

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

E22 Ronneby-Karlskrona, delen Björketorp - Nättraby
Ronneby och Karlskrona kommun, Blekinge län

Vägplan 2023-09-22

Uppdragsnummer: 165590



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Ronnebygatan 2, 371 32 Karlskrona

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Ramboll Sverige AB

Dokumentdatum: 2023-09-22

Uppdragsnummer: 165590

Version: 3

Kontaktperson: Daniel Andersson, projektledare Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
3	Samråd	5
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	6
3.1.2.	Samråd med berörda kommuner	6
3.1.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	7
3.1.4.	Samråd med övriga intressenter	10
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	12
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	12
3.2.2.	Samråd med berörda kommuner	16
3.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	18
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	19

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Projektet omfattade tidigare sträckan mellan trafikplats Ronneby öst och Nättraby. Vid den senaste kostnadsbedömningen visade det sig att projektet beräknas kosta mer än vad som finns avsatt i den nationella infrastrukturplanen. Därför har Trafikverket beslutat att delen mellan Trafikplats Ronneby öst och Björketorp, fram till strax väster om Leråkrabäcken, ska utgå ur projektet. Detta medför en besparing på ca 100 MSEK. Delen mellan Ronneby öst och Björketorp är idag en mötesseparerad motortrafikled som är viltsäkrad med viltstängsel och har goda möjligheter till omledning av trafik vid händelse av olycka eller planerat underhåll av vägen. Detta innebär att framkomligheten och trafiksäkerheten på denna del av sträckan är bättre än på övriga delsträckor och besparingen som görs genom att denna sträcka utgår kan göras utan att få för stora konsekvenser på projektets ändamål.

Trafikverket har mot bakgrund av ovan arbetat om planhandlingen för att omfatta sträckan mellan Björketorp och trafikplats Nättraby. Även projektets miljökonsekvensbeskrivning har arbetats om och tillsänts länsstyrelsen för ett nytt godkännande.

Denna samrådsredogörelse beskriver genomförda samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan (skede Samrådsunderlag) och samråd vid utformning av planförslaget (skede Samrådshandling). Under dessa skeden omfattade projektet sträckan mellan Ronneby öst och Nättraby. Vissa av de inkomna synpunkterna som sammanfattas i samrådsredogörelsen berör därför delar som nu ligger utanför det aktuella planområdet.

1 Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse omfattar vägplan för E22 Ronneby-Karlskrona, delen Ronneby öst – Nättraby. Blekinge län. Ändamålet med projektet är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten på E22 mellan trafikplats Ronneby öst och trafikplats Nättraby för alla trafikantgrupper.

Samrådet är en möjlighet att ge och få information. Syftet med samrådet är både att informera om projektet under processen med att ta fram en vägplan och att ge fastighetsägare och andra som kan bli berörda liksom myndigheter och organisationer möjlighet att bidra med sin kunskap om förhållanden som är viktiga att ta hänsyn till i arbetet.

Samråd för vägplanen sker i flera steg. Arbetet med vägplanen inleddes med att Trafikverket tog fram ett samrådsunderlag som användes för samråd med Länsstyrelsen i Blekinge län, Ronneby och Karlskrona kommuner, Region Blekinge, samt de enskilda som Trafikverket bedömer kan bli särskilt berörda av de planerade åtgärderna. Detta samråd skedde under maj 2020 inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

I skede samrådsunderlag fick samrådskretsen brev med information om samrådet och inbjudan att inkomma med yttranden och synpunkter. Annonsering skedde i Blekinge Läns Tidning och Sydöstran den 2 maj 2020. Samrådsunderlaget fanns tillgängligt på Trafikverkets webbplats samt på Trafikverkets kontor i Karlskrona under samrådstiden 2020-05-02 – 2020-05-30.

Trafikverket mottog ett 30-tal skriftliga yttranden som berörde samrådsunderlaget. Dessa yttranden finns sammanställda i denna samrådsredogörelse.

Länsstyrelsen fattade 2020-10-21 beslut om att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Under skede samrådshandling samråddes utformningen av planförslaget med enskilda som kan komma att bli berörda, med allmänheten och med berörda myndigheter och organisationer. Samrådshandlingen fanns tillgänglig på Trafikverkets hemsida under perioden 2022-10-03 till 2022-10-31. Det fanns under samma period möjlighet att ta del av planförslaget genom ett digitalt samråd som sammanfattade planförslaget med planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning samt redovisade planförslaget genom en interaktiv karta. Information om samrådet i skede samrådshandling gavs via brev eller e-post till kommuner, myndigheter och fastighetsägare samt genom annonsering och utskick av informationsblad om samrådet genom postnummerutskick. Samrådsmöte på orten har erbjudits ägare till fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk av vägplanen. Möten genomfördes under samrådsperioden i oktober 2022.

Trafikverket mottog ett 40-tal skriftliga yttranden som berörde samrådshandlingen. Dessa yttranden finns sammanställda i denna samrådsredogörelse.

2 Samrådsrets

Samrådsretsen är de som informeras om att samråd ska äga rum.

I projektets första skede, plan med status samrådsunderlag, inkluderades ägare till fastigheter och samfälligheter samt gemensamhetsanläggningar och servitutsägare inom det utredningsområde som definierades i inledningen av planprocessen i samrådet. Samråd för vägplan i skede samrådsunderlag genomförs inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Information om samrådet skedde genom brevutskick, genom annonsering i Blekinge Läns Tidning och Sydöstran 2020-05-02 samt genom information på Trafikverkets hemsida. Länsstyrelsen i Blekinge län, Ronneby och Karlskrona kommuner samt Region Blekinge fick ta del av samrådsunderlaget genom utskick via e-post. Samrådsunderlaget skickades även till Nättraby hembygdsförening och Nättrabyåns Fiskevårdsområdesförening efter särskilt önskemål. Samrådet genomfördes under perioden 2 till 30 maj 2020.

I nästa skede av projektet, plan med status samrådshandling, gavs information om och inbjudan till samråd genom brevutskick 2022-09-26 till ägare av fastigheter, samfälligheter samt gemensamhetsanläggningar och servitutsägare där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk av vägplanen. Information om och inbjudan till samråd skedde via e-post till Länsstyrelsen i Blekinge län, Ronneby och Karlskrona kommuner, Region Blekinge, samt övriga myndigheter och organisationer som kan komma att bli berörda av planförslaget. Information om samrådet skedde även genom annonsering i Blekingeposten, Blekinge Läns Tidning samt i Sydöstran 2022-10-01 och genom utskick av informationsblad till en större krets av hushåll och företag i området, drygt 5000, genom postnummerutskick 2022-10-04. Samrådet genomfördes under perioden 3 till 31 oktober 2022.

3 Samråd

Inkomna yttranden/synpunkter har sammanfattats nedan. Yttrandena/synpunkterna, liksom minnesanteckningar och protokoll, finns i sin helhet på Trafikverket med ärendenummer TRV 2019/72310.

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Ett förberedande samrådsmöte hölls med Länsstyrelsen i Blekinge län den 4 februari 2020. Syftet med mötet var informera länsstyrelsen om att arbetet med vägplanen har påbörjats och inhämta eventuella synpunkter. Trafikverket presenterades projektet, dess bakgrund och vilka fokusfrågor, utredningar som kommer och tidsplanen framöver. De synpunkter/kommentarer som Länsstyrelsen kom med var följande:

- att det finns en ny dricksvattentäkt i Listerby som de inte har i sina system men som Havs- och vattenmyndigheten har hos sig, ett nytt riksintresse.
- att jordbruksmarken och dess ianspråktagande är en viktig fråga och också borde vara med som en fokusfråga.
- att det är viktigt att projektet tänker på kollektivtrafiken och Karlskrona kommuns nya översiktsplan.

