

GRANSKNINGSHANDLING

Väg 27, Karlskrona-Växjö, delen förbi Backaryd till Hallabro
Ronneby kommun, Blekinge län

Vägplanbeskrivning, 2016-06-20

Projektnummer: 145395



Trafikverket

Postadress: Kaserngatan 10, 553 05 Jönköping

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Granskningshandling, Väg 27, Karlskrona- Växjö, delen förbi Backaryd till Hallabro, Ronneby kommun, Blekinge län, Vägplanbeskrivning

Författare: Ida Blomqvist, Tyréns AB

Dokumentdatum: 2016-06-13

Projektnummer: 145395

Kontaktperson: Andreas Rydström, Trafikverket Region Syd

Bild framsida: Ida Blomqvist

Sammanfattning

Trafikverket planerar att bygga om väg 27 på sträckan förbi Backaryd till Hallabro i Ronneby kommun. Vägen är av internationell betydelse såväl som betydelsefull för lokal- och regionaltrafiken. Befintlig väg 27 har bristande framkomlighet och trafiksäkerhet samt orsakar barriär- och bullerstörningar i Backaryd. Syftet med projektet är att förbättra boendemiljön, korta restiderna samt göra vägen mer trafiksäker. Planbeskrivningen beskriver vägplaneförslaget.

Vägens placering har valts med hänsyn till värdefulla natur-, vatten- och kulturmiljöer samt för att undvika de största topografiska skillnaderna.

Vägen utformas som en 2+1-väg för att ge ökad framkomlighet och ökad trafiksäkerhet genom att hastigheten dimensioneras till 100 km/h och att vägen mittsepareras med vägräcke. Trafiksäkerheten i korsningspunkter förbättras och antalet korsningspunkter minskas genom att några stängs. I Backaryd planeras trafiksäkerhetshöjande åtgärder, men de ligger utanför denna vägplan. En ny busshållplats anläggs längs förbifarten i höjd med väg 656. Anpassning till framtida vattennivåer görs och diken anläggs längs vägen. Gång- och cykeltrafik förbjuds inte på väg 27 men rekommenderas ske på sidovägar, kollektivtrafikens framkomlighet och tidseffektivitet förbättras.

Konsekvenserna av vägplaneförslaget är att vägen behöver breddas, en del korsningar och anslutningar stängs för att minska antalet korsningspunkter och nya lokalvägar behöver därför anläggas. Ökad hastighet, räckten och framtida trafikökning leder till barriäreffekten längs vägen ökar. Fyra passager under väg 27 motverkar delvis barriäreffekten.

Vägplaneförslagets påverkan på värdefull miljö beskrivs i miljökonsekvensbeskrivning som tillhör vägplanen. Vägplanen innebär en viss förlust av skyddade biotoper, förlusterna bedöms dock mildras av de föreslagna åtgärderna, exempelvis faunaåtgärder och omläggning av stenmurar. Bullernivåerna minskar i Backaryd där den största delen av trafiken leds om till den nya förbifarten. Bullerskyddsåtgärder föreslås för ett stort antal bostadsfastigheter, baserat på genomförda bullerberäkningar. Vägutbyggnaden påverkar grund- och ytvatten. Ett dikningsföretag behöver grävas om och får delvis ändrat läge. För att skapa en trafiksäker vägprofil behöver sprängning i kuperade områden göras, vilket kommer medföra permanenta grundvattensänkningar.

Samråd med allmänhet, markägare, räddningstjänst, länsstyrelsen, ledningsägare, Blekingetrafiken och kommunerna har legat till grund för de förslag som processen utmynnat i. Ytterligare möjligheter att lämna synpunkter på förslagen i vägplanen finns i det fortsatta arbetet.

Tidplanen för projektet är: utställelse av granskningshandling i juni 2016, fastställelsehandling i september 2016 och byggtid 2018-2020.

Investeringskostnaden för vägutbyggnaden är beräknad till 221,5 miljoner kronor.

Innehåll

1. BESKRIVNING AV PROJEKTET	7
1.1. Bakgrund och problemställning	7
1.2. Projekt mål	7
1.3. Tidigare utredningar, samråd och beslut.....	8
1.4. Lagstiftning	8
1.4.1. Transportpolitiska mål	8
1.4.2. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler	9
1.4.3. Miljökvalitetsnormer	9
1.4.4. Bestämmelserna om hushållning med mark- och vatten	9
1.4.5. Fornlämningar	9
1.5. Planläggningsprocessen	9
1.5.1. Vägplanens omfattning.....	10
1.5.2. Arbetet med vägplanen	10
2. FÖRUTSÄTTNINGAR	12
2.1. Vägens funktion och standard	12
2.2. Trafik och användargrupper.....	12
2.2.1. Trafikflöden, nuläge och prognos	12
2.2.2. Trafiksäkerhet och rapporterade trafikolyckor.....	14
2.2.3. Kollektivtrafik, nuläge och planer	14
2.2.4. Oskyddade trafikanter	14
2.2.5. Korsningar och anslutningar till allmänna och enskilda vägar.....	14
2.3. Lokalsamhället och regional utveckling.....	14
2.4. Landskapet	15
2.5. Miljö och hälsa	15
2.5.1. Kulturmiljö	15
2.5.2. Rekreation och friluftsliv.....	15
2.5.3. Naturmiljö.....	15
2.5.4. Vattenmiljö	16
2.5.5. Ljudmiljö och hälsa	16
2.6. Byggnadstekniska förutsättningar.....	16
2.6.1. Topografiska förutsättningar	16
2.6.2. Geotekniska förhållanden.....	16
2.6.3. Hydrologiska förutsättningar	16
2.6.4. Befintliga ledningar och kablar	17

3. DEN PLANERADE VÄGEN	18
3.1. Val av lokalisering	18
3.2. Val av utformning	20
3.2.1. Hastighet och linjeföring.....	20
3.2.2. Väganordningar	22
3.2.3. Broar och andra byggnadsverk	23
3.2.4. Vägavvattning	24
3.2.5. Masshantering, bergsskärningar och grundvattensänkningar	24
3.2.6. Korsningar och anslutningar	25
3.2.7. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i Backaryd	25
3.2.8. Särskilda åtgärder för kollektivtrafik.....	25
3.2.9. Särskilda åtgärder för gång- och cykeltrafik	26
3.2.10. Särskilda åtgärder för viltet	26
3.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	27
3.3.1. Fastställda åtgärder	27
4. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	28
4.1. Vägens funktion och standard.....	28
4.2. Trafik och användargrupper	28
4.2.1. Trafikflöden.....	28
4.2.2. Trafiksäkerhet	29
4.2.3. Kollektivtrafik.....	29
4.2.4. Oskyddade trafikanter	29
4.2.5. Korsningar och anslutningar med allmänna och enskilda vägar.....	29
4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling	30
4.4. Landskapet.....	30
4.5. Miljö och hälsa	30
4.5.1. Kulturmiljö	30
4.5.2. Rekreation och friluftsliv.....	31
4.5.3. Naturmiljö.....	31
4.5.4. Vattenmiljö	32
4.5.5. Ljudmiljö och hälsa	33
4.6. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	35
4.7. Påverkan under byggnadstiden	35
4.7.1. Arbetstider	35
4.7.2. Trafik	35
4.7.3. Miljö och hälsa	35
5. SAMLAD BEDÖMNING.....	36

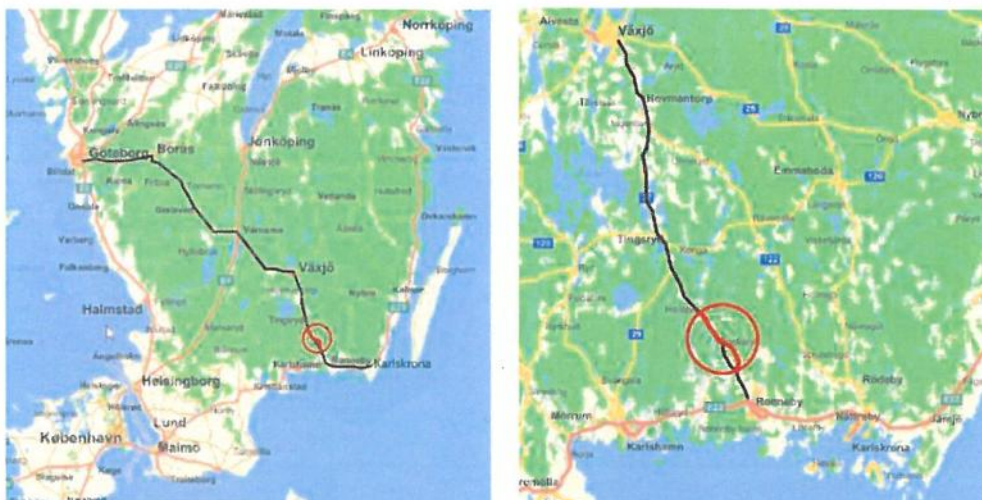
5.1.	Miljö kvalitetsmålen	36
5.2.	De transportpolitiska målen	36
6.	ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK- OCH VATTENOMRÅDEN	38
6.1.	Miljöbalkens allmänna hänsynsregler	38
6.2.	Miljö kvalitetsnormer	39
6.3.	Bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden	39
7.	MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING.....	40
8.	FORTSATT ARBETE	41
8.1.	Tillstånd och dispenser	41
8.2.	Miljöstyrning och uppföljning i byggskedet.....	41
8.3.	Övriga föreslagna åtgärder	42
9.	GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING.....	43
9.1.	Formell hantering	43
9.1.1.	Fortsatt planprocess och fastställelseprövning	43
9.1.2.	Detaljplaner	44
9.1.3.	Väghållningsansvaret	44
9.1.4.	Dispenser och tillstånd	44
9.1.5.	Åtgärder som undantas från förbud eller skyldigheter	44
9.2.	Genomförande.....	45
9.3.	Finansiering	45
10.	UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR.....	46

1. Beskrivning av projektet

I följande avsnitt sätts vägen och projektet in i olika sammanhang, dels hur själva planlägningsprocessen fungerar, dels vilka nationella mål som är relevanta samt vilka ändamål och mål projektet har. Slutligen sammanfattas tidigare utredningar och beslut.

1.1. Bakgrund och problemställning

Trafikverket planerar att bygga om väg 27 på sträckan förbi Backaryd till Hallabro i Ronneby kommun. Väg 27 ingår i South East Baltic Transport Link och är ett vägstråk mellan Karlskrona och Göteborg av internationell betydelse. Väg 27 fungerar även som en viktig regional och lokal länk för trafik mellan Växjö och Ronneby.



Figur 1: Vägens och den aktuella sträckans placering i södra Sverige (t.v.) samt placeringen mellan Ronneby och Växjö (t.h.).

Längs sträckan finns bristande framkomlighet och trafiksäkerhet samt störningar av boendemiljön orsakad av trafiken, särskilt i Backaryd. Den låga hastigheten genom Backaryd medför fördröjningar för genomfartstrafiken och mellan Backaryd och Hallabro är profilstandarden låg med låg trafiksäkerhet.

Syftet med ombyggnaden av vägen är att förbättra boendemiljön i Backaryd, dvs att boende blir mindre störda av trafikens buller- och barriäreffekter. Syftet är också att förbättra framkomligheten, korta restiderna, för de längre tunga transporterna liksom för de regionala transporterna samt att öka trafiksäkerheten längs hela sträckan. Trafiksäkerheten ska förbättras genom t.ex. profiljusteringar, mittseparering och faunastängsel.

1.2. Projekt mål

- Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på väganläggningarna för att uppnå en effektiv drift och ett underhållsvänligt, kostnadseffektivt vägsystem. Alla förändringar, ny- och reinvesteringar i anläggningen utförs ur ett LCC-perspektiv med målsättning att minimera livscykelkostnaderna.
- Målsättningen för den färdiga anläggningen är att underhåll och felavhjälpning kan utföras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Målsättningen vid investering ska vara att den sker på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Enkla och standardiserade lösningar kan väljas när de uppfyller efterfrågad funktion.

- Att öka trafiksäkerheten och framkomligheten på sträckan samt att förbättra miljö- och trafiksäkerhetsförhållandena i tätorten Backaryd.
- Att skapa lösningar och förutsättningar där trafiken under byggtiden hanteras på ett sätt som minimerar den samhällsekonomiska kostnaden.
- Att väganläggning ska ha en god landskapsanpassning så att risk för negativa miljökonsekvenser orsakade av anläggningen minimeras.

1.3. Tidigare utredningar, samråd och beslut

Följande utredningar, samråd och beslut har tidigare genomförts i projektet:

- Förstudie, 2005-09-29. Gjordes för sträckan Möllenäs-Djuramåla och syftade till att beskriva problemställningar och förutsättningar för projektet. Tidigt samråd hölls med Länsstyrelsen i Blekinge och med allmänheten i Backaryd under 2005.
- Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, 2005-12-09. Länsstyrelsen beslutade att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.
- Vaghållningsmyndighetens ställningstagande, 2008-11-14. Beslut att fortsätta planeringen genom att ta fram en vägutredning.
- Vägutredning, 2010-06-02. Gäller sträckan Möllenäs-Djuramåla och syftade till att välja alternativ. Eftersom länsstyrelsen 2005-12-09 beslutade om att vägprojektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan har så kallat utökad samråd hållits enligt Miljöbalken 6 kap 5§. Detta innebär att utöver de direkt berörda sakägarna har även allmänheten, föreningar, kommuner och myndigheter givits möjlighet att delta. Samråd har skett med Länsstyrelserna i Blekinge och Kronobergs län, Ronneby och Tingsryds kommuner, Blekingetrafiken samt med allmänheten (plats: Regionallokalen i Backaryd) under 2009.
- Trafikverkets meddelande om beslut om fortsatt inriktning inklusive bilaga, 2011-03-21. Beslut att fortsätta vägprojektet genom att ta fram en Vägplan och att fortsätta utreda placering av vägen i vald korridor i vägplaneprocessen.
- Miljökonsekvensbeskrivning, MKB, 2016-05-16. Projektet har enligt tidigare beslut antagits medföra betydande miljöpåverkan och en separat MKB har tagits fram för att belysa vilken påverkan på miljön som vägprojektet bedöms göra.

1.4. Lagstiftning

1.4.1. Transportpolitiska mål

För vägar är de transportpolitiska målen styrande. Det finns ett övergripande mål, ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Övergripande mål

Att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Funktionsmål

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Till funktionsmålet kan man även hänföra delar av de nationella målen för arkitektur, form och design, sammanfattade som att vägen ska utformas med kvalitet och god formgivning som inte underställs kortsiktiga ekonomiska överväganden och som tar hänsyn till hur vägen upplevs ihop med landskapet och befintliga kulturhistoriska och estetiska värden.

Hänsynsmål

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås samt bidra till ökad hälsa. Av de 16 miljö kvalitetsmålen är flertalet relevanta i vägprojekt. För folkhälsan finns det övergripande målet att skapa samhällsliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen. Det går att läsa mer om miljö och hälsa i tillhörande Miljökonsekvensbeskrivning.

1.4.2. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

Hänsynsreglerna i Miljöbalken, MB, kap. 2, är grundläggande för strävan mot ett ekologiskt hållbart samhälle. Vid alla åtgärder som kan få inverkan på miljön eller på människors hälsa skall de allmänna hänsynsreglerna följas, om inte åtgärden är av försumbar betydelse med hänsyn till miljöbalkens mål. Enligt 1 § (Bevisbörderegeln) måste verksamhetsutövaren visa att de allmänna hänsynsreglerna följs. Överrensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler beskrivs i kapitel 7.

1.4.3. Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer, MKN, har fastställts av regeringen inom ett antal områden för att förebygga eller åtgärda miljöproblem. De kan gälla hela landet eller för ett begränsat geografiskt område. Normerna är styrmedel för att på sikt uppnå miljö målen och de flesta av miljö kvalitetsnormerna baseras på krav i olika direktiv inom EU. Miljö kvalitetsnormerna finns reglerade i miljöbalkens 5:e kapitel. Förordningarna kan i sin tur vara preciserade i myndighetsföreskrifter. Överrensstämmelse med miljö kvalitetsnormerna beskrivs i kapitel 7.

