

R-09-44

Förstudie för väg 743, Figeholm-Lilla Laxemar

Peter Blomquist, Susanne Mannerstråle
SWECO AB

Juni 2009

Svensk Kärnbränslehantering AB
Swedish Nuclear Fuel
and Waste Management Co
Box 250, SE-101 24 Stockholm
Phone +46 8 459 84 00



ISSN 1402-3091

SKB Rapport R-09-44

Förstudie för väg 743, Figeholm-Lilla Laxemar

Peter Blomquist, Susanne Mannerstråle
SWECO AB

Juni 2009

Denna rapport har gjorts på uppdrag av SKB. Slutsatser och framförda åsikter i rapporten är författarnas egna och behöver nödvändigtvis inte sammanfalla med SKB:s.

En pdf-version av rapporten kan laddas ner från www.skb.se.

Kartor

Allt kartmaterial i rapporten är bearbetat utifrån Lantmäteriets fastighetskarta, med tillstånd från SKB.

Foton

Alla foton i rapporten är, om inget annat anges, tagna av författarna på och omkring väg 743 år 2005 och 2009.

SAMMANFATTNING

Väg 743 är belägen i Oskarshamns kommun i Småland och sträcker sig från E22 ut till Östersjöns kust. Förstudien behandlar en ca 6 km lång sträcka av väg 743, från östra infarten till Figeholm fram till avfarten mot Kråkelund och Äspölaboratoriet.

Syftet med förstudien är att beskriva situationen i nuläget samt lyfta fram idéer till förbättringar på vägen med avseende på framkomlighet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan i enlighet med Vägverkets fyrstegsprincip och de transportpolitiska målen.

Förutom att försörja boende är aktuell sträcka också tillfartsväg till Oskarshamns kärnkraftsanläggning på Simpevarpshalvön som är en av Kalmar läns största arbetsplatser med sammanlagt cirka 1 100 anställda. Under sommarhalvåret ökar dessutom personalstyrkan till upp emot det dubbla.

Väg 743 är på aktuell sträcka mycket smal, endast ca 6 meter, underhållet är eftersatt med sprickor i beläggningen som följd, och dess sidoområden består till stor del av bergsskärningar. I anslutning till arbetsdagens början och slut på Simpevarpshalvön har vägen en hög enkelriktad trafikbelastning. På vägen ska personbilar, lastbilar, bussar, cyklister, gångtrafikanter, traktorer och jordbruksredskap samsas på en liten yta. Det ger en konfliktfylld miljö både för trafikanter och för boende. I Övrahammar passerar vägen nära en ladugård och fungerar i princip som en gårdsplan.

Befintlig vägsträcka i nuvarande skick ger:

- ▶ en förhöjd olycksrisk
- ▶ en förhöjd konsekvensrisk vid inträffad olycka
- ▶ otrygghet för trafikanter och boende
- ▶ minimalt utrymme till gång- och cykeltrafikanter
- ▶ begränsad sikt vid vissa utfarter
- ▶ barriäreffekt (svårt för boende att ta sig ut och över vägen)
- ▶ konflikter mellan fordon med olika hastigheter



I förstudien har målet varit att visa på genomförbara lösningar för väg 743 så att trafikanter och boende utmed vägen ska uppleva den som trygg och säker att färdas på och vistas bredvid. Vägen bör vara tillgänglig för, och ge en god transportkvalitet till alla trafikantgrupper samt bidra till en god miljö, en positiv regional utveckling och ett jämställt transportsystem enligt principerna i Vägverkets fyrstegsmodell.

I steg 1 ska sådana åtgärder övervägas och prövas som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt. På väg 743 har redan två åtgärder enligt steg 1 införts. Oskarshamns Kärnkraftsgrupp (OKG) erbjuder sina anställda personalbussar till och från Oskarshamn varje morgon och kväll. Allt gods i form av använt kärnbränsle från övriga kärnkraftverk i Sverige transporteras sjövägen till Simpevarpshalvön.

