

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg 27 Karlskrona – Växjö, delen förbi Hallabro

Ronneby kommun, Blekinge län

Vägplan, 2021-11-02

Uppdragsnummer: 168090



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 551 91 Jönköping

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Sigma Civil AB

Dokumentdatum: 2021-11-02

Objektnummer: VSY1869

Uppdragsnummer: 168090

Kontaktperson: Magnus Graad, Trafikverket

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	4
3	Samråd	5
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	5
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	5
3.1.2.	Samråd med berörd kommun	5
3.1.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	5
3.2.	Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ	5
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	6
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	6
3.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	7
3.2.4.	Samråd med regional kollektivtrafikmyndighet	7
3.2.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	7
3.3.	Samråd vid utformning av planförslaget	7
3.3.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	8
3.3.2.	Samråd med berörd kommun	10
3.3.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	12
3.3.4.	Samråd med regional kollektivtrafikmyndighet	14
3.3.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	14

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

För att ta del av samrådsmaterial och inkomna yttranden i pågående vägplaneprocess hänvisas till Trafikverkets diarium, diarienummer TRV 2020/52458.

1 Sammanfattning

Planering och planläggning för Väg 27 Växjö – Karlskrona, delen förbi Hallabro, har pågått under en lång tid. Detta innebär att en förstudie och vägutredning har tagits fram enligt den planläggningsprocess som gällde före år 2013. Detta ersätter samrådsunderlag samt samrådshandling – framtagande av alternativa lokaliseringar i den nu gällande planläggningsprocessen.

Samråd har skett i både förstudie- och vägutredningsskedet. Studierna har skett i flera omgångar och omtag har gjorts då förutsättningarna förändrats.

I vägplaneprocessen har samråd skett med länsstyrelse, kommuner, allmänheten, särskilt berörda liksom med övriga myndigheter, organisationer och föreningar.

Samråd med länsstyrelsen har skett fortlöpande under arbetet med vägplanen och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Diskussionerna har bland annat förts kring vägens utformning samt dess påverkan på natur- och kulturmiljöer, generella biotoper, vattenförekomster samt buller. Diskussion har även förts kring miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning.

Ronneby kommun har varit delaktiga under planläggningsprocessen med vägplanen och bidragit med information och synpunkter kring utformning av anläggningen, tillhörande sidoanläggningar och påverkan på befintligt vägnät.

Samråd med enskilt berörda, i form av möte på plats eller via telefon och Skype, skede mellan 2021-04-28 till 2021-04-31.

Samråd med allmänheten, myndigheter, organisationer och föreningar, i form av samrådshandling och presentationsmaterial på Trafikverkets hemsida skede mellan 24 april till 16 maj 2021.

2 Samrådsrets

I vägplanens planläggningsprocess har samråd skett med berörda länsstyrelser, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Då vägplanen har betydelse för kollektivtrafiken har samråd även skett med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter. Länsstyrelsen har beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan och samråd har därmed också skett med övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda, så kallad utökad krets enligt miljöbalken.

Berörd allmänhet har definierats utifrån befintliga vägars närområde. Samtliga fastigheter inom detta närområde har underrättats via brev, hushållsutskick och via hemsidor för lokala föreningar

(Hallabro samhällsförening och Belganet/Hallabro IF). Avgränsningen har gjorts för att täcka in de fastigheter som är eller kan bli direkt eller indirekt berörda av projektet. Övrig allmänhet har underrättats via annonsering i lokala tidningar och i Post- och Inrikes Tidningar.

Övriga intressenter har identifierats utifrån vilka samrådsparter (myndigheter, organisationer och föreningar) som Trafikverket normalt brukar samråda med vid vägutbyggnader.

Samrådsretsen har samrått med Länsstyrelsen 2020-11-24.

3 Samråd

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

En förstudie för Väg 30 Möllenäs - Djuramåla slutfördes av Vägverket år 2005. Syftet med förstudien var att klargöra förutsättningarna för en utbyggnad av nuvarande väg 27. Slutsatser i förstudien var att bygga ut väg 27 och för delsträckan förbi Hallabro föreslogs att närmare utreda förbifartsalternativ i en vägutredning. Förstudien utgjorde underlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

Samråd har i förstudieskedet skett med Länsstyrelsen i Blekinge och allmänheten.

