

Skapat av Daniel Andersson	Dokumentdatum 2011-03-21	Vägnummer Väg 27
Projektnummer 87 925 005	Projektname Väg 27, Ronneby-Växjö, delen Möllenäs-Djoramåla	
Skede Vägutredning		Version 1.0

Meddelande om ställningstagande efter avslutad Vägutredning

Vägutredning, Väg 27, Ronneby-Växjö, delen Möllenäs-Djoramåla

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Syd, har tagit ställning till hur arbetet efter genomförd vägutredning för väg 27, Ronneby-Växjö, delen Möllenäs-Djoramåla ska drivas vidare. Vi översänder därför en kopia på ställningstagandet till er som lämnat skriftliga synpunkter.

Nästa steg för projektet är upprättande av Arbetsplan för "Etapp 1", delen Möllenäs-Backaryd. Byggstart planeras tidigast 2014.

Med vänlig hälsning



Daniel Andersson
Projektledare

Bilaga:

Kopia på Väghållningsmyndighetens ställningstagande efter genomförd vägutredning, daterat 2011-03-11

BESLUT

Datum: 2011-03-11

Betäckning: TRV 2010/7315

Beslut om val av Vägkorridor och Trafikteknisk standard efter genomförd Vägutredning – Väg 27, Ronneby-Växjö, delen Möllenäs - Djuramåla

Objektnummer: 87 925 005

1 Beslut

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Syd, har – i enlighet med 33 § VVFS 2001:18, beslutat att arbetet efter genomförd Vägutredning skall drivas vidare på följande sätt:

Följande alternativ väljs för upprättande av arbetsplan:

- Förbifart i vägkorridor öster om Backaryd. Val mellan Backaryd 1 och 2 hänskjuts till arbetsplanen.
- Förbifart väster om Hallabro enligt alternativ "Hallabro 1".
- Söder om Backaryd, mellan Backaryd och Hallabro samt norr om Hallabro enligt vägutredningens 0+-alternativ.
- Genom tätorterna Backaryd och Hallabro ska trafiksäkerhetsåtgärder utföras.

Vägstandarden på Väg 27 beslutas på hela sträckan bli s.k. mötesfri landsväg med mitträcke. Sträckor med ett körfält per riktning alterneras med omkörningsfält i ena eller båda riktningarna. Andelen omkörningsbar längd ska bli ca 20 % per riktning. Vägen ska projekteras för en referenshastighet på 100 km/h.

Detta beslut är framtaget i samråd med Region Blekinge.

2 Motiv

2.1 Bakgrund

Väg 27 ingår i SEB Trans Link, ett vägstråk mellan Karlskrona och Göteborg som är av internationell betydelse. Väg 27 fungerar även som en viktig regional och lokal länk för trafik mellan Växjö och Ronneby. Aktuell vägsträcka är ca 2,5 mil lång med en bredd på ca 7 m med undantag av en kort sträcka i söder som är 9 m. Årsdygnstrafiken varierar på sträckan från ca 2800 fordon/dygn i söder till ca 1900 i norr. Den tunga trafik utgör ca 12-15%. Skyltad hastighet är 80 km/h, förutom genom tätorterna. Det finns ca 90 anslutningar, såsom allmänna vägar, enskilda vägar samt skogs- och bostadsfastigheter. Vägstandarden varierar utmed sträckan och det förekommer ett flertal skarpa krön med dålig sikt samt bergskärningar nära vägen. Vägen har idag problem med bristande framkomlighet och trafiksäkerhet samt störningar av boendemiljön orsakad av trafiken, särskilt i de mindre samhällena Backaryd och Hallabro. Dagens sträckning passerar även genom eller i närheten av tre skyddsområden för vattentäkt.

2.2 Projekt mål

Målet med aktuellt projekt är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten på sträckan samt att förbättra miljö- och trafiksäkerhetsförhållandena i tätorterna Backaryd och Hallabro.

2.3 Tänkbara åtgärder

Alternativen som studerats är ett förbättringsalternativ, s.k. 0+-alternativ, helt i befintlig sträckning samt två förbifartsalternativ med ny väg på delarna förbi Backaryd och Hallabro.

Föreslagen vägtyp är en s.k. mötesfri landsväg med mitträcke. 0+-alternativet innebär att vägen breddas till 9,5 m på de tvåfältiga sträckorna (med undantag av en sträcka i söder som idag är 9 m bred), respektive 12,75 m på de trefältiga sträckorna. Andel omkörningsbar längd föreslås vara ca 20 % av hela sträckan. Dimensionerande hastighet föreslås vara 100 km/h. Profiljusteringar föreslås på befintlig väg för att uppnå tillräcklig stoppsikt. Antalet korsningar och anslutningar föreslås begränsas. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås i tätorterna Backaryd och Hallabro.

