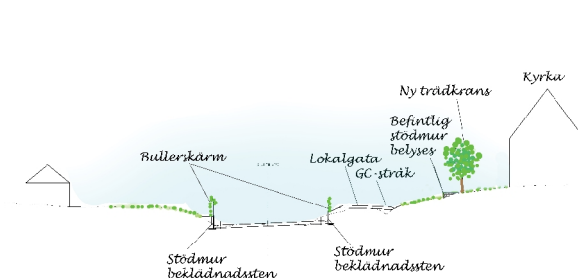


GESTALTNINGSPROGRAM

E22 Karlskrona-Kalmar, delen Jämjö-Lösen

Karlskrona kommun, Blekinge län

Vägplan, 2016-11-25, reviderad 2017-09-27, Projektnummer: V87914002



Trafikverket

Postadress:

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Gestaltungsprogram E22 Karlskrona- Kalmar, delen Jämfö-Lösen

Författare: Katharina Henriksson, WSP Sverige AB

Uppdragsansvarig: Elin Delvéus, WSP Sverige AB

Granskare WSP: Cecilia Hjorth

Kontaktperson och projektledare Trafikverket: Daniel Andersson, Trafikverket

Dokumentdatum: 2016-11-25

Reviderad: 2017-09-27

Ärendenummer: V87914002

Version: 0.3

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	4
1.1 Bakgrund.....	4
1.2 Syfte och projektmål.....	5
1.3 Material, metod och upplägg.....	6
1.4 Avgränsning.....	6
2. Övergripande beskrivning.....	8
3. Landskapets styrkor/potential samt känslighet och svagheter.....	26
4. Övergripande gestaltungsprinciper.....	30
5. Detaljerade åtgärdsförslag.....	33

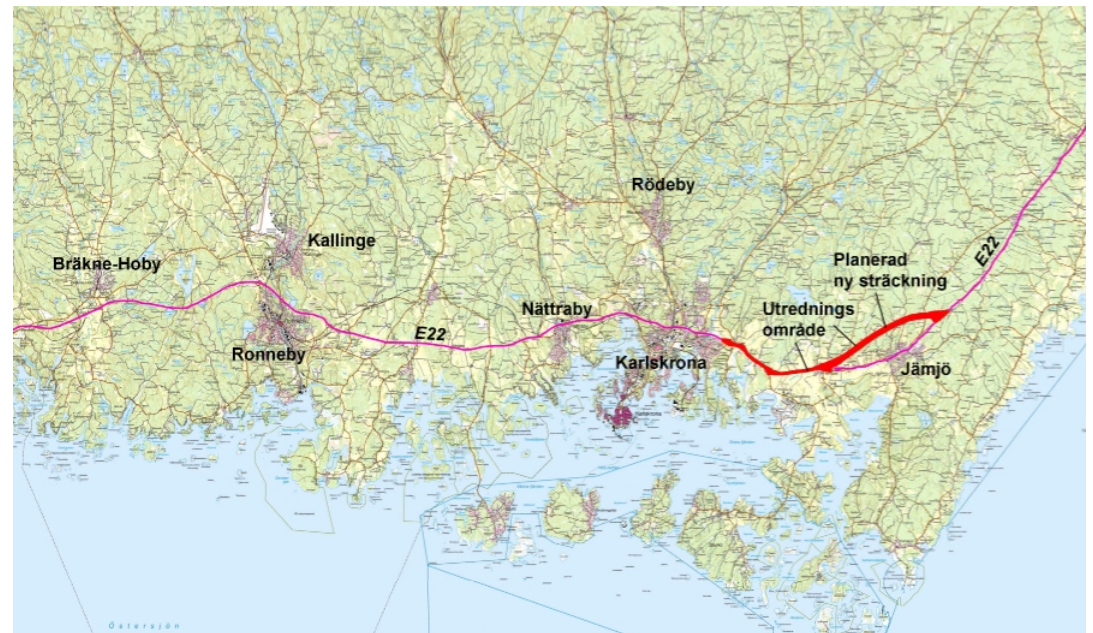
1 INLEDNING

1.1 Bakgrund

Detta Gestaltungsprogram ingår som en del i vägplanen för E22, Lösen-Jämjö, strax öster om Karlskrona. E22 ingår i det nationella stamvägnätet och förbinder flera viktiga orter längst den sydöstra kustregionen. Vägen ingår även i TEN-vägnätet (Trans-European Network) för att främja och maximera logistik, transport och infrastruktur inom EU. E22 börjar i söder vid Trelleborg och går upp till Norrköping via Blekinge, en sträcka på totalt 56 mil.

Mellan Jämjö och Karlskrona fyller E22 en viktig sammanlänkande funktion mellan mindre orter utmed sträckningen, som Ramdala och Lösen, samt för den omfattande pendlingen till och från Karlskrona. Hastigheten varierar från 30 km/h på en sträcka inne i Jämjö till 70-90 km/h på landsbygden. Årsdygnstrafiken varierar utmed sträckan. I den västra delen närmast Karlskrona är trafiken ca 12800 fordon/dygn och i den östra delen ca 4200 fordon/dygn enligt Trafikverkets senaste mätning år 2014. Den tunga trafiken uppgår till ca 10 % väster om Jämjö, respektive 14 % öster om Jämjö.

Vägen har låg standard i förhållande till trafikmängden och ett stort antal anslutningar. Nuvarande väg har stora brister avseende trafiksäkerhet och framkomlighet.



Väg E22 ingår i det nationella stamvägnätet och förbinder flera orter utmed den sydvästra kustregionen. Aktuellt utredningsområde är markerat med rött.