1.4.4. Bestämmelserna om hushållning med mark- och vatten

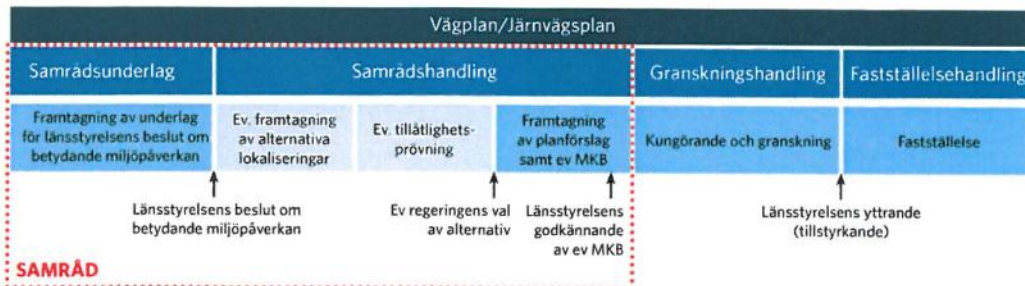
Bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden avser riksintressen enligt kapitel 3-4 i miljöbalken. Mark- och vattenområden ska användas för det ändamål för vilka de är mest lämpade. Företräde ska ges åt sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.

1.4.5. Fornlämningar

Det finns fornlämningar och kulturhistoriska lämningar inom området. Fasta fornlämningar kallas lämningar efter människors verksamhet under forna tider, som tillkommit genom äldre tiders bruk och som är varaktigt övergivna. Dessa fornlämningar är skyddade enligt Kulturminneslagen (2 kap). Så kallade "övriga kulturhistoriska lämningar" har inte detta skydd men de är identifierade som bevarandevärda.

1.5. Planläggningsprocessen

Planläggningsprocessen styrs av flera lagar, bland annat väglagen och miljöbalken, de presenteras i kap. 1.4 Lagstiftning. I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas och resultatet av processen leder fram till fastställelsehandlingen, själva vägplanen, som när den fastställs blir juridiskt bindande. Processen kan se olika ut för olika vägprojekt beroende på hur omfattande projektet är, detta beskrivs som olika planläggningstyper. Aktuellt projekt omfattas av planläggningstyp 4, se figur 2. Planläggningstyp 4 innebär att Länsstyrelsen beslutat att projektet medför betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning behöver upprättas samt att flera alternativ ska utredas.



Figur 2: Planläggningsprocessen för planläggningstyp 4.

1.5.1. Vägplanens omfattning

Vägplanen sträcker sig från söder om Backaryd till söder om Hallabro. Den totala vägsträckan i projektet är cirka 7,1 kilometer. Förbi Backaryd får vägen ny sträckning öster om samhället och den sträckan är cirka 4 kilometer. Från korsningen vid Västra Hult fram till Vierydsån innan Hallabro går vägen väster om men i direkt anslutning till befintlig sträckning, med undantag för en sträcka precis innan Vierydsån där vägen återigen viker ut något åt öster. Vägen avslutas innan Vierydsån för att skapa goda förutsättningar för en fortsatt ombyggnad av väg 27 förbi Hallabro.

Målstandard

Föreslagen vägtyp är en så kallad mötesfri landsväg med mittseparering, även kallad 2+1-väg. Dimensionerande hastighet ska vara 100 km/h. Den totala andelen omkörningssträcka ska vara cirka 20 % i vardera riktningen.

1.5.2. Arbetet med vägplanen



Figur 3: Tidsaxel för vägplaneprocessen.

Vägplaneprocessen påbörjades under mars 2015 då en konsult handlades upp för att utföra vägplaneprocessen och ta fram vägplanen. Under arbetets gång har projekteringsmöten hållits löpande mellan Trafikverket och konsulten.

Informations- och samrådsmöten hölls med allmänheten i Backaryd under juni 2015. Under september samma år genomfördes informations- och samrådsmöte med samhällsföreningen i Backaryd och med Länsstyrelsen i Blekinge samt med Ronneby kommun. Ytterligare ett informations- och samrådsmöte hölls under oktober 2015 med sakägare och allmänhet. Därutöver har Trafikverket löpande tagit in synpunkter under hela vägplaneprocessen. Synpunkterna sammanställs i en samrådsredogörelse.

Vägplaneprocessen tog avstamp i den valda korridoren, enligt Trafikverkets ställningstagande efter vägutredningen. Konsulten utredde och jämförde olika möjliga

placeringar av vägen inom den givna korridoren vilket resulterade i dokumentet Beslutsunderlag för vägens placering, 2015-09-14. Utifrån dokumentet tog Trafikverket beslut om val av väglinje, vägens placering i korridoren, och beslöt att gå vidare med det förespråkade alternativet, väglinje 1 på förbifarten och väglinje 2 på anslutning i norr. Detta besked har legat till grund för den föreslagna vägplanen och tillhörande MKB.

Under december 2015 gjordes en kompletterande studie om anslutningen vid Västra Hult, varefter Trafikverket valde att gå vidare med en något östligare anslutning. I december togs även beslut om placering av faunastängsel längs hela vägsträckan och i februari 2016 togs beslut om placering av faunapassager.

2. Förutsättningar

2.1. Vägens funktion och standard

Väg 27 är ett vägstråk mellan Karlskrona och Göteborg som är av internationell betydelse. Vägen fungerar även som en viktig regional och lokal länk för trafik mellan Växjö och Ronneby. Väg 27 ingår i EU-projektet South East Baltic Transport Link vilket har som mål att förbättra infrastrukturen mellan Sverige och de baltiska länderna.

Problem som finns idag längs sträckan är bristande framkomlighet och trafiksäkerhet bland annat orsakade av skarpa krön med dålig sikt samt bergskärningar nära vägen. Ett annat uppmärksammat problem är störningar i boendemiljön orsakad av trafiken, särskilt i Backaryd. Dagens sträckning passerar dessutom genom skyddsområde för vattentäkt.

Vägbredden är idag 7-9 meter för den aktuella sträckan (Trafikverket, 2011). Den skyltade hastigheten på sträckan är övervägande 80 km/h, förutom igenom samhället Backaryd där 50 km/h gäller samt på en kortare sträcka med hastighetsbegränsning 30 km/h. På två korta sträckor, direkt norr om Backaryd och direkt söder om Hallabro är hastigheten begränsad till 70 km/h (Trafikverket, 2015).

Väg 27 går igenom samhället Backaryd, samt igenom bebyggelsesamlingarna vid Västra Hult och Skörje by. Landsväg 656 och 657 korsar väg 27 i plan, båda korsningarna är idag inne i Backaryd.

2.2. Trafik och användargrupper

2.2.1. Trafikflöden, nuläge och prognos

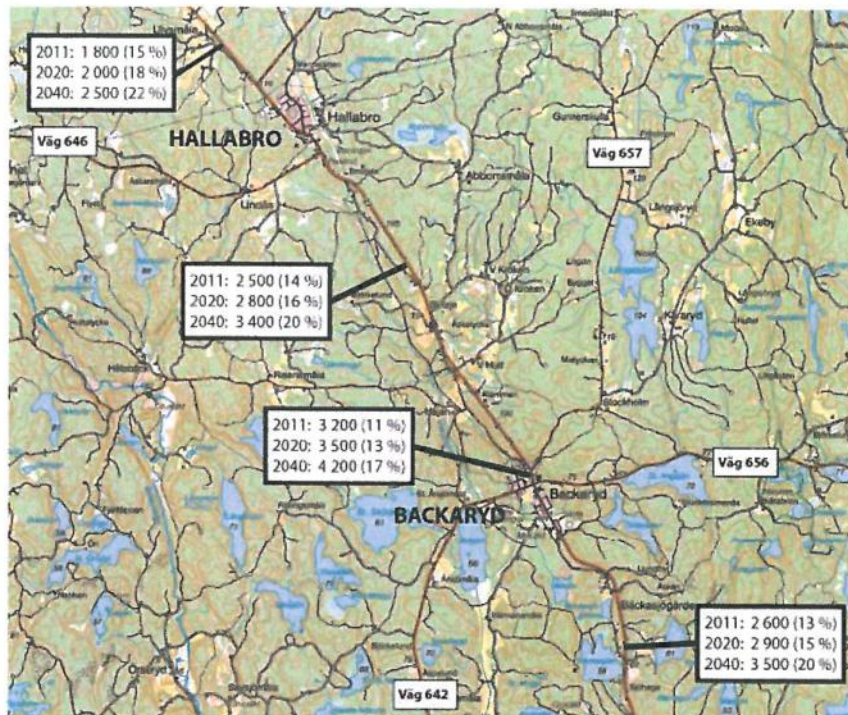
En trafikprognos gjordes 2015 utifrån Trafikverkets trafikmätning 2011. I trafikprognosen användes prognosåren 2020 och 2040, vilket är i samband med vägens öppnande respektive ca 20 år efter planerat öppnande av den nya/ombyggda vägen, se figur 4 och 5.

Årsdygnstrafiken, ÅDT, uppmättes år 2011 (Trafikverket 2015c) till mellan 1800 och 3200 fordon, där den största trafikmängden uppmättes i Backaryd och den minsta i de norra delarna av aktuell vägsträcka. Mellan 11% och 15% utgjordes av tung trafik.

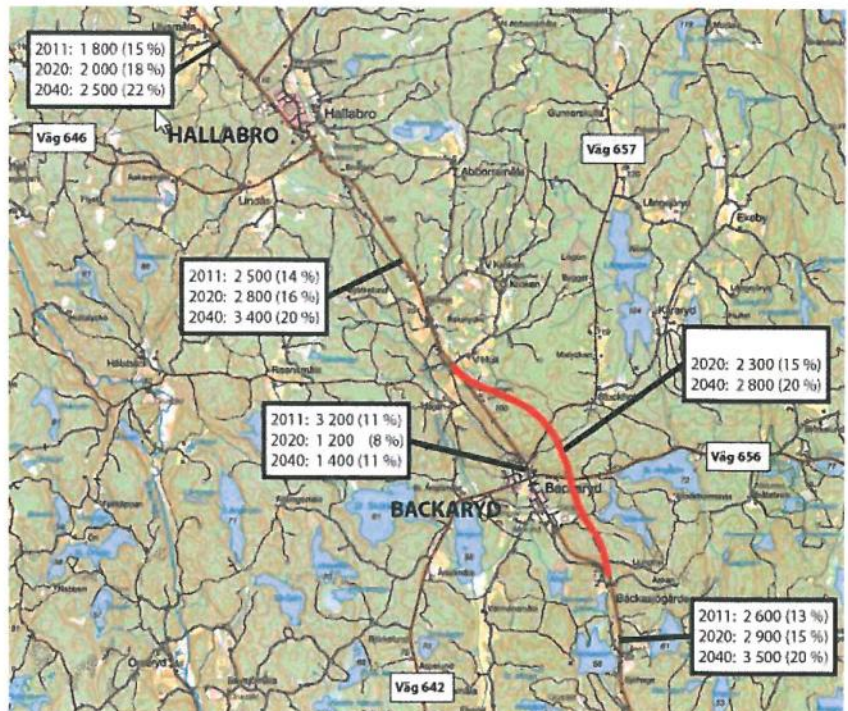
I nollalternativet, det vill säga om trafiken går kvar på befintlig väg 27, är ÅDT beräknad till mellan 2500 och 4200 fordon år 2040. Högst ÅDT är beräknad i Backaryd samhälle, varav 17% tung trafik. Den totala trafikmängden beräknas öka med ca 9-10 % under perioden 2011 till 2020 respektive med ca 33-38 % från 2011 till 2040. För personbilar innebär prognosen en ökning med 7 % till 2020 och 24 % till 2040. Lastbilstrafiken beräknas öka med 26 respektive 97 %. Fram till 2040 motsvarar detta 0,8 %/år för personbilstrafiken samt 2,4 %/år för den tunga trafiken.

Med den föreslagna förbifarten förbi Backaryd har en trafikprognos gjorts utifrån hur mycket trafik som kan förväntas trafikera förbifarten och hur mycket trafik som går kvar på befintlig väg genom Backaryd. All genomfartstrafik som inte har ärende i Backaryd bedöms välja förbifarten. I beräkningarna har förutsatts att anslutande vägarna 656 och 657 inte har anslutningar direkt till förbifarten utan kör in till Backaryd precis som idag. Utifrån de här förutsättningarna är den beräknade ÅDT på den nya förbifarten (väg 27) i prognosåret 2040

beräknad till mellan 2500 och 3500 fordon, med andelen tung trafik mellan 20 och 22%. Befintlig väg genom Backaryd beräknas ha ÅDT 1 400 fordon, varav 11 % tung trafik.



Figur 4: Uppmätta trafikmängder (ÅDT) 2011 samt bedömda framtida trafikmängder (ÅDT) 2020 och 2040 i nollalternativet (andel tung trafik inom parentes).



Figur 5: Uppmätta trafikmängder (ÅDT) 2011 samt bedömda framtida trafikmängder (ÅDT) 2020 och 2040 i vägplaneförslaget (andel tung trafik inom parentes).

2.2.2. Trafiksäkerhet och rapporterade trafikolyckor

Under perioden 2005-01-01 till 2014-12-31 inträffade 23 olyckor som ledde till personskada längs aktuell sträcka av väg 27. 3 av olyckorna var dödsolyckor, 4 stycken var av måttlig grad och 16 var av lindrig grad. Två av de tre dödsolyckorna skedde söder om Backaryd och en skedde mellan Västra Hult och Skörje by. De måttliga och lindriga olyckorna är samlade kring Backaryd samhälle samt på den norra delen av aktuell vägsträcka, norr om Skörje by.

För femårsperioden 2010-2014 rapporterades totalt 66 viltolyckor längs den aktuella sträckan av riksväg 27, varav 7 var älgolyckor, 23 var vildsvinsolyckor och 36 rådjursolyckor. Utslaget per år och km blir det knappt 2 viltolyckor räknat på sträckan mellan Backaryd och Hallabro. Detta är över riksgenomsnittet (som är cirka 0,5/km*år).

2.2.3. Kollektivtrafik, nuläge och planer

Vägen trafikeras av kollektivtrafik, regionbuss linje 840 mellan Ronneby och Växjö, lokalbussar linje 240, 241 och 243 samt långfärdsbussar.

Det finns busshållplatser längs med hela sträckan, flertalet är inte handikappanpassade och saknar väderskydd. En busshållplats i Backaryd har högre standard. Endast busshållplatser i samhället har gångväg ansluten till hållplatserna, vid övriga hållplatser är de oskyddade trafikanterna hänvisade till vägrenen.

Region Blekinges långsiktiga mål är att restiden sträckan Ronneby – Växjö, längs väg 27, ska minska och sträckan är prioriterad i Region Blekinges remissutgåva av Trafikförsörjningsprogram 2016-2019. En uppskattad tidsvinst har dock inte gjorts då det beror på valet av hållplatslägen när väg 27 byggs om i olika etapper.

2.2.4. Oskyddade trafikanter

Väg 27 ingår inte i något utpekade stråk för gång- eller cykeltrafik men används idag av fotgängare och cyklister för att ta sig mellan orter och byar längs vägen. Det finns ingen cykelväg längs vägen så oskyddade trafikanter färdas i blandtrafik, detta är en utmaning för de trafikantgrupper som behöver stöd, som exempelvis barn, rörelsehindrade och äldre.

2.2.5. Korsningar och anslutningar till allmänna och enskilda vägar

Väg 27 är den största allmänna vägen i närområdet och flera sekundära allmänna vägar ansluter till den, framförallt i samhället Backaryd. Det finns även ett antal enskilda vägar som ansluter till väg 27 längs aktuell vägsträcka.

2.3. Lokalsamhället och regional utveckling

Ronneby kommun ligger i mitten av arbetsmarknadsregionen Blekinge, med över 150000 invånare. Även södra Småland nås relativt snabbt med buss eller bil.

Backaryd är en mindre ort i Ronneby kommun, cirka 2 mil norr om Ronneby. 2010 uppgick befolkningmängden till 365 personer. I samhället finns livsmedelsbutik och postombud, bensinstation och ett par restauranger, skola (förskola till mellanstadium), en idrottshall, serviceboende och en kyrka. Kommunens mål för Backaryd är att bibehålla befintlig service och om möjligt utveckla den.

Väg 27 går idag genom samhället och möjliggör förhållandevis god kommunikation till Ronneby och Växjö. Närheten till natur och sjöar ger möjlighet till friluftsliv och bad.

