refuger. Korsningen är inte belyst, men på vägen med enskild vägghållare norr om korsningen finns belysning. I området finns en restaurang och en större parkering.



Figur 9. Glasporten. (Källa: Lantmäteriet)

4.1.4 Trafikmängder och kapacitet

Trafikverket mäter trafikflödena på väg 25 regelbundet. Mätningar av årsdygnstrafik (ÅDT) från år 2014, år 2018 och år 2022 redovisas i tabellen nedan. Mätningar visar en tydlig ökning av trafiken fram till mätningen år 2018, särskilt väster om Smedstorp, men visar sedan en minskning av trafiken 2022, detta gäller även mätpunkter lite längre bort från utredningsområdet (redovisas inte i tabellen).

En förklaring till att trafikökningen stannade av alternativt minskade mellan år 2018 och år 2022 är att trafiken inte riktigt hade "kommit igång" igen efter Coronapandemin. Det finns i dagsläget inga senare mätningar i området, men i landet i övrigt har trafiken på senare tid ökat igen efter pandemin.

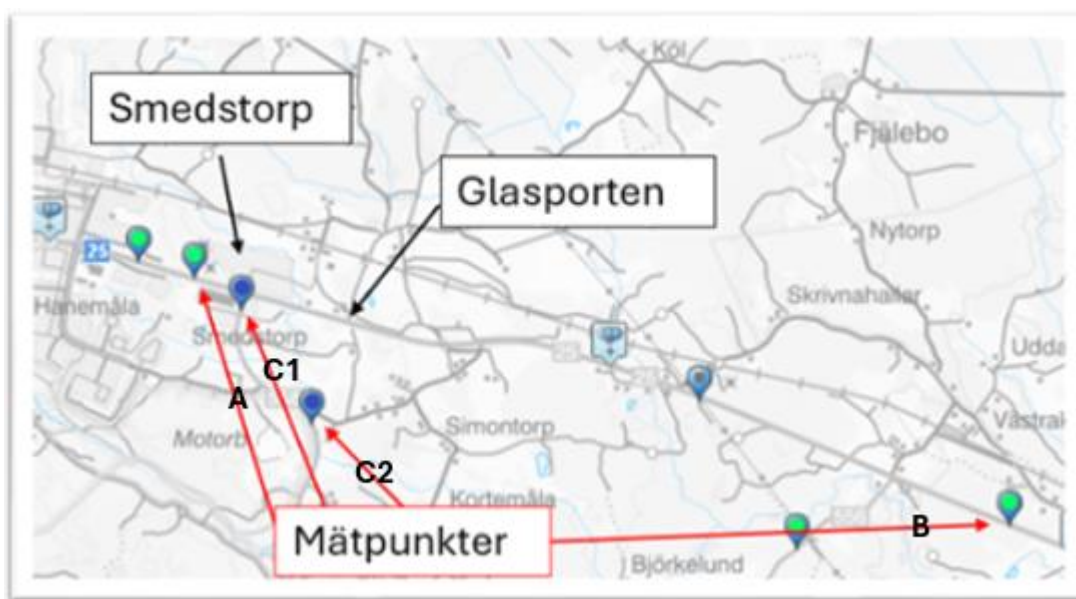
Riktningfördelningen på vägen är helt jämn, vilket är förväntat.

Trafikverkets mätningar på väg 558 är från år 2012 och visar på att trafikmängden söder om Hanes väg (se figur 11) är betydligt högre än norr om korsningen, vilket tyder på att bilar använder Hanes väg som smitväg in mot Nybro.

Tabell 1. ÅDT vid olika tillfällen och punkter. (Källa: Trafikverket)

Var	2022			2018			2014		
	Riktning 1	Riktning 2	Tung trafik	Riktning 1	Riktning 2	Tung trafik	Riktning 1	Riktning 2	Tung trafik
(A) Väster om Smedstorp	5 580	5 622	389 / 354	6 139	6 108	606 / 582	5 517	5 790	536 / 516
(B) Öster om Glasporten	4 973	4 943	315 / 323	5 053	5 062	467 / 519	4 832	5 053	459 / 467
							2024 (beräknad*)		
(C1) Väg 558, vid korsningen							Riktning 1	Riktning 2	Tung trafik
(C2) Väg 558, söder om Hanes väg							695	695	200
							650	650	195

* Årsdygnstrafiken är beräknad enligt Trafikverkets effektsamand baserad på timinformation från godkända mätningar år 2024.



Figur 10. Trafikverkets mätpunkter. (Källa: Trafikverket)

Nybro kommun har även genomfört trafikmätningar på Hanes väg och på Mineralvägen (norr om väg 25). År 2018 visade mätningarna på 714 fordon/dag på Mineralvägen och 526 fordon/dag på Hanes väg, se figur 11. Mätningarna tyder också på att andelen tung trafik på Hanes väg i riktning mot Nybro är nära sju gånger större än andelen tung trafik som kör i riktning från Nybro, vilket också indikerar på att denna används som smitväg. Troligtvis används vägen som smitväg på grund av svårigheterna att korsa väg 25 vid Smedstorp.



Figur 11. Bilden visar Hanes väg med blå markering. (Källa: Lantmäteriet)

Trafiken på väg 25 och väg 558 har räknats upp till år 2024. Därtill har en prognos för år 2051 tagits fram för att ge en inblick i hur trafikmängderna kan förväntas utvecklas på vägen baserat på tal för Kalmar enligt EVA (Trafikverket, 2024).

Tabell 2. Allmän trafikuppräknig år 2051.

	Mätår	ÅDT	Lb	ÅDT 2051	Lb 2051
Mätpunkt A	2022	11 400	6,5 %	13 700	7,7 %
Mätpunkt B	2012	980	8,0 %	1 250	9,9 %
Mätpunkt C	2022	9 900	6,4 %	11 900	7,2 %

4.1.5 Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten bedöms som god för fordon på sträckan men mindre god vid korsningspunkterna på utredningssträckan.

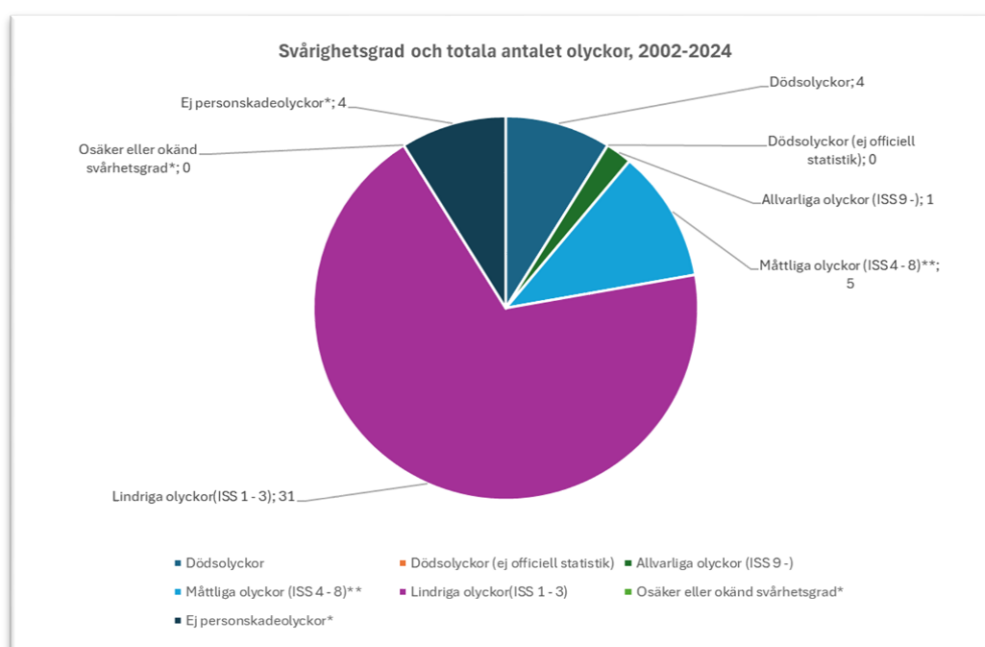
För gående och cyklister bedöms säkerheten som låg. Väg 25 är huvudled, och således finns inget förbud att vistas utmed vägen. Däremot är vägrenarna smala och lämpar sig inte för oskyddade trafikanter.

Vid korsningen med Mineralvägen (där det bland annat finns busshållplatser) anses trafiksäkerheten vara låg då oskyddade trafikanter måste korsa fyra körfält i kombination med en reglerad hastighet på 70 km/tim.

4.1.6 Olycksstatistik

Under de senaste 20 åren har totalt 45 olyckor rapporterats i området. Den största andelen av dessa är lindriga (69 %), följt av dödsolyckor (9 %) och ej personskadeolyckor (9 %). Den vanligaste olyckstypen är singel-motorfordon (21), följt av korsande-motorfordon (9), avsvängande motorfordon (4) och upphinnande-motorfordon (3).

Majoriteten av olyckorna har skett längs väg 25, särskilt vid korsningspunkterna. På grund av sekretess går det inte att fastställa exakta olyckstyper för de enskilda platserna. Statistiken visar dock inte några direkta samband mellan olyckorna, deras placering och platsens utformning. Därför bör slutsatser tas med försiktighet.



