



Riktlinjer för fortsatt planering

Arbetet i samrådshandlingen status val av lokalisering har genomförts med den noggrannhet som krävs för att kunna ta ställning till val av lokaliseringsalternativ. I det fortsatta arbetet krävs en fördjupad studie av var och hur vägen mest lämpligt kan byggas inom den valda korridoren. Den studien behöver innefatta såväl övergripande som detaljprojektering och miljökonsekvensbeskrivning.

Studien behöver även omfatta ett övervägande av val av vägstandard (motortrafikled respektive mötesfri landsväg) och antal korsningar i plan respektive planskild. Vidare behöver lösningar för långsamtgående fordon och jordbrukets behov av framkomlighet säkerställas och en lösning för sekundärvägnätet utformas med hänsyn och anpassningar för att minimera negativ miljöpåverkan.

Utformning av trafikplatsen i korsning med väg 504 och andra planskilda korsningar behöver utredas och byggnadsverkens konstruktion utformas. Utformningen av brytpunkten mellan ombyggd befintlig väg och ny väg bör särskilt studeras.

Inom korridoren finns ett omfattande jordbruk som utöver sitt egenvärde är viktigt för landskapsbilden och det kulturhistoriska landskapet. Anpassningar för att minimera den negativa påverkan behöver vidtas. Utredningsområdet är kulturhistoriskt rikt med flera värdefulla kulturmiljöer och riksintresse för kulturmiljövården. En av flera viktiga aspekter att ta hänsyn till ur detta perspektiv är barriäreffekten inom de riksintressen som passeras.

Ur ett naturmiljöperspektiv så finns det flera områden med påtagligt respektive högt naturvärde samt ett omfattande nätverk av biotoper med generellt biotopskydd. Inom utredningsområdet och vald korridor finns ett stort antal artskyddade djur och vissa växtfynd. Bland dessa kan särskilt nämnas rovfåglar, hasselsnok, långbensgroda, vattensalamander och fladdermöss. En översiktlig analys över vilka arter som kan komma att beröras av dispens från artskyddsförordningen har genomförts men ytterligare analyser och fältobservationer är nödvändiga.

Projektet kommer leda till förbättrad boendemiljö inne i Bergkvara men det är viktigt att utreda hur negativ påverkan på boendemiljön längs med den nya vägen kan minimeras. Det arbetet innefattar, men begränsas inte till, mer detaljerade bullerutredningar.

Fortsatt status och skydd av vattenskyddsområdet Bergkvara behöver säkerställas.

Strävan efter kostnadseffektiva lösningar ska vara vägledande i den fortsatta planläggningsprocessen och kostnadsoptimering kommer vara i fokus under hela projektiden.

Bakgrund och Motiv

Bakgrund

E22 är en viktig länk för godstransporter till och från sydöstra Sveriges hamnar samt för industrin i området. Ostkuststråket, där E22 och aktuell delsträcka ingår, fyller en viktig funktion på internationell, nationell, regional och lokal nivå. E22 ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Trafikverket har därför de senaste åren genomfört flera projekt längs E22 och planerar för flera åtgärder längs E22 genom Kalmar län och södra Sverige.

Den aktuella sträckan av E22 är inte mötesseparerad och genom Bergkvara är vägen hastighetsbegränsad till 50 km/h. Befintlig E22 bidrar till negativ påverkan på boendemiljön i Bergkvara med bristande säkerhet för oskyddade trafikanter, barriärverkan, buller och vibrationsstörningar. E22 genom Bergkvara används såväl

som genomfartsled, lokalgata och skolväg vilket leder till svårigheter att uppnå fullgod trafiksäkerhet. Dagens sträckning försvårar även för utveckling av tätorten och begränsar möjligheterna att planlägga nya bostadsområden.

Ändamål med projektet, analys enligt fyrstegsprincipen och projektmål

E22 förbi Bergkvara har som ändamål att öka framkomligheten och trafiksäkerheten på E22 längs aktuell sträcka samt förbättra boendemiljön i Bergkvara.

För att kunna uppnå ändamålet med projektet behöver ny väg i en ny sträckning utanför Bergkvara byggas. Nuvarande situation i Bergkvara där olika former av resor blandas skapar framkomlighetsproblem och trafiksäkerhetsbrister. Den nuvarande anläggningen har åtgärdats i den omfattning som bedömts möjlig i befintlig miljö men problemen kvarstår. Skolbarn som korsar vägen, lokala resor till affär och service använder samma väg som långväga godstransporter med lastbil och färresande med bil. Konfliktytor uppstår mellan fordonstrafiken och oskyddade trafikanter.

Projektmålet för lokaliseringsutredningen har varit att utreda flera korridorer och föreslå en korridor för ny vägsträckning som på ett kostnads- och resurseffektivt sätt möter uppställda ändamål och därmed ger den samlat mest fördelaktiga lösningen för sträckningen av E22 förbi Bergkvara.