Den största arbetsgivaren i Backaryd är NVC, Nordic Vehicle Conversion AB, med cirka 100 anställda (samrådsmöte med Ronneby kommun).

2.4. Landskapet

Landskapet runt Backaryd är kraftigt kuperat och terrängen är skogbeklädd med en blandning av löv- och barrträd, med inslag av berg i dagen. Skogen utgörs delvis av produktionsskog men delar av den har under senare år övergått till naturskogsstadie och används som rekreation och naturvistelse av lokalbefolkningen. Runt orten finns flera fina strövstigar och sjöar med bad- och fiskemöjligheter.

Längre norr ut blir landskapet flackare och öppnare med spår av betes- och odlingsmarker runt Västra Hult och upp mot Skörje by. I Västra Hult och Skörje by finns mindre samlingar bostäder. Norr om Skörje by och upp mot Vierydsån och Hallabro blir landskapet återigen mer kuperat och barr- och lövskog har tagit över det som tidigare var betesmarker. Det finns en del berg i dagen även här.

2.5. Miljö och hälsa

Vägplanen har bedömts medföra betydande miljöpåverkan vilket innebär att en Miljökonsekvensbeskrivning, MKB, behöver göras till Vägplanen. Informationen nedan är en kort sammanfattning av MKB, för utförligare information hänvisas till dokumentet som finns publicerat på Trafikverkets hemsida.

2.5.1. Kulturmiljö

Kulturmiljön längs sträckan utgörs framförallt av spår från det gamla in- och utmarkssystemet. Idag har mycket av inmarken, äng och åker, vuxit igen men lite spår av den finns kvar vid Västra Hult. De gamla gårdsmiljöerna vid Skörje by har också kulturhistoriskt värde. Det finns en del lämningar från historisk tid medan områdets förhistoria är mycket lite känd.

2.5.2. Rekreation och friluftsliv

Skogsområdet öster om Backaryd har identifierat som ett rekreations- och friluftsområde som används av lokalbefolkningen som närrekreation och strövområde.

2.5.3. Naturmiljö

Naturmiljön längs väg 27 består främst av stora skogsområden med naturvärden kopplade till ädellövskog som är på väg att återgå till naturskogsstadie och där det finns gamla träd med håligheter och död ved. Det förekommer också våtmarksområden med värden kopplade till fuktiga förhållanden och död ved. I det mer öppna landskapet vid Västra Hult och Skörje by finns en del stenmurar, stenrösen och diken som faller under det generella biotopskyddet. Betesmarkerna och de stora solitärträden i området är viktiga för den biologiska mångfalden då den typen av naturmiljö blir mer och mer ovanlig i regionen. Det förekommer en del rödlistade arter i dessa.

2.5.4. Vattenmiljö

Det finns en grundvattenförekomst med upprättade miljö kvalitetsnormer, MKN, längs sträckan. En vattentäkt med upprättat skyddsområde finns till grundvattenförekomsten med uttagspunkt i Backaryds samhälle. MKN finns också upprättade för Vierydsån, vilken vägen korsar strax norr om aktuell vägsträcka. I det öppna landskapet vid Västra Hult rinner en bäck, Störtbäcken, och korsar befintlig väg 27 i två lägen innan den mynnar i Vierydsån. I samma område finns flera mindre diken och vattendrag. Strandskydd 100 meter gäller för alla vattendrag på kommunens fastighetskarta.

2.5.5. Ljudmiljö och hälsa

Ljudnivåerna i Backaryd överskrider i nuläget Trafikverkets riktvärden för trafikbuller från befintligt vägnät, vilket är en ekvivalent ljudnivå 65 dB(A) vid fasader utomhus.

2.6. Byggnadstekniska förutsättningar

2.6.1. Topografiska förutsättningar

Topografin i området varierar kraftigt och berg i dagen förekommer på flera delar av sträckan. På den södra delen av sträckan, där den nya vägen är planerad att gå öster om Backaryd är höjdskillnaderna särskilt påtagliga. Detta gör att bergsskärningar kommer vara ofrånkomliga. På väg i ny sträckning är det viktigt att ta hänsyn till vägprofilen som helhet, att inga oförsvärbara barriärer byggs upp som kräver omotiverad utfyllnad samt att eftersträva en god massbalans.

2.6.2. Geotekniska förhållanden

Övergripande bedöms de södra delarna av den aktuella sträckan av väg 27 utgöras av gnejsig granit medan de centrala och norra delarna bedöms vara mer av granitisk karaktär, mer finkornigt berg förekommer också och kan således klassas som sur vulkanit. Överlag har bergkvaliteten bedömts vara av relativt god kvalitet och bör till största del kunna gå att använda för väguppbyggnad. Det finns enstaka partier med mer skiffriga partier, vilket ger sämre bergkvalitet. I dessa partier kan även sprickighet förekomma.

Jordlagren utgörs till stora delar av normalblockig morän med relativt vanlig förekomst av blockrika och storblockiga områden. Moräntäcket är sannolikt inte så mäktigt utan berget kommer relativt ytligt, 0-2 meter under marknivån. Detta medför att det kommer vara omöjligt att undvika bergskärningar.

Enstaka områden med våtmark förekommer, men utbredningen av dessa bedöms som små. Tre våtmarksområden har uppvisat torvdjup mellan 1,5 meter och >8 meter, två i den södra delen där vägen går i ny sträckning och en strax söder om Hallabro.

2.6.3. Hydrologiska förutsättningar

Den aktuella sträckan av väg 27 ligger inom Vierydsåns avrinningsområde och samtliga korsande vattendrag avvattnas mot Vierydsån. Vierydsån rinner vidare söderut och mynnar i Nässjön.

Längs befintlig sträckning genom Backaryd passerar väg 27 till stor del genom det yttre vattenskyddsområdet för Backaryds vattenskyddsområde och ligger ca 130 m från det inre vattenskyddsområdet. Här finns såvitt det är känt idag inga särskilda grundvattenskydd för vägen. Längs befintlig vägsträckning mellan Störtbäcken och Vierydsån finns ett antal

stentrummor som i många fall har nedsatt hydraulisk funktion på grund av att de är igensatta. Det finns även flera sankna områden där vatten står dämt längs med vägen. Detta kan till viss del bero på att befintliga trummor har nedsatt hydraulisk förmåga men indikerar även lokalt dåliga dräneringsförhållanden. I samband med breddning av vägen behöver trummorna förlängas eller bytas ut helt. Längs denna sträckning finns befintliga längsgående diken för vägavvattnings som behöver rensas och läggas om i samband med breddning.

Det råder osäkerheter kring grundvattenbildningen i området. Grundvattenbildningen till berg har bedömts vara i cirka 20 mm/år under opåverkade förhållanden, men denna grundvattenbildning kan öka påtagligt vid grundvattenuttag. Grundvattenbildningen till jordlager har bedömts vara cirka 100 mm/år. Detalj-kunskap om grundvattennivåer saknas längs sträckan förutom vid vattendrag, men bedöms vara mycket varierande till följd av tidvis brant och kraftigt varierad terräng.

I höjd med Vitavatten går Backaryds dikningsföretag år 1941 (Akt nr. 295) men varken dikningsföretaget eller båtnadsområdet berörs av vägombbyggnaden.

2.6.4. Befintliga ledningar och kablar

Arbetet med att identifiera befintliga ledningar har resulterat i att följande ledningsslag och ledningsägare har urskilts:

Skanova äger teleledningarna längs sträckan och Skanova, Ronneby Miljö och Teknik samt Affärsverken elnät äger fiberkablar längs sträckan. Ronneby Miljö och Teknik, KREAB Krafringen samt Trafikverket äger elkablar i området. Trafikverket äger den befintliga belysningen i Backaryd samhälle.

I Backaryd samhälle finns VA-ledningar som Ronneby kommun är huvudman för. VA-ledningarna är koncentrerade till Backaryd samhälle, enstaka fastigheter längs med t.ex. väg 656 är även påkopplade på spill- och vattennätet. I den planerade vägens sträckning finns inga kommunala VA-ledningar förlagda. Däremot observerades två markförlagda ledningar med dimension 40 mm i svackan mellan fotbollsplanen vid Backaryd skola och Vitavatten. Det antas vara bevattningsledningar.

3. Den planerade vägen

3.1. Val av lokalisering

År 2005 genomfördes en förstudie som behandlade den längre sträckan Möllenäs – Djuramåla, se figur 6. Förstudien beskrev problemställningar och förutsättningar för projektet men inga alternativ valdes eller valdes bort. Förstudien utgjorde grund till vägutredningen. Tre tänkbara huvudalternativ studerades som utgick ifrån att nyttja befintlig vägsträckning. Ett 0 alternativ med endast löpande underhåll, trafiksäkerhetshöjande åtgärder utförs i samhällena. 0+ alternativ som utförs med 2+1 väg med mitträcke på sträckor där den befintliga vägens plan och profil medger detta, d.v.s. inga större ombyggnader, trafiksäkerhetshöjande åtgärder utförs i samhällena. Ett 0++ alternativ som utförs med 2+1 väg med mitträcke på hela sträckan, vilket innebär större ändringar av plan och profil, trafiksäkerhetshöjande åtgärder utförs i samhällena.

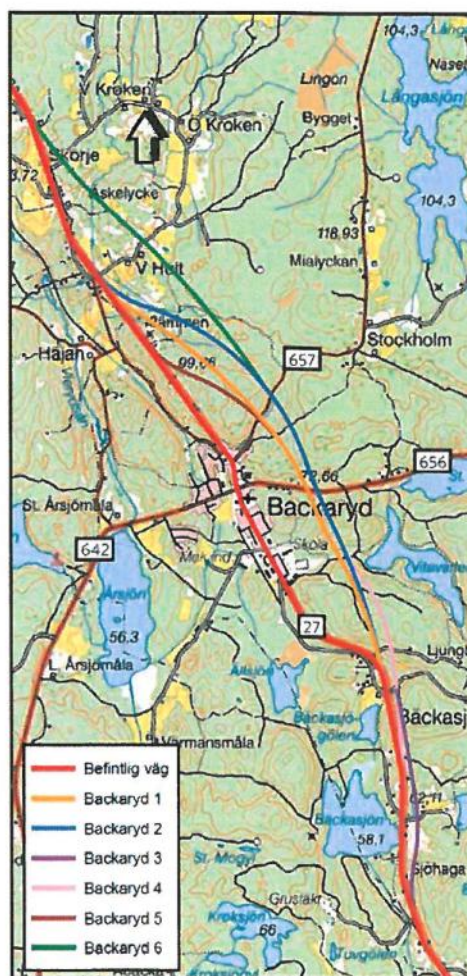
Huvudalternativen kunde kombineras med förbifarter för Backaryd och Hallabro. Förbifart Backaryd öster om samhället och Förbifart Hallabro väster om samhället. Den befintliga vägen bli miljöprioriterad med hastighetssänkande åtgärder samt åtgärder för minskad barriäreffekt och ökad säkerhet.

År 2010 genomfördes en Vägutredning där sex möjliga förbifarter öster om Backaryd utreddes samt ett 0+ alternativ, se figur 7. Två alternativ förespråkades i vägutredningen, Backaryd 1 och Backaryd 2. Fyra av förbifarterna valdes bort, de beskrivs nedan.

Backaryd 3 lämnar befintlig väg i höjd med Sjöhaga och gå ca 100 m öster om och parallellt med befintlig väg. Sträckningen ansluter till övriga alternativ ungefär vid sjön Vitavatten. Backaryd 4 lämnar befintlig väg vid Bäckasjön och gå i samma sträckning som alternativ 3 upp till Vitavatten. Fördelarna med alternativ 3 och 4 är att intrång och störningar minskas för några fastigheter utmed befintlig väg och en högre standard kan erhållas på ny väg jämfört med



Figur 6: Utredningsområde förstudie 2005.



Figur 7: De fyra utredda alternativen i vägutredningen 2010.

ombyggnad av befintlig väg. Sträckningarna förkastades dock på grund av att antal meter nybyggd väg blir längre än i övriga alternativ, identifierade nackdelar med topografin, störningar för bostäder som idag är ostörda samt att den södra infarten till samhället blir lång.

Backaryd 5 ansluter till befintlig väg tidigare än övriga vilket gör att befintlig väg kan användas på en längre sträcka och antal meter nybyggd väg blir kortare. Sträckningen förkastades på grund av störningar vid bebyggelse, omkörningsfältet blir för kort samt stora skillnader i topografin. *Backaryd 6* lämnar övriga alternativ vid korsningen med väg 657 och går därefter genom Västra Hult och ansluter till befintlig väg vid Skörje. Genom att inte följa befintlig väg på detta parti kan intrång och störningar minskas för några fastigheter utmed befintlig väg och en högre standard kan erhållas på ny väg jämfört med ombyggnad av befintlig väg. Sträckningen förkastades på grund av att antal meter nybyggd väg blir längre än i övriga alternativ, identifierade nackdelar med topografin, stora kulturvärden skulle påverkas negativt samt att den norra infarten till samhället blir lång.

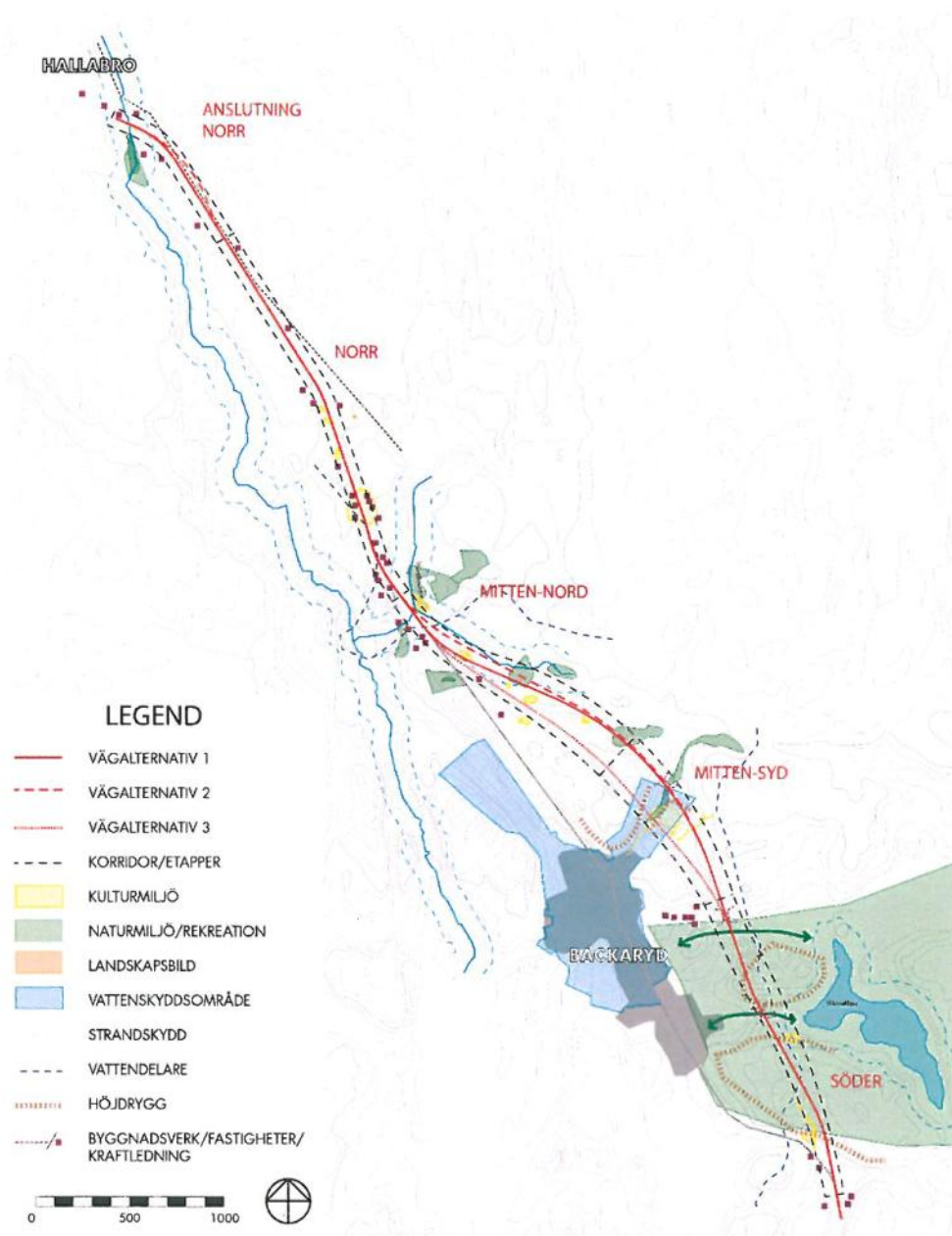
Trafikverket tog efter vägutredningen beslut om att gå vidare med alternativ som innebar förbifarter öster om Backaryd och väster om Hallabro. En korridor förbi Backaryd definierades som rymde båda kvarvarande alternativen från vägutredningen, Backaryd 1 och 2. 0+ alternativ förkastades på grund av att störningarna från vägen skulle bli väldigt stora i samhällena med den beräknade ökade trafiken och främst den tunga trafiken. Framkomligheten och trafiksäkerheten skulle inte bli lika god.

