

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg 37/47, Århult – trafikplats Oskarshamn S  
Oskarshamn kommun, Kalmar län

Vägplan, 2023-05-09

Uppdragsnummer: 169678



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, Box 794, 391 27 Kalmar

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Lisa Herland och Axel Pihl, Tyréns

Dokumentdatum: 2023-05-09

Ärendenummer: TRV 2020/137232

Uppdragsnummer: 169678

Version: 0.1

Kontaktperson: Thomas Östling, Trafikverket

# Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samråds-krets	4
2.1.	Samråds-krets inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	4
2.2.	Samråds-krets vid framtagande av lokaliseringsalternativ	5
3	Samråd	6
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	6
3.1.2.	Samråd med Oskarshamn kommun	9
3.1.3.	Samråd med Kalmar Länstrafik	10
3.1.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	11
3.1.5.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	13
3.2.	Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ	16
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	16
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	18
3.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	19
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	21
3.3.	Samråd vid utformning av planförslaget	24
3.3.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	24
3.3.2.	Samråd med berörd kommun	24
3.3.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	24
3.3.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	24

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från allmänheten, myndigheter och organisationer samt var yttrandena och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna hanteras. Sista mottagningsdag av samrådsyttrande som inarbetats i denna samrådsredogörelse var 2023-05-09.

Samtliga protokoll och inkomna yttranden finns diarieförda på Trafikverket under TRV 2020/137232.

## 1 Sammanfattning

Vid samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan har enskilda samrådsmöten genomförts med Länsstyrelsen i Kalmar län, Kalmar länstrafik och Oskarshamn kommun. Samråd genom brev har genomförts med Region Kalmar, Försvarmakten, Räddningstjänsten samt med fler berörda myndigheter, organisationer/föreningar, företag och ledningsägare. Vidare samråd med särskilt berörda, allmänheten, företag och övriga organisationer/föreningar har genomförts genom brev, annonsering i Barometern Oskarshamns-Tidningen och på Trafikverkets hemsida. Annonsering av uppdraget har även genomförts på sociala medier. Möjlighet att inkomma med synpunkter i form av brev och telefonsamtal har funnits under tiden 2021-05-10 till 2021-06-04.

Vid samråd inför val av lokaliseringen har enskilda samrådsmöten genomförts med Länsstyrelsen i Kalmar län, Region Kalmar och Oskarshamn kommun. Samråd genom brev, annonsering i Barometern Oskarshamns-Tidningen, Post- och Inrikes Tidningar och på Trafikverkets hemsida har genomförts med flera berörda myndigheter, organisationer/föreningar, företag, särskilt berörda och allmänheten. Annonsering av uppdraget har även genomförts på sociala medier. Det har uppmanats att inkomma med synpunkter i form av brev och telefonsamtal under tiden 2022-12-06 till 2023-01-16 samt 2023-02-15 till 2023-03-10.

## 2 Samrådskrets

### 2.1. Samrådskrets inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Vid framtagande av samrådsunderlaget har samrådskretsen omfattat Länsstyrelsen i Kalmar, Oskarshamn kommun, Kalmar länstrafik och enskilda som kan antas bli särskilt berörda av framtagen lokalisering inom utredningsområdet. För uppdraget antas att Länsstyrelsen kommer besluta att projektet medför betydande miljöpåverkan vilket leder till att samrådskretsen har utökats redan vid framtagande av samrådsunderlaget, eftersom arbetet med framtagande av miljökonsekvensbeskrivningen följer genom hela projektet har det bedömts att det är lämpligt att inkludera dessa parter så tidigt som möjligt i processen för att inhämta kompletterande lokalkunskap tidigt i projektet.

Samrådskrets för aktuellt projekt:

- Allmänheten
- Döderhults Naturskyddsförening
- E.ON

- Enskilda som kan antas bli särskilt berörda
- Föreningen Skydda Skogen
- Försvarsmakten
- Hembygdsföreningen Oskarshamn Döderhult
- Jordbruksverket
- Kalmar Länstrafik inkl Region Kalmar
- Lantbrukarnas Riksförbund Sydost
- Länsstyrelsen i Kalmar län
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- Oskarshamns Cykelklubb
- Oskarshamns kommun
- Räddningstjänsten
- Scania
- Skogsstyrelsen
- Thermion AB

## 2.2. Samrådsrets vid framtagande av lokaliseringalternativ

Länsstyrelsen beslutade att projektet antas medför betydande miljöpåverkan 2021-08-13 vilket innebär att samrådsretsen fortsatt i projektet ska omfatta allmänheten samt berörda statliga myndigheter och organisationer, förutom de enskilda som kan antas bli särskilt berörda, Oskarshamns kommun, Länsstyrelsen i Kalmar län och Kalmar länstrafik. De enskilda som kan antas bli särskilt berörda har avgränsats till de fyra lokaliseringalternativens avgränsning.

Samrådsrets:

- Allmänheten
- Oskarshamns kommun
- Enskilda som kan antas bli särskilt berörda
- Telia AB
- Döderhults Naturskyddsförening
- Räddningstjänsten
- Polismyndigheten
- Försvarsmakten
- Jordbruksverket
- Lantbrukarnas riksförbund
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- Riksantikvarieämbetet

- Sveriges åkeriföretag
- Destination Gotland
- Smålandshamnar AB
- Hembygdsföreningen Oskarshamn-Döderhult

## 3 Samråd

### 3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Samrådsperioden har varit aktiv från 2021-05-10 till 2021-06-04 där samråd genomförts med myndigheter, organisationer/föreningar, företag, ledningsägare, särskilt berörda samt allmänheten genom digitala möten, brev, annonsering i Barometern Oskarshamns-Tidningen samt på sociala medier. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida under hela samrådsperioden. Samrådsyttrande har lämnats till Trafikverket genom brev som diariefört och inarbetat dem i denna samrådsredogörelse. Samrådets syfte är dels att informera dem som kan komma att beröras av projektet, dels för att inhämta information men också få in synpunkter från särskilt berörda inom utredningsområdet.

#### 3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

##### *Samråd*

Samrådsmöte har genomförts med Länsstyrelsen i Kalmar län 2021-05-11.

Följande synpunkter framfördes:

- Tankar för avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning (MKB)?
- Länsstyrelsen har diskuterat med Oskarshamns kommun och delgivit synpunkter samt material, har Trafikverket detta material?
- Våtmarkens status får inte försämrats. Beakta påverkan ut mot havet. Utred hur trög avrinning kan åstadkommas.
- Föroreningars riskklassning i databas är utifrån historisk och det kan behöva göras fördjupningar för att få mer information. Om järnväg påverkas behöver dess förorening beaktas. Beakta befintliga vägars förorening.
- Översvämningsrisk med följder som ras och skred behöver beaktas.
- ”Politik för gestaltad livsmiljö” behöver beskrivas hur det beaktas, särskild vikt vid broar.
- Projektet viktigt för länet.

**Trafikverkets svar:** *Trafikverket har tagit del av det material som tagits fram av Länsstyrelsen. Efter sommaren när vi har korridorer framme påbörjas MKB-arbetet. Synpunkter noteras och hanteras i nästa skede vid framtagande av samrådshandling inför val av lokalisering.*

### *Samråd*

Information om samråd har skickats med brev till Länsstyrelsen i Kalmar län 2021-05-03. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida från 2021-05-10 till 2021-06-04.

