

# Åtgärdsvalsstudie

Trafikplatser E22 vid Oskarshamn

Ärendenummer: TRV 2016/10838



TRAFIKVERKET

REGION FÖRBUNDET  
I KALMAR LÄN



KALMAR LÄNSTRAFIK



Oskarshamns  
kommun



TRAFIKVERKET

Dokumenttitel: Trafikplats E22 vid Oskarshamn

Författare: Mattias Holmqvist, Jörgen Persson och Ann-Katrin Björklund

Dokumentdatum: 2016-06-20

Ärendenummer: TRV 2016/10838

Version: 1.0

Fastställt av: Tanja Jevtic, Tf Utredningschef, Utredningsenheten

Kontaktperson: Mattias Holmqvist, Trafikverket

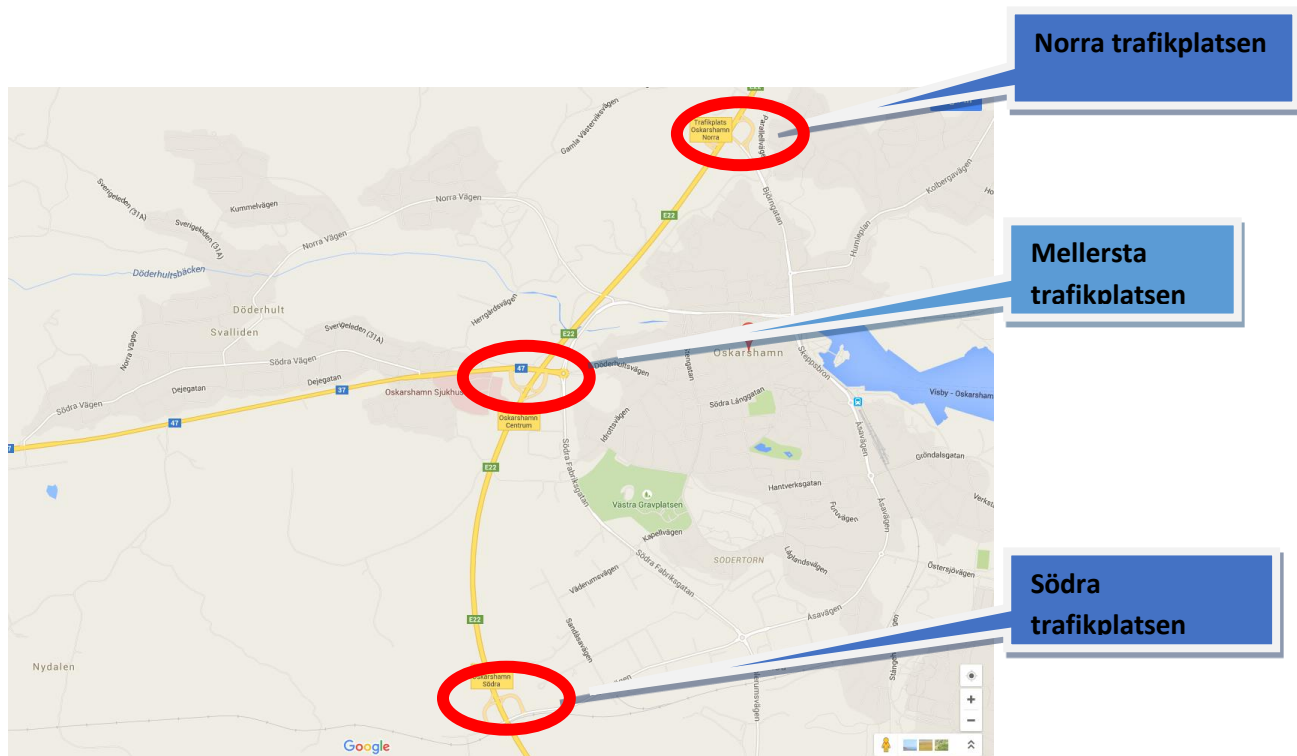
**Trafikverket Region Syd**

Postadress: 551 91 Jönköping

Besöksadress: Bataljonsgatan 8

Telefon: 0771-921 921

Bild :Google



Namn på åtgärdsvalsstudie: TRAFIKPLATS E22 VID OSKARSHAMN

---

Ansvarig för genomförande: JÖRGEN PERSSON/MATTIAS HOLMQVIST

Organisation: TRAFIKVERKET REGION SYD, ENHET  
UTREDNING

Datum - start: 2016-02-01

Datum - avslut: 2016-06-21

---

## Innehållsförteckning

Åtgärdsvalsstudie .....	6
Bakgrund, problembild och syfte .....	6
Aktörer och övriga intressenter.....	8
Aktuella underlag.....	8
Preciserande av problem, brister, behov, avgränsningar och intressenter .....	9
Nuläge och framtid - faktorer som har betydelse för studien .....	11
Mål för tänbara lösningar och förslag på åtgärder.....	13
Karta över rekommenderade åtgärder .....	19
Rekommenderade åtgärder.....	20
Arbetsprocessen.....	26
Bilagor.....	27

## Åtgärdsvalsstudie

Studien har genomförts enligt åtgärdsvalsstudiens fyra delar: initiera, förstå situationen, pröva tänkbara lösningar samt forma en inriktning och rekommendera åtgärder. Första fasen handlar om att initiera och starta projektet. Andra fasen handlar om att förstå situationen genom att identifiera mål och behov, och ringa in en problembild. Därefter prövas och analyseras alternativa åtgärder och åtgärds kombinationer utifrån fyrstegsprincipen. Alternativa lösningar gallras ut och deras effekter, konsekvenser, måluppfyllelse och kostnader bedöms. Utifrån de bästa alternativen formas en övergripande inriktning och förslag till rekommenderade åtgärder.



Figur 1. Metod för åtgärdsval enligt fyrstegsprincipen.



### Bakgrund, problembild och syfte

E22 genom Oskarshamn har tre trafikplatser. I dokumentet benäms de som "norra", "mellersta" och "södra". Den norra trafikplatsen har en koppling in mot centrala Oskarshamn, men bedöms inte ha några större brister därav behandlas den inte i denna ÅVS. Den mellersta trafikplatsen förbinder bland annat centrala Oskarshamn med rv 37/47 västerut. Den södra trafikplatsen fungerar som viktig infart mot södra hamnen, Gotlandsterminalen och flera industriområden, bl.a. Scantias anläggning. Scania som är en av länets viktigaste industrier med ca 2500 anställda. Anläggningen ligger öster om E22 men nu har ett lager och logistikcenter uppförts väster om E22. Scania har aviserat att använda södra infarten för samtliga sina transporter, vilket innebär ökad trafikbelastning i trafikplatsen dels för långväga transporter och delvis även för ökade interna transporter mellan anläggningarna på båda sidor E22.

