

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

E 22, Karlskrona-Kalmar, delen Lösen-Jämjö

Karlskrona kommun, Blekinge län

Vägplan, 2017-09-15

Objektsnummer: V87914002



Trafikverket

Postadress: 371 23 Karlskrona. Besöksadress: Ronnebygatan 2.

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse - E 22, Karlskrona-Kalmar, delen Lösen-Jämjö

Författare: Pontus Petersson, WSP Sverige AB

Granskare: Elin Delvéus, WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2017-09-15

Ärendenummer: TRV 2016/40288

Objektsnummer: V87914002

Version: 0.1

Kontaktperson: Daniel Andersson, Trafikverket

1. SAMMANFATTNING	4
2. PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	4
3. SAMRÅD FÖRSTUDIE.....	5
3.1. Samråd med berörd länsstyrelse	5
3.2. Samråd med berörd kommun	5
3.3. Samråd med allmänheten	5
4. SAMRÅD VÄGUTREDNING	5
4.1. Samrådsrets Vägutredning	5
4.2. Samråd med berörd länsstyrelse	5
4.3. Samråd med berörd kommun	6
4.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	6
4.5. Samråd med allmänheten	6
5. SAMRÅD VÄGPLAN	7
5.1. Samrådsrets Vägplan	7
5.2. Samråd med berörd länsstyrelse	8
5.3. Samråd med berörd kommun	11
5.4. Samråd med Region Blekinge	12
5.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	13
5.6. Samråd med allmänheten och enskilt berörda	21
6. UNDERLAG	28

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från myndigheter, organisationer och enskilda samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna på en principiell nivå.

1. Sammanfattning

I arbetet med vägplanen har ett flertal samråd skett med Karlskrona kommun, Länsstyrelsen och Region Blekinge i samband med möten inom den så kallade samrådsgruppen. Ett informationsmöte med allmänheten har hållits 2016-04-19.

Tre enskilda samrådsmöten har hållits med Länsstyrelsen, 2016-05-31, 2017-02-08 och 2017-04-03.

Ett formellt samråd med allmänheten har hållits under arbetet med Vägplan - samrådshandling, perioden 2017-03-01 – 2017-03-26. Under samrådet har dels två öppna hus hållits och dels har förslaget till samrådshandling samt en planlägningsbeskrivning, funnits tillgängliga på Trafikverkets kontor i Karlskrona, Biblioteket i Jämjö samt på Trafikverkets hemsida fr.o.m. 2017-03-01.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2016/40288.

2. Planlägningsbeskrivning

I planlägningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planlägningsbeskrivningen 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 planlägningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planlägningsbeskrivningen för det här projektet uppdaterats senast vid följande tillfälle: 2016-10-11. Planlägningsbeskrivningen finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida under projektsidan.

3. Samråd Förstudie

3.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Ärendet har behandlats vid ett s.k. Vägsamråd med Länsstyrelsen i Blekinge län 2007-12-04. Vid mötet informerade Länsstyrelsen om projektet och formella handlägningsfrågor diskuterades.

3.2. Samråd med berörd kommun

En arbetsgrupp med representanter från Länsstyrelsen Blekinge Län, Karlskrona kommun och Region Blekinge upprättades, vilken var den samma under arbetet med den senare vägutredningen.

3.3. Samråd med allmänheten

Ett samrådsmöte med allmänheten hölls tisdagen 2008-02-05 i Jändelskolans matsal i Jämjö. Ca 80 personer närvarade.

4. Samråd Vägutredning

4.1. Samrådskrets Vägutredning

Samrådskretsen för vägutredningen bestod av:

- Allmänheten
- Berörda föreningar och organisationer
- Karlskrona kommun
- Länsstyrelsen i Blekinge län
- Region Blekinge

4.2. Samråd med berörd länsstyrelse

I arbetet med vägutredningen hölls ett enskilt samrådsmöte med Länsstyrelsen i Blekinge län, 2008-08-26. Därtill deltog Länsstyrelsen vid mötena inom den så kallade arbetsgruppen, där även Karlskrona kommun och Region Blekinge ingick. Samrådsmötena hölls kontinuerligt under arbetets gång och genomfördes efter att deltagarna bjudits in genom möteskallelser.

I sitt yttrande över vägutredningen förordade Länsstyrelsen alternativ 1 med hänsyn till att det innebär det minsta intrånget i landskapet samtidigt som det betjänar störst andel av den totala trafiken, dvs. både lokal och genomgående trafik. Alternativet bedöms dessutom ge en god tillgänglighet till orterna längs sträckan vilket bedöms vara fördelaktigt för den regionala utvecklingen.

4.3. Samråd med berörd kommun

Samråd genomfördes med Karlskrona kommun under projekts gång. Dessa möten ägde rum inom den så kallade arbetsgruppen, där även Karlskrona kommun och Region Blekinge ingick. Samrådsmötena hölls kontinuerligt under arbetets gång och genomfördes efter att deltagarna bjudits in genom möteskallelser.

I sitt yttrande över vägutredningen betonade kommunen E22:s vikt för Karlskrona utveckling. Kommunen bedömde att alternativ 1 innebär den största sammantagna nyttan. Alternativ 1:s sträckning på delen Ramdala-Jämjö ansågs behöva utredas ytterligare innan ett slutgiltigt ställningstagande.

4.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

I den så kallade arbetsgruppen vilken hade kontinuerliga möten under processens gång ingick deltog även Region Blekinge. Utöver samrådsmötena inom arbetsgruppen genomfördes samråd med ett antal berörda organisationer.

- Lantbrukarnas riksförbunds lokalföreningar för Jämjö, Ramdala och Lyckebyorten.
- Blekinge museum
- OK Orion
- Blekingetrafiken

Av dessa inkom Lantbrukarnas riksförbunds lokalföreningar för Ramdala och Lyckebyorten med yttranden. I dessa förordade Lyckebyföreningen alternativ 1 medan Ramdalaföreningen förordade alternativ 3. Lyckebyföreningen förordade alternativ 1 med motiveringen att alternativet medför bäst hushållning med naturresurser och ger det minsta intrånget på landskapet. Ramdalaföreningen ansåg däremot att alternativ 1 och 2 skulle innebära för stora intrång i produktiv jordbruksmark och medföra en barriäreffekt för jordbruksföretagen i området.

4.5. Samråd med allmänheten

Ett samrådsmöte med allmänheten genomfördes tisdagen 2008-11-11 i Jändelskolans matsal. Vid samrådsmötet närvarade ca 100 personer. Efter genomfört samrådsmöte fanns samrådsmaterialet tillgängligt under perioden 2008-11-11 – 2008-12-02. Dokumentet fanns tillgängligt på Karlskrona kommun, Vägverket i Karlskrona, Jämjö bibliotek samt på Vägverkets hemsida. Under samrådsperioden inkom totalt 37 yttranden. Sammanfattningsvis framfördes följande synpunkter i yttrandena.

- Alternativ 1 och 3 förordades, med övervägande för alternativ 3.
- Kollektivtrafikens behov av hållplatser på ny väg påpekades
- Intrång vid Duverums bygata ansågs vara oacceptabelt av de boende.

- Flera yttranden motsatt sig intrång i jordbruksmark.
- Flera yttranden påpekade att alternativ 3 skulle leda till ett försvårat skogsbruk och försämrade jakt.
- Några berörda av alternativ 1 påpekade att det alternativet skulle ge de bästa förutsättningarna för bygden, turismen, oskyddade trafikanter och kustnära boende.

5. Samråd Vägplan

5.1. Samrådskrets Vägplan

Eftersom att Länsstyrelsen fattat beslut om att projektet kan medföra betydande miljöpåverkan har samråd skett med en utökad samrådskrets.