Samrådsmaterial avseende samråd inför Länsstyrelsens beslut om miljöpåverkan hänvisas till Vägverkets diarium, diarienummer PP20 2004:3119.

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Tidigt samråd med Länsstyrelsen i Blekinge hölls 2005-08-30.

Länsstyrelsen i Blekinge har 2005-12-09 beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

3.1.2. Samråd med berörd kommun

Ronneby kommun har getts möjlighet för yttrande på förstudien. 2004-12-02 beslutar Ronneby kommun att förorda alternativ 1.

3.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samråd med allmänheten och enskilt berörda hölls 2005-09-01.

3.2. Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ

År 2010 togs vägutredningen fram för Väg 27 Ronneby – Växjö, delen Möllenäs - Djuramåla. Vägutredning inklusive separat miljökonsekvensbeskrivning togs fram i syfte att klarlägga förutsättningarna för vägens utbyggnad samt ge underlag för val av vägkorridor och trafikteknisk standard.

Samrådsmaterial avseende vid framtagande av lokaliseringsalternativ hänvisas till Trafikverkets diarium, diarienummer TRV 2010/7315.

För vägutredningen har en samrådsredogörelse tagits fram där genomförda samråd finns dokumenterade. Samrådsredogörelsen är daterad 2010-03-30.

Vägutredningen ställdes ut 2010-06-02 – 2010-08-20. Trafikverket meddelade 2011-03-11 ett ställningstagande för val av lokaliseringsalternativ. Beslutet skickades ut till de som inkommit med skriftliga synpunkter. Trafikverket valde att gå vidare med Förbifart väster om Hallabro enligt alternativ "Hallabro 1". Vägstandarderna på väg 27 ska vara mötesfri landsväg med mitträcke.

Nedan redovisas sammanställning av genomförda samråd samt tillhörande synpunkter med Trafikverkets svar i kursiv text.

3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Vägutredningen, daterad 2010-06-02, inklusive separat Miljökonsekvensbeskrivning tillgängliggjordes för yttrande under perioden 2009-11-18 – 2009-12-09 till Länsstyrelsen i Blekinge.

Länsstyrelsen i Blekinge är positiv till projektet och anser att man långsiktigt bör sträva efter förbättringsåtgärder på hela sträckan inklusive förbifarter. *Synpunkt beaktas av Trafikverket.*

De alternativ som är bäst ur framkomlighet, trafiksäkerhet och samhällsekonomi bör därför väljas. *Synpunkt beaktas av Trafikverket.*

Det bör visas hur en acceptabel situation för cyklister kan ordnas. Om möjligt bör vägrensbredden ökas. *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.*

Strandskyddat område berörs på ett flertal platser och bör beaktas i projektet. *Synpunkt beaktas av Trafikverket.*

Varje jordbruksföretags brukningssituation bör beaktas. *I kommande skeden sker samråd med samtliga berörda fastighetsägare.*

Vid ny överfart över Vierydsån söder om Hallabro är det viktigt att inte försvåra för fisk och andra organismer att passera obehindrat. *Synpunkt beaktas av Trafikverket.*

Riskerna vad gäller olyckor med farligt gods bör kvantifieras. *Synpunkt beaktas av Trafikverket.*

3.2.2. Samråd med berörd kommun

Vägutredningen, daterad 2010-06-02, inklusive separat Miljökonsekvensbeskrivning tillgängliggjordes för yttrande under perioden 2009-11-18 – 2009-12-09 till 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. *Synpunkt beaktas av Trafikverket.*

För att klara 100 km/h måste linjeföringen förbättras och antalet utfarter begränsas. *Förslaget kommer att revideras m a p profil och utfarter.*

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. *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.*

Kommunen anser det även viktigt att skapa en trygg trafikmiljö till och från busshållplatserna. *Synpunkt beaktas av Trafikverket.*

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

Samrådsmöte med allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda hölls den 2009-11-18 i Regionalokalen i Backaryd. Alla synpunkter antecknades och diskuterades.

Boende i fyra fastigheter vid norra utfarten från Hallabro förordar Hallabro 2, alternativt en flyttning av förbifartens anslutning till väg 27 till korsningen med Kongavägen. *Synpunkten beaktas.*

3.2.4. Samråd med regional kollektivtrafikmyndighet

Vägutredningen, daterad 2010-06-02, inklusive separat Miljökonsekvensbeskrivning tillgängliggjordes för yttrande under perioden 2009-11-18 – 2009-12-09 till Blekingetrafiken.