Synpunkterna som framfördes på mötet kommer tas med i beaktande i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Det finns också en samrådsgrupp i projektet där bland annat länsstyrelsen, kommunerna (Ronneby och Karlskrona) och Region Blekinge ingår. Samrådsgruppen har möten ca 2 gånger per år.

Länsstyrelsen i Blekinge län fick även ta del av samrådsunderlaget genom utskick via e-post den 2 maj 2020.

3.1.2. Samråd med berörda kommuner

Skriftligt samråd har genomförts med Ronneby och Karlskrona kommuner och deras yttranden sammanfattas nedan. Kommunerna är även med i den samrådsgrupp som nämndes ovan.

3.1.2.1. *Ronneby kommun*

Kommunen framför i sitt yttrande att de anser att ombyggnad i anslutning till befintlig sträckning är lämpligast och att om en annan sträckning väljs riskeras en långdragen process. En annan sträckning innebär också stora intrång i landskapet.

Kommunen framför att det är viktigt att trafiklösningen vid Tvingkrysset (Björketorpskorsningen) blir en fyrvägskorsning, annars tvingas trafik som ska norrut genom Johannishus.

Kommunen framför också att det är viktigt att lösningen i Listerby blir en bra och säker flödeslösning. Område Li-05 i kommunens översiktsplan är ett framtida verksamhetsområde och det är viktigt att beakta i planeringen att närhet till området fungerar.

Kommunen lyfter fram de kommunala utbyggnadsområdena Ro-15 och Ro-14 i Ronneby liksom Li-05 och Li-01 i Listerby och anser att dessa bör beskrivas. Vidare påpekar kommunen att Listerby och Johannishus i översiktsplanen pekas ut som samfungerande kärna, och att det är viktigt att kunna röra sig mellan orterna.

Buss 150 är en viktig regional förbindelse, och det är viktigt att denna linje har möjlighet att svänga av i Björketorpskorsningen och fortsätta resan till Ronneby via Gärestadsvägen.

Kommunen lyfter fram att Hasslö vägskal är intressant för trafikplats samt att det är bra att Förkärla kyrka ses som fokusfråga. Kommunen ser svårigheter med lokalväg här.

Vidare anser kommunen att det är viktigt att oskyddade trafikanter lyfts fram. Det behöver finnas säkra sätt att ta sig till busshållplatserna och det behövs en mer skyddad cykelväg. Viktigt också med infrastruktur för cykelpendling vid busshållplatserna. Kommunen påpekar också att pendlingsavstånd med cykel ökar i och med ökningen av andelen elcyklar.

Kommunen uppmanar till att utreda behov av faunapassage.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tar till sig kommunens yttrande och kommer att beakta informationen och frågeställningarna i det fortsatta arbetet med vägplanen. Utbyggnadsområden kommer att beskrivas och hanteras i det fortsatta arbetet. Fortsatta utredningar och analys av kollektivtrafiken kommer att ske i det fortsatta arbetet, liksom samråd med Blekingetrafiken.

3.1.2.2. Karlskrona kommun

Karlskrona kommun framför i sitt yttrande att ombyggnad till motorväg är av stort värde för kommunen och även ur ett regionalt och nationellt perspektiv. Kommunen delar Trafikverkets uppfattning att det mest lämpliga alternativet är i eller i anslutning till befintlig sträckning.

Kommunen anger också att verksamhetsområde direkt väster om Nättraby trafikplats har detaljplanelagts och delar har byggts ut. Trafikplats Nättraby ska därför vara kvar i befintligt läge enligt kommunen.

Kommunen anger vidare att passagen av Bjärby är komplex och att stor uppmärksamhet bör ägnas åt denna fråga i kommande arbete.

Kommunen påpekar vikten av en anslutning av gc-väg från Hasslö till nya gc-vägen längs E22.

Kommunen anser att det är viktigt att utbyggnad sker enligt nuvarande tidplan och inte skjuts upp.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tar till sig kommunens yttrande och kommer att beakta informationen och frågeställningarna i det fortsatta arbetet med vägplanen. Utredning av gc-vägnätet ingår i det fortsatta arbetet med vägplanen, liksom passagen av Bjärby. Trafikverket delar kommunens uppfattning att passagen är komplex.

3.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samråd har genomförts med enskilda som kan bli särskilt berörda inom hela utredningsområdet. Samrådet skedde genom brevutskick, annons i tidningen och information på Trafikverkets hemsida. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida och på Trafikverkets kontor i Karlskrona. Samrådet genomfördes under perioden 2 till 30 maj 2020.

De yttranden som skriftligen inkommit sammanfattas och bemöts samlat nedan. Yttrandena berör huvudsakligen följande frågeställningar och har också sammanfattats samlat i dessa kategorier;

- Lokalisering av ny E22
- Björketorps korsningen (Tvingkrysset)

- Passage av Bjärby
- Buller
- Natur- och kulturvärden
- Påverkan på mark/jordbruksmark
- Övriga synpunkter

3.1.3.1. Lokalisering av ny E22

Några boende i Listerby ifrågasätter sträckningen genom Listerby. En boende anser att det blir stor påverkan genom Listerby med nuvarande sträckning i form av buller, luftmiljö, kapitalförlust och barriäreffekt. Denne förespråkar alternativ nord istället för befintlig sträckning. Ytterligare en boende påpekar att barriäreffekten ökar i Listerby med nuvarande sträckning.

En boende anser inte att man ska bredda E22 till motorväg genom de små samhällena utan istället dra vägen utanför.

Trafikverkets kommentar: Den aktuella vägsträckan har varit föremål för olika utredningar under lång tid och alternativa lokaliseringar har utretts i flera omgångar genom åren. Trafikverket har i samrådsunderlaget för vägplanen åter bedömt lokaliseringens lämplighet i nuvarande vägstråk, och även jämfört med de tidigare studerade alternativen mitt och nord. Trafikverket har kommit fram till att det sammantaget mest lämpade alternativet fortfarande är det i nuvarande vägstråk, se kapitel 2.3 i samrådsunderlaget. Alternativ mitt och nord är därför inte aktuella för fortsatt utredning.

3.1.3.2. Björketorpskorsningen/Tvingkrysset

Flera boende, både i Listerby och i Johannishus, har frågor och synpunkter om utformningen av Björketorpskorsningen (det sk Tvingkrysset) kontra trafikplatsen i Listerby. Några påpekar att det vore bättre med en trafikplats i Björketorp istället för i Listerby. Då behöver inte trafik på väg 669 köra genom Listerby och Johannishus.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna inför det fortsatta arbetet med utformning av planförslaget. Det är många aspekter som styr det slutliga valet av lokalisering och utformning av trafikplatser, och fortsatta utredningar och avvägningar inom ramen för arbetet med vägplanen kommer att visa på vad som är den sammantaget lämpligaste lösningen för trafikplatser och av- och påfarter längs den aktuella sträckan.

