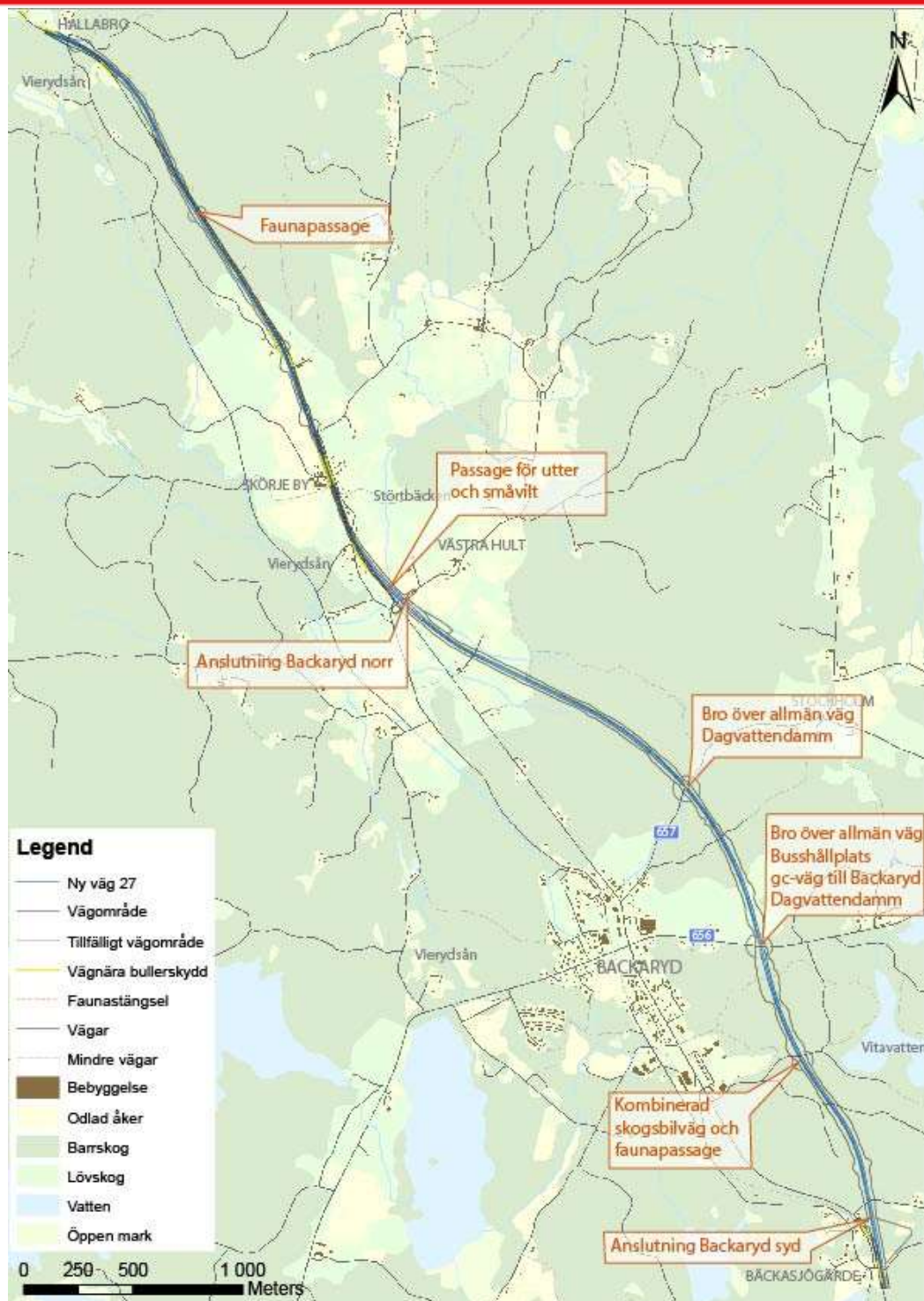


SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg 27, Karlskrona-Växjö, delen förbi Backaryd till Hallabro Ronneby Kommun, Blekinge Län

Vägplan, 2017-04-07

Projektnummer: 145395



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: investering@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Väg 27, Karlskrona-Växjö, delen förbi Backaryd till Hallabro

Författare: Ida Blomqvist, Tyréns AB

Dokumentdatum: 2017-04-07

Version: 0.4

Kontaktperson: Andreas Rydström

Sammanfattning

I denna samrådsredogörelse redogörs för hur processen för samråd inom projektet har hanterats. Den beskriver kortfattat syftet med planlägningsbeskrivningen, framtagandet av projektets samrådsrets samt de samråd som hållits under arbetet med vägplanen. Bilagt finns också minnesanteckningar och samrådsredogörelse från tidigare skeden.