Följande synpunkter framfördes gällande buller:

- Den bullerutredningen som tas fram inom ramen för MKB:n behöver därav breddas geografiskt till att omfatta anslutande vägnät och de vägar som kan förväntas få en mer än obetydlig förändring av trafikarbetet. Inom MKB:n behöver också bullerpåverkan på rekreationsområdena utredas.

**Trafikverkets svar:** *Noterar frågan och tar hänsyn till synpunkten i det fortsatta arbetet med att ta fram samrådshandling för val av lokalisering.*

Följande synpunkter framfördes gällande markföroreningar:

- Det kan komma behöva genomföras utredningar längs befintlig väg 37/47 och befintlig järnväg gällande potentiellt förorenade områden inom ramen för projektet när val av korridor gjorts.

**Trafikverkets svar:** *Järnvägen ligger i dagsläget utanför det utredningsområde som Trafikverket tagit fram för projektet men skulle den mest fördelaktiga korridoren dras i anslutning kommer detta att behöva utredas. Samma gäller för befintlig väg 37/47, nyttjar vald korridor denna väg behöver den också utredas.*

Följande synpunkter framfördes gällande Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten och dagvattenhantering:

- Länsstyrelsen anser att en ny bedömning behöver göras av Trafikverket avseende vilket ytvatten, vilka våtmarker, sumpskogsmiljöer med mera som eventuellt kommer att påverkas av vägdagvattenhantering, vägtrummor med mera av den aktuella vägplanen.

**Trafikverkets svar:** *En ny bedömning genomförs vid framtagande av samrådshandling inför val av lokalisering. Ingår i det fortsatta arbetet vid konsekvensbeskrivning av projektet.*

Följande synpunkter framfördes gällande grundvatten:

- Trafikverket behöver reda ut om grundvattenförekomsten Ås vid Forshultesjön samt Djupeträsk påverkas av åtgärderna som vägplanen medför.

**Trafikverkets svar:** *Ingår i det fortsatta arbetet vid konsekvensbeskrivning av projektet.*

Följande synpunkter framfördes gällande klimat:

- I samrådsunderlaget redovisar Trafikverket följande projektmål: "20% reduktion av växthusgaser i produktionsfasen". Vad detta innebär i praktiken bör förtydligas. Trafikens klimatpåverkan genom utsläpp av koldioxid nämns inte vilket gör att projektets klimatpåverkan totalt sett inte framgår av handlingen. Därtill anser Länsstyrelsen att en målsättning om 20 % i produktionsfasen mycket lågt ställd.

**Trafikverkets svar:** För val av lokalisering gäller 20%. Projektmålet har bäring på Agenda 2030. Ambitionen är att i nästa skede av vägplanen, samrådshandling för utformning av anläggningen, ska denna siffra höjas. Detta beror på tidpunkt och framtida krav.

Följande synpunkter framfördes gällande kulturmiljö:

- Länsstyrelsen vill uppmärksamma Trafikverket om att i begreppet ”kulturmiljö” ingår förutom fornlämningar även bebyggelse och landskapselement.
- De tre benen fornlämningar, bebyggelse och landskap ska alltid identifieras och redovisas när hänsyn ska tas till det allmänna intresset kulturmiljö. Detta för att för att kunna avgöra kulturmiljöintressets dignitet, samt avväga det gentemot andra intressen. Det är också en förutsättning för att undersöka vägplanens miljöpåverkan. Sammanfattningsvis innebär det att Kvarnmiljön vid Lagmanskvarn behöver bedömas både utifrån platsens värden som fornlämning och dess befintliga värden som stående kulturmiljö.

**Trafikverkets svar:** Kulturarvsanalys samt Landskapsanalys har gjorts och fortsatta utredningar ingår i det framtida arbetet vid konsekvensbeskrivning av projektet.

Följande synpunkter framfördes gällande arkeologi:

- I rapporten finns rekommendationer för hur de identifierade lämningarna bäst tas om hand i det fortsatta arbetet. När detta är gjort och sträckning vald kan det bli aktuellt med fortsatta arkeologiska åtgärder.

**Trafikverkets svar:** Ansökan om att genomföra en arkeologisk undersökning (AU) har skickats in.

Följande synpunkter framfördes gällande natur:

- *Biotopskyddade* objekt har inventerats, men Trafikverket behöver planera vägen så att biotopskyddet i största mån undviks. En redogörelse behövs om vilka kompensationsåtgärder Trafikverket kan tänka sig att genomföra.
- *Skyddsvärda träd* behöver inventeras enligt den nationella metodiken för inventering av träd.
- Trafikverket behöver planera vägen så att områden med *höga naturvärden* undviks. Inga åtgärder inom klass 1 och 2 enligt naturvärdesinventering (NVI) och helst så lite som möjligt i klass 3.
- *Fladdermöss* behöver inventeras. Här behöver Trafikverket även göra en bedömning av hur belysning av vägen kommer att påverka fladdermössen.
- Hur kommer *fåglarna* i området att påverkas?
- För hasselsnoken, större vattensalamandern och eventuella andra arter som är skyddade enligt 4 § artskyddsförordningen behöver Trafikverket reda ut om fortplantningsområde eller viloplats riskerar att skadas. För övriga arter behöver Trafikverket bedöma hur de påverkas gällande bevarandestatus och passager.
- Inom området, enligt artportalen, finns utter där bedömning av hur den påverkas behöver göras.



- Trafikverket behöver beskriva vilka arter som finns i området och hur de kommer att påverkas.
- *Rödlistade arter* och områden som är viktiga för pollinerare behöver undvikas i så stor utsträckning som möjligt.
- För samtliga värden som finns i området behöver Trafikverket beskriva hur dessa värden kommer att påverkas och vilka konsekvenser det kommer att få. Trafikverket behöver också beskriva vilka skyddsåtgärder de tänker vidta för att minimera påverkan.

**Trafikverkets svar:** *Hänsyn till naturvärden görs i så stor utsträckning som möjligt. Konsekvenser av vägförslaget kommer att hanteras i den kommande MKB.*

### 3.1.2. Samråd med Oskarshamn kommun

#### *Samråd*

Samrådsmöte har genomförts med Oskarshamn kommun 2021-05-25.

**Trafikverkets svar:** *Synpunkter framförda under samrådsmötet framgick även i kommunens samrådsyttrande och har därav sammanställts där tillsammans med Trafikverkets svar.*

Information om samråd har skickats med brev till Oskarshamns kommun 2021-05-03. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida från 2021-05-10 till 2021-06-04.