I steg 2 prövas åtgärder som ger ett effektivare utnyttjande av befintligt vägnät. Redan idag styr trafikanter sitt nyttjande av vägen efter trafikströmmarna till och från Simpevarp. För några år sen sänktes hastigheten på vägen från 90 till 70 km/h av trafiksäkerhetsskäl. För att öka säkerheten utmed vägen kan en varningsskylt för passage av gårdsplan sättas upp i Övrahammar. Tillåten hastighet kan sänkas från 70 till 50 km/h förbi Övrahammar och Skurö. För att sänka medelhastigheten på

vägen i övrigt kan hastighetskameror sättas upp. Föreslagna åtgärder tros förbättra situationen på vägen något med avseende på trafiksäkerhet.

I steg 3 provas begränsade utbyggnadsåtgärder. Väg 743 kan breddas och rustas upp vilket ger möjlighet till gång- och cykeltrafik på en bred vägren. Korsningar och utfarter kan förbättras. Vägens sidoområden kan rensas från farliga bergsskärningar, alternativt att räcken sätts upp vid dessa. Bullerskyddsåtgärder kan utföras. En koport kan byggas i Övrahammar. Normalhastighet på vägen blir fortsatt 70 km/h, men kan sänkas till 50 km/h förbi Övrahammar och Skurö. Idéerna i steg 3 ger en klart förbättrad situation utmed väg 743. Trygghet och säkerhet utmed vägen torde öka för alla trafikanter liksom för de boende. Bullerstörningar till omgivningen minskar.

I det fjärde steget provas nyinvesteringar i form av omfattande ombyggnader eller rena nybyggnader i ny terrängkorridor. I steg 4 kompletteras idéerna i steg 3 med en ny vägsträckning förbi Övrahammar och eventuellt förbi Skurö. Resterande del följer befintlig sträckning. Med 2+1-väg kan tillåten hastighet bli 90 km/h. Med åtgärder enligt det fjärde steget fås liknande effekter som i steg 3, samt en lösning av konflikten i Övrahammar. En dragning av väg 743 i ny korridor ger ytterligare en barriär i landskapet och ny mark måste tas i anspråk för vägändamål. Den gamla vägen kan användas för lokaltrafik samt cykeltrafik. På de sträckor där den nya vägen går i dagens sträckning kan en separat gång- och cykelväg anläggas.

Innehåll

SAMMANFATTNING	3
<i>Bakgrund</i>	<i>7</i>
<i>Syfte</i>	<i>8</i>
<i>Vägverkets fyrstegsprincip</i>	<i>8</i>
<i>Transportpolitiska mål</i>	<i>8</i>
<i>Vägplanerings- och vägprojekteringsprocessen</i>	<i>9</i>
NULÄGE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	10
<i>Lagar och restriktioner</i>	<i>10</i>
<i>Kommunala planer</i>	<i>11</i>
<i>Övriga utredningar</i>	<i>16</i>
<i>Boende</i>	<i>16</i>
<i>Näringsliv</i>	<i>19</i>
<i>Viktiga besökspunkter</i>	<i>20</i>
<i>Väg- och trafikförhållanden</i>	<i>23</i>
<i>Miljö och markanvändning</i>	<i>27</i>
<i>Byggnadstekniska förutsättningar</i>	<i>37</i>
<i>Ledningar</i>	<i>38</i>
FUNKTIONSANALYS	39
<i>Vägstandard</i>	<i>39</i>
<i>Trafikbelastning</i>	<i>39</i>
<i>Mångfunktionalitet</i>	<i>40</i>
MÅLFÖRMULERING	41
TÄNKBARA ÅTGÄRDER, FYRSTEGSMODELLEN	41
<i>Steg 1</i>	<i>42</i>
<i>Steg 2</i>	<i>43</i>
<i>Steg 3</i>	<i>44</i>
<i>Steg 4</i>	<i>47</i>
I FÖRSTUDIEN AVFÄRDADE ALTERNATIV	50
SAMRÅD	50
FORTSATT ARBETE	50
KÄLLOR	51