Samrådskretsen består av:

- Allmänheten
- Blekinge läns landsting (ambulansen)
- Berörda ideella föreningar
- Berörda organisationer
- Berörda sakägare
- Karlskrona kommun
- Ledningsägare
- Länsstyrelsen i Blekinge län
- Region Blekinge
- Räddningstjänsten
- Statliga myndigheter

5.2. Samråd med berörd länsstyrelse

Samråd har genomförts med Länsstyrelsen i Blekinge län under projekts gång. Tre enskilda möten har genomförts med Länsstyrelsen i Blekinge, 2016-05-31, 2017-02-08 och 2017-04-03. Därtill har Länsstyrelsen deltagit vid mötena inom samrådsgruppen, där även Karlskrona kommun och Region Blekinge har deltagit. Samrådsmötena har skett genom möten som bjudits in genom möteskallelser.

Under samråd med Länsstyrelsen har bland annat följande ämnen redovisats och diskuterats:

- Vägutformningen
- Skogsalternativet
- Utformning trafikplatser
- Arkeologiska utredningar
- Natura 2000-området Kummeln
- Framtida havsnivåhöjningar
- Utformningen av kollektivtrafik
- MKB-avgränsning
- Vattenskyddsåtgärder

5.2.1. Samrådsyttrande

Länsstyrelsen i Blekinge län har 2017-03-27 inkommit med ett yttrande angående om- och nybyggnaden av E22 Lösen-Jämjö. Länsstyrelsen i Blekinge län har övergripande synpunkter enligt nedan.

- Länsstyrelsen bedömer att projektets utformning bidrar till att uppfylla de uppsatta projektmålen. Mötessepareringen och separeringen av den långsamtgående trafiken från den snabba trafiken ger förbättrad framkomlighet och förbättrad trafiksäkerhet. När E22 byggs norr om Jämjö minskar trafiken genom tätorten vilket minskar störningarna något. Det separata lokalvägnätet ger bra åtkomst för boende och jordbrukstransporter. Uppdimensioneringen av avvattningen vid Ramdala beräknas minska problemen med översvämningar vid Ramdala.
- Eftersom åkermarken på Ramdalslätten har mycket goda förutsättningar för jordbruk och med anledning av att jordbruksmark enligt miljöbalkens 3 kap. 4 § endast får ianspråktagas om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på annat tillfredsställande sätt betonar Länsstyrelsen vikten av att E22 utformas på ett sätt så att intrånget i jordbruksmarken blir så litet som möjligt. Tillgängligheten för jordbrukstransporter

och arrondering behöver säkerställas för att undvika att marken blir svårare eller oekonomisk att bruka.

- Samråd behöver ske med försvarsmakten angående behovet av befintlig flygraka öster om Jämfö. Detta bedöms vara särskilt angeläget med avseende på den återupptagna totalförsvarsplaneringen. Kan flygrakans användning även för civila ändamål säkerställas med enkla åtgärder är detta positivt för den civila krisberedskapen.
- Angående E22:s passager av vattenskyddsområden anser Länsstyrelsen att klassningen av en förorening av Lyckebyån bör skärpas till enbart "katastrofala" konsekvenser eftersom Karlskrona saknar fullgod reservvattentäkt. För Jämfö saknas reservvattentäkt vilket gör att vattentäkten har ett mycket högt skyddsvärde och sårbarheten bedöms som extremt hög. Vid E22:s passage av Jämfö vattenskyddsområde behöver stor hänsyn tas till brunnarnas läge och att bästa teknik används för att förhindra spridning av föroreningar.
- Länsstyrelsen anser att det bör skapas utrymme för att göra det möjligt att i framtiden anlägga busshållplatser längs E22:an i anslutning till trafikplats Lösen.
- För att locka fler människor att cykla är det av stor vikt att lokalgator och gc-vägar utformas så att de erbjuder gena, jämna och trygga förbindelser.
- För att minska störningarna i Jämfö från den kvarvarande trafiken och den trafikökning som kan förväntas i framtiden bör Trafikverket utreda ytterligare störningsreducerande åtgärder i Jämfö.
- Länsstyrelsen anser att såväl genomföringar i den nya och befintliga vägbanken, som de diken och trummor som leder vatten förbi vägen och vidare söderut till Åbyån vid Ramdala behöver dimensioneras så att vägen inte riskerar att översvämmas under planerad användningstid.
- Dagvatten från vägområdet ska omhändertas på ett sätt så att det inte förorenar natur eller recipienter.
- Länsstyrelsen har i nuläget ingen erinran mot vägplanen, avseende arkeologi. Vägprojektet bedöms inte medföra någon påtaglig skada på riksintresset Hallarumsviken.
- Passagen av Lösen kyrka bedöms vara känslig varav det är av vikt att vägen, lokalgatan och trafikplatsen utformas med stor hänsyn till kulturmiljön och boendemiljön
- Möjligheterna för vilt att passera i närheten av Lyckebyån bör utredas ytterligare med hänsyn till den stora förekomsten av vilt i området.
- Där höga naturvärden skadas behöver kompensationsåtgärder utredas. Om vägsblåter i söderläge kläs med sand, skapas attraktiva livsmiljöer för sandlevande arter exempelvis vilda bin, vilket ökar den biologiska mångfalden.

Trafikverkets kommentarer:

Projektet har tagit stor hänsyn till jord- och skogsbruket genom att E22:an byggs ut i befintlig sträckning på halva sträckan samtidigt som utformningen har anpassats så att behovet av att ta ny mark i anspråk minimeras. Vilka anpassningar som gjorts och hur projektet påverkar jordbruket framgår av den framtagna MKB:n. Trafikverket samråder kontinuerligt med de berörda och försöker tillgodose markägarnas önskemål så långt som möjligt för att därigenom säkerställa jordbruksmarkens brukbarhet.

Trafikverket har samrått med Försvarsmakten om behovet av att bevara befintlig flygraka. Projektet innebär att flygrakans befintliga längd och bredd kan bevaras, höjdsättningen av vägen kommer dock att förändras i anslutning till korsningen i Norra Binga. De räcken och vägvisningsskyltar som sätts upp på sträckan utformas så att de är möjliga att demontera. Samråd med Försvarsmakten angående vägutformningen pågår.

En översiktlig beskrivning av föreslagna åtgärder för att säkerställa skyddet för vattentäkterna framgår av den framtagna MKB:n.

Enligt Region Blekinge finns det inga planer på att i framtiden börja trafikera E22 väster om Lösen med kollektivtrafik, utöver linje 500 (Kalmarbussen) vilken inte stannar vid Lösen. De anser därför inte heller att det finns något behov av busshållplatser på ramperna i trafikplatsen. Trafikverket gör därför bedömningen att det vid Lösen endast finns behov av busshållplatser längs Riksvägen.

Projektet har tagit stor hänsyn till att skapa ett GC-vägnät som är gent, tryggt och trafiksäkert för de oskyddade trafikanterna. Utbyggnaden förbättrar avsevärt de oskyddade trafikanternas möjligheter att korsa och färdas längs E22:an.

Utbyggnaden av E22:an norr om Jämsjö bidrar till att minska störningarna i Jämsjö. Den nya sträckningen gör att genomfartstrafiken och en stor del av den tunga trafiken försvinner från Jämsjö. Detta bidrar till en lägre trafikmängd och en lugnare trafikrytm, vilket bidrar till att reducera störningarna i samhället. Befintlig E22 genom Jämsjö har tidigare byggts om med trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Genomföring av vägbanken vid Ramdala har dimensionerats så att E22 inte ska översvämmas vid ett regn med 100 års återkomsttid enligt länsstyrelsens framtagna riktlinjer. En modellering av dagvattennivåerna finns redovisad i den framtagna MKB:n.

En MKN-utredning och föroreningsberäkningar har utförts för att påvisa påverkan på recipienten. Dessa finns redovisade i den framtagna MKB:n.

Vid utformningen av passagen av Lösen har särskild vikt lagts vid att minska vägens påverkan och intrång i den kringliggande miljön samt att skapa en så estetiskt tilltalande lösning som möjligt.

Den befintliga friluftspassagen vid Lyckebyån bedöms kunna användas för vilt upp till rådjurs storlek för passage av E22. Möjligheterna att bygga om eller ersätta den befintliga friluftspassagen vid Lyckebyån med en större port utan att göra intrång i Natura 2000-området Kummeln är begränsade. Vid en framtida utbyggnad av E22 väster om Lyckebyån där bron ingår bör möjligheterna att bygga en passage längs strandlinjen utredas.