För förbifartsalternativet förbi Backaryd har avgränsats en möjlig korridor öster om tätorten och för förbifarten förbi Hallabro har en korridor avgränsats väster om tätorten. Inom respektive korridor finns två alternativa sträckningar. Förbättringsalternativet går att kombinera med det ena eller båda förbifartsalternativen. Förbifarterna föreslås vara trefältiga med omkörningssträckor i

båda riktningar, vilket innebär att inga omkörningssträckor föreslås mellan tätorterna om förbifartsalternativet väljs.

De viktigaste delarna av projektet bedöms vara trafiksäkerheten genom Backaryd och Hallabro samt den olycksdrabbade sträckan mellan Möllenäs och Backaryd. Även sträckan mellan tätorterna är olycksdrabbad och bör byggas om i tidigt skede. Sträckan norr om Hallabro har bättre standard och där inträffar få olyckor vilket gör att den kan vänta längre.

2.4 Samråd och beslut

Länsstyrelsen beslutade 2005-12-09 med Förstudien som grund att åtgärderna i befintlig sträckning inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Alternativerna med förbifarter förbi Backaryd och Hallabro bedömdes däremot medföra betydande miljöpåverkan.

Under vägutredningsskedet har samråd hållits med Länsstyrelserna i Blekinge och Kronoberg, Ronneby och Tingsryds kommun samt Blekingetrafiken. Ett samrådsmöte med allmänheten har hållits i Backaryd 2009-11-18, ca 60 personer deltog. Efter samrådet hölls ett samrådsmaterial tillgängligt. Inkomna synpunkter och Trafikverkets kommentar redovisas i samrådsredogörelse, bilaga 1 till Vägutredningen.

Miljökonsekvensbeskrivningen i vägutredningen har godkänts av Länsstyrelsen i beslut daterat 2010-05-28.

Vägutredningen daterad 2010-06-02 har varit utställd under tiden 2 juni 2010 – 20 augusti 2010. Med anledning av utställningen har 12 yttranden inkommit och sammanställts i ett Utlåtande av Trafikverket daterat 2010-09-01.

2.5 Analys

2.5.1 Val av vägalternativ

2.5.1.1 Trafik

Förslaget med förbifarter förbi Backaryd och Hallabro innebär ökad framkomlighet på väg 27 med minskade restider som följd.

Med förbifartsalternativen beräknas trafiken minska med ca 75 % genom Backaryd och Hallabro. Detta kommer medföra en lugnare och säkrare trafikmiljö för de oskyddade trafikanterna.

För båda förbifartsalternativen (Backaryd och Hallabro) finns två möjliga vägsträckningar i resp. vägkorridor enl. vägutredningen. Konsekvenserna av vägsträckningarna bedöms inte vara alternativskiljande utan det alternativ som är bäst avseende framkomlighet, trafiksäkerhet och samhällsekonomi bör väljas.

För förbifart Backaryd beslutas att Trafikverket tar ställning till alternativ (Backaryd 1 alternativt 2) sträckning i vägkorridoren i kommande Arbetsplan. Motivet för detta är att man i Arbetsplaneskedet ska titta mer i detalj på geotekniska och topografiska förhållanden som kan komma att påverka de ekonomiska förutsättningarna för alternativen.

För förbifart väster om Hallabro beslutas att alternativ "Hallabro 1" skall ligga till grund för kommande Arbetsplan. Trafikverket samt Länsstyrelsen gör bedömningen att konsekvenserna av de två alternativa sträckningarna i vägkorridoren inte är alternativskiljande. Det alternativ som är bäst avseende framkomlighet och trafiksäkerhet samt är samhällsekonomiskt mest lönsamt skall väljas. Alternativ "Hallabro 1" uppfyller kravet på god standard enl. VGU vad avser linjeföring och framkomlighet. Trafiksäkerheten är inte alternativskiljande. Kostnaden för utbyggnad av alternativ "Hallabro 1" beräknas vara ca 5 Mkr lägre än alternativ "Hallabro 2" vilket framförallt beror på att väglängden är ca 600 m kortare. Dessutom innebär alternativ "Hallabro 1" att väg 659 utan större vägförlängning kan anslutas direkt till förbifarten. Detta medför mindre trafikarbete och mindre genomfartstrafik genom Hallabro för denna trafikström.