1993 genomfördes en lokaliseringsutredning som 1996 följdes av en 'Fördjupad vägutredning'. Båda genomfördes för stråket E22 Karlskrona – Söderåkra enligt den äldre planprocessen enligt väglagen. I dessa utreddes olika alternativ för ny väganläggning och dess effekter och konsekvenser beskrevs.

'Inlandsalternativet' med i huvudsak två förgreningar avfördes. Utredningarna föreslog istället att myndigheten skulle gå vidare med det så kallade 'kustalternativet' som huvudsakligen innefattade ombyggnation av befintlig E22 och ny anläggning förbi de samhällen som vägen skär genom.

2014–2015 genomfördes en åtgärdsvalsstudie enligt Trafikverkets metod för val av åtgärd. Åtgärder inom kategorierna 1-3 (tänk om, optimera och mindre ombyggnad) bedömdes ej kunna bidra till att lösa de problem som föreligger eller bidra till utredningens uppställda mål. Under 00-talet hade en rad trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomförts inne i Bergkvara men utan fullgod effekt uppnåtts.

Åtgärdsvalsstudien har prövat lösningarna förbifart väster och öster om Bergkvara, 'skogsalternativet' i en mer gen sträckning Karlskrona – Söderåkra samt ny kustjärnväg. Slutsatsen i studien är att anläggandet av en ny väg väster om Bergkvara utgör det mest fördelaktiga alternativet och rekommenderades för fortsatt planläggningsprocess.

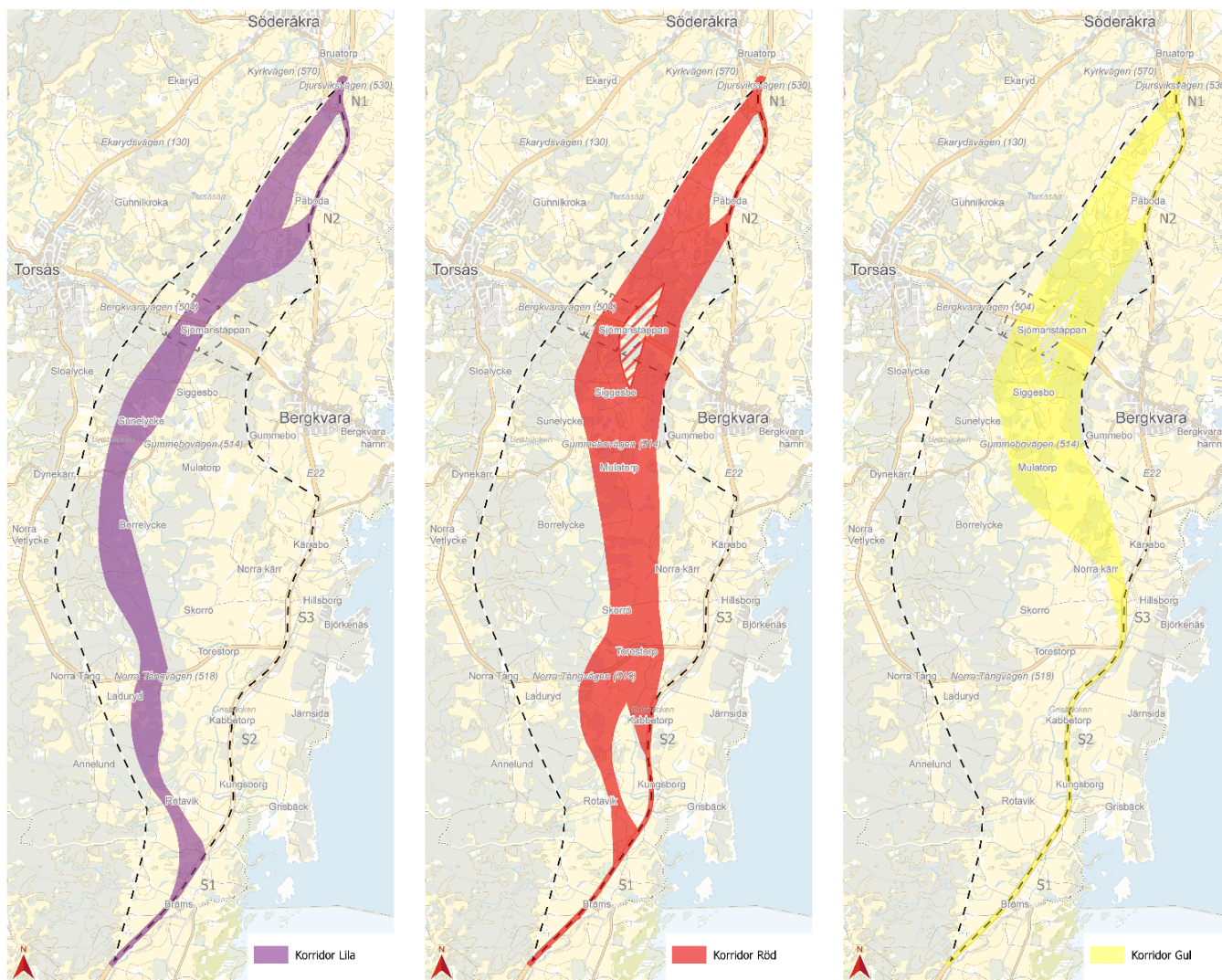
Studerade alternativ

Lokaliseringsutredningen har effektbedömt tre studerade korridorer: Lila, Röd och Gul (se figur 2).