Rapporten Beslutsunderlag för val av vägens placering togs fram under 2015, under vägplaneprocessen. Den är ett underlag till förevarande MKB. I den studerades tre väglinjer inom vald vägkorridor. Väglinjerna var alternativskiljande på förbifarten förbi Backaryd och i avslutningen i norr. Väglinjerna jämfördes utifrån aspekterna väg, geoteknik/berg, vattenmiljö, kulturmiljö, naturmiljö, landskapsbild, buller, byggnadsverk och fastighet/ekonomi. Aspekterna och de olika väglinjerna redovisas i figur 8.

För Förbifart Backaryd förespråkades *Väglinje 1*. *Väglinje 3* var det kortaste alternativet men det gick igenom högre höjdryggar vilket hade inneburit större skärningar och massöverskott som hade varit mer kostsamt och inneburit större intrång i naturmark. Avgörande i valet av väglinje var också att väglinje 3 gick närmare den inre skydds-zonen för grundvattentäkten Backaryd och skulle innebära ett större intrång i skydds-zonen för grundvattentäkten. Påverkan på landskapsbilden och rekreationen hade blivit marginellt större, även om den bedömdes bli stor i samtliga väglinjer i och med dragningen i ny sträckning igenom kuperad terräng. Bullerpåverkan hade blivit större med väglinje 3 vilket framförallt hade fått en negativ påverkan på boende i östra Backaryd. Intrång i någon mer fastigheter skulle inte gå att undvika med väglinje 3. För byggnadsverk var de tre alternativen likvärdiga. Väglinje 3 bedömdes göra minst intrång i identifierade naturvärden, men skillnaden var liten och andra aspekter vägde tyngre vid det slutliga valet. *Väglinje 2*: valdes bort framförallt då det gjorde större intrång i värdefulla natur-, kultur- och vattenmiljö vid Västra Hult, i övrigt var det likt väglinje 1.

Det valda alternativet på förbifarten, *väglinje 1*, har flyttats öster ut i det fortsatta arbetet med vägplanen efter synpunkter från Trafikverket, för att undvika ett område med dålig bärighet samt för att ansluta bättre till befintlig väg i Västra Hult.

För avslutningen av vägen i norr förespråkades *Väglinje 2*. *Väglinje 1 och 3* gick i befintlig sträckning vilket hade givit en kortare sträcka och mindre intrång i naturmark. Befintlig vägradie är dock för liten för standarden i VGU och hade inneburit sämre sikt och sämre trafiksäkerhet.



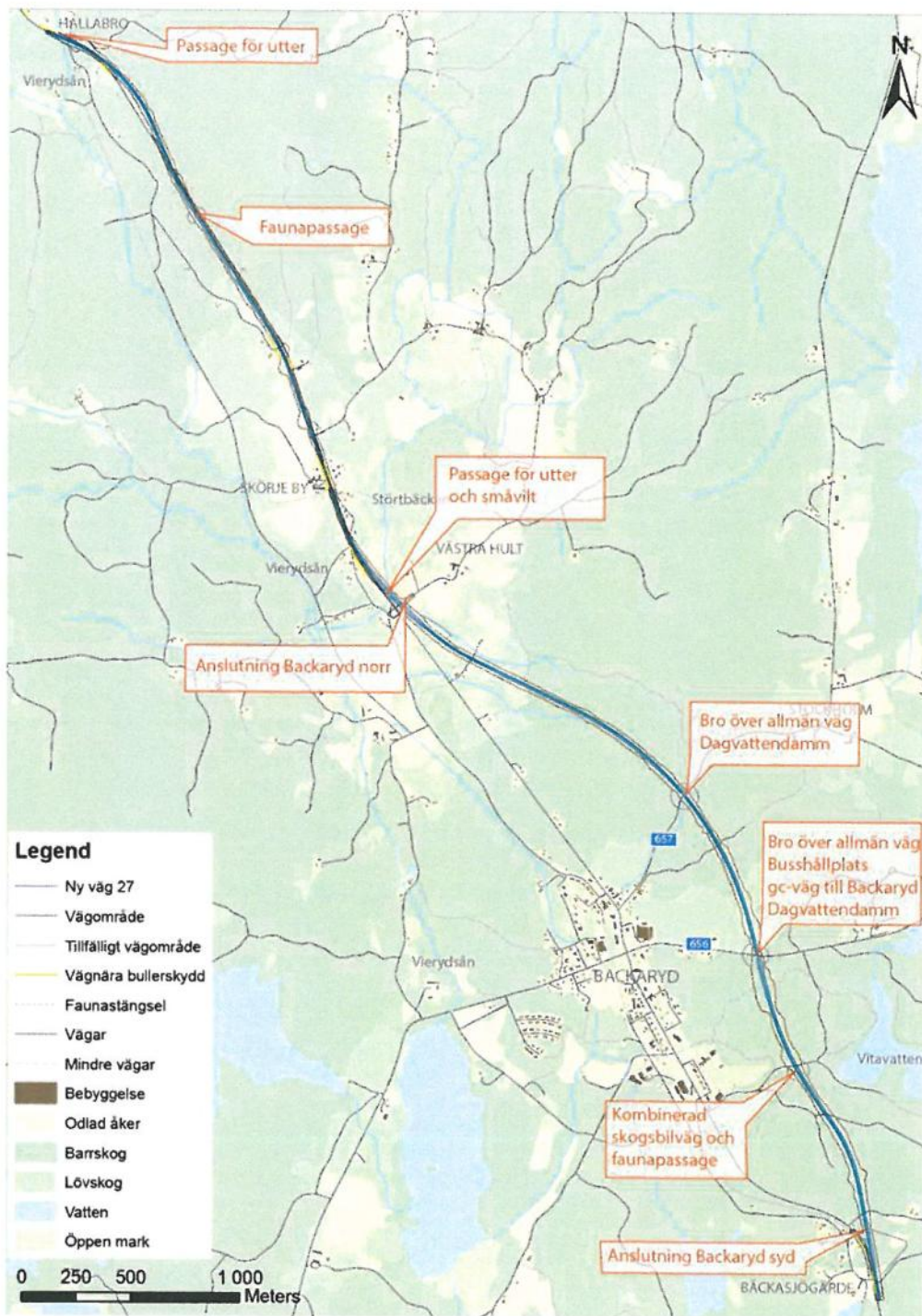
Figur 8: Utredda alternativ i rapporten *Beslutsunderlag för val av vägens placering*.

3.2. Val av utformning

3.2.1. Hastighet och linjeföring

Ny väg ska utformas som en mötesfri landsväg med mitträcke, en så kallad 2+1-väg med dimensionerad hastighet 100 km/h. Detta är samma standard som på den nybyggda sträckan söder om aktuell vägplan. Andelen omkörningssträcka är cirka 20% i vardera riktningen. 1+1-sträckorna utformas med bredden 10 meter och 2+1-sträckorna med bredden 13 meter. Mitträcke ska sättas upp på hela sträckan. Sidoräcke ska sättas upp på

broar, där slänterna är 1:2 eller brantare samt på en sträcka vid Västra Hult och vid Skörje by. Profiljusteringar görs så att stoppsikt för 100 km/h uppnås. Figur 9 visar den valda vägsträckningen samt de största åtgärderna som föreslås längs vägen.



Figur 9: Vägplaneförslaget med de större åtgärderna längs sträckan utpekade.

Den föreslagna väglinjen lämnar befintlig väg 27 i höjd med Bäckasjögårde och går norr ut i förbifart öster om Backaryd. Vägen ansluter till befintlig väg 27 i höjd med Västra Hult. Från Västra Hult och norr byggs vägen om och breddas i direkt anslutning till men väster om befintlig väg. Detta görs för att kunna skapa en god profilstandard samt för att kunna

hantera trafiken på ett bättre och säkrare sätt under byggtiden. Vid Västra Hult har räcke satts längs vägen för att kunna ha ett mindre avstånd mellan väg och faunastängsel. Vägområdet kommer därmed längre ifrån den värdefulla miljön med gamla ekar i hagmark.

Söder om Skörje by går väglinjen tillbaka till befintlig sträckning och på en cirka 500 meter lång sträcka byggs den nya vägen om och breddas i befintlig sträckning. Vägplaneförslaget har anpassats för att värna den värdefulla kulturmiljön i Skörje by. Detta har gjorts genom att skapa en 1+1 väg genom byn samt genom att markförlägga dräneringen och endast anlägga ytliga svackdiken på sträckan. På detta sätt kan intrång i stenmurar och äldre träd undvikas, utan att försämra trafiksäkerheten (räcke och faunastängsel). Norr om Skörje by byggs vägen om väster om befintlig väg igen. På den på sista sträckan innan vägplanen avslutas går väglinjen ut i en östlig sträckning för att uppnå tillräckligt god linjeföring.

Antalet korsningar och anslutningar till väg 27 har begränsats för att öka trafiksäkerheten. Det kommer anläggas två anslutningar till Backaryd, söder respektive norr om samhället. Båda utformas som C-korsningar, det vill säga med ett separat vänsterkörfält i primärvägen för trafik som vill svänga.

Genom Backaryd ska trafikmiljön tätortsanpassas. Detta görs genom säkrade gångpassager och upprustning av busshållplats. I Backaryd ska även korsningen mellan nuvarande väg 27 och väg 657 byggas om. Åtgärderna inne i Backaryd ingår inte i vägplanen.

Väg 656 (mot St. Agnssjön) och väg 657 (mot Stockholm) ska korsas planskilt, i bro, utan anslutning till den nya vägen förbi Backaryd. I höjd med den planskilda korsningen med väg 656 ska två busshållplatser anläggas, i norrgående respektive södergående riktning. Längs med södra sidan av väg 656 ska en gång- och cykelväg anläggas för att skapa en säker väg för oskyddade trafikanter mellan Backaryd och busshållplatserna. På södra sidan ska också en mindre pendlarparkering anläggas.

Den beräknade årsdygnstrafiken, ÅDT, i prognosåret 2040 är beräknad till mellan 2500 och 3500 fordon, med andelen tung trafik mellan 20 och 22%. Detta är lägre än i nollalternativet eftersom trafiken är fördelad på två vägar. All genomgående trafik förväntas välja den nya vägen förbi Backaryd medan trafik med målpunkter i samhället Backaryd eller längs vägar som ansluter till byn förväntas använda gamla väg 27, vilket beräknas generera cirka 1400 i ÅDT, varav 11% är tung trafik. ÅDT är beräknad vara högre i den södra delen av vägsträckan.

3.2.2. Väganordningar

Räcke

Mitträcke placeras längs hela sträckan. Det placeras centriskt i mittremsan dels för att minska känslan av att köra nära räcket, dels för att uppnå kravet för minsta avstånd mellan räcke på sträckor där det även finns sidoräcke.

Sidoräcke behövs på sträckor där det finns fasta föremål eller vattendrag nära vägen, eller där vägen går på hög bank. För att undvika sidoräcke är alternativet att rensa sidoområdet från fasta hinder vilket förespråkas i möjligaste mån, men förbi vissa värdefulla partier har sidoräcke föreslagits.

Mitträcke och sidoräcke föreslås vara av balktyp för att minska underhållsbehovet.

Balkräcken är också fördelaktigt ur miljösynpunkt, då alternativet vajerräcke kan orsaka

större skada på fordon som kör in i dem och därmed skapa större konsekvenser vid en eventuell olycka med farligt gods. Högkapacitetsräcken sätts upp över broar.

Räffling

För att ytterligare öka trafiksäkerheten föreslås räffling av den yttre vägrenen där avståndet till närmsta bostad är minst 200 meter. Räfflorna väcker förarens uppmärksamhet när fordonet är nära vägbankanten.

Bullerskydd

Bullerskydd i form av skärmar eller vallar planeras på delar av sträckan, vid fastigheter i Backaryd och vid enstaka fastigheter utanför tätorten. Gestaltningen av bullerskyddsskärmarna beskrivs i mer detalj i bilagt Gestaltningsprogram.

Faunastängsel

Faunastängsel placeras längs hela sträckan. Faunastängslet avslutas i öppet landskap där sikten är god eller vid möte med ett naturligt hinder för viltet, t.ex. vid en bergsskäring.

Belysning

Befintlig belysning finns idag Backaryd. Belysning tillkommer i nya korsningar med gamla och nya väg 27, norr och söder om Backaryd samt vid expressbusshållplatsen och väg 656 som leder till busshållplatsen. Komplettering eller justering av befintlig belysning föreslås även vid den södra infarten till Hallabro.

3.2.3. Broar och andra byggnadsverk

Vägplanen omfattar uppförande av fyra byggnadsverk längs sträckan. Bron över Vierydsån påverkas inte av någon breddning och kan bevaras i sin nuvarande utformning. Bron ska dock kompletteras med en utterpassage invändigt, t.ex. en spång av trä.

En Kombinerad faunapassage och skogsbilväg ska anläggas i vägporten i höjd med Backaryd, sektion 1/120, för att skapa en säker passage för vilt samt tillgängliggöra produktions-skogen öster om ny väg 27. Skogsbilvägen kan också användas av boende i Backaryd för att nå rekreatiomsområdena runt sjön Vitavatten. Bron utformas som en plattrambro i betong.

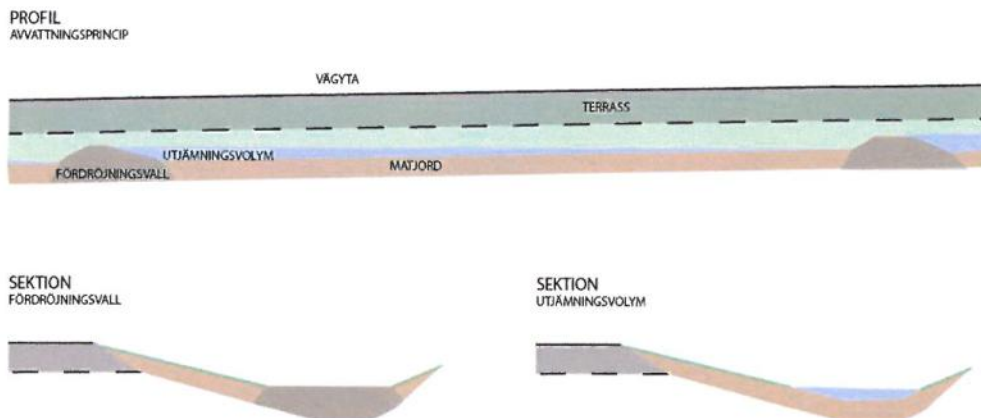
En vägport ska anläggas över väg 656, sektion 1/680, för att fortsatt förbinda Backaryd med byarna öster om förbifarten. Vid vägporten anläggs nya expressbusshållplatser med lägen på båda sidor om väg 27. I vägporten anläggs en gång- och cykelväg som förbinder de både hållplatslägena, och porten får belysning för att skapa en trygg passage samt undvika att oskyddade trafikanter väljer att korsa väg 27 istället. Bron utformas som en plattrambro i betong. En dagvattendamm anläggs i anslutning till porten för att ta hand om dagvatten från väg 27 norr om porten.

En vägport ska anläggas över väg 657, sektion 2/490, för att fortsatt förbinda Backaryd med byarna öster om förbifarten. Diket på södra sidan om väg 657 läggs i trumma igenom banken. Bron utformas som en plattrambro eller valvbro.

En faunapassage anläggs norr om Skörje by, Sektion 6/080, för att minska barriäreffekten för viltet längs sträckan, då hela sträckan förses med faunastängsel. Bron utformas som en plattrambro eller en valvbro.

