

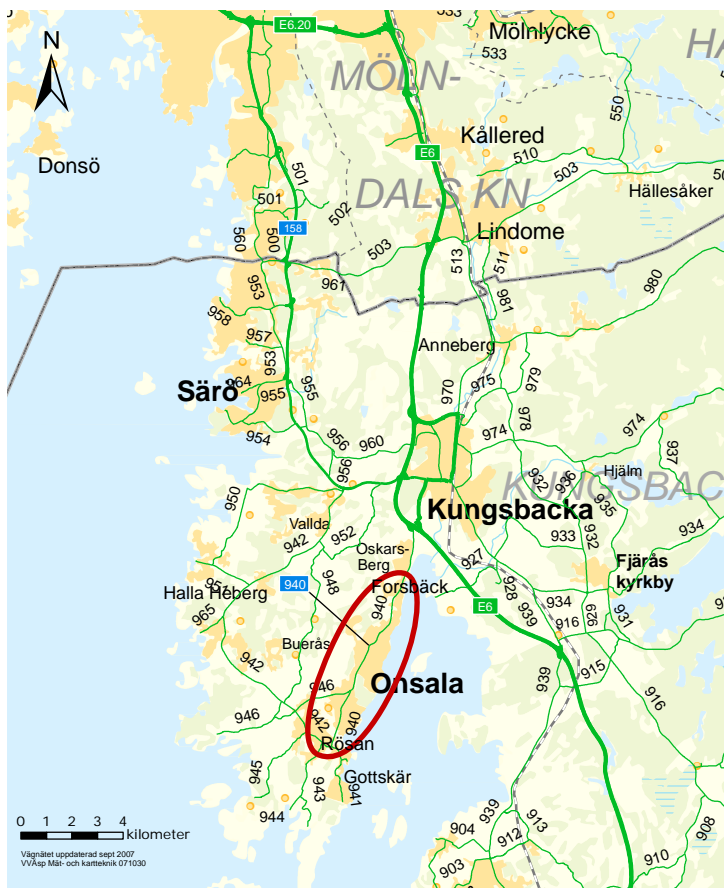
VÄGUTREDNING **Väg 940, delen Rösan - Forsbäck**

Sammanfattning

Objektnummer 320913



Maj 2008



Vägsträckan som utreds är markerad med röd ring.

BAKGRUND OCH SYFTE

Väg 940 förbinder södra och östra delarna av Onsalahalvön med Kungsbacka och E6:an. Utredningen omfattar delen mellan Rösan och Forsbäck.

Köerna är tidvis långa och sträcker sig ner mot Onsala kyrka cirka 4 km. Genomfartstrafiken är cirka 80% eller mer och utgör en stor barriär i samhället.

En förstudie har upprättats, där det framgår att alternativa vägsträckningar behöver studeras.

Utredningsområdet från förstudien har utökats något västerut vid Bränna strax norr om Håkullavägen och vid Björsmosse för att ge bättre förutsättningar att undvika områden med höga naturområden. Av samma anledning har en utökning skett vid Norrelund/Hasslakärr.

Syftet med vägutredningen är att utgöra underlag för val av vägkorridor och trafikteknisk standard. Väg 940 med ny sträckning väster om Onsala finns upptagen i Länsplanen för infrastruktur åren 2004-2015 med byggstart 2010.



Onsalavägen mot norr med Rösan i förgrunden.

FÖRUTSÄTTNINGAR, PROBLEM OCH ÅTGÄRDSBEHOV

Väg 940 är 6-6,5 meter bred utan vägrenar. Hastigheten är begränsad till 50 km/timme. Den berörda sträckan är cirka 6,5 km lång. Korsningar och passager ligger mycket tätt och framkomligheten är låg. Under morgon- och kvällsrusningen är köerna tidvis omfattande. Vägen delar samhället och trafiken innebär en mycket stor barriär.

Under femårsperioden 2002-2006 inträffade 25 polisrapporterade olyckor på berört vägnät med skadade eller dödade. Hälften var med oskyddade trafikanter. Olycksfrekvensen för oskyddade trafikanter är hög med tanke på att det finns en parallell GC-bana utmed hela sträckan och två GC-tunnlar.

Ett stort antal bostäder är utsatta för buller över gällande riktvärden.

