

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Sjögren Pernilla, IVsy1 Konsult	Dokumentdatum 2015-06-16	Version 0.8
Ev. dokumentID [DokumentID]	Ev. ärendenummer TRV 2014/82498	Ev. projektnummer 145395
Fastställt av (i förekommande fall) [Fastställt av]		Projekt Rv 27 Förbi Backaryd
Dokumenttitel Informations- och samrådsmöte		

Datum för mötet: 2016-06-16

Plats för mötet: Reginalokalen i Backaryd

Närvarande:

Roger Sivert, projektledare, Trafikverket
Axel Werner, projektingenjör, Trafikverket
Thomas Svensson, markförhandlare, Trafikverket
Malin Dahlberg, planerare, Trafikverket
Andreas Rydström, projektledare, Trafikverket
Pernilla Sjögren, konsult, Tyréns
Sakägare och allmänhet, ca 120 personer

1 § Öppnande

Roger Sivert hälsade alla välkomna och förklarade mötet för öppnat.
Det bildspel som presenterades vid mötet bifogas protokollet. Se bilaga 1.

2 § Inledning

Roger Sivert presenterade representanter från Trafikverket och projekterande konsult Tyréns.

3 § Planer för väg 27

Malin Dahlberg informerade om hur väg 27 är en del av det övergripande vägnätet inte bara regionalt utan även nationellt och internationellt.
Andreas Rydström informerade kort om återstående arbeten i den entreprenad som nu pågår på väg 27 söder om Backaryd.

4 § Problembeskrivning

Axel Werner beskrev de problem som är anledningen till att åtgärder planeras på väg 27.

5 § Vad har hänt hittills?

Efter det att Pernilla Sjögren kort redogjort för den formella processen i ett vägprojekt informerade Roger Sivert och Axel Werner om de utredningar som tidigare genomförts och de beslut som tagits.

6 § Vad gör vi framöver?

Möjligheten att lämna synpunkter och den fortsatta processen med samråd och mer detaljerad beskrivning av det vägförslag som kommer att ingå i vägplanen presenterades av Axel Werner och Roger Sivert.
Pernilla Sjögren redogjorde för det arbete som nu pågår med att identifiera och värdera de aspekter som påverkar vägens placering inom den valda korridoren.
Därefter beskrev Roger Sivert det arbete som kommer att ske efter det att vägplanen är klar för fastställelse.
Avslutningsvis redogjorde Thomas Svensson övergripande för hur marklösen hanteras i vägprojekt.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Sjögren Pernilla, IVsy1 Konsult	DokumentID [DokumentID]	Ev. ärendenummer TRV 2014/82498
--	----------------------------	------------------------------------

7 § Presentation Backaryds samhällsförening

Ordföranden i Backaryds samhällsförening, Knut Persson, presenterade ett bildspel med argument mot att vägen ska läggas i beslutad korridor förbi Backaryd. Se bilaga 3.

8 § Presentation familjen van Loosdrecht

Familjen van Loosdrechts konsult från Skogssällskapet, Patrik Borg, presenterade ett bildspel med argument mot att vägen ska läggas i beslutad korridor förbi Backaryd. Se bilaga 2.

9 § Frågor

Efter avbrott för fika gavs möjlighet till att framföra synpunkter och att ställa frågor. Dessa synpunkter och frågor redovisas i nedanstående tabell. Svar och kommentarer framfördes av Trafikverkets representanter under mötet.