Långfärdstrafiken blandas med lokaltrafiken, inklusive långsamtgående jordbruksfordon och gång- och cykeltrafik. I Jämjö skapar genomfartstrafiken barriäreffekter och störningar för de boende, och skola, affärer och torgområde angränsar till den hårt trafikerade vägen.

Ytterligare ett problem är att gång- och cykeltrafiken utanför tätorterna i stor utsträckning färdas i vägrenen. Separat GC-väg eller parallellvägnät i nära anslutning, finns endast på del av sträckan.

Tidigare har ett flertal utredningar genomförts för E22 och aktuell sträcka på grund av nämnda problem med bland annat den dåliga standarden. Nedan finns en lista på de tidigare dokumenten/rapporterna som tagits fram.

- *E22 Karlskrona-Söderåkra, Lokaliseringsutredning(1993-12-17)*
- *E22 Karlskrona-Söderåkra, fördjupad vägutredning(1996-04)*
- *E22 Karlskrona-Söderåkra, Fördjupad vägutredning-supplement(2001-03-17, rev. 2006-01-10)*
- *E22 Karlskrona-Kalmar, delen Lösen-Jämsjö, förstudie (2008-03-14)*
- *Vägutredning med miljökonsekvensbeskrivning, E22, Karlskrona-Kalmar, delen Lösen-Jämsjö(2009-06-09)*

Efter vägutredningen som utfördes 2009 fattade dåvarande Vägverket ett inriktningsbeslut om att projektet skulle drivas vidare med en sträckning enligt alternativ 1-2 som tagits fram. Vägkorridoren i alternativ 1-2 följer befintlig väg på delen Lösen-Ramdala, ca 6 kilometer, och går därefter i en förbifart norr om Jämsjö tätort, ca 8 kilometer. Anslutning till befintlig E22 sker ca 2km nordost om Jämsjö. Utmed den befintliga sträckningen varierar utredningsområdets bredd, medan det i den nya sträckningen är ca 200 m brett.

1.2 Syfte och projektmål

Följande projektmål har tagits fram för projektet:

- Att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten på E22, delen Lösen-Jämsjö.
- Att minska störningarna från trafiken för de boende i Jämsjö.
- Att skapa ett väl fungerande lokalvägnät för jord- och skogsbruksmaskiner.
- Att lösa problemen med översvämningar av befintlig E22 i anslutning till Ramdala.

1.3 Syfte med Gestaltningsprogrammet

Gestaltningsprogrammet är tänkt att kunna användas som ett underlag vid vägprojekteringen och har som syfte att:

- Beskriva områdets karaktärsområden och landskapets uppbyggnad idag.
- Beskriva landskapets styrkor och potential, samt känslighet och svagheter
- Beskriva gestaltningsmål och gestaltningsidé för området samt detaljerade åtgärdsförslag.
- Beskriva strategier för att minimera negativa konsekvenser.

1.4 Material och metod

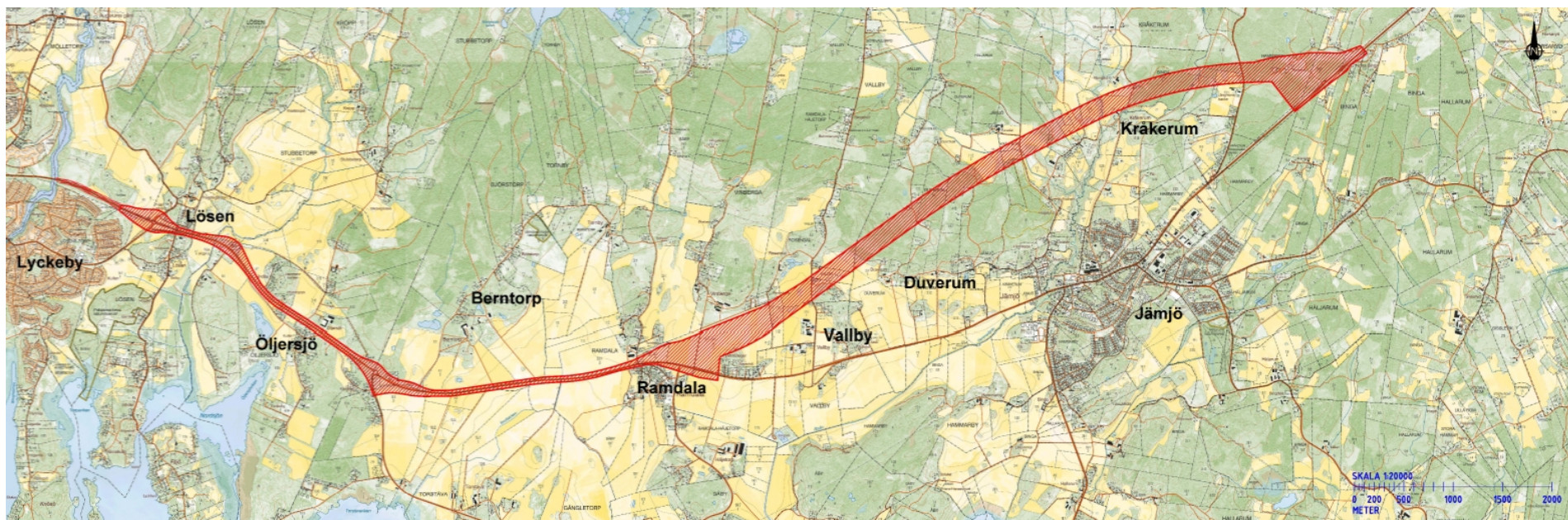
Gestaltningsprogrammet baseras på litteraturstudier, översiktlig inventering i fält, kart- och bildstudier samt studier av den digitala modell som tagits fram över området.

