

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## E22 Kalmar-Västervik, korsning väg 34 vid Ålem Mönsterås kommun, Kalmar län

Vägplan 2020-05-11

Projektnummer: 164275



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, Box 531, 371 23 Karlskrona

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2020-04-24

Ärendenummer: TRV 2018/64940

Uppdragsnummer: 164275

Version: 1.0

Kontaktperson: Thomas Östling, Trafikverket

Foto framsida: AFRY

# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>4</b>
<b>PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING .....</b>	<b>4</b>
<b>SAMRÅDSKRETS .....</b>	<b>5</b>
<b>SAMRÅD .....</b>	<b>5</b>
<b>Samråd med berörd länsstyrelse .....</b>	<b>5</b>
Samrådsunderlag .....	5
Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan .....	5
Reviderat samrådsunderlag .....	7
Länsstyrelsens nya beslut om betydande miljöpåverkan.....	7
Avgränsningssamråd för MKB .....	8
Samrådshandling .....	9
<b>Samråd med berörd kommun .....</b>	<b>9</b>
Samrådsunderlag .....	9
Reviderat samrådsunderlag .....	10
Samrådshandling .....	12
<b>Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda .....</b>	<b>13</b>
Samrådsunderlag .....	13
Reviderat samrådsunderlag .....	13
Samrådshandling .....	13
<b>Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer .....</b>	<b>14</b>
Samrådsunderlag .....	14
Reviderat samrådsunderlag .....	17
Samrådshandling .....	17
<b>Samråd med allmänheten.....</b>	<b>21</b>
Samrådsunderlag .....	21
Samrådshandling .....	23
<b>Underlag.....</b>	<b>27</b>

I samrådsredogörelsen 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 kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

## Sammanfattning

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2018/64940.

### **Samrådsunderlag**

Inbjudan till samråd med de enskilda som kan bli berörda, kommuner, organisationer och myndigheter genomfördes genom utskick av samrådsremiss med brev.

Samrådstiden var perioden 16 augusti – 6 september 2018. Samrådsunderlaget har under denna period funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Inbjudan till samråd med allmänheten har även skett genom annonsering i Östra Småland, Barometern/Oskarshamnstidningen och post och inrikes tidningar den 15 augusti 2018.

### **Reviderat samrådsunderlag**

Samrådsunderlaget reviderades 2019 då utredningsområdet utökats pga beslut om att utreda en planskild passage för oskyddade trafikanter. Samråd med de enskilda som kan bli berörda, kommuner, organisationer och myndigheter genomfördes genom utskick av samrådsremiss med brev. Samrådstiden var perioden 8 juli – 4 augusti 2019.

### **Samrådshandling**

Den 4 februari 2020 genomfördes ett möte på orten där samrådshandlingen presenterades. Det var ca 40 deltagare på mötet. I samband med möte på orten erbjöds även enskilda samtal med enskilda som särskilt berörs. Inbjudan till samråd skedde via brev till enskilda som kan bli särskilt berörda, kommun, organisationer och myndigheter. Samrådet annonserades även i Barometern/Oskarshamnstidningen och Post- och Inrikes Tidningar den 31 januari 2020. Samrådstiden var 3-23 februari 2020. Samrådshandlingen har under denna tid funnits tillgängligt på Trafikverket i Kalmar, Mönsterås kommun samt på Trafikverkets hemsida.

## Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samråds-kretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2018-06-01, 2019-03-04, 2019-10-01

# Samrådsrets

Samrådsretsen är de som berörs av projektet. Utpekad samrådsrets har informerats om att ett samråd ska äga rum. Omfattningen av samrådsretsen varierar mellan olika projekt och samrådets syfte, karaktär och innehåll.

Samrådsretsen, i skedet samrådsunderlag, för det här projektet bestod av enskilda som särskilt berörs, verksamheter i närheten av Ålemkrysset, Mönsterås kommun och Länsstyrelsen i Kalmar län.

Samrådsretsen utökades sedan i skedet samrådshandling eftersom Länsstyrelsen i Kalmar län bedömt att projektet kan medföra betydande miljöpåverkan. I samrådsretsen ingår, förutom ovan nämnda, även övriga myndigheter samt organisationer i och omkring Ålem som kan ha intresse av den här vägplanen. Checklista TDOK 2013:0058 har använts vid framtagande av samrådsrets. Samrådsretsen i sin helhet framgår av vägplanens fastighetsförteckning.

## Samråd

### Samråd med berörd länsstyrelse

#### Samrådsunderlag

Länsstyrelsen i Kalmar län har fått samrådsremissen i brev. Samrådstiden var perioden 16 augusti – 6 september 2018.

Länsstyrelsen i Kalmar län har informerats om samrådet och beretts möjlighet att inkomma med yttrande. Länsstyrelsen har valt att invänta samrådsunderlaget inför beslut om betydande miljöpåverkan.

#### Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

I samband med länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, 16 oktober 2018, skickade länsstyrelsen yttrande avseende samrådsunderlaget.

#### *Regional utveckling*

Länsstyrelsen saknar information om hur föreslagen ombyggnation av Ålemkrysset kan bidra till att öka framkomligheten och därmed minska restiderna i enlighet med målen i den regionala utvecklingsstrategin för Kalmar län 2030 (RUS).

Även om en eventuell hastighetsöversyn hanteras i annan lagstiftning så bör frågan hanteras i detta projekt på så sätt att det tydliggörs vilken skyltad hastighet som är målet för en ombyggd korsning.

Enligt Länsstyrelsens uppfattning kan det vara missvisande att i allt för hög grad se till ÅDT när ombyggnationer föreslås. Hur påverkar exempelvis trafiktopparna under sommarmånaderna val av lösning? Finns det ett behov av retardations- och accelerationskörväg?

Det bör tydligare framgå vad konsekvenserna blir för oskyddade trafikanter. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder för bilister och tung trafik innebär inte per automatik att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter höjs. Trafikverket bör även tydliggöra hur korsningen i plan för gång- och cykeltrafikanter ska fungera, blir det en acceptabel lösning?

Den långsiktiga ambitionen för E22 är att öka både framkomlighet och trafiksäkerhet. Det är då tydligt att exempelvis antalet korsningar i plan med sänkt hastighet måste minska. Länsstyrelsen ser därför ett behov av att Trafikverket tar ett större och långsiktigt helhetsgrepp på Ålemkrysset. Även om det inom aktuella finansiella ramar inte finns utrymme för planskildhet, så bör föreslagen lösning sättas in i ett längre tidsperspektiv. Kan exempelvis föreslagen ombyggnation utvecklas vidare i framtiden på ett samhällsekonomiskt bra sätt eller måste den ersättas helt och hållet på sikt?

#### *Naturmiljö*

Länsstyrelsen vill också uppmana Trafikverket att spara så många lövträd som möjligt och då företrädesvis ek.

#### *Kulturmiljö*

Länsstyrelsen ser inte några hinder för att milstolparna flyttas igen, men det är tillståndspliktigt.

#### *Miljö kvalitetsnormer vatten*

Länsstyrelsen ser ett behov av att Trafikverket gör vidare utredningar över hur MKN för vatten, både vad gäller ytvatten inklusive dagvattenhantering som grundvattenfrågor ska hanteras, detta för att kunna visa hur MKN för vatten ska uppnås.