2.5.1.2 Ekonomi

Den samhällsekonomiska kalkylen som gjorts för projektet visar att projektet inte är samhällsekonomiskt lönsamt. Endast de effekter som kunnat värderas med vedertagna metoder ingår i denna kalkyl. Storleken på övriga effekter är svår att uppskatta, men är ett viktig grund för prioritering av projektet. Nettonuvärdeskvoten för 0+ resp. förbifarter i kombination med 0+ ger värdena -0,4 och -0,5. Samhällsekonomiska kalkyler har även gjorts för olika etapper i projektet. Ingen av etapperna beräknas vara samhällsekonomiskt lönsam. Minst olönsam är etapp 1 av 0+-alternativet, den mellan Möllenäs och Backaryd, med ett NNK-värde på -0,2.

Anläggningskostnaden för 0+-alternativet är beräknad till 310 Mkr i 2010 års prisnivå. Motsvarande kostnad för 0+-alternativet med förbifarter förbi Backaryd och Hallabro är 385 Mkr.

2.5.1.3 Lokal- och Regional utveckling

Förutsättningarna för en positiv utveckling regionalt i kommunerna Ronneby, Tingsryd och Karlskrona, bedöms vara störst i alternativet där båda förbifarterna

byggs ut. Förutsättningarna för en positiv utveckling lokalt i området, inklusive tätorterna Backaryd och Hallabro, bedöms vara störst i 0+-alternativet.

2.5.1.4 Miljö

En Miljökonsekvensbeskrivning har upprättats parallellt med arbetet av framtagande av vägutredningen, vilket har inneburit att man på ett tidigt stadium har kunnat identifiera de förutsättningar och de värden som finns inom och i direkt anslutning till utredningsområdet. Man har kunnat ta ställning till vad och vilka objekt som skall prioriteras, samt om alternativen uppfyller mål och syfte med projektet. Vissa alternativ har även förkastats under arbetets gång. De olika alternativen konsekvenser och effekter har i MKB:n identifierats, värderats och ställt emot varandra samt jämförts med ett nollalternativ. Genom analysen bedöms hänsyn till miljövärdena har tagits på ett korrekt sätt, och 2-5 kap i miljöbalken bedöms ha tillgodosetts. MKB:n har godkänts av Länsstyrelsen vilket innebär att myndigheten bedömer att lagstadgade krav enligt miljöbalken och väglagen har uppfyllts. Genom att Trafikverket följer den lagstadgade processen enligt Väglagen för vägprojekt, bedöms hänsyn har tagits till de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap miljöbalken.

Konsekvenserna för naturmiljön bedöms inte vara alternativskiljande vad gäller dokumenterade bevarandevärda områden. Samtliga alternativ bedöms medföra intrång i något bevarandevärd område, dock inte i något område som är skyddat enligt lagstiftningen. Intrången bedöms vara av begränsad karaktär och de negativa konsekvenserna bedöms som små. Vad gäller kulturmiljö berörs inga riksintresseområden. Samtliga alternativ kan dock medföra intrång av enstaka fornlämningar. Det bedöms vara sambandet i landskapet som är av betydelse, inte enstaka element. Inget av de studerade alternativen bedöms påverka sambanden på sådana sätt att negativa konsekvenser uppstår.

Om förbifarterna i anslutning till Hallabro och Backaryd byggs, förbättras boendemiljön i tätorterna. I 0+ alternativet går trafiken kvar på befintlig väg, varför de positiva konsekvenserna blir mindre omfattande än om förbifarter byggs. För boende längs med hela den aktuella sträckan av väg 27, ökar bullret och andra trafikrelaterade störningar i varierande omfattning på grund av den höjda hastighetsbegränsningen. Infrastrukturpropositionen (1996/97:53), antagen av riksdagen 1997, tar ingående upp bullerproblemen och anger riktvärden för trafikbuller vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av infrastrukturprojekt. Bullernivåer som överstiger riktvärdena vid bostäder kan åtgärdas med olika bullerskyddsåtgärder. De vanligaste åtgärderna är "bullerplank", vallar och fönsteråtgärder. Val av åtgärd utreds i varje enskilt fall och skall vara samhällsekonomiskt förvarbart.

Konsekvenserna för jord- och skogsbruk består både i arealbortfall och i försämrad tillgänglighet och försämrad brukning. Skogsbruket drabbas i högre grad än jordbruket. Då vägen bedöms bli mer trafiksäker, medför alla alternativ en minskad

risk för förorening av grundvattentäkterna. Förbifarsalternativen är att föredra eftersom vägen kommer längre från vattentäkterna i Backaryd och Hallabro.