Landskapet präglas av kustlandets höjder med uppstickande berg och dalsänkor med lera som oftast är uppodlade. De många grus- och moränåsar som finns i området är karaktäristiska. Det förekommer också våtmarks- och kärrområden med höga naturvärden. Onsala kyrkby, som är riksintresse Kulturmiljö, är mycket känsligt för ingrepp.

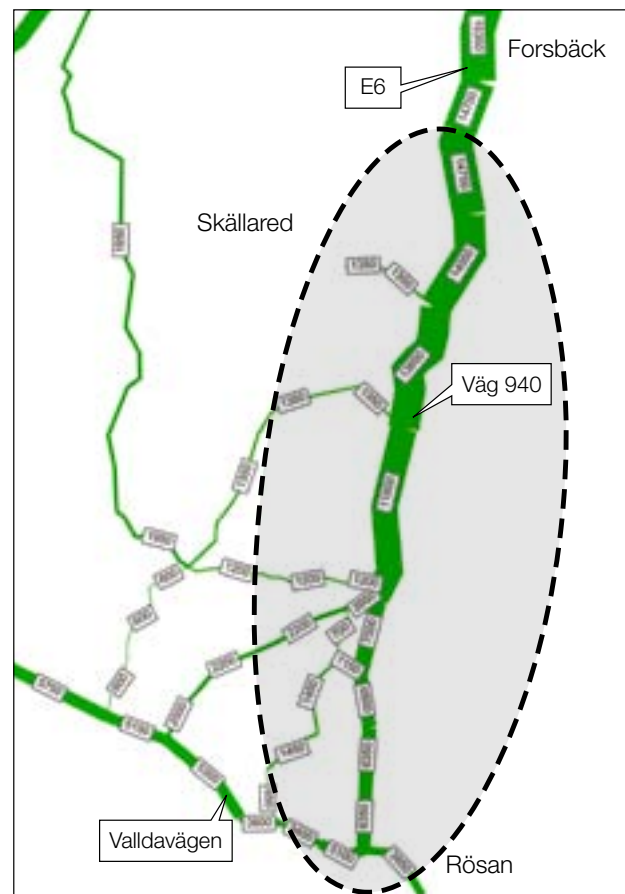
Utredningsområdet omfattas av en översiktsplan för Kungsbacka från 2006. Ett vägreservat finns för en ny dragnings av Onsalavägen väster om samhället i princip enligt Alternativ 3 eller 4. Vägreservatet sträcker sig ända upp till E6:an, det vill säga även förbi Forsbäck.

Det finns ett stort behov att förbättra väg 940 på en rad punkter för såväl trafikanter som boende och verksamma.

- Förbättra trafiksäkerheten särskilt för oskyddade trafikanter.
- Minska barriäreffekter.
- Minska bullerpåverkan och utsläpp i de tätbebyggda delarna till gällande riktvärden.
- Minska genomfartstrafiken särskilt tung trafik (ca 3,5 % idag).
- Förbättra framkomligheten för alla trafikslag.
- Minimera miljökonsekvenserna av eventuella intrång.
- Hänsyn och anpassning till omgivande miljö och landskap.



Polisrapporterade olyckor 2002-2006



Onsala Trafikprognos år 2020.



Utredningsområdet sett från Rösan mot norr med de utredda alternativen markerade i bild.



Utredningsområdet sett från Mariedalsvägen mot norr (Forsbäck) med alternativen 1-4 som alla ligger väster om Onsala tätbebyggelse och Förbättrad Befintlig Väg.

VÄGFÖRSLAG

Redovisade alternativ

Fem alternativ har utretts, varav fyra dras i ny korridor väster om samhället.

Alternativ Förbättrad Befintlig Väg (0+) följer helt befintlig väg. Anslutningar och korsningar samlas genom att parallella lokalvägar byggs ut. Sektionen som utreds är en normal tvåfältsväg med fickor för vänstersvängande trafik.

Alternativ 1-4 följer befintlig väg till Fjordskolan. Mellan Fjordskolan och Mariedalsvägen föreslås en 1+1-väg i ny sträckning med hastighet 70 eller 90 km/timme. Rydetsvägen ansluts i förskjutna trevägskorsningar.

Mellan Mariedalsvägen och Forsbäck redovisas fyra olika sträckningar med en föreslagen 2+1 sektion. Mariedalsvägen, omlagd sträckning av Håkullavägen och Skällaredsvägen ansluts till den nya förbifarten.

Alternativ 1 dras längst västerut i det öppna jordbrukslandskapet.