Dessa har jämförts med nollalternativet. Utbyggnadsalternativen och nollalternativet jämförs mot samma tidshorisont, för trafikallsträng och beräkningar har 2040 utgjort prognosår.

Nollalternativ

Nollalternativet innebär att inga åtgärder utöver normalt underhåll vidtas på den aktuella sträckan och att skyltad hastighet förväntas kvarstå. Bristerna i vägens standard och effekterna av befintlig sträckning genom Bergkvara såsom buller och vibrationer kvarstår eller ökar. Även om nollalternativet inte innebär någon vägombyggnad, sker ändå med tiden förändringar som måste beaktas, trafiken kommer till exempel att öka. Nollalternativet förutsätter också att markanvändningen i kommunen fortsätter att se ut som idag eller utvecklas i enlighet med gällande kommunala planer.



Figur 2 De tre korridorerna som studerats och effektbedömts är Lila, Röd och Gul.

Lila korridor

Korridor Lila avviker från befintlig väg i höjd med Bröms och går i en västlig sträckning genom utredningsområdet förbi Laduryd, Borrelycke, Sunelycke och korsar väg 504 mellan Åskebäcksmåla och Sjömanstappen. Korridoren korsar regionnätledningarna i höjd med Borrelycke, flertalet mindre ytvattenförekomster och Grisbäcken samt flertalet mindre vägar.

I norr finns två alternativ inom korridor Lila från korsningen med 504 (tidigare i processen benämnda M2). Det västliga alternativet korsar Påbodavägen och gamla sträckningen av E22 och ansluter till befintlig väg i norra Påboda (N1). Östligt alternativ ansluter befintlig väg söder om Påbodavägen (N2). Befintlig E22 från N2 och norrut byggs därefter om till mötesfri landsväg.

Röd korridor

Korridor Röd följer befintlig väg E22 upp till två alternativa möjligheter för ny väg att avvika från befintlig väg. Det södra korridorsbenet viker av i sydöst om Rotavik och korsar vägen mot Rotavik. Vidare går korridoren väster om Kabbetorp och Grisbäcken. Det norra korridorsbenet avviker öster om Kabbetorp och möjliggör en sträckning öster om Grisbäcken. De två korridorsbenen ansluter korridoren vid Torestorp.

Underlag för ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för anläggning av E22 delen förbi Bergkvara, Karlskrona – Kalmar i Torsås kommun, Kalmar län.



I höjd med Gummebo förgrenar sig korridor Röd till två alternativa korridorsben med en västlig respektive östlig korsning av väg 504 (tidigare i processen benämnda M2 och M3). Den västliga går förbi Siggesbo och korsar väg 504 mellan Äskebäcksmåla och Sjömanstäppan och den östliga går parallellt med kraftledningarna och korsar väg 504 passage öster om Sjömanstäppan.

I norr finns, oavsett var korridoren korsar väg 504, två alternativ norr om väg 504. Det västliga alternativet korsar Påbodavägen och gamla sträckningen av E22 och ansluter till befintlig väg vid norra Påboda (N1). Östligt alternativ ansluter till befintlig väg söder om Påbodavägen (N2).

Gul korridor

Korridor Gul följer befintlig väg E22 upp till i höjd med Hillsborg där vägen viker av åt nordväst och sammanfaller med korridor Röd söder om Gummebo. Korridor Gul passerar likt korridor Röd Mulatorp där en kraftledning (regionnät) inklusive transformatorstation ligger inom korridoren.

I höjd med Gummebo förgrenar sig korridoren till två alternativa korridorsben, en västlig och en östlig dragning vid väg 504 (tidigare i processen benämnda M2 och M3). Den västliga går förbi Siggesbo och korsar väg 504 mellan Sjömanstäppan och Äskebäcksmåla. Den östliga går parallellt med kraftledningarna och korsar väg 504 öster om Sjömanstäppan.

I norr finns, oavsett var korridoren korsar väg 504, två alternativ norr om väg 504. Det västliga alternativet korsar Påbodavägen och gamla sträckningen av E22 och ansluter till befintlig väg vid norra Påboda (N1). Östligt alternativ ansluter till befintlig väg söder om Påbodavägen (N2).

Övergripande miljöpåverkan

Vägrprojektet antas medföra betydande miljöpåverkan. Nedan beskrivs mycket kortfattat slutsatserna av effektbedömningen för respektive korridor. I samrådshandlingens kapitel 6 *samlad bedömning* återfinns en sammanfattning och i kapitel 5 *effektbedömning* finns utförliga beskrivningar.