Ett antal olika kompensationsåtgärder för att ersätta värdefulla naturmiljöer planeras, exempelvis föreslås betesmarken nordväst om Torstäva restaureras där denna börjat växa igen och nya stenmurar/stenrösen anläggas där befintliga stenmurar måste rivas.

Behovet av kompensationsåtgärder och vilka sådana som föreslås, finns beskrivet i den framtagna MKB:n.

5.3. Samråd med berörd kommun

Samråd har genomförts med Karlskrona kommun under projekts gång. Dessa möten har utgjorts av enskilda samråd och möten i samband med samrådsgruppen, där även Länsstyrelsen i Blekinge län och Region Blekinge har medverkat. Samråden har skett genom möten som bjudits in genom möteskallelser.

Under samråd med Karlskrona kommun har följande ämnen redovisats och diskuterats:

- Vägutformningen
- Skogsalternativet
- Bostadsutveckling i områden i anslutning eller med påverkan på E22
- Ny ridskola vid Lösen
- Utformningen av GC-vägar
- Busshållplatser
- Bengtsaleden
- Avvattningen vid Ramdala
- Påverkan på vattentäkt och vattenskyddsområden
- Behov av rastplats/informationsplats vid Torstäva
- Ändring av detaljplaner vid Lösen och Ramdala

5.3.1. Samrådsyttrande

Karlskrona kommun har 2017-03-31 inkommit med ett yttrande angående om- och nybyggnaden av E22 Lösen-Jämjö. Karlskrona kommun har övergripande synpunkter enligt nedan.

- Kommunen anser att valet av vägkorridor är välmotiverat vad avser den sammanvägda nyttan.
- Inom den föreslagna sträckningen behöver lösningar som så långt som möjligt minskar ingreppen i värdefull jordbruksmark beaktas. Det är viktigt att detta arbete bedrivs i nära kontakt med berörda markägare.

- Det är positivt att förslaget tar hänsyn till framtida eventuella vägkopplingar, ex. Bengtsaleden, samt att genomfartstrafiken genom Jämjö minskar radikalt.
- Kommunen framhåller behovet av en informationsplats i anslutning till Torstäva med information om Karlskrona kommun och Örlogsstaden Karlskrona.
- För de två detaljplaner som berörs av förändringar pågår ett detaljplanearbete.
- Den föreslagna utbyggnaden ger förutsättningar för Karlskrona att utvecklas österut. En sådan utveckling kan förväntas föreslås i kommande översiktsplan.

Trafikverkets kommentarer:

Projektet har tagit stor hänsyn till jord- och skogsbruket genom att E22:an byggs ut i befintlig sträckning på halva sträckan samtidigt som utformningen har anpassats så att behovet av att ta ny mark i anspråk minimeras. Vilka anpassningar som gjorts och hur projektet påverkar jordbruket framgår av den framtagna MKB:n. Trafikverket samråder med de berörda och försöker tillgodose markägarnas önskemål så långt som möjligt. Dialogen med berörda fastighetsägare pågår och kommer att fortsätta under hela projekttiden.

Kommunen har vid behov möjligheter att uppföra informationstavlor vid pendlarparkeringen i anslutning till trafikplats Torstäva.

Projektet har tagit hänsyn till en eventuell framtida utbyggnad av Bengtsaleden samt en eventuell framtida exploatering av områdena norr om Lösen. Trafikplatsen vid Lösen är utformad med en hög kapacitet vilket tillåter en ökad trafikmängd på de anslutande vägarna. Sträckan Lösen-Torstäva är E22:an utformade som en 2+2-väg vilket gör att vägen har en hög kapacitet och klarar av att möta en framtida expansiv utveckling av Karlskrona österut.

5.4. Samråd med Region Blekinge

Samråd har genomförts med Region Blekinge under projekts gång. Dessa möten har utgjorts av enskilda samråd och möten i samband med samrådsgruppen, där även Länsstyrelsen i Blekinge län och Karlskrona kommun har medverkat. Samråden har skett genom möten som bjudits in genom möteskallelser.

Under samråd med Region Blekinge har följande ämnen redovisats och diskuterats:

- Vägutformningen
- Skogsalternativet
- Utformningen av den framtida kollektivtrafiken längs sträckan
- Utformningen och lokaliseringen av busshållplatser
- Utformningen av pendlarparkeringar
- Behovet av belysning på gc-vägarna

5.4.1. Samrådsyttrande

Region Blekinge har 2017-04-11 inkommit med ett yttrande angående om- och nybyggnaden av E22 Lösen-Jämjö. Region Blekinge har övergripande synpunkter enligt nedan.

- Regionen poängterar att Trafikverkets vägförslag har föregåtts av en grundlig vägutredning där den aktuella korridoren bedömts vara den bästa efter en samlad bedömning. Alternativet bedöms vara det enda som löser både lokal, regional och nationell trafik.
- Trafikverkets vägförslag anses innebära en hög framkomlighet och hög trafiksäkerhet och samtidigt innebära ett minimerat intrång i kringliggande bostadsfastigheter. Regionen känner stor tillförsikt för att den föreslagna sträckningen är den sammantaget bästa möjliga.
- Regionen poängterar vikten av att projektet fortgår som planerat med byggstart senast 2020.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket noterar att Region Blekinge stöder framtaget vägförslag.

Trafikverkets ambition är att byggstart för projektet ska ske 2020.

5.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Ett informationsmöte med allmänheten hölls 2016-04-19 på Jändelskolan i Jämjö.

Två öppna hus hölls för allmänheten 2017-02-28 och 2017-03-01, båda tillfällena arrangerades i matsalen på Jändelskolan i Jämjö kl. 16:00 – 21:00. Blekingetrafiken, Kalmar läns museum och Karlskrona kommun deltog med egna montrar under de öppna husen. Inbjudan var införd som annons i Blekinge läns tidning och Sydöstran 2017-02-18. Särskild inbjudan skickades med brev till myndigheter, organisationer och de enskilda som ska kan bli särskilt berörda. I brevet bifogades upprättad planlägningsbeskrivning.

Samrådsmaterialet har funnit tillgängligt på Trafikverkets hemsida, på Trafikverkets kontor i Karlskrona samt på biblioteket i Jämjö fr.o.m. 2017-03-01.

Ambulans, Polis och räddningstjänst

Ett enskilt samrådsmöte har genomförts med representanter från ambulansen, polisen och räddningstjänsten den 10 april 2017. I samband med samrådet diskuterades nedanstående ämnen:

- Omledningsmöjligheter
- Uppställningsplats för lastbilar

- Vattenskyddsområden
- Placering av fartkameror
- Nödfickor
- Trafikbestämmelser

5.5.1. Samrådsyttrande

Nedan sammanfattas de skriftliga synpunkter som inkommit från myndigheter och organisationer i samband med samrådet. Synpunkterna som berör E22:s sträckning och det så kallade skogsalternativet besvaras under en separat rubrik medan övriga synpunkter besvaras separat.

Totalt inkom arton skrivelser från myndigheter och organisationer till Trafikverket under samrådstiden.

Berntorp-Tornby vägförening

Berntorp-Tornby vägförening är positiva till vägförslagets övergripande innehåll. Föreningen ställer sig dock kritisk till GC-vägnätets utformning i anslutning till trafikplats Torstäva. Behovet för oskyddade trafikanter att korsa av- och påfartsramper i plan för att ta sig mellan hållplatserna anses inte innebära en trygg och trafiksäker lösning. Föreningen förespråkar en planskild lösning antingen med GC-bro eller med en liknande lösning som vid trafikplats Lösen. GC-vägnätet anses även behöva bli kompletterat med en anslutning på den norra sidan av E22 mellan hållplatsen vid Torstäva och lokalvägen mot Berntorp.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har efter samrådet förändrat utformningen av trafikplats Torstäva. Trafikplatsen byggs med en dropplösning för de anslutande vägarna vilket innebär lägre hastigheter i trafikplatsen jämfört med det tidigare förslaget. Detta bidrar till att förbättra trafiksäkerheten och möjligheterna för de oskyddade trafikanterna att färdas inom trafikplatsen. Lokalvägen Torstäva-Ramdala, vilken även nyttjas av GC-trafiken på sträckan, byggs på den norra sidan av trafikplats Torstäva vilket ger de boende i Berntorp en gen resväg till busshållplatserna. Därtill byggs en GC-väg på befintlig E22 söder om vägen från planerad vägport vilket skapar en gen resväg till den södra hållplatsen.