Innehåll

1. BAKGRUND	5
2. PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	5
3. SAMRÅDSKRETS	5
4. SAMRÅD	5
4.1. Samråd med berörd länsstyrelse	5
4.2. Samråd med berörd kommun	5
4.3. Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda	6
4.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	7
4.5. Samråd med allmänheten	7

Bilagor

Bilaga 1 – Minnesanteckningar från tidigt samråd med allmänheten, 2005-09-01

Bilaga 2 – Samrådsredogörelse avseende vägutredning för väg 27, Ronneby-Växjö, delen Möllenäs-Djuramåla, Ronneby kommun, Blekinge län, 2010-03-30

Bilaga 3 – Checklista Samrådsrets, 2016-04-14

1. Bakgrund

Projektet har drivits under en lång period och har i de tidiga skedena hanterats enligt den process för vägprojekt som då var gällande. Det innebär att förstudie och vägutredning tagits fram enligt den gamla lagstiftningen medan vägplanen tagits fram enligt den nya lagstiftningen och planläggningsprocessen.

2. Planläggningsbeskrivning

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

Planläggningsbeskrivningen för det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2015-03-18, 2015-11-03.

3. Samrådsrets

Det finns ingen dokumentation av hur samrådsretsen definierats i de tidiga skedena. Under framtagande av samrådshandling för valt alternativ och fortsatt handläggning finns samrådsretsen dokumenterad i bifogad checklista (Bilaga 3).

Eftersom projektet har antagits medföra betydande miljöpåverkan har länsstyrelsen tillfrågats om vilka ytterligare statliga myndigheter som Trafikverket behöver samråds med. Länsstyrelsen har meddelat att inga ytterligare samråd med statliga myndigheter krävs. Svaret finns dokumenterat i mejl 2016-03-07, TRV 2014/82498.

4. Samråd

4.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Vägutredningen har ställts ut under perioden 2010-06-02 - 2010-08-20. Materialet fanns tillgängligt på ICA Träffpunkten i Backaryd, Vägverket i Karlskrona, Ronneby kommun samt på Vägverkets hemsida. Samrådsmaterialet skickades också ut till berörda myndigheter och intresseorganisationer. Inkomna synpunkter redovisas i bilagd samrådsredogörelse, daterad 2010-03-30.

Under framtagande av samrådshandling för valt alternativ hölls ett samrådsmöte med Länsstyrelsen i Blekinge län, 2015-09-01. Minnesanteckningar från mötet finns i Trafikverkets diarium, TRV 2014/82498.

4.2. Samråd med berörd kommun

Vägutredningen har ställts ut under perioden 2010-06-02 - 2010-08-20. Materialet fanns tillgängligt på ICA Träffpunkten i Backaryd, Vägverket i Karlskrona, Ronneby kommun

samt på Vägverkets hemsida. Samrådsmaterialet skickades också ut till berörda myndigheter och intresseorganisationer. Inkomna synpunkter redovisas i bilagd samrådsredogörelse, daterad 2010-03-30.

Under framtagande av samrådshandling för valt alternativ hölls ett samrådsmöte med Ronneby kommun, 2015-09-03. Minnesanteckningar finns från detta möte i Trafikverkets diarium, TRV 2014/82498.

4.3. Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda

I samband med framtagande av förstudien hölls ett samrådsmöte i Reginalokalen i Backaryd, 2005-09-01. Mötet kungjordes i lokalpressen. Projektet omfattade då hela sträckan Möllenäs-Djuramåla och vägen hade nr 30. Minnesanteckningar från mötet redovisas i Bilaga 1.

Ett samrådsmöte hölls i Reginalokalen i Backaryd, 2009-11-18, under framtagandet av vägutredning för sträckan Möllenäs-Djuramåla. Inkomna synpunkter redovisas i Bilaga 2, Vägutredningens Samrådsredogörelse daterad 2010-03-30.