I Oskarshamns kommun pågår flera stadsbyggnadsprojekt kring hamnen vilka bl.a. innebär att rangering till/från Gotlandsterminalen kommer att styras mot den södra trafikplatsen istället som idag fördelas på fler trafikplatser. Oskarshamns kommun arbetar även med att utveckla området Kvastmossen väster om E22, som ett nytt industriområde i anslutning till södra trafikplatsen där man bland annat studerar en lokalisering av en kombiterminal. En eventuell terminal i det läget kommer också påverka trafiksituationen vid den södra trafikplatsen.

Sedan tidigare finns en diskussion kring en nysträckning av Rv 37/47 från E22:an. Tidigare utredningar har resonerat kring en anslutning av den nya vägsträckning vid södra trafikplatsen.

Det finns upplevda och dokumenterade brister kopplade till trafikplatserna även med dagens trafik. Vid vissa trafiktoppar så uppstår köer på E22 vid den mellersta trafikplatsen och på avfartsrampen norrut. Även den södra påfarten vid den mellersta trafikplatsen har identifierade brister som medfört att tunga fordon välts ut på E22:an.

Vid den södra trafikplatsen har det även bedömts finnas risker som gäller avfart från söder (en tvåfälssträcka går ihop till enfälssträcka just före avfarten). Påfartsrampen mot norr (och delvis även mot söder) är relativt brant och har vissa brister i sikt samt går ut på enfälssträcka vilket är ett riskmoment då tung trafik kör ut på E22.

I dialogen med Kalmar Länstrafik (KLT) och Regionförbundet så har E22:an vid Oskarshamn identifierats som ett lämpligt läge för en station för det "Regionala superbusskoncept" som är på väg att introduceras i Sverige. KLT har för avsikt att tillsammans med trafikorganisatörer i angränsande län introducera en sådan trafik mellan Karlskrona och Norrköping.

### **Syfte med åtgärdsvalsstudien**

Syftet med åtgärdsvalsstudien är att utifrån utvecklingsplaner i Oskarshamn och behov av fortsatt funktion av anslutningen av Rv37/47 till E22, **ge underlag** för en prioritering av effektiva lösningar inom ramen för tillgängliga resurser inom planeringsperioden till 2025 samt kommande plan 2018-2029.

### **Målbild för åtgärdsvalsstudien**

Utifrån dagens situation och hänsyn till utvecklingsplaner i Oskarshamn **öka trafiksäkerheten och kapaciteten** i den mellersta och södra trafikplatsen **samt tillgängligheten** till såväl E22 som 37/47:an.

Att under 2016 forma **en övergripande inriktning samt rekommendera åtgärder** inklusive uppskattning av kostnader, effekter och konsekvenser samt identifiera planerings- och finansieringsansvar för respektive åtgärd.

### **Avgränsning/förutsättningar**

- Åtgärdsvalsstudien begränsas till åtgärder som berör den mellersta och den södra trafikplatsen på E22. Anledningen till avgränsningen till södra och mellersta Tpl är att dessa har ett tydligt samband. Trafik från hamnen västerut mot Rv 37/47 kommer i allt högre utsträckning att gå via Åsavägen ut på E22 vid södra Tpl för att sedan svänga västerut på Rv 37/47 vid mellersta Tpl.
- Möjlighet till en kollektivtrafikplats utifrån superbusskonceptet någonstans i närheten av mellersta Tpl ska studeras.
- En framtida möjlig anslutning vid södra trafikplatsen av Rv37/47 ska beaktas och en framtida möjlig ny väg Rv37/47 med anslutning vid södra trafikplatsen ska översiktligt beräknas via en EVA-kalkyl.

## Aktörer och övriga intressenter

Åtgärdsvalsstudien är regionalt intressant då den berör regionens viktigaste väg E22:an, den berör också en av länets viktigaste industrier och länets viktigaste hamn som tillhör TENT-T Comprehensive, samt transporter i öst-västlig riktning via såväl järnväg som väg. Kommunen har stora intressen i Åtgärdsvalsstudien eftersom den berör den enskilt viktigaste industrin i kommunen och har beröringspunkter med järnväg och flera viktiga samhällsbyggnadsprojekt i Oskarshamn. Kommunen avser att göra den Södra trafikplatsen till den prioriterade infarten till Gotlandsterminalen.

Trafikverket har ett intresse av studien eftersom den berör tillgänglighet och trafiksäkerhet på den statliga vägen E22 och kan bidra till en förbättrad trafiksituation på väg 37/47 (fram till Svalliden och den nya anslutningen).

Regionförbundet har intresse av studien då den berör framtida utvecklingsmöjligheter för väg, järnväg, hamn och en betydelsefull industri. En utveckling av trafikplatserna kan även medge framtida möjligheter till en nydragning av väg 37/47. Regionförbundet och Kalmar länstrafik har också ett intresse av att utveckla ett regionalt superbusskoncept.

Det finns flera aktörer som har kopplingar till de båda trafikplatserna. Genom Oskarshamns kommun har en referensgrupp bildats med representanter från näringslivet. Scania berörs särskilt då de redan har anläggningar på båda sidor E22 med betydande transporter och avser att ytterligare öka dessa.

## Aktuella underlag

- SWECO 2011-12-22 , Väg 37/47 inkl trafikplatser på E22. Uppdragsnummer 2201855000
- SWECO 2015-08-24, MKB, Planprogram Södra infarten Oskarshamn. Uppdragsnummer 1288315000
- Oskarshamns kommun 2015-08. Samrådshandling. Program till detaljplan för södra infarten Oskarshamn
- Vectura 2012-07-06, Kombiterminal i Oskarshamn- Kvastmossen
- WSP 2016-03, Ny trafikanalys med förslag på åtgärder
- Scania, uppdrag till WSP ang att utreda en förbindelse mellan fabriken norra till logistikcentrat på västra sidan av E22
- Fördjupad översiktsplan Oskarshamns stad. Planen antogs av kommunens fullmäktige 10 februari 2014

WSP utreder parallellt med åtgärdsvalsstudien förutsättningar för en kombiterminal i Oskarshamn-Kvastmossen. Utredningen beräknas klar sommaren 2016.