#### *Trafikverket svarar:*

I Vägplanens planbeskrivning och miljöbeskrivning kommer ovanstående att hanteras. Hastigheten kommer att vara densamma som nuvarande.

En utredning avseende svängande fordon har genomförts där man tagit hänsyn till årsvariationen avseende trafikmängden.

En bedömning av hur trafiksäkerheten blir för oskyddade trafikanter kommer att finnas i vägplanens planbeskrivning. Trafikverket har beslutat tillsammans med Mönsterås kommun att i stället anlägga en gång- och cykelport under E22.

Lövträd kommer i möjligaste mån att sparas.

Milstolparna kommer inte att beröras.

MKN för vatten kommer att beskrivas i planbeskrivningen.

## Reviderat samrådsunderlag

Länsstyrelsen i Kalmar län har fått samrådsremissen i brev. Samrådstiden var perioden 8 juli – 4 augusti 2019.

Länsstyrelsen i Kalmar län har informerats om samrådet och beretts möjlighet att inkomma med yttrande. Länsstyrelsen har valt att invänta samrådsunderlaget inför beslut om betydande miljöpåverkan.

## Länsstyrelsens nya beslut om betydande miljöpåverkan

I samband med länsstyrelsens beslut om att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, 13 september 2019, skickade länsstyrelsen yttrande avseende samrådsunderlaget.

### *Miljö kvalitetsnormer vatten*

Länsstyrelsen ser ett behov av att Trafikverket gör en tydligare beskrivning av MKN för vatten, både vad gäller ytvatten inklusive dagvattenhantering som grundvattenfrågor. Detta för att kunna visa hur MKN för vatten kan bibehållas (icke-försämringskravet) samt vilka åtgärder som krävs för att kunna uppnå MKN vatten till senast år 2027 i närliggande yt- och grundvattenförekomster.

### *Grundvattenfrågan*

Länsstyrelsen uppmanar Trafikverket att utreda grundvattenfrågan i tidigt skede. Utredningsmaterialet som bland annat besvarar frågor som till vilket djup det ska grävas samt bortledning av grundvatten, kan sedan användas i samband med byggandet av gång- och cykeltunneln. En sådan konsekvensutredning blir ändå nödvändig vid en permanent grundvattensänkning. Det kan även bli aktuellt med en tillståndsprövning utifrån 11 kap miljöbalken.

### *Vägtrummor*

Eventuellt nya vägtrummor kan komma att behöva installeras och behöver anmälas utifrån 11 kap miljöbalken innan ny vägdragnings kan ske väster om E22an och norrut mot Ålem.

### *Naturmiljö*

Det är bra att Trafikverket inför fortsättningen funderar på skyddsåtgärder i form av att skapa vägkanter som gynnar de arter som finns i området idag och insekter som är knutna till torrängsflora. Det är också bra om det finns möjlighet att spara så mycket lövträd som möjligt intill området och då företrädesvis ek.

I den fortsatta hanteringen av ärendet behöver Trafikverket reda ut hur ekoxen kommer att påverkas. Om arten riskerar att skadas eller dödas av åtgärden behöver de bedöma hur artens gynnsamma bevarandestatus kommer att påverkas lokalt, regionalt och nationellt av åtgärden.

Ytterligare frågeställningar som Trafikverket behöver besvara:

- Hur kommer den rödlistade arten ljus solvända att påverkas? Finns det möjlighet att genomföra åtgärder som gynnar arten?

### *Kulturmiljö*

Länsstyrelsen påminner om att ev flytt av milstolpe är tillståndspliktigt.

### *Förorenade områden*

Länsstyrelsen påpekar att om man misstänker föroreningar i mark eller beläggning ska provtagning ske.

### *Samrådsredogörelsen*

Länsstyrelsen saknar sitt yttrande från tidigare beslut om betydande miljöpåverkan.

### *Trafikverket svarar:*

MKN för vatten kommer att beskrivas i MKB. Grundvattenfrågan har utretts under våren och sommaren. Denna utredning kommer att arbetas in i MKB.

Ev vägtrummor kommer inte att beröra vattendrag och därmed behövs ingen anmälan vattenverksamhet göras för arbete i vattendrag.

Lövträd kommer i möjligaste mån att sparas. Påverkan på ekoxen kommer att beskrivas i MKB. Påverkan samt åtgärder för att gynna arten ljus solvända kommer att beskrivas i MKB.

Milstolparna kommer inte att beröras.

Trafikverket kommer provta grundvatten och vägslänter under hösten 2019.

Bedömningen är att E22:ans beläggning inte innehåller PAH, men provtagning kommer att ske i samband med framtagande av förfrågningsunderlag.

## **Avgränsningssamråd för MKB**

Den 26 november 2019 genomfördes ett avgränsningssamråd för MKB hos Länsstyrelsen i Kalmar. Den 9 december 2019 tog länsstyrelsen beslut avseende avgränsning MKB med följande yttrande:

### *Länsstyrelsens bedömning*

I samband med avgränsningssamrådet presenterade Trafikverket ett bra och fullgott material förutom för vissa frågor om naturvård. Det framtagna materialet är en bra början för MKB-arbetet men om det uppstår nya frågor kan kompletterande utredningar behövas ta fram.

### *Miljö kvalitetsnormer för vatten – grundvattenfrågor, ytvatten och dagvattenhantering*

Av MKB'n kommer det att framgå vilka eventuella konsekvenser en grundvattensänkning kan medföra vid byggande av gång- och cykeltunnel under E22an. Vidare kan det komma att behövas tas fram nya utredningar, ifall nya vattenfrågor uppstår, gällande hur MKN för vatten ska kunna bibehållas (icke-försämringskravet) samt vilka åtgärder som krävs för att kunna uppnå MKN vatten till senast år 2027 i närliggande yt- och grundvattenförekomster.



### Natur

- Beskriva skyddsåtgärder i form av skapa vägkanter som gynnar de arter som finns i området idag och insekter som är knutna till torrängsfloran.
- Den kompletterande naturvärdesinventering med fördjupning insekter ska bifogas MKB´n och bedömning av påverkan på de arter och naturvärden som konstaterats under inventeringen ska tas med i MKB.
- Spara så mycket lövträd som möjligt i hela området och då företrädesvis ek. Viktigt att de trädområden som ska sparas hägnas in under arbetstiden så att inte maskiner och massor skadar träden.
- Reda ut hur ekoxen kommer att påverkas. Hur kommer artens gynnsamma bevarandestatus att påverkas av åtgärden? Eventuellt artskyddsutredning.
- Eventuell påverkan på arten ljus solvända ska beskriva. Åtgärder som kan gynna ljus solvända utreds.
- Även om sandödlor och läderbagge inte berörs behöver de tas med i MKB´n.

### Kulturmiljö

De kulturhistoriska värdena i form av milstenarna ska ingå i fortsatt arbete med miljökonsekvensbeskrivningen. Området ingår även i kulturmiljöprogram för Mönsterås kommun (Ålems stationssamhälle) och den berörda vägsträckningen ingår i länsstyrelsens skikt Kulturhistoriskt värdefulla vägar, och dessa kulturhistoriska värden bör ingå i MKB´n och bedömningen om påverkan samt avvägning mellan ingångsvärden i MKB.

#### *Trafikverket svarar:*

Länsstyrelsens synpunkter har inarbetats i MKB.