Lila korridor bedöms medföra en positiv påverkan för trafikanterna och den kommunala och regionala planeringen. Boendemiljön i Bergkvara förbättras. Längs med den nya E22 bedöms en sammantaget liten negativ påverkan uppstå avseende boendemiljö. Även rekreation och friluftsliv påverkas lite negativt särskilt då Lila korridor går i skogsmarker där allemansrätt råder. Kulturmiljö och areella näringar bedöms påverkas måttligt negativt eftersom de högsta värdena i båda dessa områden är knutna till odlingslandskapet. Lila korridor bedöms vidare medföra en stor negativ utveckling i landskapet. För naturmiljö bedöms en måttlig negativ påverkan uppstå men med risk för stor negativ påverkan till följd av den långa sträckan och barriäreffekter i skogslandskapet.

Röd korridor bedöms medföra en positiv påverkan för trafikanterna och den kommunala och regionala planeringen. Boendemiljön i Bergkvara förbättras. Längs med den nya E22 bedöms stor negativ effekt uppstå avseende boendemiljö. Rekreation och friluftsliv bedöms påverkas lite negativt. För natur-, kulturmiljö, landskap och areella näringar bedöms stora negativa effekter uppstå. Gemensamt för de miljöaspekter som påverkas mest negativt av korridoren är att korridor Röd medför en lång ny sträckning i jordbruksmark med lång brukskontinuitet. Ett landskap som utöver jordbruket hyser höga kultur- och naturvärden.

Gul korridor bedöms medföra stora positiva effekter för trafikanterna och positiva effekter för den kommunala och regionala planeringen. Boendemiljön i Bergkvara förbättras. Längs med den nya E22 bedöms måttliga negativa effekter uppstå avseende boendemiljö. Små negativa effekter bedöms uppstå för rekreation och friluftsliv. För natur-, kulturmiljö, landskap och areella näringar bedöms måttliga negativa effekter uppstå. Likt Röd korridor innebär Gul korridor ny vägsträckning i jordbrukslandskapet men samtidigt är andelen ny väg väsentligt kortare vilket tillsammans med platsens egenskaper hjälper till att



begränsa de negativa miljöeffekterna. Yt- och grundvatten riskerar få en liten negativ effekt i det fall ny väg placeras inom vattenskyddsområdet eller dess omedelbara närhet.

I effektbedömningarna av korridorerna innefattas för samtliga korridorer de två alternativen norr om väg 504. Detta område innefattar flera höga natur- och kulturvärden. Den västliga anslutningen (N1) innebär effekt på Påboda med flertalet boende och värdefull kulturmiljö. Den östliga anslutningen (N2) riskerar också den påverka flera värdefulla miljöer men möjligheten att begränsa den negativa effekten bedöms högre samt bland annat mindre negativ effekt avseende boendemiljö.

Planer och bestämmelser som berör korridorerna

Inom utredningsområdet finns ingen detaljplanelagd mark.

I Torsås kommun pågår arbete med framttagande av en ny översiktsplan. Den nu gällande översiktsplanen antogs av kommunfullmäktige 2010-10-27 och vann laga kraft i juni 2011. Översiktsplanen anger att ur ett kommunalt och regionalt utvecklings- och säkerhetsperspektiv bör E22 i sin helhet ges en högre standard. Vidare anges att en förbifart för E22 bör anläggas av Trafikverket väster om Bergkvara för att avleda tung trafik från samhällets centrala delar. Förbifarten bör ej hindra samhällets expansionsmöjligheter eller påverka befintligt vattenskyddsområde negativt. Kvaliteten på befintliga avfarter från E22 bör ses över och skyltningen bör göras tydligare för att underlätta för turister och besökande. Orten Bergkvara anges ha ett utmärkt kommunikationsläge invid E22 där expressbussar kan underlätta arbetspendling till Karlskrona och Kalmar. Vid anläggande av förbifart för E22 kan nya tillgängliga markområden för handel och service etableras utifrån hänsyn till jordbruksverksamheten i området.

I utredningsområdet finns två riksintressen för kulturmiljövården. Gamla Riksgränsen, H39, och Södra Mörekusten, H40. Riksintresset Södra Mörekusten ligger precis utanför korridorernas anslutning mot N2. Samtliga korridorer går inom riksintresset Gamla Riksvägen där Gul korridor följer befintlig väg (som i sin tur huvudsakligen följer den historiska riksvägen men har rätats på vissa sträckor). Lila och Röd korridor innebär att avfart mellan befintlig och ny E22 genomförs inom riksintressets område.

Kusten intill utredningsområdet är utpekad som intressant för friluftslivet enligt miljöbalken kapitel 4 §4. För riksintressets del är det viktigt att möjligheten att röra sig tvärs vägen i väst–östlig riktning säkras.

E22 utgör riksintresse för Allmänna kommunikationer i enlighet med 3 kapitlet 8§. Vägplanen ligger i linje med riksintressets syften och syftar till att stärka kommunikationsleden oavsett val av korridor.

Inom vägplanens utredningsområde finns Natura 2000-området Ekelunda (SE0330241). Detta område ligger utanför de alternativa korridorer som utretts och kommer inte att påverkas av vägplanen.

