

Objektdata

Väg Väg 30 Möllenäs-Djoramåla
Objektnummer 91 90 02
Län Blekinge, Kronoberg
Kommun Ronneby, Tingsryd

Dokumentdata

Typ Förstudie - förslagshandling
Datum 2005-09-29
Beställare: Vägverket Region Sydöst
Box 513
371 23 Karlskrona
Projektledare: Helena Niordson Tfn. 0455-36 65 36

Konsult: Vägverket Konsult
Borgmästaregatan 11
371 35 Karlskrona
Handläggare Jonas Petersson Tfn. 0455-25563

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	3
2	Geografisk avgränsning	4
3	Bakgrund	5
3.1	Tidigare studier och överväganden	5
4	Befintliga förhållanden	6
4.1	Biltrafik	7
4.2	GC-trafik	7
4.3	Farligt gods	8
4.4	Trafikolyckor	8
4.5	Bebyggelse	9
4.6	Planer och bestämmelser	9
4.7	Miljö- och kulturintressen	9
4.7.1	Naturresursintresse	9
4.7.2	Naturmiljö	9
4.7.2.1	Klassning och förklaring	9
4.7.2.2	Naturmiljöområden	10
4.7.3	Kulturmiljö	11
4.7.3.1	Kulturmiljöområden	11
4.8	Friluftsliv	12
5	Tänkbara åtgärder enligt fyrstegsprincipen	13
6	Studerade åtgärder	14
6.1	0 alternativ	14
6.2	0+ alternativ	14
6.3	0++ alternativ	14
6.4	Förbifarter Backaryd, Hallabro	15
7	Effekt och konsekvenser	15
7.1	0 alternativ	15
7.2	0+ alternativ	15
7.3	0++ alternativ	15
7.4	Förbifarter	16
7.4.1	Förbifart Backaryd	16
7.4.2	Förbifart Hallabro	16
8	Tillstånd och dispenser	16
9	Fortsatt arbete / Tidplan	16
10	Samråd	16
Bilagor 1-2	Natur- och kulturvärden	

1 Sammanfattning

Syftet med projektet är att förbättra trafiksäkerheten och öka framkomligheten på väg 30 mellan Möllenäs och Djuramåla. Sträckan som ingår i projektet är ca 25 km lång och vägbredden är till största delen 7 m. Längs sträckan finns det ca 90 anslutningar/korsningar av olika dignitet vilket bidrar till att trafiksäkerheten idag är otillfredsställande. Vägens befintliga profil är till stor del anpassad till landskapet och befintlig terräng vilket medför stora nivåskillnader främst mellan Backaryd och Hallabro. Befintlig vägsträcka söder och norr om samhällena har en flackare profil

I förstudien har tre tänkbara huvudalternativ som utgår från att nyttja befintlig vägsträckning studerats. Ett **0 alternativ**, där inga åtgärder annat än löpande underhåll samt trafiksäkerhetsåtgärder i Backaryd och Hallabro utförs. Ett **0+ alternativ**, där 2+1 väg med mitträcke utförs på sträckor där vägens plan och profil medger detta utan större ombyggnader samt TS-åtgärder i Backaryd och Hallabro utförs. Ett **0++ alternativ** där 2+1 väg med mitträcke utförs på hela sträckan samt trafiksäkerhetsåtgärder i Backaryd och Hallabro utförs. Vidare redovisas tänkbara **förfararter** för Backaryd och Hallabro till ovan nämnda alternativ. Förfarart Backaryd ges en sträckning öster om samhället medan förfararten för Hallabro ges en västlig sträckning.

Väg 30 är den gamla Värendsvägen ned till Ronneby, i bruk alltsedan medeltid. Flera äldre vägsträckningar finns ställvis bevarade, parallellt med den nuvarande. Området mellan Möllenäs och Djuramåla karaktäriseras av en stundtals kraftigt kuperad terräng med växelvis tät skogsmark och små öppna landskapspartier. Byarna med sina ängs- och hagmarker utgör en del av landskapet liksom de småskaliga gårdsmiljöerna.

Vid Kartaby i den södra delen finns ett område bestående av träd- och buskbärande äng med bevarandevärde av högsta klass. Området är vackert och högklassigt med få motsvarigheter inom länet. I den norra delen, vid Djuramåla, finns ett område med mycket stora biologiska och landskapsmässiga värden som ingår i naturvårdsprogrammet för Kronobergs län.