Följande synpunkter framfördes i kommunens samrådsyttrande:

- Det är viktigt att områdets särart bevaras i den mån som är möjlig. Höga värden längs Applerumeån bör så långt som möjligt beaktas och även det tätortsnära rörliga friluftslivet. Boende, företagets och fastighetsägarens synpunkter ska också tas hänsyn till och negativ påverkan minimeras.
- Kommunen har ett pågående detaljplaneärende för en ny industri- och logistikpark som även fått tillstånd för de utfyllnader och vattenarbeten som planen kräver. Under början av hösten kommer en granskningsversion för den nya detaljplanen finnas framme som anger framtida behov på ett konkret sätt.
- Det är viktigt att anslutningarna till den södra trafikplatsen utreds noga med hänsyn tagen till väg- och cykelvägsanslutningar till befintliga industriområden och det nya området. Utredningen ska ta hänsyn till det planerade områdets behov av mark och anslutningar, eventuella cirkulationsplatser, av- och påfarter mot E22, riksintressena järnväg och Åsavägen samt även E.ON:s ledningar och anläggningar i området.
- En nysträckning behöver ge en väsentlig förbättring avseende tillgänglighet, trafiksäkerhet och tidsvinster. Kommunen har också en långsiktig planering för området söder om nuvarande sträckning från infarten till Svalliden och österut mot staden. Här behöver mycket av den tunga trafiken styras bort och hastigheten sänkas. Detta kommer kunna medföra bostäder och plats för mindre störande verksamhet. Denna ambition finns i översiktsplanen. Utifrån detta resonemang ser kommunen att en ny anslutning lämpligast sker någonstans på sträckan mellan Lagmanskvärn och infarten Svalliden, då med god hänsyn tagen till bostäder och korsningspunkter.

- Kommunen ska utöver dessa synpunkter beredas möjlighet att kontinuerligt lämna synpunkter vid de särskilda samrådsmöten med Trafikverket och dess konsult som hålls i projektet.

**Trafikverkets svar:** *I detta skede kartläggs de natur- och kulturvärden som finns i området och sedan hanteras det vidare i det fortsatta utredningarna. En fortsatt dialog med kommunen behöver ske kring projektet och detaljplaneärendena. I näst kommande projekt, där Trafikverket ska ta fram vägplan för utformning av anläggningen, kommer kommunens synpunkter hanteras mer på detaljnivå. Övriga synpunkter noteras och tas med i det fortsatta arbetet med framtagande av samrådshandling inför val av lokalisering.*

### 3.1.3. Samråd med Kalmar Länstrafik

#### *Samråd*

Samrådsmöte har genomförts med Kalmar Länstrafik 2021-05-20.

**Trafikverkets svar:** *Kalmar länstrafik hade inga synpunkter under samrådsmötet utan avvaktar och yttrar sig genom ett samrådsyttrandebrev.*

Information om samråd har skickats med brev till Kalmar Länstrafik 2021-05-03. Även Region Kalmar har underrättats som Länstrafikmyndighet. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida från 2021-05-10 till 2021-06-04.

- Region Kalmar län vill betona att väg 37/47 är ett av de mest betydelsefulla och mest strukturbildande stråken i Kalmar län, både för arbetspendling, kollektivtrafik, näringsliv och besöksnäring.
- Den regionala kärnan Oskarshamn har ett betydande behov av inpendling för att säkra inte minst näringslivets tillgång till arbetskraft. Sedan tidigare finns en betydande inpendling från Högsby kommun, samtidigt som inpendlingen över tid från såväl Hultsfreds som Vimmerby kommun ökar. En gemensam nämnare är att pendlingen i huvudsak sker via väg 37/47, varför denna väg är betydelsefull för att trygga tillgången till arbetskraft i Oskarshamn.
- Väg 37/47 vidare mot Högsby och Hultsfred/ Vimmerby är ett av Kalmar länstrafiks starkaste stråk för busstrafik. Förbättrad infrastruktur på väg 37/47 för med sig kortare restider med kollektivtrafiken, vilket inte minst vidgar arbetsmarknaden för grupper som är mer benägna att använda kollektivtrafiken.
- Väg 37/47 utgör en del av flera storregionala stråk mellan den regionala kärnan Oskarshamn och tillväxtorterna Växjö, Jönköping och Linköping. I en förstudie från 2018 pekas stråket mellan Oskarshamn och Växjö via Högsby och Åseda ut som ett möjligt stråk för Bus Rapid Transit (BRT) det vill säga expressbussar med ett stopp i varje kommun.
- Precis som framgår av Trafikverkets samrådsunderlag är väg 37/47 ett av länets mest betydelsefulla för godstrafik västerut från industristaden Oskarshamn. Med en ny sträckning av väg 37/47 skapas inte minst tidsvinster och ökad trafiksäkerhet både för näringslivets transporter och i staden utmed befintlig sträckning av väg 37/47.
- Många av resorna till och från färjan till Gotland sker via väg 37/47. Detsamma gäller för transporter av gods till och från Gotland.

**Trafikverkets svar:** *Synpunkter noteras och samråd med Kalmar Länstrafik tas med i det vidare arbetet med framtagande av samrådshandling inför val av lokalisering.*

### 3.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

#### *Samråd*

Information om samråd har skickats med brev till övriga myndigheter och organisationer 2021-05-03. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida från 2021-05-10 till 2021-06-04.

Följande synpunkter framfördes av Försvarsmakten:

- Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

**Trafikverkets svar:** *Noteras.*

Följande synpunkter framfördes av Scania:

- Ny sträckning med anslutning mot Åsavägen ser vi som mycket positiv och det medför minskad belastning på mellersta infarten.
- Västra industriområdet måste ha en säker, rymlig och effektiv in-/utfart.
- Vid projekteringen måste man ta hänsyn till att under byggnationstiden inte försvåra och förlänga transporttiden för de transporter som skall förbi vid anslutningarna i Århult och vid södra infarten Oskarshamn.

**Trafikverkets svar:** *Synpunkter noteras och under projektets gång kommer typlösning för trafik under byggtid, drift- och underhåll samt räddningsinsatser tas fram vid framtagande av samrådshandling inför val av lokalisering. Detaljutformning hanteras i skedet samrådshandling för utformning av anläggningen.*

Följande synpunkter framfördes av Hembygdsföreningen Oskarshamn Döderhult:

- Hänsyn bör tas till; en ruin efter en gammal kvarn nordost om Nymålen, två torpruiner sydväst om Nymålen, hållristningar vid Lagmanskvarn, milsten vid Åtorpet, rester av Fredriksfors järnbruk, Applerumsån som rinner genom området

**Trafikverkets svar:** *Noteras och har identifierats av Trafikverket. Objekten är med och hanteras vid framtagande av samrådshandling inför val av lokalisering.*

Följande synpunkter framfördes av MSB:

- Avstår från att yttra sig.

**Trafikverkets svar:** *Noteras.*

Följande synpunkter framfördes av Jordbruksverket:

- Kommer inte lämna några synpunkter i ärendet.

**Trafikverkets svar:** *Noteras.*

Följande synpunkter framfördes av Skogsstyrelsen:

- Vill uppmärksamma om tre objekt inom utredningsområdet med höga naturvärden. De finns på fastigheterna; Lagmanskvarn 1:14, Döderhult 1:1 och Döderhult 2:3.

- Inom utredningsområdet finns sumpskogsbestånd. Sumpskogar/vatten i skogsmark är viktigt både ur naturvärdes- och produktionssynpunkt. De planerade åtgärderna skulle kunna påverka hydrologin i dessa bestånd om de utförs nära vilket skulle ge en negativ påverkan.