3.1.3.3. Passage av Bjärby

Flera boende förordar starkt att ny E22 ska gå i befintlig sträckning genom Bjärby. Om E22 går norr om bebyggelsen blir det fler negativa konsekvenser på landskap, hushållning, naturvärden, kulturmiljö, jordbruksmark, bullernivåer. Lokalväg (Idrottsvägen) som går från trafikplats Nättraby finns redan att nyttja, förslag är att anlägga bro över E22 för att nå bebyggelsen på norra sidan och då möjliggöra att ligga kvar i befintlig sträckning.

En boende påpekar att hållplatsen i Bjärby behöver ses över då den idag inte är smidig att använda.

En boende på Idrottsvägen är orolig för utbyggnad i befintlig sträckning i Bjärby. Boenden önskar att den nya motorvägen saknar anslutning till Idrottsvägen då det är en olämplig genomfart till Nättraby. Även orolig för buller och minskat fastighetsvärde.

En boende på Idrottsvägen oroar sig att det blir mer trafik som leds om till Idrottsvägen och att boende då hamnar mellan två trafikerade vägar. Undrar om de blir erbjudna inlösen om de drabbas.

En boende önskar att en tunnelpassage av Bjärby utreds.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna och tar dem med sig i det fortsatta arbetet med vägplanen. Två olika alternativ utreds vid passagen av Bjärby. Olika aspekter kommer att sammanvägas för att välja det sammantaget mest lämpade alternativet. Hela trafiksituationen inklusive busshållplatserna kommer att utredas vidare i Bjärby. Bullerutredning längs sträckan kommer att utföras för att utreda behov av bullerdämpande åtgärder. Ersättningsfrågor hanteras i kommande markförhandlingar.

3.1.3.4. Buller

Flera boende efterfrågar bullerutredningar samt bullerskyddsåtgärder. Några boende påpekar att kommande bullerutredning inte bör använda år 2020 som normalår pga att Covid 19 detta år har minskat trafiken.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkten. Bullerutredningar kommer att göras i det fortsatta arbetet med vägplanen och redovisas i skede samrådshandling. Trafiksiffror för prognosåret 2049 används som underlag för vilka skyddsåtgärder som erfordras.

3.1.3.5. Natur- och kulturvärden

Flera boende lyfter den fornlämningsrika miljön vid Bjärby och att en arkeologisk utredning steg 2 (AU2) bör genomföras. Påpekar även den fina hagmarken vid Agdatorp (klass 1).

En boende undrar vad som avgör om ett område klassas som högsta naturvärde eller högt naturvärde. Anser att naturen och djurlivet kommer påverkas mycket av en ny E22 och ge en negativ påverkan på den biologiska mångfalden. Vill att det tas hänsyn till detta och inte bygger en så billig motorväg som möjligt.

En synpunkt har inkommit att det behövs mer beskrivning av kulturhistorien i norra Listerby.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna. Trafikverket kommer i det kommande arbetet att väga olika aspekter vid val av lokaliseringen av E22 och lokalväg där de höga naturmiljö- och kulturmiljövärdena är en viktig aspekt. Längre fram i processen kommer AU2 att utföras på de platser där så erfordras. Fortsatta naturvärdesinventeringar genomförs också och resultatet av dessa ger värdefull information kring fortsatt hantering av områden med höga naturvärden. Klassning av naturvärde sker enligt en standardiserad metodik.

3.1.3.6. Påverkan på mark/jordbruksmark

Flera yttranden har inkommit som lyfter fram frågan kring ianspråkstagande av mark/jordbruksmark som en viktig fråga. En boende påpekar att det med hänsyn till den värdefulla marken borde utredas ett alternativ med bro för att spara mark, att alternativvägarna ska planeras noggrant så att inga onödiga remsor uppkommer och att man kan använda befintliga vägar tex Idrottsvägen.

En boende framför oro kring påverkan på grundvatten och markavvattningssystem och därmed odlingsmark och skogsmark. Oro att det uppkommer barriäreffekter på jord- och skogsbruk samt för vilt och framför att det måste säkerställas att det finns passagemöjlighet för vilt.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer i det kommande arbetet att väga olika aspekter vid val av lokaliseringen av E22 och lokalväg. Ianspråktagande av jordbruksmark är en mycket viktig aspekt att väga in i detta arbete. Påverkan på grundvatten och markavvattningssystem kommer att utredas vidare i projektet liksom barriäreffekter på jord- och skogsbruk samt vilt. En passageplan för vilt kommer att tas fram. I vägplanen kommer behov av planskilda passager att utredas och redovisas.

3.1.4. Samråd med övriga intressenter

Skriftliga yttranden har även inkommit från nedanstående samrådsparter.

3.1.4.1. Region Blekinge

Region Blekinge framför i sitt yttrande att E22 är viktig för regionen. Regionen instämmer i att det mest lämpade förslaget är ombyggnad i eller i anslutning till befintlig sträckning.

Regionen framför att det är viktigt att E22 byggs ut och att motorväg så väl som lokalvägnät planeras för funktionell kollektivtrafik. Utbyggnad till motorväg gynnar biltrafiken varför utformning av trafikplatser blir särskilt viktig för att byte till kollektivtrafik ska kunna ske smidigt. Blekingetrafiken kommer ha behov av att trafikera så väl E22 som lokalvägar.

Regionen ser ett behov av trafikplats vid Björketorp för linje 150, annars behövs det alternativa lösningar som kan fungera för kollektivtrafiken.

Listerby är en viktig nod, trafikplatsen behöver utformas för rationella byten mellan färdmedel och så att tidsåtgång för hållplatsstopp minimeras.

Regionen ser ett behov av lösningar där bussen får smidig av och påkörning på motorvägen, målbild med hållplatser på ramperna.

Pendlarparkering och cykelgarage är viktiga inslag i planeringen liksom belysning vid hållplatser.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket delar Regionens syn på att en funktionell kollektivtrafik är viktig. Detta är en viktig fråga att arbeta vidare med i det kommande arbetet med vägplanen. Fortsatta samråd kommer att hållas med Blekingetrafiken.

3.1.4.2. LRF

LRF framför i sitt yttrande att de är väl införstådda med behovet av förbättring av E22, och framför att det måste göras med minimerat markintrång och byggnation på åkermark bara om det inte finns andra alternativ.

LRF lokalavdelning med ca 25 berörda markägare är överens om att en ombyggnad av framför allt det sk Tvingkrysset (Björketorpskorsningen) är bra. LRF är angelägna om att så lite åkermark som möjligt tas i anspråk, därför anser man att befintlig sträckning är bäst. LRF önskar att cykelväg inkluderas i lokalvägen, och att inga onödiga buffertzoner mellan vägarna anläggs. Man framför att det är bra om det går att lägga delar av motorvägen i luften. Det är viktigt att markägare får ha synpunkter på nerfarter till åkrar. Det är också viktigt med viltpassager. LRF framför vidare att ersättning för åkermark ska vara klargjord innan intrång vid entreprenaden sker och ser fram emot att vara delaktiga i den fortsatta processen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna och tar dem med sig i det fortsatta arbetet. Samråd kommer att ske med berörda fastighetsägare även under skede samrådshandling.

3.1.4.3. Centerpartiet

Centerpartiet instämmer i behovet av utbyggnad och att en sträckning i befintligt vägområde är att föredra. Trafikverket måste vara mer återhållsam med exploateringen av åkermark än tidigare vägbyggen i länet.