## Förstå situationen

### Preciserande av problem, brister, behov, avgränsningar och intressenter

#### Kända brister vid mellersta trafikplatsen

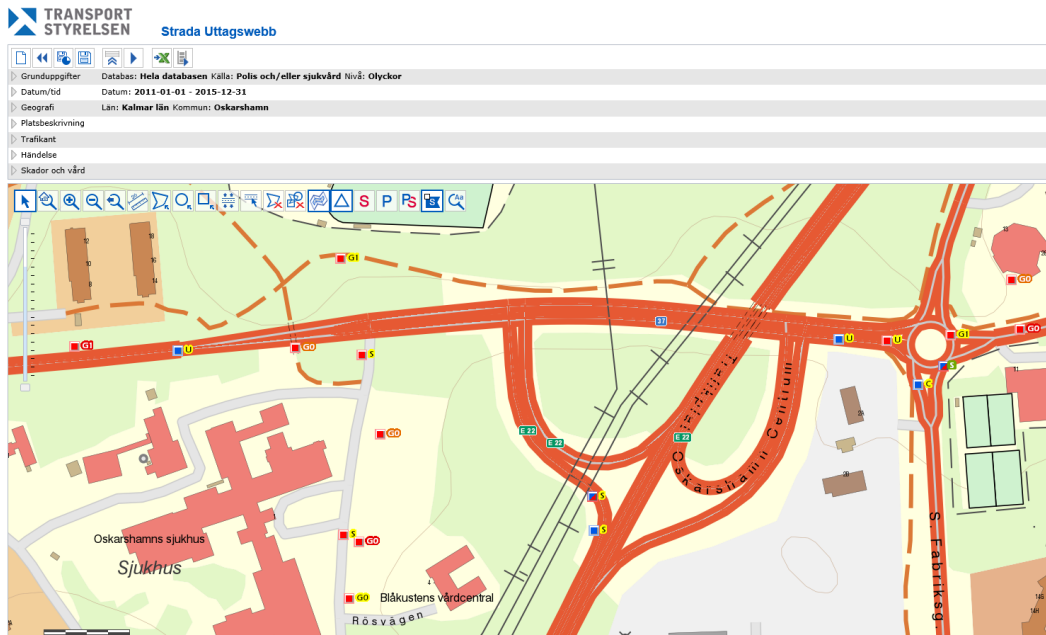
- Branta och snäva ramper främst för trafik som ska söderut på E22 vilket medför vältrisk för tung trafik samt risk för att hamna i fel körfält på E22.
- Angöringen till 37/47 från E22 söderifrån har en vänstersväg direkt efter den relativt korta rampen från E22 vilket kan medföra köbildning utpå E22.
- Är inte anpassad för framtida kollektivtrafikhållplats enligt "Regionalt superbusskoncept".
- 

#### Kända brister vid södra trafikplatsen

- Påfartsramper med stopplikt. Svårt för tung trafik att komma ut på E22 på ett säkert sätt. Särskilt på östra sidan där sikten är dålig. På E22 söderifrån vävs två körfält ihop till ett just innan avfarten mot Oskarshamn vilket leder dels till risk för upphinnandeolyckor och dels till risk i samband med chansartade omkörningar.
- Är inte anpassad till kommunala planer som medför ökad trafik tex omstyrning av trafiken till trafikplatsen, eventuell ny kombiterminal samt Scania's nya logistikcenter väster om E22.
- Anslutningarna till Åsavägen är utformade som enkla trevägskäl, som kan medföra begränsning i säkerhet och framkomlighet vid ökad trafik.
- Söder ut har stopplikt utan särskild påfart.

### Olyckor STRADA (2011-2015)

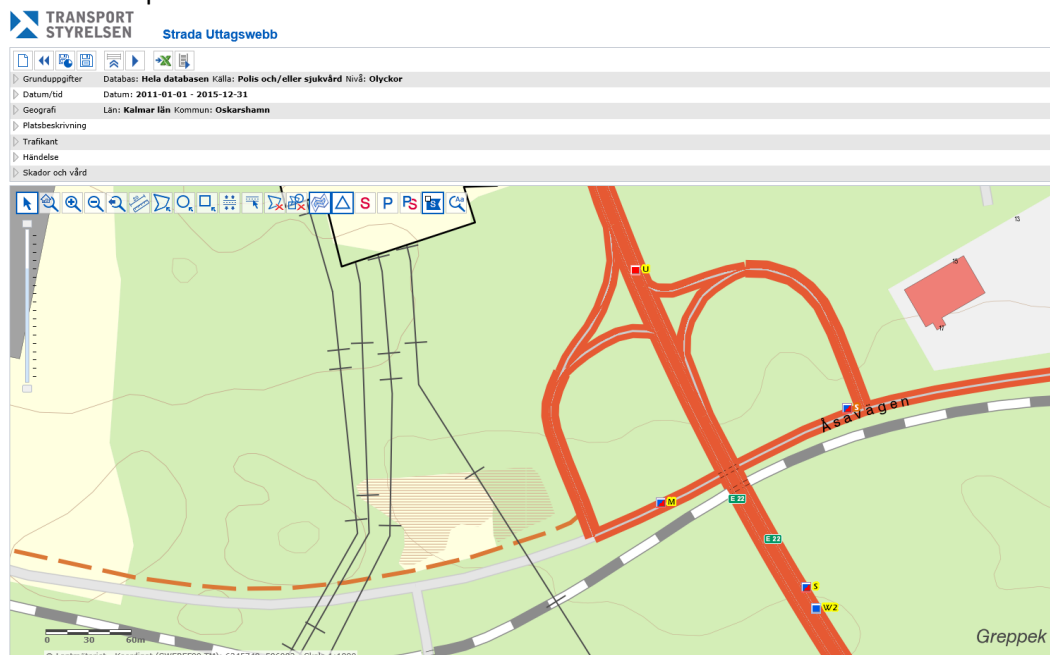
#### Mellersta trafikplatsen



- E22an 2 singelolyckor med lindrigt skadade (1 lastbil välte, 1 pb sladdade)
- OBS ! 6st olyckor i angränsande c-plats

## Olyckor STRADA (2011-2015)

### Södra trafikplatsen



- 3 olyckor med lindrigt/lätt skadade (1pb med "yr" förare, 1pb i älgkollision, 1pb upphinnandeolycka)

### Räddningstjänstens insatsrapport 2011-2016

Statistiksystemet hade nyligen bytts ut och brister finns, men den ger följande bild:

- 47 st insatser på E22 i Oskarshamns kommun varav 5 st vid mellersta, 1 vid norra och 1 vid södra trafikplatsen
- Huvuddelen av utryckningarna har skett under 2015

Huvudbudskap från räddningstjänsten:

- De flesta olyckorna är tung trafik i mellersta av/påfarten. (E22 och 37/47) "Tunga fordon som välter strax innan de kommer ut på E22".