**Trafikverkets svar:** *Noteras och tar med sig till nästa skede vid framtagande av samrådshandling inför val av lokalisering. Vid val av lokalisering arbetar Trafikverket med att identifiera och väga konsekvenserna av alternativa dragningar inom utredningsområdet. För de korridoralternativ som tas fram och bearbetas i nuvarande skede är förutsättningen att minimera påverkan på natur, kultur, hydrologi med flera områden som möjligt.*

Följande synpunkter framfördes av E.ON:

- Inom utredningsområdets östra delar har E.ON flertalet regionnätsluftledningar i nord-sydlig riktning samt fördelningsstation OHNS – Oskarshamn S.

**Trafikverkets svar:** *Noteras och hantering av befintliga samt planerade ledningar som kan påverkas av projektet kommer att hanteras vid separata samråd med berörd ledningsägare.*

Följande synpunkter framfördes av Lantbrukarnas Riksförbund Sydost (LRF Sydost):

- Är av yttersta vikt att minimera markintrånget när det är möjligt och förordar därför breddning av befintlig sträckning så långt detta är möjligt. Vi ser att byggnation på åkermark bara får göras när inga andra alternativ finns.
- Berörda bör kallas till informationsmöten för att få projektet förklarat och få möjlighet att ställa sina frågor i grupp.
- I planeringen bör stor hänsyn tas till det vilda djurlivet. Dels ur en säkerhetsaspekt där viltstängsel är en självklarhet, dels från det vildas perspektiv och behov av att röra sig fritt där viltpassager över eller under väg bör vara en del av planen.
- Vägens lokalisering kan också påverka vattenavrinningsystem och där behöver rådgöras med markägare och lantbrukare i ett stort område kring projektområdet för att belysa indirekt påverkan i naturen och på dess verksamhet.

**Trafikverkets svar:** *Projektet följer de lagar som finns vid byggnation av en väg med ändamålet att minimera intrång och oskäliga kostnader för byggnation samt med sträckning så att fördelarna är fler än olägenheten som planen orsakar enskilda. Under den fortsatta processen kommer fler tillfällen för samråd att erbjudas.*

Följande synpunkter framfördes av Döderhults Naturskyddsförening:

- I aktuellt område finns en mängd våtmarksområden och mindre vattendrag. Sedvanlig miljöhänsyn bör tas för att skydda vattenförekomst och avvattningsmöjligheter.

**Trafikverkets svar:** *Noteras och detta har identifierats av Trafikverket. Påverkan på vattenmiljön inom utredningsområdet vägs in vid val av lokalisering.*

Följande synpunkter framfördes av Oskarshamns Cykelklubb:

- Önskar ett separat samråd kring planering av kommande cykelvägar.

- Vi vill belysa att det inom utredningsområdet pågår ett stort projekt, Biking South East, där Oskarshamns CK bygger och utvecklar cykelleder och motionsspår. Detta på uppdrag av Oskarshamns kommun. Byggnation och utveckling av cykelleder och motionsspår inom utredningsområdet, har tagits fram och drivs av besöksnäringen i Kalmar Län.

**Trafikverkets svar:** *Det kommer att ske fortsatt samråd vidare i projektet, närmast gällande val av lokalisering under våren 2022. Noterar projektet Biking South East (BSE) som återfinns inom utredningsområdets östra delar inom och i anslutning till Kronoparken. Vidare diskussion och avstämningar med kommunen gällande projektet BSE kommer ske.*

Följande synpunkter framfördes av Föreningen Skydda Skogen:

- Är en ny vägdragning, eventuellt kompletterad med åtgärder på den befintliga sträckningen, verkligen den enda lösningen, eller kombination av lösningar, för att uppnå detta? Om så är fallet, behöver en ny vägdragning börja i Århult och sluta vid trafikplats Oskarshamn S? Vi anser att det är viktigt att Trafikverket besvarar dessa frågor redan nu även om vi är medvetna om att möjliga vägsträckningar kommer att utredas i ett senare skede.
- Eftersom gångna seklers verksamheter och det moderna skogsbruket sannolikt påverkat dagens förekomst av höga naturvärden är det viktigt att inte bara ta hänsyn till naturvärden som finns där idag utan vilken potential som finns till utveckling av framtida naturvärden. Denna potential skulle kunna utgöra grund för kompensationsåtgärder vid en ny vägdragning. Vi föreslår därför att Trafikverket kompletterar samrådsunderlaget med en analys av vilka förutsättningar som finns att utveckla naturvärden i framtiden, genom riktade åtgärder eller genom fri utveckling.

**Trafikverkets svar:** *Utredningar utanför utredningsområdet mellan Århult och trafikplats Oskarshamn S kan inte tillgodoses i projektet. Komplettering av samrådsunderlaget med analys av förutsättningar för att utveckla naturvärden i framtiden, genom riktade åtgärder eller genom fri utveckling, ingår inte i Trafikverkets uppdrag som myndighet. Däremot kommer konsekvenser av projektet att beskrivas i kommande planbeskrivning, miljöbeskrivning/MKB.*

Följande synpunkter framfördes av Räddningstjänsten:

- Beroende på placering av den nya vägen är räddningstjänstens inställning att vissa av redan befintliga vägar ska vara kvar och på något sätt ansluta till den nya vägen. Räddningstjänsten kommer då vid stopp pga. olycka i enfiligt körfält ha möjlighet att köra runt olyckan på dessa vägar. På så sätt kommer räddningsfordon få möjlighet att ta sig fram till olycksplatsen.

**Trafikverkets svar:** *Korridorområdet har tillräcklig bredd för att rymma en mötesfri 2+1 väg samt en driftväg som kan nyttjas av räddningstjänsten.*

### 3.1.5. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda Samråd

Information om samråd har skickats med brev till enskilda som kan bli särskilt berörda 2021-05-03. Annonsering har skett i Barometern Oskarshamns-Tidningen 2021-05-05. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida från 2021-05-10 till 2021-06-04.

Följande synpunkter framfördes gällande ekonomisk ersättning:

- Ekonomisk ersättning för inlösen av mark?

**Trafikverkets svar:** *Vid ett vägprojekt påverkas de närboende i hög grad och många frågor väcks. Vi kommer att kontakta er som är berörda av intrång och skador för att diskutera ersättningsfrågor när vägplanen har vunnit laga kraft och vi vet när vägen ska börja byggas. Först då påbörjas, i normalfallet, en diskussion om ersättning.*

*För mark som tas i anspråk samt eventuella övriga skador utgår ersättning. I broschyren "Väg eller järnväg på min mark- hur får jag ersättning?" berättar vi om hur Trafikverket arbetar med ersättnings- och fastighetsfrågor i samband med ett vägprojekt.*

<https://trafikverket.ineko.se/se/v%C3%A4g-eller-j%C3%A4rnv%C3%A4g-p%C3%A5-min-mark-hur-f%C3%A5r-jag-ers%C3%A4ttning>

(Länken ovan fungerar inte längre. För att nå broschyren gå till trafikverket.se eller kontakta projektledare för projektet.)