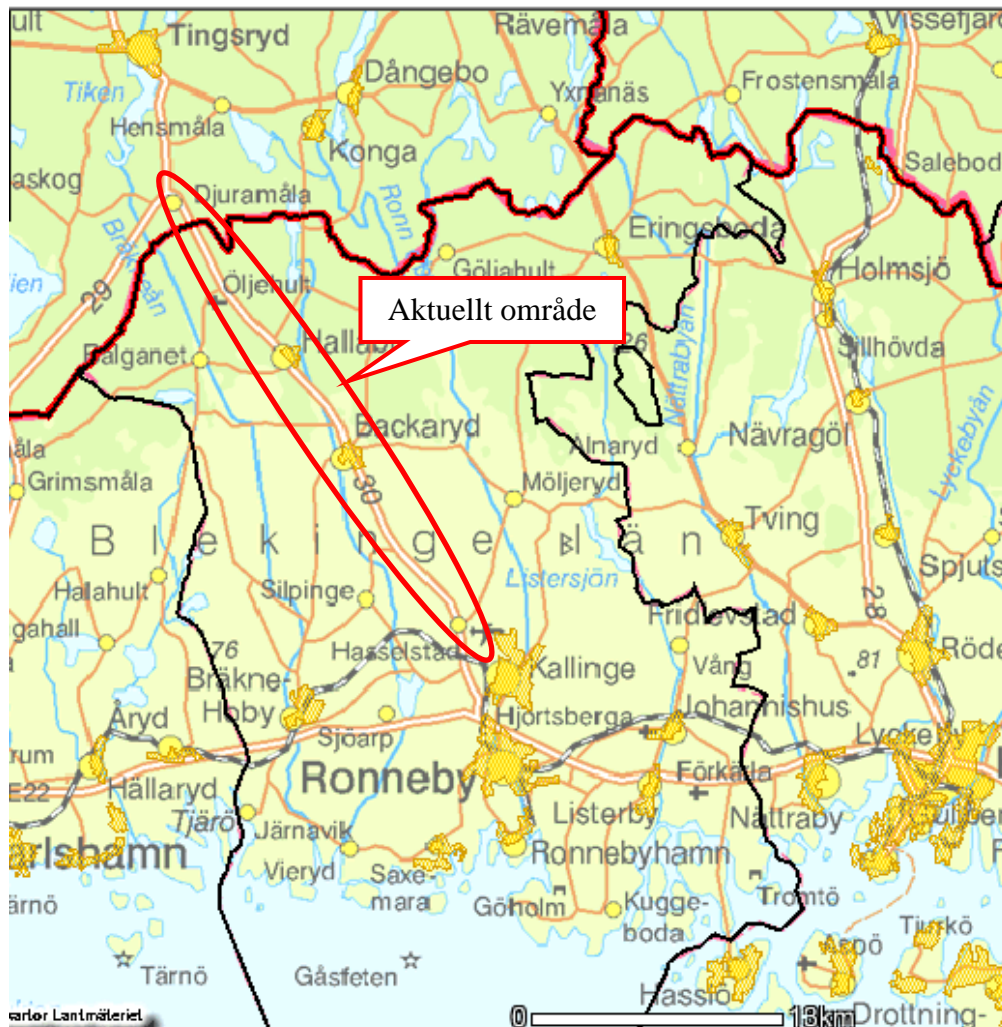
Område öster om Backaryd som utgörs av ett ekologiskt känsligt område med betydande naturvärde som samtidigt är representativt för kommunens natur.

Sträckan som ingår i projektet passerar 3 st skyddsområden för vattentäkter och för friluftslivet finns ett område öster om Backaryd och ett område väster om Hallabro i anslutning till föreslagna åtgärder.

2 Geografisk avgränsning

Förstudien omfattar väg 30, delen Möllenäs-Djuramåla samt de närmaste omgivningarna. Gränsen i söder är Möllenäs där väg 637 ansluter. I norr avslutas projektet vid Djuramåla där väg 29 ansluter. Den aktuella sträckan är ca 25 km lång.

Förstudien utgör underlag för Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan föreligger eller inte. Länsstyrelsen skall med förstudien som underlag fatta beslut om projektets miljöpåverkan enligt miljöbalken 6 kap 4 §.



3 Bakgrund

Väg 30 (blivande väg 27) ingår i SEB Trans Link, ett vägstråk mellan Karlskrona och Göteborg som är av internationell betydelse. Målstandarden för väg som utgör en sådan viktig transportlänk är 13.0 m med flacka slänter och dimensionerande hastighet 110 km/h vilket inte uppfylls på väg 30 idag.

Väg 30 fungerar även som en viktig regional länk för trafik mellan Växjö och Ronneby. Årsdygnstrafiken på delsträckan Möllenäs – Djuramåla är ca 1 800 – 2 500 fordon varav drygt 10 % är tung trafik med den största trafikmängden i den södra delen, se figur 1.

Problem som finns idag längs sträckan Möllenäs - Djuramåla är bristande framkomlighet och trafiksäkerhet samt en störning av boendemiljön orsakad av trafiken, särskilt vid de mindre samhällena Backaryd och Hallabro. Dagens sträckning passerar dessutom i närheten/genom tre skyddsområden för kommunal vattentäkt.

3.1 Tidigare studier och överväganden

1994 utfördes utredningen, *Lokalisering av ny riksväg 30 delen Möllenäs – Djuramåla*. Lokaliseringsutredningen hade målstandarden 13 m och en referenshastighet på 110 km/h. Utredningen visade att ett öst/västligt utbyggnadsförslag skulle innebära minst miljöpåverkan och detta alternativ förordades.

1995 utfördes utredningen *Kulturlandskapsutredning inför planerad ombyggnad av Rv30, delen Möllenäs-Djuramåla* av Blekinge läns museum

En komplettering till Lokaliseringsutredningen utarbetades 1997, *Kompletterande Lokalisering, nummer två, av ny riksväg 30, delen Möllenäs – Djuramåla*. I denna studie gjordes en komplettering med ytterligare ett alternativ med målstandard 9 m och referenshastighet 90 km/h. Vidare gjordes en miljökomplettering beträffande bland annat nyckelbiotoper och en linjestudie för de tänkbara korridoralternativen; Väst och Öst/Väst. Studien förordade dock inte något alternativ.