### Trafikanalys - WSP

För att ytterligare studera trafiken och vilka eventuella problem som kan uppstå fick WSP uppdrag av Oskarshamns kommun och Trafikverket att genomföra en mikrosimulering vid den södra och mellersta trafikplatsen i Oskarshamn med hjälp av mjukvaran VISSIM samt föreslå relevanta åtgärder.

Trafikanalysen gjordes för att svara på frågan hur trafiksituationen blir vid de bägge trafikplatserna då trafiken från Gotlandsfärjan kommer öka vid södra trafikplatsen. Analysen tar också höjd för trafik till en framtida kombiterminalen vid Kvastmossen samt ökad trafik kopplad till Scania's logistikcentrum. Simuleringen är ett försök att efterlikna trafikflödena under belastad period under dagen och de eventuella konflikter som då kan uppkomma.

WSP fick även i uppdrag att föreslå åtgärder utifrån trafikanalysen.

## Nuläge och framtid - faktorer som har betydelse för studien

### Kommunala planer

I Oskarshamn pågår för närvarande en omfattande stadsomvandling som innebär att trafikflödet i staden kommer att förändras. Resecentrum som tidigare varit lokaliserat i centrum nära torgen i staden ska flyttas ner till tågstationen och färjeterminalen. I inre hamnen planeras för nya bostäder och i samband med detta kommer tung trafik inte längre att passera Skeppsbron till mellersta infarten utan istället gå via Åsavägen till södra infarten. Det förändrade trafikflödet innebär att även den tunga trafiken från Gotlandsfärjan kommer att gå via Åsavägen till södra infarten. En stor del av trafiken kommer därefter att färdas norrut på E22 för att ta avfarten vid mellersta infarten och vidare västerut på riksväg 37/47. Planer finns även på en omdragning av riksväg 37/47 från Svalliden/Lagmannskvarn till södra infarten. Vid södra infarten pågår planering av nya verksamhetsområden för bland annat logistikföretag och en kombiterminal för omlastning av gods mellan väg/järnväg/sjö. Vid södra infarten har Scania etablerat ett logistikcentrum som på sikt ska hantera alla ingående och utgående varuflöden till Oskarshamn. En förbindelseväg mellan Västra industriområdet till logistikcentrum planeras att dras genom en befintlig tunnel under E22. Längs Åsavägen, Södra Fabriksgatan och Döderhultsvägen utökas byggrätterna för handel, vilket kan påverka trafiken något

### Stationsläge för Regional Superbuss

I den gällande regionala utvecklingsstrategin (RUS) från 2012 slås som långsiktigt mål fast att antalet arbetsmarknadsregioner som länet berörs av ska minska till två från dagens fyra. Delmålet är att antalet ska ha minskat från fyra till tre till år 2020. Vid samma tidpunkt ska restiden med tåg eller buss till varje arbetsmarknadsregionens huvudort understiga 60 minuter.

KLT har med start från 2008 och framåt byggt upp en stråktrafik med buss som ett medel för att nå det nämnda regionala utvecklingsmålet. Trafiken löper såväl mellan de större orterna i Kalmar län som till huvudorterna grannlänerna. Principen för trafikuppläggen är "Tänk tåg – kör buss". Först ut var relationen Kalmar – Oskarshamn – Västervik. Under 2015 registrerades i biljettsystemet knappt 550 000 resor i den trafiken, vilket gör stråket till det strakaste vad gäller regionbusstrafiken i länet. Knappt 90 procent av de nämnda resorna företas mellan Kalmar och Oskarshamn<sup>1</sup>. Resanderäkningar har gett vid handen att cirka 40 procent av resenärerna är arbetspendlare<sup>2</sup>

Utgångspunkten för KLT är att ett nytt hållplatsläge ska kunna fungera för tre olika trafikupplägg: Expressbuss, Stadsbuss samt "Regionalt superbusskoncept".

Med expressbussar avses direkttrafik som går i de starka stråken och (i huvudsak) förbinder centralorter i kommuner med varandra, kör snabbast möjliga väg mellan start- och slutpunkt samt enbart stannar vid större bytespunkter. Stadsbussarna behöver inte kunna angöra själva hållplatsen men ska ha sitt stopp i direkt anslutning till hållplatsläget.

Begreppet "Regionalt superbusskoncept" används för att visa att det trafikupplägget omfattar betydligt mer än "bara en buss". Konceptets kärnvärden handlar om att komma nära områden med

<sup>1</sup> Urbanet Analys AB. 2013. Kalmar Länstrafik trafikanalys 2013. Analyser av attityder, reseströmmar, konkurrensindex och ekonomi i tre orter samt regiontrafiken.

<sup>2</sup> Markör. 2015. Kalmar Länstrafik. Resvaneundersökning Kalmar – Oskarshamn. Våren 2015.

hög befolkningstäthet (många potentiella resenärer) genom att få en bra framkomlighet för bussen i form av säker och gen infrastruktur.

Kommunerna tar i konceptet regional superbuss ansvar för åtgärder på gatunätet medan regionförbundet och Trafikverket genom regional respektive nationell transportplan ser till att motsvarande insatser kommer till stånd på det statliga vägnätet. Det "Regionala superbusskonceptet" är komplett först när all infrastruktur (anpassningar av kommunala gator samt regionala och nationella vägar, stationer, parkeringar för cykel och bil, infoskyltar med mera), ett fungerande trafikeringsupplägg och sist men inte minst fordon som motsvarar stråkets behov och krav finns på plats.

KLTs ambition är att under namnet "Östersjöexpressen" få till stånd en sådan tågtrafik på gummihjul som knyter de järnvägar som har ändstationer utmed sträckan mellan Karlskrona och Norrköping. I dagsläget bedöms en successiv utbyggnad med start i de norra respektive södra delarna av länet som det mest realiserbara alternativet. Målsättningen är att ha de första etapperna i drift i samband med att en eventuellt ny statlig regionindelning ser dagens ljus 2019.