1.5 Upplägg

Gestaltningsprogrammet inleds med bakgrund, syfte och mål, avgränsning samt material och metod, sedan följer en beskrivning av landskapets förutsättningar med natur- och kulturhistoriska aspekter liksom topografi och rekreation/friluftsliv mm. Efter dessa delar finns en sammanställning av landskapets styrkor/potential och känslighet och svagheter. Slutligen följer mål och övergripande gestaltungsprinciper samt detaljerade åtgärdsförslag indelat utifrån delområden. I slutet finns även ett stycke som tar upp drift och skötsel.

1.6 Avgränsning

Utredningsområdet sträcker sig från Lyckebyån till Ramdala, där utgångspunkten är befintlig väg, samt i ny sträckning efter Ramdala mot nordost. Gestaltningsprogrammets tyngdpunkt ligger framförallt i de delar som i landskapsanalysen pekats ut som särskilt känsliga, såsom byarna Lösen och Ramdala. Vid Lösen kommer den planerade trafikplatsen även utgöra en entré mot Lyckeby och sammanbindande länk för gående, cyklister och trafikanter.



Aktuellt utredningsområde följer befintlig väg mellan Lyckebyån och Ramdala och böjer sedan av mot nordost i ny sträckning.

2 ÖVERGRIPANDE BESKRIVNING

2.1 Landskapstyper och naturgeografiska förutsättningar

Jordbruksbygden i Blekinge karaktäriseras till stor del av småskaliga landskapsrum med jordbruksmark, där skogsklädda moränhöjder bryter av landskapet. Detta gäller även för delar av de västra och centrala delarna av utredningsområdet, men även för området runt byn Kråkerum i nordväst, som innehåller odlingslandskap.

Även om moränhöjder och åkerholmar på många håll ger landskapet en småskalig karaktär, en mosaikbygd, finns i utredningsområdet också flera större sammanhängande jordbruksmarker som ur ett Blekingskt perspektiv är mycket stora. Dessa större landskapsrum karaktäriserar landskapet vid Lösen, men framförallt landskapet runt Ramdala, där Ramdalaslätten med sitt storskaliga jordbrukslandskap erbjuder milsvida utblickar. Området mellan Augerum och Jämjö kallas även Ramdalabygden och har sedan 1600-talet varit Blekinges starkast uppodlade område. Både det storskaliga jordbrukslandskapet och den småskaliga mosaikbygden har ett högt landskapsbildsvärde och är känsliga för ingrepp avseende ny och dominerande infrastruktur.

Traditionellt delas Blekinge in i strandbygden, mellanbygden och skogsbygden. Utifrån denna indelning ligger de östra, västra och centrala delarna av utredningsområdet i mellanbygden, medan den nordvästra delen ligger i Skogsbygden. Ur ett näringsgeografiskt perspektiv är inte denna indelning helt rättvisande, då framförallt strandbygd och mellanbygd ofta flyter samman, och mellanbygdens odlingslandskap

dessutom många gånger fortsätter och följer vägar och dalgångar i nord-sydlig sträckning in i skogsbygden.

Begreppet *dalbygd*, som förts fram som alternativ benämning till mellanbygden, kanske bättre karaktäriserar den kuperade slättbygden inom utredningsområdet mellan Augerum och Jämjö.

Landskapets innehåll idag har till stor del utvecklats utifrån landskapets naturgeografiska förutsättningar. De stora jordbruksområdena som exempelvis Ramdalaslätten, innehåller finkorniga sjösediment, främst silt, medan skogsmarken i norr domineras av magrare jordarter som sandig morän. Förutsättningar som styrte placering av byar och nyttjande av marken. Jordarternas utbredning är ett resultat av situationen efter den senaste istiden, då berggrunden slipades och vatten- och strandnivåerna såg annorlunda ut jämfört med idag. Stora delar av dagens åkrar utgjorde exempelvis för 6000 år sedan havsvikar och vattendrag som resulterade i områdena med sjösediment.

Ett exempel utgör Lillån öster om Lösen som för 6000 år sedan var en havsvik, som med tiden övergick i en mindre sjö och slutligen blev det smala vattendrag som finns dag. Ett annat exempel är området öster om Ramdala som har en liknande bakgrund som havsvik och sedan sjö. Idag rinner ett flertal vattendrag genom området som har höga naturvärden. Förutom Lillån, även bäckar som Brudbäcken i höjd med Berntorp, samt Hammarbyån och flera ytterligare vattendrag vid Jämjö.

Samtliga förknippade med höga naturvärden.

Utredningsområdets nivåskillnader varierar mycket och präglas av moränhöjder och urberg som skapar ett böljande landskap. Landskapet stiger dessutom mot nordöst. De högsta platserna återfinns i de östra delarna med nivåer på +55m, medan nivån i väster som lägst ligger på +5m. Orter som Lösen och Ramdala ligger placerade i höjdlägen och har därmed en tydlig visuell roll i landskapet som förstärks av omgivande vegetation.

Utredningsområdet innehåller flera byar och småskaliga bygder som vuxit fram utifrån terrängen och markens förutsättningar, och mellan dessa leder ett omfattande vägnät.