INLEDNING

Bakgrund

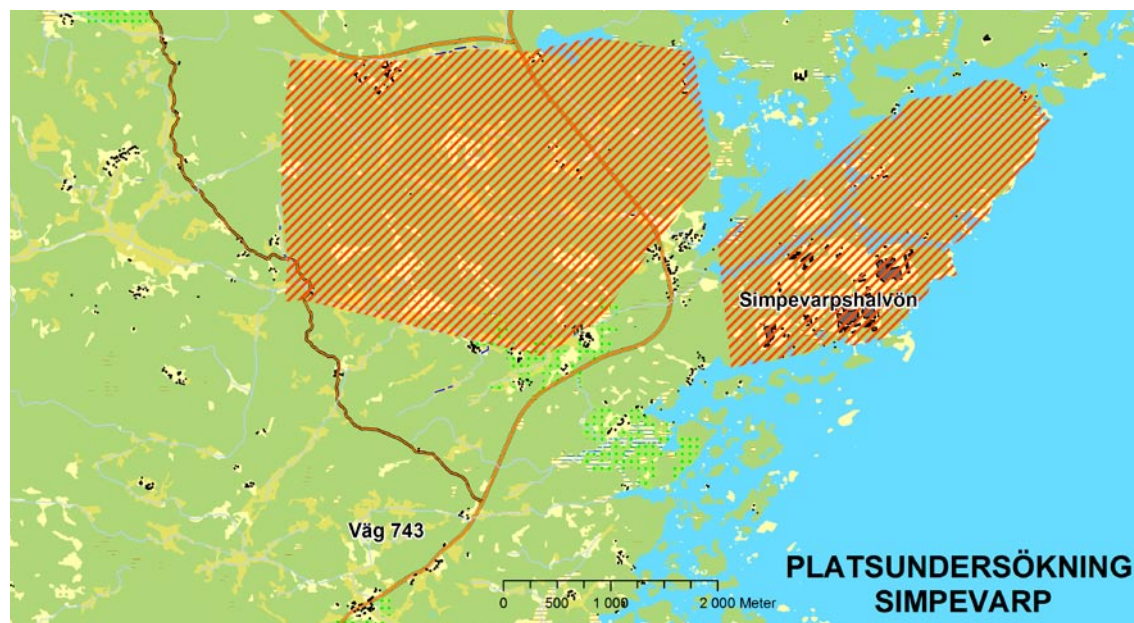
Under år 2005 genomförde SWECO på uppdrag av Svensk Kärnbränslehantering AB (SKB) en idéstudie för väg 743 delen Figeholm – Lilla Laxemar, SKB R-05-48. Föreliggande rapport innebär en komplettering av Idéstudien till en formell förstudie.

Väg 743 är belägen i Oskarshamns kommun i Småland och sträcker sig från E22 och ut till Östersjöns kust. Förutom att försörja boende utmed vägen är aktuell sträcka också tillfartsväg till Oskarshamns kärnkraftsanläggning på Simpevarpshalvön. Här finns tre kärnkraftsaggregat, centralt mellanlager för använt bränsle (Clab) och ett underjordiskt berglaboratorium. Det är en av Kalmar läns största arbetsplatser med sammanlagt cirka 1 100 anställda. Under sommarhalvåret ökar dock personalstyrkan till upp emot det dubbla.



Väg 743 är på aktuell sträcka mycket smal, endast 5,7-6,6 meter och har i anslutning till arbetsdagens början och slut på Simpevarpshalvön en hög enkelriktad trafikbelastning. Den periodvis höga trafikbelastningen tillsammans med vägens många funktioner, här ska personbilar, lastbilar, bussar, cyklister, gångtrafikanter, traktorer och jordbruksredskap samsas på en liten yta, ger en konfliktfylld miljö både för trafikanter och boende.