3.2.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Vägutredningen, daterad 2010-06-02, inklusive separat Miljökonsekvensbeskrivning tillgängliggjordes för yttrande under perioden 2009-11-18 – 2009-12-09 till övriga berörda myndigheter och organisationer.

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. *Anslutningar till tätorterna kommer att finnas både från norr och söder.*

Viltstängsel bör övervägas på sträckan. *Frågan om viltstängsel utreds vidare i kommande skeden.*

Ev. vändplatser utan vajerräcke bör utformas i samråd med Räddningstjänsten. *Synpunkten beaktas.*

Skogsstyrelsen

Har ej fördjupat sig i ärendet.

3.3. Samråd vid utformning av planförslaget

Inom ramen för det fortsatta arbetet med vägplanen har de tidigare utredningarnas lokaliseringalternativ och dess ställningstaganden sammanställts och analyserats. Detta sker inom ramen av nuvarande vägplan.

3.3.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Samråd med Länsstyrelsen i Blekinge län har skett 2020-06-23, 2020-11-24 och 2021-05-11. Dagordning och diskussionsunderlag har översänts till Länsstyrelsen innan mötet.

Den 23 juni 2020 hölls ett samrådsmöte där syftet och behovet av projektet redovisades tillsammans med en övergripande bild av den kommande miljökonsekvensbeskrivningens innehåll samt projektets huvudsakliga miljöfrågor.

Länsstyrelsen tyckte att det var ett bra inledande möte och önskade en fortsatt dialog om vägplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket kommer löpande bedriva samråd med länsstyrelsen för att förankra ställningstagande samt omfattning av vägplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Den 24 november 2020 hölls ett samrådsmöte där miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning, nollalternativet, valt lokaliseringsalternativ och dess arbetssätt samt samrådsrets diskuterades.

Länsstyrelsen hade inga synpunkter på framtaget underlag, men vill att det tydligt framgår att Ronneby kommun ingår i samrådsretsen.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket avser att samråda med Ronneby kommun löpande i samband med framtagande av vägplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Samrådshandlingen och presentationsmaterial tillgängliggjordes för Länsstyrelsen på Trafikverkets hemsida under samrådstiden 24 april till 16 maj. Handlingen presenterades sedan på ett uppföljande möte 2021-05-11.

Nedan redovisas en sammanställning av de frågeställningar och synpunkter som inkommit från Länsstyrelsen:

- Det viktigt att Trafikverket tydligt förklarar varför ni anser att det är orimligt att uppfylla samtliga riktvärdet vid alla bullerutsatta fastigheter (motivera med praktiskt möjligt, kostnader eller annat).
- Länsstyrelsen anser att det bör utredas /framgå av handlingarna om det finns någon risk att sprickzonerna kan riskera att påverkansytan av grundvattensänkningen utvidgas och gränsar till vattenskyddsområdets gränser.
- Det behöver tydliggöras hur skogsbruket kan påverkas av grundvattenbortledningen.
- Enligt vägplanen skulle de blåsippor som växer där vägen byggs, kunna flyttas till de delar av skogen som hamnar utanför. Frågan om påverkan på blåsipporna och en eventuell flytt av dem kräver dispens från Artskyddsförordningen.
- Ur fornlämnings synpunkt framgår det inte riktigt hur den nämnda milstenen berörs. Detta bör framgå av handlingarna.
- Länsstyrelsen saknar en redogörelse i miljökonsekvensbeskrivningen om MKN för ytvatten kan komma att påverkas.
- Länsstyrelsen upplyste om ett antal punkter som ska beaktas för kommande skeden.

Trafikverkets kommentarer

Avseende bullerutsatta fastigheter och uppfyllelse av riktvärden.

Trafikverket kompletterar med information som redovisar vilka åtgärder som krävs för att nå 55 dBA och varför dessa åtgärder inte anses rimliga (vilket föranleder avfallssteg). Detta beskrivs sedan tidigare för en av fastigheterna, för resterande fastigheter görs en komplettering.