Även om kustlandsvägen (som utgjorde föregångare till dagens E22) ur ett historiskt perspektiv kan beskrivas som en huvudled för rörelse genom landskapet, har vägnätet i nord-sydlig riktning haft en mycket stor betydelse för kommunikation mellan byarna. Nyckelplatser för rörelsen norrut och i öst-västlig riktning, har enligt forskning varit hamnplatser dels i Lyckeby och Lyckebyåns mynning i väster, dels i Hallarumsviken i öster. Än idag är exempelvis ett stråk från Hallarumsviken norrut mot Jämfjö och Kråkerum tydligt. Det har även funnits en äldre riksväg som följt terrängen norr om E22. Denna väg är idag bitvis otidlig. I takt med byarnas utbredning och nya behov av funktionsvägar för skötsel av åkrar och ängar har vägnätet succesivt byggts ut.



Det storskaliga jordbrukslandskapet som utgör Ramdalaslätten. Bild tagen mot väster från Ramdala.



Exempel på småskalig odlingsbygd vid Kråkerum, där åker-och betesmark följer dalgångarna som splittas av trädklädda moränhöjder.

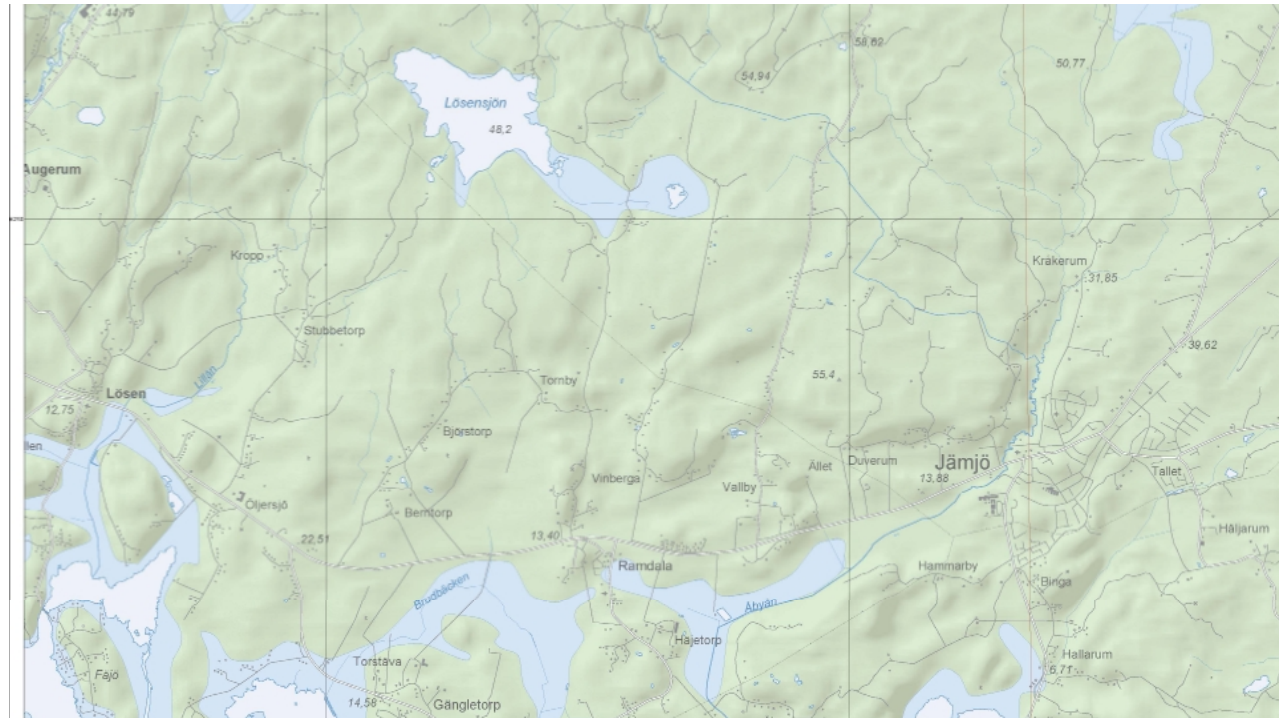


Exempel på torpmiljö i de före detta utmarker-na/skogsmarken i den östra delen av utredningsområdet.