3.2.4. Vägavvattning

Föreslagen vägavvattning har utformats för att förbättra vattenskyddet längs hela sträckan. Vägavvattningen längs största delen av sträckan har utformats som utjämningsdiken med fördröjningsfunktion, se figur 10. Det är ett större dike som kan fördröja vattnet vid större nederbörd eller vid en eventuell olycka med farligt gods. Diket tar lite mer mark i anspråk än ett vanligt dike, men det vägs upp mot de fördelar som de medför för vattenskyddet längs sträckan. Det gör också att färre dagvattendammar behöver anläggas längs sträckan, vilka i sig tar mark i anspråk och är mer krävande i driften.

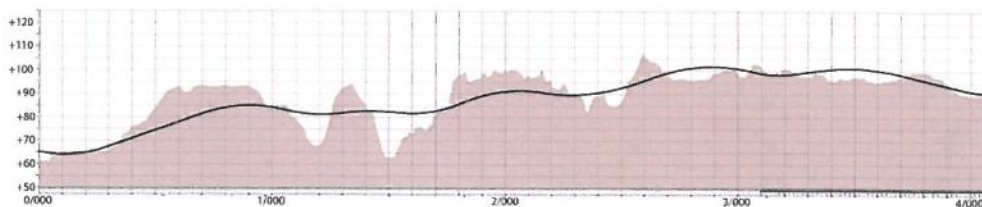


Figur 10: Principskisser på utjämningsdikenas funktion.

Där utjämningsdiken inte varit möjligt har bredare diken föreslagits där vattnet tillåts infiltrera (i moränområden) eller har grunda diken med underliggande dräneringsledningar föreslagits som leds till utjämningsdiken (genom Skörje by). Två dammar föreslås längs sträckan, vid väg 656 och vid väg 657, där diken inte är möjligt på grund av begränsad yta vid korsningarna. Syftet med dammarna är att utjämna det dagvatten som uppstår inom de omfattande bergskärningarna.

3.2.5. Masshantering, bergsskärningar och grundvattensänkningar

På förbifarten går vägen igenom en starkt kuperad terräng och vid utformning av vägprofilen har schaktning och bergsskärningar inte gått att undvika för att uppnå en trafiksäker väg, med tillräckliga siktlinjer och radier. De högsta bergstopparna har därför behövt sänkas. Den föreslagna vägprofilen och befintlig terräng på förbifarten redovisas i figur 11.



Figur 11: Längdsektion för vägplaneförslaget i ny sträcka på förbifart Backaryd.

Massbalans har eftersträvat i vägplaneförslaget men den kuperade terrängen gör ändå att ett massöverskott förväntas. En del av massorna kommer kunna användas inom projektet som fyllnad. Stora mängder fyll har inte varit önskvärt eftersom det skapar stora barriärer i landskapet.

De planerade schaktningarna och bergskärningarna innebär betydande grundvattensänkningar längs sträckan, upp till 14 meter djupa. Grundvattensänkningarna genererar betydande påverkansområden.

3.2.6. Korsningar och anslutningar

Korsningar och anslutningar har genomgått en översyn i vägplanearbetet, med syfte att reducera antalet korsningspunkter. Anledningen är att varje korsningspunkt utgör en trafik-säkerhetsrisk på grund av svängande trafik och för att det blir ett uppehåll i mitträcket. Ett mindre antal korsningar och anslutningar har stängts i vägplaneförslaget, de som finns kvar i vägplaneförslaget redovisas nedan. 6 anslutningar stängs.

Två korsningar kommer att skapas, söder respektive norr om Backaryd, och kopplar ihop gamla väg 27 med den nya. Den nordliga kommer ha ett vänsterpåsvängskörfält för att underlätta och göra det smidigare för kollektivtrafiken och den tunga trafiken att ta sig ut på väg 27. Båda korsningarna förses med belysning.

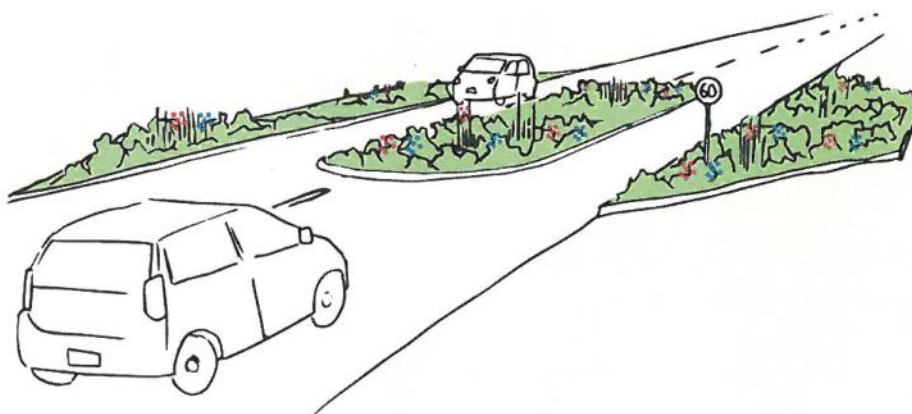
14 anslutningar till enskilda vägar kommer att finnas längs vägen, både nya anslutningar eller som ombyggda befintliga anslutningar.

De öglor som skapas i samband med anslutningar och korsningar kan även användas som nödupställningsplatser.

3.2.7. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i Backaryd

Inom vägprojektet har trafiksäkerhetshöjande åtgärder föreslagits i Backaryd, t.ex. tätortsportar vid entréerna till samhället, gångpassager över gamla väg 27, trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen gamla väg 27/väg 657. Detta ligger utanför vägplanens omfattning, men ska ingå i entreprenaden. Ett exempel på en tätortsport visas i figur 12.

En cykelväg anläggs längs väg 656, mellan samhället och expressbusshållplatsen, vilken ökar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Detta ingår i vägplanen.



Figur 12: Exempel på visuell tätortsport.

3.2.8. Särskilda åtgärder för kollektivtrafik

Busshållplats vid Bäckasjögårde i norrgående riktning kommer byggas om. Den kommer ha samma standard som idag, det vill säga, utformas som en enkel fickhållplats.

En ny expressbusshållplats är föreslagen längs väg 27 på förbifarten förbi Backaryd, vid vägporten över väg 656. Hållplatsen förses med belysning och en gång- och cykelväg anläggs längs väg 656 mellan hållplatsen och Backaryd. Vid busshållplatsen skapas även en pendelparkering. Gångbanor anläggs mellan de båda hållplatslägena och genom vägporten. Mitträcket förbi busshållplatsen förses med förhöjt stängsel för att styra fotgängare till att använda den planskilda passagen.

Busshållplats vid Västra Hult tas bort och samförläggs med nya hållplatser vid Skörje by. De nya hållplatslägena har samma placering som de befintliga hållplatserna vid Skörje by.

3.2.9. Särskilda åtgärder för gång- och cykeltrafik

Inga trafikslag kommer att förbjudas på väg 27, det vill säga att såväl fotgängare och cyklister som långsamtgående fordon får förekomma på vägen. På den södra delen av sträckan kommer det gå att använda gamla väg 27 som gång- och cykelväg och det finns planer på att förbättra korsningspunkter i samhället. På den norra delen av sträckan anläggs en vägren som är 0,75 meter bred och som gör det möjligt för oskyddade trafikanter att ta sig fram. Fotgängare och cyklister rekommenderas dock att använda sidovägar.

En ny gång- och cykelväg anläggs på den södra sidan av väg 656, Møljerdydsvägen, mellan Värendsvägen och expressbusshållplatserna. Gång- och cykelvägen förses med belysning.

Faunapassagen vid Backaryd skola och vägportarna över väg 656 och 657 kan användas av fotgängare och cyklister för att korsa nya väg 27. I vägporten över väg 656 anläggs även en ny gång- och cykelväg mellan samhället och expressbusshållplatserna längs väg 27.

3.2.10. Särskilda åtgärder för viltet

Åtgärder för viltet vidtas längs sträckan, för att minska trafikolyckor med vilt samt minska antalet trafikdödade och skadade djur. Åtgärder som utförs är viltstängsel längs hela sträckan i kombination med säkra passager under vägen anpassade för olika djurslag.

Trafikverket har som mål att minska barriärverkan för viltet som faunastängslet skapar, en ny riktlinje är därför att anlägga faunapassager på ett avstånd av som mest 4 km, på aktuell sträcka planeras därför två faunapassager. En faunapassage i kombination med skogsbilväg planeras på förbifarten i höjd med skolan i Backaryd. På den norra delen av sträckan planeras ytterligare en faunapassage.

Vid Störträcken skapas en utterpassage. Utterpassagen skapas som en torrtrumma som förbinder Störträcken på östra sidan om vägen med våtmarker på västra sidan om väg 27.

3.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

3.3.1. Fastställda åtgärder

Trafikverket har endast rådighet över åtgärder som fastställs på plankartorna. Fastställda skyddsåtgärder och försiktighetsmått redovisas på plankartorna 101T0201-101T0206 och i tabell 1.

Tabell 1: Fastställda åtgärder i vägplanen.

Beteckning plankarta	Åtgärd	Beskrivning
SK 1	2 Faunapassager med mått för kronvilt	Den södra är kombinerad med skogsbilväg, de två funktionerna ska vara tydligt separerade. Passagerna kan också användas av det rörliga friluftslivet. Faunapassager ska utformas enligt VGU.
SK 2	Stenmurar och stenrösen inom generellt biotopskyddsområde ska skyddas från intgrång där det är möjligt, alternativt byggas upp i närheten/i anslutning till befintlig mur eller röse.	Där intrång görs av tillfälligt vägområde ska stenmurar/rösen skyddas från påverkan och skyddsåtgärder vidtas vid behov. Där stenmurar/rösen behöver tas bort bör stenen tas om hand och läggas upp i närheten alt. på närliggande stenmur-/röse.
SK 3	Utterpassager vid Störtbäcken	Utterpassage ska anläggas i torrtrumma norr om Störtbäcken. Trummans dimension ska vara >500 mm i diameter.
SK 4, SK 5, SK 6, SK 7	14 fastigheter bullerskyddas med vägnära bullerskydd.	Vägnära bullerskydd i form av skärm eller vall med motsvarande verkan. För skärmar gäller att de ska vara täta, även i nedkant mot mark. SK 4 = 2 m, SK 5 = 2,5m, SK 6= 3m, SK 7 = 3,5 m.
SK 8	2 fastigheter erbjuds bullerskyddande fasad- och fönsteråtgärder.	Åtgärden består av glas- eller fönsterbyte eller byte av friskluftsdon
SK 9	1 Dagvattenmagasin anläggs för att förhindra att vägdagvatten når naturflödet och utformas med avstängningsmöjlighet.	Dagvattenmagasin anläggs för att förhindra dagvatten från vägen att rinna ut i naturflödet som ligger inom vattenskyddsområdet. Dammen utformas med avstängningsmöjlighet för att ett eventuellt utsläpp av farligt gods till dammen inte ska brädda och transporteras vidare inom vattenskyddsområdet.
Staketsymbol	Faunastängsel	Faunastängsel sätts upp på hela sträckan för att utgöra hinder och ledstruktur för medelstora-stora däggdjur. Det ska vara minst 2,2 m högt från terrängsidan, 0-1 m från mark ska maskorna vara <5x15 cm. Förankras i marken alt. nedgrävt och infällt 0,3 m.
Räckesymbol	Mitträcke	Mitträcke sätts upp längs hela sträckan med undantag för där öppning i mitträcke behövs för korsande trafik.
Räckesymbol	Sidoräcke	Sidoräcke sätts upp längs delar av sträckan där det behövs på grund av fasta föremål i sidomårdet eller längs vattendrag nära vägen och där vägen går på bank högre än 3 meter.
Gäller hela planen	Förbud som avser verksamhet eller åtgärd inom generellt biotopskydds-område (7:2 2st. MB) gäller inte byggande av allmän väg.	
Gäller hela planen	Förbud mot åtgärd inom strandskyddsområde (7:15 MB) gäller inte byggande av allmän väg.	
Gäller hela planen	Skyldighet att göra anmälan för samråd enligt 12:6 MB gäller inte för de verksamheter och åtgärder som behövs för att bygga vägen och som fastställs och ingår i vägområdet för allmän väg eller område för tillfällig nyttjanderätt.	
Gäller hela planen	Trummor ska inte utgöra vandringshinder	Trummor för genomledning av vattendrag ska inte utgöra vandringshinder för fiskar, andra vattenlevande organismer, eller djur som använder vattendraget som vandringsstråk.

4. Effekter och konsekvenser av projektet

4.1. Vägens funktion och standard

Med en ombyggnad av befintlig väg till 2+1-väg med hastighet 100 km/h utanför tätort kommer vägens funktion som transportled mellan Sverige och länderna i östra Europa, mellan sydöstra Småland och västkusten och mellan regionala centra i Småland och Blekinge: Karlskrona, Ronneby, Tingsryd och Växjö. Karaktären av en landsväg för alla trafikslag kommer att ersättas av en väg i större skala anpassad för motortrafik. Den gamla vägen genom Backaryd kommer förbinda samhället med den nya väg 27.

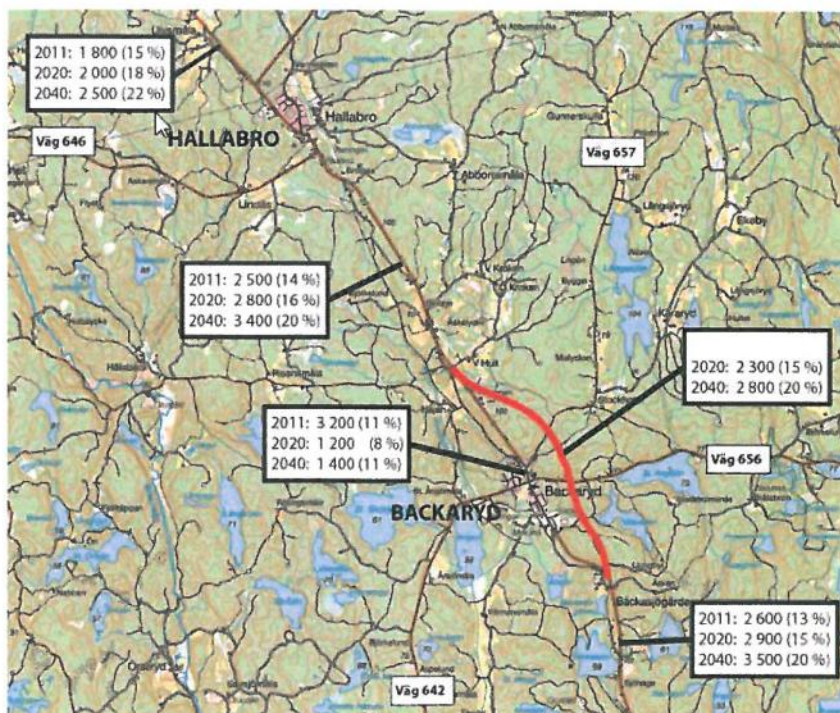
Framkomligheten och kapaciteten kommer att bli bättre med den höjda hastighetsgränsen och med färre korsningar och tydligare omkörningsmöjligheter. Andelen omkörningssträcka är cirka 20% i vardera riktningen. Detta innebär en tidsförkortning på sträckan vilket ger positiva effekter för de som använder vägen för pendling såväl som långväga transporter.

Profiljusteringar och breddning av vägbanan medför att trafiksäkerheten ökar på vägen.

4.2. Trafik och användargrupper

4.2.1. Trafikflöden

Byggandet av förbifarten förbi Backaryd kommer att leda till överflyttning och omfördelning av trafik mellan gamla och nya väg 27. Kvarvarande trafik på gamla väg 27 genom Backaryd har beräknats bli cirka 1400 fordon/dygn, vilket är mindre än i både beräkningsåret (2011) och prognosåren 2020 och 2040. Trafiken på förbifarten bedöms bli högre än genom samhället, men fortfarande lägre än dagens trafikmängd genom samhället. Framtida trafikflöden med den nya vägen visas i figur 13.



Figur 13: Uppmätta trafikmängder (ÅDT) 2011 samt bedömda framtida trafikmängder (ÅDT) 2020 och 2040 i vägplaneförslaget (andel tung trafik inom parentes).

4.2.2. Trafiksäkerhet

En förbättring av väggeometrin kommer att minska risken för trafikolyckor. Trafiksäkerheten på sträckan kommer dessutom att förbättras med mittsepareringen och förtydligandet av omkörningsmöjligheter.