Alternativ 2 dras längre österut nära foten av en moränrygg, där Norrelundsvägen går på krönet.

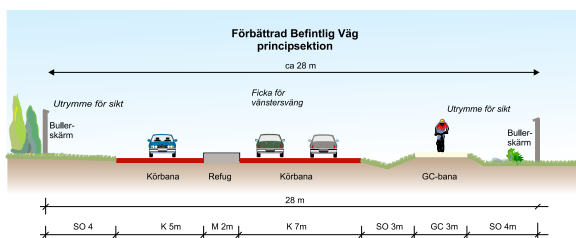
Alternativ 3 dras öster om grusåsen utanför jordbrukslandskapet vid Björsmosse.

Alternativ 4 går i ett läge nära befintlig bebyggelse i öster, också den vid Björsmosse.

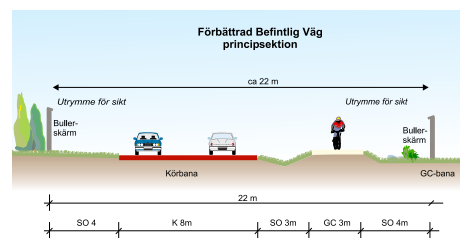
Vid detaljstudie vid Björsmosse har förslag tagits fram för Alternativ 3 och 4 där vägen kan dras i kanten på mossen. Vid Bränna och Norrelund/Hasslakärr har också alternativ tagits fram där påverkan på naturmiljön blir mindre. Vägens läge i korridorerna är avgörande för påverkan i några avsnitt.

I nybyggnadsalternativen ingår också åtgärder utmed befintlig Onsalaväg för att onödig genomfartstrafik ska söka sig ut till den nya förbifarten. Timglashållplatser, åtgärder utmed befintlig GC-bana och vid cirkulationen intill Onsala kyrka diskuteras.

Sektioner



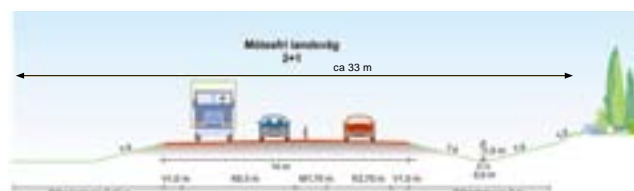
Föreslagen sektion på Förbättrad Befintlig Väg, med ficka för vänstersväg.



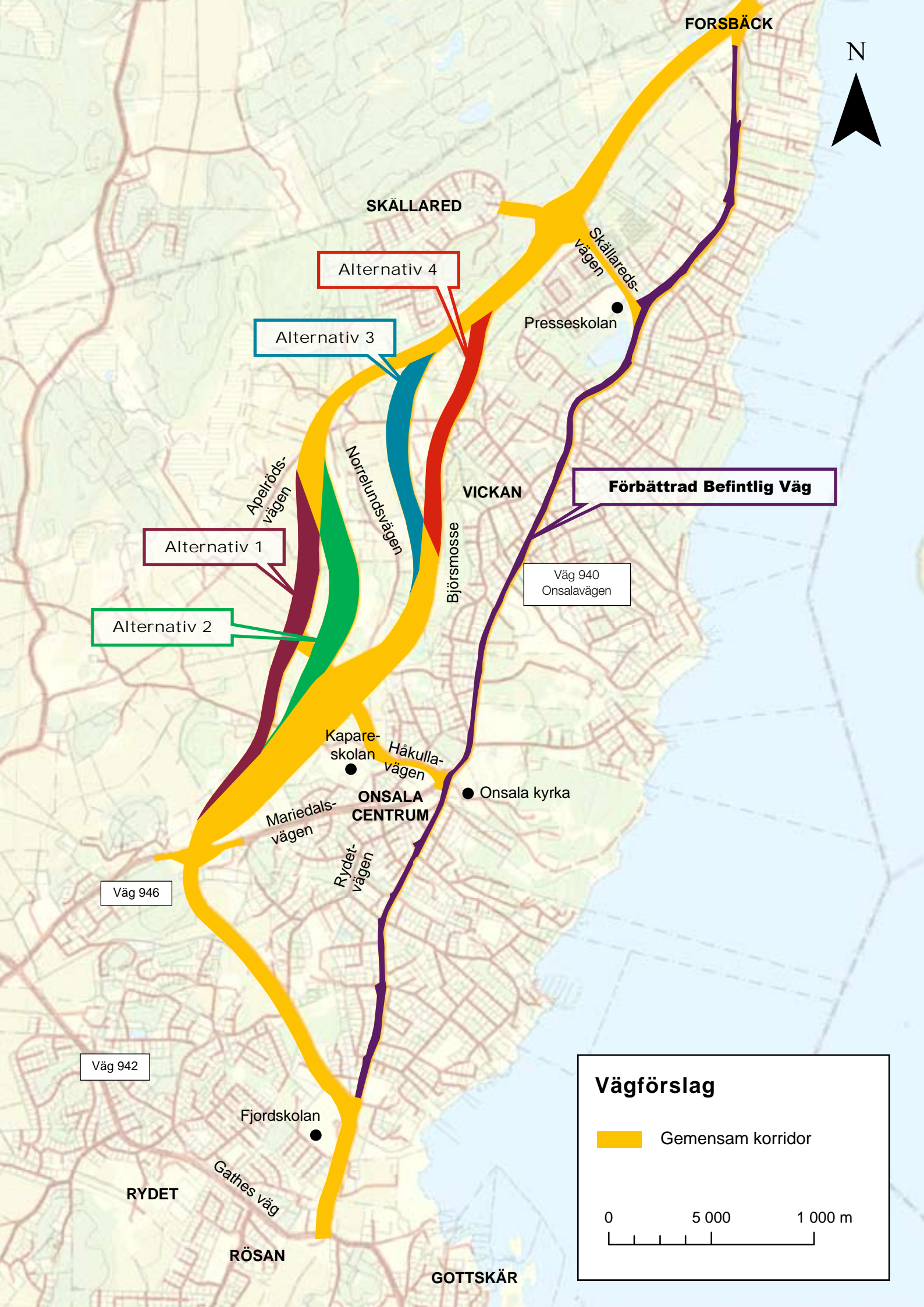
Föreslagen sektion på Förbättrad Befintlig Väg, utan ficka för vänstersväg.