Bossavavägens samfällighetsförening

Samfällighetsföreningen förespråkar att den befintliga Bosavavägen behålls eftersom en stängning uppfattas innebära negativa konsekvenser både för jord- och skogsbruket. Föreningen noterar att E22:s nya sträckning innebär att två bostadsfastigheter måste rivas och att ett antal bostadsfastigheter kommer att påverkas av störningar från vägen. Det uppfattas även vara bekymmersamt att skolbarn i området ska vänta på skolbussen längs E22 i mörker.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har efter samrådet förändrat utformningen av Bosavavägen. Den befintliga anslutning till E22 föreslås stängs och fastigheterna ansluts till det allmänna vägnätet via väg 746 (Ekerydsvägen) vilket innebär att trafiksäkerheten på E22 förbättras och

tillgängligheten till skogen från Ekerydsvägen bibehålls. Befintlig busshållplats på E22 vid Norra Binga bedöms innebära en godtagbar trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna med hänsyn till det ringa antalet resenärer.

Hur projektet har hanterat miljöfrågorna framgår av den framtagna MKB:n. Naturvårdsverkets riktlinjer för trafikbuller ligger till grund för de åtgärder som vidtas för att begränsa bullerstörningarna.

Centerpartiet, Karlskrona kretsen

Centerpartiet delar uppfattningen att nuvarande E22 Lösen-Jämjö har en bristfällig standard och inte uppfyller trafiksäkerhetskraven. Trafikverkets samrådsförslag uppfattas dock innebära ett för stort intrång i jordbruksmark. Centerpartiet anser därför att Trafikverket behöver utreda en nordlig sträckning i skogsmark på sträckan öster om Torstäva i likhet med skogsalternativet. Om skogsalternativet inte visar sig vara tillräckligt samhällsekonomiskt lönsamt måste en alternativ sträckning öster om Ramdala som tar mindre jordbruksmark i anspråk utarbetas.

Centerpartiet betonar vikten av att säkerställa jordbrukets framkomlighet på lokalvägar och tillgängligheten till jordbruksmark. Sidovägar och passager av E22 måste utformas med tillräcklig bärighet och storlek för jordbrukets maskiner.

Trafikverkets kommentar:

Beträffande valet av sträckning se Trafikverkets svar under skogsalternativet nedan.

Två alternativa sträckningar öster om Ramdala utreddes i vägutredningen och valdes bort p.g.a. att de skulle innebära ett intrång i kulturmiljön vid Bygatan i Duverum samt medföra en längre vägsträckning för genomfartstrafiken och därigenom en sämre samhällsekonomisk nytta. De utredda sträckningarna öster om Ramdala innebar dock ett något mindre intrång i jordbruksmark. Trafikverket har efter samrådet kompletterat lokalvägnätet med avseende på jordbrukets behov.

Trafikverket har efter samrådet beslutat att lokalvägen Lösen-Torstäva byggs som en 6,5 m bred asfalterad väg och Torstäva-Ramdala som en 5,5 m bred asfalterad allmän väg för att säkerställa jordbrukstransporternas framkomlighet. Väster om Ramdala byggs en bro över E22 för att öka åtkomsten till jordbruksmarken söder om E22 och mildra barriäreffekten.

E22 AB

E22 AB poängterar vikten av en utbyggnad av E22. En sådan anses vara central för utvecklingen av regionens arbetsmarknad, hamnar och därigenom exporten österut samt turism. Regionens nuvarande tillgänglighet är begränsad vilket bidrar till att hämma tillväxten.

E22 AB föreslår att E22 görs till ett pilotprojekt för elvägar. Eftersom östkusten saknar järnväg uppfattas en utbyggnad av E22 till elväg utgöra det naturliga alternativet för en första större satsning på fossilfri bil- och lastbilstrafik.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket bedriver ett projekt med syfte att skapa ett kunskapsunderlag för beslut om eventuell fortsatt utveckling av elvägar i Sverige. Försöken beräknas vara avslutade under 2018.

Försvarsmakten

Försvarsmakten poängterar att riksdagen i den försvarspolitiska inriktningen för perioden 2016-2020 beslutat att den sammanhängande planeringen för totalförsvar ska återupptas. Beträffande det aktuella projektet har försvarsmakten behov av befintlig flygraka på E22. Flygrakan kan dock begränsas till befintlig E22 söder om ny E22:s anslutning.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket avser att ta ner befintligt mitträcke och säkerställa den breda hinderfria zonen på sidan om vägen i enlighet med försvarsmaktens önskemål på befintlig E22 söder om ny E22:s anslutning.

Kristdemokraterna i Karlskrona

Kristdemokraterna förespråkar att E22:an byggs ut i en nordlig sträckning i huvudsak i skogsmark i likhet med skogsalternativet. Kristdemokraterna anser att Trafikverkets vägförslag innebär ett för stort intrång i jordbruksmark och bidrar till negativa miljökonsekvenser. Förslaget uppfattas äventyra den framtida grundvattennivån på Ramdalslätten och riskerar enligt Kristdemokraterna att leda till att möjligheterna att bruka jordbruksmarken kan komma att påverkas negativt. Den föreslagna sträckningen anses därmed inte innebära det minsta möjliga intrånget på miljön.

Trafikverkets kommentar:

Beträffande valet av sträckning se Trafikverkets svar under skogsalternativet nedan.

Hur projektet påverkar grundvattennivåerna framgår av den framtagna MKB:n.

LRF Sydost

LRF Sydost poängterar att utbyggnaden av ny E22 måste ske på ett sätt så att intrånget i jordbruksmark blir så litet som möjligt. De poängterar att den berörda jordbruksmarken är en av de bördigaste i Sverige och av särskild vikt att bevara för att trygga Sveriges framtida livsmedelsproduktion. Det anses vara av vikt att vägen byggs på ett sätt så att den inte försvårar eller omöjliggör brukandet av de marker som påverkas. Det nuvarande förslaget anses innebära ett för stort intrång i jordbruksmark samtidigt som det bedöms försvåra möjligheterna att bedriva ett effektivt jordbruk. De föreslagna trafikplatserna uppfattas som storskaliga och onödigt ytkrävande och i behov av att förminskas.

LRF Sydost anser att det finns förslag som innebär ett mindre intrång i jordbruksmark. LRF Sydost menar därför att Trafikverket behöver utreda skogsalternativet innan de kan gå vidare med projektet. Trafikverket anses även tydligare och mer genomgående behöva beskriva de konsekvenser som de olika förslagen innebär för jordbruket.

Trafikverkets kommentar:

Beträffande valet av sträckning se Trafikverkets svar under skogsalternativet nedan.

Trafikplatserna har utformats enligt gällande krav och riktlinjer för framkomlighet och trafiksäkerhet. Vid utformningen av samtliga tre trafikplatser har stor vikt lagts vid att begränsa ytbehovet. Trafikplatsernas yta är mindre än jämförbara trafikplatser på andra platser i landet.

Lyckebyortens LRF förening

Föreningen ställer sig positiv till den föreslagna vägsträckningen och anser att det presenterade förslaget innebär ett begränsat intrång i landskapet. Föreningen poängterar behovet av att säkerställa jordbrukstrafikens framkomlighet längs sträckan vilket de menar kräver att lokalvägen Lösen-Ramdala behöver vara minst 6m bred och ha en fri höjd av minst 4,5m. Projektet kan med fördel också förlängas fram till Angöringen för att därigenom minska jordbruksfordonens negativa påverkan på framkomligheten för övrig trafik på sträckan.

