

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

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

Vägplan, 2021-06-18

Uppdragsnummer: 169678



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 794, 391 27 Kalmar

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Patrik Karlsson, Tyréns

Dokumentdatum: 2021-06-18

Ärendenummer: TRV 2020/137232

Uppdragsnummer: 169678

Version: 0.1

Kontaktperson: Anette Schönbeck, Trafikverket

Innehåll

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 Oskarshamn kommun	8
3.1.3.	Samråd med Kalmar Länsstrafik	8
3.1.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	9
3.1.5.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	12
3.2.	Samråd vid framtagande av lokaliseringalternativ	14
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	14
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	14
3.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	14
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	14
3.3.	Samråd vid utformning av planförslaget	14
3.3.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	15
3.3.2.	Samråd med berörd kommun	15
3.3.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	15
3.3.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	15

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från allmänheten, myndigheter och organisationer samt var yttrandena och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna hanteras. Sista mottagningsdag av samrådsyttrande som inarbetats i denna samrådsredogörelse var 2021-06-15.

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

1 Sammanfattning

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

2 Samrådsrets

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

Samrådsrets för aktuellt projekt:

- Allmänheten
- Döderhults Naturskyddsförening
- E.ON
- Enskilda som kan antas bli särskilt berörda
- Föreningen Skydda Skogen
- Försvarmakten
- Hembygdsföreningen Oskarshamn Döderhult
- Jordbruksverket
- Kalmar Länstrafik inkl Region Kalmar
- Lantbrukarnas Riksförbund Sydost
- Länsstyrelsen i Kalmar län
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- Oskarshamns Cykelklubb

- Oskarshamns kommun
- Räddningstjänsten
- Scania
- Skogsstyrelsen
- Thermion AB

3 Samråd

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

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

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Samråd

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

Följande synpunkter framfördes:

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

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

Samråd

Information om samråd har skickats med brev till Länsstyrelsen i Kalmar län 2021-05-03.

Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida från 2021-05-10 till 2021-06-04.

Följande synpunkter framfördes gällande buller:

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

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

Följande synpunkter framfördes gällande markföreningar:

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

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

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

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

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

Följande synpunkter framfördes gällande grundvatten:

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

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

Följande synpunkter framfördes gällande klimat:

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

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

Följande synpunkter framfördes gällande kulturmiljö:

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

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

Följande synpunkter framfördes gällande arkeologi:

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

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

Följande synpunkter framfördes gällande natur:

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

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

3.1.2. Samråd med Oskarshamn kommun

Samråd

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

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

Information om samråd har skickats med brev till Oskarshamns kommun 2021-05-03.

Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida från 2021-05-10 till 2021-06-04.

Följande synpunkter framfördes i kommunens samrådsyttrande:

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

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

3.1.3. Samråd med Kalmar Länstrafik

Samråd

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

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

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

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

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

3.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Samråd

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

Följande synpunkter framfördes av Försvarsmakten:

- Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Trafikverkets svar: *Noteras.*

Följande synpunkter framfördes av Scania:

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

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

Följande synpunkter framfördes av Hembygdsföreningen Oskarshamn Döderhult:

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

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

Följande synpunkter framfördes av MSB:

- Avstår från att yttra sig.

Trafikverkets svar: *Noteras.*

Följande synpunkter framfördes av Jordbruksverket:

- Kommer inte lämna några synpunkter i ärendet.

Trafikverkets svar: *Noteras.*

Följande synpunkter framfördes av Skogsstyrelsen:

- Vill uppmärksamma om tre objekt inom utredningsområdet med höga naturvärden. De finns på fastigheterna; Lagmanskvarn 1:14, Döderhult 1:1 och Döderhult 2:3.
- Inom utredningsområdet finns sumpskogsbestånd. Sumpskogar/vatten i skogsmark är viktigt både ur naturvärdes- och produktionssynpunkt. De planerade åtgärderna skulle kunna påverka hydrologin i dessa bestånd om de utförs nära vilket skulle ge en negativ påverkan.

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

Följande synpunkter framfördes av E.ON:

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

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

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

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

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

Följande synpunkter framfördes av Döderhults Naturskyddsförening:

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

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

Följande synpunkter framfördes av Oskarshamns Cykelklubb:

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

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

Följande synpunkter framfördes av Föreningen Skydda Skogen:

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

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

Följande synpunkter framfördes av Räddningstjänsten:

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

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

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

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

Följande synpunkter framfördes gällande ekonomisk ersättning:

- Ekonomisk ersättning för inlösen av mark?

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

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

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

Följande synpunkter framfördes gällande utformning av ny sträckning:

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

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

Följande synpunkter framfördes gällande utredningsområdet:

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

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

Följande synpunkter framfördes gällande företeelser inom utredningsområdet:

- Generellt mycket stora kultur- och naturvärden inom utredningsområdet. I västra delarna finns en genomsläpplig grusås av stor betydelse för grundvattnet och närliggande fastigheters vattenförsörjning. Öster om Forshultesjön ligger Lamhultesjön som har utredningsområdets allra högsta naturvärden. Efter en lyckad restaurering och höjning av vattennivån finns nu ett antal sällsynta fågelarter och djur vid sjön. Lodjur, utter, kronhjort, hornuggla, ängshök, kärrensångare och trastsångare är några av de arter som kunnat ses vid sjön. Biotoper med generellt biotopskydd återfinns inom utredningsområdet. Norr om väg 37/47 finns ett småkuperat mycket vackert mosaikartat landskap med ett mångfacetterat växt- och djurliv, skog, större och mindre vatten, betesmarker, åkerholmar, stenmurar och äldre brukningsenheter om vartannat. Området är mycket värdefullt för friluftsliv och nyttjas flitigt av såväl närboende som boende i tätorten.
- Området runt Nymålen och Kronoparken är Oskarshamns tätorts mest lättåtkomliga strövområde där samlas invånare dagligen för friskvård och rekreation. Orienterare, jägare, bär & svamplockare, hundägare och cyklister samsas om detta område som är tillgängligt för ung som gammal på grund av dess geografiska läge.

- Gällande bullerstörningar, så används inte den motorbana som finns inom utredningsområdet (sandtaget i Forshult), och har inte gjorts så på flera år.

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

Följande synpunkter framfördes gällande projektförutsättningar:

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

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

Följande synpunkter framfördes gällande förslag av korridordragning:

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

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

3.2. Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen

- 3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse
- 3.2.2. Samråd med berörd kommun
- 3.2.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda
- 3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

3.3. Samråd vid utformning av planförslaget

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen

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



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

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

www.trafikverket.se