I sydvästra Bergkvara finns ett vattenskyddsområde som delvis ligger innanför Gul korridor. Befintlig E22 går idag inom skyddsområdet. En ny vägsträcka genom skyddsområdet skulle kräva skyddsåtgärder till en väsentlig kostnad.

Jämförande utvärdering och bedömning av måluppfyllelse

Samtliga korridorer leder till väsentliga förbättringar avseende framkomlighet, trafiksäkerhet och boendemiljö i Bergkvara. Samtliga korridorer bidrar därmed till ändamålet och måluppfyllnaden.

Då samtliga korridorer uppfyller projektets ändamål så är det mest kostnads- och resurseffektivt att göra det till lägst kostnad och med minst resursåtgång. Det vill säga att använda de resurser som finns, bevara så mycket som möjligt av värdena (inte använda den resursen och kostnaden) och ta så lite nya resurser i anspråk som möjligt men ändå uppnå nyttan. Helt enkelt att hushålla med alla former av resurser.

Underlag för ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för anläggning av E22 delen förbi Bergkvara, Karlskrona – Kalmar i Torsås kommun, Kalmar län.



Lila korridor	Röd korridor	Gul korridor	Medel i nationell plan
583 mnkr (472– 694, osäkerhetsintervall 19%) Prisnivå 2021-02	534mnkr (433– 635, osäkerhetsintervall 19%) Prisnivå 2021-02	515 mnkr (417– 612, osäkerhetsintervall 19%) Prisnivå 2021-02	440 mnkr (308 – 572, osäkerhetsintervall, 30%) Prisnivå 2021-02

Alla tre alternativa korridorer har bedömts till en högre kostnad än vad som är beslutat i den gällande nationella planen. Ökad detaljkunskap och kravnivå i styrande dokument samt att uppskattade mängder i underlagkalkyl har specificerats (till skillnad från den tidigare kostnadsgrundande GKI som ligger till grund för Nationell Plan som bygger på bredare kostnadsintervall) har ökat kostnaderna. Den senaste tidens uppgång av vägindex är även en bidragande faktor.

Utifrån bedömning av måluppfyllelse (avseende nationella mål och projektspecifika mål), effektbedömning och resursutnyttjande bedöms att Gul korridor med en östlig korsning av väg 504 och anslutning till befintlig väg vid N2 är den sammantaget bästa lösningen med möjlighet med minst negativa effekter och högst kostnads- och resurseffektivitet.

Bortvalda alternativ

Sommaren 2021 genomfördes ett samråd där 18 vägtekniska korridorer presenterades (se Figur 3 på nästa sida). Dessa representerade tekniskt möjliga lösningar för en ny väg genom utredningsområdet och täckte således merparten av utredningsområdets yta. Korridorerna har utgångspunkt i befintlig E22, de tre identifierade anslutningssträckorna i söder och de två identifierade anslutningssträckorna i norr samt tre möjliga korsningspunkter med väg 504.

Genom att respektive teknikområde genomfört en värdering av hela utredningsområdet samt av respektive korridor har ett bortval genomförts.

De mest västliga alternativen (M1) har generellt högst motstånd, det vill säga de korridorer som korsar väg 504 i ett västligt läge. Alternativen innebär bland annat stor andel ny väg i obanad terräng vilket påverkar områden med skyddade värden samt befintliga strukturer såsom småvägar och stenmurar men även bostäder som idag inte berörs av en större väg. Vidare bedöms korridorerna i det västliga läget (M1) ha en låg måluppfyllnad inom teknikområdet 'väg och trafik' och riskerar att inte nå önskad effekt avseende omledning av genomfartstrafiken genom Bergkvara.