Följande synpunkter framfördes gällande utformning av ny sträckning:

- Planeras en cykelväg till Oskarshamn när vägen ska breddas?
- Kommer befintlig väg att kopplas till den nya vägen, detta för att möjliggöra framkomlighet för blåljuspersonal?
- Planeras det med nya bullervallar vid breddning av vägen?
- Inte försvara eller förlänga transporttiden för transporter som ska förbi anslutningarna Århult och södra infarten i Oskarshamn.
- Möjliggöra ett säkert sätt att korsa vägen från busshållplatser.
- Undvika dela fastigheter på mitten.

**Trafikverkets svar:** *Denna typ av detaljfrågor hanteras i nästa steg av vägplanen, samrådshandling för utformning av anläggningen.*

Följande synpunkter framfördes gällande utredningsområdet:

- I samband med ny dragning av RV 37/47 bör ett accelerationsfält i sydlig riktning byggas vid trafikplats Oskarshamn södra.
- Finns möjlighet att bygga runt Århult? Detta med antagande att vägen planeras att kopplas ihop med Bockara.
- Utredningsområdet är alldeles för litet. Gör om med ett större utredningsområde.

**Trafikverkets svar:** *I Trafikverkets planering har inte ett accelerationsfält på E22 eller en förbifart runt Århult ingått. Däremot har Trafikverket förslag på ett kommande projekt för sträckan Bockara till Århult. Trafikverket har gjort bedömningen att utredningsområdet är tillräckligt stort för att kunna ta fram korridoralternativ att väga mot varandra för kopplingen Århult till trafikplats Oskarshamn S.*

Följande synpunkter framfördes gällande företeelser inom utredningsområdet:

- Generellt mycket stora kultur- och naturvärden inom utredningsområdet. I västra delarna finns en genomsläpplig grusås av stor betydelse för grundvattnet och närliggande fastigheters vattenförsörjning. Öster om Forshultesjön ligger Lamhultesjön som har utredningsområdets allra högsta naturvärden. Efter en lyckad restaurering och höjning av vattennivån finns nu ett antal sällsynta fågelarter

och djur vid sjön. Lodjur, utter, kronhjort, hornuggla, ängshök, kärrsångare och trastsångare är några av de arter som kunnat ses vid sjön. Biotoper med generell biotopskydd återfinns inom utredningsområdet. Norr om väg 37/47 finns ett småkuperat mycket vackert mosaikartat landskap med ett mångfacetterat växt- och djurliv, skog, större och mindre vatten, betesmarker, åkerholmar, stenmurar och äldre brukningsenheter om vartannat. Området är mycket värdefullt för friluftsliv och nyttjas flitigt av såväl närboende som boende i tätorten.

- Området runt Nymålen och Kronoparken är Oskarshamns tätorts mest lättåtkomliga strövområde där samlas invånare dagligen för friskvård och rekreation. Orienterare, jägare, bär & svamplockare, hundägare och cyklister samsas om detta område som är tillgängligt för ung som gammal på grund av dess geografiska läge.
- Gällande bullerstörningar, så används inte den motorbana som finns inom utredningsområdet (sandtaget i Forshult), och har inte gjorts så på flera år.

**Trafikverkets svar:** *Noteras och denna typ av företeelser även identifierats av Trafikverket. För projektet eftersträvas ett främjande av rekreation och friluftslivet i området där korridoralternativ ska ha minimerad påverkan. Företeelserna, såväl gällande natur som friluftsliv, hanteras vid framtagande av samrådshandling inför val av lokalisering.*

Följande synpunkter framfördes gällande projektförutsättningar:

- Prognoser för framtida trafik som ni lutar er mot är prognoser som inte räknar med att persontrafiken eller godstrafiken på våra vägar kommer att minska. Detta alternativ bör undersökas.

**Trafikverkets svar:** *Projektet använder Trafikverkets gällande trafikuppräkningsstal, d.v.s. de nationellt framtagna trafikprognoser som ska utgöra ett av många objektiva beslutsunderlag i planerings- och projekteringsarbetet.*

Följande synpunkter framfördes gällande förslag av korridordragning:

- Förslag ett är en helt ny väg från Glahytttrondellen och som i stora delar följer järnvägen mot södra infarten till Oskarshamn. Förslag två är en ny väg väster om Möckhultsvägsåskälet, ner mot järnvägen och mot Oskarshamn. Fördelen med ovanstående två förslag är att stora delar ägs av statliga Sveaskog. Att gå på i Århult eller strax efter vållar stora problem för boende med en 2+1 väg.
- Förslag tre är att ny sträckning av RV 37/47 dras norr om Åtorpet och Fredriksfors.
- Förslag fyra är att vägen dras där det finns så lite bebyggelse som möjligt. Den sträckan bör då bli så långt norrut som det går med infart norröver efter 1. Svallidenkrysset, 2. Lite längre ner efter Svallidenkrysset eller 3. Sågen strax före korsningen till Lagmanskvarn. Sträckningen bör då gå så långt som möjligt norr om Fredriksfors och Brukssjön (ovanför fornlämningar som finns där). Vägen kommer sedan ut vid Kristdalavägen i Århult. (Tips till etapp 3 är att låta vägen gå i området norr om Århult för att slippa trafik genom byn).

**Trafikverkets svar:** *Noterar förslagen och hanterar dessa vid framtagande av samrådshandling inför val av lokalisering.*

## 3.2. Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ

Samrådshandlingen har varit tillgängligt under hela samrådstiden 2022-12-06 till 2023-01-16 samt 2023-02-15 till 2023-03-10 där samråd genomförts med myndigheter, organisationer/föreningar, företag, ledningsägare, särskilt berörda och allmänheten genom digitala möten, brev, annonsering i Post- och Inrikes Tidningar (2022-12-02) och Barometern Oskarshamns-Tidningen (2022-12-03). Samrådshandlingen har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida, i Oskarshamns kommunhus och på Trafikverket region syds kontor i Kalmar under hela samrådsperioden. Samrådsyttrande har lämnats till Trafikverket genom brev och via hemsidan som diariefört och inarbetat dem i denna samrådsredogörelse. Samrådets syfte är dels att informera dem som kan komma att beröras av projektet, dels för att inhämta information och att få in synpunkter från särskilt berörda inom utredningsområdet.

Samrådshandling kompletteras 2023-04-14 med PM artutredning avseende hasselsnok och större vattensalamander, val av lokalisering.

### 3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Ett avgränsningssamråd inför miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ägde rum den 12 oktober 2021. På mötet deltog Länsstyrelsen och Trafikverket.