Vägutredningen ställdes ut under perioden 2010-06-02 - 2010-08-20. Materialet fanns tillgängligt på ICA Träffpunkten i Backaryd, Vägverket i Karlskrona, Ronneby kommun samt på Vägverkets hemsida. Samrådsmaterialet skickades också ut till berörda myndigheter och intresseorganisationer. Inkomna synpunkter redovisas i Bilaga 2, Vägutredningens Samrådsredogörelse daterad 2010-03-30.

Under framtagande av samrådshandling för valt alternativ hölls tidigt ett informationsmöte för allmänheten i Reginalokalen i Backaryd, 2015-06-16. Till detta möte skickades inbjudan till fastighetsägare inom vald vägkorridor. Inbjudan gjordes även genom annons i Blekinge läns tidning och Sydöstran. Vid mötet presenterades förutom Trafikverkets bildspel även bildspel från Backaryds samhällsförening och från Skogssällskapet. De flesta vid mötet var av åsikten att vägen inte ska dras förbi Backaryd utan fortsatt gå genom byn. Bildspelen och protokoll från samrådet har diarienummer TRV 2014/82498 och finns presenterat på projektets hemsida: <http://www.trafikverket.se/nara-dig/Blekinge/projekt-i-blekinge-lan/vag-27-backaryd-till-hallabro/dokument-for-vag-27-backaryd-till-hallabro/>

Samrådsmöte där väglinjen inom vald korridor presenterades genomfördes i Reginalokalen i Backaryd, 2015-12-20. Kallelse till detta möte skickades till fastighetsägare och enskilda som kan bli berörda av förslaget inom vald vägkorridor. Inbjudan gjordes även genom annons i Blekinge läns tidning och Sydöstran. Bildspelen och protokoll från samrådet har diarienummer TRV 2014/82498 och finns presenterat på projektets hemsida tillsammans med samrådshandlingen: <http://www.trafikverket.se/nara-dig/Blekinge/projekt-i-blekinge-lan/vag-27-backaryd-till-hallabro/dokument-for-vag-27-backaryd-till-hallabro/>

I samband med samrådsmötet 2016-10-20 fanns möjlighet till enskilda samtal för de fastighetsägare som berörs av förslaget. Minnesanteckningar från dessa finns redovisade tillsammans med skriftliga synpunkter som inkommit till Trafikverket efter mötet i Trafikverkets diarium, TRV 2014/82498.

Samrådsmöte hölls med berörda fastighetsägare i Skörje by 2017-02-01. Berörda fastighetsägare i Skörje by bjöds in att delta. Trafikverket presenterade det reviderade förslaget av bullerskydd genom byn, där avsteg från riktvärdena för bullernivåer utomhus gjorts, från 55 dBA till 60 dBA, för att möjliggöra lägre bullerskydd. Berörda fastighetsägare inkom med synpunkter under mötet. Minnesanteckningar från

samrådsmötet och kartor som visades under mötet finns tillgängliga i Trafikverkets diarium, TRV 2014/82498.

4.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

I samband med framtagande av förstudien hölls ett samrådsmöte i Reginalokalen i Backaryd, 2005-09-01. Mötet kungjordes i lokalpressen. Projektet omfattade då hela sträckan Möllenäs-Djuramåla och vägen hade nr 30. Minnesanteckningar från mötet redovisas i Bilaga 1.

Ett samrådsmöte hölls i Reginalokalen i Backaryd, 2009-11-18, under framtagandet av vägutredning för sträckan Möllenäs-Djuramåla. Inkomna synpunkter redovisas i Bilaga 2, Vägutredningens Samrådsredogörelse daterad 2010-03-30.

Vägutredningen ställdes ut under perioden 2010-06-02 - 2010-08-20. Materialet fanns tillgängligt på ICA Träffpunkten i Backaryd, Vägverket i Karlskrona, Ronneby kommun samt på Vägverkets hemsida. Samrådsmaterialet skickades också ut till berörda myndigheter och intresseorganisationer. Inkomna synpunkter redovisas i Bilaga 2, Vägutredningens Samrådsredogörelse daterad 2010-03-30.

Samråd med Räddningstjänsten i östra Blekinge har genomförts via mejl. Räddningstjänsten har inga synpunkter på valt alternativ enligt mejl 2016-01-19, TRV 2014/82498.

Backaryds samhällsförening har inkommit med en skrivelse där de redovisar sina förslag på lösningar med anledning av byggandet av en förbifart, 2015-10-05, TRV 2014/82498.