En mindre arbetsgrupp med KLT, Oskarshamns kommun och Trafikverket har utifrån önskad funktionen diskuterat ett stationläge utmed E22:an. Några aspekter i den diskussionen har varit:

- Snabbt stopp för expressbussar längs E22
- Bytespunkt. För resande med lokaltrafik mot centrum och bostadsområden västerut, samt för mer långväga trafik västerut längs 37/47
- Hpl-läge nära stora arbetsplatser och central i förhållande till bostadsområden. Pendelparkeringar måste finnas i anslutning till Hpl.
- Antal bussar? Resande

## Mål för tänbara lösningar och förslag på åtgärder

De åtgärder som diskuterats och bedömts har utgått ifrån den målbild arbetsgruppen varit överens om. "Utifrån dagens situation och hänsyn till utvecklingsplaner i Oskarshamn öka trafiksäkerheten och kapaciteten i den mellersta och södra trafikplatsen samt tillgängligheten till såväl E22 som 37/47:an" I arbetet har det prövats flera tänkbara lösningar, vissa har bortprioriterats i detta skede. Rödmarkerad text innebär att åtgärden är bortprioriterad.

Nr	Åtgärd Mellersta trafikplatsen	Trafiksäkerhet	Tillgänglighet till 37/47	Kapacitet	Steg 1-4	Bedömning av kostnad i milj kr	Gå vidare Ja/Nej
M1	Trafiksignal med detektor på avkörningsrampen söderifrån (WSP)	++ (E22) - (37/47)	+ Färjetrafik + Gods - Lokal trafik	+	2	1-2	Ja. Löser inte läge för hållplats för expressbuss som då behöver en egen lösning.
M2 a	Variabel hastighet på E22 i samband med avkörningsramp söderifrån (WSP)	+	0	0	2	1	Nej. Denna typ av åtgärd har Trafikverket ingen möjlighet att genomföra i nuläget.
M2 b	Kövarningsskylt med detektor på E22 i samband med avkörningsramp söderifrån (WSP)	+	0	0	2	1	Nej. Kan göras enskilt alt i kombination. Den kan göras i efterhand om andra åtgärder ej fått önskad ts- effekt.
M3	Förlänga avkörningsrampen söderifrån (SWECO)	+	0	0	3	1-2	Ja. Kan kombineras med hållplats för expressbuss norrut.
M4	Befintlig cirkulationsplats vid Fabriksgatan breddas till 2 körfält, samt möjligheten att svänga vänster från avfartsrampen för norrgående trafik tas bort genom att refugerna på väg 37/47 byggs ihop (SWECO)	+	+/-	+	3	3-6	Ja. Risken för köbildning ut på E22an kvarstår. Inte föreslagen lösning av WSP.
M5	Nya ramper med av- och påfartsfält norr om trafikplatsen (SWECO) inkl cirkulationsplatser (en ny samt ombyggnad)	+	+/-	+	3	40-60	Nej. Pga av hög kostnad. Kan kombineras med hållplats för expressbuss. Risken för köbildning ut på E22an minskar.

M6	Vid korsningen mellan påfarten söderut och väg 37/47 anläggs en ny cirkulationsplats med 2 körfält (SWECO)	+	-	0	3	5-10	Nej. Löser inte problemen.
M7	Dämpa farten på påfartsrampen söder ut tex genom förstärkt utmärkning tex "farlig kurva" / sänkt hastighet	+	0	0	2	< 0.1	Ja. Kan genomföras på kort tid.
M8	Bygga om påfartsrampen söderut, genom att öka radien i slutsvängen, samt ev förlänga accelerationsfältet	++	0	0	3	2-3	Ja. Kan kombineras med kollektivtrafikplats
M9	Vägvisning av trafik från hamnen via södra Fabriksgatan som ska gå västerut.  Den största delen av färjetrafiken ska mot väg 37/47. För att avlasta påfarten norrut i den södra trafikplatsen (och därigenom undvika flaskhalsen vid stopplikten) samt undvika belastningen på avfartsrampen vid den mellersta (väjningsplikten) skulle en variant vara att hänvisa dessa via Södra Fabriksgatan från Åsavägen och fram till den mellersta trafikplatsen.  Fortfarande skulle hänvisning mot E22N (Norrköping) och E22S (Kalmar) kunna ske via den södra trafikplatsen, men just att väg 37/47 (Växjö/Jönköping) hänvisas via Södra Fabriksgatan.	+	+	+	2	< 0.5	Nej, Södra Fabriksgatan är redan i dag en hårt belastad genomfartsgata (större trafikmängd än E22) som bl.a försörjer Scania. För närvarande etableras handelsområdet Snickeriet vid Södra Fabriksgatan. Trafikförsörjningen sker genom en ny cirkulationsplats på Södra Farabriksgatan. Detta kommer att ge ökade trafikflöden på gatan. Sektionen på S. Fabriksgatan är smal olämplig för ytterligare trafikbelastning. Cirkulationsplatsen Döderhultsvägen /Södra Fabriksgatan har redan i dag störningar med köbildning. Sammantaget är trafiksituationen på Södra Fabriksgatan sårbar varför en ökning av trafiken, som Gotlandstrafiken medför, bör undvikas.

Nr	Åtgärd Södra Trafikplatsen	Trafiksäkerhet	Tillgänglighet till 37/47	Kapacitet	Steg 1-4	Bedömning av kostnad	Gå vidare Ja/Nej
S 1	Accelerationsfält norrut vid södra tpl (WSP)	++	+	0?	3	2-3	Ja. Förutsätter åtgärder i mellersta trafikplatsen.
S 2	Variabel hastighet på E22, söder och norrifrån (WSP)	+	0	0	2		Nej. Denna typ av åtgärd har Trafikverket ingen möjlighet att genomföra i nuläget.
S 3a	Accelerationsfält söderut, vilket förutsätter breddning av bron över Åsavägen. Det är för kort sträcka att upphöra med accelerationsfältet före bron, då VGU anger ca 230 meter för 100 km/h. Idag är sträckan från stopplikten till bron ca 50 meter.	++	0	+	3	10-15 (55m och 13m bred idag) Breddas ca 4m)	Ja. Breddningen möjliggör samtidigt utrymme för retardationskörfält söder ifrån.
S 3b	En alternativ lösning till breddning av bron enligt 3a skulle kunna vara att nyttja den nya/kommande bron över järnvägen in mot Kvastmossen och härifrån anlägga en ny påfartsramp ut mot E22. Då undviks bron och därmed behövs ingen breddning av denna.	++	0	+	3	5-10	Nej, Oskarshamns kommun planerar för ett nytt verksamhetsområde för i det aktuella området. En påfart söder ut innebär insänkningar områdets yta och användbarhet. En breddning av bron löser på ett självklart sätt så väl behovet av ett accelerationsfält söderut som ett retardationskörfält söder ifrån.
S 4	Breddning av Åsavägen för vänstersväng upp på ramperna mot E22.	+	0/+?	0	2 - 3	2-3	Nej. Som enskild åtgärd. Trafiksimuleringen visar att detta inte är ett stort problem i nuläget. Kan behöva kombineras med ev ny väg 37/47.