Föreslagen sektion på väg i ny sträckning, s k 1+1-väg.



Föreslagen sektion på väg i ny sträckning, s k 2+1-väg.



N

SKÅLLARED

FORSBÄCK

Alternativ 4

Alternativ 3

Skällareds-
vägen

Presseskolan

Apeiröds-
vägen

Norrelundsvägen

Alternativ 1

VICKAN

Förbättrad Befintlig Väg

Alternativ 2

Väg 940
Onsalavägen

Björsmosse

Kapars-
skolan

Håkulla-
vägen

ONSALA
CENTRUM

Onsala kyrka

Mariedals-
vägen

Rydet-
vägen

Väg 946

Väg 942

Fjordskolan

Gathes väg

RYDET

RÖSAN

GOTTSKÄR

Vägförslag

 Gemensam korridor

0 5 000 1 000 m

TEKNISKA OCH EKONOMISKA KONSEKVENSER

Nuvarande vägstandard uppfyller inte de krav på framkomlighet och säkerhet som kan ställas på denna typ av väg med stor pendeltrafik.

Möjligheten att förbättra befintlig väg till godtagbar standard är liten. I utredningen har ingått att utreda möjligheten till att föra över en betydande del av biltrafiken till buss. En sådan förändring av resmönstret skulle inte heller vara tillräcklig för att uppfylla uppställda mål - problemen blir kvar och ökar.

Nybyggnadsalternativen ger god funktionalitet och säkerhetsstandard. En mycket stor del av trafiken -80% eller mer - flyttas över från Onsalavägen till den nya förbifarten. Barriären minskar och säkerheten förbättras på den befintliga vägen. Bullerexponeringen reduceras kraftigt.

Den totala trafikekonomiska nyttan redovisas i tabellen för alternativ med 90 km/timme i nybyggnadsalternativen och 50 km/timme i förbättringsalternativet.

I Förbättrad Befintlig Väg ökar problemen med köer och framkomlighet i takt med antagen trafiktillväxt. Risken för olyckor kvarstår i stort sett oförändrad. Bullernivåerna reduceras genom omfattande åtgärder med bullerplank.

Gång- och cykeltrafiken får i alternativ Förbättrad Befintlig Väg efterhand allt sämre framkomlighet och ökande barriärer i takt med antagen trafiktillväxt.