Centerpartiet förordar att lokalväg och ny E22 läggs så nära varandra som möjligt för att spara mark. Man framför också frågan om det kan vara tillräckligt med 2+2-väg vid Förkärla och Bjärby. Det skulle ge en bredd på 15 meter istället för 20 meter.

Centerpartiet avråder från grundvattensänkning med hänvisning till att det försämrar skördarna med 25% för all framtid.

För trafikplats Nättraby vill Centerpartiet att mark sparas vid ombyggnad, utbyggnad får inte gå för långt ut på åkermarken.

Centerpartiet framför även förslag på en anslutning vid Skillinge med en påfart.

Vid Bjärby anser man att vägen ska sprängas ner och att en bro över mot Agdatorp ska anläggas samt att Idrottsvägen ska användas som lokalväg.

Centerpartiet ställer krav på att det finns bra cykelvägar och att detta är med i planeringen från början.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna och tar dem med sig i det fortsatta arbetet.

3.1.4.4. Nättraby hembygdsförening

Nättraby hembygdsförening instämmer att ombyggnad i eller i nära till befintlig sträckning är det mest fördelaktiga, men att det är en utmaning att göra detta utan att skada kulturlandskapet. Hembygdsföreningen anser att rastplats bör förläggas i Nättraby istället för Hasslö eftersom det finns liten rastplats vid gamla stenvalvsbron som skulle kunna användas. Här finns även bemannad bensinmack med kiosk, vägkrog och livsmedelsaffär.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkten och tar den med sig i det fortsatta arbetet med vägplanen.

3.1.4.5. EON

E.ON Energidistribution yttrade sig i förhandsbesked. Man har inget att tillägga förrän det är bestämt vilken sträckning som planeras. En sträckning närmast dagens position innebär minst jobb att ändra i elnätet. Bifogar 2 kartor.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna och tar dem med sig i det fortsatta arbetet.

3.1.4.6. E22 AB

E22 AB är positiva till ombyggnad av E22 till motorväg.

3.1.4.7. Skanska Vambåsa

Skanska Vambåsa är positiva till ombyggnad av trafikplats Hasslö och vill vara med och lämna synpunkter i det fortsatta arbetet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkten. Fortsatta samråd kommer att ske.

3.1.4.8. Ronneby pastorat

Ronneby pastorat anser att alternativ nuvarande vägstråk är bra av kostnadsskäl och på grund av ianspråkstagande av jordbruksmark och bevarande av kulturmiljön.

Kyrkan har många besökare och avfart från ny E22 kan inte ske vid kyrkan eftersom avfarter planeras i Listerby och Hasslö. Hemställer om att rastplatsen ska finnas kvar för att ge service till kyrkans och kyrkogårdens besökare.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna och tar dem med sig i det fortsatta arbetet.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

Under skede samrådshandling har utformningen av planförslaget samråtts med enskilda som kan komma att bli berörda, med allmänheten, Länsstyrelsen i Blekinge län, Ronneby och Karlskrona kommuner, Region Blekinge samt med övriga berörda myndigheter och organisationer, se även beskrivning av samrådsgruppen under avsnitt 2.

Samrådshandlingen fanns tillgänglig på Trafikverkets hemsida under perioden 2022-10-03 till 2022-10-31. Det har under samma period funnits möjlighet att ta del av planförslaget genom ett digitalt samråd som sammanfattade planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning samt redovisade planförslaget geografiskt genom en interaktiv karta. Möjlighet att lämna synpunkter har funnits digitalt via hemsidan, genom e-post eller genom att skicka brev till Trafikverket. Samrådsmöte på orten har erbjudits ägare till fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk av vägplanen. Möten genomfördes under samrådsperioden i oktober 2022. Samrådsmöten hölls även med de två lokala LRF-föreningarna Listerbyorten och Nättraby den 10 oktober 2022.

Samrådsmöten har fortsatt hållits även i samrådsgruppen, se avsnitt 3.1.1, under skede samrådshandling. Trafikverket har också hållit informationsmöten kring planförslaget hos Ronneby och Karlskrona kommuner.

3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Samråd med Länsstyrelsen i Blekinge län genomfördes som ett skriftligt samråd och länsstyrelsen har yttrat sig skriftligt till Trafikverket. Trafikverket har även informerat om projektet och om samrådet på möte med länsstyrelsen 2022-09-27.

Länsstyrelsen har inkommit med skriftligt yttrande daterat 2022-11-01 där man ställer sig positiv till en ombyggnad av E22 för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten. Länsstyrelsen framför vidare att de vid ett flertal gånger tidigare har yttrat sig över olika alternativ till dragning och den nu aktuella sträckan. Länsstyrelsen framför att samrådshandlingen utförligt beskriver åtgärder och konsekvenser som kan komma att påverka olika intressen och vilka konsekvenser som behöver avhjälpas både under byggtiden och efter vägens dragning.

Länsstyrelsen bedömde i sitt yttrande att några frågeställningar kvarstod efter samrådet i oktober 2022 för Samrådshandlingen. Dessa frågeställningar har under januari och februari 2023 kommunicerats skriftligt mellan Trafikverket och länsstyrelsen. Trafikverkets bemötande och förtydligande kring frågeställningarna har i relevanta delar inarbetats i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). Nedan sammanfattas delar av länsstyrelsens yttrande samt Trafikverkets bemötande. Yttrande och bemötande är uppdelat på underrubriker för att underlätta läsbarheten.

Riksintressen

Länsstyrelsen bedömer utifrån de undersökningar som gjorts och utifrån skrivningar i MKB att våtmarken i Vambåsa norra hagmark (naturreservat och Natura 2000) inte kommer att

påverkas av vägbygget. Länsstyrelsen konstaterar att vägplanen berör områden av riksintresse för naturvård samt kulturmiljövård enligt 3 kap. 6§ MB. Länsstyrelsen bedömer att påverkan på områden av riksintresse för naturvård blir obetydliga. Vägprojektet bedöms inte heller påverka riksintresse för kulturmiljövården. Länsstyrelsen bedömer att riksintresse för kustzon enligt 4 kap. MB inte påverkas.

Länsstyrelsen framför att projektet berör Försvarsmaktens intressen och att Försvarsmakten bör remitteras.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har under samrådet för vägplanen i skede samrådshandling remitterat Försvarsmakten. Försvarsmakten högkvarteret framför att de inte har något att erinra i detta ärende avseende transportinfrastrukturen.

Farligt gods

Länsstyrelsen framför i sitt yttrande att Räddningstjänsten har egen statistik som skiljer sig från STRADA. Länsstyrelsen framför också att uppställningsplatser för farligt gods inte berörs i samrådshandlingen och att det är önskvärt att frågan belyses. Frågan har även lyfts av Räddningstjänsten i deras yttrande där Räddningstjänsten framför att Trafikverket bör överväga att utse en ny rekommenderad uppställningsplats för farligt gods och att rastplats Vambåsa kan vara lämplig för detta.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen och vill framföra att detta inte föranleder någon förändring av planförslaget, varför statistiken från STRADA bedöms tillräcklig.

Avseende uppställningsplatser för farligt gods hänvisar Trafikverket till publikationen 2022:056 "Planeringsinriktning, Säkra uppställningsplatser längs större vägar" som bland annat beskriver Trafikverkets ansvar för farligt gods. Detta har också utvecklats i MKB. Rastplatsen i Vambåsa uppfyller kraven i VGU (Vägar och gators utformning) avseende placering och utformning av uppställningsplatser för tung trafik och Trafikverket gör bedömningen att den även uppfyller säkerhetsnivå 1 enligt publikationen ovan.