År 2004 genomfördes en *miljöstudie* med syfte att i första hand komplettera den befintliga Lokaliseringsutredningen (1994) med nytillkomna uppgifter för att få ett uppdaterat underlag till en fortsatt förstudie gällande miljö- och hälsopåverkan i området. Nya aspekter som bland annat samhällets robusthet behandlas också i denna studie.

År 2005 genomfördes en översiktlig teknisk studie som visade på möjligheten att följa befintlig väg.

4 Befintliga förhållanden

Befintlig väg har en belagd bredd på 7.0 m med undantag av delen Möllenäs – södra delen Kartaby där vägen är 9.0 m bred. Söder om Möllenäs är vägbredden 13.0 m. Skyltad hastighet är 90 km/h förutom i samhällena Backaryd och Hallabro där hastigheten är nedsatt till 70 km/h respektive 50 km/h. I Backaryd finns även en låghastighetszon på 30 km/h förbi Backaryds skola.

Längs den aktuella sträckan ansluter ca 90 stycken anslutningar såsom allmänna vägar, enskilda vägar samt flera anslutningar direkt från bostadsfastigheter (anslutningar i Backaryd och Hallabro oräknade). Vägstandarden varierar på sträckan Möllenäs – Djuramåla där stundtals dålig vägprofil inte harmonierar med dess planstandard. Detta innebär farliga backkrön med skymda ut- och infarter. Planstandarden är bra på sträckningen norra Hallabro – Djuramåla.

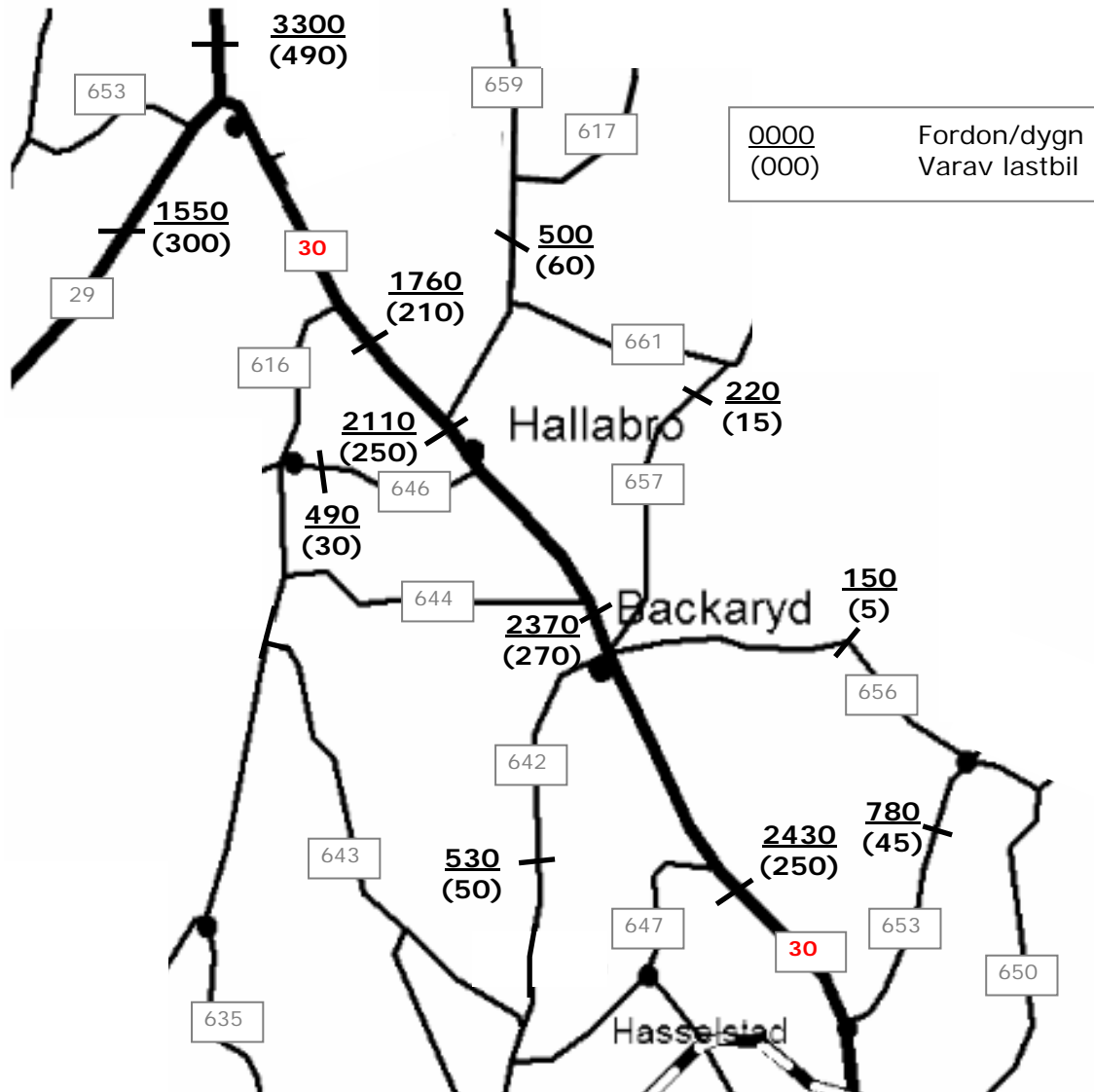
Vägens profil är till stor del anpassad till landskapet och befintlig terräng vilket medför stora nivåskillnader främst mellan Backaryd och Hallabro. Befintlig vägsträcka söder och norr om samhällena har en flackare profil, anpassad till terrängen. Vägen bildar en barriär i landskapet men barriäreffekten är begränsad på grund av att profilen följer landskapet så att kraftiga skärningar och vägbankar saknas. I samhällena Backaryd och Hallabro bidrar vägens sträckning till en barriäreffekt samt till bullerstörningar.