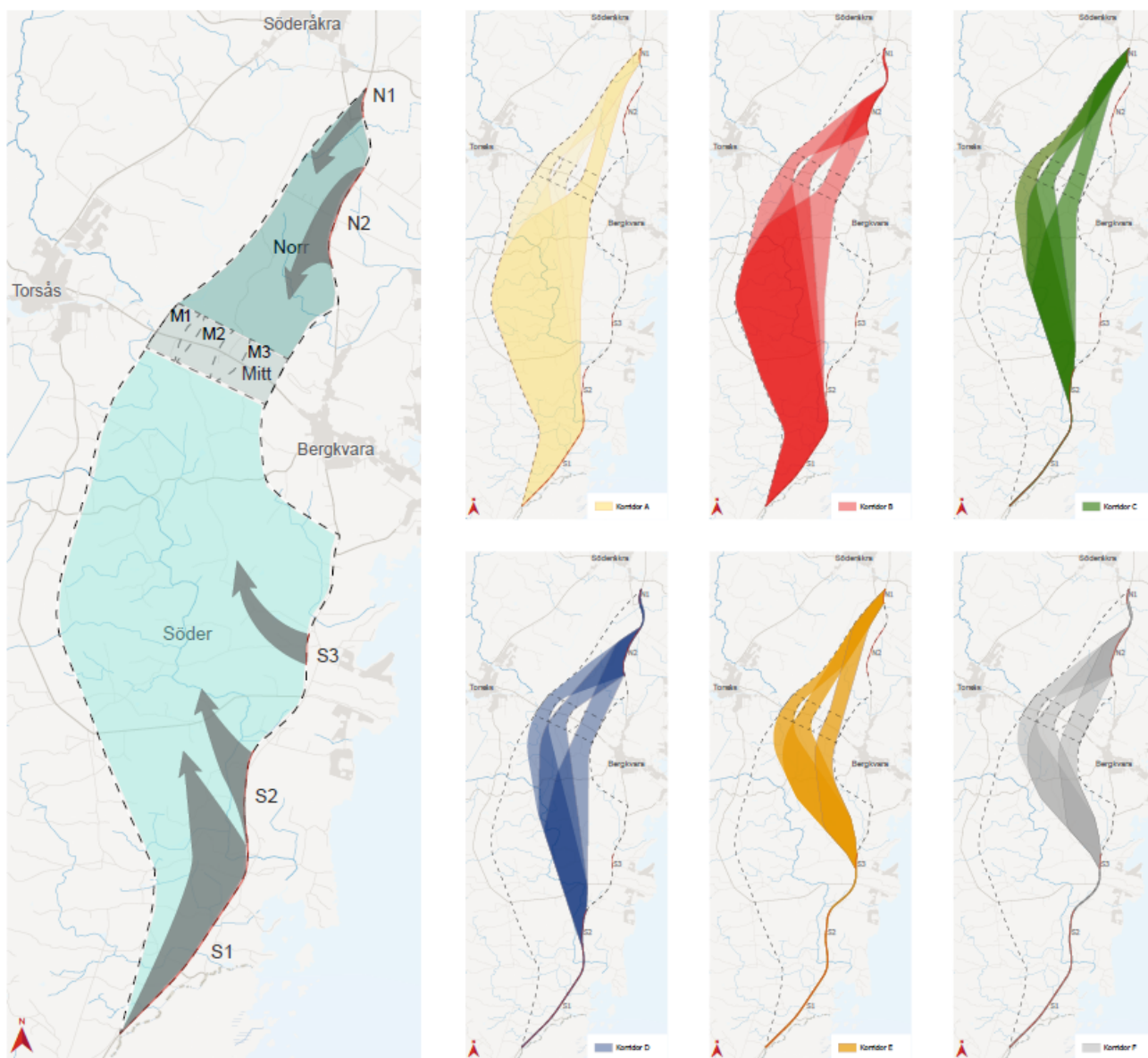
I det första urvalet ströks nio korridorer. Detta var samtliga sex korridorer som låg i läge M1 i korsning med väg 504. Därutöver ströks även tre korridorer som bedömdes ha en medelhög måluppfyllnad avseende väg och trafik och samtidigt bedömdes ha ett högt motstånd för flertalet andra teknikområden.

I ett andra analyssteg omarbetades korridorerna och smalnades av genom en fördjupad analys. Den fördjupande analysen syftade därför till att synliggöra bästa framkomlighet inom de kvarvarande korridorerna för de olika teknikområdena. Sammanställningen visar på att ett östligt läge inom utredningsområdet är mest fördelaktigt för flertalet teknikområden. Utifrån kulturmiljöhänseende och påverkan på jordbruksmark bedöms dock ett östligt läge inom utredningsområdet utgöra det sämsta alternativet, även om det inte syns i kartan. Anslutning till N1 bedöms även för flera teknikområden (boendemiljö, landskap, kulturmiljö och areella näringar) vara sämre än en anslutning till N2. För att få en mer jämförbar effektbedömning där hela utredningsområdet representeras, bland annat med hänsyn till att

Underlag för ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för anläggning av E22 delen förbi Bergkvara, Karlskrona – Kalmar i Torsås kommun, Kalmar län.

korridor Röd och Gul går genom jordbruksmark och mycket höga kulturmiljövärden, bedömdes det viktigt att även utreda ett västligt läge varpå korridor Lila togs fram inom tidigare korridor A/B.

Genom metoden som valts har miljöbedömningen varit en integrerad del av alternativgenereringen. För en mer utförlig beskrivning av bortval och metod för urval se avsnitt 4.4. i samrådshandlingen *Metodik för framtagande av korridorer och urval*.



Figur 3 Presentation av vägtekniskt möjliga korridorer fördelade på tre anslutningspunkter i syd, två i nord samt tre korsningspunkter med väg 504.



Samråd och beslut

Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Kalmar län har 2021-03-19 beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Samråd

Samråd 1 – samrådsunderlagskede, vinter 2020

Under perioden 30 november–21 december 2020 genomfördes det första samrådet i projektet med syfte att informera och inhämta kunskap inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. På grund av rådande coronapandemi erbjöds inga fysiska samrådsmöten utan samrådsmaterial fanns att tillgå digitalt på Trafikverkets hemsida med tillhörande digitalt formulär för att ge synpunkter eller ställa frågor.

Samrådet annonserades i lokalpress och Post- och Inrikestidningar. Information om samrådet fanns även att tillgå på Trafikverkets hemsida, Torsås kommuns hemsida, på Trafikverkets Facebook-sida och samt en riktad Facebook-annons för användare i anslutning till utredningsområdet. Samrådsgruppen bestående av organisationer och myndigheter kontaktades via mejl.