S 5	Förbättrad sikt vid södra trafikplatsen för norrgående trafik genom att flytta skylt.	+	0	0	2	< 0.1	Ja. Bör göras så snart som möjligt.
S 6	Se över vävningen 2 till 1. Eventuell tidigareläggning av 1+1.	+	0	0	2	?	Ja
<b>Nr</b>	<b>Åtgärd Övrigt</b>	<b>Trafiksäkerhet</b>	<b>Tillgänglighet till 37/47</b>	<b>Kapacitet</b>	<b>Steg 1-4</b>	<b>Bedömning av kostnad</b>	<b>Gå vidare Ja/Nej</b>
Ö 1	Ny väg 37/47 från södra trafikplatsen	++	++	++	4	100-150	Ja
Ö 2a	Placering expresshållplats vid befintlig planskildhet 500 m norr om mellersta Tpl. Här finns plats att anlägga såväl bussfickor som pendlarparkeringar m.m och har god koppling till såväl befintlig GC som in mot staden.	0	0	0	3	10-20	Nej. Vid denna plats går ej att vända bussar på och löser inte kopplingarna västerut mot 37/47.
Ö 2b	Placering expresshållplats med enklare bussfickor i vägkant omedelbart norr om mellersta Tpl.	0	0	0	3	10-20	Nej. Dålig koppling till lokal trafik. Löser "bara" på- och avstigning för expressbussar.
Ö 2c	Placering expresshållplats vid mellersta trafikplatsen i samband med ombyggnad av hela Tpl.  För norrgående trafik: I sydöstra hörnet av mellersta Tpl. Påfartsramp söderifrån flyttas, ny Cpl anläggs och ny påfartsramp byggs norrut.	++	++	+	3-4	50-80	Nej. En direkt anknytning med bytespunkt till mellersta Tpl löser frågan om stopp på attraktiv central plats, nära till stora arbetsplatser, affärer m.m. Skapar en god koppling/ bytespunkt till lokal trafik inom staden och mot hamnen och Västerut mot större bostadsområden och 37/47. Vändmöjligheter skapas även för de



	Bygger på SWECOS princip i ppt för mellersta Tpl.  För södergående trafik: Hållplats blir vid (ombyggd) påfartsramp mot söder. Förutsätter att tpl byggs om så att det blir en ny avfartsramp från norr (norr om Tpl) samt ny cirkulationsplats.						bussar som bara trafikerar Kalmar – Oskarshamn. God koppling till bef. GC. Kommunen undersöker Dp-förutsättningarna??
Ö 2d	Placering expresshållplats vid mellersta trafikplatsen nord väst befintlig c-plats vid GCM-bana. Inkl pendlarparkering.	0	0	0		2-5	Nej. Detta är dock ett alternativ som kan utredas djupare om inte alternativ Ö2e går att prioritera/genomföra av olika anledningar.
Ö 2e	Gångbro över E22 med hållplatslägen på båda sidor söder om den mellersta trafikplatsen	+	0	0	3-4	20-30	Ja. Den särskilda arbetsgrupp som diskuterat placering rekommenderar denna lösning. Lösningen kräver fördjupad utredning ang. kostnad och utformning
Ö 3	Scania bygger ut och nyttja befintlig undergång ca 300m N södra Tpl för interna transporter	++	+	+	2-3		Ja. Scania och Oskarshamns kommun har en överenskommelse om finansiering

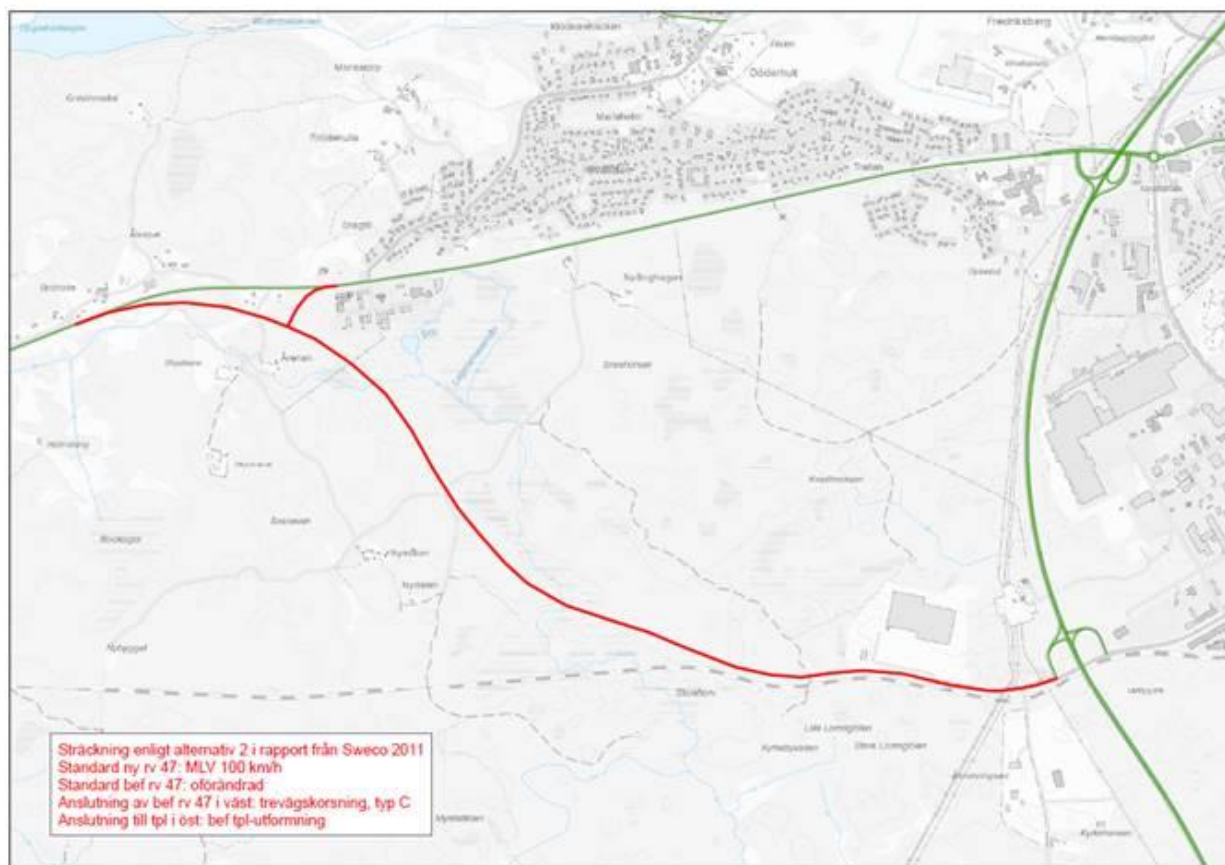
## Övergripande EVA-kalkyl (effektberäkning vid väganalyser)

En EVA kalkyl för alternativet ny vägsträcka 37/47 har genomförts.