De framtida passagerna av Lillån behöver enligt föreningen ske på ursprungligt djup så att inga hinder bildas och samtidigt behöver dimensioneringen göras med hänsyn till framtida nederbördsmängder. Föreningen önskar även att en besiktning genomförs på befintlig mark, dräneringar och diken för att möjliggöra för ersättning för eventuell skada efter projektets genomförande.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har efter samrådet beslutat att lokalvägen Lösen-Torstäva byggs som en 6,5 m bred asfalterad väg och Torstäva-Ramdala som en 5,5 m bred asfalterad allmän väg för att säkerställa jordbrukstransporternas framkomlighet.

E22 väster om Lyckebyån ingår inte i det aktuella projektet och frågor som berör denna sträcka hanteras därför inte i denna vägplan.

Hur projektet närmare har hanterat dagvattenhanteringen framgår av vägplanebeskrivningen och den framtagna MKB:n.

Trafikverkets ambition är alltid att minimera påverkan. Eventuella ersättningskrav för intrång och skador regleras enligt gällande lagstiftning i kommande förhandlingar med berörda.

Miljöpartiet

Miljöpartiet i Karlskrona anser att fler förslag än det av Trafikverket presenterade förslaget behöver utredas och prövas. Prövningen av alternativen anses behöva omfatta en MKB, en bedömning av markanspråken, en utredning av påverkan på grundvattnet, en samhällsekonomisk analys, en utredning av påverkan på Jämjö vattenskyddsområde samt en bedömning av hur förslagen påverkar Karlskronas självförsörjningsgrad.

Miljöpartiet anser även att en samåkningsplan som visar på samspelet mellan kollektivtrafiken och cykel- samt bilparkering behöver tas fram.

Trafikverkets kommentar:

Beträffande valet av sträckning se Trafikverkets svar under skogsalternativet nedan.

Projektet har tagit hänsyn till behovet av god tillgång till och god framkomlighet för kollektivtrafiken längs sträckan. Resenärernas tillgänglighet och trafiksäkerhet i

anslutning till hållplatserna förbättras när planskilda korsningar av E22:an skapas för de oskyddade trafikanterna och pendlarparkeringar underlättar övergången mellan bil, buss och cykel.

OK Orion

OK Orion ställer sig positiva till förslaget. Föreningen anser att förslaget tillgodoser deras behov av friluftslivspassager. Vid eventuella förändringar av passagerna önskar föreningen en fortsatt dialog med Trafikverket.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket avser att fortsätta dialogen med föreningen om placeringen av friluftslivspassagerna förändras.

Ramdalaortens LRF förening

Föreningen poängterar att utbyggnaden av ny E22 måste ske på ett sätt så att intrånget i jordbruksmark blir så litet som möjligt. Det anses även vara viktigt att vägen byggs på ett sätt så att den inte försvårar eller omöjliggör brukandet av de marker som påverkas. Det nuvarande förslaget anses innebära ett för stort intrång samtidigt som det försvårar möjligheterna att bedriva ett effektivt jordbruk. De föreslagna trafikplatserna uppfattas som storskaliga och onödigt ytkrävande och i behov av att förminskas. Föreningen poängterar att den berörda jordbruksmarken är en av de bördigaste i Sverige och av särskild vikt att bevara för att trygga Sveriges framtida livsmedelsproduktion.

Trafikverkets kommentar:

Beträffande valet av sträckning se Trafikverkets svar under skogsalternativet nedan.

Trafikplatserna har utformats enligt gällande krav och riktlinjer för framkomlighet och trafiksäkerhet. Vid utformningen av samtliga tre trafikplatser har stor vikt lagts vid att begränsa ytbehovet. Trafikplatsernas yta är liten jämfört med jämförbara trafikplatser på andra platser i landet.

Ramdala Säby dikningsföretag

Företaget oroar sig för ett förändrat och ökat flöde inom företagets uppsamlingsområde i samband med att den nya vägsträckningen byggs. För att visa på vilka konsekvenser vägutbyggnaden innebär för avrinningsområdet vill företaget att Trafikverket genomför en utredning.

I samband med bygget av den nya vägen önskar företaget att en omprövning av kostnadsfördelningen genomförs enligt vilken Trafikverket i framtiden ska vara med och bekosta underhållsåtgärder även nedströms vägen. Skulle det visa sig att vägbygget innebär ökade översvämningar eller andra konsekvenser som kräver åtgärder anser företaget att Trafikverket ska bekosta dem.

Trafikverkets kommentar:

Hur projektet närmare har hanterat dagvattenhanteringen framgår av vägplanebeskrivningen och den framtagna MKB:n.

Trafikverkets ambition är alltid att minimera påverkan. Eventuella ersättningskrav för intrång och skador regleras enligt gällande lagstiftning i kommande förhandlingar med berörda.

Statens geotekniska institut

SGI delar ställningstagandena i den sammanfattande redogörelsen av riskerna kopplade till utförande av bankar och omgivningspåverkan till följd av tillfälliga och permanenta grundvattensänkningar. SGI anser dock att det är viktigt att behovet av släntlutningar, bankar, skärningar och tillfälliga schakter klarläggs så att vägplanens markanspråk, både tillfälliga och permanenta tar hänsyn till detta.

SGI anser att det är viktigt att det görs en bedömning av riskerna för grundvattensänkningar och vilka konsekvenser dessa leder till. Beträffande att återanvända befintliga finkorniga massor uppmuntrar SGI till att studera frågan ur ett livscykelperspektiv.

De genomförda miljögeotekniska undersökningarna bör enligt SGI kompletteras med fler mätpunkter när det gäller både dikesprovtagningarna och asfaltsproven. Som komplement till undersökningarna anser SGI att en masshanteringsplan bör upprättas. En strategi bör även utarbetas för hanteringen av en eventuell uppkommen förorening under byggskedet.

Trafikverkets kommentar:

Inom ramen för projekteringen undersöks förhållandena på plats. Detta arbete fördjupas och blir mer detaljerat allteftersom byggskedet närmar sig.

Trafikverket har genomfört dikes- och asfaltsprovtagning i den omfattningen som bedöms som erforderligt. Utveckling gällande påverkan på grundvattennivåer pågår. En masshanteringsanalys upprättas i projektet.

Stubbetorps vägsamfällighet

Vägsamfälligheten ställer sig positiva till den föreslagna vägsträckningen. Samfälligheten vill dock att en ny busshållplats byggs i anslutning till Stubbetorpsvägen eftersom avståndet till Torstäva uppfattades vara för långt och innebära en väsentlig försämring för de boende i området.

Det finns en oro för att vägslitaget på den enskilda vägen mellan Lösen och Stubbetorp kommer att öka i samband med byggnationen och att anslutningen till E22 vid Öljersjö stängs. Vägsamfälligheten önskar att Trafikverket utför förstärkningsarbeten på vägsträckan innan projektet startar för att den ska tåla den ökande belastningen. En besiktning och dokumentering av vägsamfällighetens vägnät inför projektet efterfrågas också.

Trafikverkets kommentar:

Region Blekinge gör bedömningen att resandeunderlaget från Öljersjö inte är tillräckligt stort för att motivera en busshållplats längs E22. En trafikering av lokalgatan bedöms inte heller vara lämplig med hänsyn till kollektivtrafikens framkomlighet och restid.

Trafikverkets ambition är alltid att minimera påverkan. Eventuella ersättningskrav för intrång och skador regleras enligt gällande lagstiftning i kommande förhandlingar med berörda.

Åbyåns vattenlednings- & kloakledningsföretag

Företaget oroar sig för ett förändrat och ökat flöde i Åbyåns uppsamlingsområde i samband med att den nya E22:an byggs. För att visa på vilka konsekvenser vägutbyggnaden innebär för avrinningsområdet vill företaget att Trafikverket genomför en utredning. I samband med bygget av den nya vägen önskar företaget att en omprövning av kostnadsfördelningen genomförs enligt vilken Trafikverket i framtiden ska vara med och bekosta underhållsåtgärder även nedströms vägen. Skulle det visa sig att vägbygget innebär ökade översvämningar eller andra konsekvenser som kräver åtgärder anser företaget att Trafikverket ska bekosta dem.