De vanligaste synpunkterna som kom in under samrådet handlade om kända värden inom natur- och kulturmiljö, områden med rekreativa värden, hydrologiska förutsättningar, frågor kring nyttan av ny sträckning, exploatering av jordbruksmark samt synpunkter kring utformningen av en ny väg. Samrådet är sammanställt och sammanfattat i samrådsredogörelsen.

Samråd 2 – val av lokalisering, sommar 2021

Under perioden 23 juni–13 augusti 2021 genomfördes det andra samrådet i inom projektet vilket syftade till att i första hand informera allmänheten om processen och de korridorer som tagits fram utifrån vägtekniska aspekter, det vill säga hur det är möjligt att lokalisera en väg i utredningsområdet. Utöver information fanns det även möjlighet att lämna synpunkter. Även detta samråd skedde digitalt för att motverka spridning av coronaviruset. Samrådsmaterialet fanns att tillgå i kommunhuset i Torsås samt hos Trafikverket i Karlskrona.

Samrådet annonserades i lokalpress och Post- och Inrikestidningar. Information om samrådet fanns även att tillgå på Trafikverkets hemsida, Torsås kommuns hemsida, på Trafikverkets Facebook-sida och samt en riktad Facebook-annons för användare i anslutning till utredningsområdet. Därtill fanns annons upphängd utanför Tempo i Bergkvara och Ica Nära Möre Livs i Söderåkra.

De vanligaste synpunkterna som kom in under samrådet avsåg påverkan på jordbruksmark och boendemiljön utifrån buller-, miljö- och barriärpåverkan för både ny och befintlig sträckning. Inkomna yttranden innefattade även kompletterande information om kända värden, hydrologiska förutsättningar samt frågor kring samrådsförfarandet i allmänhet. Flera synpunkter handlade även om vägens sträckning där både ombyggnad av befintlig väg och en helt ny dragning av vägen förordas. Samrådet är sammanställt och sammanfattat i samrådsredogörelsen.

Samråd 3 – val av lokalisering, sommar 2022

Under perioden 7 maj-10 juni 2022 genomfördes det tredje och sista samrådet i projektet innan val av lokalisering. Då presenterades de tre korridorer som genom en alternativgenereringsprocess tagits fram efter det andra samrådet och den påbörjade miljökonsekvensbeskrivningen med effektbedömning av de tre korridorerna.

Samrådet annonserades i lokalpress och Post- och Inrikestidningar. Information om samrådet fanns även att tillgå på Trafikverkets hemsida, Torsås kommuns hemsida, på Trafikverkets Facebook-sida samt i en

Underlag för ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för anläggning av E22 delen förbi Bergkvara, Karlskrona – Kalmar i Torsås kommun, Kalmar län.

riktad Facebook-annons för användare i anslutning till utredningsområdet. Samrådshandlingen har funnits tillgänglig på Torsås kommunhus, bibliotek samt hos Trafikverket i Karlskrona. Därtill fanns affisch upphängd utanför Tempo i Bergkvara och Ica Nära Möre Livs i Söderåkra. Samrådskretsen bestående av organisationer och myndigheter kontaktades via mejl eller brev. Uppsökande samråd hölls på orten i Bergkvara och Torsås.

De vanligaste synpunkterna som kom in under samrådet handlade om vilken korridor som föredrogs, projektets påverkan på jordbruket, utformning av vägen, oskyddade trafikanter, boendemiljö, värdefull natur- och kulturmiljö och framförandet av enskilda intressen. Gul korridor förordas i flest yttranden och därefter Lila korridor medan Röd korridor förordas i enstaka yttranden. Samrådet är sammanställt och sammanfattat i samrådsredogörelsen.

Samrådsredogörelsen daterad 2022-10-05 bifogas detta underlag.

Torsås kommuns sammanvägda yttrande

Efter det tredje samrådet har Torsås kommun ombetts lämna sammanvägda ståndpunkter inför val av lokalisering med utgångspunkt i samrådshandlingen daterad 2022-10-07 och samrådsredogörelse daterad 2022-10-05. Kommunens yttrande är beslutat i kommunfullmäktige 2022-12-12 efter beredning i kommunstyrelsen. Nedan anges en kortare sammanfattning av yttrandet som återfinns i sin helhet i Trafikverkets samt Torsås kommuns diarium.

Kommunen är mycket positiv till en ny vägdragning av E22 förbi Bergkvara och samtycker till förordandet av gul korridor. Gul korridor bedöms sammantaget ge minst negativa effekter på omgivningen. Den nya vägen kommer innebära positiva effekter avseende restid och trafiksäkerhet både lokalt och regionalt vilket ger bättre förutsättningar för den regionala arbetsmarknadsregionen. Kommunen ser vidare att den nya vägdragningen kommer skapa fler lokala utvecklingsmöjligheter både på kort och lång sikt.