Samråd med Blekingetrafiken genomfördes genom möte 2015-10-13. Region Blekinge har därefter inkommit med en skrivelse 2015-11-20, TRV 2014/82498. Blekingetrafiken och Region Blekinge önskar att en ny hållplats anläggs längs väg 27 där den går förbi Backaryd.

E.on har yttrat sig över valt alternativ i en skrivelse där de påtalar vilka av deras ledningar som kan påverkas av förslaget, 2015-11-04, TRV 2014/82498.

4.5. Samråd med allmänheten

I samband med framtagande av förstudien hölls ett samrådsmöte i Reginalokalen i Backaryd, 2005-09-01. Mötet kungjordes i lokalpressen. Projektet omfattade då hela sträckan Möllenäs-Djuramåla och vägen hade nr 30. Minnesanteckningar från mötet redovisas i Bilaga 1.

Ett samrådsmöte hölls i Reginalokalen i Backaryd, 2009-11-18, under framtagandet av vägutredning för sträckan Möllenäs-Djuramåla. Inkomna synpunkter redovisas i Bilaga 2, Vägutredningens Samrådsredogörelse daterad 2010-03-30.

Vägutredningen ställdes ut under perioden 2010-06-02 - 2010-08-20. Materialet fanns tillgängligt på ICA Träffpunkten i Backaryd, Vägverket i Karlskrona, Ronneby kommun samt på Vägverkets hemsida. Samrådsmaterialet skickades också ut till berörda myndigheter och intresseorganisationer. Inkomna synpunkter redovisas i Bilaga 2, Vägutredningens Samrådsredogörelse daterad 2010-03-30.

Under framtagande av samrådshandling för valt alternativ hölls tidigt ett informationsmöte för allmänheten i Reginalokalen i Backaryd, 2015-06-16. Till detta möte skickades inbjudan till fastighetsägare inom vald vägkorridor. Inbjudan gjordes

även genom annons i Blekinge läns tidning och Sydöstran. Vid mötet presenterades förutom Trafikverkets bildspel även bildspel från Backaryds samhällsförening och från familjen van Loosdrecht. De flesta vid mötet var av åsikten att vägen inte ska dras förbi Backaryd utan fortsatt gå genom byn. Bildspelen och protokoll från samrådet har diarienummer TRV 2014/82498 och finns presenterat på projektets hemsida:

<http://www.trafikverket.se/nara-dig/Blekinge/projekt-i-blekinge-lan/vag-27-backaryd-till-hallabro/dokument-for-vag-27-backaryd-till-hallabro/>

Samrådsmöte där väglinjen inom vald korridor presenterades, genomfördes i Reginalokalen i Backaryd, 2015-12-20. Kallelse till detta möte skickades till fastighetsägare och enskilda som kan bli berörda av förslaget inom vald vägkorridor. Inbjudan gjordes även genom annons i Blekinge läns tidning och Sydöstran. Bildspelen och protokoll från samrådet har diarienummer TRV 2014/82498 och finns presenterat på projektets hemsida tillsammans med samrådshandlingen:

<http://www.trafikverket.se/nara-dig/Blekinge/projekt-i-blekinge-lan/vag-27-backaryd-till-hallabro/dokument-for-vag-27-backaryd-till-hallabro/>



Andreas Rydström

projektledare



Trafikverket, Box 513, 371 23 Karlskrona. Besöksadress: Ronnebygatan 2, Karlskrona.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90

www.trafikverket.se

BILAGA 1

 Vägverket Konsult	Tidigt samrådsmöte med allmänhet		
	Datum		2005-09-01
	Sida		1(3)
Objektnummer	91 90 02	VV Konsult nr:	1440160
Benämning	Förstudie Väg 30, Möllenäs-Djuramåla		

Minnesanteckningar från samrådsmöte den 1 september 2005 kl 18.00 – 20.30 i Reginalokalen, Backaryd.

Mötet är en del i det tidiga samrådsförfarande, som framgår av Miljöbalkens 6:e kapitel, varvid bland annat allmänheten ska ges möjlighet att lämna synpunkter på lokaliseringen. Mötet har kungjorts i lokalpressen.