Området mellan Möllenäs och Djuramåla karaktäriseras av en stundtals kraftigt kuperad terräng med växelvis tät skogmark och små öppna landskapspartier. Dessa områden kan beskrivas som öppna eller stängda rum i landskapet där det stängda rummet dominerar med sin täta växtlighet. I dessa områden kan det vara svårt att ta sig ut i terrängen utan att använda befintliga stigar.

Byarna med sina ängs- och hagmarker utgör en del av landskapet liksom de småskaliga gårdsmiljöerna.

4..1 Biltrafik

Trafikmängden på riksväg 30 mellan Möllenäs – Djuramåla är per årsmedeldygn ca 1 800 – 2 500 fordon. Av dessa utgör den tunga trafiken ca 200 fordon/dygn.



Figur 1. Trafikmängden på väg 30 och anslutande vägar.

4..2 GC-Trafik

Omfattningen av gång- och cykeltrafik på sträckan är inte känd men med tanke på den spridda bebyggelsen utmed sträckan kan man anta att det förekommer cykeltrafik längs vägen. På några sträckor, främst i samhällena Backaryd och Hallabro, finns separat GC-väg. I framför allt samhällena korsar GC-trafik väg 30 bl a till St. Skörjesjön, väster om Backaryd, som används som badsjö.