Figur 12. Olycksstatistik år 2002–2024. (Källa: Strada)

4.1.7 Kollektivtrafik

Regionbuss 131 trafikerar väg 25 mellan Nybro och Kalmar och har hållplatser vid Smedstorp. Turtätheten 2 ggr/timme under högtrafik per riktning och en gång/timme mitt på dagen och senare eftermiddag. På lördagar och söndagar går bussen varannan timme under större delen av dagen.

Järnvägen går strax norr om industriområdet Smedstorp. Den aktuella tågsträckan, Kust-till Kustbanan, är av riksintresse. Järnvägen kommer inte att påverkas av detta projekt.

4.1.8 Oskyddade trafikanter

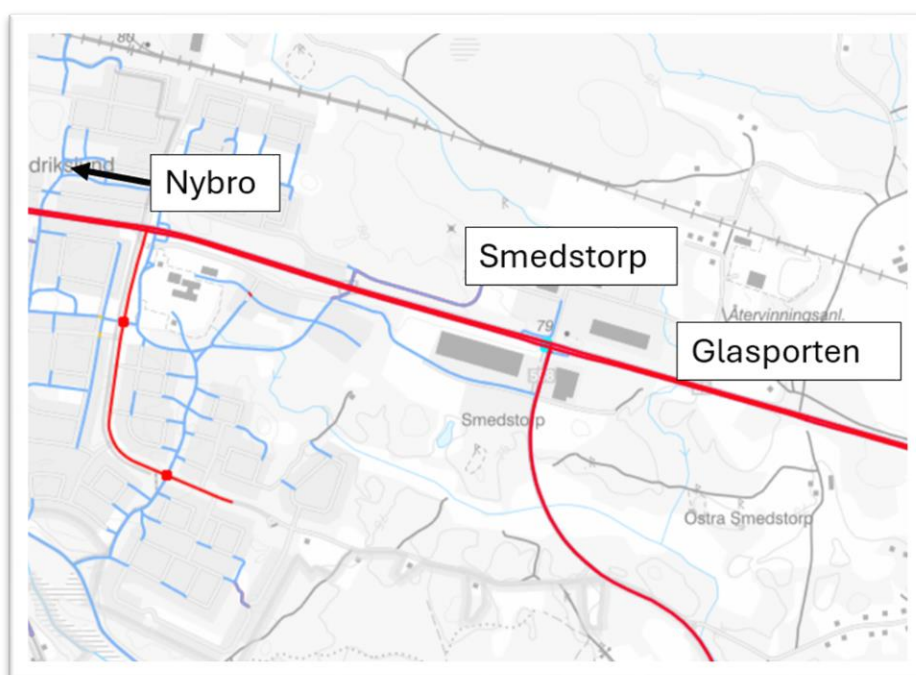
Utmed väg 25 finns inga genomgående gång- och cykelvägar utmed vägen. Då vägen är klassad som huvudled finns det inget generellt förbud mot gång- eller cykeltrafik, men denna trafik är mycket ringa på sträckan.

Vid Mineralvägens busshållplatser finns det gång- och cykelbanor som kopplar samman dem med industriområdet norr om väg 25. Även söderut finns det en grusad gång- och cykelväg en liten bit söderut. Överfarten över väg 25 är omarkerad men det finns en öppning i mittrefugen där det går att stanna. Även överfarten över väg 558/Betekullavägen är omarkerad.

Från områdena norr och söder om väg 25 går det att ta sig in mot Nybro via gång- och cykelbanor genom områdena.

I området kring Glasporten finns inga gång- och cykelvägar.

Det finns inga cykelparkeringar i området.



Figur 13. Blå linjer visar gång- och cykelvägar i området. Rödmarkerad väg innebär huvudled. (Källa: NVDB)

4.2 Markanvändning

4.2.1 Översiktsplan

År 2022 färdigställdes en fördjupad översiktsplan, Nybro 2040, av Nybro kommun. I kapitlet där man beskriver kommunens utvecklingsinriktning är det tydligt att staden ska utvecklas åt öster, mot områdena Smedstorp och Glasporten. Framför allt ska områdena åt detta håll utvecklas med verksamheter utmed väg 25, men även bostadsområdena söder om väg 25 ska förtätas. I planerna är det tydligt att området ska kompletteras med en planskild korsning vid befintlig Glasporten.

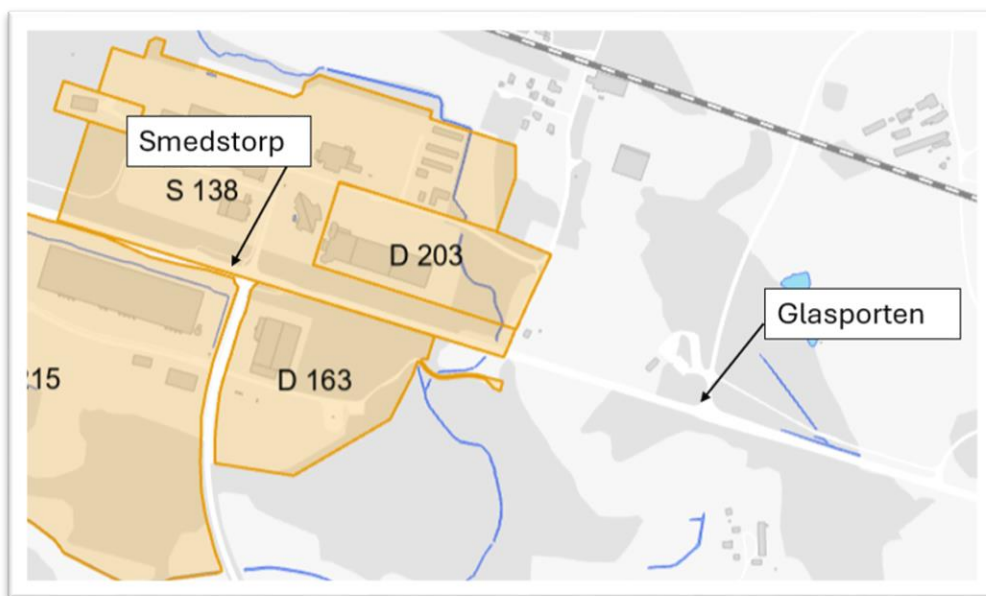


Figur 14. Framtidsbild Nybro 2040. (Källa: Lantmäteriet)

4.2.2 Detaljplaner

Bilderna nedan visar gällande detaljplaner. Det finns inga gällande planer eller pågående planer i området kring korsningen Glasporten, däremot en söder om Hanes väg vid väg 558/Betekullavägen.

Samtliga gällande detaljplaner vid Smedstorp anger lättare industri, handel, kontor och tekniska anläggningar som användningsområde av kvartersmark. Med lätt industri menas verksamheter som ger små risker för hälsa, miljö och säkerhet.



Figur 15. Gällande detaljplaner. (Källa: Nybro kommun)

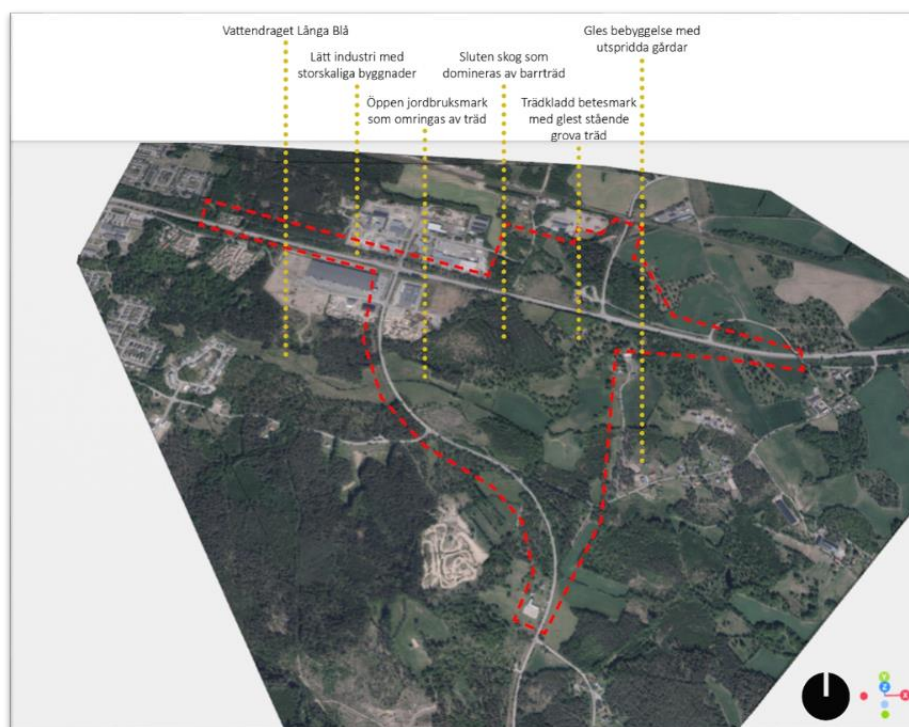
Detaljplan för del av Smedstorp 2:38 (Hanes väg) i Hanemåla som är under framtagande (granskningsskede sommaren 2024) föreskriver bostäder i olika upplåtelseformer. Cirka 80 bostäder planeras där ungefär hälften av bostäderna byggs som enbostadshus. Övriga blir ägande-, bostads- eller hyresrätter i form av radhus eller flerfamiljshus.