Åtgärder för att förbättra trafiksituationen är önskvärda även att slutförvaring inte kommer att ske här.



Syfte

Syftet med förstudien är att beskriva situationen i nuläget samt lyfta fram genomförbara lösningar till förbättringar på vägen med avseende på framkomlighet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan i enlighet med Vägverkets fyrstegsprincip och med de transportpolitiska målen.

Vägverkets fyrstegsprincip

I samband med att den nya transportpolitiken formades (se proposition ”Transportpolitik för en hållbar utveckling” 1997/98:56) uttalades krav på att i ökad utsträckning välja lösningar som utnyttjar befintlig väg på ett mer effektivt sätt. Mot bakgrund av en uttalad önskan om ökad helhetssyn på transportsystemet, effektivare utnyttjande av befintligt vägnät, möjligheten att vidta andra åtgärder som alternativ eller komplement till infrastrukturåtgärder och transportinformatikens nya möjligheter har Vägverket utarbetat den s.k. fyrstegsprincipen.

- ▶ Steg 1: I första hand ska sådana åtgärder övervägas och prövas som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt.
- ▶ Steg 2: I andra hand prövas åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät. Det kan vara åtgärder som styrning, reglering, information, väginformatik och avgiftssystem.
- ▶ Steg 3: I tredje hand prövas begränsade utbyggnadsåtgärder. Det kan vara breddning, mitträcke, sidoområdesåtgärder, ombyggnad av korsningar och andra förbättringsåtgärder i kombination med väginformatikåtgärder.
- ▶ Steg 4: I fjärde hand prövas nyinvesteringar i form av omfattande ombyggnader eller rena nybyggnader i ny terrängkorridor.

Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för Sveriges transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

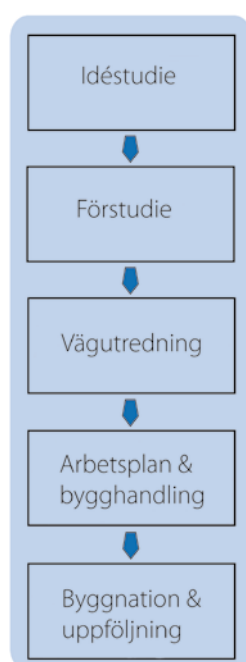
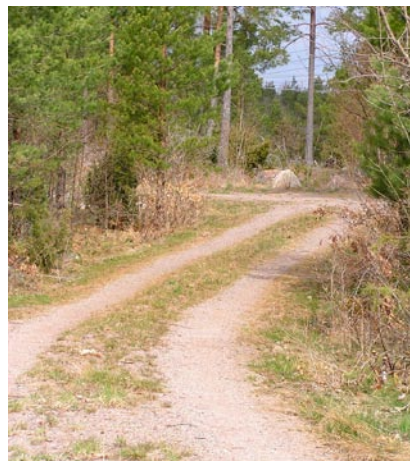
Delmål i transportpolitiken

- ▶ Tillgängligt transportsystem
- ▶ Hög transportkvalitet
- ▶ Säker trafik
- ▶ God miljö
- ▶ Positiv regional utveckling
- ▶ Jämställt transportsystem



Vägplanerings- och vägprojekteringsprocessen

För alla vägbyggnadsåtgärder som innebär någon förändring i vägens eller dess omgivnings fysiska utformning tillämpas en etablerad och delvis lagstadgad process. Den brukar kallas fysisk vägplanering och omfattar fasen *planering* – normalt förstudie och vägutredning och *projektering* – utarbetande av arbetsplan och bygghandling. För enklare åtgärder i steg 1-3 enligt Vägverkets fyrstegsprincip kan delar av denna process utelämnas. Under planeringsfasen väger de allmänna intressena tyngst. Under projekteringsfasen tas hänsyn även till enskilda intressen.