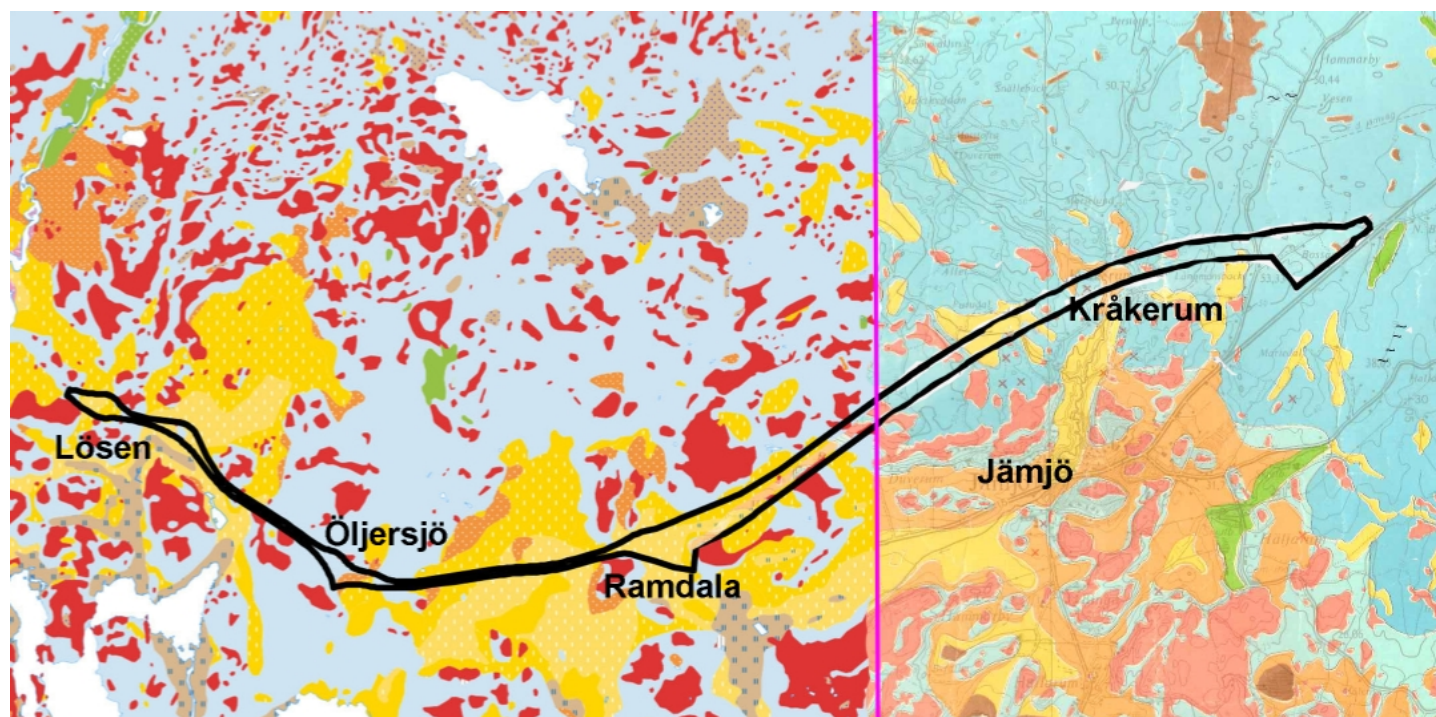
2.2 Kulturhistoriska aspekter

Kulturlandskapet med förhistoriska och historiska lämningar i det aktuella utredningsområdet har beskrivits och analyserats i flera tidigare rapporter. En lista över denna litteratur finns redovisad i den Kulturarvsanalys som tagits fram i projektet i juni 2016. I Kulturarvsanalysen finns även beskrivet de kulturmiljöer som kan komma att påverkas av projektet med beskrivning av deras känslighet. För mer fördjupade studier avseende de kulturhistoriska värdena i landskapet hänvisas till Kulturarvsanalysen, samt tidigare material som tagits fram av Trafikverket, bland annat i samband med vägutredningen, samt den arkeologiska utredningen steg 1, som utfördes 2015.

Det aktuella utredningsområdet började, liksom övriga Blekinge, befolkas efter den senaste istiden för ca 11 000 år sedan. Människorna följde under denna period kusten och vattendragen in i landet. Havsnivån var för ca 11 000 år sedan mycket lägre än idag (vilket förklarar boplatser som hittats ute i havet), men steg för ca 8500 år sedan avsevärt i samband med att isen smälte. Lämningar från stenåldern är främst koncentrerade till tidigare strandlinjer.



Strandnivåkarta som visar landskapet för 4000 år sedan och de områden som under denna period utgjorde sjöar och havsvikar. Källa:SGU.



BETECKNINGAR	
■	Berg med högst ca 0,5 m jordtärke
x x x	Små berghällar
■	Morän (i stort sett opåverkad av svallning)
■	Svallad morän och svallgrus
■	Isälvsmaterial (huvudsakligen sten, grus och sand)
■	Grovsediment i övrigt (huvudsakligen sten, grus och sand)
■	Finsediment (huvudsakligen silt och lera)
■	Torv. Tjocklek >0,5 m
~ ~ ~	Torv. Tjocklek <0,5 m
*****	Strandvall

Utredningsområde

Kärrtorv

Postglacial silt

Isälvssediment

Svåmsediment

Silt

Isälvssediment, sand

Svåmsediment, ler--silt

Postglacial sand

Grusig morän

Gyttjelera (eller lergyttja)