Figur 16. Detaljplan för del av Smedstorp 2:38 (Hanes väg) i Hanemåla. (Källa: Nybro kommun)

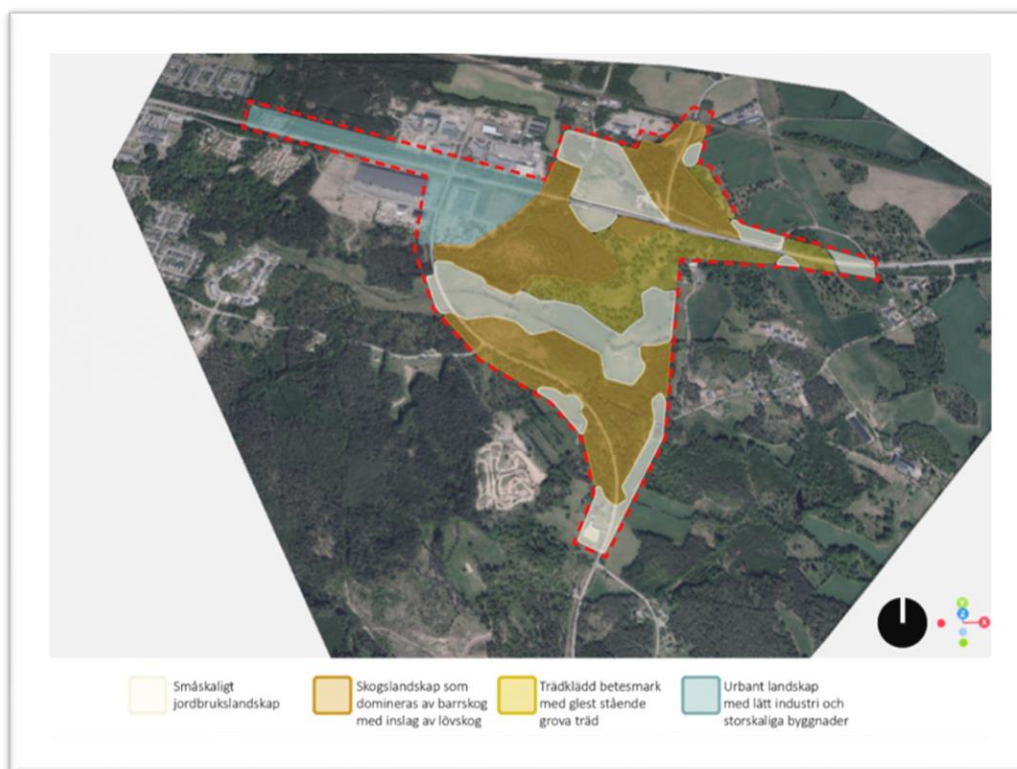
4.3 Landskapets karaktär

Utredningsområdet består av ett mosaiklandskap, vilket till viss del inkluderar element från andra landskapstyper som tillsammans skapar en komplex och varierad miljö, se figur 17. Inom området har ett flertal olika karaktärsområden identifierats: skogslandskap som domineras av barrskog med inslag av lövskog, trädklädd betesmark med glest stående grova träd, småskaligt jordbrukslandskap samt urbant landskap med lätt industri och storskaliga byggnader.



Figur 17. Mosaiklandskap med olika element som tillsammans skapar landskapstypen. (Källa: Tengbomgruppen AB, 2024)

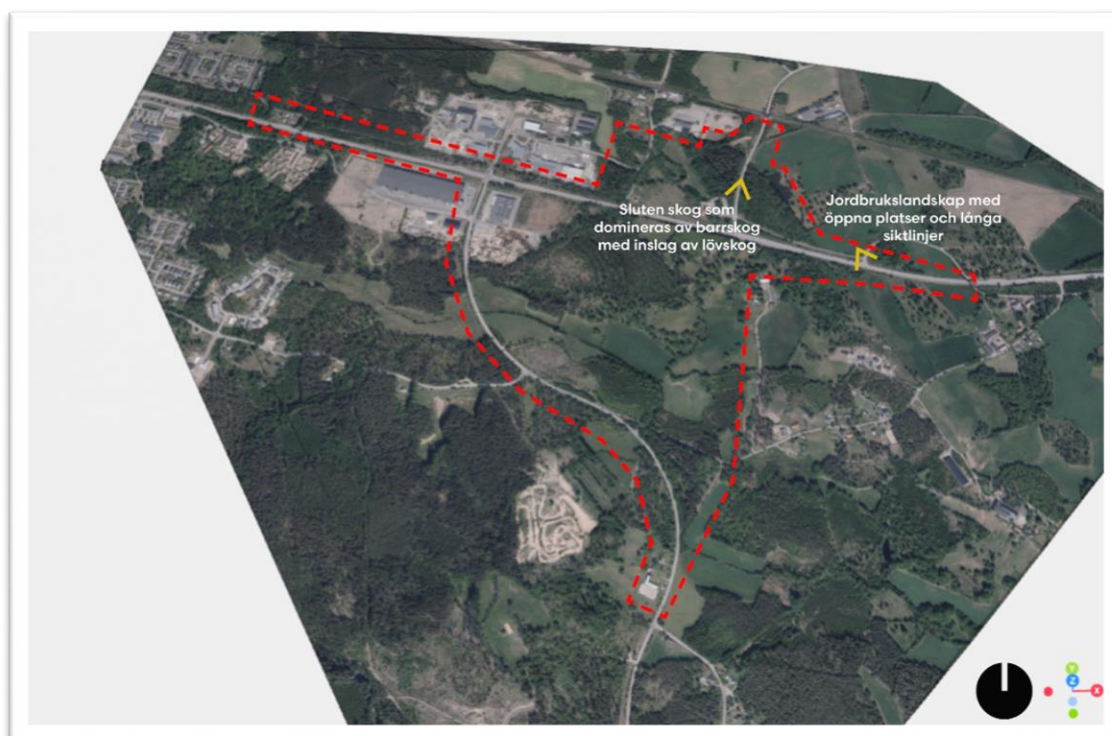
Landskapet utgörs av jordbruksdominerade landskap med åkrar, betesmark, skog och mindre bebyggelser. Jordbrukslandskapen återfinns dels i norra delen av utredningsområdet, då i mindre ytor på båda sidor av väg 25. Dels i ett större område som sträcker sig från väg 558 i väster till utredningsområdets gräns i öster. Områdena är öppna med långa siktlinjer. Öppenheten i jordbruksmarkerna kontrasterar med de tätare skogsområdena, vilket påverkar hur människor orienterar sig. Naturliga landmärken, som skogskanter, och kulturella landmärken, som stenmurar, fungerar som orienteringspunkter. Närvaron av väg 25 är betydelsefull och påverkar hur människor uppfattar och orienterar sig inom landskapet, och fungerar som både en fysisk och psykologisk barriär. Utredningsområdet angränsar även till lätt industri i nordväst där karaktärsområdet utgörs av urbant landskap med storskaliga byggnader.



Figur 18. Olika karaktärsområden inom utredningsområdet. (Källa: Tengbomgruppen AB, 2024)

De flacka fälten och spridda skogspartierna skapar en varierad visuell upplevelse, figur 19 och figur 22. I vissa delar finns långa siktlinjer över åkrar som ger mer öppenhet, medan i andra områden ger de täta skogarna mer slutenhet. Ett av skogslandskapen ligger norr om väg 25. Det omfattar en del av avfarten till Glasporten och sträcker sig vidare norrut till utredningsområdets gräns. Det största är beläget omedelbart söder om väg 25. Det gränsar till industriområdet i nordväst och sträcker sig nästan hela vägen västerut, till väg 558/Betekullavägen. Ytterligare ett är beläget i södra delen av utredningsområdet och sträcker sig längs väg 558/Betekullavägen.

Vattendraget Långa blå sträcker sig genom de båda karaktärsområdena jordbrukslandskap och skogslandskap.



Figur 19. Karta med de olika vyerna där bilder från platsbesök har tagits. (Källa: Tengbomgruppen AB, 2025)



Figur 20. Karta som visar öppna platser och långa siktlinjer. (Källa: Tengbomgruppen AB, 2025)



Figur 21. Bild vid avfart till Simontorp från väg 25 med öppna platser och långa siktlinjer (från platsbesök, 2024-11-21)



Figur 22. Skogslandskap som domineras av barrskog med inslag av lövskog (från platsbesök, 2024-11-21)

4.4 Kulturmiljö

4.4.1 Kulturlandskapets tidsdjup

Utredningsområdet är beläget under högsta kustlinjen, på nivåer omkring 75–80 meter över havet, men var torrlagt redan för 13 000 år sedan, vilket innebär att området varit beboeligt sedan paleolitikum. Det finns dock ingenting i lämningsskiktet som indikerar forntida verksamhet. Landskapet är i stället starkt präglad av den mänskliga aktivitet som pågått här under de senaste 1000 åren. Landskapsbilden har sett likartad ut under flera hundra år, med betesmarker omkring vattendraget Långa blå, åkrar närmast de stora gårdarna och skogsytor längre åt nordväst. De stora händelserna i landskapsbilden utgörs av avvecklingen av byn Östra Smedstorps norra del, som historiskt var belägen under väg 25 strax väster om Glasporten, introduktionen av industriområdet i områdets nordvästligaste hörn samt naturligtvis byggnationen av väg 25. En intressant lämning som adderar till tidsdjupet är blästbrukslämningen i områdets centrala del. Blästbruk av sjö- eller myrmalm är en järnframställningsmetod i mindre skala, ofta för gårdens eller byns behov. Denna teknik var den dominerande järnframställningsmetoden i Sverige från järnåldern och in i 1600-tal, då masugnstekniken tog över (Åstrand 2012).