Följande synpunkter framfördes på samrådsmötet:

- Den geografiska avgränsningen för MKBn behöver förtydligas.
  - I den geografiska avgränsningen behöver allt vatten inrymmas. Vilket innebär yt-, grund- och kustvatten som berörs av vägplaneförslaget. De berörda vattenförekomsterna behöver också namnges.
  - Vattnet, inklusive dagvatten och dagvattenhantering behöver sättas i ett större sammanhang. Exempel på detta är att redogöra för vilket vatten som *kommer in* i aktuellt område, vilka vatten berörs *inom* området samt vilka vatten som *påverkas nedströms* av exploateringen från vägplaneförslaget.
  - Både vattenkvantitativa likväl som vattenkvalitativa aspekter ska utredas. Detta innebär att utöver MKN vatten, innefattas även klimatanpassning och diskussion gällande berörda våtmarksområden.
  - Relevanta åtgärder behöver kopplas för att hantera eventuell påverkan från vägexploateringen. Även befintliga brokonstruktioner, vägtrummor och liknande ska tas upp likväl som eventuella prövningar kopplade till 7 kap MB (strandskydd, Natura 2000, naturreservat) samt 11 kap MB (vattenverksamhet) för tillstånd och anmälan som kan bli aktuella.
- Saknas beskrivning om tid för genomförande och hur vägprojektet kan samordnads med andra infrastrukturprojekt.
- Det är viktigt att få med alla berörda markavvattningsföretag
- Fler frågor som behöver utredas och besvaras:
  - Belastning på vattenkvalitet och kvantitet
  - Dagvattendikenas funktion
  - Ansvar för dagvatten
  - Eventuella behov av ytterligare åtgärder



- Behov av anmälan eller tillstånd

Samrådsmöte har genomförts med Länsstyrelsen i Kalmar län 2022-12-13 via Teams. En första inbjudan skickades med e-post till Länsstyrelsen i Kalmar län 2022-03-14 för ett möte 2022-05-10. Det mötet avbokades 2022-04-14. 2022-09-05 skickades en ny förfrågan till Länsstyrelsen i Kalmar län med förslag om samrådsmöte den 2022-12-13. 2022-09-06 skickade Länsstyrelsen en digital möteskallelse för möte 2022-12-13. Trafikverket skickade samrådshandling till Länsstyrelsen i Kalmar län 2022-11-29. Samrådshandling har också funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida under samrådstiden 2022-12-06 till 2023-01-16 samt 2023-02-15 till 2023-03-10.

Följande synpunkter framfördes på samrådsmötet:

- Saknar en beskrivning av bullerpåverkan i rekreationsområden.
- Skyddsåtgärder borde utredas redan i detta skede. Kostnader för skyddsåtgärder borde ingå i redovisade kostnader.
- Vore bra att utreda vilka föroreningar längs vägen som har en benägenhet att flyttas på sig eller spridas.
- Bullerskyddsåtgärder borde studeras hur de kan anpassas för kulturmiljö.

**Trafikverkets svar:** *Noteras och hanteras i nästa skede vid framtagande av vägplan.*

- Arkeologiska undersökningar behöver kompletterats. När görs det?

**Trafikverkets svar:** *TRV har underlag med kända fornlämningar och utredningsobjekt och arbetar efter principen att i första hand undvika fornlämningar, enligt lagen.*

- Målet är att minska klimatpåverkan under byggskedet med 20%, var kommer den siffran ifrån?

**Trafikverkets svar:** *Att minska klimatpåverkan med 20% är ett mål som Trafikverket satt upp.*

Länsstyrelsen har också inkommit med ett skriftligt yttrande där följande synpunkter framfördes:

- Länsstyrelsen efterfrågar kompletterande utredning med avseende på buller i naturmiljö och rekreationsområden, naturmiljö, ekosystemtjänster, biotopskydd, skyddade arter, hur vatten påverkas nedströms, vattenkvalitetsaspekter, framtida fiskvandring, markföroreningar och kulturmiljö. Länsstyrelsen anser också att underlaget vad gäller klimat- och energipåverkan är osammanhängande och otydligt.

**Trafikverkets svar:** *Utredningar vad gäller skyddade arter kompletteras innan ställningstagande val av lokalisering i den mån det är rimligt med avseende på tid och kostnader, samt med utgångspunkt i vilken ytterligare information det bidrar med till valet av korridor. Utredningar vad gäller buller, naturmiljö, ekosystemtjänster, biotopskydd, förorenad mark, vatten, kulturmiljö, klimat och energi kommer att kompletteras efter ställningstagande val av lokalisering i den MKB och de planhandlingar som tas fram för vald korridor och utformning av anläggningen inom denna. Hanteringen av arter förtydligas enligt detta i Samrådshandling val av lokalisering, samt genom ett kompletterande "PM artutredning avseende hasselsnok och större vattensalamander, val av lokalisering, 2023-03-27" som samråds med Länsstyrelsen innan ställningstagande val av lokalisering görs.*

Ett ytterligare samrådsmöte genomfördes med Länsstyrelsen i Kalmar län 2023-05-09. Länsstyrelsen i Kalmar län bjöds in till mötet 2023-03-30. En uppdaterad samrådsredogörelsen och *PM artutredning avseende hasselsnok och större vattensalamander, val av lokalisering, 2023-03-27* skickades till Länsstyrelsen 2023-05-02.

Följande synpunkter framfördes på samrådsmötet:

- Länsstyrelsen instämmer i Trafikverkets slutsatser att Vattensalamander inte kräver någon vidare utredning.
- Länsstyrelsen instämmer i Trafikverkets slutsatser att habitat och behov av åtgärder för Hasselsnok behöver utredas mer i kommande skeden.
- Det ser ut att finnas habitat för Hasselsnok i samtliga korridorer, hur ska ni hantera det i kommande skeden?

**Trafikverkets svar:** *Habitat för Hasselsnok kommer utredas vidare i projektering efter ställningstagande val av lokalisering. Vid behov kommer skyddsåtgärder eller andra typer av nödvändiga åtgärder att genomföras.*

### 3.2.2. Samråd med berörd kommun

Trafikverket har haft en kontinuerlig dialog med Oskarshamn kommun under hela projektet. Samrådsmöte har genomförts med Oskarshamn kommun 2022-12-06 via Skype.

Information om samråd har skickats med brev till Oskarshamns kommun 2022-11-23. Samrådshandlingen har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida under samrådstiden 2022-12-06 till 2023-01-16 samt 2023-02-15 till 2023-03-10. Samrådshandlingen har också funnits tillgänglig i Oskarshamns kommunhus under samrådstiden.

Följande synpunkter framfördes på samrådsmötet:

- Hanteras Trafikplats Oskarshamn södra i ett senare skede?

**Trafikverkets svar:** *Trafikplats Oskarshamn södra ingår i objekt Århult-Oskarshamn i Regional Transportplan men då den inte är alternativskiljande behandlas den ej i lokaliseringsutredningen.*

- Korsningarna – är de planskilda?

**Trafikverkets svar:** *Vägen utformas som en mötesfri landsväg, 2+1-väg, och förses med mitträcke. Korsningar görs i huvudsak i plan.*

- Tabellen för sammanvägd bedömning, är alla dessa aspekter lika mycket värda eller viktiga man dem olika vid val av lokalisering?

**Trafikverkets svar:** *I samrådshandlingen är värdet lika.*

- Hur ser det ut tidplanemässigt framöver?

**Trafikverkets svar:** *Ställningstagande val av lokalisering sker under sommaren 2023.*

Kommunen har också inkommit med ett skriftligt yttrande 2023-01-17 där följande synpunkter framfördes:

- Positiva till utbyggnaden av 37/47 med ny anslutning till E22.
- Viktigt att ta hänsyn till effekter på godstransport, persontransport och kollektivtrafik under byggtiden.