I alternativen med ny förbifart minskar trafiken 80 % eller mer på befintlig väg. Möjligheter skapas för expressbusslinjer. Förutsättningarna för en god kollektivtrafik förbättras väsentligt.

I alternativen med ny förbifart får gång- och cykeltrafiken väsentligt bättre säkerhet och framkomlighet. Om ny förbifart byggs kan timglashållplatser byggas ut på ett drygt 15-tal platser och även andra säkerhetshöjande åtgärder kan vidtas.

Alternativ	Anläggningskostnad, Mkr	Trafikekonomisk nytta, Mkr
Förbättrad Befintlig Väg	231	50
Alt. 1	259	790
Alt. 2	256	765
Alt. 3	254	810
Alt. 4	253	855

Beräknad anläggningskostnad exkl skattefaktor och trafikekonomisk nytta.



Fotomontage av tänkbara vägplaceringar inom vägområdena för Alternativ 1 och 2 mot norr. Apelröds hembygdsgränd i bildens centrum, Skällared i fonden.

MILJÖKONSEKVENSER

Hur påverkas omgivningen och vår miljö?

Målsättningen är att landskapet ska upplevas som tilltalande och vackert om den nya vägen går i ny sträckning. Vägen skall harmoniera med omgivning och bebyggelse. Beroende på alternativ kan dock konflikter uppstå med naturmiljö eller kulturmiljövärden och ge bestående effekter. Risken för skador är mycket svår att förutse i detta skede. Dessa frågor styrs i hög grad av vägens läge inom korridoren och hur vägen byggs. Sträckningar med liten risk för påverkan av miljövärden är naturligtvis att föredra. Å andra sidan kan åtgärder av olika slag begränsa påverkan så att konsekvenserna inte blir så stora som förväntat. Detta måste utredas vidare i detalj när alternativ valts.

Landskapsbild

Förbättrad Befintlig Väg har en stor påverkan på stadsbilden då ett stort antal nya bullerskärmar kommer att sättas upp utmed befintlig väg, vilket hindrar utblickar. Även nya refuger och parallellgator gör vägmiljön mer visuellt dominerande.

Samtliga nybyggnadsalternativ medför en måttlig/ stor påverkan på landskapsbilden. Alternativ 1 ligger mest fritt ute på åkermarkerna och exponeras över ett stort område vilket ger stor påverkan på landskapsbilden. Alternativ 2 bedöms vara mer skonsamt eftersom det ligger närmare åsen och sträckningen får därmed ett bättre stöd i landskapet. Alternativerna 3 och 4 har en gemensam sträckning öster om åsen vid Norrelund och har mycket likartade konsekvenser. Påverkan på landskapsbilden bedöms vara mindre i dessa alternativ än i Alternativ 1 och 2 eftersom vägförslaget går genom ett mer småskaligt och varierat landskap med bättre möjlighet att dölja vägen och minska exponeringen.

Naturmiljö

Förbättrad Befintlig Väg har en ringa påverkan på naturvärden.

Alternativ 2 är mer negativt för vissa hagmarker än Alternativ 1. Alternativen 3 och 4 medför ungefär lika stora negativa konsekvenser som alternativen 1 och 2. Vid ett västligt läge inom korridoren tangeras alsumpskogen vid Bränna medan ett östligt läge är sämst för hagmarken vid Kapareskolan.

Intrånget i den mycket värdefulla sumpskogen vid Norrelund undviks i Alternativ 3 och 4, men de höga naturvärdena vid Staragården och Björsmosse bedöms delvis gå förlorade. Konsekvenserna för mossens värde blir mindre ju längre västerut i korridoren vägen hamnar. Om Alternativ 3 eller 4 väljs för det fortsatta arbetet med arbetsplanen kommer vägen dras helt i den vänstra kanten av utredningskorridoren så att Björsmosse skyddas mot intrång så långt som möjligt. Även de höga naturvärdena i Hasslakärr sänks. Skillnaden mellan Alternativ 3 och 4 är liten.

Gemensamt för samtliga nybyggnadsalternativ är att höga naturvärden i en ädellövskog skadas. Alternativen 1 och 2 har likartade konsekvenser, mycket höga naturvärdena i en sumpskog vid Norrelund påverkas.

Naturvärdena i sumpskogen i Norrelund och ekskogen söder om Sunnerlund kan skadas i Alternativ 3 men inte i Alternativ 4.