Avseende risk att sprickzonerna kan riskera att påverkansytan av grundvattensänknningen utvidgas och gränsar till vattenskyddsområdets gränser.

Vid framtagande av PM Hydrogeologi hade endast ett begränsat antal grundvattennivåmätningar hunnit utföras. Mätningarna kommer dock att fortsätta inom ramen för projektet tills en mätserie på minst ett år med månadsvisa mätningar har erhållits. Som stöd för de bedömningar och beräkningar som redovisas i PM Hydrogeologi har långa mätserier från anslutande vägsträcka i söder använts. Detta är ett mycket bra jämförelseunderlag eftersom dessa mätserier representerar en likartad topografisk och geologisk miljö i närheten av det aktuella vägprojektet. Med stöd av detta mätunderlag har bedömningar av maximala och genomsnittliga grundvattennivåer utförts längs den aktuella vägsträckan förbi Hallabro, vilka ligger till grund för de beräkningar som redovisas i PM Hydrogeologi. Det senaste underlaget från de pågående månadsvisa mätningarna ger inga indikationer om att grundvattensänknningen, och därmed påverkansområdena, kan förväntas bli nämnvärt större än vad som visas i nämnda PM.

Avståndet till vattenskyddsområdet från planerad väg och beräknade påverkansområden är flera hundra meter, och vattenskyddsområdet ligger därmed på ett betydande avstånd. Även under beaktande av de generella osäkerheter som finns vid den typ av beräkningar som redovisas i PM Hydrogeologi bedöms det högst osannolikt att påverkan ska kunna uppstå på ett sådant avstånd då topografiska, geologiska och hydrogeologiska förhållanden beaktas. De betydande sprickzoner som skulle kunna medföra en större utbredning av påverkansområden är förknippade med dalgångar i terrängen. Vägen skär genom höjdparter där sådana betydande sprickzoner normalt inte förekommer. De större kända sprickzoner som finns enligt tillgängligt kartunderlag från SGU, och som redovisas i PM Hydrogeologi, har ej en sådan lokalisering eller riktning att en påverkan från grundvattenbortledningen längs vägen kan antas närma sig vattenskyddsområdet. Vidare ligger området kring vattenverket/vattentäkten topografiskt lägre än den planerade vägbanan, och den tillfälligt och/eller temporärt avsänkta grundvattenytan.

Tydliggörande av grundvattenbortledningens påverkan på skogsbruk.

Generellt sett hämtar träd främst sitt vatten från det växttillgängliga vattnet. Det är det vatten som inte är grundvatten men som finns tillgängligt i markens porer och som trädets rötter kan tillgodogöra sig. Detta är nederbördsvatten som infiltrerat i marken och bildat markvatten. Vissa trädslag är dock beroende av mycket högt stående grundvatten så som al och ibland björk som kan växa i kärrliknande miljöer med höga grundvattenstånd. Om marken torkar ut eller om grundvattennivån sänks under en längre tid, fler växtsäsonger, kan påtaglig skada uppstå på träden. Botaniteten, markens naturliga virkesproducerande förmåga, ändras normalt sett inte vid grundvattensänkning i torra marker. I fuktiga områden kan däremot botaniteten minska och i riktigt blöta miljöer kan botaniteten öka.

De grundvattensänkningar som krävs för byggskedet är under en begränsad tid och bedöms vara i nivå med grundvattennivåernas årstids- och säsongsvariationer. Detta bedöms träden klara och botaniteten därmed inte påverkas.

Inom påverkansområdena för grundvattensänkning i driftskedet förekommer delvis fuktiga marker med lövskog bland annat bok och björk. Eventuell påverkan på botaniteten med anledning av grundvattenbortledning i dessa områden kan inte uteslutas. Detta berör dock relativt små områden, väldigt lokalt och bedöms därmed innebära små negativa konsekvenser för skogsbruket.

Avseende dispens från Artskyddsförordningen för blåsippor.

Enligt tidigare dialog med Länsstyrelsen så krävs ingen dispens för påverkan på blåsippa och flytt av berörda individer (skyddsåtgärd) då det är en riklig förekomst i Blekinge och även i anslutning till planen. Bevarandestatus bedöms därmed inte påverkas. En kompletterande inventering är gjord för att säkerställa förekomsten i området.

Avseende påverkan på milsten.