- Lokalisering behöver ta stor hänsyn till möjligheten att resa kollektivt och skapa förutsättningar för att säkra cykelmöjligheter.
- Minimera intrång i Kronoparken.
- Dra vägen utanför Århult och Lagmanskvarn.

**Trafikverkets svar:** *Noteras.*

3.2.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda  
Information om samråd har skickats med brev till enskilda som kan bli särskilt berörda 2022-11-23. Annonsering har skett i digitalt i Barometern Oskarshamns-Tidningen 2022-12-03 och Post- och Inrikes Tidningar 2022-12-02. Samrådshandlingen har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida under samrådstiden 2022-12-06 till 2023-01-16 samt 2023-03-15 till 2023-03-10.

Samrådsmöte har genomförts 2023-01-10 kl 11-13 och 15-19 på Hemvärnsgården i Döderhult. Mötet genomfördes som ett öppet hus där samrådshandlingen fanns tillgänglig. Knappt 100 personer deltog på mötet. Det fördes inget protokoll på mötet men besökare erbjuds möjlighet att skriva ner och skicka in synpunkter.

De synpunkter som framkommit i de skriftliga yttrandena framgår i sammanfattningarna nedan.

#### **Efterfrågar planskilda, trafiksäkra passager under vägen**

I yttranden uttrycks önskan om att det byggs tunnlar och andra typer av passager så att möjligheten att ta sig ut till rekreationsområden längs vägen inte försämras.

**Trafikverkets svar:** *Noteras. Behov och utformning utreds i kommande skede efter ställningstagande val av lokaliseringsalternativ.*

#### **Trafiksäkra vägar för cykel längs sträckan**

Flertalet yttranden påtalar vikten av att skapa trafiksäkrare vägar för cykel.

**Trafikverkets svar:** *Noteras. Behov och utformning utreds i kommande skede efter ställningstagande val av lokaliseringsalternativ.*

#### **Bevara områden för rekreation**

Det framförs en önskan om att områden för rekreation längs vägen så som skogsområden, mountain bike-spår, ridningsleder och liknande bevaras i så stor utsträckning som möjligt.

**Trafikverkets svar:** *Noteras.*

#### **Lokaliseringsalternativ**

Både de gröna/ljusblå och de mörkblå/lila korridorerna förordas av olika fastighetsägare och boenden i området.

**Trafikverkets svar:** *Noteras.*

#### **Efterfrågas fördjupade utredningar**

Inkomna yttranden efterfrågar fördjupade utredningar av vägutbyggnadens påverkan på närmiljön vad gäller vatten, buller, kostnader och trafik under byggtiden.

**Trafikverkets svar:** *Noteras. Behov och utformning utreds i kommande skede efter ställningstagande val av lokaliseringsalternativ.*

## **Förslag om att inte bygga en ny väg alls eller bara göra mindre justeringar i befintlig väg**

I yttranden ifrågasätts om en utbyggnad av vägen överhuvudtaget är nödvändig. Det inkom också yttranden om att mindre åtgärder i befintlig väg kan vara effektivare än att bygga om hela vägen.

**Trafikverkets svar:** *Enligt den åtgärdsvalsstudie (TRV 2016/10838) som genomförts finns betydande brister i trafiksäkerhet och framkomlighet vid mellersta och södra trafikplatsen. Bedömning av nytta jämfört med kostnad och negativa effekter görs under planprocessen. I den politiskt beslutade Regional transportplan Kalmar län 2022-2033 är sträckan Århult-Oskarshamn med som en prioriterad åtgärd.*

### **Alternativ dragning i väster förbi Århult**

Ett flertal yttranden förslogs att lokaliseringalternativet i den västra delen av utredningsområdet förflyttas norr om Århult.

**Trafikverkets svar:** *Efter åtgärdsvalsstudien från 2016 (TRV 2016/10838) bedömdes avfarten mot Kristdala väg 711 som en rimlig och tydlig gräns för utredningsområdet.*

### **Påverkan på miljö**

I yttranden uttrycks en uppmaning att säkerställa att vägbygget leder till så små intrång i naturvärden som möjligt.

**Trafikverkets svar:** *Noteras.*

### **Påverkan på växthusgasutsläpp**

I yttranden inkom uppmaningar att minimera utsläppen av växthusgaser.

**Trafikverkets svar:** *Noteras. I uppdraget genomförs en klimatkalkyl för byggnation av vägen.*

### **Påverkan på boendemiljön**

I flertalet yttranden uttrycks en oro för hur en eventuell ny eller bredare väg kan komma att påverka boendesituationen i området. Det handlar i stor utsträckning om att vägen kan komma att höja bullernivåerna, hamna närmare bostäder, avskärma bostäder från rekreationsområden och andra typer av barriäreffekter. Oron uttrycks, av olika yttranden, både för lokaliseringalternativen där en ny vägsträckning byggs norr om befintlig väg och i lokaliseringalternativen där befintlig väg byggs om i västra delen av utredningsområdet.

**Trafikverkets svar:** *Noteras.*

### **Påverkan på näringsidkare**

Det framförs också att en breddning av befintlig väg i västra delen av utredningsområdet kan ha en negativ påverkan på möjligheten att bedriva jordbruk och försämra förutsättningarna för att driva butiker i anslutning till vägen.

**Trafikverkets svar:** *Noteras.*

### **Hänsyn till resor med kollektivtrafik**

Det framförs en uppmaning att en ny utformning av vägen behöver ta hänsyn till möjligheterna att resa med kollektivtrafik.

**Trafikverkets svar:** *Noteras.*

## **Anslutningar E22**

I yttranden påtalas också vikten av att det byggs bra anslutningar från väg 37/47 till E22.

**Trafikverkets svar:** *Noteras.*

### **3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer**

Information om samråd har skett via annonsering digitalt i Barometern Oskarshamns-Tidningen 2022-12-03 och PoIT 2022-12-02. Samrådshandlingen har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida under samrådstiden 2022-12-06 till 2023-01-16 samt 2023-02-15 till 2023-03-10.

Information om samråd har skickats med brev till enskilda som kan bli särskilt berörda 2022-11-23. Information om samråd har skickats med brev till berörda myndigheter och organisationer enligt samrådskretsen 2023-02-15. Övriga organisationer har inkommit med skriftliga yttranden under det allmänna samrådet.

Samrådsmöte har genomförts med Region Kalmar. Trafikverket bjöd 2022-09-19 in Region Kalmar till ett möte som genomfördes 2022-12-07 via Skype.

Följande synpunkter framfördes:

- Det är viktigt att den samhällsekonomiska nyttan ligger på plus.
- Lila korridor ser ut att vara bästa alternativet i nuläget.
- Vi förespråkar att inte gå i jungfrulig mark.

**Trafikverkets svar:** *Noteras. Trafikverket delar uppfattningen är det är viktigt att den samhällsekonomiska nyttan ligger på plus.*

- Kommer ni behålla väg 37/47 mellan nya sträckningen och Oskarshamn vid trafikplats södra?