Närvarande:

Helena Niordson	HN	Projektledare	Vägverket Reg. Sydöst
Jonas Petersson	JP	Miljö	Vägverket Konsult
Lars Gunnar Skoog	LGS	Teknik	-"-

Från allmänheten var 64 personer närvarande. Deltagarförteckning finns.

Inledning

HN hälsade välkommen och de föredragande deltagarna presenterade sig själva. Vidare visade **HN** kvällens dagordning.

Sedan förklarade **HN** gången för ett vägprojekt, från förstudie till bygghandling och därefter presenterade hon dagens objekt och tidigare utredningar för den aktuella sträckan. **HN** konstaterade att dagens inriktning är att till största delen hålla sig i befintlig sträckning och att åtgärder sannolikt kommer att utföras i etapper över en längre tidsperiod.

Presentation av förslaget

JP presenterade kända natur- och kulturvärden, friluftsentressen samt naturresursintressen längs den aktuella sträckan.

LGS presenterade tankar kring åtgärder med 2+1-väg och förbifarter för samhällena Backaryd och Hallabro. Vidare visades förklarades innebörden av "öglor", "höger-höger" anslutningar och hur en sektion för 2+1- väg med mittseparering ser ut. Tankar att endast vissa sträckor byggs som 2+1 redovisades och tankar kring förslag om omkörningsförbud på vissa sträckor.

Vid byggande av 2+1-väg är det önskvärt att så många anslutningar som möjligt stängs, samlas ihop genom parallellvägar eller kompletteras med öglor/höger-höger anslutningar för att öka trafiksäkerheten.

Det förklarades också att det kan vara aktuellt med trafiksäkerhetshöjande åtgärder i samhällena oavsett om förbifarter kommer till stånd. Tankar på avsmalningar, GC-port under vägen och cykelvägar redovisades för Backaryd.

Frågor och diskussion

Flera åhörare framförde åsikter och besvikelse över att man inte kan bygga en ny väg med hög standard.

Vilka bredder är det som gäller för 2+1-väg?

LGS och **HN** förklarade att vanligtvis är det 13 m vägbredd fast man kan gå ner till 12,5 m.

Kan man inte bygga cirkulationer i korsningarna som man har gjort på många andra vägar?

HN och **LGS** förklarade att vi inte kommit så långt i arbetet men det är tänkbart att det kan vara aktuellt i ett senare planeringsskede och kommer att utredas när processen går vidare.

Kommer anslutningar att ses över och stängas även där 2+1-väg inte byggs?

LGS svarade att det visst kan bli så men det får senare planeringsskeden utreda.

Utfarterna vid lilla Silpinge och Ettebro upplevs som mkt farliga och här finns även busshållplatser där skolskjutsar hämtar barn och barn passerar vägen mellan hållplatserna.

Det fanns de som ansåg att samhällena riskerar att dö ut om förbifarter byggs, medan andra påpekade att det är positivt för boendemiljön att minska trafiken i samhällena.

Vissa tyckte att det var gammal skåpmat som redovisades.

HN förklarade att det bygger på idéer som funnits med länge fast anpassade till dagens krympande ekonomiska resurser.

Boende vid Bäckasjöarna ansåg att det är sämst vägsträcka där och vill att åtgärder görs här.

Det påpekades att väg 30 även fungerar som en lokal "byväg" mellan Ettebro och Backaryd och inte bara som en transportlänk.

Det framfördes förslag att den gamla järnvägen skulle kunna användas för cykeltrafik och omledning av långsamtgående fordon.

LGS sa att detta är sådant som man tittar på i kommande arbete.

Det framfördes förslag på att hastigheten borde sänkas till 70 km/h på nuvarande väg.

Övervakningskameror kan väl vara ett alternativ om ombyggnaden drar ut på tiden och på platser där man vill få ner hastigheten, exempelvis vid busshållplatserna vid utfarterna från Ettebro och lilla Silpinge.

HN tog detta till sig och tar det med sig till ansvariga på Vägverket.

Det påpekades att man vill ha en bra väg och inte bara en som är så billig som möjligt.

HN förklarade att Vägverket försöker göra så kostnadseffektiva åtgärder som möjligt.

Många ansåg att trafiken är högre än vad som redovisades (ca 2500 årsmedeldygnstrafik, från 2003).

HN förklarade att dessa siffror är från 2003 och menade att nya mätningar bör göras i de kommande skedena.

Det framfördes önskemål om att få belysning vid busshållplatserna vid avfarterna till lilla Silpinge och Ettebro.