Av samrådshandlingen framgår det hur milstenen berörs och förslag på nytt läge. Även i MKB beskrivs påverkan enligt text i kapitel 11.4.2, sidan 70.

Avseende MKN för ytvatten.

Under samlad bedömning kapitel 20.1 sid 146 i MKB finns en kort beskrivning om påverkan på MKN. Trafikverket kompletterar med en beskrivning i kapitlet om yt- och grundvatten.

3.3.2. Samråd med berörd kommun

Samråd med Ronneby kommun har skett avseende planen, dess utformning och funktion samt eventuella intrång i gällande detaljplaner. Samråd hölls 2020-10-27.

Trafikverket redovisade vägplanens utformning och de eventuella intrången i gällande detaljplan.

Ronneby kommun ser inga problem med eventuella intrång, men detaljplanen kommer behöva justeras.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket tar fram underlag för justering av berörd detaljplan.

Trafikverket skickade en "Begäran om yttrande över avvikelse mot gällande detaljplan" till Ronneby kommun Miljö- och byggnadsförvaltningen 2021-02-08.

Kommunens yttrande löd att avvikelse mot gällande byggnadsplan sker genom att område för idrottsändamål samt allmän plats för park och plantering tas i anspråk. Åtgärden sammanfaller med det stråk för kommunikationer som har pekats ut i gällande översiktsplan Ronneby 2035. Då åtgärden avser en avvikelse mot gällande byggnadsplan utan genomförandetid och att åtgärden följer översiktsplanen, bedöms förutsättningar finnas för att upphäva de berörda delarna av byggnadsplanen. Denna situation förstärks av att det vid remisstillfället inte råder ett högt

bebyggelsetryck i de berörda planlagda delområdena. För att upphäva delar av gällande byggnadsplan hänvisas Trafikverket att ansöka om planbesked hos Miljö- och byggnadsnämnden.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har 2021-03-11 ansökt om planbesked hos Miljö- och byggnadsnämnden.

Samråd med Ronneby kommun har skett avseende hantering av bygglov inom vägplanen. Samråd hölls 2021-03-23.

Trafikverket presenterade projektets bakgrund och utförande samt vilka bullerskyddsåtgärder som avses fastställas i vägplaneprocessen.

Trafikverket informerade kring möjligheten att utnyttja undantaget på krav från bygglov för bullerskyddsskärm inom föreliggande vägplan. För att undantaget skall möjliggöras skall detta aktivt samrådas med kommunen under vägplaneskedet. Även enskilda berörda skall få möjlighet att inkomma med synpunkter.

Trafikverket skickar underlag till kommunen i form av bildspel, framtagen bullerutredning och Trafikverkets planläggningsrapport.

Ronneby kommun ska återkomma med besked om övergripande inställning, dvs positiv eller negativ inriktning till motsvarande hantering vidare i planprocessen.

Kommunen beslutar och meddelar i granskningshandlingsskedet slutligt ställningstagande samt ev. villkor till detta.

2021-05-19 beslutade kommunen att de godkänner undantag från krav om bygglov för bullerskydd i samband med vägplan och ny vägdragning.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket hanterar bygglov för bullerskyddsåtgärder i enlighet med beslut från kommunen.

Samrådshandlingen och presentationsmaterial tillgängliggjordes för Ronneby kommun på Trafikverkets hemsida under samrådstiden 24 april till 16 maj. Handlingen presenterades sedan på ett uppföljande möte 2021-05-10 med Ronneby kommun, Mark och Exploatering.

Nedan redovisas en sammanställning av de frågeställningar och synpunkter som inkommit från Ronneby kommun:

- Ronneby kommun är generellt positiva till förslaget.
- Ronneby kommun önskar fortsatta samråd under planeringsskedet för att se över möjligheterna till att minimera den nya vägens omgivningspåverkan.
- Ronneby kommun anser det vara viktigt att kunna behålla busshållplatserna i nära anslutning till Hallabro samhälle.
- Ronneby kommun anser det vara viktigt att beakta skogstransporter så att de kan komma att ta sig ut på den nya vägen.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket kommer att fortsätta sin dialog med Ronneby kommun kring vägplanen.

Busshållplatsernas läge styrs av Blekingetrafiken, men Trafikverket föreslår att de behålls i nuvarande läge.