Trafiksäkerheten i korsningar ökar när mindre anslutningar stängs och korsningarna koncentreras till färre och väl utformade punkter. De accelerationsfält som föreslås minskar risken för allvarliga olyckor genom att anslutande trafik får riktning och hastighet som är mer lik trafiken på väg 27.

Belysning i korsningar norr och söder om Backaryd samt vid ny expressbusshållplats bidrar också till att minska risken för olyckor. Öglor som kan fungera som nöduppställningsfickor minskar risken för följdolyckor när ett fordon behöver stanna längs vägen.

Mitträcke på hela sträckan och sidoräcke på delar av sträckan ökar trafiksäkerheten genom att minska omfattningen av skadorna vid eventuella olyckor.

Faunastängsel som sätts upp längs hela sträckan förbättrar trafiksäkerheten och minimerar risken för olyckor med vilt.

4.2.3. Kollektivtrafik

Tågtrafik saknas idag i området och närmaste tågstation ligger i Ronneby, varför en mer tidseffektiv busstrafik ger en positiv effekt för samhällena längs väg 27. Busstrafikens tillgänglighet och framkomlighet kommer att förbättras med ökad vägstandard på sträckan.

Två hållplatslägen försvinner vid Västra Hult, vilket ger ett längre avstånd till närmaste hållplatser för boende i Västra Hult. Närmaste busshållplats kommer vara i Skörje by ca 300 meter längre bort. Expressbusshållplatsen läggs utanför Backaryd samhälle och ger längre avstånd till busshållplatsen för de boende i samhället.

4.2.4. Oskyddade trafikanter

Det är även fortsättningsvis möjligt att gå och cykla längs väg 27, även om sidovägar rekommenderas. Den föreslagna vägen har en högre hastighet vilket genererar högre ljudnivåer för de som färdas oskyddat längs vägen. Vid en eventuell olycka längs vägen kan skadorna bli större på grund av högre tillåten hastighet, vägen har dock försetts med sidoräcke på delar av sträckan, vilket höjer säkerheten för oskyddade trafikanter.

Gamla väg 27 anpassas för oskyddade trafikanter genom att gång- och cykelväg anläggs längs delar av den. Det anläggs även en gång- och cykelväg längs väg 656, som förbinder och skapar en säkrare väg mellan samhället med expressbusshållplatsen för oskyddade trafikanter.

Förfarten skär av kontakten med rekreationsområdet öster om Backaryd, men faunapassagen kan användas av fotgängare och utgör en säker passage till skogen och sjön öster om samhället.

4.2.5. Korsningar och anslutningar med allmänna och enskilda vägar

Färre korsningar anslutningar i vägplaneförslaget ökar trafiksäkerheten på den planerade vägen. Färre konfliktpunkter med svängande trafik finns på den planerade vägen.

Stängning, samförläggning och begränsningar i korsningar orsakar en viss vägförlängning men detta bedöms vägas upp mot de trafiksäkerhetshöjande fördelarna.

En nackdel med vägtypen 2+1 är att vägutrymmet mellan mitträcke och vägkant inte inkluderar någon plats att stanna på om sådant behov skulle uppstå. Mittsepareringen ger visserligen en hög trafiksäkerhet men medför samtidigt att det inte går att ta sig förbi fordon som blockerar en enfältig sträcka. Korsningar och anslutningar längs väg 27 gör det möjligt att ta sig från vägen och stanna ett fordon utan att blockera vägen.

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

Ombyggnad av väg 27 enligt vägplaneförslaget kommer att förbättra framkomligheten och minska restiden på sträckan, vilket gynnar både kollektivtrafik, privatbilister och godstransporter. Därmed bidrar vägutbyggnaden till den regionala utvecklingen när den lokala arbetsmarknadsregionen utvidgas.

Vägplaneförslaget innebär en stor reduktion av vägtrafiken på gamla väg 27 vilket ger positiva effekter för upplevelsen och livsmiljön i Backaryd. Den barriäreffekt som väg 27 skapar idag igenom Backaryd kommer reduceras kraftigt och göra samhället mer sammanhållet. Backaryd kan bli mer attraktiv att bo i när det inte längre delas i två delar av genomfartsleden.

Tillgängligheten på sträckan, det vill säga med vilken lätthet målpunkter nås, påverkas både positivt och negativt av vägplaneförslaget; för motorfordon som använder väg 27 som genomfartsled ökar tillgängligheten när restiden minskar. För de som lokalt får köra en längre väg till följd av att anslutningar till väg 27 samförläggs minskar däremot tillgängligheten.

4.4. Landskapet

Väganläggningen förses med mitträcke och faunastängsel samt bitvis med sidoräcke vilket ger vägen en starkare framtoning i landskapet. Vägen med räcke och stängsel blir en starkare anläggning visuellt vilket gör att trafikanternas upplevelse av landskapet tonas ner. Vägen går mestadels i skog vilket gör att den visuella påverkan av den nya väganläggningen inte blir lika påtaglig. Där bullerskydd byggs påverkas landskapsbilden för trafikanter, boende och andra som vistas i närmiljön.

Förbifarten förbi Backaryd kommer öka barriäreffekten i landskapet på grund av att det skapas ytterligare en väganläggning som skär genom landskapet. Dessutom bidrar ökad hastighet, mittseparering och eventuella sidoräcken till ökad barriäreffekt för de som vill korsa vägen.

4.5. Miljö och hälsa

Konsekvenser på miljön redovisas mer utförligt i tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

4.5.1. Kulturmiljö

Vägplaneförslaget kommer framförallt påverka kulturmiljön genom att bullerskyddskärmar igenom Skörje by samt att den nya vägen går igenom Västra Hults kulturlandskap. Fortsatta arkeologiska utredningar är föreslagna för att minimera risken att information om vår historia går förlorad.

4.5.2. Rekreation och friluftsliv

Vägplaneförslaget innebär att den nya vägen skapar en barriär i närreklamationsområdet öster om Backaryd. En planskild passage föreslås vilket minskar barriäreffekten något och skapar en säker passage till området, men området kommer fortfarande påverkas negativt av ökat trafikbuller.

4.5.3. Naturmiljö

I vägplaneförslaget påverkas framförallt naturvärden i det kuperade skogslandskapet öster om Backaryd. Hela och delar av ädellövskogar och våtmarker går förlorade, vilket ger negativa konsekvenser. De naturvärden som finns kvar bedöms kunna möta upp det behov av livsmiljöer och spridningsvägar som finns hos områdets djur- och växtliv. Vid västra Hult görs intrång i betesmark, vilket ger negativa effekter. Ett vattendrag, Störtbäcken, behöver grävas om och i samband med det dimensioneras det för att kunna hantera framtida höga flöden och större regn, vilket förändrar naturmiljön till det bättre. Vägens bredd, räckan och diken har anpassats för att undvika intrång i träd med naturvärden vid Skörje by. På den norra delen av vägsträckan är färre naturvärden identifierade och ombyggnaden av vägen bedöms ge mindre negativa effekter. Grundvattensänkningar riskerar att påverka naturmiljön negativt, framförallt i det kuperade skogslandskapet i söder.

Vägplaneförslaget kommer att påverka områden med naturvärden samt objekt som faller inom det generella biotopskyddet. Det största intrånget sker där vägen går i ny sträckning och kommer framförallt bestå av förlust av biologisk mångfald kopplad till äldre träd och skogsområden med art- och naturvärden. Biotopskyddsobjekt redovisas i tabell 2.

Tabell 2: Biotopskyddade objekt längs sträckan från söder till norr. * avser längd inom utredningsområdet för naturvärdesinventeringen, objektet kan fortsätta utanför utredningsområdet.

ID-nr	Biotoptyp	Beskrivning	Intrång
A	Stenröse		
B	Stenmur		Intrång i 40m av totalt 50m.
C	Stenmur		Intrång i 130m av totalt 180m.
D	Stenröse		Intrång i hela
E	Stort stenröse		Intrång i hela, ca 190kvm.
F	Berghäll i åker/vall	Förekomst av fyrkantig johannesört, teveronika, femfingerört	Intrång i hela
G	Stenröse	I åker/vall	Intrång i hela
H	Dike	Norra diket från Klämman. Mycket buskvegetation. Vide, älggräs.	Intrång i ca 30m av 110m*. Grävs om längre norr ut, ny genomföring under grusväg.
I	Stenmur		Intrång i ca 85m av 95m*
J	Dike	Norra diket från Klämman. Mycket buskvegetation. Vide, björk.	Intrång i hela, ca 60m. Grävs om längre norr ut.
K	Dike	Störtbäcken. Rik buskvegetation, klibbal, vide, björk.	Intrång i ca 65m av 180m*. Grävs om längre norr ut, ny genomföring under ny väg 27.
L	Dike	Förgrening av Störtbäcken. Frodig buskvegetation. Asp, vide, klibbal, lönn, ek.	Intrång i ca 40m av 125m*. Grävs om, ny genomföring under ny väg 27.
M	Åkerholme, stenröse.	Förekomst av Backlök, rödklöver, hundkax.	Litet intrång i norra delen, ca 2kvm av totalt 75kvm.
N	Stenröse		Intrång i hela, ca 60kvm.

O	Stenröse	Intrång i hela, ca 35kvm.
P	Stenröse	Intrång i ca 55kvm av totalt 65kvm.
Q	Stenmur	Intrång i ca 40m av 55m.
R	Stort stenröse	Intrång i ca 80kvm av totalt 445kvm.
S	Stenröse	Intrång i hela.

4.5.4. Vattenmiljö

I vägplaneförslaget föreslås åtgärder för att förbättra vattenskyddet längs sträckan genom diken som kan samla upp och fördröja vägdagvatten och räcken som ska minska de negativa konsekvenserna vid en eventuell trafikolycka. Förutsättningarna för att MKN för yt- och grundvattenförekomsterna nås i prognosåret förbättras i och med åtgärderna i vägplaneförslaget.

Vattenskyddet inom vattenskyddsområde Backaryd förbättras med den valda vägavvattningen. Risken för att föroreningar sprids till omgivande mark och när vattentäktens uttagspunkt minimeras.

Genom att höjdsätta vägen utifrån Störtbäckens beräknade vattenivå i ett 10-årsscenario minskar risken för översvämningar av vägen och därmed risken för att partiklar och föroreningar ska spridas till Störtbäckens vattensystem vid en eventuell översvämning.

Mindre förändringar av diken och bäckar, t.ex. förlängning av trumma när vägen breddas. Dessa mindre förändringar bedöms inte påverka diken i stort. Vägombyggnadens konsekvenser på strandskyddade områden redovisas i tabell 3.

Tabell 3: Strandskyddade vatten i närheten av vägplaneförslaget. Bedömning av intrång.

Strandskyddat vatten	Beskrivning av intrång	Bedömning av intrång
Bäckasjögölen	Intrång görs idag av befintlig väg 27. Ny väg byggs längre ifrån sjön och strandskyddet tangeras. Intrånget bedöms inte bli större än det är idag.	Acceptabelt
Vitavatten	Inget intrång görs idag av befintlig väg 27. Väg 27 förläggs närmare sjön men ej inom strandskyddat område.	Ingen
Bäck söder om väg 657	Bäcken är idag kulverterad under befintlig väg 27 innan den leds ut i Vierydsån. Mindre omgrävning av diket krävs när ny väg 27 ska byggas i bro över väg 657 och vägbank ska upprättas. Vägen kommer gå tvärs igenom strandskyddat område, höga naturvärden (nyckelbiotop) ligger nedströms vägens sträckning.	Acceptabelt
Södra diket, Klämmen	Intrång görs idag av befintlig väg 27. Ny väg 27 löper parallellt med diket, inom strandskyddet. Tillgången till diket bedöms som likvärdig situation.	Acceptabelt
Norra diket, Klämmen	Befintlig väg 27 går idag inom strandskyddat område innan diket ansluter till Störtbäcken. Ny väg kommer skära av diket och omgrävning behövs på cirka 90 meter, intrång görs i strandskyddet. Omgrävt dike kommer löpa parallellt med vägen och bedöms ha motsvarande tillgänglighet i vägplaneförslaget.	Acceptabelt
Störtbäcken	Intrång görs idag av befintlig väg 27. Ny väg 27 gör intrång i bäcken och omgrävning, rivning av bro samt anläggning av nya trummor behöver göras, intrång i strandskyddet görs. Utterpassage anläggs inom strandskyddat område.	Acceptabelt
Vierydsån	Intrång görs idag av befintlig väg 27. Vägen byggs ej om på sträckan förbi Vierydsån men en utterpassage är föreslagen i bron över ån.	Acceptabelt

4.5.5. Ljudmiljö och hälsa

I vägplaneförslaget har ljudnivåerna i samhället Backaryd sjunkit märkbart genom att vägen letts om utanför samhället. Bullerskyddsåtgärder är föreslagna för flera fastigheter längs väg 27 vilket gör att ljudmiljön längs vägen förbättras i vägplaneförslaget. Fastigheter med ljudnivåer över riktvärdena samt föreslagna bullerskyddande åtgärder redovisas i tabell 4. För en mer utförlig beskrivning av hänvisas till bilagt PM Buller Förutsättningar.

För att minska vägtrafikbullret för fastigheter längs sträckan vidtas åtgärder för att nå målet för ny- och väsentlig ombyggnad om max 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad, max 30 dBA ekvivalent ljudnivå inomhus och max 45 dBA ekvivalent ljudnivå på uteplats. Där det finns behov av bullerskyddsåtgärder kommer dessa att utföras där det är tekniskt genomförbart och ekonomiskt rimligt. Val av åtgärd har gjorts utifrån skyddets bullersänkande effekt i förhållande till skyddets storlek (höjd och bredd) och kostnad. För ett antal fastigheter har det inte varit möjligt att nå riktvärdena för ekvivalent ljudnivå utomhus (55 dBA) med rimliga och försvarbara åtgärder, på ett eller flera våningsplan. Här har rimliga bullerskydd föreslagits i kombination med bullerskyddsåtgärder i fasad och eller på uteplats. Ljudnivåer som fortfarande överstiger riktvärdet är markerade med **fetstil** i tabellen. Totalt föreslås vägnära åtgärder för 16 fastigheter. Ljudnivåer inomhus är beräknade med schablon -30 dBA för befintlig fasaddämpning. Med föreslagna vägnära åtgärder överskrider 3 fastigheter riktvärdena för inomhusnivåer, markerade med **vinrött** i tabellen. Dessa erbjuds bullerdämpande fönsteråtgärder. För bedömning av vilka fastigheter som ska erbjudas åtgärder på uteplats har ljudnivåerna i fasad på första våningen använts som referens. Riktvärdet för uteplatser är 55 dBA Leq24 samt 70 dBA Lmax. Inga fastigheter längs sträckan är i behov av bullerskydd för uteplats.

Tabell 4: Redovisning av fastigheter längs med aktuell vägsträcka där ljudnivån utomhus överskrider 55 dBA i vägplaneförslaget utan åtgärder. Leq24 står för ekvivalent ljudnivå och Lmax står för maximal ljudnivå.