4.4.2 Kända värden

Området ligger inte inom något riksintresse för kulturmiljövården och omfattas heller inte av några lokala eller regionala bevarandeprogram.

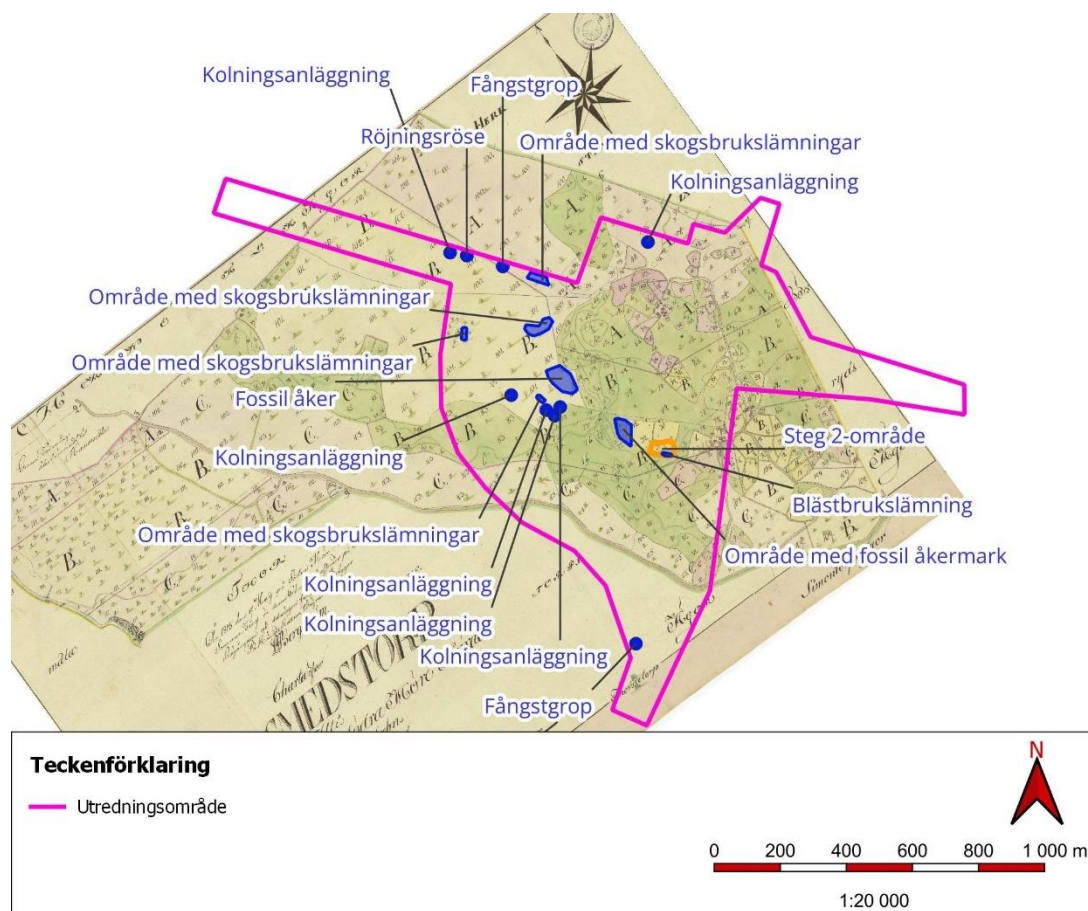
4.4.3 Förhistorisk tid

Området innehåller inga kända lämningar från förhistorisk tid.

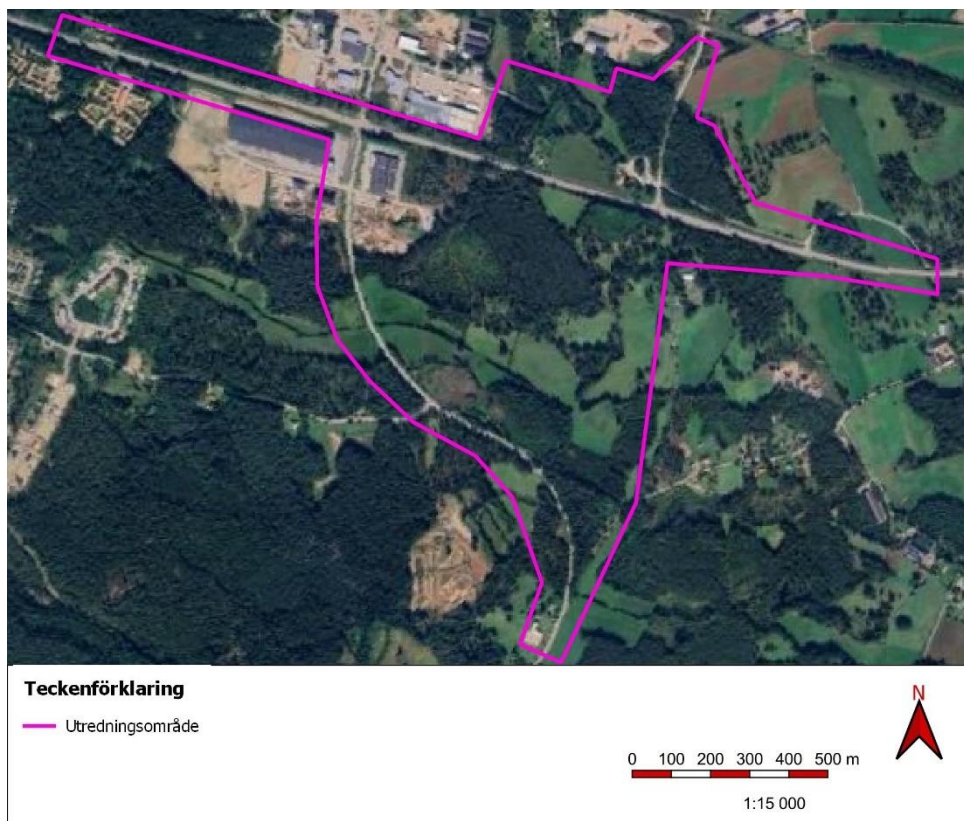
4.4.4 Historisk tid

Inom utredningsområdet finns två mycket gamla gårdar. I områdets nordligaste del finns Tostetorp, belagt redan i Arvid Trolles jordebok sammanställd år 1498. I den östra delen, med bebyggelsen strax utanför utredningsområdet men med stora delar av ägorna innanför, Östra Smedstorp. Smedstorp finns belagt i skriftliga källor sedan år 1539 och kan hittas på kartmaterial sedan år 1650. Detaljerade kartor över området finns dock inte förrän Storskifteskartan år 1814 (Figur 23). Vid en jämförelse mellan storskifteskartan och ett modernt flygfoto (Figur 24) kan man se att landskapsanvändandet är mycket likartat. Figur 23 har försetts med markeringar över de i området kända lämningarna, och med få undantag följer även dessa samma mönster i landskapsbruket. Skogs och jaktlämningar ligger i skog och hagmark medan odlingslämningar återfinns närmare gårdarna. Blästbrukslämningen, som kan vara en av de äldre lämningarna

i området, då järnframställning av detta slag var i bruk från järnålder och avtog under 1600-talet, ligger närmare bebyggelsen. I området förekommer ett flertal stengärdesgårdar som markerat gränser, omgärdat hagar och åkrar och dylikt. Dessa stengärdesgårdar utgör landmärken i området och bidrar till den historiska läsbarheten.