Buller och vibrationer

Länsstyrelsen konstaterar att ombyggnaden av E22 kommer att innebära en förbättring av ljudnivåerna, vilket är positivt.

Länsstyrelsen förutsätter att Trafikverket arbetar för att de gällande riktvärdena om ekvivalentnivå över 55 dBA eller maximalnivå över 70 dBA utomhus ska uppfyllas.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket arbetar fortsatt för att gällande riktvärden ska uppfyllas. Tillvägagångssättet och resultaten av beräkningar och avvägningar beskrivs i PM Buller som ingår i planhandlingen.

Vattenverksamhet/markavvattning

I sitt yttrande framför länsstyrelsen information om markavvattning. Vidare skriver länsstyrelsen att utredningar ska genomföras av limnolog kring vilka hänsynstaganden som behöver göras för att minimera störning på vattendrag.

Trafikverkets kommentar: De åtgärder som Trafikverket avser att utföra syftar inte till att markavvattna och omfattas därmed inte av förbudet mot markavvattning. I det fall Trafikverket har för avsikt att utföra åtgärder som omfattas av förbudet kommer Trafikverket att ansöka om dispens/tillstånd.

Markavvattningsföretagen ingår som en samrådspart vid upprättande av vägplanen. Berörda markavvattningsföretag kommer även kontaktas vid eventuell omprövning.

Vid risk för påverkan inom vattenområde eller i de fall tillstånd för vattenverksamhet söks kommer sakkunnig utreda vilka hänsynstaganden som behöver göras för att störning på vattendrag ska bli så liten som möjligt.

Vattenskyddsområde

Länsstyrelsen framför att försiktighetsmått ska iakttas enligt 2 kap MB vid arbete i vattenskyddsområdet. Vidare framför länsstyrelsen att det är av stor vikt att Trafikverket undersöker närmare var grundvattennivån befinner sig i vattenskyddsområdet där E22 går igenom.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket vill framföra att man arbetar utifrån 2 kap MB i alla frågor och kommer i projektet tillse att relevant information om försiktighetsmått framförs även avseende vattenskyddsområdet.

Avseende grundvattennivåer i vattenskyddsområdet utförs grundvattenmätningar kontinuerligt och dispens kommer att sökas om schaktning sker djupare än 1 meter över högsta konstaterade grundvattenyta.

Miljö kvalitetsnormer

Länsstyrelsen framförde i sitt yttrande att den samlade bedömningen utifrån MKB:n, Planbeskrivningen, Fördjupade riskanalyser för yt- och grundvatten, samt Tekniskt PM avvattning är att de inte utgör tillräckligt underlag för att utesluta att planförslaget påverkar status i vattenförekomsterna, Angelån, Listerbyån, Nättrabyån och grundvattenförekomsten Johannishusåsen-Leråkra, samt vattenskyddsområdet Ronneby-Kärrgårdsvärdet. Länsstyrelsen framförde också att de utförda utredningarna inte har visat på hur planförslaget kan komma att påverka de olika kvalitetsfaktorerna enskilt i respektive vattenförekomst. I underlaget för vägplanen saknar Länsstyrelsen beräkningar på uppskattade halter i väg dagvattnet och en utförligare bedömning över hur vattenförekomsterna kan komma att påverkas under byggskedet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket bedömer att det inte är relevant att utreda de olika kvalitetsfaktorerna enskilt i respektive vattenförekomst då underlagen utgör tillräcklig information för att kunna bedöma påverkan på vattenförekomsterna. Trafikverket har utvecklat texten i MKB med avseende på kvalitetsfaktorernas påverkan gruppvis (biologiska, fysikalisk-kemiska, hydromorfologiska respektive kemiska kvalitetsfaktorer) för respektive yt- och grundvattenförekomst och gruppvis (kemisk och kvantitativ) för grundvattenförekomsten.

Trafikverket bedömer att ett förtydligande resonemang på gruppnivå är tillräckligt för att kunna bedöma påverkan på MKN och anser därför att föroreningsberäkningar inte är motiverade för detta projekt. Trafikverket har också förtydligat bedömningen av påverkan på vattenförekomsterna i byggskedet i MKB. Texterna som har förts in i MKB har också kommunicerats med länsstyrelsen under januari-februari 2023.

Översvämningrisk och klimatanpassning, inklusive dagvatten

Länsstyrelsen framförde i sitt yttrande några frågor kring beräkningsmetoder för höga flöden, översvämningrisk och klimatanpassning.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har i dialogen med länsstyrelsen under januari-februari 2023 förtydligat dessa frågor. Informationen är också införd i MKB i relevanta delar.

Naturmiljö, inklusive artskydd och biotopskydd

Länsstyrelsen anser att föreslagna åtgärder med tillvaratagande av sand för övertäckning av delar av slänterna i Björketorpskorsningen för att gynna klubbfibbla och sandödlor är bra. Länsstyrelsen framför också att skapande av utterpassager vid fyra vattendrag är mycket bra. Även förslagen att göra åtgärder för rödlistade skalbaggar i Bjärby ses som positivt.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning att dispens från fridlysningsbestämmelserna behöver sökas för läderbagge, sandödlor, långbensgroda, blåsippa och mattlumner. Dispenserna prövas av länsstyrelsen.

Länsstyrelsen anser att dispens från fridlysningsbestämmelserna för läderbagge även behöver sökas för fällning av skyddsvärda träd vid Bjärby samt vid Nättraby hörnet. Det kan, trots uppgifterna i handlingarna, inte uteslutas att läderbagge kan finnas i något av dessa träd eller i närområdet.

Länsstyrelsen anser att det bör framgå av handlingarna hur populationen/spridningen av långbensgroda norr om E22 påverkas när vattnet i Bjärby tas bort.

I sitt yttrande framför länsstyrelsen också synpunkter på hantering av skyddsvärda träd och alléträd. Vidare saknar länsstyrelsen förslag till kompensationsåtgärder för åkerholmar.

När det gäller fladdermöss och påverkan på dessa anser länsstyrelsen att det behövs utredas ytterligare om det krävs dispens från fridlysningsbestämmelserna.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket instämmer i länsstyrelsens bedömning att dispens för läderbagge behöver sökas även för fällning av skyddsvärda träd vid Bjärby och vid Nättraby hörnet. Trafikverket har i kommunikationen med länsstyrelsen kompletterat och utvecklat texterna kring läderbagge och kompensationsåtgärder. Dessa texter har även förts in i MKB.

Trafikverket har i kommunikationen med länsstyrelsen efter samrådet samt i MKB kompletterat texterna om och bedömningen av påverkan på långbensgroda.

Trafikverket noterar länsstyrelsens syn på hantering av skyddsvärda träd och alléträd och har justerat skrivningar i MKB samt utvecklat förslag om kompensationsåtgärder. Detta gäller även för övriga generella biotopskydd. Trafikverket instämmer i länsstyrelsens åsikt att fler alléträd än vad som tas ned ska återplanteras och föreslår en dubbling av träd, dvs att ca 40 alléträd planteras.