### Samrådshandling

Länsstyrelsen har fått samrådsremiss i brev. Samrådstiden var perioden 3-23 februari 2020.

Länsstyrelsen kan inte ta ställning till planhandlingarna utan en färdig miljökonsekvensbeskrivning (MKB) eftersom relevanta delar ska integreras. I detta skede fokuserar därför länsstyrelsen på de kompletteringar som behöver tas upp i MKB´n. Dessa kompletteringar är samma som vid avgränsningssamrådet för MKB och tas därför inte upp här.

#### *Trafikverket svarar:*

Länsstyrelsens synpunkter har inarbetats i MKB.

### Samråd med berörd kommun

#### Samrådsunderlag

Mönsterås kommun har fått samrådsremissen i brev. Samrådstiden var perioden 16 augusti – 6 september 2018.

Mönsterås kommun ställer sig positiv till att trafiksäkerhetshöjande åtgärder planeras vid korsningen. På sikt önskar kommunen att det anordnas en trafikplats så att inga fordon behöver möta korsande trafik. Tills trafikplats finns på plats är det positivt att 4-

vägs korsningen förändras, Mönsterås kommun önskar dock att förslaget om två separata 3-vägs korsningar kompletteras med en biltunnel med gång- och cykelfält.

Mönsterås kommun vill att Trafikverket ordnar ett samrådsmöte för allmänheten.

Mönsterås kommun tycker det är viktigt att buller- och vibrationsnivåer för befintliga bostäder utreds.

Mönsterås kommun anser att skyltning mot Vimmerby och Linköping ska flyttas från planområdet till Ristomt korsningen för att på så sätt styra bort delar av trafiken som annars passerar genom södra delen av Ålem stationssamhälle.

Önskar översyn av hastigheter längs E22 förbi hela Ålem. Önskar även hastighetsövervakning.

Den fortsatta planeringen bör innehålla retardations- och accelerationsfält, samt var det är lämpligt att möjliggöra uppställningsplatser för lastbilar.

*Trafikverket svarar:*

När samrådsunderlaget togs fram var det inte aktuellt med en planskild passage för gång- och cykeltrafik. Efter att samrådsunderlaget togs fram kom Trafikverket och Mönsterås kommun överens om att kommunen är med och delfinansierar en planskild gång- och cykelport. Projektet har därför utökats med en sådan.

Ristomt korsningen är inte anpassad för att ta hand om mer tung trafik. Korsningens utformning är mer anpassad för en mer vardaglig kommunikation mellan Ålem och kyrkbyn Timmernabben m fl orter genom busshållplatser, pendelparkering samt planskild gång- och cykelpassage. Närheten till Alsterån, anslutningen med 34:an vid brandstationen är ytterligare en anledning till att inte styra över än större andel av trafiken.

Om man kommer från norr och kör söderut på E22 möts man av vägvisning mot Vimmerby väg 34 redan vid Ristomta. Den trafiken styrs alltså inte ner till Ålem korsningen.

Trafikverket arbetar inledningsvis med att planera för ombyggnad av väg 37/47 från Oskarshamn mot Glahytt för mötesseparerad väg, där den ansluter mot väg 34, med anslutning från Oskarshamn södra trafikplats och en ny vägsträcka till Svalliden. Tanken är att detta kan avlasta tung trafik även sträckan från väg 34 Ålem mot Vimmerby genom att denna väg blir snabbare och mötesseparerad. Vägen genom Ålem upp mot Högsby bedöms inte inom överskådlig tid att mittsepareras.

Hastigheten kommer inte att ses över inom ramen för detta projekt. Hastighetskameror hanteras inte inom ramen för vägplanen. Generellt anläggs inte hastighetskameror på vägar med mittseparering då risken för olyckor är mindre på den typen av vägar. Frågan vidarebefordras till den enhet inom Trafikverket som beslutar om hastighetskameror.

## **Reviderat samrådsunderlag**

Mönsterås kommun har fått samrådsremissen i brev. Samrådstiden var perioden 8 juli – 4 augusti 2019.

Mönsterås kommun ställer sig positiv till att trafiksäkerhetshöjande åtgärder planeras vid korsningen. På sikt önskar kommunen att det anordnas en trafikplats så att inga fordon behöver möta korsande trafik. Tills trafikplats finns på plats är det positivt att 4-vägs korsningen förändras.

Mönsterås kommun vill att Trafikverket ordnar ett samrådsmöte för allmänheten.

Mönsterås kommun tycker det är viktigt att buller- och vibrationsnivåer för befintliga bostäder utreds.

Mönsterås kommun anser att skyltning mot Vimmerby och Linköping ska flyttas från planområdet till Ristomt korsningen för att på så sätt styra bort delar av trafiken som annars passerar genom södra delen av Ålem stationssamhälle.

Önskar översyn av hastigheter längs E22 förbi hela Ålem. Önskar även hastighetsövervakning.

Den fortsatta planeringen bör innehålla retardations- och accelerationsfält, samt var det är lämpligt att möjliggöra uppställningsplatser för lastbilar.

Ny detaljplan kommer att behövas tas fram eftersom ny anslutning väster om E22 berör mark som idag är planlagd som NATUR-mark.

*Trafikverket svarar:*

Det är i dagsläget inte aktuellt med en trafikplats då det inte bedöms samhällsekonomiskt lönsamt eftersom trafikmängden för anslutande trafik är relativt låg.

Ristomt korsningen är inte anpassad för att ta hand om mer tung trafik. Korsningens utformning är mer anpassad för en mer vardaglig kommunikation mellan Ålem och kyrkbyn Timmernabben m fl orter genom busshållplatser, pendelparkering samt planskild gång- och cykelpassage. Närheten till Alsterån, anslutningen med 34:an vid brandstationen är ytterligare en anledning till att inte styra över än större andel av trafiken.

Om man kommer från norr och kör söderut på E22 möts man av vägvisning mot Vimmerby väg 34 redan vid Ristomta. Den trafiken styrs alltså inte ner till Ålem korsningen.

Trafikverket arbetar inledningsvis med att planera för ombyggnad av väg 37/47 från Oskarshamn mot Glahytt för mötteseparerad väg, där den ansluter mot väg 34, med anslutning från Oskarshamn södra trafikplats och en ny vägsträcka till Svalliden. Tanken är att detta kan avlasta tung trafik även sträckan från väg 34 Ålem mot Vimmerby genom att denna väg blir snabbare och mötteseparerad. Vägen genom Ålem upp mot Högsby bedöms inte inom överskådlig tid att mittsepareras.

Hastigheten kommer inte att ses över inom ramen för detta projekt. Hastighetskameror hanteras inte inom ramen för vägplanen. Generellt anläggs inte hastighetskameror på vägar med mittseparering då risken för olyckor är mindre på den typen av vägar. Frågan vidarebefordras till den enhet inom Trafikverket som beslutar om hastighetskameror.

## Samrådshandling

Mönsterås kommun har fått samrådsremiss i brev. Samrådstiden var perioden 3-23 februari 2020.

Mönsterås kommun ställer sig positiv till de trafiksäkerhetshöjande åtgärder som planeras i Ålemkrysset. På sikt önskar kommunen en planskild korsning även för fordonstrafik.

Mönsterås kommun anser att det var väldigt positivt att allmänheten fick möjlighet att delta i det samrådsmöte som genomfördes på orten den 4 feb 2020.