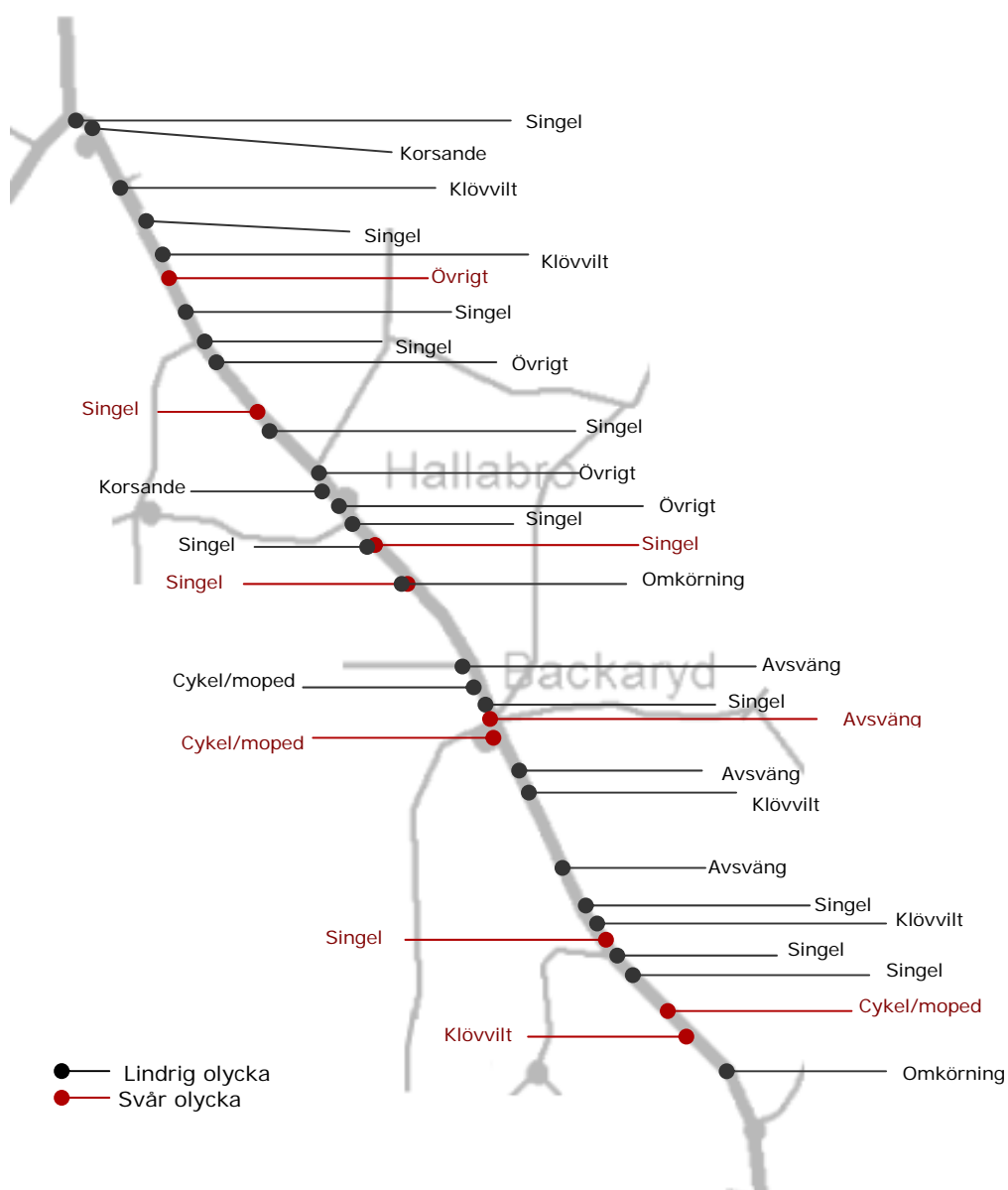
4.3 Farligt gods

I Ronneby kommuns översiktsplan 2003, samrådshandling, framgår att farligt godstransporter inte finns kartlagda inom kommunen. Huvuddelen av transportererna går rimligen på de större vägarna, varav riksväg 30 utpekades som en av vägarna där farligt gods transporter förekommer.

Enligt räddningsverket utgör däremot inte vägsträckan från Möllenäs till Djuramåla en lämplig led för transport av farligt gods.

4.4 Trafikolyckor

Olycksstatistik på riksväg 30 visar att det förekommit en del olyckor längs vägen, dock är de flesta av olyckorna lindriga. Den mest förekommande olyckstypen på denna sträcka är singelolycka.



Figur 2. Polisrapporterade olyckor på den aktuella sträckan mellan 1993 och 2003.

Det procentuellt stora antalet singelolyckor (43%), som är relativt jämnt fördelade på sträckan, kan tyda på att det förekommer höga hastigheter längs sträckan.

4.5 Bebyggelse

Längs med väg 30 ligger två mindre samhällen, Backaryd med ca 400 personer och Hallabro med ca 260 personer. Boende i Backaryds samhälle är mer utsatta för störningar orsakade av trafiken eftersom väg 30 passerar genom samhället och bebyggelse finns på båda sidor om vägen. I Hallabro går vägen istället till stor del väster om bebyggelsen. Det finns inga kända bullerberäkningar genomförda i området.

Längs vägen finns mycket randbebyggelse, totalt omkring 70 bostadshus.

I Backaryd finns skola samt förskole- och fritidsaktiviteter i anslutning till väg 30 varför barn korsar vägen utanför Backaryds skola.

4.6 Planer och bestämmelser

För Bäckasjön, Bäckasjögolén och Djurasjön gäller strandskydd på land och i vatten intill 100 m från strandlinjen.

4.7 Miljö- och kulturintresse

I bilagorna 1-2 redovisas översikter av dokumenterade natur och kulturvärden längs den aktuella vägsträckan och den närmaste omgivningen. Endast områden i direkt anslutning till väg 30 och studerade förbifarter redovisas med beskrivningstext.

4.7.1 Naturresursintresse

2. Skyddsområde för vattentäkt förekommer på tre ställen. Söder om Backaryd finns en vattentäkt, Bäckasjön, som utgör vattenskyddsområde som även sträcker sig en bit norröver. Vattenverket i Backaryd ligger strax öster om samhället och hela Backaryds samhälle ingår i ett större vattenskyddsområde. I Hallabro finns också ett vattenverk som tar vatten från vattentäkten Vierydsån. I vattenskyddsområdet ingår nästan hela samhället Hallabro.

5. Ronneby kommun står för en stor del av Blekinge läns grustillgångar. Grusfyndigheter och grustäkt finns i anslutning till, och söder om Backaryd. Dessa återfinns alla väster om riksväg 30 förutom en fyndighet som finns öster om riksvägen vid Västra och Östra Kroken. Grusfyndigheterna ingår alla i klass III vilket innebär att det är områden som från naturvårdssynpunkt har begränsat värde och som normalt bör kunna upplåtas för täkt.

4.7.2 Naturmiljö

4.7.2.1 Klassning och Förklaring

Sumpskogar som är inventerade i detta område består vanligtvis av kärrskog. De representerade klasserna är klass 3, som innebär en ordinär sumpskog (ofta dikad men med

vissa naturvärden kvar), och klass 4 som innebär sumpskog som redan påverkats starkt av ingrepp (dikning eller avverkning).

En **nyckelbiotop** är ett område som utifrån en samlad bedömning av biotopens struktur, artinnehåll, historik och fysisk miljö har mycket stor betydelse för flora och fauna. Där finns eller kan förväntas finnas rödlistade arter. Nyckelbiotoper har ingen klassning.

Ängs- och hagmarker ingår i odlingslandskapets historia och återfinns därför ofta på samma områden som bevarandeplaner för odlingslandskapet. Ängs- och hagmarksobjekten klassificeras med hänsyn till deras bevarandevärde i tre klasser där klass 1 är högsta värde.