Kulturmiljö

Utredningsområdet är rikt på fornlämningar och kulturhistoriska miljöer. Området har tre stora sammanhängande kulturhistoriskt värdefulla områden, dalgången vid Lunden, området kring Staragården - Apelröd med omgivande odlingslandskap och Onsala kyrkby där kulturmiljön har ett särskilt stort bevarandevärde. Vägkorridorerna berör få kända fornlämningar. I stället är det ännu inte identifierade lämningar som förväntas bli berörda.

Alternativet Förbättrad Befintlig Väg medför påverkan på riksintresset vid Onsala kyrka i form av nya bullerskärmar utmed befintlig väg.

Alla alternativen 1-4 påverkar det kulturintressanta området Lunden och ger stora konsekvenser då gamla miljöer splittras och markanvändningen riskeras att ändras. Troligen finns det mycket

dolda fornlämningar i marken. I övrigt, är det inga stora skillnader mellan de fyra nybyggnadsalternativens påverkan på kulturmiljön. I en mer översiktlig bedömning kan därför dessa alternativ betraktas som likvärda. I en mer nyanserad bedömning kan Alternativ 1 och 2 betraktas som likvärda och något sämre än Alternativ 3 och 4 på grund av intrång i kulturlandskapet väster om moränåsen vid Apelröd. I en ytterligare nyansering är Alternativ 4 något fördelaktigare än Alternativ 3, främst med hänsyn till fornlämningar och intrång i kulturlandskapet. Onsala kyrkby kan erfaras en viss positiv påverkan i nybyggnadsalternativen på grund av minskad trafik.

Samtliga nybyggnadsalternativ medför en liten förbättring ur kulturmiljösynpunkt utmed befintlig väg eftersom trafikbelastningen här blir mindre. Denna förbättring är dock marginell i sammanhanget.

Friluftsliv och rekreation

Kungsbackafjorden är av riksintresse för friluftslivet. Den är lättillgänglig och det finns goda förutsättningar för bad och fiske. Tillgången till havet påverkas något positivt av nybyggnadsalternativen (1-4). Det blir lättare för de som bor i Onsala att nå badplatser och båtplatser då väg 940 inte blir en barriär på samma sätt som idag.

Förbättrad Befintlig Väg innebär att barriäreffekter av vägen ökar för de boende även om trafiksäkerhetsförbättringar uppnås genom de åtgärder som utförs (refuger).

Sammantaget ger nybyggnadsalternativen (1-4) positiva effekter för friluftslivet eftersom barriäreffekten av vägen genom Onsala minskar samt att cyklister och gående får bättre förutsättningar att ta sig fram lättare på det lokala vägnätet som blir kvar. Samtidigt minskar rekreativsmöjligheterna i de delar av natur- och kulturlandskapet där den nya vägen är tänkt att gå fram.

Boendemiljö

Många bostäder ligger idag nära väg 940 och störningar från trafiken påverkar relativt många. Det handlar både om buller, vibrationer och luftföroreningar. Om befintlig väg rustas (Förbättrad Befintlig Väg) kommer situationen att bli väsentligt bättre med många bostadshus som får bullerskyddsåtgärder. Dock kommer bullerstörningar på befintliga hus att i viss utsträckning kvarstå då det är svårt att skydda helt med plank.



Vy mot norr som visar samtliga nybyggnadsalternativs sträckningar, Kapareskolan i östra kanten.

Samtliga nybyggnadsalternativ ger en stor förbättring utmed befintlig väg men det tillkommer också hus i ny sträckning som tidigare inte har exponerats för trafikbuller. För samtliga nybyggnadsalternativ kommer riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå att klaras med bullerreducerande åtgärder. Alternativ 1 och 2 påverkar färre bostäder än Alternativ 3 och 4, men med föreslagna åtgärder bedöms alternativen likvärdiga. Det bedöms att riktvärden för vibrationer i stort sett kan klaras för samtliga alternativ.

Beträffande luftkvaliteten längs befintlig väg och i nybyggnadsalternativen finns det inte någon risk för att luftkvalitetsnormerna överskrids.

Naturresurser

Alternativ Förbättrad Befintlig Väg medför ringa påverkan på naturresurser.


Samtliga nybyggnadsalternativ ger en liten/måttlig påverkan på naturresurser. Det är främst jordbruks- och skogsbruksintressen som påverkas. Alternativ 1 och 2 tar mer åkermark i anspråk och påverkan blir större än i Alternativ 3 och 4.