HN lovade framföra detta önskemål till ansvariga på Vägverket.

Hur är det tänkt att lastbilstrafiken till Bräkne Hoby skall köra om man bygger en förbifart? Skall de köra genom samhället?

JP förklarade att detta är sådant man tittar på i de kommande skedena.

Det framfördes åsikter om att man, då projektet troligen kommer att delas upp i etapper och ombyggnaden ligger långt fram i tiden, borde genomföra åtgärder för att öka trafiksäkerheten i samhällena.

HN sa att det inte är omöjligt då typen av åtgärder eller vilken ordning åtgärder utförs i, inte är bestämt.

Avslutning

HN rundade av med att tacka för visat intresse och förklarade att pengabrist och prioriteringar av pengar är dagens verklighet vilket medför att projektet med största sannolikhet kommer att delas upp mindre etapper.

Vid pennan / *Jonas Petersson*

**SAMRÅDSREDOGÖRELSE AVSEENDE VÄGUTREDNING FÖR
VÄG 27, RONNEBY-VÄXJÖ, DELEN MÖLLENÄS-DJURAMÅLA,
RONNEBY KOMMUN, BLEKINGE LÄN.**

Nr	Sakägare/Person/ Myndighet	Synpunkter	Kommentar
	Samrådsmöte med allmänheten hölls 2009-11-18 i Reginalokalen i Backaryd. Ca 60 personer närvarade.		Särskilt protokoll/ minnesanteckningar finns från detta möte. Bifogas denna samrådsredogörelse.
	Utställning av samråds-material tillhörande vägutredningen fanns tillgängligt under tiden 2009-11-18 – 2009-12-09 på ICA Träffpunkten i Backaryd, Vägverket i Karlskrona, Ronneby kommun samt på Vägverkets hemsida. Samrådsmaterialet skickades även ut till berörda myndigheter och intresseorganisationer. Följande synpunkter har kommit in:		

1	Ronneby kommun	• Positiva till förslaget om gles 2+1-väg, höjd hastighet till 100 km/h samt föreslagen etappindelning. • Vägen genom tätorterna är viktig för att kunna behålla service i orterna. Kommunen anser att det viktigaste är att säkerställa säkerhet och framkomlighet i befintlig sträckning. På lång sikt, om trafikflödena ökar, kan förbifarterna behövas. • Andelen tvåfältig sträcka är för låg. Komplettera med ytterligare norrgående sträcka på delen Möllenäs-Backaryd, alt. förläng den vid Silpinge. Komplettera tvåfältssträckorna i båda riktningar på delen Hallabro-rv 29. • För att klara 100 km/h måste linjeföringen förbättras och antalet utfarter begränsas. • Längsgående GC-väg behövs i båda tätorterna. Redovisade förslag på tätortsåtgärder är bra. • Kommunen anser att det är farligt för oskyddade trafikanter att förflytta sig längs 0,75 m vägren på mittseparerad väg där fordonen inte kan förflytta sig i sidled. Suget från passerande långtradare riskerar att skapa olyckor. Istället bör gc-bana anläggas på ena sidan vägen. Alternativt bör gc-trafik förbjudas längs vägen och istället knyta samman alternativa gc-stråk mellan orterna. Kommunen anser det även viktigt att skapa en trygg trafikmiljö till och från busshållplatserna.	• Synpunkten beaktas. • Synpunkten beaktas. Pga den låga trafikbelastningen kommer andelen omkörningsbar längd att vara ca 20 %. • Förslaget kommer att revideras m a p profil och utfarter. • Bedömningen är att gc-trafiken på sträckan är liten och ombyggnaden ändå medför en kvalitetshöjning då vägrenen breddas från nära noll till 0,75 m. Eventuell prioritering av cykelväg måste vägas mot andra cykelvägsprojekt i länet.
---	----------------	---	--