Kommunen önskar accelerations- och retardationsfält i projektet. Man saknar detta för södergående trafik som ska svänga in på väg 34. Det saknas även för trafik som svänger norrut från väg 34. Man ser också en fara att vänstersvängar (från både väg 34 och från väg 602) kan bli problematiska och farliga. Inte minst pga den höga hastighet fordon håller genom korsningen.

Kommunen undrar hur den projekterade lösningen påverkar möjligheten till framtida trafikplats i anslutning till Ålemkrysset.

Önskemål att vägvisning mot Vimmerby och Linköping flyttas från planområdet till Ristomtatorsningen, detta gäller trafiken som kommer söderifrån.

Yttrandet innehåller önskemål om att se över hastigheterna på E22 inom planområdet och till Ristomta.

Kommunen önskar också att Trafikverket ser över trafikföringen i korsningen väg 34 och 603. Kanske kan man göra en nysträckning för den tunga trafiken som ska åka från E22 till väg 603 och samtidigt få till en uppställningsplats för den tunga trafiken?

### *Trafikverket svarar:*

Korsningen är utformad enligt gällande krav i förhållande till rådande trafikmängd avseende accelerations- och retardationsfält.

Att skapa separata fält för alla rörelser i korsningarna innebär inte per automatik att det blir en bättre trafiksituation. Sikten kan försämrats och fler korsningskonflikter kan uppstå.

Ristomtatorsningen är inte anpassad för att ta hand om mer tung trafik. Korsningens utformning är mer anpassad för en mer vardaglig kommunikation mellan Ålem och kyrkbyn Timmernabben m fl orter genom busshållplatser, pendelparkering samt planskild gång- och cykelpassage. Närheten till Alsterån, anslutningen med 34:an vid brandstationen är ytterligare en anledning till att inte styra över än större andel av trafiken. Om man kommer från norr och kör söderut på E22 möts man av vägvisning mot Vimmerby väg 34 redan vid Ristomta. Den trafiken styrs alltså inte ner till Ålemkorsningen. Trafikverket arbetar inledningsvis med att planera för ombyggnad av väg 37/47 från Oskarshamn mot Glahytt för mötteseparerad väg, där den ansluter mot väg 34, med anslutning från Oskarshamn södra trafikplats och en ny vägsträcka till

Svalliden. Tanken är att detta kan avlasta tung trafik även på sträckan från väg 34 Ålem mot Vimmerby genom att denna väg blir snabbare och mötesseparerad.

Hastigheterna på E22 ses inte över inom ramen för detta projekt.

Våren 2020 påbörjas en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) avseende översyn av återstående sträckor med skyltad hastighet 70 km/h på E22 genom Kalmar län. Samordning sker mellan detta projekt och ÅVSen.

Angående att se över trafikföringen i korsningen väg 34/603 så kan det inte hanteras inom ramen för vägplanen då den redan nu har ansträngd finans och att det därför är svårt att rymma fler åtgärder. Frågan skickas till projektet som driver ovan nämnda ÅVS.

## Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

### Samrådsunderlag

Samråd med de enskilda som kan bli berörda genomfördes genom utskick av samrådsremiss med brev. Samrådstiden var perioden 16 augusti – 6 september 2018. Samrådsunderlaget har under denna period funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida.

Inga yttranden har inkommit.

### Reviderat samrådsunderlag

Samråd med de enskilda som kan bli berörda genomfördes genom utskick av samrådsremiss med brev. Samrådstiden var perioden 8 juli – 4 augusti 2019.

Inga yttranden har inkommit.

### Samrådshandling

Enskilda som kan komma att beröras har fått inbjudan till möte på orten samt samrådsremiss i brev. Möte på orten genomfördes 4 feb 2020 och i samband med det erbjöds enskilda samtal med enskilda som särskilt berörs. Samrådstiden var perioden 3-23 februari 2020.

#### *Markintrång*

Fastighetsägare är positivt inställd till redovisat markintrång.

#### *Avverkning träd*

I samband med avverkning av träd finns önskemål att berörd markägare får delta.

#### *Trafikverket svarar:*

Trafikverket tar med sig synpunkten i det fortsatta arbetet.

#### *Avsvängningsfält från E22 mot väg 34/602*

Önskemål om att projektera avsvängningsfält från E22 mot väg 34/602 för att kunna bromsa ner utan att störa trafiken på E22.

*Trafikverket svarar:*

Trafikverket tar med sig synpunkten i det fortsatta arbetet. Korsningen är utformad enligt gällande krav i förhållande till rådande trafikmängd, både avseende genomfartstrafik och svängande fordon.

*Separat fält på E22 för de som svänger vänster från väg 34/602*

Förslaget borde även hantera vänstersvängar för påkörande fordon.

*Trafikverket svarar:*

Trafikverket tar med sig synpunkten i det fortsatta arbetet. Att skapa separata fält för alla rörelser i korsningarna innebär inte per automatik att det blir en bättre trafiksituation. Sikten kan försämrats och fler korsningskonflikter kan uppstå.

*Parkering lastbilar väg 34*

Lastbilar som parkerar längs med väg 34 utanför Preem är ett problem för framkomligheten.

*Trafikverket svarar:*

Frågan hanteras inte inom ramen för vägplanen.

## Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

### Samrådsunderlag

Samråd med organisationer och myndigheter genomfördes genom utskick av samrådsremiss med brev. Samrådstiden var perioden 16 augusti – 6 september 2018. Samrådsunderlaget har under denna period funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida.

*Försvarsmakten*

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

*Naturvårdsverket*

Naturvårdsverket avstår från att lämna synpunkter i rubricerat ärende.

*Patabygdens samhällsförening*

Tycker att samrådsunderlaget innehåller mycket fakta om miljöpåverkan men väldigt begränsad konkret information om vad man avser utföra.

Samhällsföreningen välkomnar att det äntligen tas fram ett förslag för att förbättra korsningen, även om de föreslagna åtgärderna inte kommer att erbjuda den bästa lösningen. Saknar tex påkörningsfält för de som ska söderut från Ålem.

Önskemål om planfri gång- och cykelpassage förs fram, gärna kombinerat med passage för bilar.

Önskar att väg 34 skyltas via Ristomta istället för via Ålemkrysset för att minska trafiken genom Ålem.

Önskar att hastigheten förbi Ålem sänks och att Hastighetskameror sätts upp.

Önskar att Trafikverket anordnar samrådsmöte och att samhällsföreningen bjuds in till detta.

*Trafikverket svarar:*

Samrådsunderlaget syftar i första hand till att beskriva omgivningsförutsättningarna för planerad åtgärd. Samrådsunderlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Innan Samrådsunderlaget skickas till länsstyrelsen ska de som kan tänkas bli berörda samt kommunen ges möjlighet att lämna synpunkter. I nästa skede, samrådshandlingen kommer vägförslaget att studeras närmare och detaljutformas och då är synpunkterna från samrådet ett mycket viktigt inspel. Samråd på orten planeras att hållas vintern 2018/2019. Inbjudan kommer att ske via annonsering och brev tillsammans med projektets webbsida som uppdateras efterhand.

Då samrådsunderlaget togs fram var det inte aktuellt med en planskild passage för gång- och cykeltrafik. Efter att samrådsunderlaget togs fram kom Trafikverket och Mönsterås kommun överens om att kommunen är med och delfinansierar en planskild gång- och cykelport. Projektet har därför utökats med en sådan.