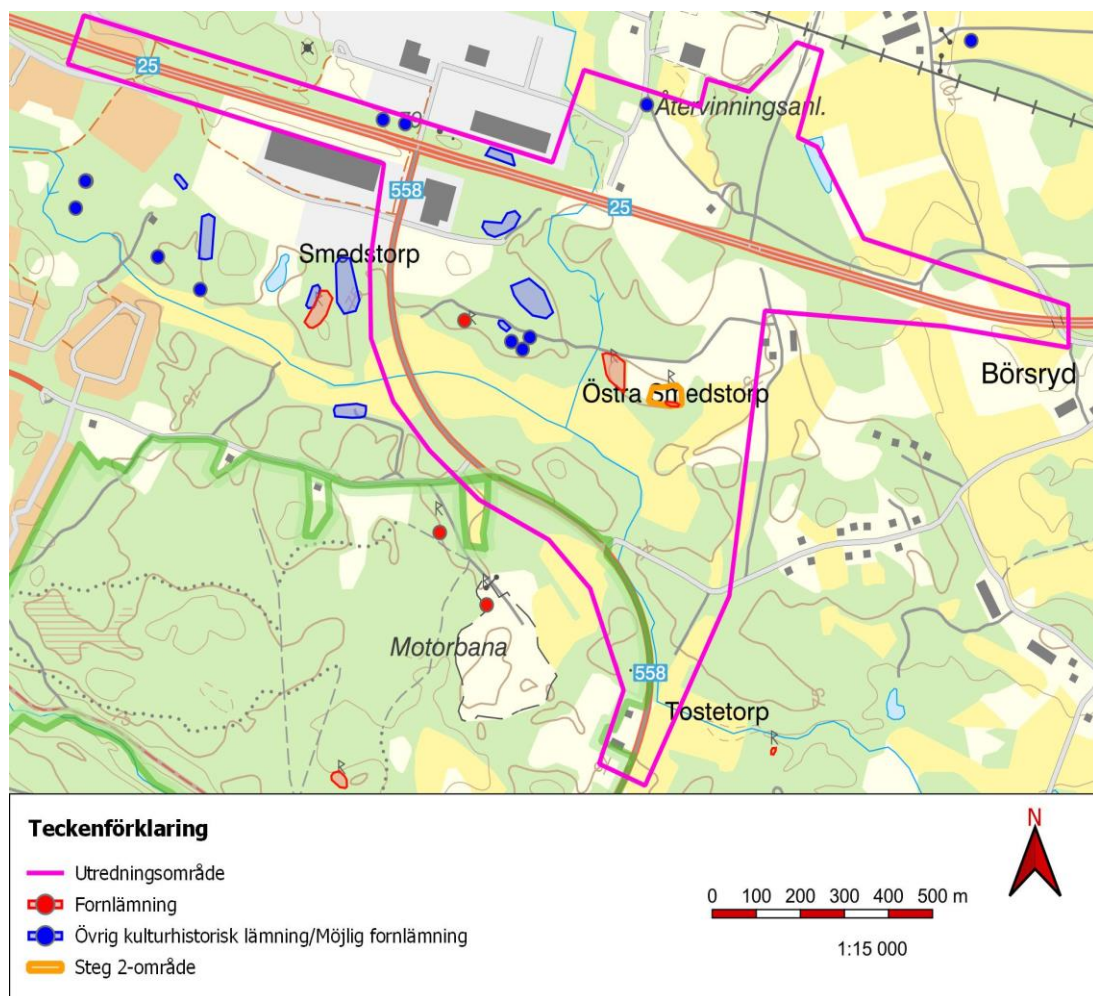
Figur 23. Storskifteskarta år 1814 (Lantmäteriet). Kända lämningar inom området utmarkerade med beskrivningar (Källa: Riksantikvarieämbetet, Forssök).



Figur 24. Modernt flygfoto över området (Källa: ©2024 Google Maps).

4.4.5 Registrerade lämningar

Det finns 16 registrerade kulturhistoriska lämningar i området, se figur 25 samt tabell 3. Lämningarna är typiska för denna del av Småland, där lämningsskilderna främst karaktäriseras av lämningar från historisk tid i form av kolbottnar, tjärdalar, torplämningar och blästbrukslämningar. Nio av de aktuella lämningarna är så kallade skogsbrukslämningar, i detta fall lämningar efter resmilor.



Figur 25. Kulturhistoriska lämningar (Källa: Riksantikvarieämbetet Fornsök)

Inga arkeologiska utgrävningar har genomförts inom utredningsområdet. Den arkeologiska utredning som genomförts inom ramarna för projektet år 2024 har dock pekat ut ett så kallat steg 2-område. Detta innebär att man här misstänker en fornlämningsförekomst, i detta fall en utökning av den redan registrerade blästbrukslämningen (Nilsson 2024). Skulle detta område beröras av vägbygget kan länsstyrelsen komma att begära vidare arkeologiska undersökningar.

Tabell 3. Utdrag ut fornminnesregistret (Källa: Riksantikvarieämbetet Fornreg)

Lämningsnr	Lämningstyp	Egenskap	Antikvarisk bedömning
L1957:5989	Fångstgrop	Fångstgrop / Varggrop	Möjlig fornlämning
L2024:820	Kolningsanläggning	Kolbotten resmila	Övrig kulturhistorisk lämning
L2024:821	Kolningsanläggning	Kolbotten resmila	Övrig kulturhistorisk lämning
L2024:818	Kolningsanläggning	Kolbotten resmila	Övrig kulturhistorisk lämning
L1955:1579	Kolningsanläggning	Kolningsgrop	Fornlämning
L1955:1550	Fångstgrop	Fångstgrop / Varggrop	Möjlig fornlämning
L1955:2122	Röjningsröse	Röjningsröse	Övrig kulturhistorisk lämning
L1955:1580	Kolningsanläggning	Kolbotten resmila	Övrig kulturhistorisk lämning
L1955:4809	Kolningsanläggning	Kolbotten resmila	Övrig kulturhistorisk lämning
L1957:6134	Blästbrukslämning	Slaggvarp	Fornlämning
L2024:848	Omr. med fossil åkermark	Röjningsröse	Fornlämning
L2024:819	Omr. med skogsbrukslämningar	Kolbottnar resmilor	Övrig kulturhistorisk lämning
L2024:918	Fossil åker	Röjningsröseområden	Övrig kulturhistorisk lämning
L1955:1535	Omr. med skogsbrukslämningar	Kolbottnar resmilor	Övrig kulturhistorisk lämning
L1955:1523	Omr. med skogsbrukslämningar	Kolbottnar resmilor	Övrig kulturhistorisk lämning

4.4.6 Kulturhistorisk värdering

Flera av de registrerade lämningarna inom området kan ses i landskapet, men upplevelsevärdet är jämförelsevis lågt då de är svåra att läsa i sin historiska kontext för någon som saknar förkunskaper. De aktuella lämningstyperna är mycket frekvent förekommande i närområdet och lämningarna inom utredningsområdet uppvisar inga indikationer på särskiljande eller unika drag. Sammantaget är bedömningen därför att känsligheten hos de registrerade lämningarna inom utredningsområdet, trots att vissa har fornlämningsstatus, får anses vara relativt låg.

Det kulturhistoriska värdet i området bedöms i stället handla om de historiska sammanhang som kan förknippas med de intilliggande gårdarnas ålder. De ursprungliga visuella samband som förekommer mellan gårdsbebyggelse och odlingslandskap är i mångt och mycket intakta. Siktlinjer över öppna åkerytor och

betesmarker med stensträngar och odlingsrösen av varierande ålder gör området läsbart och berättar om den långa brukskontinuitet som finns i detta kulturlandskap.

4.5 Naturmiljö

Utredningsområdet består till största del av jordbruksmark och skog, vilket även präglar landskapet runt om. Värdena inom området är främst knutna till eklandskapet som är en del av en större värdetrakt för ädellövskog, se vidare i avsnitt 4.5.2.

4.5.1 Naturreservat

Naturreservatet Svarbäcksmåla tangerar den sydvästra gränsen av utredningsområdet. Reservatet är 344 hektar stort och skapades med avsikt att bevara biologisk mångfald inom reservatet samt att främja rekreation- och friluftsliv. Området är en del av en större värdetrakt för lövskogsmiljö och värdena i området består av varierade skogsmiljöer med höga inslag av lavar, mossor, svampar och skalbaggar.

4.5.2 Naturvärdesobjekt

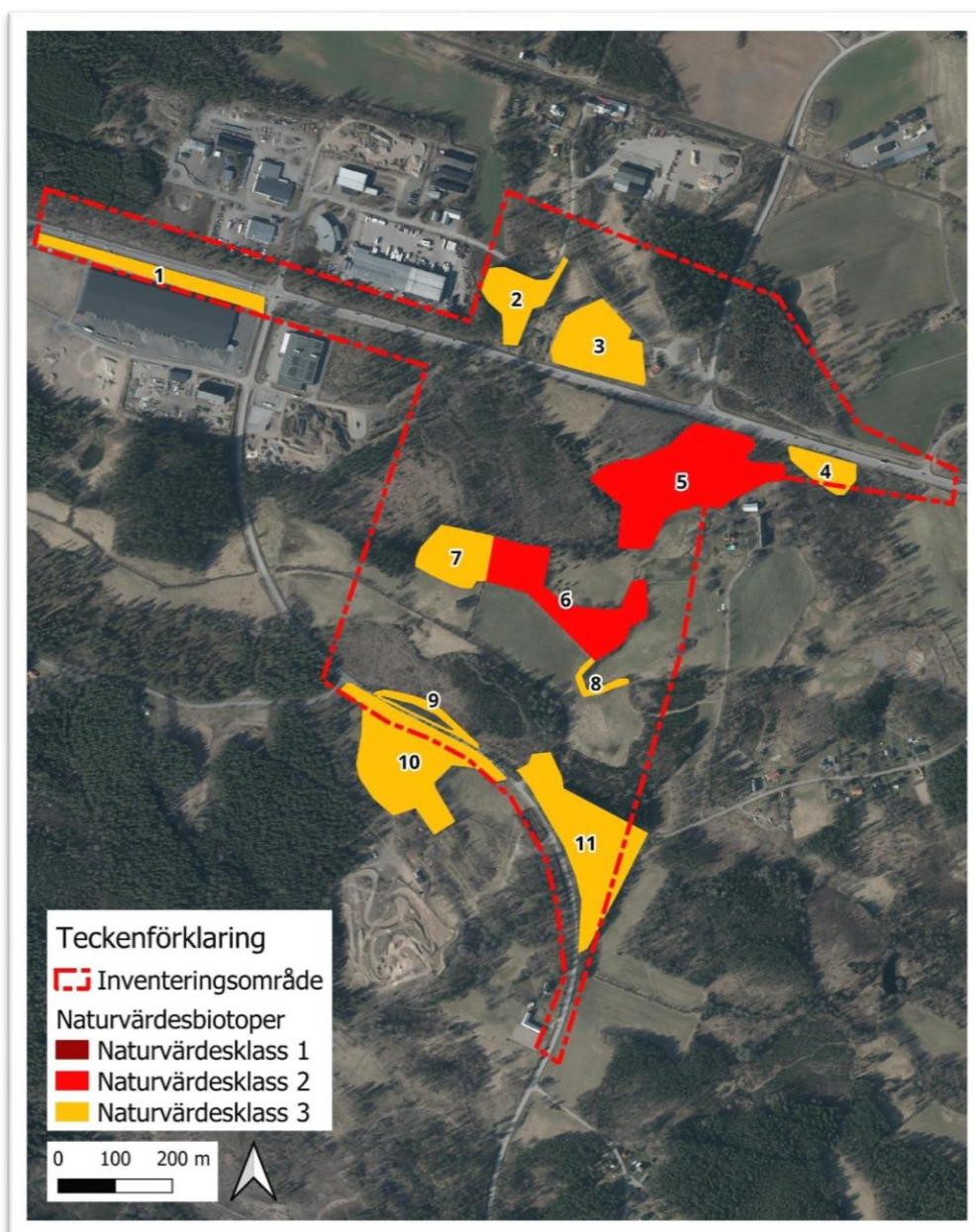
En naturvärdesinventering (NVI) har utförts enligt SIS standard för naturvärdesinventeringar SS 199000:2023. Syftet med en NVI är att kartlägga, beskriva och värdera naturmiljöer av särskild betydelse för biologisk mångfald. NVI:n utfördes enligt kartläggningstypen NVI medel Naturvärdesklass 1–3 och med tilläggen detaljerad artförekomst. Fältinventeringen genomfördes i maj och juni år 2024. De naturvärden som har noterats under inventeringen är:

- Två naturvärdesbiotoper med högt naturvärde
- 32 naturvårdsarter.

Söder om väg 25 finns två områden som är klassade till klass 2 enligt naturvärdesinventeringen. De två områdena hyser värden som består av skyddsvärda träd.

De invasiva arterna blomsterlupin och jätteloka har påträffats inom utredningsområdet.

En tilläggsbeställning gällande inventering av naturvärdesklass 4, generella biotopskydd samt skyddsvärda träd är beställd och kommer att färdigställas under 2025.



Figur 26. Naturvärdesbiotoper som identifierades i naturvärdesinventeringen. (Källa: Naturvärdesinventering NVI, Underlag för framtagande av vägplan längs väg 25 och väg 558 Glasporten/Smedstorp, Nybro)

4.5.3 Skyddsvärda arter och naturvårdsarter

En naturvårdsart indikerar att ett område kan ha särskild betydelse för biologisk mångfald. Vid naturvärdesinventeringen noterades totalt 32 naturvårdsarter.

4.6 Vattenmiljö och miljö kvalitetsnormer

4.6.1 Ytvatten

Utredningsområdet överlappar inte någon ytvattenförekomst som omfattas av miljö kvalitetsnormer.

4.6.2 Grundvatten

Utredningsområdet överlappar grundvattenförekomsten Gårdsryd med ID-nummer 2011719 som omfattas av miljö kvalitetsnormer.

4.6.3 Miljö kvalitetsnormer

En miljö kvalitetsnorm är en bestämmelse om kvaliteten i luft, vatten, mark eller miljön i övrigt. Miljö kvalitetsnormer för vatten omfattar ytvatten (sjöar, vattendrag och kustvatten) och grundvatten. Syftet med normerna är att säkerställa Sveriges vattenkvalitet. Utredningsområdet berör en grundvattenförekomst, se 4.6.2.

4.7 Boendemiljö och hälsa

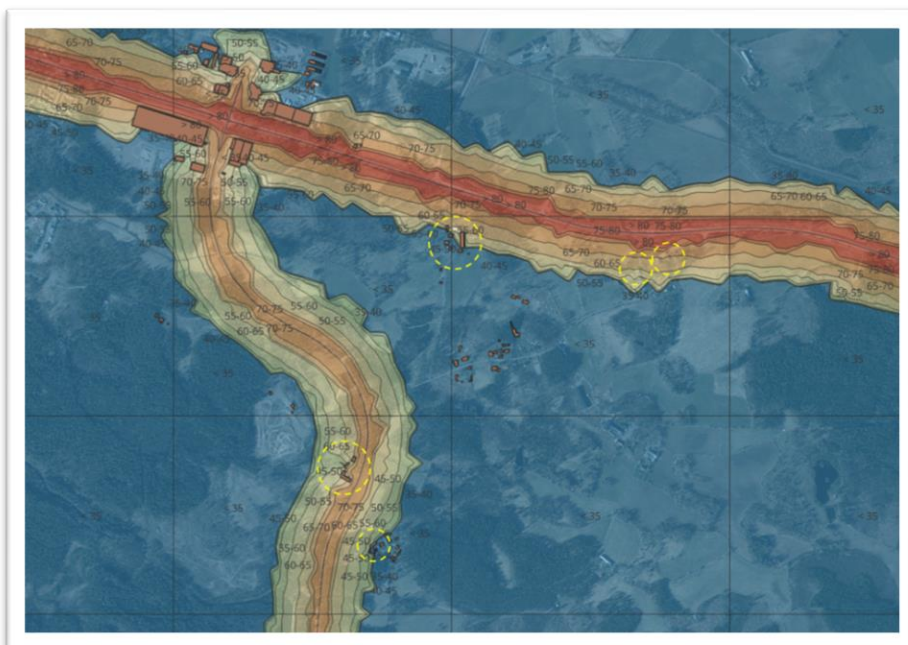
4.7.1 Trafikbuller

I proposition 1996/97:53 finns fastställda riktlinjer för bullernivåer från trafik vid bostäder. Dessa riktlinjer gäller vid nybyggnation eller omfattande ombyggnation av trafikinfrastruktur och föreskriver att följande bullernivåer inte bör överskridas:

- 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus.
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus under natten.
- 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad.
- 70 dB(A) maximalnivå på uteplats kopplad till bostad.

Vid tillämpning av dessa riktvärden ska hänsyn tas till både tekniska möjligheter och ekonomisk rimlighet. Om utomhusnivåerna inte kan reduceras till de angivna riktlinjerna, ska fokus ligga på att säkerställa att inomhusvärdena inte överskrider.

De närmsta bebyggelserna ligger inom fastigheten Nybro Smedstorp, Nybro Tostetorp och Nybro Simontorp. Dessa påverkas i olika grad av nuvarande trafikbuller. Bullerberäkningarna som gjorts för nuläget visar att vissa bostadsbyggnader har ljudnivåer över gränsen för ekvivalenta ljudnivåer vid uteplats eller fasader.



Figur 27. Bullerkarta som visar dagens dygnsekvivalenta ljudnivåvärden och områden eventuellt utanför riktvärdena för utomhusbuller. (Källa: Itra AB, 2024)

4.8 Markanvändning och naturresurser

4.8.1 Jordbruksmark

Delar av utredningsområdet berör jordbruksmark som brukas aktivt.

4.8.2 Skogsmark

Delar av utredningsområdet berör skogsmark som brukas aktivt. En stor del av skogsmarken ingår i en större värdetrakt för lövskog som inte brukas.

4.9 Friluftsliv och rekreation

Utredningsområdet nyttjas sannolikt i begränsad omfattning för friluftsliv och rekreation. Inga specifika anläggningar för friluftsliv och rekreation är identifierade inom området.

Strax väster om utredningsområdet finns naturreservatet Svartbäcksmåla som skapades med syfte att främja rekreation och friluftsliv. Naturreservatet används

bland annat för orientering och utförsåkning. En motocrossbana finns också inne i reservatet, strax väster om väg 558/Betekullavägen.

4.10 Klimat

4.10.1 Klimatpåverkan

Vid vägbyggnation uppstår klimatpåverkan främst under byggskedet, framför allt från transportfordon och entreprenadmaskiner samt vid tillverkning av byggmaterial. Dessa utsläpp är dock tidsbegränsade. Generellt sett bidrar framställning av asfalt och betong, tillsammans med transporter, till den största klimatpåverkan under byggtiden. Med utgångspunkt i planerade åtgärder finns behov av omfattande byggmaterialtillverkning i aktuellt projekt. Tillverkning och utläggning av asfalt samt installation av vägbro, med mera ingår.

4.11 Markförhållanden

4.11.1 Geotekniska förhållanden

Jordartsförhållandena inom utredningsområdet präglas av den senaste istiden. Generellt domineras jordlagren av sandig morän som avsatts av inlandsisen. Under och efter inlandsisens avsmältning har postglaciala sediment och isälvsavlagringar av främst sand och grus avsatts. Utöver sand, grus och morän finns även enstaka mindre förekomster av silt. Mäktigheten på jordlagren varierar, ställvis finns berg i dagen. I anslutning till områden med berg i dagen kan liten jordtäckning förekomma.

Mindre torvområden förekommer inom och i anslutning till utredningsområdet. I anslutning till naturliga vattendrag kan troligen mindre förekomster av svämsediment förväntas.

4.11.2 Markmiljö

Utanför utredningsområdet har Länsstyrelsen i Kalmar län identifierat ett flertal potentiellt förorenade områden. Några av objekten har inventerats och tilldelats riskklass mellan 1–4, andra objekt har enbart identifierats som potentiellt förorenade områden. Riskklassificeringen 1 till 4 anges utifrån en samlad bedömning av risken för människors hälsa och miljön. Riskklass 1 innebär mycket stor risk och riskklass 4 innebär liten risk.