Vån	Fastighet	Nuläge		Nollalternativ		Utbyggnad utan åtgärder		Utbyggnad med vägnära åtgärd		Inomhusnivåer Utbyggnad med vägåtgärd	
		Leq24	Lmax	Leq24	Lmax	Leq24	Lmax	Leq24	Lmax	Leq24	Lmax
		[dB(A)]		[dB(A)]		[dB(A)]		[dB(A)]		[dB(A)]	
1	Bäckasjögärde 1:17 V	56	68	58	68	58	68	56	66	26	36
2		57	68	59	68	60	68	57	66	27	36
1	Bäckasjögärde 1:33	59	70	61	71	56	69	56	69	26	39
2		59	71	61	72	56	69	56	69	26	39
1	Bäckasjögärde 1:40	63	77	65	78	61	76	61	76	31	46
2		62	77	64	78	61	76	61	76	31	46
1	Bäckasjögärde 1:49	50	60	53	60	55	62	54	62	24	32
2		53	62	55	63	57	63	55	63	25	33
1	Bäckasjögärde 1:50	54	65	56	66	57	66	56	66	26	36
2		55	66	57	67	58	66	57	66	27	36
1	Bäckasjögärde 1:51	59	71	61	72	56	70	56	70	26	40
2		60	71	61	72	56	70	56	70	26	40
1	Bäckasjögärde 1:7 (erbjuds förvärv)	61	74	63	75	61	72	59	70	29	40
2		61	74	63	74	62	72	60	70	30	40
1	Klämmen 1:5	56	70	58	71	56	69	56	69	26	39
2		56	70	59	71	57	69	57	69	27	39

Vän	Fastighet	Nuläge		Nollalternativ		Utbyggnad utan åtgärder		Utbyggnad med vägnära åtgärd		Inomhusnivåer Utbyggnad med vägåtgärd	
		Leq24	Lmax	Leq24	Lmax	Leq24	Lmax	Leq24	Lmax	Leq24	Lmax
		[dB(A)]		[dB(A)]		[dB(A)]		[dB(A)]		[dB(A)]	
1	Skörje 1:13	59	74	61	75	63	77	55	66	25	36
2		61	76	63	77	64	78	59	69	29	39
1	Skörje 1:13 N	58	74	61	75	63	76	55	65	25	35
2		61	74	63	75	64	76	58	68	28	38
1	Skörje 1:18	59	75	61	76	64	77	56	71	26	41
2		61	76	63	76	65	77	60	73	30	43
1	Skörje 1:2	55	69	57	70	58	70	55	66	25	36
2		57	72	60	73	60	72	58	70	28	40
1	Skörje 1:9	58	76	61	77	62	74	62	74	21	33
2		61	76	63	77	63	74	63	74	22	33
1	Skörje 2:10	54	65	56	66	61	71	56	67	26	37
2		57	67	59	68	63	72	60	71	30	41
1	Skörje 2:11	51	64	53	65	54	66	54	66	24	36
2		53	67	56	67	56	67	55	66	25	36
1	Skörje 2:12	53	66	56	67	61	73	56	72	26	42
2		57	69	59	70	62	73	59	73	29	43
1	Skörje 2:5	59	74	61	75	64	77	55	67	25	37
2		60	75	62	76	65	77	58	68	28	38
1	Skörje 2:1	62	76	64	77	66	78	56	65	26	35
2		62	76	64	77	66	78	59	71	29	41
1	Skörje 2:6	55	70	58	71	56	65	54	63	24	33
2		58	72	60	73	59	69	57	65	27	35
1	Skörje 2:9	56	71	58	72	58	69	53	62	23	32
2		59	74	61	75	62	73	58	68	28	38
1	Skörje 2:7 (erbjuds förvärv)	62	77	64	78	67	80	67	80	37	50
2		62	77	64	78	67	80	67	80	37	50
1	Västra Hallen 1:37	58	73	60	74	61	73	58	70	40	52
2		59	74	61	75	62	73	61	72	43	54
1	Västra Hult 1:12	54	66	56	67	57	64	57	64	27	34
2		56	66	58	67	59	66	59	66	29	36
1	Västra Hult 1:13	57	71	59	71	61	72	55	64	25	34
2		61	75	63	76	63	74	61	70	37	46
1	Västra Hult 1:15	53	63	51	63	50	63	50	63	20	33
2		57	70	59	71	57	70	57	70	27	40
1	Västra Hult 1:16 (erbjuds förvärv)	63	80	65	81	70	88	70	88	40	58
2		63	80	65	81	69	86	69	86	39	56
1	Västra Hult 1:24	52	60	54	61	57	63	57	63	27	33
1	Östra Hallen 3:33	50	65	53	66	57	70	56	70	26	40
2		52	66	54	67	58	70	57	70	27	40

4.6. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Väg 27 byggs om i flera etapper. Tillsammans skapar ombyggnaderna en stor förbättring vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet på vägen.

De trafiksäkerhetshöjande åtgärderna som ska genomföras i Backaryd samhälle ger tillsammans med förbifarten en ökad trafiksäkerhet i samhället.

4.7. Påverkan under byggnadstiden

4.7.1. Arbetstider

Den totala byggtiden bedöms till cirka två år. Normala markarbeten antas ske dagtid mellan 07.00 och 18.00. I vissa perioder kan det bli aktuellt med arbete nästan dygnet runt. Eventuella begränsningar av arbetstiden styrs av riktvärden för till exempel buller som ska tillämpas eller skyddsåtgärder som måste genomföras.

4.7.2. Trafik

Den största delen av den nya vägen går i ny sträckning öster om Backaryd (ca 4 km av totalt ca 7,1 km) eller byggs om väster (ca 2 km) eller öster (ca 0,5 km) om befintlig väg. Detta innebär att trafiken kan gå kvar på befintlig väg 27 under byggtiden. När ny väg ska byggas om i befintlig sträckning, hålls ett körfält öppet och signalreglering tillämpas. Detta ger goda möjligheter för att inte behöva leda om trafiken eller anlägga tillfälliga vägar under byggtiden. Vid identifierade problempunkter längs sträckan har lösningar föreslagits i vägplanen.

4.7.3. Miljö och hälsa

Genom krav, rekommendationer och kontrollprogram säkerställs till exempel hur massor ska hanteras och vart de får läggas upp längs med sträckan, hur sedimentsflykt och grumling ska undvikas vid arbete i och vid vatten och hur värdefull natur inte skadas vid arbete i närheten av den.

Genom att vidta dessa åtgärder bedöms negativa konsekvenser under byggtiden minimeras och i många fall undvikas.

5. Samlad bedömning

5.1. Miljökvalitetsmålen

Vägplaneförslaget både bidrar och motverkar till målen *begränsad klimatpåverkan, giftfri miljö, bara naturlig försurning och ingen övergödning*. Enligt trafikprognosen beräknas inte ombyggnaden av vägen öka trafiken på väg 27 i jämförelse med ett nollalternativ, varför ombyggnaden av vägen inte ytterligare motverkar miljömålen. En högre hastighet innebär dock ökade avgasutsläpp som verkar försurande på naturen. Vägplaneförslaget innehåller åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken vilket ger bättre förutsättningar för ett hållbart resande och kan leda till mindre vägtrafik. Genom säkerhetshöjande åtgärder på vägen, diken och sidoräcken, minskas risken att farliga ämnen sprider sig till natur och vatten.

Åtgärder för fördröjning av vägdagvatten samt minskning av översvämningsrisken har vidtagits längs sträckan för att förbättra samt undvika negativa konsekvenser på yt- och grundvatten vilket bidrar till uppfyllelse av målen *Grundvatten av god kvalitet* och *Levande sjöar och vattendrag*. Nya passager för utter bidrar till uppfyllelse i målet *ett rikt växt- och djurliv*.

Vägplaneförslaget gör intrång i skogsmark av värde för skogsproduktion, biologisk mångfald, kulturmiljön och friluftslivet på sträckan förbi Backaryd. Detta motverkar måluppfyllelsen av målet *Levande skogar*. Eftersom projektet tar en liten areal jordbruksmark i anspråk påverkas måluppfyllelsen för *ett rikt odlingslandskap* i liten mån negativt.

Förbifarten i vägplaneförslaget gör att samhället Backaryd avlastas från vägtrafikbuller, avgaser samt en stor del av den barriär som trafiken skapar. Vägplaneförslaget bidrar därför till uppfyllelse av miljömålet *God bebyggd miljö*.

Övriga miljökvalitetsmål är antingen inte relevanta eller bedöms inte påverkas.

5.2. De transportpolitiska målen

Vägplaneförslaget har en god överensstämmelse med det övergripande transportpolitiska målet – att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Den långsiktiga hållbarheten anses uppfylld genom hänsynstaganden enligt MKB samt justeringen av vägens profil för att klara högre vattenstånd. Avseende "transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet" har vägombyggnaden en hög relevans då väg 27 är utpekad som viktig för såväl gods- som privattrafik på lokal och regional och nivå samt på längre relationer som exempelvis mellan östra Europa och södra Sverige.

Det transportpolitiska funktionsmålet talar om att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Vägplaneförslaget leder till en liten försämring av tillgängligheten lokalt, då boende i Backaryd behöver ansluta till väg 27 utanför samhället, en del anslutningar stängs eller dras om samt rekommendationen att oskyddade trafikanter väljer andra vägar att färdas på. Lösningar till dessa ändringar lokalt har dock givits i vägplaneförslaget. I ett regionalt och internationellt perspektiv ger den ökade framkomligheten och kortare restiden en förbättring av tillgängligheten. I funktionsmålet återfinns även formuleringen "bidra till utvecklingskraft i hela landet" vilket är högst relevant

för vägprojektet; ett av ändamålen med vägprojektet är att utveckla och förbättra förbindelserna mellan Sydöstra Småland och Västkusten samt relationen mellan Sverige och östra Europa.

Det transportpolitiska hänsynsmålet består av två delar. Den första delen är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i transportsystemet. Det ligger till grund för flera utformningsval för vägen, bland annat mötessepareringen och reduceringen av antalet anslutningar till vägen. Den andra delen av hänsynsmålet är att bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa. Genom de försiktighetsåtgärder som presenteras i projektets MKB minimeras projektets negativa påverkan på flertalet miljö kvalitetsmål. Målet *Levande skogar* motverkas dock, medan projektet bidrar till uppfyllelse av målen *Grundvatten av god kvalitet*, *Levande sjöar och vattendrag* och *Ett rikt växt- och djurliv*. De direkt positiva effekterna av vägplaneförslaget på människors hälsa hänför sig framförallt till de boendemiljöer som förbättras när vägtrafikbullret minskar till följd av bullerskyddsåtgärder eller ändrad vägsträckning.

Sammantaget anses vägprojektet enligt förslagen i vägplanen bidra till såväl det övergripande transportpolitiska målet som de därtill hörande funktions- och hänsynsmålen.

6. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden

6.1. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

Miljöbalkens allmänna hänsynsregler brukar nämnas som ett antal krav och principer: Kunskapskravet (§ 2), försiktighetsprincipen (§ 3), skälighetsprincipen (§ 3), produktvalsprincipen (§ 4), hushållningsprincipen (§ 5), lokaliseringsprincipen (§ 6), förorenaren betalar (§ 8) och avhjälpandeskyldigheten (§ 8).

Kunskap om förutsättningar har hämtats genom fältinventering, inventering av regleringar och restriktioner, inventering av enskilda och allmänna intressen, samråds- och sakägarmöten samt studier av allmänt tillgängliga planeringsunderlag. En särskild naturvärdesinventering för hela sträckan samt en arkeologisk utredning steg 1 har också genomförts. Genom detta uppfylls *kunskapskravet*.

Försiktighetsprincipen och *skälighetsprincipen* uppfylls genom att vägåtgärderna har anpassats under projekterings gång för att undvika eller minimera konflikter med boendemiljö, landskap och pågående markanvändning och genom att skäliga åtgärder för att förebygga eller minimera negativa konsekvenser har implementerats i projektet. Upprättande av MKB i projektet bidrar också till uppfyllelse av principerna.

Hantering av kemiska produkter regleras genom Trafikverkets generella miljökrav vid upphandling av entreprenader. Miljökrav på byggmaterial och kemiska produkter kommer därmed att ställas i samband med kommande upphandlingar och därmed uppfylls *produktvalsprincipen*.

Återanvändning av massor kommer att ske där så är möjligt. Eventuella överskottsmassor ska transporteras så korta sträckor som möjligt och i första hand om möjligt användas som en resurs i andra närliggande projekt. Material från utrustning och anläggningar som rivs återanvänds där så är möjligt. Miljökrav kommer att ställas på fordon och maskiner under byggskedet. Enligt Trafikverkets miljöpolicy används inte naturgrus som fyllnadsmaterial. Därmed uppfylls *hushållningsprincipen*.

Rimliga alternativ för vägdragning som kan uppnå samma syfte som det aktuella förslaget har prövats och förkastats under projekteringen, dels i ett flertal utredningar som föregått den aktuella vägplaneringen, dels genom en särskild fördjupning avseende anslutningen i Västra Hult. Den lämpligaste sträckningen har valts efter avvägning av ett flertal parametrar. Därmed uppfylls *lokaliseringsprincipen*.

Trafikverket, i egenskap av väg- och banhållare, bekostar i samverkan med övriga intressenter aktuella hänsyns- och försiktighetsåtgärder. Därmed uppfylls kravet på att *förorenaren betalar* för skäliga åtgärder som behövs för att undersöka och förebygga eller begränsa miljöstörningar.

Trafikverket tar i egenskap av verksamhetsutövare ansvaret för eventuella skador på miljön som uppstår i samband med projektet inklusive eventuell förorenad mark som påträffas inom Trafikverkets anläggning. Därmed uppfylls *avhjälpandeskylldigheten*.

6.2. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormerna för havsmiljö, luftkvalitet, nationella utsläppstak för luftföroreningar eller fisk- och musselvatten bedöms inte påverkas av vägbyggnadsprojektet. Förordningen om omgivningsbuller avser kommuners och väghållares ansvar för kartläggning av buller, vilket sker i föreliggande projekt. Miljökvalitetsnormen avseende vattenmiljön

Miljökvalitetsnormerna för vattenmiljö berör aktuellt vägplaneprojekt. De har hanterats i Miljökonsekvensbeskrivningen som tillhör Vägplanen. I tabell 1 nedan görs en sammanfattande bedömning av projektets eventuella påverkan på dem:

Tabell 5: Vägplanens eventuella påverkan på berörda miljökvalitetsnormer, MKN.

Miljökvalitetsnormer	Bedömning
SFS 2004:660 Förordning om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön med tillhörande föreskrifter	Aktuell åtgärd innebär inte någon väsentlig påverkan på ytvattenförekomsternas ekologiska status eller kemiska kvalitet och inte heller på grundvattenförekomsternas kvantitet eller kemiska kvalitet.

6.3. Bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden

Befintlig väganläggning väg 27 och en korridor öster om befintlig väg utgör riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Det innebär att vägen ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av den, dvs funktionen hos transportsystemet ska säkerställas. Vägplaneförslaget bidrar till att säkerställa riksintresset.

7. Markanspråk och pågående markanvändning

Vägområdet för allmän väg i vägplanen omfattar förutom själva vägen utrymme för de väganordningar som redovisas i kapitel 4.2. I vägområdet ingår även en kantremsa på båda sidor som möjliggör drift och underhåll av vägen. Kantremsan är 0,5 meter vid åkermark och 2 meter vid skogsmark men kan anpassas till lokala förhållanden. På plankartorna 101T0201-101T0206 framgår nytt vägområde, tillfällig nyttjanderätt och indragen vägrätt. Det tillkommande vägområdet, det vill säga den areal som ligger utanför det befintliga vägområdet för allmän väg, är angivet i arealberäkningen i bilagd fastighetsförteckning.

Tabell 6 Mark som tas i anspråk eller återgår med förslagen i vägplanen.

Erforderlig rätt	Markslag	Areal (m ²)
Vägrätt	Jordbruksmark	33 000
	Skogsmark	223 000
	Tomtmark	1 000
Vägrätt totalt		257 000
Tillfälligt nyttjande	Jordbruksmark	4 000
	Skogsmark	58 000
	Tomtmark	500
Tillfälligt nyttjande totalt		63 000
Indragen vägrätt	Väg/slänt	18 000
Indragen vägrätt totalt		18 000

Tillkommande vägområde med vägrätt enligt denna vägplan omfattar cirka 257 000 m². Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en upprättad och fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in. Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdebidraget för intrånget är den dag då marken togs i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol.

Befintlig väg 27 som ersätts av ny sträckning förbi Backaryd behålls i allmänt underhåll med motivet att den betjänar både boende och verksamheter. Vägen utgör också en möjlig omledningsväg vid olyckor eller underhållsarbeten.

I vägplanen föreslås att cirka 63 000 m² mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Områdena kommer att användas till etablering, upplag av material och uppställning av maskiner under byggtiden samt vid ledningsarbeten och för en säker arbetsmiljö under byggtiden. Nyttjanderätten ska gälla under byggnadstiden. Marken kommer att återställas innan den återlämnas.

Vägrätt som dras in från allmänt underhåll omfattar cirka 18 000 m². Områden som dras in är delar av gamla väg 27 som rivs när den nya vägen byggs. Denna mark återgår till stamfastigheten och återställs likt omgivande mark.