Ristomtatorsningen är inte anpassad för att ta hand om mer tung trafik. Korsningens utformning är mer anpassad för en mer vardaglig kommunikation mellan Ålem och kyrkbyn Timmernabben m fl orter genom busshållplatser, pendelparkering samt planskild gång- och cykelpassage. Närheten till Alsterån, anslutningen med 34:an vid brandstationen är ytterligare en anledning till att inte styra över än större andel av trafiken. Om man kommer från norr och kör söderut på E22 möts man av vägvisning mot Vimmerby väg 34 redan vid Ristomta. Den trafiken styrs alltså inte ner till Ålemkorsningen. Trafikverket arbetar inledningsvis med att planera för ombyggnad av väg 37/47 från Oskarshamn mot Glahytt för mötteseparerad väg, där den ansluter mot väg 34, med anslutning från Oskarshamn södra trafikplats och en ny vägsträcka till Svalliden. Tanken är att detta kan avlasta tung trafik även sträckan från väg 34 Ålem mot Vimmerby genom att denna väg blir snabbare och mötteseparerad. Vägen genom Ålem upp mot Högsby bedöms inte inom överskådlig tid att mittsepareras.

Hastigheten kommer inte att ses över inom ramen för detta projekt. Hastighetskameror hanteras inte inom ramen för vägplanen. Generellt anläggs inte hastighetskameror på vägar med mittseparering då risken för olyckor är mindre på den typen av vägar. Frågan vidarebefordras till den enhet inom Trafikverket som beslutar om hastighetskameror.

*Preem*

Uppfattar att man stänger av möjligheten för södergående trafik till infart till Preems Bensinstation, en sådan lösning kan inte accepteras då det blir ett stort ingrepp i verksamheten.

Vill också göra Trafikverket uppmärksam på de skyddsavstånd som gäller för den verksamhet Preem bedriver i det området enligt bifogad bilaga, Erforderliga skyddsavstånd måste respekteras i planeringsarbetet.

*Trafikverket svarar:*

Korsningen kommer att flyttas söderut. Södergående trafik har samma möjlighet att svänga av mot Ålem som tidigare. Skylten med symbol för bensinstation kommer fortfarande att visa avfart mot Ålem i den nya korsningen. Utformning och placering av verksamhetens in- och utfart kommer att samrådats i nästa skede av vägplanen.

Trafikverket noterar skyddsavstånden och tar med i fortsatt arbete.

*Statens geotekniska institut (SGI)*

SGI har ingenting att tillägga i det här skedet.

*Ålems sparbank*

Noterar att de trafikflöden som är uppmätta är från 2012 och 2014. Anser att trafiken ökat påtagligt sedan dess.

Ny utfart på E22 från väg 34 ligger närmare korsningen till Preem/väg 603 jämfört med tidigare. Det kommer garanterat att leda till värre problem framöver jämfört med de redan befintliga problem som uppstår i dag under intensivare trafikdagar. Hela den korsningen försämras avsevärt i det framlagda förslaget. Det finns uppenbara risker med att norrifrån kommande trafik som svänger av E22 t o m blir stående på E22 för att korsningen blockeras av bilar från väg 603, Preem samt väg 34. Jag kan nästan garantera att problemen i den korsningen kommer bli avsevärt större med den föreslagna lösningen.

Idag svänger trafiken som lämnar Preem ut på väg 34 och kommer direkt till utfarten på E22. I föreslagen lösningen framgår inte hur trafiken som ska lämna Preem ska ansluta till väg 34. Det ser ut som om att den trafiken kommer i konflikt med föreslagen cykelväg. I vart fall ska den trafiken, som är omfattande under ett dygn, kanaliseras till korsningen 34/603, som redan försämrats.

Förflyttningen norrut av utfarten från väg 34 riskerar att skapa svårigheter för vänstersvängande trafik att upptäcka fordon söderifrån. Nuvarande korsning är idag högre än trafikavsnitten direkt söder respektive norr om korsningen. Sikten norrut förbättras men sikten söderut försämras. Med tanke på att vänstersvängande trafik primärt måste anpassa sin utkörning för söderkommande trafik så är det rimligen en försämring då de har längre till sitt körfält jämfört med högersvängande trafik.

Gång- och cykelpassager i en separerad korsning måste anses som mycket dåligt. Vid Ålems norra infart vid Alsterån finns inte motsvarande lösning utan där gjordes en separat gång- och cykeltunnel. Oavsett röd eller gul sträckning kommer överfarten att vara belägen inom accelerationszoner för trafik som svänger söderut på E22 från väg 34. Samma sak gäller för trafik som svänger norrut från väg 602. Med kunskap om hur man agerar vid den här typen av utfarter finns det uppenbara risker att fordon som svänger ut på E22 är mer koncentrerade på trafiken i det körfält de ska svänga ut på än på eventuella gångare eller cyklister.

Förbättringsförslag:

1. Separat gång- och cykeltunnel under E22. Jag ser inte att det skulle vara några större problem med en sådan tunnel jämfört med passagen vid Alsterån, där närheten till vattnet försvårade. En planfri passage för dessa trafikanter måste ses som mycket viktig ur säkerhetssynpunkt. Gör man en tunnel under E22 vore det lämpligt att den gjordes på samma sätt som den i Kåremo så att biltrafik som ska rakt över också kan använda den.



2. Till E22 anslutande trafik som kommer från väg 34 (framför allt) bör ledas in på E22 via en påfart. Av trafiken som svänger ut på E22 från Ålemssidan är det troligen 70 % som ska svänga söderut. Får man bort den här trafiken lättare, vilket en påfart skulle lösa, tar man bort många problem för vänstersvängande trafik samt minimerar problemen med att blockera korsningen 34/603.

3. Vänstersvängande trafik får tillgång till skyddade körfält i likhet med korsningen vid Ekerum på väg 136 på Öland. Det gör att vänstersvängande trafik bara behöver koncentrera sig på en körriktning primärt.

*Trafikverket svarar:*

Trafikverket tackar för detta inspel som kommer att användas i fortsatt arbete med att ta fram samrådshandling.

Påfart från väg 34 söderut på väg E22 kommer att utredas vidare.

När samrådsunderlaget togs fram var det inte aktuellt med en planskild passage för gång- och cykeltrafik. Efter att samrådsunderlaget togs fram kom Trafikverket och Mönsterås kommun överens om att kommunen är med och delfinansierar en planskild gång- och cykelport. Projektet har därför utökats med en sådan.

*Sveriges geologiska undersökning (SGU)*

SGU avstår från att svara i ärendet, och hänvisar till vår checklista för planering av infrastrukturprojekt.

## **Reviderat samrådsunderlag**

Samråd med organisationer och myndigheter genomfördes genom utskick av samrådsremiss med brev. Samrådstiden var perioden 8 juli – 4 augusti 2019.

Inga yttranden har inkommit.

## **Samrådshandling**

Organisationer och myndigheter har fått samrådsremiss i brev. Samrådstiden var perioden 3-23 februari 2020.

*Sveriges geologiska undersökning (SGU)*

SGU avstår från att svara specifikt i ärendet, och hänvisar till checklista för planering av infrastrukturprojekt.