Trafikverket kommer säkerställa så att anslutningar och tillgänglighet till skogsbruksfastigheter utformas enligt gällande krav.

3.3.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda Allmänheten

Hushållsinformation

Under arbetet med vägplan, utformning av planförslag har Trafikverket kontinuerligt informerat via Belganet/Hallabro IF och Hallabros samhällsförenings sociala medier och kontaktytor samt ett utskick av brev till hushåll i Hallabro med allmän information om projektläget, pågående arbete och kommande aktiviteter så som samråd.

Inkomna synpunkter från allmänheten

Samrådet annonserades i lokaltidningar och i Post- och inrikes tidningar.

Samrådshandlingen och presentationsmaterial tillgängliggjordes på Trafikverkets hemsida under samrådstiden 24 april till 16 maj.

Nedan redovisas en sammanställning av de frågeställningar och synpunkter som inkommit från allmänheten:

- Åsikter kring om de var nöjda med vägförslaget eller ej.
- Positivt att trafiken flyttas ut från Hallabro samhälle.
- Påverkan på grundvatten samt naturområden.
- Tillgänglighet för räddningstjänst.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket arbetar för att göra så litet intrång i omgivningen som möjligt för den anläggning som är nödvändig. Intrången samt bedömning av intrångens påverkan framgår av vägplanen med tillhörande MKB. Vägplanen kommer att göras tillgänglig för synpunkter under den period då vägplanen ställs ut för granskning.

Enskilda som kan bli särskilt berörda

Enskilda samråd

Enskilda samråd har skett med enskilda fastighetsägare som kan bli direkt berörda av vägutbyggnaden. Minnesanteckningar från samrådsmötena finns diarieförda av Trafikverket, TRV 2020/52458.

Bland annat har separata möten hållits med fastighetsägare utmed de sträckor där mark kommer att tas i anspråk liksom med boende nära intill befintliga vägar som blir påverkade av utbyggnaden och de nya bullerskydden. Vid mötena diskuterades vägåtgärdens påverkan på den berörda fastigheten. Under mötena har framför allt synpunkter kring väganläggningens utformning diskuterats med önskemål om att minska intrång och påverkan på fastigheterna och pågående verksamheter. Nedan redovisas en sammanställning av de frågeställningar som diskuterats vid enskilda samråd:

- Önskemål om att minska intrång och påverkan på fastigheterna.
- Sträckningen av de planerade gångstråken.
- Sträckningen av planerade enskilda vägar och anslutningar.
- Möjlighet till inlösen av fastigheter, markbyte och ersättning för intrång i befintliga anläggningar.
- Om det är aktuellt med vägnära bullerskydd.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket arbetar för att göra så litet intrång som möjligt för den anläggning som är nödvändig. Intrången framgår av vägplanens plankartor och arealer för intrången redovisas i en fastighetsförteckning. Dessa handlingar kommer att göras tillgängliga för synpunkter under den period då vägplanen ställs ut för granskning.

Bullerskyddsåtgärdernas utformning och placering redovisas i vägplanen. Omfattning av bullerskyddsåtgärder framgår av vägplanens plankartor och utformningen redovisas i vägplanens gestaltungsprogram. Dessa handlingar kommer att göras tillgängliga för synpunkter under den period då vägplanen ställs ut för granskning.

Två vägar föreslås som enskilda då vägarna i huvudsak tjänar de som har fastigheter utmed vägen. Fastighetsägaren får en viss andel i den enskilda vägen utifrån nyttoberäkning. Andelen fastställs vid behov av lantmäteriet genom en anläggningsförrättning. Den enskilda vägen kan inte fastställas innan vägplanen har vunnit laga kraft.

Enskilda samråd på orten med enskilt berörda

Enskilda samråd har skett med enskilda fastighetsägare som kan bli direkt berörda av vägutbyggnaden. Samråden hölls på orten samt via telefon och Skype, 2021-04-28 till 2021-04-31. Berörda blev inbjudna till samrådsmöte via brev. Minnesanteckningar från samrådsmötena finns diarieförda av Trafikverket, TRV 2020/52458.