Odlingslandskapet med åker, äng och hage har stora värden och utmärks av en stor biologisk mångfald genom att det hyser landets mest art- och individrika växt- och djursamhällen. Det är präglad av människan under mycket lång tid och är en viktig del av vårt kulturarv. För naturvärden tillämpas tre klasser där klass I har högsta bevarandevärde. För kulturmiljövårdens del anges två klasser där klass I har största betydelse ur bevarandesynpunkt.

4.7.2.2 Naturmiljöområden

1. Vid Kartaby i den södra delen finns ett område bestående av träd- och buskbärande äng med bevarandevärde av högsta klass (klass 1). Området är vackert och högklassigt med få motsvarigheter inom länet. Området har hävdkontinuitet, typrepresentativitet, geografisk representativitet, stor artrikedom samt ett raritetsvärde. Området är upptaget som ekologiskt känsligt i översiktsplanen för Ronneby kommun, klass II från naturvårdssynpunkt, klass II från kulturmiljösynpunkt. Inom området finns ängs- och hagmarker med höga eller mycket höga bevarandevärde (klass II och III).
4. Kärrskog på 2 Ha med dominans av glasbjörk. Området har en stark lokal påverkan av närhet till kraftledning och dikning och en svag lokal påverkan av tidigare vägingrepp. Klass 3.
6. Område öster om Backaryd som utgörs av ett ekologiskt känsligt område. Här finns känslig häckfågelfauna i anslutning till klarvattensjöarna stora Angsjön och Vitavatten. Detta område ingår även i Blekinges Naturvårdsplan och benämns som ett naturvårdsområde klass III som innebär att området har ett betydande naturvärde som samtidigt är representativt för kommunens natur.
9. Nyckelbiotop med naturlig skogsbäck på 0,6 Ha bestående av gransumpskog. Skogen är en översvämningsskog med hög och jämn luftfuktighet.
10. Nyckelbiotop på 0,6 Ha med dominans av gran. Biotopen karaktäriseras som blockrik med rörligt markvatten och rik hänglavsforekomst.
12. Adellövskog på 1,5 Ha.
14. Område omkring västra Hult ingår i Länsstyrelsen bevarandeplan för odlingslandskapet, klass II från naturvårdssynpunkt, klass I från kulturmiljösynpunkt. Inom området finns flera ängs- och hagmarker med höga eller mycket höga bevarandevärde (klass II och III). Området ingår även i Kulturminnesprogrammet för Blekinge. Byar med spridd bebyggelse samt

ålderdomligt kulturlandskap med små åkrar och lövhagmarker. En del av Klämmens by ingår i söder.

15. Nyckelbiotop på 0,8 Ha av typen ädellövnaturskog. Biotopen har dominans av avenbok och en bäck går genom området som gjort biotopen forsdimmepåverkat.

16. Ängs- och hagmark på 1,9 Ha. Värde okänt.

17. Sumpskog på 2 Ha med dominans av al och glasbjörk med stark lokal påverkan av vägen. Sumpskogen har naturvärdesklass 2. Inom sumpskogsområdet ligger också en nyckelbiotop på 0,7 Ha, dock inte i området närmast vägen. Nyckelbiotopen består av al där den slingrande bäcken skapat en översvämningsskog.

21. Kärrskog på 4 Ha med dominans av klibbal. Området har en stark generell påverkan av tidigare vägingrepp. Klass 2.

23. Kärrskog på 1 Ha med dominans av al och glasbjörk. Området har en stark generell påverkan av tidigare vägingrepp. Klass 3.

24. Område söder om Öljuhult som ingår i Länsstyrelsen bevarandeplan för odlingslandskapet, klass II från naturvårdssynpunkt, klass II från kuturmiljösynpunkt. Området består av ett öppet kulturlandskap i anslutning till Öljuhults kyrkby. I södra delen finns flera hävdade hagar, klass II och III.

25. Kärrskog på 2 Ha bestående av blandskog. Området har en stark lokal påverkan av tidigare vägingrepp. Tydliga körspår i området innebär en svag lokal påverkan. Klass 3.

26. Kärrskog på 7 Ha bestående av blandskog. Området har en stark lokal påverkan av tidigare vägingrepp. Dikningen i området har en generell stark påverkan samt närheten till kraftledning bidrar till en svag lokal påverkan. Klass 3.

28. Kärrskog på 4 Ha med dominans av glasbjörk. Området har en stark generell påverkan av planterad gran och äldre dikning. Klass 4.

29. Vid Djuramåla, i Kronobergs län, återfinns ett område, Djuramåla by-Jostagården-Djurasjön, som ingår i naturvårdsprogrammet för Kronobergs län. Området har mycket stora biologiska och landskapsmässiga värden. För att de ska bestå, krävs att värdefulla växtlokaler inte dikas och källorna bevaras. Djuramåla by har vackra byggnader och många stengärdesgårdar. Stora delar av området ingår också i bevarandeplanen för odlingslandskapet, klass I från naturvårdssynpunkt.

30. Ädellösvskog på 4,5 Ha. Värde okänt.

4.7.3 Kulturmiljö

Väg 30 är den gamla Värendsvägen ned till Ronneby, i bruk alltsedan medeltid. Flera äldre vägsträckningar finns ställvis bevarade, parallellt med den nuvarande.