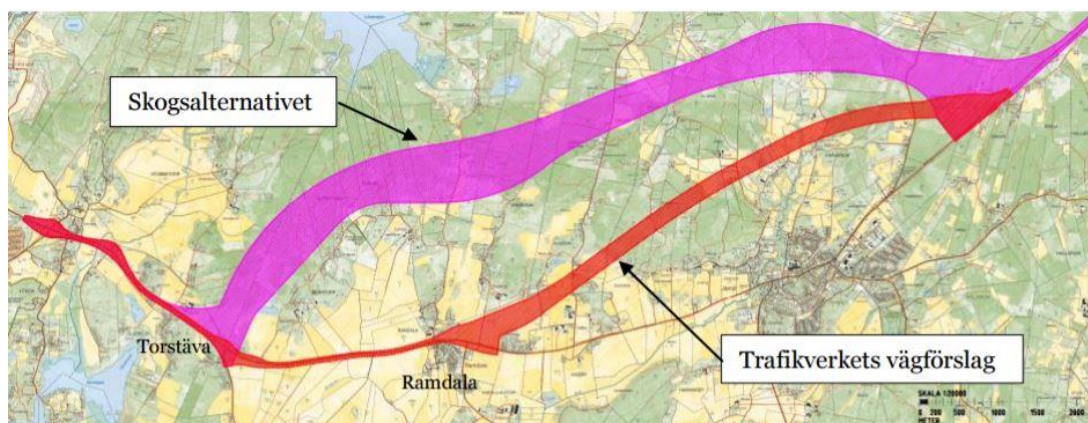
Trafikverkets kommentar:

Hur projektet närmare har hanterat dagvattenhanteringen framgår av vägplanebeskrivningen och den framtagna MKB:n.

Trafikverkets ambition är alltid att minimera påverkan. Eventuella ersättningskrav för intrång och skador regleras enligt gällande lagstiftning i kommande förhandlingar med berörda.

Skogsalternativet

Ett antal yttrande har inkommit från organisationer och allmänhet som är kritiska mot den föreslagna sträckningen. De anser att förslaget tar onödigt mycket jordbruksmark i anspråk och att en alternativ sträckning (skogsalternativet) av E22 från Torstäva och öster ut i skogsmarken norr om befintlig E22, skulle vara ett bättre alternativ med mindre ianspråktagande av jordbruksmark för den nya vägen.



Illustrationen visar Trafikverkets vägförslag och skogsalternativet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har utrett den inkomna synpunkten på att bygga E22:an enligt det så kallade skogsalternativet. Utredningen visar att skogsalternativet inte fullt ut bidrar till att lösa befintlig problematik. Sträckningen gör att den lokala trafiken från Ramdala och Jämsjö endast kan nyttja den nya vägen på en begränsad sträcka vilket medför att trafiken på befintlig väg öster om Torstäva blir nästan dubbelt så stor som på den nya E22:an. Detta gör att de befintliga framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblemen kvarstår på en längre sträcka (Torstäva-Jämsjö) med skogsalternativet jämfört med Trafikverkets vägförslag (Ramdala-Jämsjö).

Den genomförda utredningen av skogsalternativet visar på lägre samhällsnyttor än Trafikverkets vägförslag och skogsalternativet bedöms innebära en betydligt sämre lönsamhet. För de ej prissatta effekterna innebär skogsalternativet ett minskat intrång i jordbruksmark och bättre förutsättningar för jordbruket på Ramdalaslätten. I detta fall är dock skillnaderna i beräknade nyttor så stora att de bedöms uppväga de kostnader som försämrade brukning etc. innebär för samhället.

Med underlag av PM-Skogsalternativet och tidigare utförd vägutredning bedömer Trafikverket att skogsalternativet är totalt sett ett sämre alternativ än både vägutredningens alternativ 3 och det nu aktuella vägförslaget i vägplanen. Alternativ 3 har tidigare blivit bortvalt till fördel för vägplanens sträckning.

Fördelarna med Trafikverkets vägförslag och riksintresset för kommunikationer bedöms överväga de nackdelar som intrånget i jordbruksmarken innebär. Hänsyn har tagits till jord- och skogsbruket genom att väg E22 byggs ut i befintlig sträckning på halva sträckan vilket gör att behovet av att ta ny mark i anspråk minimeras. Därtill kommer hänsyn till intrång i jordbruksmark att tas så långt som möjligt vid val av detaljutformning vid framtagande av planförslag. Vilka anpassningar som gjorts och hur projektet påverkar jordbruket framgår av den framtagna MKB:n.

5.6. Samråd med allmänheten och enskilt berörda

Ett informationsmöte med allmänheten hölls 2016-04-19 på Jändelskolan i Jämsjö. På mötet diskuterades/framfördes bland annat följande:

- Gångpassage är önskvärt vid Lösen Kyrka.
- Lokalvägarna ska hålla så hög klass som möjligt.
- Förlägg lokalvägen från Lindås och Lösens gamla järnvägsstation åt Öljersjö på den gamla banvallen.
- Olika synpunkter på sträckning av lokalvägen mellan Öljersjö och Torstäva.
- Önskemål framfördes om trafiksäker lösning för oskyddade trafikanter vid Torstäva för att kunna nå busshållplatserna.
- Önskemål framfördes om en port/bro vid Ramdala för att kunna nå busshållplatserna.
- Cykelväg önskas längs med den nya vägsträckningen mellan Ramdala och Norra Binga.
- Separat cykelväg parallell med vägen på hela sträckan, avskild från traktörväg.
- Önskar att vägen i anslutning till Vallby placeras så långt norrut i vägkorridoren som möjligt.

Under arbetet med vägplanen höll två öppna hus för allmänheten 2017-02-28 och 2017-03-01, båda tillfällena arrangerades i matsalen på Jändelskolan i Jämsjö kl. 16:00 – 21:00. Blekingetrafiken, Kalmar läns museum och Karlskrona kommun deltog med representanter under de öppna husen. Inbjudan var införd som annons i Blekinge läns tidning och Sydöstran 2017-02-18.

I samband med de öppna husen skickades en samrådsinbjudan ut med brev till de som kan bli särskilt berörda av projektet. Under de öppna husen erbjöds de enskilda som kan bli särskilt berörda enskilda samtal med representanter från Trafikverket. Synpunkter som framfördes i de enskilda samtalen antecknades och finns diarieförda hos Trafikverket under diarienummer TRV 2016/40288

Samrådsmaterialet har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida, på Trafikverkets kontor i Karlskrona samt på biblioteket i Jämsjö fr.o.m. 2017-03-01. Synpunkter har kunnat lämnas på projektet under perioden 2017-03-01 – 2017-03-26. Totalt inkom 74 skrivelser till Trafikverket under samrådstiden, varav 56 från allmänheten och enskilt berörda. Samtliga inkomna yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2016/40288.

Trafikverket har haft ett antal underhandskontakter utöver det formella samrådet med enskilda som kan bli särskilt berörda.

5.6.1. Samrådsyttrande

Nedan sammanfattas de synpunkter som inkommit från de enskilda som kan bli särskilt berörda och från allmänheten. Synpunkterna är indelade och redovisade i tematiska områden.

Projektets genomförande och sträckning

Ett antal av de yttranden som inkommit är positiva till att en om- och nybyggnation av E22 på sträckan Lösen-Jämsjö genomförs. De anser att det innebär att de stora framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblemen som finns på sträckan idag kan förbättras, vilket uppfattas leda till en minskad risk för olyckor och tillbud samt en tryggare trafikmiljö för anslutningarna längs vägen. Bland dessa synpunkter poängteras det också att projektet borde genomförts långt tidigare.