Synpunkt/fråga	Kommentar/svar
Hur ser ni på den samhällsekonomiska effekten?	Vid samhällsekonomiska bedömningar värderas samhällsekonomisk vinst avseende bl.a. förkortad restid och ökad trafiksäkerhet. Mot det ställs kostnader för utsläpp, drift och underhåll och investering.
Vad blir den samhällsekonomiska vinsten med projektet?	I de tidigare utredningarna har man kommit fram till en summa på -121 MSEK, men då användes en betydligt högre investeringskostnad än den vi ser framför oss idag. Förenklade bedömningar kommer att göras i det fortsatta arbetet.
De bedömningar som görs framöver av samhällsekonomiska effekter bör inte vara förenklade utan utökas med att värdera även påverkan på tysta miljöer, folkhälsa och friluftsliv.	Vid utredning av väglinje kommer valet att baseras på förenklade samhällsekonomiska analyser. Därefter kommer fullvärdiga samhällsekonomiska analyser som är baserade på vedertagna metoder att genomföras för att beskriva effekterna av projektet. Det finns dock aspekter som man inte kan sätta ett samhällsekonomiskt värde på.
Det står i tidigare utredningar att den samhällsekonomiska bedömningen är osäker. Det står också att en förbifart ger ett marginellt positivt bidrag till trafiksäkerheten och att den för miljön sannolikt ger ett positivt bidrag. Det är inte rimligt att genomföra projektet med tanke på dess stora påverkan samtidigt som de positiva effekterna är så små.	Samhällsekonomi för projektet utreds vidare, men vissa aspekter går som sagt inte att värdera. Olönsamma projekt prioriteras ner i de regionala och nationella planerna och i de flesta fall genomförs de inte alls. Alla projekt som byggs är dock inte enskilt lönsamma men behövs ändå i ett större sammanhang.
Bullerspridningen i de tysta områdena kommer att medföra stora konsekvenser för friluftslivet. I området är ekot stort över sjöarna och buller från vägen kommer att höras långväga. Rekreatiomsområden kommer att påverkas och skäras av från byn.	I de partier då vägen kommer att gå i skärning innebär detta ett naturligt bullerskydd. Bullersituationen inne i Backaryd förbättras. En förbifart medför också positiva aspekter avseende risker för det vattenskyddsområde som ligger över Backaryd. Den nuvarande sträckningen av väg 27 genom samhället går rakt igenom de centrala delarna av skyddsområdet, medan en dragning i en förbifart går i utkanten av skyddsområdet.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Sjögren Pernilla, IVsy1 Konsult	DokumentID [DokumentID]	Ev. ärendenummer TRV 2014/82498
--	----------------------------	------------------------------------

En förbifart kommer att ta död på samhället.	Det finns exempel på orter med motsvarande trafiksituation där de boende är av en annan åsikt.
En uppdaterad trafikprognos efterfrågas.	Det arbetet ingår i Tyréns uppdrag.
Istället för att prata om att förbättra vägen för hamntrafik från Karlskrona och Karlshamn är det bättre att utveckla hamnen i Helsingborg för att undvika hamntrafik på väg 27. Istället för att leda trafiken via väg 27 norrut bör den ledas via E22 till Helsingborg.	Vägen är prioriterad i ett övergripande nätverk liksom de utpekade hamnarna. Vägen ingår även i det internationella TEN-vägnätet.
En förbifart är ett hot mot Backaryds framtid, men argumenten om att rekreationsområden öster om byn är det starkaste argumentet emot stämmer inte. De stigarna har inte använts på länge. Fiskgjusarna som häckar vid sjöarna kommer inte heller att påverkas.	
Det finns stora utvecklingsmöjligheter att inom Ronneby kommun skapa vandringsleder och områden för rekreation. De igenvuxna spåren vid Vitavatten har potential att vara en del av dessa. Viktigt att se på dem mer långsiktigt och inte ta hänsyn till att de inte används idag. Området är en attraktiv del av kommunen och Blekinge ur landskapsbildshänseende.	
Möjligheten att i framtiden skapa skyddade områden typ naturreservat i området hindras om en väg dras genom området.	
Varför satsar Trafikverket på denna förbifart när det finns mer olycksdrabbade avsnitt längre norrut som inte byggs om.	Eftersom alla etapper inte ryms samtidigt i planen sker en prioritering. Etapperna längre norrut ligger senare i planeringen.
Är det en korrekt prioritering som har gjorts?	Etapperna på väg 27 ingår i ett sammanhängande stråk vilket påverkar prioriteringen liksom den ekonomiska prioriteringen.
Vad kostar utbyggnaden?	Budget för projektet ligger på 185 MSEK och omfattar då förbifart Backaryd och åtgärder i befintligt stråk upp till Hallabro. En sträcka på ca 7 km. Den etapp som ligger söder om Backaryd där entreprenaden nu pågår är ca 6,5 km och har en entreprenadkostnad på 90 MSEK.
Vad skulle det innebära om man låter vägen gå kvar genom samhället och istället sätter upp fartkameror. Tidigare har Trafikverket påtalat att uppföljning av efterlevnaden av hastighetsgränserna genom poliskontroller inte ger tillräcklig effekt eftersom frekvensen på dessa kontroller är låg. Nu finns det ny teknik och goda erfarenheter av fartkameror.	Väghållningsmyndigheten har tagit sitt beslut utifrån de utredningar som gjorts. Där har man vägt samman en stor mängd aspekter och kommit fram till att en förbifart är det bästa alternativet.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Sjögren Pernilla, IVsy1 Konsult	DokumentID [DokumentID]	Ev. ärendenummer TRV 2014/82498
--	----------------------------	------------------------------------