2.5.1.5 Samlad bedömning

Som grund för den samlade bedömningen används de uppställda övergripande projektmålen samt de transportpolitiska målen. För det uppställda projektmålet med förbättrad trafiksäkerhet bedöms både 0+-alternativet och förbifarsalternativet ge stor måluppfyllelse. Förbifarsalternativet bedöms ge något större måluppfyllelse vad avser förbättrad framkomlighet och förbättrad miljö- och trafiksäkerhet i tätorterna Backaryd och Hallabro.

När det gäller de transportpolitiska målen bedöms förbifarsalternativen ge något större måluppfyllelse. Framförallt gäller detta funktionsmålet med ökad tillgänglighet som mål.

2.5.2 Val av trafikteknisk standard

För att uppnå målet med ökad framkomlighet och trafiksäkerhet, bedöms föreslagen standard, mötesfri landsväg med mitträcke och omkörningssträckor vara enda alternativet med hänsyn till prognostiserat trafikflöde. Dock finns möjligheter att inom ett spann utforma vägen med både bättre och sämre standard avseende andelen omkörningsbar längd.

2.6 Förslag till Etapputbyggnad

Det som bedöms mest angeläget att åtgärda i ett tidigt skede är trafiksäkerheten på delen Möllenäs upp till Backaryd samt delen mellan tätorterna Backaryd och Hallabro. På dessa sträckor har det inträffat flest olyckor varav många med allvarliga konsekvenser. Trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna i tätorterna Backaryd och Hallabro bedöms också angeläget att åtgärda i ett tidigt skede.

Etapp 1	Breddning, profiljustering och mitträcke på sträckan Möllenäs-Backaryd samt eventuella tätortsåtgärder i Backaryd och Hallabro.
Etapp 2	Förbifart Backaryd*
Etapp 3	Förbifart Hallabro*
Etapp 4	Breddning, profiljustering och mitträcke på sträckan Hallabro-Djuramåla.

*Breddning, profiljustering och mitträcke på sträckan mellan förbifart Backaryd och förbifart Hallabro kan byggas i samband med både etapp 2 och 3, beroende på tilldelning av medel.

3 Beslutsunderlag

Beslutsunderlag

- Vägutredning med miljökonsekvensbeskrivning daterad 2010-06-02.
- Utlåtande på inkomna yttranden efter utställning av Vägutredningen, daterat 2010-09-01.

Kristianstad 2011-03-11



Lennart Andersson
(Regionchef)

Utskick 2011.03.21

<ul style="list-style-type: none"> Britt Svensson Beckhemsvägen 4 A 573 42 Tranås 	DA
<ul style="list-style-type: none"> Eva Svensson Starvägen 9 585 95 Linköping 	DA
<ul style="list-style-type: none"> Tingsryds Kommun Box 88 362 22 Tingsryd 	DA
<ul style="list-style-type: none"> Försvarsmakten 107 85 STOCKHOLM 	DA
<ul style="list-style-type: none"> Skogsstyrelsen 551 83 Jönköping 	PA
<ul style="list-style-type: none"> Ulf Håkansson Värendsv 30 37011 Backaryd 	DA
<ul style="list-style-type: none"> Tamara Den Boer tamara.d-b@hotmail.com 	DA
<ul style="list-style-type: none"> Marcus och Lotta i Backaryd marcussabel@telia.com 	DA
<ul style="list-style-type: none"> <i>Fyra hushåll vid norra utfarten på Hallabro</i> Carina Ahlström Ulvsmålav. 1 370 12 Hallabro 	DA
<ul style="list-style-type: none"> Malin O Martin Ekman Växjöv 125 Backaryd 	DA
<ul style="list-style-type: none"> Monika Lindvall Tallbackstigen 8 541 36 Skövde 	DA
<ul style="list-style-type: none"> Ronneby Kommun 372 80 Ronneby 	DA
<ul style="list-style-type: none"> Solveig Ryd Backasliden 3/ Bäckasjögärde 370 11 Backaryd 	DA
<ul style="list-style-type: none"> Region Blekinge 371 32 Karlskrona 	DA
<ul style="list-style-type: none"> Ägare av fastighet Lindås 1:17 Klaus Krunke Nebbegårdsbakken 2 2400 København NV Danmark Lis.krunke@mail.tele.dk ← 	DA

Länsstyrelsen i Blekinge
371 86 Karlskrona

DA

Daniel Johansson (Djuramåla)
d.johansson@wpd.se

DA

• Räddningshämlen Östra Blekinge
Blekinge gatan 1
371 34 Kne.

DA