Resultat: Vid 100 milj, NNK= neutral

Vid 150 milj, NNK= negativ

Till detta kommer bla ej beräknade miljöeffekter (tex intrång)



## Karta över rekommenderade åtgärder



## Rekommenderade åtgärder

Arbetsgruppen har genom arbetsmöten och diskussioner enats om och rekommenderar följande åtgärder/paket

	Norrgående paket 2 (Åtgärder)	Trafikplats	Kostnad Mkr	Förslag till finansiering	Fortsatt hantering	Tidsperspektiv genomförande	Ansvarig	Kommentarer
S1	Nytt acc.fält E22	Södra	2-3	Nationell plan	Prövas inom Trafikverkets pott för mindre åtgärder	Kommande planperiod 2018-2029	Trafikverket	
M1	Trafiksignal med detektor	Mellersta	1-2	Nationell plan	Prövas inom Trafikverkets pott för mindre åtgärder	Kommande planperiod 2018-2029	Trafikverket	
S5	Se över skyltplacering vid påfart från S.tpl	Södra	-0,2	UH	VO UH samt Trafikmiljö	2016	Trafikverket	
S6	Se över vävningen 2 till 1. Eventuell tidigareläggning av 1+1	Södra	?		VO UH samt Trafikmiljö	2016	Trafikverket	

	Åtgärd	Kostnad Mkr	Förslag till finansiering	Fortsatt hantering	Tidsperspektiv genomförande	Ansvarig	Kommentarer
Ö1	Ny vägsträckning av 37/47	100-150	Regional plan + kommunal medfinansiering	Oskarshamns kommande ÖP beskriver prioritering av ny vägsträcka och inleder dialog med Regionförbundet och Trafikverket	Kommande planperiod 2018-2029	Oskarshamns kommun (primärt ansvarig) Regionförbundet Trafikverket	

	Åtgärder södergående	Trafikplats	Kostnad Mkr	Förslag till finansiering	Fortsatt hantering	Tidsperspektiv genomförande	Ansvarig	Kommentar
M7	Förstärkt varning för skarp kurva	Mellersta	<0,1	Drift	VO Planering i dialog med VO underhåll och Trafikmiljö	2016	Trafikverket	
M8	Nytt acc.fält	Mellersta	2-3	Nationell plan	Prövas inom Trafikverkets pott för mindre åtgärder	Kommande planperiod 2018-2029	Trafikverket	Behöver ses över och beaktas i samband med eventuellt Superbusstation

S3a	Nytt acc.fält och breddad bro	Södra	10-15	Nationell plan + ev kommunal medfinansiering	Oskarshamns kommun säkerställer båda handlingsalternativen (S3,S4) i sin detaljplan.  Prövas inom Trafikverkets pott för mindre åtgärder	Kommande planperiod 2018-2029	Oskarshamn kommun/Trafikverket	Betydande andel kommunal medfinansiering eftersom en sådan stor åtgärd överskrider statens behov på E22 och att åtgärden blir resultatet av kommunal detaljplaneläggning
-----	-------------------------------	-------	-------	--	--	-------------------------------	--------------------------------	--

	<b>Övrig åtgärd</b>	<b>Kostnad Mkr</b>	<b>Förslag till finansiering</b>	<b>Fortsatt hantering</b>	<b>Tidsperspektiv genomförande</b>	<b>Ansvarig</b>	<b>Kommentar</b>
Ö3	Ombyggnad av tunnel  Scania tunnel, internt transporter		Enligt avtal mellan Scania och Oskarshamns kommun	Oskarshamns kommun tar fram detaljplan och stämmer av med Trafikverket	2016-2017	Oskarshamns kommun, Scania	
	<b>Åtgärd, Kollektivtrafik Superbuss</b>	<b>Kostnad Mkr</b>	<b>Förslag till finansiering</b>	<b>Fortsatt hantering</b>	<b>Tidsperspektiv genomförande</b>	<b>Ansvarig</b>	<b>Kommentar</b>
Ö2e	Fortsatt utredning av hpl-läge med Ö2e som huvudalternativ.  (Gångbro över E22 med hållplatslägen på båda sidor söder om den mellersta trafikplatsen)	20-30	Trafikverket ( <i>fördjupad utredning</i> )  Regional plan + kommunal medfinansiering ( <i>produktion</i> )	Fördjupad utredning om genomförbarhet/lokalisering och kostnader ink. GCM anslutningar mm	Fördjupad utredning 2016-2018	Regionförbundet Trafikverket  Oskarshamns kommun	Under en övergångsperiod kan en tillfällig hpl-lösning behövas vilket hanteras i kommande utredning.  Eventuella av och påfarter vid den mellersta trafikplatsen behöver beaktas