2	Länsstyrelsen i Blekinge län	• Länsstyrelsen är positiv till projektet och anser att man långsiktigt bör sträva efter förbättringsåtgärder på hela sträckan inklusive förbifarter. • Konsekvenserna för alternativa sträckningar på förbifarterna är inte alternativskiljande. De alternativ som är bäst ur framkomlighet, trafiksäkerhet och samhällsekonomi bör därför väljas. • Det bör visas hur en acceptabel situation för cyklister kan ordnas. Om möjligt bör vägrensbredden ökas. • Länsstyrelsen förutsätter att åtgärderna kan genomföras utan att påverka den stora kraftledningen som korsar väg 27 norr om Möllenäs. • Strandskyddat område berörs på ett flertal platser och bör beaktas i projektet. • Varje jordbruksföretags brukningssituation bör beaktas. • Vid ny överfart över Vierydsån söder om Hallbro är det viktigt att inte försvåra för fisk och andra organismer att passera obehindrat. • Utmed sträckan förekommer förorenade områden. Fortsatt utredning av dessa behöver ske i arbetsplanen. • Riskerna vad gäller olyckor med farligt gods bör kvantifieras.	• Synpunkterna beaktas, med nedanstående kommentarer. • Bedömningen är att gc-trafiken på sträckan är liten och ombyggnaden ändå medför en kvalitetshöjning då vägrenen breddas från nära noll till 0,75 m. Eventuell prioritering av cykelväg måste vägas mot andra cykelvägsprojekt i länet. • I arbetsplanen sker samråd med alla markägare.
3	Länsstyrelsen i Kronoberg	• Angeläget att vägen som helhet byggs om till en långsiktigt hållbar lösning. • Inför arbetet med arbetsplan på sträckan inom Kronobergs län bör påverkan av buller, strandskyddet vid Djurasjön och fornlämnings-situationen belysas. • Viktigt att se över anslutningen av väg 29.	• Synpunkterna beaktas.

4	Tingsryds kommun	• Positiv till förslaget. Kommunen ser stora behov av att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet på väg 27. • Förordar förbifarter förbi Backaryd och Hallabro.	• Synpunkten beaktas.
5	Räddningstjänsten	• Positiv till 2+1-väg och förbifarter. • Brandstation finns i Hallabro, Ronneby och Tingsryd. Utryckning sker från två håll vid 2+1-väg. Viktigt med anslutningar till samhällena både från norr och söder. • Viltstängsel bör övervägas på sträckan. • Ev. vändplatser utan vajerräcke bör utformas i samråd med Räddningstjänsten.	• Anslutningar till tätorterna kommer att finnas både från norr och söder. • Frågan om viltstängsel utreds vidare i arbetsplan. • Synpunkten beaktas.
6	Skogsstyrelsen	• Har ej fördjupat sig i ärendet. • Påminner om var ev. nya uppgifter finns att hämta på Skogsstyrelsens hemsida.	
7	Boende i fyra fastigheter vid norra utfarten från Hallabro. Kontaktperson Carina Ahlström	• Förordar Hallabro 2, alternativt en flyttning av förbifartens anslutning till väg 27 till korsningen med Kongavägen.	• Synpunkten beaktas.

8	Solveig Ryd Bäckaliden 3/ Bäckasjögärde 370 11 Backaryd	• Positiv till bättre trafiksäkerhet och vägstandard på väg 27. • Negativ till att väg 30 blivit väg 27 med ökad tung trafik som följd, utan några förbättringar av vägstandard. • Istället för vägutbyggnad bör godstrafiken styras över till tåg och båt. • Negativ till hastighetsöversynen på väg 27 då hastigheten höjts till 80 km/h på sträckan där flest olyckor inträffat. • Anser att enbart skyltning inte räcker vid omkörningsförbud. Dubbel heldragen mittlinje behövs också, exempelvis vid betongfabriken i Fiskarby.	• Vägförslaget innebär en höjning av trafiksäkerheten på befintlig väg. • Heldragen linje utförs ej på vägar smalare än 7,5 m. Aktuellt vägprojekt innebär breddning samt uppförande av mitträcke på befintlig väg.
9	Daniel Johansson Tingsryd Djuramåla 4:21	• Positiv till upprustning av vägen. • Positiv till att tvåfälssträckan ligger söder om Djurasjön. Mindre bebyggelse där. • Frågar om bulleråtgärder kommer att föreslås. • Frågar hur vägförslaget påverkar hans fastighet, ev. inlösen.	• Bulleråtgärder kommer att föreslås vid bostadsfastigheter där bullernivån överstiger 55 dBA. • Inlösen av mark tas upp i samband med upprättande av arbetsplan.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	DokumentID	Ev. ärendenummer
Sjögren Pernilla, IVsy1 Konsult	TDOK 2013:0058	[Ärendenummer]
Fastställt av	Dokumentdatum	Version
Chef VO Investering	2014-02-17	0.2
Dokumenttitel		
Samrådsrets		

Syfte/omfattning

Samråd ska ske med berörda länsstyrelser, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Om vägplanen/järnvägsplanen har betydelse för kollektivtrafiken ska samråd även ske med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter. Samråd ska avse vägens eller järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan.