*Havs- och vattenmyndigheten*

Myndigheten avstår från att lämna synpunkter på underlaget. Det innebär inte att myndigheten tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet.

*Patabygdens samhällsförening*

Patabygdens samhällsförening anser att förslaget att etablera en planskild korsning för gång- och cykeltrafikanter är mycket bra – och att nuvarande förslag skall ta detta i beaktande även för biltrafikanter. Att ersätta en farlig fyrvägs korsning med två fortsatt farliga 3-vägs korsningar anses inte vara en framkomlig väg.

Man är orolig för att om man bygger om korsningen nu så kommer det dröja många år innan man får en planskild korsning på platsen.

*Trafikverket svarar:*

Att bygga om en olycksdrabbad fyrvägs korsning till två trevägs korsningar innebär att olycksrisken minskar med upp till 40%. Att vänstersvängsfälten från E22 till sekundärvägarna ej längre är motstående varandra förbättrar sikten i korsningen på E22.

Våren 2020 påbörjas en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) avseende översyn av återstående sträckor med skyltad hastighet 70 km/h på E22 genom Kalmar län. Samordning sker mellan detta projekt och ÅVSen.

*Alsteråns vattenråd*

Området ligger inom Alsteråns avrinningsområde. Åtgärden får inte bidra till försämrad vattenkvalitet i området.

Vattenrådet föredrar en annan typ av trafiklösning, en planfri korsning. Detta förordas på grund av att en planfri korsning medför mindre olycksrisk med negativa konsekvenser för människor och miljö. I området finns sämre markförhållanden, vattenmättat område. Därför förordas en bro för fotgängare och cyklister istället för planerad tunnel.

*Trafikverket svarar:*

Den åtgärd som föreslås för gång- och cykeltrafikanter är en planskild passage där passage sker under vägen genom en port. I tidigare skede har valet port eller bro för gång- och cykeltrafiken utretts. Markens topografi gör det svårt att bygga en bro över E22.

Att bygga om en olycksdrabbad fyrvägs korsning till två trevägs korsningar innebär att olycksrisken minskar med upp till 40%. Detta innebär samtidigt att risken för miljöolyckor minskar.

*SMHI*

SMHI informerar om att man i samband med planering av samhället bör ta hänsyn till det framtida klimatet. Man hänvisar till de regionala klimatanalyserna för länet samt till historiska och framtida skyfall, se länkar i yttrande.

*Trafikverket svarar:*

Trafikverket tackar för informationen. Genom att följa de styrande dokumenten för avvattning så tas hänsyn till förändringar i klimatet.

*Svenska kraftnät*

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna och har inget att erinra mot upprättat förslag.

*Statens geotekniska institut, SGI*

SGI avstår att yttra sig tills en MKB finns framme.

### *Försvarsmakten*

Försvarsmakten framför följande synpunkter i rubricerat ärende.

- Vägen ska klara tunga transporter av upplastade stridsvagnar eller motsvarande (totalvikt 100 ton, axeltryck 12 ton, bredd 4,2 m).
- Sidomarkeringsstolparna vid vägrenen ska anläggas minst 0,5 m utanför asfaltsbeläggningen.

### *Trafikverket svarar:*

Väganläggningen är projekterad enligt gällande regler och uppfyller ovanstående.

### *Preem*

Preem anser att ombyggnaden kommer att innebära ett stort ingrepp i Preems verksamhet genom att den flyttade anslutningen innebär att det blir svårare för kunderna att komma till anläggningen. Preem anser att man inte blivit tillfrågad avseende förslaget och vill ha ett möte med Trafikverket.

### *Trafikverket svarar:*

Anslutningen flyttar 125 m söderut vilket gör att risken för köbildning minskar på väg 34. Samråd kommer att ske angående skyltens läge. Vägvisning kommer att anpassas till den nya utformningen.

Trafikverket har bjudit in Preem till de samråd som genomförts samt även kontaktat Preem via telefon. Genomgång av planförslag genomfördes på plats den 2020-04-28. På mötet deltog, förutom Trafikverket, stationschef. Flytt av Preem-skylt ska i ett senare skede hanteras i samråd med representant från Preem.

### *Region Kalmar län*

Region Kalmar län tillsammans med övriga berörda län längs E22 har som gemensam strävan att stråket för E22 ska uppnå minsta hastighet om 110 km/h. Korsningen vid Ålem är idag skyltad för 70 km/h och med förslaget till vägplan kommer sträckan för 70 km/h att öka. Det ser Region Kalmar län som negativt, men om ökad trafiksäkerhet kan säkerställas med mindre åtgärder bedöms trafiksäkerheten i detta läge skattas högre. Viktigt är att det säkerställs att åtgärderna som nu planeras i planen också tar höjd för kommande hastighetshöjning och eventuella andra åtgärder.

Trafikverket föreslår i vägplanen två trevägskorsningar som även i detta förslag innebär farliga vänstersvängar, dels vid södergående trafik ut från väg 602 och vid norrgående trafik ut från väg 34. I båda fallen finns skymd sikt och accelerationsfält- och retardationsfält saknas. Hög hastighet på fordon på E22 kommer att innebära farliga situationer när dessa fält saknas.

Att ordna en gång- och cykelpassage med planskildhet kommer ge stora positiva effekter för möjligheten att tryggt och säkert cykla i området.

Kalmar län ser det som självklart att Trafikverket som nationell myndighet tar ett stort ansvar för att vattentillgångarna inte på något sätt förstörs eller riskerar att blir förorenade på grund av insatser gjorda i samband med byggnation och nyetablering av mark för ny infrastruktur.

Region Kalmar län vill skicka med Trafikverket att se över möjligheten att vid nybyggnation planera även för möjlighet att anlägga bredband.

*Trafikverket svarar:*

Våren 2020 påbörjas en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) avseende översyn av återstående sträckor med skyltad hastighet 70 km/h på E22 genom Kalmar län. Samordning sker mellan detta projekt och ÅVSen.

Korsningen är utformad enligt gällande krav i förhållande till rådande trafikmängd, både avseende genomfartstrafik och svängande fordon. För att klara siktkraven i korsningarna E22/väg 34 resp E22/väg 602 har accelerations- och retardationsfält uteslutits i den projekterade lösningen.

Den projekterade lösningen beräknas minska olycksrisken med upp till 40% och därmed kommer risken för att förorena vattentillgångarna minska jämfört med dagens utformning. Anläggningen är projekterad enligt gällande dokument inklusive hur vägdragvatten ska tas omhand.

Trafikverket ansvarar inte för bredbandsnätet men har haft samråd med ledningsägarna under framtagandet av vägplanen och kommer fortsätta samråda med ledningsägarna under framtagandet av förfrågningsunderlag/bygghandling för att möjliggöra eventuell samförläggning av ledningar och kablar i byggskedet.

*Ålems sparbank*

Önskar en planskild korsning för minst gång-, cykel- och personbilstrafikanter.

Det senaste förslaget medför nya faror för vänstersvängande samtidigt som det bygger bort befintliga svårigheter. Det är av största vikt att den trafik som ska passera E22 mellan Ålem/Pataholm kan passera på ett säkrare sätt än i nuvarande förslag. Skyddande körfält innan högersväng in mot Ålem respektive Pataholm är direkt nödvändiga och bör vara så långa som möjligt. En bra lösning för den accelererande trafiken som svänger vänster ut på E22 är också viktig. I första hand norrut, men går det att åstadkomma även söderut är det bra. Direktanslutande körfält från väg 34 söderut är helt rätt lösning. De faror som kvarstår i nuvarande förslag är riskerna för påkörningsolyckor bakifrån när fordon "kastar" sig ut i den täta trafiken. Det finns en risk att den typen av påkörningar kastar framförvarande fordon mot fordon som står och väntar på att köra ut, likt den dödsolycka som skedde för några år sedan.