Svålsediment, grus

Urberg

Postglacial lera

Glacial lera

Vatten

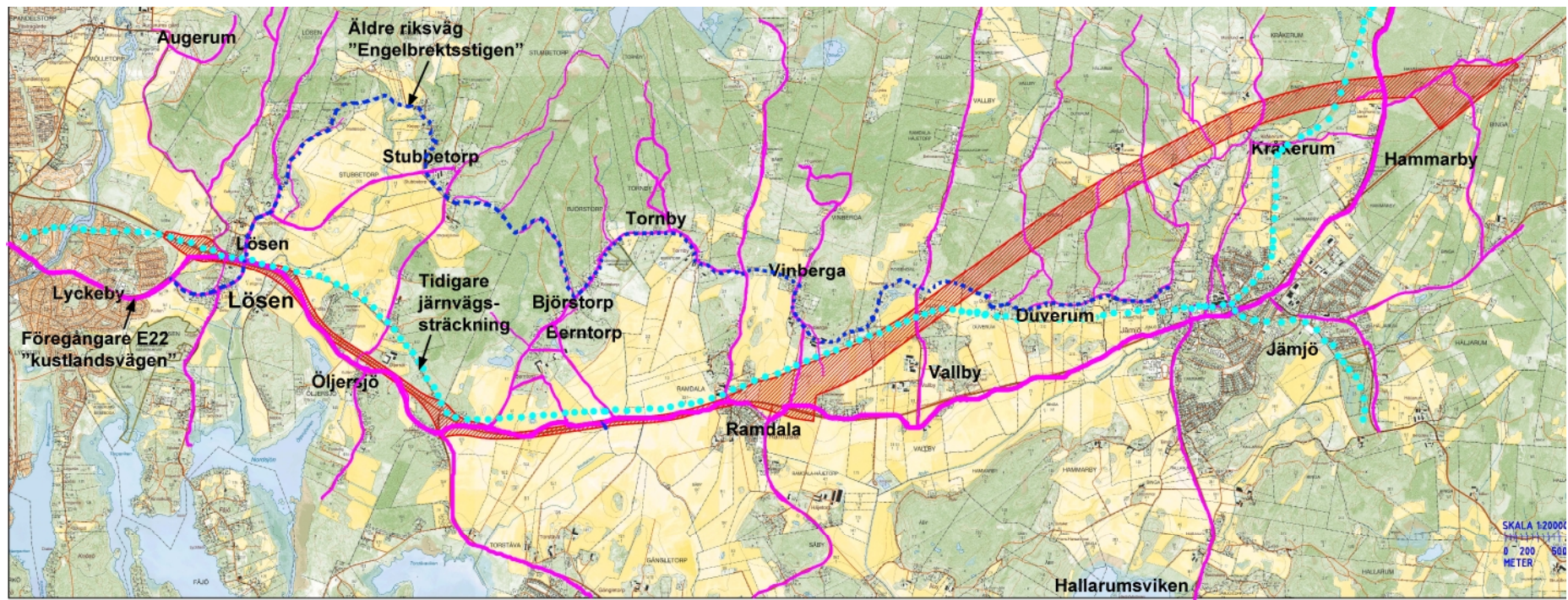
Glacial silt

Digital jordartskarta från SGU finns i nuläget endast tillgänglig för den västra delen av utredningsområdet. Kartan till höger utgör inscannad Geokarta från 1982. Kartorna visar hur urberget (röd markering) splittrar upp landskapet, samt de stora sammanhängande områdena med finkorniga sjösediment, främst silt (gul markering).

Där Lillån utgjorde en vik öster om Lösen, samt området vid Brudbäcken väster om Ramdala har av arkeologer pekats ut som platser med förutsättningar för att rymma strandboplatser från neolitisk och mesolitisk tid (Arkeologisk utredning steg 1). Även området intill Hammarbyån i Kråkerum har pekats ut som intressant ur ett stenåldersperspektiv.

Spår från bronsåldern utgörs främst av de hällristningslokaler, som finns registrerade, och som till stor del består av skålgropar.

Men det finns även gravmiljöer från denna period. Dessa återfinns liksom gravmiljöer från Järnåldern i första hand i randområdet till dagens större jordbruksarealer. Boplatserna låg sannolikt i närheten av dessa miljöer på väl-dränerade sluttningar mot söder eller väster, vilket kan förklaras med att stora delar av dagens åkerarealer längre tillbaka varit betydligt fuktigare än idag. Så sent som under tidigt 1900-tal gick det vintertid att åka skridskor från öarna i havsbandet och till Jämjö på de vattensjuka markerna (Blekingeboken 1952).



Översiktsbild som visar utredningsområdet i förhållande till äldre vägsystem, byar och idag riven järnvägssträckning.

Bronsåldersboplatser, liksom boplatser och lämningar från den yngre Järnåldern har sannolikt på många håll förstörts i samband med uppodling, medan gravmiljöerna i anslutning till höjder däremot kunnat bevarats på grund av den obrukbara marken i dessa lägen. Redogörelse för var gravmiljöer och gravfält i och i närheten av utredningsområdet finns bevarade, framgår av Kulturarvsanalysen. Under järnåldern började den by- och gårdstruktur vi ser i dagens landskap att växa fram.

Många Ortsnamn vittnar i sin tur om ursprunget i den förkristna tiden. Efter kristnandet av Blekinge under 1000-talet kom landskapet att tillhöra Lunds biskopssäte och i samband med övergången till medeltid kom bygden att övergå i det danska riket, från att tidigare ha tillhört svearnas rike. Liksom de förhistoriska bosättningarna var de medeltida byarna lokaliserade till höjder/sluttningar, med ett sammanbindande vägnät i nord-sydlig riktning. I socknarna ingick del av kustbygden, slätt- och dalbygden, samt en blandad mellanbygd och del av skogsbygden. En stor del av jorden utgjordes av kronojord. Flertalet kyrkorna anlades intill den äldre kustlandsvägen, föregångare till dagens E22. Det har även funnits en ålderdomlig väg i öst-västlig riktning, strax norr om de stora åkerarealerna. I samband med befolkningsökning togs större del av skogsbygden i bruk, för exempelvis svedjeodling. Efter Roskildefreden 1658 kom Blekinge att tillhöra Sverige, vilket innebar ett uppordnande av vägar och kartering av byarna.