Nybro ligger inom det så kallade Glasriket och orten har ett industriellt ursprung med glasbruk, metallindustri med mera. Förekomsten av fornlämningar som slagghvarp inom undersökningsområdet innebär också att rester av forntida metallproduktion kan ha påverkat markmiljön.

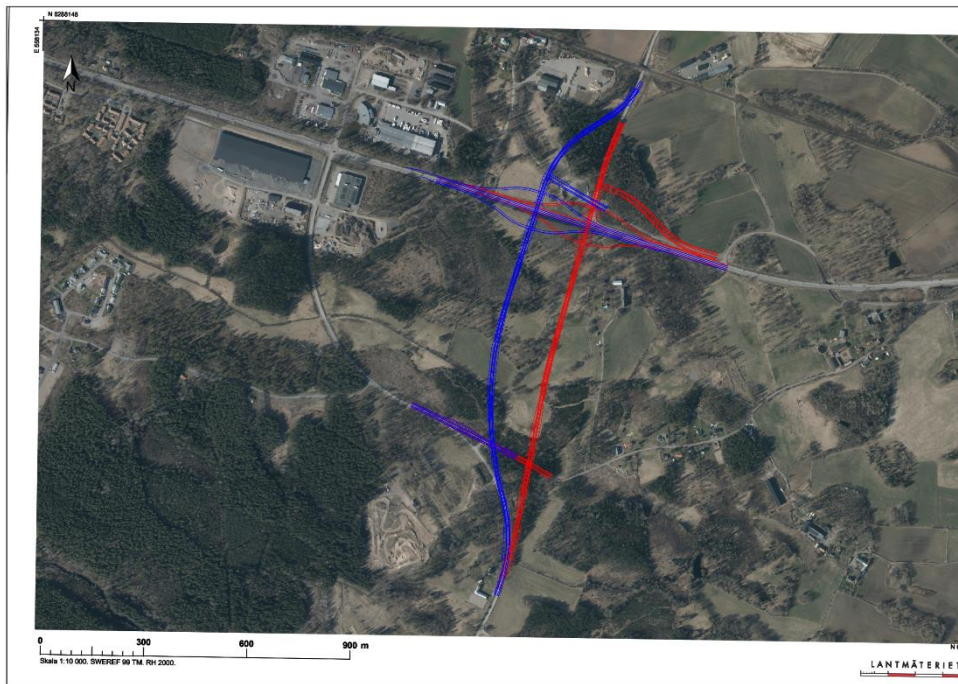
4.12 Riksintressen och områdesskydd

En radie av en mil har undersökts men inga riksintressen har påträffats inom undersökt område. Naturreservatet Svartbäcksmåla tangerar den sydvästra gränsen av utredningsområdet. Naturreservatet kommer sannolikt inte direkt att påverkas av åtgärderna. Strandskydd gäller för alla vattendrag i Kalmar län. Strandskydd behandlas inom ramen för vägplan. Generella biotopskydd förväntas finnas inom området. Förekomst av generella biotopskydd beaktas i vägplan.

5 Projektets lokalisering, utformning, och utmärkande egenskaper

5.1 Utformning och alternativ

Två huvudalternativ gällande placering och utformning av den planfria korsningen över väg 25 har utretts i detta skede av vägplaneprocessen. Väg 25 kommer att ligga kvar i sitt nuvarande läge, men läget för den nya planskildheten är ännu inte fastställd.



Figur 28. Röd och blå vägdragning visar de två alternativa linjedragningar som har studerats. (Källa: Seemly Infra & Miljö, 2024)

Eftersom nuvarande korsningspunkt vid Smedstorp ska stängas och trafiken istället anslutas mot den nya planskilda korsningen kommer väg 558/Betekullavägen i sin norra del att få en helt ny dragning på en sträcka av cirka en kilometer.

På norra sidan av väg 25 ska planskildheten ansluta till befintlig väg innan den passerar vägporten under järnvägen.

5.2 Väg och Trafik

5.2.1 Väg 25 och planskild korsning

Väg 25 ska projekteras som mötesfri landsväg med bashastighet 100 km/h. Antalet körfält samt uppdelning av dessa inom utredningsområdet är ännu inte beslutat. Utmed väg 25 ska det även byggas faunastängsel vilket kommer att bidra med ökat skydd mot viltrelaterade olyckor. Val av vägrensbredd, dikesutformning med mera kommer att bestämmas i kommande skede.

Utformningen av den planskilda korsningen är inte studerad i detalj men den kommer att utföras med en bro över väg 25.

5.2.2 Lokalvägar

Då korsningen vid Smedstorp kommer att stängas så behöver väg 558/Betekullavägen byggas i nytt läge på en sträcka av cirka en kilometer. Förutsättningarna är inte helt fastställda, men vägen kommer att byggas som en BK1-väg med ett körfält i vardera riktningen. Dagens bashastighet som är 70 km/h kommer troligtvis att bibehållas, och vägens utformning och geometri kommer att anpassas utifrån detta.

Slutlig placering och vägdragning av väg 558 behöver också anpassas efter den kommunala planeringen vid Hanes väg och Smedstorpsområdet.

Utformning av anslutningar från enskilda och kommunala vägar kommer utredas i kommande skeden.

5.3 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

Nedan beskrivs de mest betydande miljöeffekter som i detta skede kan förutspås. För de övriga miljöaspekterna görs en bedömning att det i dagsläget inte anses vara betydande miljöeffekter. Bedömningen kan komma att ändras under projektets gång.

5.3.1 Landskapets karaktär

När väg 558 dras om kan flera byggnader i Östra Smedstorp komma att ligga betydligt närmare den nya sträckningen. Detta innebär en förändrad landskapsupplevelse för både boende och besökare i utredningsområdet. Närheten till den nya vägen kan medföra ökade bullerproblem och visuell påverkan, vilket riskerar att förändra den tidigare lantliga och avskilda karaktären kring dessa byggnader. I stället för att uppleva ett landskap med utsikt över skog och åkermark, kommer de närliggande invånarna nu att ha en direkt och mer påtaglig kontakt med

infrastrukturen. Även om påverkan är något mindre för vissa fastigheter i den södra delen av utredningsområdet, särskilt runt Karlsro och Björkdal som ligger på norra sidan av den lokala vägen som leder från väg 558 till Simonstorp, innebär omläggningen av denna ändå en förändrad landskapsupplevelse för de boende där.

I norra delen av utredningsområdet kommer den nya anläggningen behöva anpassas till den befintliga vägporten under järnvägen. Detta gör att möjligheterna till att anpassa korsningen och vägen till landskapet begränsas. Denna del har även stor variation i topografin, dels på båda sidor om väg 25, dels sydväst om vägport.

Hänsyn behöver tas till de topografiska skillnader som finns. Dels kullen i söder som ligger i närheten av det område där väg 558 kommer att få ny dragning. Dels i norr där möjliga lägen för korsning och ny väg är begränsade vilket innebär att det finns stor sannolikhet att anläggningen starkt förändrar landskapets skala och höjdförhållanden.

Det är viktigt att anpassa väganläggningen till omgivningen för att minimera vägbankar och starkt lutande slänter som kan upplevas onaturligt i det annars öppna och flacka jordbrukslandskapet.

Stärkande av karaktär och funktioner:

- Genom att förbättra anslutningen till väg 25 kan omläggningen av väg 558 underlätta både lokal och regional trafik. Detta kan ge invånarna ökad tillgänglighet och känsla av trygghet.
- Den nya planskilda korsningen kan bli nytt landmärke vid infarten till Nybro.
- Barriäreffekten av befintlig infrastruktur i väg 25 kan minskas vid anläggandet av den nya planskilda korsningen över väg 25.

5.3.2 Kulturmiljö

En ny väg över öppna odlingslandskap innebär en barriäreffekt, och om vägens profil blir hög riskerar siktlinjerna att påverkas negativt vilket skadar de visuella sambanden mellan hus och omgivande landskap. Dessa samband kan även påverkas negativt av skyltar, belysningsstolpar och andra vägelement.

Om stengärdesgårdar tas bort förloras beståndsdelar som bidrar till läsbarheten i landskapet. De utgör även landmärken i landskapet som hjälper människor som befinner sig där att orientera sig såväl i rum som i tid. Detta gäller även äldre träd som sparats i landskapet av olika skäl. Om stora träd tas ned, påverkar även detta det visuella intrycket av kulturlandskapet.

Trots att de inom området registrerade lämningarna har relativt lågt upplevelsevärde har de ett kunskapsvärde och vetskapen att de finns där ger också en känsla av historisk förankring som bör beaktas. Borttagande av såväl fornlämningar som övriga kulturhistoriska lämningar måste alltid anses ha negativa konsekvenser.

Norr om väg 25 finns inom utredningsområdet ett antal registrerade lämningar som ej påverkas av den planerade vägsträckan. Dessa kan dock skadas i byggskedet om marken används för upplag, byggtrafik eller dylikt.

Den sammantagna bedömningen är att vägplanen medför relativt små negativa konsekvenser för kulturmiljöns kända värden. Påverkan på kulturmiljön kan dock komma att utredas vidare i och med den föreslagna steg 2-utredningen, varför den totala påverkan på kulturmiljön ännu inte kan anses vara fullt utredd.