*Trafikverket svarar:*

Att anlägga en planskild passage för gång-, cykel- och personbilstrafikanter är inte aktuellt då det i sig skulle skapa otydlighet för lastbils- och busstrafiken. Risken för att den tunga trafiken kör fast i den låga porten ses som hög. Trafikverket bygger inte den typen av planskilda passager på europavägar.

Korsningen är utformad enligt gällande krav i förhållande till rådande trafikmängd, både avseende genomfartstrafik och svängande fordon. För att klara siktkraven i korsningarna E22/väg 34 resp E22/väg 602 har accelerations- och retardationsfält uteslutits i den projekterade lösningen.

## Samråd med allmänheten

### Samrådsunderlag

Samråd med allmänheten har skett genom annonsering i tidningarna Östra Småland, Barometern/Oskarshamnstidningen samt post och inrikes tidningar den 15 augusti 2018. Samrådstiden var perioden 16 augusti – 6 september 2018. Samrådsunderlaget har under denna period funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida.

#### *Hastighetskameror*

Yttranden har inkommit med önskemål om fartkameror på E22 vid Ålemkrysset.

#### *Trafikverket svarar:*

Hastighetskameror hanteras inte inom ramen för vägplanen. Generellt anläggs inte hastighetskameror på vägar med mittseparering då risken för olyckor är mindre på den typen av vägar. Frågan vidarebefordras till den enhet inom Trafikverket som beslutar om hastighetskameror.

#### *Utformning korsning*

Yttranden har inkommit med detaljerade synpunkter på hur trafiklösningen ska utformas, bla att korsningen inte bör utformas som den som ligger norrut på E22 (Ristomta).

#### *Trafikverket svarar:*

Samrådsunderlaget syftar i första hand till att beskriva omgivningsförutsättningarna för planerad åtgärd. Samrådsunderlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Innan Samrådsunderlaget skickas till länsstyrelsen ska de som kan tänkas bli berörda samt kommunen ges möjlighet att lämna synpunkter. I nästa skede, samrådshandlingen kommer vägförslaget att studeras närmare och detaljutformas och då är synpunkterna från samrådet ett mycket viktigt inspel. Samråd på orten kommer att hållas någon gång i nov eller dec 2018. Inbjudan kommer att ske via annonsering och via brev.

Åtgärder i den norra korsningen ryms inte inom det här projektet utan får i så fall meddelas till Trafikverket som ett separat ärende. Den aktuella korsningen i söder kommer inte att anpassas efter det trafikflöde som är där och den kapacitet som krävs.

#### *Planskild gång- och cykelpassage*

Flera yttranden har inkommit med önskemål om planskild gång- och cykelpassage pga hög trafikintensitet, speciellt sommartid, samt höga hastigheter.

#### *Trafikverket svarar:*

När samrådsunderlaget togs fram var det inte aktuellt med en planskild passage för gång- och cykeltrafik. Efter att samrådsunderlaget togs fram kom Trafikverket och Mönsterås kommun överens om att kommunen är med och delfinansierar en planskild gång- och cykelport. Projektet har därför utökats med en sådan.

#### *Busshållplats*

Yttrande har inkommit avseende att busshållplats behövs i anslutning till korsningen.

*Trafikverket svarar:*

Trafikverket noterar detta. Det finns inga kommunicerade planer från KLT att det finns behov av en busshållplats vid denna korsning.

*Skyltning väg 34*

Yttranden har inkommit avseende att väg 34 Trafiken på väg 34 som ska norrut (Linköping mfl) ska skyltas via korsningen i Ristomta istället. Detta pga att trafiken passerar bla skolan i Ålem.

*Trafikverket svarar:*

Ristomtakorsningen är inte anpassad för att ta hand om mer tung trafik. Korsningens utformning är mer anpassad för en mer vardaglig kommunikation mellan Ålem och kyrkbyn Timmernabben m fl orter genom busshållplatser, pendelparkering samt planskild gång- och cykelpassage. Närheten till Alsterån, anslutningen med 34:an vid brandstationen är ytterligare en anledning till att inte styra över än större andel av trafiken. Om man kommer från norr och kör söderut på E22 möts man av vägvisning mot Vimmerby väg 34 redan vid Ristomta. Den trafiken styrs alltså inte ner till Ålemkorsningen. Trafikverket arbetar inledningsvis med att planera för ombyggnad av väg 37/47 från Oskarshamn mot Glahytt för mötteseparerad väg, där den ansluter mot väg 34, med anslutning från Oskarshamn södra trafikplats och en ny vägsträcka till Svalliden. Tanken är att detta kan avlasta tung trafik även sträckan från väg 34 Ålem mot Vimmerby genom att denna väg blir snabbare och mötteseparerad. Vägen genom Ålem upp mot Högsby bedöms inte inom överskådlig tid att mittsepareras.

*Cirkulationsplats*

Önskemål har inkommit om att bygga cirkulationsplats istället för två förskjutna trevägskorsningar.

*Trafikverket svarar:*

En cirkulationsplats skulle leda till längre köer på E22 då alla bilar måste sakta ner när de kommer fram till cirkulationsplatsen. Trafikverket kommer inte att bygga en cirkulationsplats vid Ålemkrysset. Både befintliga cirkulationsplatser och trafikljus på europavägar byggs på sikt bort.

*Korsningen väg 602 och Rv34/Allmogevägen*

Yttranden har inkommit om att även denna korsning behöver ses över. Idag står det ofta många bilar parkerade här pga att Preems parkering är för liten.

*Trafikverket svarar:*

Trafikverket noterar detta. Trafikverket ansvarar inte för Preems verksamhetsbehov. I projektet ingår självklart att tillgodose att Preem får en fullgod anslutning till deras anläggning. Parkeringsbehov får lösas av Preem inom deras fastighet. Självklart finns även möjlighet till samordning av utförandet men då med skilda finanser samt att det inte ingår i vägplanen.

*Påkörningsfält*

Flertal yttranden har inkommit avseende att det behövs påkörningsfält från väg 34 söderut samt från väg 602 norrut.

*Trafikverket svarar:*

Trafikverket noterar detta och kommer att utreda behovet vidare.

#### *Gång- och cykelväg från väg 34 utmed väg 603*

Yttrande har inkommit avseende att anlägga gång- och cykelväg från väg 34 (Alsteråvägen) utmed väg 603 (Allmogevägen) på norra sidan fram till Järnvägsgatan då det går och cyklar många barn till skolan. För att komma över väg 34 till Jutevägen bör ett övergångsställe tillskapas.

#### *Trafikverket svarar:*

Åtgärder som ny gång- och cykelväg längs väg 603 samt övergångsställe över Alsteråvägen ingår inte i detta projekt.

### **Samrådshandling**

Allmänheten har inbjudits till möte på orten och samråd via annonsering i dagspress. Samrådstiden var perioden 3-23 februari 2020.