I de fall länsstyrelsen beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska samråd också ske med övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda. Samrådet ska då även avse innehåll och utformning av den miljökonsekvensbeskrivning som ska finnas tillsammans med vägplanen/järnvägsplanen. Länsstyrelsen bör tillfrågas om vilka organisation och myndigheter som bör vara samrådspartner.

Listan ger exempel på remissinstanser som kan bli berörda i samband med planering av väg och järnväg. Vilka som blir berörda får anpassas efter varje enskilt projekt. Detta kan innebära att någon ytterligare myndighet/organisation kan bli aktuell.

Att tänka på

- Vilka fastighetsägare, boende och verksamheter finns i området?
- Vilka åldersgrupper tillhör målgruppen?
- Vad kan de tänkas veta redan nu?
- Var söker de sin information?
- Vilka lämpliga mötesplatser och arenor finns för dem?
- Hur kan den planerade förändringen påverka olika grupper emotionellt?

Samrådsrets

Ska alltid ingå i samrådsrets:

- ☒ Enskilda som särskilt berörs
- ☒ Berörda kommuner *Ronneby*
- ☒ Berörda Länsstyrelser *Dlekinge*
- ☒ Kollektivtrafikmyndighet i de fall vägplanen/järnvägsplanen har betydelse för kollektivtrafiken *Dlekingetrafiken*

Ska ingå i samrådsretsen vid betydande miljöpåverkan:

- ☐ Övriga statliga myndighet
- ☒ Allmänheten som kan antas bli berörd
- ☐ Organisationer som kan antas bli berörda

Samrådspartner när aktuellt:

- ☒ Berörda ideella föreningar *Dackaryds samhällsförening*
- ☒ Berörda organisationer *Naturskyddsföreningen*
- ☒ Berörda Regionförbund *Region Dlekinge*
- ☒ Elproduktionsbolag *Eon*
- ☐ Försvarsmakten
- ☐ Handikappföreningarnas samarbetsorganisation (HSO)
- ☐ Landsting

DokumentID TDOK 2013:0058	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 0.2
------------------------------	------------------------------------	----------------

- ☒ Länstrafiken *Blekingetrafiken*
- ☒ Naturskyddsföreningen
- ☐ Rennäringen
- ☐ Räddningstjänsten
- ☐ Svenskt näringsliv
- ☐ Trafikbolag
- ☐ Tågoperatörer
- ☐ Arbetsmiljöverket
- ☐ Barnombudsmannen
- ☐ Bergstaten
- ☐ Boverket
- ☐ Elsäkerhetsverket
- ☐ Energimyndigheten
- ☐ Folkhälsomyndigheten
- ☐ Fortifikationsverket
- ☐ Havs- och vattenmyndigheten
- ☐ Jordbruksverket
- ☐ Kemikalieinspektionen
- ☐ Lantbrukarnas riksförbund
- ☐ MSB Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- ☐ Naturvårdsverket
- ☐ NTF Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande
- ☐ Polisen
- ☐ Post- och telestyrelsen
- ☐ Riksantikvarieämbetet
- ☐ SGI Statens Geotekniska Institut
- ☐ SGU Sveriges Geologiska Undersökning
- ☐ Sametinget
- ☐ Sjöfartsverket
- ☐ Skogsstyrelsen
- ☐ SMHI, Svenska meteorologiska och hydrologiska institut
- ☐ Socialstyrelsen
- ☐ Statens fastighetsverk
- ☐ Strålsäkerhetsmyndigheten
- ☐ Större arbetsplatser
- ☐ Svenska Cykelförbundet
- ☐ Svenska Jägarförbundet
- ☐ Svenska Kraftnät
- ☐ Swedavia
- ☐ Tillväxtverket
- ☐ Transportstyrelsen
- ☐ Åkeriförbundet

Fastställd version	Dokumentdatum	Ändring	Namn
1.0	2013-02-01	Nytt dokument	Léni Maot
2.0	2014-02-17	Listan kompletterades	Léni Maot