## Samlad Effektbedömning av paket/åtgärder

	<b>Paket Norrgående 1</b>	<b>Paket Norrgående 2</b>	<b>Paket Norrgående 3</b>	<b>Paket Norrgående 4</b>
	<b>Kort sikt</b>	<b>Mellanlång sikt</b>	<b>Mellanlång sikt</b>	<b>Mellanlång sikt</b>
	<i>Bättre sikt påfart E22 Se över vävning 1+1 Vägvisning via Fabriksgatan</i>	<i>Nytt acc.fält E22 Trafiksignal med detektor Översyn om skyltplacering</i>	<i>Nytt acc.fält E22 Trafiksignal med detektor Förlängd avkörningsramp</i>	<i>Nytt acc.fält E22 Förlängd avkörningsramp Breddad Cpl. Ta bort V.sväng</i>
<b>Samhällsekonomi</b>	(+) Trafiksäkerhet på E22, (-) Trafiksäkerhet på Fabriksgatan (+) Restid 1,4 km kortare väg via Fabriksgatan	(+) Trafiksäkerhet på E22 (-) DoU, trafiksignalen (+) Restid E22 (-) Restid lokal trafik	(+) Trafiksäkerhet på E22 (-)DoU, trafiksignalen (+) Restid E22 (-) Restid lokal trafik	(+) Trafiksäkerhet på E22 (-) Restid E22 (-) Restid lokal trafik
<b>Fördelningsanalys</b>	(+) Regional trafik (-) Oskarhamns kommun, försämrade tillgänglighet till Fabriksgatan för norrgående trafik	(+) Regional trafik (-) Oskarhamns kommun, försämrade tillgänglighet till 37/47	(+) Regional trafik (-) Oskarhamns kommun, försämrade tillgänglighet till 37/47	(+) Regional trafik (-) Oskarhamns kommun, försämrade tillgänglighet till 37/47
<b>Transportpolitiska mål</b>	(+) Tillgänglighet interregional trafik (+) Minskade utsläpp (-) Lokal trafik	(+) Tillgänglighet interregional trafik (-) Lokal trafik	(+) Tillgänglighet interregional trafik (-) Lokal trafik	(-) Lokal trafik



	Åtgärd södergående 1	Åtgärd södergående 2	Åtgärd södergående 3	Åtgärd södergående 4
	<b>Kort sikt</b>	<b>Mellanlång sikt</b>	<b>Lång sikt</b>	<b>Lång sikt</b>
	<i>Fartdämpande åtgärder</i>	<i>Ombyggnad av påfartsramp E22</i>	<i>Nytt acc.fält och breddad bro</i>	<i>Ny påfart E22 via Kvastmossen</i>
<b>Samhällsekonomi</b>	(+) Trafiksäkerhet	(+) Trafiksäkerhet	(+) Trafiksäkerhet	(+) Trafiksäkerhet
<b>Fördelningsanalys</b>	(+) Lokal trafik	(+) Lokal trafik		
<b>Transportpolitiska mål</b>	(+) Trafiksäkerhet	(+) Trafiksäkerhet	(+) Näringslivets transporter	(-) Landskap, ny påfart (+) Näringslivets transporter

	Åtgärd Ny väg 37/47
	<b>Lång sikt</b>
	<i>Ny sträckning av 37/47</i>
<b>Samhällsekonomi</b>	(+) Trafiksäkerhet (+) Restid (-) Landskap
<b>Fördelningsanalys</b>	(+) Regional o lokal trafik (+) Oskarhamns kommun, exploateringsplaner (+) Gods o personresor
<b>Transportpolitiska mål</b>	(+) Trafiksäkerhet (+) Tillgänglighet interregional trafik (+) Minskade utsläpp (+) Medborgarens resor o näringslivets transporter (-) Landskap, barriär, visuellt

## Arbetsprocessen

Åtgärdsvalsstudien har bedrivits enligt åtgärdsvalsmetodiken under ledning av processledare från Trafikverket. Arbetsgruppen har även haft ytterligare deltagare från Trafikverket samt från Oskarshamns kommun, Regionförbundet i Kalmar län och Kalmar länstrafik. En referensgrupp bestående av representanter från Börje Svenssons Åkeri, Evald Karlssons Åkeri, Scania, Oskarshamns hamn, EB-logistik och Södra i Mönsterås har deltagit i studien.

Arbetet inleddes i under hösten 2015 med en analys av de problem och brister samt planerade framtida projekt som påverkar den södra och mellersta trafikplatsen på väg E22. Flera stora projekt är på gång i Oskarshamn exempelvis omvandling kring hamnen, järnvägsstationen, rangering av Gotlandstrafiken, ny kombiterminal samt Scantias nya logistikcenter. Befintliga trafikplatser är inte optimala idag och mot bakgrund av kommunens ambitioner kan belastningen i dessa förväntas öka. I mars 2016 genomfördes den första av tre workshops med fokus på Initiera/Förstå situationen-fasen. Workshop nr två genomfördes i början av april och behandlade Pröva tänkbara lösningar och workshopen i maj innehöll Forma inriktning och rekommendera åtgärder.

## Genomförd tidplan

### Nov 2015-Febr 2016 Initiera

- Arbetsmetodiken inleds med en Initiera-fas som klargör omfattning, befintliga underlag, brist och deltagare. Faktainsamling. Inledande dialoger förs med berörda.

### 9 Mars, Förstå situationen (FM referensgrupp+ arbetsgrupp EM arbetsgrupp)

- Uppstartsmöte. Analys och diskussion för att klargöra situationen och dess orsaker samt den tänkbara utveckling som behöver hanteras inom ramen för åtgärdsvalsstudien. Avstämning sker mellan aktörer om problem, syfte och avgränsning samt om mål för lösningarna.

### 6 April, Pröva tänkbara lösningar

- Alternativgenerering med dialog och utgallring av alternativa lösningar och bedömning av deras effekter, konsekvenser, måluppfyllelse och kostnader jämfört med nytta.

### 10 Maj, Forma inriktning och rekommendera åtgärder (Referensgruppen bjuds in)

- Forma en inriktning och rekommendation om möjliga och lämpliga åtgärder samt redovisningen i sin helhet.

## Organisation arbetsgrupp

- Jörgen Persson, PLSyu Processledare
- Mattias Holmqvist, PLSyu Bitr processledare

### Trafikverket

- Peter Sieurin Samhällsplanerare Kalmar län. Samordnar Trafikverkets åtaganden
- Malin Davou Åtgärdsplanering
- Ann-Katrin Björklund Planering nationellt

### Oskarshamns kommun

- Lars Ljung Utvecklingschef. Samordnar kommunens åtaganden
- Ida Cronquist Planarkitekt
- Oskar Roussakis Planarkitekt
- Göran Svensson Gatu chef
- Regina Laine Planchef

### Regionförbundet i Kalmar län

- Irene Tallhage-Lönn Infrastruktur och planering
- Lina Andersdotter Infrastruktur och planering

### Kalmar länstrafik

- Per Ålind

### Referensgrupp

- Lars Norén Börje Svenssons Åkeri (anm förhinder)
- Hans Karlsson Evald Karlssons Åkeri
- Thomas Laghamn Scania
- Anders Jonsson VD Oskarshamn Hamn AB
- Lars-Gunnar Nilsson EB-logistik
- Thomas Frick Södra i Mönsterås

## Bilagor

- WSP ” PM Analys av södra och mellersta trafikplatsen i Oskarshamn”





**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 551 91 Jönköping. Besöksadress: Bataljonsgatan 8  
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 99 97.

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