Ett antal av de yttranden som inkommit är kritiska mot den föreslagna sträckningen och anser att denna innebär ett för stort intrång i jordbruksmark. I flera av dessa yttranden förespråkas en sträckning i likhet med det så kallade skogsalternativet och att Trafikverket ska utreda denna sträckning. Det finns även förslag på att utreda en sträckning ännu längre norrut. Kritik framförs också mot att skogsalternativet skulle innebära en negativ påverkan på miljöer med ett högt kulturhistoriskt värde och områden med fornlämningar.

Det finns också en kritik mot att de ekonomiska kalkylerna för projektets lönsamhet inte tar tillräckligt stor hänsyn till de ej prissatta effekterna.

Trafikverkets kommentar:

Beträffande valet av sträckning se Trafikverkets svar under skogsalternativet, 4.1.1. ovan.

Information och dialog

Ett antal markägare framför synpunkter på att de fått bristfällig information kring när fältarbeten ska genomföras på deras marker och önskar därför en bättre information vid det fortsatta arbetet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket samråder med berörda och försöker tillgodose markägarnas önskemål. Dialogen med berörda fastighetsägare pågår och kommer att fortsätta under hela projektiden. Information om det fortlöpande arbetet på enskildas marker har skickats ut till de berörda under projektet.

Jordbruksmark

Flera yttrande påpekar att förslaget innebär ett för stort intrång i jordbruksmark vilket de anser kommer att påverka den svenska förmågan till framtida livsmedelsförsörjning negativt. Det utkast till MKB som presenterats uppfattas vara bristfälligt i analysen av projektets påverkan på förutsättningarna att driva ett rationellt och ekonomiskt lönsamt jordbruk, varav den anses behöva kompletteras med dessa delar.

Det presenterade förslaget uppfattas försvåra möjligheterna att bruka åkermarken eftersom flera åkrar klyvs i delar. Förslaget anses därför behöva anpassas för att ta större hänsyn till möjligheterna att bruka jordbruksmarken. Kritik framförs även mot att den föreslagna trafikplatsen i Ramdala är olämplig för jordbruket, då den innebär jordbrukstrafik igenom Ramdala samt anses utgöra en trafikfara.

Trafikverkets kommentar:

Projektet har tagit stor hänsyn till jord- och skogsbruket genom att E22:an byggs ut i befintlig sträckning på halva sträckan samtidigt som utformningen har anpassats så att behovet av att ta ny mark i anspråk minimeras. Vilka anpassningar som gjorts och hur projektet påverkar jordbruket framgår av den framtagna MKB:n.

Trafikverket har efter samrådet kompletterat vägförslaget och tagit hänsyn till jordbrukets behov genom att en separat bro för jordbruksfordon byggs strax väster om Ramdala. Bron bidrar till att lantbrukarnas kringkörning, behov att köra igenom trafikplatsen samt genom Ramdala minimeras.

Lokalvägar & enskilda vägar

Flera yttrande betonar vikten av att lokalvägen Torstäva-Ramdala byggs med en god standard och att detta sker på den norra sidan av E22, för att säkerställa framkomligheten för jordbrukstransporterna. Vägen anses behöva vara minst 6m bred för att jordbrukets behov ska bli tillgodosedda.

Det har inkommit avvikande synpunkter beträffande lokalvägens placering på sträckan Lösen-Torstäva. Både den föreslagna sträckningen, en sträckning på den gamla banvallen och en sträckning helt på den södra sidan av E22:an förespråkas. Flera av de boende längs befintlig sträckning genom Öljersjö uttrycker i yttrandena en oro kring att hastigheten på lokalvägen föreslås bli 60km/h. De uppfattar att det kommer bli svårt att ansluta från deras fastigheter och önskar att gc-vägen byggs på den norra sidan av lokalvägen.

Några yttrande efterlyser åtgärder på befintlig E22. Genom att bygga breda vägrenar på befintlig väg skulle framkomligheten öka även på sträckan Ramdala-Jämsjö vilket skulle vara positivt för både jordbrukstransporterna och den övriga trafiken. I Jämsjö önskas en annan korsningsutformning i anslutningen mot Torhamnsvägen, där en cirkulationsplats efterfrågas.

Ett yttrande betonar att den befintliga anslutningen till Norra Binga har låg trafiksäkerhet och behöver byggas om. Den föreslagna anslutningen uppfattas dock inte som positiv då den anses leda till långa resvägar och en negativ påverkan för de boende närmast anslutningen. Istället förespråkas ett högersvängfält vid den befintliga korsningen.

Ett flertal enskilda yttrande är kritiska mot placeringen av lokalvägar, anslutningsvägar samt enskilda vägar och föreslår alternativa sträckningar samt pekar på behovet av att ansluta områden som de i förslaget anser saknar anslutningar. Synpunkter framförs även mot att kringliggande enskilda vägar behöver förstärkas eller byggas om eftersom de förväntas få en högre trafikbelastning under byggtiden.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har efter samrådet beslutat att lokalvägen Lösen-Torstäva byggs som en 6,5 m bred asfalterad väg och Torstäva-Ramdala som en 5,5 m bred asfalterad allmän väg för att säkerställa jordbrukstransporternas framkomlighet. En 5,5 m bred väg är i enlighet med VGU med hänsyn till den förväntade trafikmängden.

På sträckan förbi Öljersjö gård byggs lokalvägen norr om gården på den gamla banvallen vilket bedöms ge det minsta sammanlagda intrånget. Den begränsade trafikmängden på lokalvägen gör att det inte bedöms bli några svårigheter att ansluta till vägen från de kringliggande fastigheterna. Lokalvägens hastighet fastställs inte i vägplanen utan beslutas av Länsstyrelsen i ett senare skede.

När E22:an byggs ut i ny sträckning och trafiken på den befintliga vägen reduceras är det inte aktuellt att genomföra några förbättringsåtgärder på befintlig väg med hänsyn till de begränsade resurserna till infrastrukturinvesteringar.

När Norra Binga ansluts till befintlig E22 söder om den framtida trevägskorsningen blir trafiksäkerheten god både för den anslutande trafiken och för den förbipasserande trafiken.

Trafikverket avser fortsätta dialogen om placeringen av anslutningsvägar samt enskilda vägar med berörda och kommer att försöka tillgodose markägarnas önskemål. Dialogen med de berörda pågår och kommer att fortsätta under hela projektiden.

Gång- och cykel

Flera yttrande är kritiska mot att den befintliga GC-bron vid Lösen inte föreslås bli ersatt i samma läge och undrar när den kommer att rivas. Bron anses utgöra en viktig koppling inom byn och kopplingen bedöms dessutom ha ett kulturhistorisk värde. I anslutning till Lösen efterfrågas också en förlängning av GC-vägen norrut längs väg 736 fram till Stubbetorpsvägen.

Några yttrande efterfrågar tryggare passager för oskyddade trafikanter av E22 vid Lindås och Öljersjö. Vid Lindås anses ett behov finnas av att komplettera vägporten med belysning

för att öka tryggheten. Vid Öljersjö efterfrågas en separat GC- och hästpassage alternativt en anpassning av den planerade vägporten för hästekipage.

Angående GC-vägnätet och kollektivtrafiken på sträckan Öljersjö-Torstäva är flera yttrande kritiska mot att busshållplatsen vid Öljersjö föreslås försvinna och att anslutningen till den nya vid Torstäva är bristfällig. I flera yttranden efterfrågas en separat GC-väg med belysning i anslutning till lokalvägen på sträckan Öljersjö-Torstäva.

Ett antal yttranden är kritiska mot den föreslagna utformningen av GC-vägnätet vid trafikplats Torstäva. Lösningen med korsande av- och påfartsramper i plan uppfattas inte vara trafiksäker och trygg för de oskyddade trafikanterna. Istället efterlyses planskilda passager. Det anses även finnas ett behov av en separat anslutande GC-väg mot Berntorp på den norra sidan av trafikplatsen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket gör med hänsyn till den begränsade GC-trafiken vid Lösen bedömningen att det inte är ekonomiskt rimligt att anlägga två separata GC-passager med ett så kort avstånd. Utifrån det stora antalet boende norr om Lösen och Karlskrona kommuns framtida utbyggnadsplaner i området bedöms en placering av GC-passagen i anslutning till trafikplatsen vara lämpligast. Den befintliga bron avses att behållas initialt i projektet under tiden den nya GC-förbindelsen i trafikplats Lösen färdigställs. Sträckan längs väg 736 ingår inte i det aktuella projektet varav frågan om GC-väg längs denna inte hanteras i denna vägplan.