Slutligen vill Trafikverket framföra att det finns utrymme för feltolkning av texten kring fladdermöss i samrådsversionen av MKB. Trafikverket har i kommunikationen med länsstyrelsen framfört ett förtydligande att frågan är tillräckligt utredd och att inget behov av dispens föreligger. Motsvarande text har även förts in i MKB.

Invasiva arter

Länsstyrelsen vill särskilt informera om vikten av att ta med invasiva arter tidigt i processen vid ett anläggningsarbete för att undvika att det tillkommer/sprids invasiva arter.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket instämmer i länsstyrelsens bedömning av vikten att hantera invasiva arter tidigt i processen. En inledande övergripande inventering av invasiva arter längs sträckan har genomförts, och frågan kommer fortsatt hanteras för att kartlägga platser med eventuella förekomster närmare byggstart och på så sätt kunna vidta åtgärder.

3.2.2. Samråd med berörda kommuner

Samråd med Ronneby och Karlskrona kommun genomfördes som ett skriftligt samråd och kommunerna har yttrat sig skriftligt till Trafikverket.

3.2.2.1. Ronneby kommun

Ronneby kommun framför i sitt yttrande att trafikplats Björketorp presenteras som en halv trafikplats, detta skulle enligt kommunen kunna innebära att trafik från öster som ska norrut väljer att köra av i Listerby och åka genom Johannishus istället för att köra på lokalvägen.

Kommunen framför att lösningen för gång- och cykelväg är bra och att planerad gc-väg längs väg 669 är en viktig förutsättning för att knyta samman gc-stråk i området.

Kommunen framför också att faunapassagera är genomtänkta.

Kommunen anser att beskrivning av utsläpp till luft saknas. Kommunen önskar också en utökad förklaring om positiv klimatpåverkan vid drift.

Vidare framför kommunen att det är viktigt att det bereds möjlighet till avfart norr E22 vid Östra infarten/gärdet med tanke på framtida verksamhetsområdet norr om E22.

Kommunen framför också att det är viktigt med en trafiksäker lösning i Listerby och att områden för framtida tätortsutveckling Li-01 och Li-05 bör tas hänsyn till så att vägens sträckning inte hämmar tillgänglighet och framtida utveckling i dessa områden.

Kommunen upplyser också om att det finns ett mellankommunalt intresse för ev framtida verksamhetsområde vid Vambåsa vid bergtåkten. Viktigt att mark för serviceetableringar beaktas samt att tillgänglighet planeras för detta framtida verksamhetsområde. Digital skylt vid Vambåsa/Förkärla är viktig ur marknadsförings- och informationssynpunkt, denna önskas behållas.

Kommunen önskar att möjligheten till en mer funktionell väg än föreslagen enskild väg i Listerby ses över för befintliga närliggande boende och verksamheter.

Trafikverkets kommentar: För Björketorpskorsningen har analyser gjorts som redovisas i planbeskrivningen. Analyserna visar att föreslagna ramper utgör en fullgod trafiklösning och är motiverade ur ett trafikant- och miljöperspektiv. Flödesanalysen visar att ramperna tillsammans med lokalvägen mellan Björketorp och Listerby utgör en fullgod lösning för de flöden som förekommer i korsningen. Några kapacitetsproblem förväntas inte med de aktuella trafikmängderna. Ramper österut anses inte behövas eftersom kombinationen av lokalväg österut och Listerby trafikplats bedöms täcka detta behov. Det är endast en mycket liten andel av bilarna som kommer österifrån som svänger norrut, ca 1% av alla bilar, vilket innebär ca 80 bilar per dygn.

Utsläpp till luft har i MKB avgränsats bort och hanteras därför inte vidare i MKB.

Avseende bedömningarna kring positiv klimatpåverkan vid drift grundar sig slutsatsen i en jämförelse med nollalternativet. Beräkningar visar att utbyggnadsalternativet av E22 till motorväg minskar utsläppen av CO_{2e} av trafiken under en 40-års period med 295 000 ton CO_{2e} jämfört med nollalternativet. Den stora besparingen kan uppnås genom att

vägens horisontal- och vertikalgeometri förbättras jämfört med dagens situation, samt att en jämnare hastighet kan erhålls på vägen då alla korsningar i plan försvinner. En ombyggnad av E22 innebär därmed att vägutformningen har anpassats så att växthusgasutsläpp från driftskedet (trafik) medför en minskad klimatbelastning jämfört med nollalternativet, och bedöms därmed som positivt.

Avseende kommunens yttrande gällande kommunala planområden och framtida tillgänglighet till dessa vill Trafikverket framföra att vägplanen inte bedöms försvåra tillgängligheten till dessa områden. Planen berör inte området vid Gärdet eftersom plangränsen går öster om järnvägen. Om behov uppstår kring ökad tillgänglighet till området i framtiden är kommunen välkommen att samråda med Trafikverket. Trafikverket bedömer att planförslaget möjliggör framtida etablering i område Li01 och Li05 i sin nuvarande utformning och det föranleder därför inga ändringar av planförslaget med avseende på dessa kommunala planområden. Trafikverket bedömer också att trafikplats Vambåsa är väl dimensionerad för att möjliggöra för eventuell ökad trafik i samband med framtida etableringar för mellankommunala intressen.

Avseende den enskilda vägens lokalisering inne i Listerby vill Trafikverket framföra att olika alternativ har studerats, och att det föreslagna alternativet är det som utifrån utrymmesskäl är det mest lämpade. Andra dragningar av vägen går inte att göra utan att göra intrång på andra fastigheter där det inte finns utrymme.

3.2.2.2. Karlskrona kommun

Kommunen anser att underlaget klart visar hur planen är för vägen att placeras i landskapet.

Kommunen framför att det bör planeras för laddinfrastruktur vid rastplatser som planeras längs sträckan och att markförlagd kabel dras fram till laddstolparna.

Vidare önskar kommunen att hänsyn tas på ett tidigt stadie för att underlätta för en ny framtida kustbana i en ny rakare sträckning där väg och järnväg korsar varandra planskilt.

Kommunen framför även synpunkter på utformning av gång- och cykelväg, bla önskas bredd om 3,5 m för GC-väg. Kommunen framför också att det inte går att utläsa i illustrationskartor vad som är gångbana och vad som är cykelbana och framför vikten av att kap 8 i VGU följs vid utformning av GC-vägar. GC-vägen genom Vambåsa trafikplats som redovisas i illustrationskartan behöver enligt kommunen anpassas i sin anslutning till väg 672-673 eftersom gc-väg inte fortsätter norrut och söderut. Kommunen efterfrågar också att informationstavlor med kommuninformation möjliggörs vid Vambåsa.

Kommunen framför även synpunkter på vägutformningen och trafiklösningar i Nättraby. Kommunen anser att det är positivt att cykelbanan flyttas till västra sidan av bron. I övrigt framförs bland annat att anpassningar för cykeltrafik mellan Idrottsvägens lokalgata och nya gc-vägen behöver göras.

Synpunkt framförs också att kommunen ser positivt på pendlarparkeringen på södra sidan av E22, men det behöver framgå hur den är tänkt att regleras och förvaltas så att den blir tillgänglig för sådan pendlare som fortsätter med buss och inte som arbetar i närheten av parkeringen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tar med sig frågan om laddinfrastruktur i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Avseende synpunkten att hänsyn ska tas till Blekinge kustbana ser inte Trafikverket att det finns något i de utredningar som är gjorda för en framtida kustbana som föranleder ändring av planförslaget. De delsträckor som hittills utretts ligger väster om planförslaget

och berörs därför inte. Planförslaget anses inte försvåra för en eventuell framtida ombyggnad av kustbanan.