4.7.3.1 Kulturmiljöområden

3. Milstolpe, RAÄ Backaryd 4:1

7. Minnessten, RAÄ Backaryd 5:1

8. Backaryds kyrka. Området är utpekat i både Ronneby kommuns översiktsplan och länsstyrelsens Kulturminnesvårdsprogram som värdefull bebyggelsemiljö. Kyrkan är från slutet av 1700-talet.

11. Kulturhistorisk lämning i form av äldre medeltida färdväg. RAÄ Backaryd 29:1

13. Milstolpe, RAÄ Backaryd 6:1

18. Kulturhistorisk lämning i form av torp. RAÄ Backaryd 65:1

20. Milstolpe, RAÄ Backaryd 2:1

22. Milstolpe, RAÄ Ölnehult 3:1

27. Milstolpe, RAÄ Ölnehult 1:1

31. Gårdstomter, RAÄ Tingsås 36:1 respektive 36:2

4..8 Friluftsliv

6. Ronnebys översiktsplan anger ett område, öster om Backaryd, som ett kommunalt intresse gällande friluftsliv. Det är sjöarna stora Angsjön och Vitavatten med angränsande område. I området finns två strövstigar som används för fritid och rekreation.

19. Område i anslutning till samhällets fotbollsplan där Hallastigen finns och som fungerar som strövstig och tillika motionsspår.

5 Tänkbara åtgärder enligt fyrstegsprincipen

Tillämpning av fyrstegsprincipen

Steg 1 – Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt.

Inga åtgärder har identifierats som skulle påverka transportefterfrågan och val av transportsätt.

Steg 2 – Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät.

Väg 30 är en länk i syd-nordlig riktning och har av Regionförbundet i Blekinge utpekats som huvudled för tunga transporter norrut. Sänkt hastighet minskar olyckor men sänkt skyltad hastighet är troligen inte möjligt att få någon större efterlevnad av (om inte ständiga hastighetskontroller med polis genomförs). Därtill är det en alltför lång sträcka på en viktig transportled med till största delen genomfartstrafik. Vid korsningar kan det vara möjligt med begränsad hastighet.

Steg 3 – Vägförbättringsåtgärder.

I trafiksäkerhetshöjande syfte utförs väg 30 som 2+1-väg med mitträcke på hela den aktuella sträckan eller på sträckor där det är lämpligt. Att göra om hela den aktuella sträckan till 2+1-väg med mitträcke är kostsamt med hänsyn till vägens plan och profil. Vägen delas in i delsträckor med omväxlande ett eller två körfält i vardera riktningen. Åtgärden kräver en breddning av vägen. Trafiken samlas till färre anslutningar som minskar antalet konfliktpunkter och ökar trafiksäkerheten genom stängning av påfarter/avfarter samt genom tillskapandet av parallellvägar. I samhällena Backaryd och Hallabro kan trafiksäkerhetsåtgärder öka säkerheten

Vägförbättringen medför en god resurshushållning med begränsade nya markintrång och därmed oftast begränsade negativa konsekvenser för miljövärden. Föreslagen vägförbättring bedöms vara rimlig.

Steg 4 – Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Förbifarter förbi samhällena Backaryd och Hallabro kan vara motiverat för att öka trafiksäkerheten, framkomligheten och minska störningar på fastigheter i samhällena.

6 Studerade åtgärder

Med 2+1 väg menas två körfält i en riktning och ett körfält i motsatt riktning och med 1+1 väg menas att ett körfält går i vardera riktningen. Mötesseparering med vajerräcke betyder att vägens båda körfältsriktningar är åtskilda med ett vajerräcke.

6..1 0 alternativ

Alternativet innebär att den nuvarande vägen ligger kvar i oförändrat skick och endast löpande underhåll utförs med undantag för trafiksäkerhetsåtgärder i Backaryd och Hallabro.

6..2 0+ alternativ

Detta alternativ utgår från ombyggnad i befintlig sträckning. Mötesseparering med vajerräcke, 2+1-väg, genomförs på sträckor där vägens plan och profil medger det utan alltför omfattande ombyggnadsåtgärder.

För sträckor med 2+1 väg med vajerräcke krävs breddning av befintlig väg till 13 m. På 1+1 sträckor breddas inte vägen vilket medför att mötesseparering med vajerräcke inte ryms inom befintlig bredd på dessa sträckor.

På sträckor där 2+1-väg genomförs kan det bli aktuellt att förbättra trafiksäkerheten vid korsningar och anslutningar genom upprättande av kanalisering (vänstersvängsfält) och öglor. Mindre anslutningar och ägovägsanslutningar kan utformas med reglering höger-höger (dvs endast högersväng är tillåten). Möjligheter att samlokalisera närliggande anslutningar genom parallellvägar och/eller nya anslutningar utreds också för att minska antalet möjliga konfliktpunkter.

Trafiksäkerhetsåtgärder i Backaryd och Hallabro utförs.

Trummor genom vägen förlängs vid behov.

6..3 0++ alternativ

Detta alternativ utgår från ombyggnad i befintlig sträckning. Mötesseparering, 2+1 resp. 1+1, med vajerräcke genomförs utmed hela sträckan och medför breddning av befintlig väg till 13 m resp. 10,7 m.