Hur kommer avfarterna från väg 27 att se ut? Kommer det att finnas utrymme för rastplatser eller en mack? Tar Trafikverket fram planer för det? Hur kommer rastmöjligheterna för trafikanterna att se ut?	Etablering av verksamheter såsom mackar överlåter Trafikverket åt marknadskrafterna att driva. När det gäller rastplatser är det en övergripande fråga och ingår inte särskilt i detta projekt att studera. Anslutningar in till Backaryd byggs både i söder där de två etapperna möts och norr om Backaryd där förbifarten ansluter till befintlig väg vid V Hult. Utformningen av dessa anpassas efter olika förutsättningar som t.ex. trafikmängd.
Är det aktuellt med anslutningar vid de planskilda korsningarna med väg 656 och 657?	Nej.
Hur långt ifrån samhället kommer korridoren att gå? Det är svårt att utläsa av materialet på hemsidan. Bättre kartmaterial efterfrågas.	Trafikverket ser över materialet på hemsidan.
Lägg pengar på att bygga om vägen norrut istället för att bygga en förbifart.	
Hur ska ni få folk att inte köra för fort, köra onyktra, tala i telefon när de kör bil eller skicka SMS när de kör bil?	Det är jättesvårt. Trafikverket jobbar med nollvisionen och gör så mycket det går med de medel som finns. Trafikverket kan inte ta hänsyn till dem som bryter mot lagen och det är inte Trafikverkets ansvar att se till att lagen efterföljs utan det är Polisens ansvar. Istället kan man göra så att konsekvenserna mildras om en olycka sker. T.ex. med mittseparering och säkra sidoområden.
Kommer det att sättas upp skydd mot vilt? Det har förekommit vildsvin t.o.m. på kyrkogården.	Den etapp som nu byggs söder om Backaryd kommer inte att förses med viltstängsel. Det har där bedömts olönsamt. I Tyréns uppdrag ingår att utreda behovet av åtgärder för viltet på delen förbi Backaryd upp till Hallabro. Det kan röra sig om ev. viltstängsel eller viltpassager.
Boende i Bäckasjögärde upplever att de har påverkats negativt av buller och ekon från vägen. De sprängningar som har förekommit under entreprenaden har varit otrevliga. Att det planeras en fortsättning av vägbygge norrut ses inte som positivt.	Buller och eko av sprängningar är tillfälliga störningar under byggtiden.
Det är irrelevant att hänvisa till trafiken från hamnarna. I alla fall den från Karlshamn eftersom den inte passerar Backaryd.	
Vad är boendemiljö? Frågar ni de boende?	En bedömning görs i det kommande arbetet.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Sjögren Pernilla, IVsy1 Konsult	DokumentID [DokumentID]	Ev. ärendenummer TRV 2014/82498
--	----------------------------	------------------------------------

7 § Avslutning

Roger Sivert tackade för visat intresse och påminner om att eventuella synpunkter kan skickas in till Trafikverket via hemsidan eller via brev under hela projektet. Där går också att följa projektet och att hitta tidigare utredningar och beslut.

Vid protokollet

Pernilla Sjögren

Projektledare Roger Sivert
Trafikverket

Bilagor:

- Bilaga 1: Bildspel från Trafikverkets presentation
- Bilaga 2: Bildspel från Skogssällskapets presentation
- Bilaga 3: Bildspel från Backaryds samhällsförenings presentation