Det är av yttersta vikt att vägdragningen inte begränsar möjligheten till ett framtida grundvattenuttag. Gul korridor tangerar vattentäkten Gökalund Örsjöåsen och Trafikverket behöver utreda att negativ påverkan på kvantitet och kvalitet inte uppkommer.

Ytvattenförekomsterna i området är små men viktiga för bygden och skyddsåtgärder bör vidtas för att samla upp, fördröja och rena vägdragvatten innan de når ytvattenförekomsterna. Vattenförekomsternas miljö kvalitetsnorm och statusklass får inte försämrats.

Kommunen är mycket positiv till utvecklandet av en ny kollektivtrafikplats med BRT-station (bus rapid transport) och lokalbuss i anslutning till den nya E22. Det är viktigt att den nya BRT-stationens utformning studeras i detalj i den fortsatta vägplaneprocessen. Kommunen önskar att utformningen möjliggör en stationsbyggnad.

Valet av plats för den nya BRT stationen är viktigt för den kommunala utvecklingen och sambandet mellan stationen och ett nytt handels- och verksamhetsområde behöver tydliggöras. Kommunen förespråkar ett västligt läge på korsningspunkten mellan ny E22 och väg 504 för att på så sätt möjliggöra ett verksamhetsområde i förlängningen av Torsås. Vid val av ett östligt läge så behöver möjligheten för utveckling av ett sådant verksamhetsområde öster om den nya E22 utredas och samordnas med val av lokalisering.

I vägplanens samrådshandling beskrivs gång- och cykelväg mellan Bergkvara respektive Torsås och framtida BRT-station men Söderåkra omnämns inte i det sammanhanget. Torsås kommun menar att även Söderåkra måste säkerställas en rimlig GC-anslutning. Torsås kommun föreslår därför att en ny GC-väg anläggs parallellt med den nya sträckningen av E22 från Söderåkra till väg 504. Söder om Bergkvara ser kommunen



ett behov av gång- och cykelstråk och lyfter frågan om att binda ihop de öglor av den äldre vägsträckningen (i handlingen benämnda 'gamla E22') för att på så sätt skapa ett sammanhängande stråk.

Trafikverket behöver i sin fortsatta utredning visa hur väg 504 kan ges en ändamålsenlig och trafiksäker utformning. Det gäller inte minst med avseende på oskyddade trafikanter, vilt och angöringar.

Söder om väg 504 måste Trafikverket fortsatt utreda de korsningar i plan som föreslagits för att få till en säker utformning. Om planskilda korsningar skulle behövas så måste Trafikverket redogöra för det markintrånget.

I Torsås kommun växer bebyggelsen framför allt längs med kusten och det finns platser där buller från E22 är ett konstant bakgrundsbrus. Därför måste fortsatt arbete utreda hur områden utanför utredningsområdet och kusten i synnerhet påverkas av trafikbuller.

I handlingen beskrivs hur de olika korridorsalternativen påverkar de nationella miljökvalitetsmålen (MKN) och kommunen önskar förtydligande och stärkta resonemang av detta i det fortsatta arbetet.

Det sammanvägda yttrandet har samma innehåll som yttrandet från samråd 3 och i samrådsredogörelsen återfinns Trafikverkets kommentarer och svar.

Länsstyrelsens sammanvägda yttrande

Länsstyrelsens sammanvägda synpunkt är att Gul korridor är det mest lämpliga alternativet.

Utöver det sammanvägda yttrandet har Länsstyrelsens inkommit med andra yttranden under samråden. Det senaste samrådsyttrandet inkom den 13 juni 2022 och här på följer en kort sammanfattning av detsamma. Länsstyrelsen konstaterar att inga kända markföreningar eller tillståndspliktiga miljöfarliga verksamheter förekommer inom de utredda korridorerna. Gällande buller delar Länsstyrelsen Trafikverkets slutsats "Korridor Gul exponerar flest bostäder för störningar från trafiken jämfört med övriga korridorer. Korridorerna Röd och Lila påverkar istället boendemiljöer som idag har låga bakgrunds nivåer från trafikbuller." Gul korridor förordas ur kulturmiljö- och fornlämningsperspektiv då det alternativet sammantaget har minst negativ påverkan. Det är dock viktigt att motverka barriäreffekter inom riksintresse området kulturmiljövård som den nya vägen kan innebära. Utifrån vattenperspektivet ska kommande utredning och projektering hantera skyddsavstånd till vattentäkt och beakta påverkan på slutrecipient (Östersjön). I framtida miljökonsekvensbeskrivning behöver frågan om miljökvalitetsnormer vatten beskrivas mer utförligt. Även ur naturmiljöperspektiv förordas Gul korridor. Det är viktigt att i val av vägplacering inom korridoren ta hänsyn till områdets naturmiljövärden och påverkan på fridlysta arter.

Med detta dokument som underlag motiveras förslaget till ställningstagande som presenterats på första sidan.

Lovisa Bjarting, projektledare

Bilagor:

- 1 Samrådshandling – val av lokalisering, daterad 2022-10-07
- 2 Samrådsredogörelse, daterad 2022-10-05
- 3 Karta utvisande korridor för valt alternativ