Någon täktverksamhet för grus, berg eller sand finns inte i området.

VÄGVERKET REGION VÄST
Väg 940, delen Rösan - Forsbäck
Objekt nr 320913. Vägutredning

Transportpolitiska delmål	Alt Förbättrad Befintlig Väg	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3	Alternativ 4
Tillgänglighet					
Framkomlighet	Korsningar tas bort. Svängfält byggs.	Stora tidsvinster	Stora tidsvinster	Stora tidsvinster	Stora tidsvinster
Lokaltrafik	Ökad trafik, svårt att ta sig fram.	Stor trafikminskning på befintlig väg	Stor trafikminskning på befintlig väg	Stor trafikminskning på befintlig väg	Stor trafikminskning på befintlig väg
Gång- och cykeltrafik	Refuger byggs. Något minskad barriär	Stor trafikminskning på befintlig väg	Stor trafikminskning på befintlig väg	Stor trafikminskning på befintlig väg	Stor trafikminskning på befintlig väg
Kollektivtrafik	Korsningar tas bort. Svängfält byggs.	Stor trafikminskning på befintlig väg	Stor trafikminskning på befintlig väg	Mycket stor trafikminskning på befintlig väg	Mycket stor trafikminskning på befintlig väg
Hög transportkvalitet	Något jämnare hastighet	Högre, jämnare hastighet	Högre, jämnare hastighet	Högre, jämnare hastighet	Högre, jämnare hastighet
Säker trafik (minskning dödade och svårt skadade/10 år)	Något färre olyckor (-3)	Färre olyckor (-12)	Färre olyckor (-12)	Färre olyckor (-12)	Färre olyckor (-12)
God miljö					
Landskapsbild	Många bullerskärmar mm stör stadsbild	Vägen exponeras tydligt i öppet jordbrukslandskap	Vägen exponeras i öppet jordbrukslandskap	Påverkar ett småskaligt landskap	Påverkar ett småskaligt landskap
Naturmiljö	Ingen påverkan	Stora värden i våtmark/mossar påverkas	Stora värden i våtmark/mossar påverkas	Stora värden i våtmark/mossar påverkas	Stora värden i våtmark/mossar påverkas
Kulturmiljö	Bullerskärmar etc. påverkar Onsalamiljön	Stor påverkan på gammalt odlingslandskap	Stor påverkan på gammalt odlingslandskap	Påverkan på odlingslandskap och dolda fornlämningar	Viss påverkan på odlingslandskap och dolda fornlämningar
Rekreation och friluftsliv	Ökad barriäreffekt	Tillgänglighet till bad bättre, men viss påverkan på rekreationslandskapet	Tillgänglighet till bad bättre, men viss påverkan på rekreationslandskapet	Tillgänglighet till bad bättre men småvägar och stigar i odlingslandskapet påverkas	Tillgänglighet till bad bättre men småvägar och stigar i odlingslandskapet påverkas
Boendemiljö (buller, vibrationer, luftföroreningar)	Färre blir utsatta för buller över 55 dBA	Färre blir utsatta för buller över 55 dBA	Färre blir utsatta för buller över 55 dBA	Färre blir utsatta för buller över 55 dBA	Färre blir utsatta för buller över 55 dBA
Naturresurser (jordbruk, skog, vatten)	Ingen påverkan	Mer åkermark tas i anspråk	Mer åkermark tas i anspråk	Åkermark tas i anspråk	Åkermark tas i anspråk
Regional utveckling	Oförändrat	Ger möjlighet till expansion	Ger möjlighet till expansion	Ger möjlighet till expansion	Ger möjlighet till expansion
Ett jämställt transportsystem	Oförändrat	Lättare för lokal- och busstrafik	Lättare för lokal- och busstrafik	Lättare för lokal- och busstrafik	Lättare för lokal- och busstrafik
Övriga effekter					
Trafikekonomi Nyttan exkl. barriäreffekter	50 Mkr	790 Mkr	765 Mkr	810 Mkr	855 Mkr
Anläggningskostnad exkl. prod.stöd och skattefaktor	231 Mkr	259 Mkr	256 Mkr	254 Mkr	253 Mkr


 Mycket stor förbättring

 Stor förbättring

 Måttlig förbättring

 Liten förbättring

 Varken sämre eller bättre

 Liten försämring

 Måttlig försämring

 Stor försämring

 Mycket stor försämring (förekommer ej)

UTVÄRDERING

Vid utvärderingen av de studerade alternativen har de sex transportpolitiska delmålen legat till grund. Även en del övriga effekter och anläggningskostnader finns med i utvärderingen.