Den föreslagna GC-vägen vid porten under E22:an vid Öljersjö gör att trafiksäkerheten ökar för de oskyddade trafikanterna och att deras möjligheter att korsa E22:an kraftigt förbättras. Vägportarna belyses inte eftersom de även ska kunna fungera som passager för vilt längs sträckan.

Region Blekinge gör bedömningen att resandeunderlaget från Öljersjö inte är tillräckligt stort för att motivera en busshållplats längs E22. En trafikering av lokalgatan bedöms inte vara lämplig med hänsyn till kollektivtrafikens framkomlighet och restid. En separat GC-väg byggs direkt söder om E22 på befintlig väg, vilken ger en gen resväg från Öljersjö till busshållplatserna. När lokalvägen byggs ut på den befintliga banvallen norr om E22, enligt nytt förslag efter samrådet, skapas en gen koppling från områdena norr om Öljersjö till Torstäva. Med hänsyn till den förväntat låga trafikmängden på lokalvägen bedöms de oskyddade trafikanterna kunna trafikera denna i blandtrafik på ett trafiksäkert sätt.

Trafikverket har efter samrådet förändrat utformningen av trafikplats Torstäva. Trafikplatsen byggs med en utformning som innebär lägre hastigheter i trafikplatsen jämfört med det tidigare förslaget. Detta bidrar till att förbättra trafiksäkerheten och möjligheterna för de oskyddade trafikanterna att färdas inom trafikplatsen. Lokalvägen Torstäva-Ramdala vilken även nyttjas av GC-trafiken på sträckan byggs på den norra sidan av trafikplats Torstäva vilket ger de boende i Berntorp en gen resväg till busshållplatserna. Därtill byggs en GC-väg på befintlig E22 söder om vägen, från föreslagen vägport, vilket skapar en gen resväg till den södra hållplatsen.

Fastighetsfrågor

Flera fastighetsägare uttrycker i sina yttranden en oro kring att projektet kommer att innebära en värdeminskning på deras fastigheter. Några fastighetsägare önskar att deras fastigheter ska lösas in och undrar hur en inlösning fungerar samt när den sker.

En oro kring hur projektet kommer att påverka befintliga VA-lösningar och brunnar framförs i flera yttranden. Där det finns en undran kring vilka åtgärder Trafikverket kan vara behjälpliga med. Provtagningar och ersättning av befintliga lösningar bekostade av Trafikverket efterfrågas.

Ett antal fastighetsägare uttrycker i sina yttranden en oro för att projektet kommer att skada deras dräneringar och önskar att Trafikverket ska stå för kostnaderna att återställa dessa. Det framförs även att befintlig kulvert för avvattning vid Ramdala inte får öppnas upp och ersättas med dike.

I några yttranden poängteras att projektet kommer att påverka befintliga vägföreningar där hjälp av Trafikverket efterfrågades i processen.

Trafikverkets kommentar:

Hur fastighetsfrågor, ersättningar och inlösen hanteras framgår av Trafikverkets publikation "Väg eller järnväg på min mark – Hur får jag ersättning?" som finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida: <https://trafikverket.ineko.se/se/väg-eller-järnväg-på-min-mark-hur-får-jag-ersättning>

Möjlighet att diskutera aktuella frågeställningar erbjuds även med Trafikverkets markförhandlare.

Inom projektet utförs en brunnsinventering.

Trafikverkets ambition är alltid att minimera påverkan. Eventuella ersättningskrav för intrång och skador regleras enligt gällande lagstiftning i kommande förhandlingar med berörda.

Buller

Flera fastighetsägare har i sina yttrande funderingar kring hur bullerberäkningarna genomförs och önskemål om att bullermätningar ska genomföras på plats både innan och efter projektet. I ett antal av yttrandena finns även funderingar kring när de planerade bullerskyddsåtgärderna genomförs och önskemål om att dessa ska genomföras på ett tidigt stadium för att minska bullerstörningarna även från byggtrafiken.

Ett stort antal fastighetsägare i Lyckeby framför i yttrandena att bullerskyddet behöver förlängas över Lyckebyån och längre västerut eftersom de anser att även dessa områden påverkas av projektet. Fastighetsägare i Lyckeby önskar i sina yttranden också att den befintliga trädridån mot E22:an bevaras alternativt ersätts med nya träd.

I flera yttranden framförs önskemål om att de föreslagna bullerskyddsåtgärderna på en specifik sträcka ska förlängas eller byggas högre för att reducera bullerstörningarna. Det finns också önskemål om att fastighetsnära åtgärder ska genomföras.

Trafikverkets kommentar:

De genomförda beräkningarna är baserade på de trafikprognoser som tagit fram för år 2040, där framtida ny trafik ingår. Åtgärderna följs upp så att föreslagna bullerskydd byggs enligt anvisningar gällande höjd, läge, utformning samt uppsatta krav på bullerdämpning. Befintlig bro över Lyckebyån kan ej förses med bullerskydd p.g.a. dess

konstruktion. Att bygga om bron ingår inte i aktuell vägplan. För de bostadsfastigheter på den östra sidan av Lyckebyån där bullerriktvärdena inte uppnås föreslås fönsteråtgärder.

Vägarnas trafikbelastning följs upp genom Trafikverkets mätningar av trafikmängden på de statliga vägarna som utförs vart fjärde år. Hur projektet i detalj har hanterat bullerfrågorna och andra miljöfrågor framgår av den framtagna MKB:n.

Naturvårdsverkets riktlinjer för trafikbuller ligger till grund för de åtgärder som vidtas för att begränsa bullerstörningarna.

Vägutformning

Ett antal yttranden har synpunkter på E22:ans plan och profil i Trafikverkets vägförslag. Flertalet av dessa önskar att E22:an ska byggas med en lägre profil på en viss sträcka för att minska dess visuella påverkan på landskapet samt bullerstörningarna på kringliggande fastigheter. Synpunkter framförs även om att E22:an bör byggas så långt söderut över Ramdalslätten som möjligt.

Kritik framförs i några yttranden mot den föreslagna utformningen av trafikplatsen i Ramdala. Denna anses vara olämplig för jordbruket då den innebär jordbrukstrafik igenom Ramdala samt anses utgöra en trafikfara.

Trafikverkets kommentar:

I arbetet med E22:s plan och profil är förutsättningen att vägen ska ges en god vägstandard med hänsyn till trafiksäkerhet och avvattning mm. Sträckningen och profilen har utifrån detta i möjligaste mån anpassats för att minska påverkan på landskapet och kringboende.

Trafikverket har i utformningen av trafikplats Ramdala tagit stor hänsyn till att skapa en lösning med god framkomlighet och hög trafiksäkerhet som tar minimalt med jordbruksmark i anspråk. Därtill har Trafikverket efter samrådet beslutat att bygga en separat jordbruksbro strax väster om Ramdala vilken minimerar lantbrukarnas kringkörning, behov att köra igenom trafikplatsen samt genom Ramdala.

Daniel Andersson

projektledare

6. Underlag

Protokoll informationsmöte, 2016-04-19

Protokoll samrådsgrupp 2015-12-09, 2016-09-16, 2016-11-17, 2017-01-30 och 2017-04-06.

Protokoll samråd med länsstyrelsen 2016-05-31, 2017-02-08 och 2017-04-03.

Protokoll samråd med Karlskrona kommun 2016-03-03 och 2016-10-20

Protokoll samråd med Region Blekinge 2016-03-15 och 2017-05-01.

Protokoll samråd med Blåljusen 2017-04-10

Skriftliga synpunkter från myndigheter, organisationer och allmänheten, diarienummer:
2016_40288_01 - 2016_40288_179



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 371 23 Karlskrona. Besöksadress: Ronnebygatan 2.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se