9 stycken separata möten hölls med fastighetsägare utmed de sträckor där mark kan komma att tas i anspråk liksom med boende nära intill befintliga vägar som blir påverkade av utbyggnaden och de nya bullerskydden. Vid mötena diskuterades vägåtgärdens påverkan på den berörda fastigheten. Under mötena har framför allt synpunkter kring väganläggningens utformning diskuterats med önskemål om att minska intrång och påverkan på fastigheterna och pågående verksamheter. Nedan redovisas en sammanställning av de frågeställningar som diskuterats vid enskilda samråd:

- Önskemål om att minska intrång och påverkan på fastigheterna.
- Om det är aktuellt med vägnära bullerskydd eller ej.
- Fastighetsägarna har olika åsikter kring förslaget med en ny utfart vid sektion 2/400.

- Fastighetsägarna önskar att Trafikverket ser över utformning av enskilda vägar samt anslutningar och tillgänglighet till fastigheterna.
- Fastighetsägarna framförde åsikter om de var nöjda med vägförslaget eller ej.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket arbetar för att göra så litet intrång och liten påverkan som möjligt för den anläggning som är nödvändig. Intrången och påverkan framgår av vägplanens granskningshandling med tillhörande plankartor och arealer för intrången redovisas i en fastighetsförteckning. Dessa handlingar kommer att göras tillgängliga för synpunkter under den period då vägplanen ställs ut för granskning.

Bullerskyddsåtgärdernas utformning och placering redovisas i vägplanen. Omfattning av bullerskyddsåtgärder framgår av vägplanens plankartor och utformningen redovisas i vägplanens gestaltningsprogram. Bedömning kring omfattningen av bullerskyddsåtgärder framgår av Rapport Bullerutredning. Dessa handlingar kommer att göras tillgängliga för synpunkter under den period då vägplanen ställs ut för granskning.

Trafikverket tar med sig fastighetsägarnas åsikter kring utfarten vid sektion 2/400. Kompletterande separat förfrågan kring frågeställningen har skett till berörda. Då det ur brukarperspektivet inte har ett entydigt önskemål på placering så kvarstår Trafikverkets samlade helhetsbild att läget vid sektion 2/400 är det som kommer föreslås.

Trafikverket tar till sig synpunkter kring enskilda vägar samt anslutningar och tillgänglighet till fastigheterna. Trafikverket ska se över synpunkterna och återkoppla med förslag på justeringar.

3.3.4. Samråd med regional kollektivtrafikmyndighet

Samråd hölls med Blekingetrafiken 2020-04-21. Syftet med mötet var att informera om projektet och samråda framtida behov. Blekingetrafiken stödjer föreslagen utformning och redovisade att inriktningen för den fortsatta kollektivtrafikplaneringen i området är att behålla de befintliga hållplatserna längs befintlig väg 27 inom Hallabro.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket fortsätter arbeta efter inriktningen att busstrafiken fortsatt skall trafikeras genom Hallabro samhälle längs befintlig väg 27.

3.3.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Samrådshandlingen och presentationsmaterial tillgängliggjordes för övriga berörda myndigheter och organisationer på Trafikverkets hemsida under samrådstiden 24 april till 16 maj. Berörda blev underrättade via brev.

Jordbruksverket

Jordbruksverket har valt att inte lämna några synpunkter i ärendet.

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU lämnar inget platsspecifikt yttrande, utan hänvisar till SGUs allmänna riktlinjer.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket avstår yttrande i ärendet.

Polismyndigheten Polisregion Syd

Mot beaktande av de för trafiksäkerheten förväntade positiva effekterna på den aktuella sträckan ställer sig Polismyndigheten positiv till förbifart Hallabro. Polismyndigheten lämnar därmed samrådet utan erinran.

Kraftringen

Kraftringen önskar att de åtgärder som krävs är förankrade innan antagandebeslut. *Trafikverket avser att fortsätta pågående dialog med Kraftringen under processens gång.*

Ronneby Miljö & Teknik AB

Ronneby Miljö & Teknik AB har inget att erinra avseende VA, Fjärrvärme, Elnät och Renhållning.