#### *Vänstersvängande från väg 34 resp väg 602*

Flera personer yttrade sig på samrådsmötet på orten och flera yttranden har inkommit angående att man anser att föreslagen lösning inte gör det säkrare för trafiken som ska svänga vänster från väg 34 resp väg 602 ut på E22. Oro finns att den föreslagna lösningen kommer att leda den tunga trafiken från väg 603 genom samhället och ut via Ristomtatorsningen. Förslag har inkommit på hur man skulle kunna utforma korsningen i stället, se rubriker nedan.

#### *Trafikverket svarar:*

En Trafiksäkerhetsanalys har genomförts avseende föreslagen utformning samt alternativa utformningar, se beskrivningar nedan.

#### *Separat fält på E22 för de som svänger vänster från väg 34/602*

Förslaget borde även hantera vänstersvängar för påkörande fordon.

#### *Trafikverket svarar:*

Trafikverket tar med sig synpunkten i det fortsatta arbetet. Att skapa separata fält för alla rörelser i korsningarna innebär inte per automatik att det blir en bättre trafiksituation. Sikten kan försämrats och fler korsningskonflikter kan uppstå.

#### *Avsvängningsfält från E22 mot väg 34/602*

Önskemål om att projektera avsvängningsfält från E22 mot väg 34/602 för att kunna bromsa ner utan att störa trafiken på E22.

#### *Trafikverket svarar:*

Korsningen är utformad enligt gällande krav i förhållande till rådande trafikmängd, både avseende genomfartstrafik och svängande fordon. För att klara siktkraven i korsningarna E22/väg 34 resp E22/väg 602 har accelerations- och retardationsfält uteslutits i den projekterade lösningen.

Efter samrådsmötet har radierna setts över i korsningarna så att man lättare kan svänga av E22.

#### *Planskild korsning*

Yttrande har inkommit avseende att man önskar en planskild korsning för alla trafikantslag.

*Trafikverket svarar:*

En fördel med en planskildhet är att den minskar risken för olyckor väsentligt. Den som behöver korsa E22 kan göra det planskilt och vänstersvängar till/från E22 elimineras helt.

Kostnaden för en planskild korsning för alla trafikantslag blir runt 40 miljoner kr vilket är betydligt dyrare än den projekterade lösningen. Det finns inte medel för detta. En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) ska påbörjas avseende översyn av återstående sträckor med skyltad hastighet 70 km/h på E22 genom Kalmar län. Samordning sker mellan detta projekt och ÅVSen.

Planbeskrivningen har kompletterats med ett alternativ där korsningen utformas som en planskild korsning.

*Trafikplats*

Yttrande har inkommit angående att utforma korsningen som en trafikplats.

*Trafikverket svarar:*

Projekteringen ska utgå från fyrstegsprincipen:

- Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
- Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
- Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.
- Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Att anlägga en trafikplats är en åtgärd enligt det fjärde och sista steget. I det här fallet har en bra lösning kunnat genomföras inom ramen för det tredje steget och därför är det inte aktuellt med en trafikplats.

Planbeskrivningen har kompletterats med detta alternativ under val av utformning.

*Cirkulationsplats*

Yttrande har inkommit angående att utforma korsningen som en cirkulationsplats.

*Trafikverket svarar:*

Projekteringen ska utgå från fyrstegsprincipen:

- Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
- Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
- Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer



- Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Att anlägga en cirkulationsplats är en åtgärd enligt det fjärde och sista steget. I det här fallet har en bra lösning kunnat genomföras inom ramen för det tredje steget och därför är det inte aktuellt med en cirkulationsplats.

Målet att inte försämra framkomligheten för den genomgående trafiken på E22 uppfylls ej.

Risken för upphinnandeolyckor ökar på E22, vid anläggande av cirkulationsplats, vilket innebär att sträckan med hastighet 70 km/h behöver förlängas ytterligare.

Tillräckligt säker passage för gång- och cykeltrafik kan bli svår att ordna i plan. Sannolikt behöver gående och cyklister korsa mer än ett körfält i varje riktning vilket är negativt ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Planbeskrivningen har kompletterats med detta alternativ under val av utformning.

#### *Trafiksignaler*

Yttrande har inkommit angående att sätta trafiksignaler i korsningen för att förenkla för trafiken som ska svänga vänster från väg 34 resp väg 602.

#### *Trafikverket svarar:*

Trafikljus förhindrar trafikflödet och sätts därför inte upp längs europavägar.

Minskningen av olyckor i fyrvägs korsningar där trafiksignal införs uppgår till ca 30%. Effekten är dock större i miljöer där den tillåtna hastigheten är 50 km/h än där den är 70 km/h. Signaler reducerar korsandeolyckor och vänstersvängande fordon i konflikt med mötande fordon. Däremot ökar antalet upphinnandeolyckor.

Målet att inte försämra framkomligheten för den genomgående trafiken på E22 uppfylls ej om man sätter upp trafiksignaler.

Planbeskrivningen har kompletterats med detta alternativ under val av utformning.

#### *Hastighetskamera*

Yttrande har inkommit angående att sätta hastighetskameror på E22 i anslutning till Ålemkrysset.

#### *Trafikverket svarar:*

Planbeskrivningen har kompletterats med detta alternativ under val av utformning. Hastighetskameror hanteras inte inom ramen för vägplanen. Generellt anläggs inte hastighetskameror på flerfältsvägar. Frågan vidarebefordras till den enhet inom Trafikverket som beslutar om hastighetskameror.

De kriterier som ska uppfyllas är:

1. Ska alltid uppfyllas:  
Uppmätt medelhastighet > (skyltad hastighetsgräns + 5 km/h) eller 85 percentil > (skyltad hastighetsgräns + 10 km/h), **Uppfylls.**
2. Något av detta ska uppfyllas:
  - Hög olycksrisk – antal döda och svårt skadade.
  - Höga bullernivåer och/eller höga luftföroreningshalter i närområdet.
  - Stor andel oskyddade trafikanter som korsar vägen.**Inget av ovanstående uppfylls.**
3. Ytterligare överväganden  
Man ska även titta på kriterierna stor andel tung trafik, primär utryckningsväg samt stor andel kollektivtrafik. **Inget av dessa kriterier uppfylls.**

#### *Generell översyn av alla sträckor med 70km/h på europavägar*

Yttrande har inkommit avseende att den föreslagna korsningsutformningen måste ses som tillfällig och att man måste utforma den så att det i framtiden går att bygga en planskildhet även för bilar. Man anser att projektet borde samordnas med den generella översynen som görs av alla 70 km/h sträckor på europavägar.

#### *Trafikverket svarar:*

Våren 2020 påbörjas en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) avseende översyn av återstående sträckor med skyltad hastighet 70 km/h på E22 genom Kalmar län. Samordning sker mellan detta projekt och ÅVSen.

#### Tung trafik

Tung trafik borde ledas om till Ristomtakorsningen, norr om Ålem.

#### *Trafikverket svarar:*

Trafikverkets intention är att den tunga trafiken bör på sikt styras om till Oskarshamn och väg 37/47 istället för väg 34.

Det vore olyckligt att leda tung trafik genom samhället, förbi skola mm, då det kan leda till en sämre trafiksäkerhet för de boende i Ålem.

## Underlag

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2018/64940.



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, Box 749, 391 27 Kalmar. Besöksadress: Scheelegatan 8, Kalmar.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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