Avseende kommunens synpunkter kring GC-vägar vill Trafikverket framför att den planerade GC-vägen om 2,5 meters bredd uppfyller kraven i VGU och att en sektion på 2,5 meter är det som normalt tillämpas i vid liknande förhållanden. Trafikverket anser att bredden är väl anpassad till GC-trafik i området. Avseende synpunkten om en separerad gång- och cykelbana vill Trafikverket framföra att detta inte krävs om antalet gående understiger 500/dygn. Beslut har därför tagits i projektet att inte separera gång- och cykelvägen.

Trafikverket noterar synpunkten om pendelparkeringen och tar med sig den för vidare hantering i vägplanen.

3.2.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda
Allmänheten och enskilda kunde ta del av samrådshandlingen via Trafikverkets hemsida och genom digitalt samråd enligt beskrivning ovan.

Samrådsmöten på orten genomfördes som enskilda möten där fastighetsägare fick möjlighet att komma och träffa representanter från Trafikverket. Ett 30-tal fastighetsägare kom till möten som genomfördes under 11-12 oktober 2022. Därutöver har ytterligare möten på orten skett med några fastighetsägare.

De skriftliga yttranden och synpunkter som inkommit sammanfattas och bemöts samlat nedan. Yttrandena berör huvudsakligen följande frågeställningar och har också sammanfattats samlat i dessa kategorier;

- Lokalisering/utformning av ny E22 och lokalvägens lokalisering
- Bullerskyddsåtgärder
- Frågor och synpunkter kring detaljutformning av planförslaget

3.2.3.1. Lokalisering/utformning av ny E22 och lokalvägens lokalisering

Några synpunkter har framförts av fastighetsägare och boende i området avseende lokalisering och utformning av ny E22 och lokalväg. Några av yttrandena är också kopplade till ianspråkstagande av jordbruksmark. Yttrandena berör bland annat utformningen av trafikplats Björketorp, möjligheten att lägga E22 i tunnel, olika förslag kring anslutande lokalvägar samt möjligheten att använda Idrottsvägen som lokalväg. Några yttranden berör också lokaliseringen av E22, bland annat förbi Förkärla och Bjärbylund samt förbi Bjärby och Nättraby.

Trafikverkets kommentar: För Björketorpskorsningen har analyser gjorts som redovisas i planbeskrivningen. Trafikverket hänvisar till dessa avseende motiven för att Trafikplats Björketorp föreslås som en halv trafikplats. Se även svar på yttrande från Ronneby kommun, avsnitt 3.2.2.1.

Avseende lokaliseringen av ny E22 förbi Förkärla mot Bjärbylund har styrande parametrar varit Förkärla kyrka, Natura 2000-området och Skillinge gravfält, varför E22 inte kan läggas söder om befintlig väg. Att förlägga E22 närmare befintlig E22 är inte heller möjligt pga de krav som finns kring avstånd mellan vägar och pga krav på plan- och profilgeometri för motorvägen. Att bygga om E22 till motorväg genom att nyttja den i befintliga vägen är inte möjligt öster om Listerby pga kraven på motorvägens plan- och profilgeometri. Om ny E22 skulle byggas i en rakare sträckning förbi Förkärla skulle både ny motorväg och ny lokalväg behöva anläggas på samma sträcka, vilket skulle innebära

ianspråkstagande av jordbruksmark i motsvarande omfattning som med nuvarande förslag. Det skulle bli betydligt mer kostsamt att anlägga två nya vägar och även innebära ett försvarande för trafik under byggtiden då befintlig E22 inte skulle vara kvar under byggandet av den nya motorvägen. Sammantaget bedöms den föreslagna lokaliseringen och utformningen av motorvägen och lokalvägen som den mest lämpade med hänsyn tagen till allmänna och enskilda intressen samt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Avseende synpunkten att använda Idrottsvägen som lokalväg istället för befintlig E22 vill Trafikverket framföra följande. Ett övergripande syfte med lokalvägen är att utgöra möjlig omledningsväg för E22 med kapacitet att leda om ca 20 000 fordon/dygn. Idrottsvägen har stora begränsningar som omledningsväg då den innehåller ett stort antal korsningar med anslutande trafik, ett stort antal direktanslutningar från fastigheter och dessutom passerar skolan i Nättraby. Ett annat övergripande syfte med lokalvägen är att utgöra anslutningsväg till E22 för lokal trafik i området (trafik från Bjärbylund, Tävetorp, Agdatorp, Bjärby, Skillinge, Grönadal, Skavkulla, Skillingenäs, Färmanstorp mm) och då utgör befintlig E22 den genaste sträckningen, ca 200 m kortare än Idrottsvägen. Med en kortare vägsträcka och möjlighet till högre hastighet minskar restiden för den lokala trafiken som har huvudsaklig målpunkt trafikplatsen i Nättraby för att kunna angöra E22. Idrottsvägen har idag låg standard både vad avser plan- och profilgeometri och vägbredd med avsaknad av gc-väg vilket skulle innebära stora ombyggnadsåtgärder på en sträcka av ca 1 km. Befintlig E22 kräver nybyggnad på en sträcka av ca 600 meter. Även med ombyggnadsåtgärder skulle hastigheten på Idrottsvägen bli begränsad på stora delar av sträckan p.g.a. geometrin och ett stort antal anslutningar och korsningar på sträckan. För den planerade busstrafiken på lokalvägen (buss 150 och 154) utgör den gamla E22. an ett betydligt bättre alternativ med anledning av kortare sträcka och högre hastighet.

3.2.3.2. Bullerskyddsåtgärder

Flera fastighetsägare har framfört synpunkter och frågor kring de föreslagna bullerskyddsåtgärderna och i vissa fall kommit med önskemål om ändringar.

Trafikverkets kommentar: i det fortsatta arbetet med vägplanen kommer dessa synpunkter att hanteras och analyseras. Motiven till föreslagna bullerskyddsåtgärder redovisas i PM Buller som är en del av underlaget till vägplanen.

3.2.3.3. Frågor och synpunkter kring detaljutformning av planförslaget

Flera fastighetsägare har framfört synpunkter och önskemål kring detaljutformning av planförslaget som berör deras fastighet avseende bland annat enskilda vägar, anslutningar till lokalväg, plangränser och placering av busshållplatser liksom frågor och synpunkter kring avvattning.

Trafikverkets kommentar: i det fortsatta arbetet med vägplanen kommer dessa synpunkter analyseras och beaktas och justeringar av planförslaget genomförs i de delar där så är relevant och möjligt.

3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Samråd har genomförts skriftligt med följande övriga myndigheter och organisationer;

- Region Blekinge/Blekingetrafiken
- Naturvårdsverket
- Havs- och vattenmyndigheten
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- Statens Geotekniska Institut (SGI)

- Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)
- Luftfartsverket
- Försvarsmakten
- Räddningstjänsten Blekinge
- Polisen Blekinge
- Skogsstyrelsen

- Naturskyddsföreningen Blekinge länsförbund
- Nättrabyåns fiskevårdsområdesförening
- Nättraby vägmuseum
- Nättraby Hembygdsförening
- Ronneby Musei- och hembygdsförening
- Listerby-Förkärla hembygdsförening
- Blekinge ornitologiska förening
- LRF region sydost
- LRF Liserbyorten
- LRF Nättraby Förkärla

Utöver ovan har skriftligt samråd även genomförts med berörda ledningsägare;

- Ronneby Miljö & Teknik AB, vatten och avlopp
- Ronneby Miljö & Teknik AB, fiberoptik
- Affärsverken Karlskrona AB, fjärrvärme
- Affärsverken Karlskrona AB, fiberoptik
- E.ON Energidistribution, el
- Skanova, tele

Nedan sammanfattas de yttranden som har inkommit.