5.3.2.1 Värdebärande karaktärsdrag

Här redovisas värdebärande karaktärsdrag att förhålla sig till.

- Upplevelsen av den historiska kontinuiteten hos odlingslandskapet, med siktlinjer över de stora landskapsrummen och de kvarvarande historiska gårdarna.
- Kvarvarande element som vittnar om äldre tiders landskapsbruk, såsom stengärdesgårdar, murar och äldre träd.
- De kända kulturhistoriska lämningarna i området bestående av mestadels skogsbrukslämningar och fossil åkermark.

5.3.3 Naturmiljö

Träd och buskar, främst ekar och hassel, kommer att behöva tas ner för att ge plats för ny plankorsning. Det är ännu oklart i vilken omfattning.

I de fall åtgärder kommer att göras på platser där de invasiva arterna jätteloka och blomsterlupin har observerats kommer insatser för att utrota och förhindra vidare spridning att ske.

Den planerade nya vägdragningen medför att naturvärdesobjekt med ekar och örtrika miljöer påverkas negativt. Det är ännu oklart om någon värdeart kommer att påverkas negativt.

5.3.4 Vattenmiljö

Inga ytvattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer berörs.

Grundvattenförekomsten gårdsryd omfattas av miljökvalitetsnormer. Påverkan inom utredningsområdet bedöms som liten under förutsättning att skyddsåtgärder vidtas.

5.3.5 Boendemiljö och hälsa

5.3.5.1 Buller

Vägåtgärder kommer att leda till en förändrad bullersituation i området. Detta främst på grund av ny dragning av väg 558 och den nya planskilda korsningen som kan leda till ett nytt resandemönster. Inom ramen för projektet kommer bulleråtgärder föreslås för de fastigheter där bullernivåerna överskrider Trafikverkets riktlinjer.

5.3.6 Klimat

5.3.6.1 Klimatpåverkan

Planerade åtgärder kommer att bidra till negativ klimatpåverkan i form av ökade koldioxidutsläpp. Klimatpåverkan bedöms bli liten då utsläppen bedöms bli relativt små.

En massbalans som främst använder material inom projektområdet är eftersträvan svård för att både minska klimatpåverkan och optimera projektekonomin. Möjligheten att återanvända schaktmassor inom projektet är god, och behovet av externt material bedöms vara lågt. Detta måste dock utredas vidare i kommande skede. Hantering av massor under byggtiden är dock en viktig aspekt, och lämpliga upplagsytor ska planeras in i vägplanen.

5.3.7 Markförhållanden

5.3.7.1 Geotekniska förhållanden

De geotekniska förhållandena i området medför generellt goda miljöeffekter då förväntade jordlager oftast kan nyttiggöras vilket harmonierar med hushållningsreglerna i Miljöbalken. Detta minskar behovet av så kallat "jungfruligt" material från täkt samt minskar behovet av transporter.

Då förväntade jordlager är genomsläppliga finns en risk för negativ miljöeffekt då anläggande av väg medför ökad risk för exponering av föroreningar. Samtidigt då trafiksäkerheten förväntas öka kan också risken för exempelvis spill i samband med olyckor minska.

En planskild korsning där väg 558 passerar över väg 25 minskar behovet av grundvattensänkning och därmed risken för negativa miljöeffekter.

5.3.7.2 Markmiljö

Potentiellt kan det förekomma föroreningar i främst jord inom undersökningsområdet. Vid schaktarbeten är det därför av stor vikt att överskottmassor omhändertas efter föroreningsnivå och att försiktighetsprincipen beaktas. Potentiellt kan detta bidra till positiva miljöeffekter då föroreningsbelastningen i ett område kan minska.

6 Åtgärder

Anpassningar, försiktighetsmått och skyddsåtgärder för att minimera omgivningspåverkan kommer utredas vidare och inarbetas i vägplanen med dess miljökonsekvensbeskrivning. Sådana åtgärder kan vara:

- Stenmurar i jordbruksmark omfattas av det generella biotopskyddet. I de fall stenmurar kommer att påverkas av vägförslaget kommer prövning av detta behandlas inom vägplanen.
- På några platser har invasiva arter påträffats. Om arbete ska göras på dessa platser kommer massorna hanteras enligt Trafikverkets rutiner för att utrota dessa samt att förhindra vidare spridning.
- Jätteträd räknas de träd som har en diameter vid brösthöjd över 1 meter. Jätteträd kommer att utredas vidare för att i första hand undvika negativ påverkan och i andra hand vidta skyddsåtgärder.
- Undvika placering av skyltar, belysningsstolpar och andra vägelement där de påverkar siktlinjer över öppna marker negativt.
- I görligaste mån undvika borttagande av stengärdesgårdar och murar.
- Planera vägdragningen på ett sådant sätt att registrerade fornlämningar inte skadas så långt detta är möjligt.
- Skydda de registrerade kulturhistoriska lämningarna norr om väg 25 under byggtiden genom uppmarkering så att de ej skadas av byggtrafik eller att marken används som upplagsplatser.
- Den nya vägdragningen och de tillkommande av- och påfarterna nära Glasporten kan skapa en naturlig koppling till landskapets kulturhistoriska kontext genom noggrann placering och utformning av vägen och dess omgivande element.
- För att minska växthusgasutsläppen kan alternativa produktionsmetoder övervägas, såsom användning av "grön" asfalt eller eldrivna krossverk.
- Målet är att minska projektets energianvändning och koldioxidutsläpp ur ett livscykelperspektiv. Klimatpåverkan ska beaktas vid val av åtgärder, standard, utformning och vid intresseavvägningar där det är relevant. Klimatkalkyler används som ett verktyg för att jämföra olika utformningsalternativ och fatta välgrundade beslut som minimerar klimatpåverkan.

Under projektet kommer de skadeförebyggande åtgärderna utredas vidare. Tillkommande åtgärder kommer att kommuniceras under arbetet med vägplanen.

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, eftersom samtliga korridorer som kommer att studeras medför olägenheter för människor och negativa effekter på miljö med avseende på bland annat markintrång, buller, naturmiljö med mera.

8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en 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.

Samråd kommer att hållas med berörda i den utsträckning som är nödvändig för projektet. Samrådsgruppen består av berörd kommun, länsstyrelse, kollektivtrafikmyndigheten och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Om länsstyrelsen beslutar att projektet kan antas ge en betydande miljöpåverkan, utökas samrådsgruppen med övriga berörda statliga myndigheter och organisationer, samt den allmänhet som berörs.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

8.2 Viktiga frågeställningar

Inom utredningsområdet finns flera stenmurar och något småvatten som omfattas av det generella biotopskyddet.

Inom området finns ett vattendrag och det är i nuläget oklart om några åtgärder kommer att påverka vattendraget i den omfattning som kommer att medföra vattenverksamhet samt påverka strandskyddsområden. Detta beror idag på omfattning för ny anslutning från gamla väg 558/Betekullavägen. För åtgärder inom vattenområdet behöver en anmälan om vattenverksamhet tas fram.

I det fortsatta arbetet är det viktigt att ta hänsyn till naturmiljöer kopplade till ekhagar, särskilt skyddsvärda träd och övriga jätteträd samt värdena som är knutna till dessa.

9 Källor

Lantmäteriets e-tjänst, karta. <https://minkarta.lantmateriet.se/>

Länsstyrelsen Kalmar län (2009). *Regional indelning och karaktärsbeskrivning av kulturlandskapet i Kalmar län*. Meddelandeserien nr 2009:13

Naturcentrum (2024). *Naturvärdesinventering NVI, Underlag för framtagande av vägplan längs väg 25 och väg 558 Glasporten/Smedstorp, Nybro*

Nilsson, H. (2024). *Arkeologisk utredning inför ombyggnad av väg 25 inom Smedstorp 2:43 m.fl. och Tostetorp 1:1, Nybro kommun, Madesjö socken, Kalmar län, Småland*. Rapport. Knaton.

Nybro kommun (2011). *Naturguide, Nybro kommun*

Nybro kommun (2018). *Kulturmiljöprofil för Nybro kommun*

Nybro kommun (2022). *Nybro 2040, En sammanhållen stad, Fördjupad översiktsplan*

Riksantikvarieämbetet (2024). Riksantikvarieämbetet, Fornsök. Tillgänglig: <https://www.raa.se/hitta-information/fornsok/>

SGU Sveriges geologiska undersökning. <https://www.sgu.se/produkter-och-tjanster/kartor/>

Trafikverket (2014). *Handbok för gestaltungsarbete och gestaltungsprogram i infrastrukturprojekt*. Diarienummer: TRV 2014/78881

Trafikverket (2018). *Åtgärdsvalsstudie väg 25 Glasporten, Nybro kommun*.
Trafikverket Region Syd (2018-10-05)

Trafikverket (2020). *Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar - ILKA (Integrerad landskapskaraktärsanalys) - En handledning*.
Publikationsnummer: 2020:072

Vectura (2012). *Åtgärdsvalsanalys Smedstorp, Nybro*. Nybro kommun 2012-05-29

Åstrand, J. (2012). *Feodal järnhantering eller bondesmideintroduktionen av vattenkraft vid järnhantering i sydvästra Sverige*. Kandidatuppsats. Lund University Publications. Lunds universitet.

Trafikverket, Box 810, 781 28 Borlänge. Besöksadress: Ronnebygatan 2,
Karlskrona

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

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