Trafiksäkerheten vid korsningar och anslutningar förbättras genom upprättande av kanalisering (vänstersvängsfält) och öglor. Mindre anslutningar och ägovägsanslutningar kan utformas med reglering höger-höger (dvs endast högersväng är tillåten). Möjligheter att samlokalisera närliggande anslutningar genom parallellvägar och/eller nya anslutningar utreds också för att minska antalet möjliga konfliktpunkter.

Trafiksäkerhetsåtgärder i Backaryd och Hallabro utförs.

Trummor genom vägen förlängs vid behov.

6..4 Förbifarter Backaryd, Hallabro

De olika alternativen, redovisade ovan kan kombineras med förbifarter för Backaryd och Hallabro eller utföras utan dessa förbifarter. För förbifarterna har studerats de sträckningar som förordats i tidigare utredningar.

Förbi Backaryd förslås förbifart öster om samhället som ansluter till befintlig väg strax söder och norr om samhället. För Hallabro föreslås förbifart väster om samhället och även här ansluter förbifarten till befintlig väg strax söder och norr om samhället. Förbifarterna utförs som mötesseparerad 2+1 väg på 13 m.

Genom Backaryd och Hallabro föreslås den befintliga vägen bli miljöprioriterad med hastighetssänkande åtgärder samt åtgärder för minskad barriäreffekt och ökad säkerhet.

7 Effekter och konsekvenser

De studerade åtgärderna bedöms generellt inte medföra några försämringar avseende buller, vibrationer eller luftkvalitet undantaget för fastigheter som kommer närmare vägen då denna breddas. Dessa fastigheter kan få något högre bullernivåer.

7..1 0 alternativ

Detta alternativ medför sannolikt att antalet olyckor kommer att ligga på samma nivå som tidigare eller eventuellt öka i takt med att trafiktätheten ökar.

Trafiksäkerheten i samhällena Backaryd och Hallabro ökar i samband med att TS-åtgärder genomförs.

För miljön förväntas inga förändringar mot nuvarande förhållanden.

7..2 0+ alternativ

Mötesfri väg med mitträcke ger erfarenhetsmässigt god effekt med ökad trafiksäkerhet där mötesolyckor, som oftast resulterar i dödade eller svårt skadade, i stort sett elimineras.

Vid olyckor i främst enkelfältet kan framkomlighetsproblem uppstå.

Breddning av vägen medför att ny mark tas i anspråk. För eventuella öglor och parallellvägar uppstår visst behov av att ny mark i nära anslutning till nuvarande väg tas i anspråk. I kommande arbete tas hänsyn så att minsta möjliga intrång sker i områden med bevarandevärden.

7..3 0++ alternativ

Mötesfri väg med mitträcke ger erfarenhetsmässigt god effekt med ökad trafiksäkerhet där mötesolyckor, som oftast resulterar i dödade eller svårt skadade, i stort sett elimineras.

Vid olyckor i främst enkelfältet kan framkomlighetsproblem uppstå.

Breddning av vägen medför att ny mark tas i anspråk längs hela sträckan. För eventuella öglor och parallellvägar uppstår visst behov av att ny mark i nära anslutning till nuvarande väg tas i

anspråk. I kommande arbete tas hänsyn så att minsta möjliga intrång sker i områden med bevarandevärden.

7..4 Förbifarter

7.4.1 Förbifart Backaryd

Omledningen av genomfartstrafiken förbi Backaryd medför en förbättring av trafiksäkerheten och en minskning av bullerstörningar i Backaryd.

Näringsidkare i Backaryd som har delar av sin omsättning grundat på genomfartstrafik kan påverkas negativt.

Förbifarten kommer att medföra intrång i friluftsområdet, stora Angsjön och Vitavatten, och skapa en barriär mellan samhället och friluftsområdet. Områdets topografi gör att det troligen är lätt att skapa en planskild passage till friluftsområdet vilket minskar den fysiska barriäreffekten. Området vid sjöarna utgör även ett känsligt ekologiskt område som kan komma att påverkas negativt av förbifarten.

I föreslagen vägkorridor för förbifarten finns 2 stycken nyckelbiotoper som kan komma att påverkas negativt beroende på var i vägkorridoren förbifarten hamnar.

7.4.2 Förbifart Hallabro

Omledningen av genomfartstrafiken förbi Hallabro medför en förbättring av trafiksäkerheten, minskning av bullerstörningar i Backaryd.

Näringsidkare i Hallabro som har delar av sin omsättning grundat på genomfartstrafik kan påverkas negativt.

Förbifarten kommer att göra intrång i friluftsområdet Hallastigen som fungerar som strövstig och tillika motionsspår. Föreslagen vägkorridor delar området i två delar vilket kommer att påverka området negativt.

8 Tillstånd och dispenser

- Dispens från strandskydd
- Ev. dispens från biotopskydd

9 Fortsatt arbete / Tidplan

Nästa steg kommer att vara upprättande av vägutredning

10 Samråd

2005-08-30 Tidigt samråd med Länsstyrelsen i Blekinge

2005-09-01 Samråd med allmänheten i Backaryd