Påverkan kommer ske på fiberledningar i vägområdet och det kommer behöva hanteras i samband med förändring. *Trafikverket avser att fortsätta pågående dialog med Ronneby Miljö & Teknik AB under processens gång.*

Region Blekinge

Region Blekinge ser positivt på att processen för Väg 27 förbi Hallabro fortgår. Det är ett viktigt steg, tillsammans med åtgärden förbi Backaryd, för att uppnå en förbättrad trafiksäkerhet, framkomlighet och minskade restider på väg 27 genom Blekinge. För den genomgående busstrafiken är det viktigt att tillgängligheten till hållplatserna inte försämras. *Trafikverket avser inte att påverka tillgängligheten till hållplatserna och bedömer därmed inte att tillgängligheten till dessa kommer försämrats utan snarare förbättras med minskad trafik på nuvarande väg 27.*

Sveriges geotekniska institut (SGI)

SGI har inget att erinra i detta skede.

Backaryds/Öljehults centeravdelning

Backaryds/Öljehults centeravdelning önskar att Trafikverket och Blekingetrafiken tydliggör kring hur kollektivtrafiken är planerad vid Hallabro. *Trafikverket tillsammans med Blekingetrafiken föreslår att kollektivtrafiken ska trafikera genom Hallabro på samma sätt som den gör idag. Nuvarande hållplatslägen bibehåller sina lägen.*

Svenska Kraftnät

Svenska Kraftnät har inga synpunkter på ärendet.

Försvarsmakten

Försvarsmakten framför riktlinjer för utformning av broar, vägar och cirkulationsplatser. *Trafikverket beaktar riktlinjerna.*

Lantbrukarnas riksförbund (LRF Sydost)

LRF Sydost är väl införstådda med behovet och nödvändigheten av en förbättring av väg 27 och ser därför positivt på denna satsning.

LRF Sydost framhåller att det är viktigt med en tidig och god dialog med berörda markägare. Det är viktigt att se över tillgängligheten till alla delar av berörda fastigheter. Det är viktigt att planera av- och påfarter så att markerna inte blir avskurna och därmed svåra att bruka. *Trafikverket arbetar för en tidig dialog med berörda markägare. Tillgängligheten och anslutningar till marker ska uppfyllas.*

LRF Sydost påpekar att mötesfri väg 2+1, konstruerad med mitt- och sidrücken, skapar stora hinder för framkomligheten med större jordbruksmaskiner och i synnerhet för dess medtrafikanter. För att inte denna trafik ska behöva gå igenom Hallabro är det därför viktigt att vägen inte stängs för trafik med långsamgående fordon samtidigt som risken då finns att det skapas flaskhalsar. *Trafikverket avser inte att stänga ny väg 27 för långsamgående fordon utan är medvetna om att det vid tillfällen kan uppstå flaskhalsproblematik. Vägen ska ses som en del i större sammanhang med hela väg 27, därmed kommer det att finnas omkörningssträckor med jämna mellanrum för att passera långsamgående fordon.*

LRF Sydost påvisar också riktlinjer för kommande planering och byggnation. *Trafikverket tar till sig riktlinjerna och ska uppfylla dessa.*

Räddningstjänsten Östra Blekinge

Räddningstjänstens bedömning är att föreslagna åtgärder innebär en förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet. Höjd vägstandard med mittseparering och viltstängsel innebär att risken för allvarliga minskar. Dock visar erfarenheter att antalet olyckor inte minskar, men att konsekvenserna för olyckorna normalt är begränsade till materiella skador på fordon och lindrigare personsador.

Räddningstjänsten tycker också att det önskvärt med förbättrad trafiksäkerhet i korsningarna. *Trafikverket har utformat föreslagna korsningar utifrån gällande krav för trafiksäkra korsningar.*

Räddningstjänsten har en brandstation i Hallabro som hanterar olyckor i närområdet. Vid byggnation med föreslagen vägtyp kommer planerna för utryckning på väg 27 att behöva ändras. På vägsträckor med endast ett körfält kommer räddningsstyrkor från två håll behöva larmas för att säkerställa att en brandbil eller liknande kommer på plats och kan undsätta skadade.

Räddningstjänsten instämmer med Trafikverkets bedömning gällande särskilt känsliga vägavsnitt och förutsätter att särskilda åtgärder vidtas vid dessa. *Trafikverket har utformat särskilt känsliga vägavsnitt som överfarter, korsningar och anslutningar utifrån gällande krav för trafiksäkra lösningar.*



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 551 91 Jönköping. Besöksadress: Ronnebygatan 2, 371 32 Karlskrona.

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

www.trafikverket.se