Under 1700-talet och 1800-talet förändrade de olika skiftesreformer-

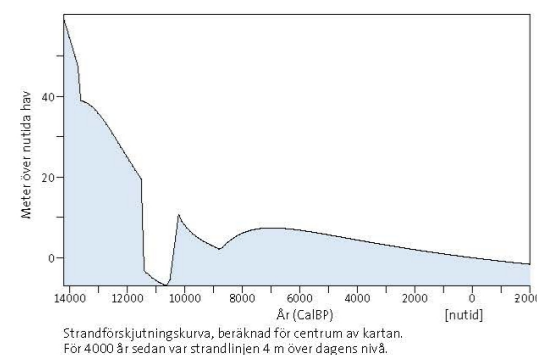
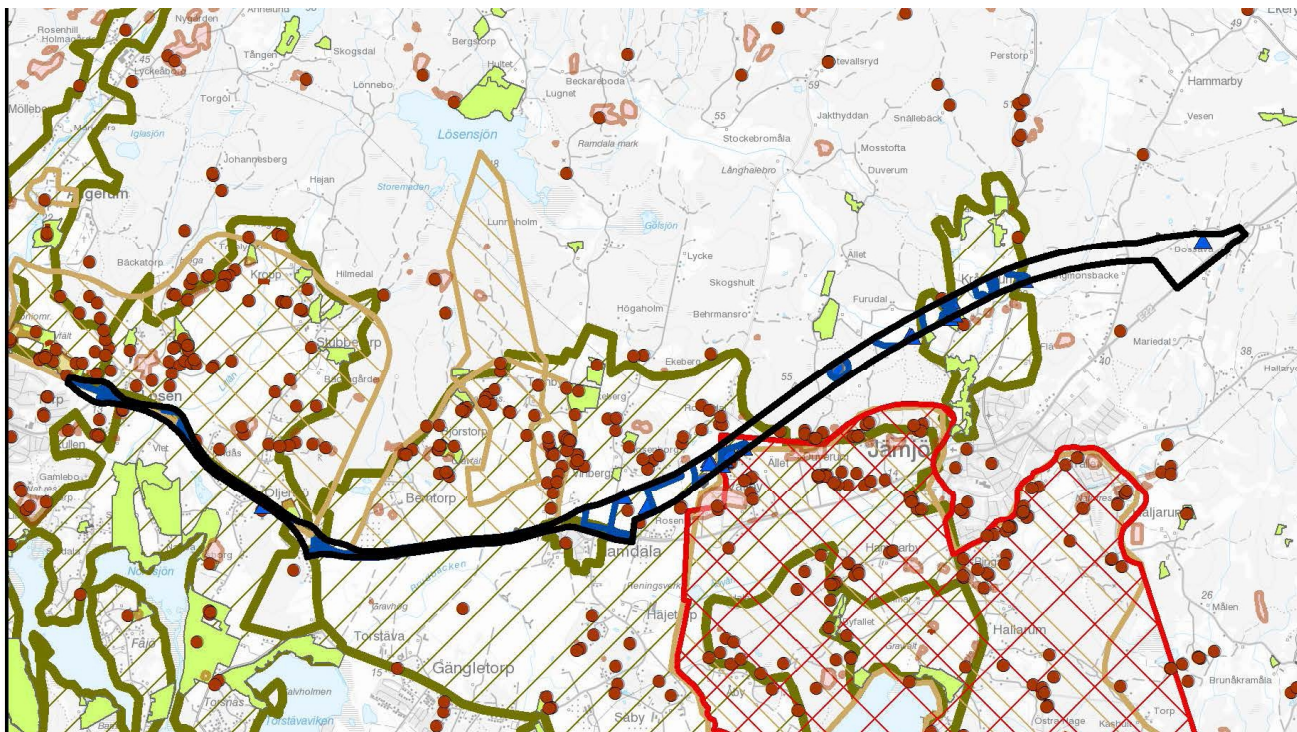


Diagram som visar strandlinjens nivå under olika perioder. Källa: SGU.

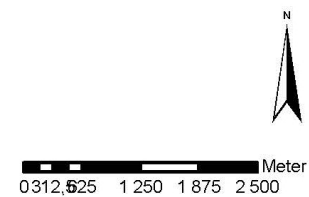
na delar av landskapet, då vissa gårdar flyttades ut och jordbruksmark slogs samman till större sammanhängande enheter. Tidigare ängsmark odlades även upp och torp anlades i utmarkerna/skogsbygden. År 1899 öppnade järnvägen mellan Gullberna och Torsås, vilket medförde en stor förändring för kommunikationerna mellan olika orter. Även om järnvägen idag är borta finns fortfarande tydliga spår av denna i landskapet. Järnvägen bidrog även till industrialiseringen av bland annat Jämfjö som under 1900-talet växte från bondby till modern tätort. Flera industrier anlades i början av 1900-talet, däribland Jämfjö Cementindustri och Jämfjö Stärkelsefabrik.

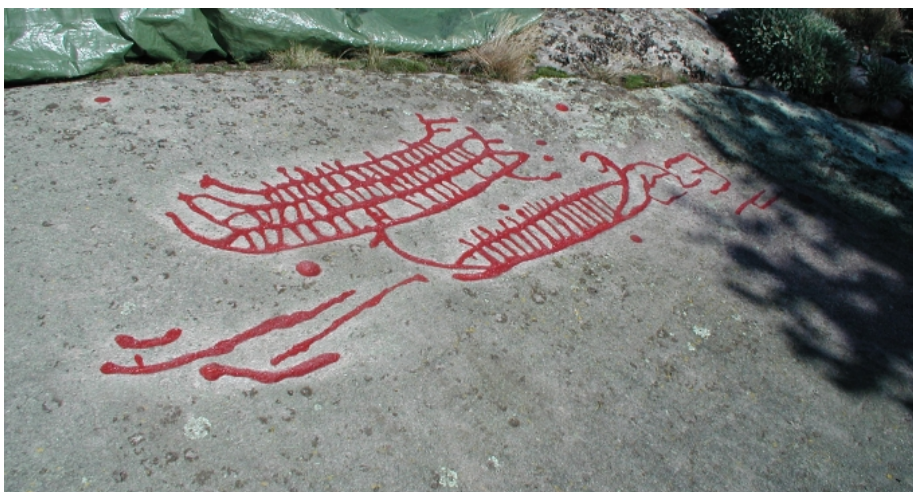


Översiktskarta över kulturhistoriska värden/ fornlämningar.