**Trafikverkets svar:** *Utredning och eventuellt byte av huvudmannaskap till kommunalt pågår.*

Följande synpunkter framfördes i regionens skriftliga yttrande:

- Viktigt att vald korridor leder till god framkomlighet, ökad säkerhet och bidrar till och både Oskarshamns kommun och regional och nationell trafik får ökad tillgänglighet.
- Viktigt att ta ekonomiskt ansvar för investeringar.
- Undersöka möjligheten att med cirkulära medel minska påverkan på jordens resurser och nyttja material, maskiner och fordon på ett effektivt sätt.
- Behov av fortsatt dialog om placering och utformning av busshållplatser.

**Trafikverkets svar:** *Noteras*

Nedan följer sammanfattningar av de skriftliga yttranden som inkommit från olika organisationer och företag.

### **Scania**

Scania är positiva till ombyggnaden av väg 37/47 Århult-Oskarshamn. Företaget påtalar behovet av en säker, rymlig och effektiv in-/ och utfart från den nya vägen till Scantias industriområde. De efterfrågar en lösning som minimera påverkan på trafik under byggtid. Sammantaget förordar Scania alternativ mörkblå.

**Trafikverkets svar:** *Noteras*

### **Skogsstyrelsen**

Skogsstyrelsen tar inte ställning till något särskilt lokaliseringsalternativ men påtalar vikten av att ta hänsyn till naturvärden och rekreationsområden. Pågående skogsbruk kommer påverkas av projektet där skogsmark berörs, vilket för vissa skogsägare kan innebära att skogsbruket försvåras genom att vägen blir en barriär som försvårar tillgängligheten vid skogsbruksåtgärder.

**Trafikverkets svar:** *Noteras*

### **Lantbrukarnas riksförbund (LRF) Sydost**

LRF framhåller att det är av yttersta vikt att minimera markintrånget när det är möjligt och förordar därför breddning av befintlig sträckning så långt detta är möjligt. En vägdragnings enligt mörkblå eller lila korridor skulle dela upp det som idag utgör hållbara och produktiva skogsområden och försvåra möjligheten att bedriva ett effektivt och hållbart skogsbruk. Det är också viktigt att planera påfarter väl och hänsyn tas till det vilda djurlivet.

**Trafikverkets svar:** *Noteras*

### **Århults samfällighetsförening**

Århults samfällighetsförening förordar alternativ mörkblå. Föreningen uttrycker oro för att anslutningen västerut inte är tillräckligt genomtänkt. De önskar att vägen dras norr om byn Århult. En väg genom Århult förväntas orsaka stora problem för de boende i byn.

**Trafikverkets svar:** *Noteras. Efter åtgärdsvalsstudien från 2016 (TRV 2016/10838) bedömdes avfarten mot Kristdala väg 711 som en rimlig och tydlig gräns för utredningsområdet. Genom Århult planeras den ombyggda vägen gå i befintlig sträckning.*

### **Oskarshamns Cykelklubb**

Oskarshamns Cykelklubb upplever att Trafikverket inte levt upp till sina svar från tidigare samrådsmöten. Cykelklubben föreslår att en alternativ sträckning bör utredas i östra delen av utredningsområdet för att minska intrång i Kronoparken. Cykelklubben påtalar vikten av att utformning av den nya vägen tillåter möjligheten att ta sig fram på cykel så att möjligheten att cykla västerut från Oskarshamn inte hindras.

**Trafikverkets svar:** *Noteras. Samrådet som hade planerats till våren 2022 flyttades fram till vintern/våren 2023.*

### **Klimatgruppen i Oskarshamn**

Klimatgruppen i Oskarshamn ifrågasätter behovet av att bygga om vägen. Trafik står för en stor del av samhällets totala utsläpp och större ansträngningar borde göras för att minimera dessa utsläpp. En ny större väg antas öka utsläppen under byggtid och efter färdigställande och leder till att stora ytor skog kommer behöva avverkas. Staten borde istället inrikta sig på att minska behovet av transporter.

**Trafikverkets svar:** *Noteras. Enligt den åtgärdsvalsstudie (TRV 2016/10838) som genomförts finns betydande brister i trafiksäkerhet och framkomlighet vid mellersta och södra trafikplatsen. I den politiskt beslutade Regional transportplan Kalmar län 2022-2033 är sträckan Århult-Oskarshamn med som en prioriterad åtgärd.*

### **Den Goda Jorden**

Den Goda Jorden påtalar vikten av att bevara jordbruksmark och förordar det alternativ som minimerar och helst inte innebär att jordbruksmarks tas i anspråk. I de fall jordbruksmarks behöver grävas bort anser föreningen att jorden, i samverkan med lantbrukare, läggs ut i närområdet för att fortsätta användas för odling.

**Trafikverkets svar:** *Noteras.*

### **Skydda skogen**

Skydda skogen delar uppfattning att trafiksäkerheten på väg 37/47 behöver förbättras men anser inte att föreslagna åtgärder löser problemen. Föreningen ser behov av komplettering av utredningen vad gäller badplatsen vid Forshult, den tidigare kommunala soptippen i anslutning till Lammhultssjön, sandtaget vid Lammhultssjön, hur mikroplatser ska hanteras, faunapassager och inventering av utter i Brukssjön. Föreningen delar inte Trafikverkets bedömning av Kronoparkens betydelse som rekreationsområde som ”måttligt” och anser att beskrivningen av Appelerumsån är felaktig. Skydda skogen anser att det är oacceptabelt att anlägga en ny väg på våtmarker vid Appelerumsån och att dagvatten från en ny väg inte ska få avledas till Appelerumsån, Brukssjön eller Lagmanskvarnån. Föreningen uppmärksammar också Trafikverket om att två vägdragningar går genom en nyckelbiotop och att Socialförvaltningen bedriver verksamhet med djurhållning för personer med funktionsnedsättningar vid torpstället Nymålen som kommer påverkas av den nya vägen. Skydda skogen undrar om landbroar kan vara ett alternativ för att minska intrånget i Kronoparken. Föreningen anser också att Trafikverket bör bjuda in till ytterligare samråd.

**Trafikverkets svar:** *Noteras.*

### **Döderhults Naturskyddsförening**

Döderhults Naturskyddsförening påtalar att det finns en stor mängd våtmarker och mindre vattendrag i området. Det finns också en del större ekar med betydelsefulla biotoper. För att minimera ianspråktagandet av jungfrulig mark förordar Naturskyddsföreningen att den nya vägen dras i befintlig väg i så stor utsträckning som möjligt.

**Trafikverkets svar:** *Noteras.*

### **Jordbruksverket**

Avstår från att yttra sig.

**Trafikverkets svar:** *Noteras.*

## **Polismyndigheten**

Avstår från att yttra sig.

**Trafikverkets svar:** *Noteras.*

## **Försvarmakten**

Försvarmakten ställer specifika krav på vägnätet med avseende på bredd, höjd, detaljutformning av korsningar och bärighet.

**Trafikverkets svar:** *Noteras.*

## **3.3. Samråd vid utformning av planförslaget**

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen

- 3.3.1. Samråd med berörd länsstyrelse
- 3.3.2. Samråd med berörd kommun
- 3.3.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda
- 3.3.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer



Trafikverket, Box 749, 391 27 Kalmar. Besöksadress: Scheelegatan 8, 392 38 Kalmar.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

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