3.2.4.1. Region Blekinge

Regionen framför i sitt yttrande att det är angeläget att E22 får en bättre standard eftersom vägen är viktig för arbetspendling så väl som för den regionala utvecklingen. Vidare framför regionen att det i samband med ombyggnaden sker förbättringar av vägen som leder till minskad störningskänslighet men också förväntad jämnare trafikrytm. Det är viktigt att såväl E22 som berört lokalvägnät planeras för en funktionell kollektivtrafik. Redundansen ökar i och med att befintlig E22 används som lokalväg och det då finns alternativa vägar vid störningar.

Vidare framför regionen synpunkter på att de planerade trafikplatserna utgör bra lösningar ur ett systemperspektiv och trafikplatserna innebär förbättrad trafikrytm och möjliggör för byten mellan transportslag. Lokalvägnätet bedöms ge goda möjligheter att trafikera med bussar som kan kollektivtrafikförsörja orterna längs befintlig E22. Gång- och cykelvägnätet bedöms ge en god tillgänglighet för oskyddade trafikanter då det sträcker sig genom de orter som ligger längs befintlig E22.

Avseende trafikplats Nättraby framför Regionen att det vore önskvärt med ett förtydligande från Trafikverket om hur oskyddade trafikanter ska uppmärksammas för bilar som ska angöra cirkulationen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandet och återkopplingen kring planförslaget och att lösningarna ser bra ut. Avseende oskyddade trafikanter i Nättraby vill Trafikverket förtydliga att cirkulationen i möjligaste mån utformas så att den bidrar till låga hastigheter. Passagerarna för gående utformas som övergångsställe och, där bredder finns, även som cykelpassage. Målning och skyltning enligt standarden i VGU. För hastighetsdämpning för bilisterna från avfartsrampen föreslås varningsskyltar och upphöjningar.

3.2.4.2. MSB

MSB avstår från att yttra sig.

3.2.4.3. SGU

SGU hänvisar i sitt yttrande till sina allmänna riktlinjer.

3.2.4.4. Räddningstjänsten Östra Blekinge

Räddningstjänsten är positiv till förslaget och framför att Trafikverket bör överväga att utse nya rekommenderad uppställningsplats för farligt gods och anser att rastplats Vambåsa kan vara lämpligt. Räddningstjänsten framför också att de har egen statistik för olyckor som kan användas utöver STRADA.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket delar Räddningstjänstens syn kring att Vambåsa kan vara en lämplig uppställningsplats för farligt gods, se även bemötande av länsstyrelsens yttrande. Avseende ytterligare statistik tackar Trafikverket för informationen och vill framföra att detta inte föranleder någon förändring av planförslaget, varför statistiken från STRADA bedöms tillräcklig.

3.2.4.5. Ronneby Miljö & Teknik AB

Miljöteknik framför i sitt yttrande en fråga om vilka ledningar som finns i lm 1/700, miljöteknik har inte ledningar där. Vidare framför Miljöteknik information om att man på andra ställen har ledningar som behöver hanteras i detaljprojekteringen.

Avseende vattenskyddsområdet framför Miljöteknik att de önskar täta diken, inte semitäta, och att dessa förlängs förbi Leråkrabäcken samt att diken inom hela vägområdet samt på- och avfarter ska vara täta.

Miljöteknik framför också att befintlig pumpstation i 4/500 behöver hanteras i projekteringen, den ser ut att ligga i vägslänt.

Miljöteknik framför också synpunkter kring beskrivningar av att hantering av massor, bland annat inom vattenskyddsområdet. Det är viktigt också vid Björketorpskorsningen med hantering av massor pga befintliga deponier.

Miljöteknik frågar hur arbetet hanteras med ledningsrätter och om Trafikverket bekostar och driver detta arbete?

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen kring ledningar och vill framföra att man under arbetet med vägplanen har identifierat ledningar som kan komma att påverkas av planförslaget och dessa hanteras fortsatt inom ramen för arbetet med vägplanen.

I vägplanen har Trafikverket föreslagit täta diken med formulering "täta diken samt tät mittremsa eller åtgärd med motsvarande riskreducerande effekt". Utredningar kring utbredningen av täta diken är gjord, och enligt dessa behöver täta diken inte gå förbi Leråkrabäcken västerut eftersom det föreslås en tät damm med katastrofskydd inom vattenskyddsområdet och på andra sidan bäcken rinner vattnet västerut, bort från vattenskyddsområdet. Avseende täta diken på lokalväg och på- och avfarter har riskanalysen bedömt att detta inte är nödvändigt på grund av låg hastighet och låg årsdygnstrafik. Som säkerhetshöjande åtgärd har ändå räcken för extra skydd föreslagits på lokalvägen samt på- och avfartsramper. Trafikverket anser inte att ytterligare åtgärder utöver de redan föreslagna är nödvändiga.

Befintlig pumpstation i 4/500 avses kvarstå efter vägens ombyggnad, planförslaget justeras för att säkerställa detta, eventuellt krävs stödmur.

Markundersökningar är genomförda och sammanställda i PM Markmiljö som har delgivits Ronneby kommun som är tillsynsmyndighet och Ronneby Miljö och Teknik. Eventuellt befintliga föroreningar som påträffas inom vägområdet kommer att hanteras enligt gällande lagstiftning.

Trafikverket bekostar nya ledningsrätter för de ledningar som ligger utanför befintligt vägområde idag och behöver flyttas pga ombyggnaden. Ledningsägaren ombesörjer arbetet med ledningsrätten. I vissa fall kan Trafikverket godkänna nya ledningar inom vägområdet, då erfordras inte ledningsrätt utan istället ett avtal med Trafikverket.

3.2.4.6. Polisen region syd

Polisen framför att man saknar ny trafikkontrollplats i planförslaget, föreslår Vambåsa.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket delar polisens syn på att Vambåsa är en lämplig plats för en trafikkontrollplats och kommer att se över möjligheten att komplettera planförslaget.

3.2.4.7. Försvarsmakten

Försvarsmakten framför att de inte har något att erinra i detta ärende avseende transportinfrastrukturen.

3.2.4.8. SGI

SGI drar från samrådshandlingen slutsatsen att stabilitetsfrågorna är uppmärksammade och har inga synpunkter.

3.2.4.9. Luffartsverket

Luftfartsverket har inget att erinra mot vägplanen i egenskap av ägare för CNS-utrustning. Luftfartsverket framför att de inte har analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser (inom ca 60 km) ska alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer eller om flygplatser på annat sätt kan väntas bli påverkad av planerad etablering.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket gör bedömningen att närliggande flygplatser inte blir berörda av den planerade ombyggnaden av E22 eftersom byggnadsverk högre än 20 meter inte ingår i planen.



Trafikverket, 371 32 Karlskrona, Besöksadress Ronnebygatan 2
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se