8. Fortsatt arbete

Vägplanens förslag till utbyggnad av väg 27 har visat sig kunna ge upphov till konsekvenser. Det beror framför allt på att byggandet av förbifarten kräver ganska omfattande bergskärningar vilket påverkar skogsområden samt att breddning görs i värdefull natur- och kulturområden. Ett fortsatt aktivt miljöarbete kommer att krävas i den efterföljande detaljprojekteringen, liksom i upphandlingar och entreprenadverksamheter. Gällande lagstiftning och Trafikverkets fastställda riktlinjer och rutiner för bygg- och anläggningsprojekt bör säkerställa att så sker, exempelvis genom att tillräckliga miljökrav ställs vid entreprenadupphandlingar.

8.1. Tillstånd och dispenser

Tillstånd och dispenser behöver sökas i det fortsatta arbetet för att genomföra vägplanens förslag. De söks utanför vägplanen.

Tabell 7: Tillstånd och dispenser som ska sökas i det fortsatta arbetet.

Åtgärd	Beskrivning	Hantering
Tillstånd till vattenverksamhet enligt 11 kap. Miljöbalken.	Tillstånd till vattenverksamhet ska sökas för arbete och omgrävning av Störtbäcken samt för anläggning av nya trummor under väg 27, enligt 11 kap. Miljöbalken.	Separat tillstånd
Anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kap. Miljöbalken.	Anmälan om vattenverksamhet ska göras för omgrävning av befintligt dike/bäck längs väg 657 samt för det norra biflödet till Störtbäcken, enligt 11 kap. 9a § Miljöbalken.	Anmälan i samband med FU
Tillstånd från Ronneby kommun för arbete i vattenskyddsområde.	Tillstånd ska sökas hos Ronneby kommun för intrång och arbete i den yttre skyddszonen för vattenskyddsområde Backarydsområdet-Backaryd. Arbetet innefattar schaktning samt fyllnad av vägbank. Kommunens skyddsföreskrifter ska följas. Intrång görs i två lägen, av cykelväg längs väg 656 samt där väg i ny sträckning korsar väg 657.	Separat tillstånd
Tillstånd för påverkan på fornlämningar ska sökas enligt Kulturminneslagen (1988:950) 2 kap.	Ansökan ska i god tid inlämnas till länsstyrelsen inför beslut om fortsatt utredning, borttagning eller flyttning av lämningar som berörs av vägplaneförslaget, redovisade i kap. 4.5.1.	Separat tillstånd

8.2. Miljöstyrning och uppföljning i byggskedet

Genom olika val under byggskedet kan byggverksamhetens miljöpåverkan begränsas. Nedan åtgärder är föreslagna för att minska påverkan under byggtiden, utöver Trafikverkets generella miljökrav vid entreprenader. De fastställs inte i vägplanen utan de säkerställs på andra sätt, till exempel genom krav i förfrågningsunderlaget, FU, för entreprenaden eller genom avtal.

Tabell 8: Miljöstyrning och uppföljning i byggskedet.

Åtgärd	Beskrivning	Hantering
Skyddsåtgärder för träd i Västra Hult	Om risk finns för att gamla ekarna i ängsmarken påverkas i byggskedet bör skyddsåtgärder vidtas, t.ex. genom stängsling utanför kronans dropppunkt.	FU
Skyddsåtgärder för träd i Skörje by	Skyddsåtgärder i byggskedet för Skörje by för att undvika att stenmurar och träd skadas.	
Skyddsåtgärder för fornlämningar	Om det föreligger risk för att fornlämningar skadas som Länsstyrelsen bedömt ska bevaras ska skyddsåtgärder upprättas, t.ex. byggstängsel.	FU
Skyddsåtgärder för biotopskyddade stenmurar	Intrång i stenmurar inom tillfälligt vägområde ska minimeras och helst undvikas. Skyddsåtgärder ska vidtas, t.ex. markering med pinnar/stolpar i kontrastfärg eller byggstängsel.	FU

Återuppbyggnad av biotopskyddade stenmurar och stenrösen	Sten från stenmurar eller stenrösen ska läggas upp som nya stenmurar eller stensamlingar. Om det är möjligt ska de byggas på befintliga stenmurar.	FU
Skyddsåtgärder för rödlistad skalbagge	Återanvänd de träd som tas ner och skapa faunadepåer. Virke från träden kan placeras ut på lämpliga platser och högstubbar kan kapas till placeras i solexponerade lägen. Veden kan fungera som utvecklingssubstrat för vedlevande insekter. Störst effekt får högstubbarna om de står i det sydvända skogsbrynet norr om den nya vägen.	FU
Utformning av faunapassager	Utformning av faunapassager för klövvilt, småvilt och utter ska göras med hänsyn till djurens säkerhet och för att främja användningen av föreslagna passager, med utgångspunkt i vad som rekommenderas i PM Faunastyrningsplan, MKB och VGU. I den kombinerade porten för fauna och skogsbil bör de två funktionerna vara tydligt avskilda för att främja hög användning hos viltet, t.ex. genom att anlägga en stenrad med större block (återanvändning av block från vägområdet) eller gles placering av större block i den del av porten som är avsedd för viltet för att göra den delen mindre attraktiv/mer obekvämt för människor.	FU
Återställande av ekologisk funktion i Störtbäcken	Vid omgrävning av Störtbäcken och biflöderna ska förutsättningar skapas för att återställa den ekologiska funktionen i vattensystemet. Diket ska vara öppet och inte ha för branta slänter.	FU
Utterpassage i Vierydsån	Passage för utter i Vierydsån genom uppförande av spång på insidan av bron.	FU
Kväverening	Det finns behov av kväverening och skyddsåtgärder behöver vidtas vid tillfälliga upplag, i den norra och den södra delen av ny vägsträcka, vid vattendrag och där vägplanen gör intrång i vattenskyddsområden.	FU

8.3. Övriga föreslagna åtgärder

Nedan presenteras de åtgärder och försiktighetsmått som redovisas i vägplanens miljökonsekvensbeskrivning, MKB som inte fastställs i vägplanen. För att åtgärderna ska genomföras behöver de säkerställas på andra sätt, till exempel genom krav i förfrågningsunderlaget, FU, för entreprenaden eller genom avtal.

Tabell 9: Särskilda utredningar och utformningsprinciper.

Åtgärd	Beskrivning	Hantering
Samråd med Länsstyrelsen avseende hydrogeologisk påverkan	Samråd med Länsstyrelsen rekommenderas angående den hydrogeologiska påverkan som kan förväntas i samband med anläggningsarbetena.	FU
Kompletterande undersökningar av bergets sprickbenägenhet.	Kompletterande undersökningar av bergets sprickbenägenhet ska göras. Tillstånd för grundvattensänkningar kan bli aktuellt om undersökningarna påvisar ett behov av detta. Beslut om tillstånd skall sökas för vattenverksamhet tas av verksamhetsutövaren.	FU
Gestaltning av bullerskyddskärmar	Gestaltning av bullerskyddsåtgärder bör utföras med hänsyn till omgivande landskap så att bullerskydden smälter in i landskapet. En god estetisk bör eftersträvas vad gäller färg, material, variation och genomsiktighet.	FU
Utformning av kombinerad faunapassage och skogsbilväg	Den kombinerade skogsbilvägen och faunapassagen vid Backaryd bör placeras och utformas med hänsyn till den kuperade terrängen och med mål att behålla kopplingen i landskapet. Detta kan uppnås genom god genomsikt i porten, en större öppning ger en starkare landskapskoppling och en bättre behållen landskapsbild.	FU
Omläggning av VA-ledningar	Åtgärder i form av omläggning eller andra skyddsåtgärder för VA-ledningar som blir aktuellt i samband med planförslaget hanteras i samråd med berörda ledningsägare.	Avtal

9. Genomförande och finansiering

9.1. Formell hantering

9.1.1. Fortsatt planprocess och fastställelseprövning

Syftet med vägplanen är att väghållaren, i det här fallet Trafikverket, ska få tillgång till det markområde som erfordras för ombyggnaden. Fastställelse och markåtkomst regleras i väglagen. Det är endast plankartorna som fastställs, det övriga materialet är underlag till plankartorna men åtgärder från underlagsmaterialet tas med i fastställelsebeslutet.

Under hela det hittillsvarande arbetet med vägplanen har allmänheten haft möjlighet att lämna synpunkter på förslagen. Information om projektet har funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida (länk) och informations- och samrådsmöten har hållits med allmänheten i Backaryd (2015-06-15), samhällsföreningen i Backaryd (2015-09-01) och med sakägare och allmänhet (2015-10-20). Därutöver har samråd hållits med Länsstyrelsen (2015-09-01), Ronneby kommun (2015-09-03), Blekingetrafiken, räddningstjänsten och ledningsägare. Ytterligare information om samrådsprocessen återfinns i samrådsredogörelsen. Även i den fortsatta hanteringen kommer det att finnas möjlighet att lämna synpunkter på planen.

Fastställelseprövningen inleds med att vägplanen ställs ut, varvid berörda sakägare och övriga kan lämna synpunkter på planen under granskningstiden. Synpunkter sammanställs och kommenteras i ett utlåtande som upprättas när granskningstiden är slut. De inkomna synpunkterna kan föranleda att väghållningsmyndigheten reviderar vägplanen. De sakägare som berörs av revideringen ges möjlighet att ta del av ändringen. Är revideringen omfattande kan ny granskning behöva göras.

Vägplanen och utlåtandet översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över vägplanen och därefter begärs fastställelse av plankartorna. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat utlåtandet. Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen.

Om beslut att fastställa vägplanen tas så kungörs beslutet. Beslutet kan överklagas till regeringen. Vägplanen vinner laga kraft om ingen överklagar fastställelsebeslutet inom tiden för överklagande. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas i vägplanens beskrivning och på plan- och profilritningarna samt de villkor som tas upp i beslutet. Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Väghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Väghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. Väghållaren erhåller också en tidsbegränsad nyttjanderätt (tillfällig nyttjanderätt) till mark eller utrymme i samband med byggandet av vägen för t.ex. tillfälliga upplagsplatser. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

9.1.2. Detaljplaner

Vägplaneprojektet berör inga detaljplaner. Det fanns tidigare detaljplaner för Backaryd tätort men ett förslag att upphäva dem vann laga kraft 2014-08-11. Backaryd tätort klassas idag som sammanhållen bebyggelse.

9.1.3. Vaghållningsansvaret

Trafikverket är vaghållare för väg 27 samt för det allmänna vägnätet inom vägplaneområdet.

Vägförslaget innebär att del av gamla Väg 27 dras in från allmänt vägunderhåll. Sträckan som avses återges på ritning 101T0201-101T0206. De indragna vägarna ska rivas upp och marken ska återställas till den tidigare markanvändningen. Sträckorna som avses redovisas i tabell 10 nedan.

Tabell 10: Del av vägar som dras in från allmänt underhåll och rivs.

Väg	Sektion (m)	Vägområde som dras in (m ²)
Gamla väg 27	0/160 – 0/300	1 000
Gamla väg 27	4/100 – 4/400	3 000
Gamla väg 27	5/000 – 7/200	13 700
Totalt:		17 700 m²

Indragningen av allmän väg innebär att vägrätten upphör och att marken återgår till respektive fastighetsägare eller att vägen ombildas till en gemensamhetsanläggning med en samfällighetsförening som vaghållare. Gemensamhetsanläggningen bildas genom anläggningsförrättning, som Trafikverket begär och bekostar.

9.1.4. Dispenser och tillstånd

För att kunna genomföra vägplanens förslag krävs följande dispenser och tillstånd:

- Tillstånd för vattenverksamhet i Störtbäcken
- Tillstånd för vattenverksamhet vid anläggning av nya trummor under väg 27
- Tillstånd för arbete inom vattenskyddsområde Backarydsområdet-Backaryd
- Bygglov för bullerskyddsåtgärder
- Tillstånd enligt Kulturminneslagen (1988:950) att påverka fasta fornlämningar

9.1.5. Åtgärder som undantas från förbud eller skyldigheter

Strandskydd

Eftersom regeringen har tillåtit aktuell verksamhet med stöd av 17 kap. 1 § miljöbalken gäller inte förbudet enligt 7 kap. 15 § miljöbalken mot åtgärder inom strandskyddsområdena (7 kap. 16 § 2. miljöbalken). Samråd sker med berörd tillsynsmyndighet, i detta fall länsstyrelsen, inom ramen för myndighetens särskilda bevakningsansvar vid handläggning av vägplaner. Påverkan på strandskyddade områden redovisas i kapitel 4.5.4 samt mer utförligt i vägplanens tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Generellt biotopskydd

Bestämmelserna om generella biotopskydd gäller inte allmänna vägar som ingår i en fastställd vägplan enligt 7 kap 11a § miljöbalken. Efter vägplanens fastställelse behöver

därför inte dispens sökas för de allmänna vägar som vägplanen omfattar. De särskilda skäl som framförs, för att undantag från biotopskyddsbestämmelserna ska medges, är att väg 27 är en väg av stort allmänt intresse. De biotopskyddsobjekt som förekommer och påverkas inom vägområdet är redovisade i kapitel 4.5.3. samt mer utförligt i tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken

Skyldigheten att göra anmälan för samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken gäller inte för de verksamheter och åtgärder som behövs för att bygga vägen och som fastställs och ingår i vägområde för allmän väg eller område för tillfällig nyttjanderätt.

9.2. Genomförande

Projektet har följande översiktliga tidplan från vägplan till byggande:

- Samråd sommar/höst 2015
- MKB till Länsstyrelsen för godkännande maj 2016
- Granskningshandling (utställelse) juni 2016
- Fastställelsehandling september 2016
- Förfrågningsunderlag 2016
- Byggtid 2018-2020

Anläggningsarbetena kommer att handlas upp som totalentreprenad vilket innebär att antagen entreprenör får frihet att föreslå egna lösningar men även större ansvar för att uppfylla funktions- och kvalitetskrav.

9.3. Finansiering

Finansiering av vägprojektet är med i Trafikverkets finansplan REGINV (Regional Investering). Totalkostnaden för vägprojektet är bedömd till 221,5 miljoner kronor.



Andreas Rydström

Projektledare

10. Underlagsmaterial och källor

Nationella vägdatabasen, NVDB (2016). *Information om Sveriges vägar på karta*.

Tillgänglig: <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket> [2016-05-23]

Ronneby kommun, 2006. *Översiktsplan för Ronneby kommun. Kapitel 8. Mellankommunala intressen* [Online]. Tillgänglig: <http://www.ronneby.se/Documents/Milj%C3%B6-%20och%20byggnadsf%C3%B6rvaltningen/11276/Antagandehandlingar/Kap%208%20C3%96versiktsplan061120.pdf> [2016-05-23].

SGU (2014) Digital jordartskarta

Trafikverket, 2016. Miljökonsekvensbeskrivning Förbi Backaryd till Hallabro [Online].

Tillgänglig:

http://www.trafikverket.se/contentassets/754ea7c265fc44fb90bd518c4fd215a3/vag27_mkb_samradshandling_160516.pdf [2016-05-23].

Trafikverket, 2015a. *Planläggningsbeskrivning Rv 27 förbi Backaryd* [Online]. Tillgänglig:

<http://www.trafikverket.se/contentassets/14894876d1be4db9bf86a501f1d8b8d6/planlaggningsbeskrivning-vag-27-backaryd-hallabro-2015-04-16.pdf> [2016-05-23].

Trafikverket, 2015c. Trafikprognos väg 27.

Trafikverket 2015d. Vägars och gators utformning, VGU. Dokumentbeteckning: 2015:086.

Trafikverket 2011. Meddelande om ställningstagande efter avslutad Vägutredning [Online].

TRV2010/7315 Objekt: 87 925 005. Tillgänglig:

<http://www.trafikverket.se/contentassets/a5f9b750f811457c8ba7c0fecdc7963/trafikverkets-beslut-om-fortsatt-inriktning-2011-03-21.pdf> [2015-08-12].

Trafikverket 2010. Vägutredning med miljökonsekvensbeskrivning. Väg 27 Ronneby – Växjö, delen Möllenäs – Djuramåla, Blekinge län [Online]. Tillgänglig del1:

http://www.trafikverket.se/contentassets/a5f9b750f811457c8ba7c0fecdc7963/vagutredning-inkl-mkb-2010-06-02_sidan-1-61.pdf Tillgänglig del2:

http://www.trafikverket.se/contentassets/a5f9b750f811457c8ba7c0fecdc7963/vagutredning-inkl-mkb-2010-06-02_sidan-62-154.pdf [2016-04-12].



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 543, 291 25 Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90

www.trafikverket.se