Delmålen är:

- Ett tillgängligt transportsystem.
- En hög transportkvalitet.
- En säker trafik.
- En god miljö.
- En positiv regional utveckling.
- Ett jämställt transportsystem.

På föregående sida redovisas en sammanställning av utvärderade delmål och påverkan.

Möjligheten att bibehålla Nollalternativet har särskilt utretts. En stor satsning på kollektivtrafiken i linje med Kollektivtrafikutredningen (K2020) har studerats. Detta har inte bedömts vara en tillräcklig åtgärd.

Förbättrad Befintlig Väg bidrar inte i någon större utsträckning till de uppställda delmålen. Den sektion som redovisats och som ansetts som realistisk ger inte tillräcklig kapacitet eller framkomlighet för bilar, kollektivtrafik eller för oskyddade trafikanter och säkerheten förblir låg.

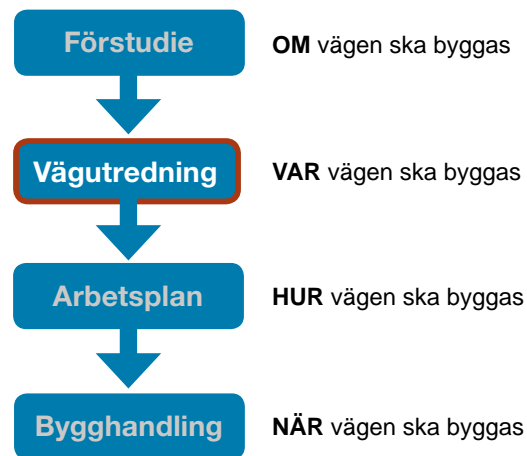
Alternativ 1-4 ger alla mycket stora, stora eller måttliga förbättringar avseende tillgänglighet, hög transportkvalitet, säker trafik, regional utveckling och ett jämställt transportsystem. Förbättrad Befintlig Väg ger endast måttlig förbättring, oförändrat eller liten försämring i dessa delmål. Man kan särskilt notera att den samhällsekonomiska nyttan av Förbättrad Befintlig Väg är liten.

Vid en utvärdering av dessa aspekter är Alternativ 4 bäst följt av Alternativ 3, 1 och 2 i nämnd ordning. Den största skillnaden mellan alternativen är den beräknade nyttan som är ca 90 Mkr högre i Alternativ 4 än i Alternativ 2. Möjligheten att ordna attraktiva hållplatslägen för kollektivtrafiken i närheten av befintlig bebyggelse är också bättre i Alternativ 3 och 4 än i Alternativ 1 och 2.

Ur miljösynpunkt medför nybyggnadsalternativen negativ påverkan på framför allt naturmiljö, kulturmiljö och landskapsbild men positiv påverkan på boendemiljön utmed befintlig väg. Alternativet Förbättrad Befintlig Väg medför försämringar av stadsbild och kulturmiljö utmed befintlig väg.

Vid en sammanvägning av trafik och miljöaspekter framstår Alternativ 4 som det bästa. Förbättrad Befintlig Väg bedöms ge stor miljöpåverkan och alternativet klarar inte att lösa de problem som finns. Alternativ 3 är i stort sett likvärdigt med Alternativ 4 ur miljösynpunkt men något sämre ur trafiksynpunkt.

FORTSATT ARBETE



Planeringsprocessen vid vägbyggande.

Vägutredningen kommer att sändas på remiss till Länsstyrelsen i Halland och Kungsbacka kommun. Efter utställelse och sammanställning av inkomna synpunkter tar Vägverket beslut om vilket alternativ som ska studeras vidare i arbetsplanen.

SYNPUNKTER

Synpunkter på vägutredningen ska skriftligen lämnas till Vägverket under utställsetiden.

Adress:

Vägverket Region Skåne
Att: Håkan Bertilsson
Box 543291 25 KRISTIANSTAD

Uppgifter lämnas av:

Håkan Bertilsson, 044 • 19 51 52 eller
Kristofer Söderberg, 044 • 19 51 38



Vägverket
Region Väst
www.vv.se vagverket@vv.se
Telefon: 0771-119 119. Texttelefon: 0243-750 90. Fax: 0243-758 25