Teckenförklaring

- | | |
|-------------------------------------|--------------------------------------|
| Utredningsområde | Nyninventerade lämning 2015 (punkt) |
| Riksintresse Kulturmiljövård | Nyninventerade lämning 2015 (yta) |
| Bevarandeplan odlingslandskapet | Nyidentifierade utredningsområde |
| Regionalt kulturminnesvårdsprogram | Jordbruksverket Ängs och betesmark |
| Registrerade lämningar FMIS (punkt) | Skogsstyrelsen SkogoHistoria (punkt) |
| Registrerade lämningar FMIS (linje) | Skogsstyrelsen SkogoHistoria (linje) |
| Registrerade lämningar FMIS (yta) | Skogsstyrelsen SkogoHistoria (yta) |





Hällristning från bronsåldern som finns bevarad på bergshäll i Vallby.



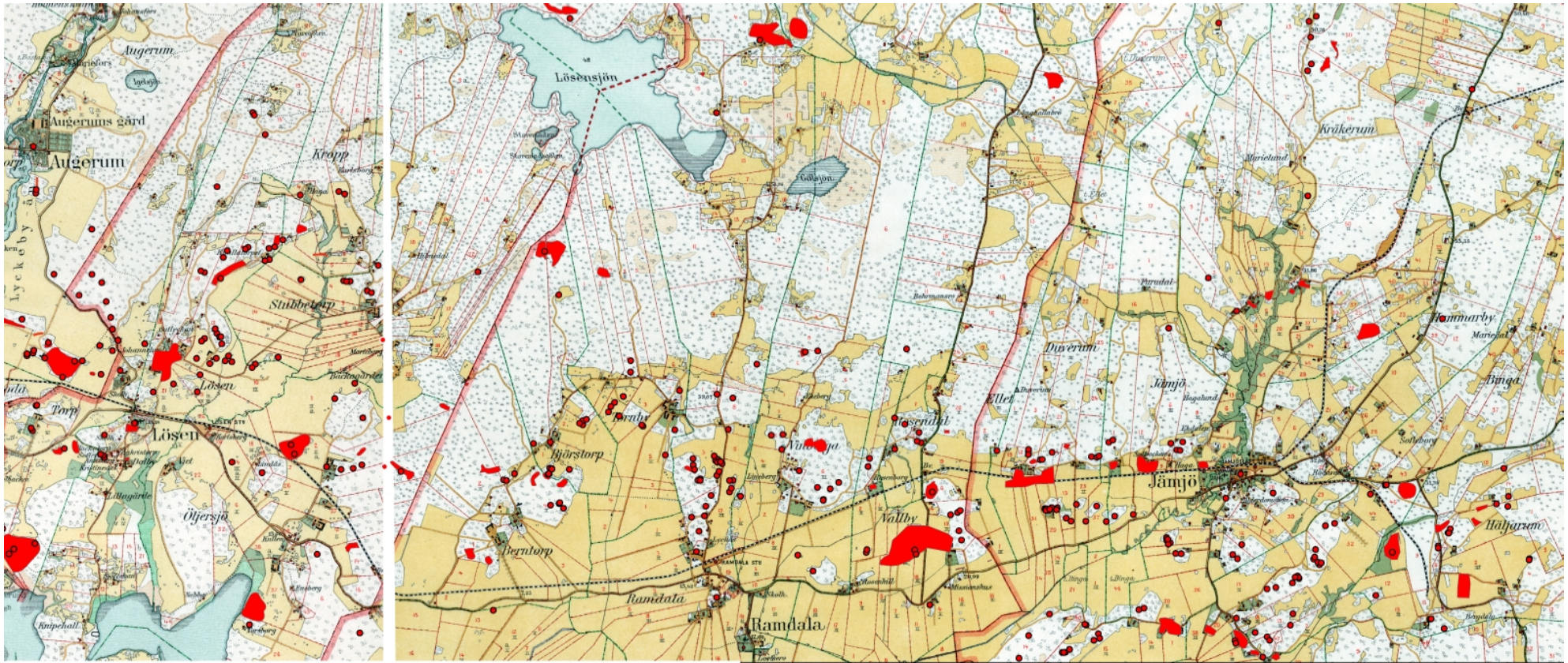
Under 1800-talet medförde skiftesreformer att landskapets jordbruksmarker slogs samman till större sammanhängande enheter som präglar stora områden idag.

Tågtrafiken lades ned under 1960-talet och ersattes av E22, som den centrala transport- och kommunikationslänken.

Sammanfattningsvis kan sägas att den långa kontinuiteten i landskapets markanvändning och den bibehållna strukturen ger ett högt helhetsvärde, samtidigt som det även finns ett stort antal enskilda värdefulla kulturhistoriska lämningar från olika tidsperioder på spridda platser ute i landskapet.

Aktuellt utredningsområde korsar över ett Riksintresse för kulturmiljövården, Hallarumsviken(K 20) i Jämfjö socken.

Inom utredningsområdet ligger inga byggnadsminnen, men del av Lösens kyrkotomt ligger inom utredningsområdet. Inom området finns även flera regionala intressen som pekats ut i Kulturminnesvårdsprogrammet för Blekinge län(1983), *Augerum, Lösen, Kropp, Stubbetorp* och *Öjersjö, Berntorp-Björstorp-Tornby-Ramdala* och *Jämfjö centralbygd*. Samt områden som pekats ut i Bevarandeplan för odlingslandskapet(1996) *Lösen-Knösö, Öjersjö-Stubbetorp, Augerum, Ramdalaslätten* och *Kråkerum*. Främst berörs agrara miljöer från 1800-talet samt fornlämningsområden. Se vidare Kulturarvsanalysen som tagits fram 2016.



Häradsekonomska kartan från 1916-18 ger en bild av hur landskapets byar och vägstrukturen tidigare sett ut, före E22. På denna karta framgår även järnvägens roll i landskapet. Kända fornlämningar är markerade med rött.