Utredningsprocessen börjar ofta med framtagandet av en idéstudie.

Den är en enklare form av en förstudie, men ingår inte i den lagstadgade utredningsprocessen. En idé/förstudie är främst ett inventeringsskede där förutsättningar, problem och mål för projektet klargörs. I en idé/förstudie kan man även visa genomförbara principlösningar.

Vägutredningen ska utgöra underlag för val av principlösning. Under utredningen studeras alternativa lösningar som jämförs dels sinsemellan dels med ett ”nollalternativ”, som beskriver situationen om ingen åtgärd utförs. Om förstudien redan klargjort vilken principlösning som skall väljas kan skedet med vägutredning slopas.

I arbetsplanen fördjupas vägutredningens underlagsdata för vald lösning och vägens framtida läge och utformning bestäms mer detaljerat. Ett viktigt syfte med arbetsplanen är att väghållaren skall erhålla vägrätt, dvs. att väghållaren har ensam tillgång till det markområde som erfordras för vägens bestånd, drift och brukande.

När arbetsplanen vunnit laga kraft tas en bygghandling fram. En bygghandling innehåller främst teknisk data, beskrivningar och mängd- och kostnadsuppgifter.

Efter genomförd byggnation bör projektets måluppfyllelse kontrolleras. Den ska ge svar på om åtgärderna verkligen lett till att projektmålen uppfyllts, och därmed bidragit till att nå de transportpolitiska målen.

NULÄGE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

Förstudien behandlar en ca 5,7 kilometer lång sträcka av väg 743, från östra infarten till Figeholm och fram till avfarten mot Kråkelund och Äspölaboratoriet.



Lagar och restriktioner

Utmed väg 743 mellan Fårbo och Simpevarp råder nybyggnadsförbud på ett avstånd av 30 meter från vägen enligt Väglagen § 47.

Nybyggnadsförbudet innebär att det inom berört område krävs länsstyrelsens tillstånd för att uppföra byggnader, göras tillbyggnader eller utföras andra anläggningar eller vidtas andra sådana åtgärder som kan inverka menligt på trafiksäkerheten.

Vid en ombyggnad av väg 743 innebär nybyggnadsförbudet att vägen inte bör ligga närmare en befintlig byggnad än 30 meter. Om så är fallet får en särskild prövning utföras.

Inom en radie av 2 kilometer från kärnkraftsverket (aggregat O1) får inte bygglov lämnas för nybyggnation utan länsstyrelsens godkännande. Inom en zon om 10 kilometer från kärnkraftsverket ska bebyggelse förses med goda utrymningsvägar ut ur området.



Kommunala planer

Oskarshamns kommuns översiktsplan, ÖP 2000

”Oskarshamn - kommunen med energi” är det övergripande varumärket för Oskarshamn.

Oskarshamns kommun ska

- ▶ vara Smålands naturliga port mot öster
- ▶ vara en livskraftig kommun med god miljö
- ▶ ha tillgång till arbetskraft med hög teoretisk och praktisk kompetens
- ▶ ge trygghet, omsorg, livskvalité och möjlighet till personlig utveckling
- ▶ senast 2010 ha minst 27 000 invånare
- ▶ 2010 vara välkänd som Sveriges ledande energicentrum

I anslutning till Figeholm finns markområden avsatta för bostadsändamål och fritidsområden. Simpevarpshalvön och delar av Ävrö är utmärkta som område för energiproduktion.

Fördjupad översiktsplan – BaltCoast

Oskarshamns kommun arbetar sedan juli 2002 med en fördjupad översiktsplan över kusten och skärgården, som ett led i det fortsatta arbetet med Översiktsplan 2000. Arbetet görs med stöd från EU:s regionala fond INTERREG III B i ett projekt med namn BaltCoast.

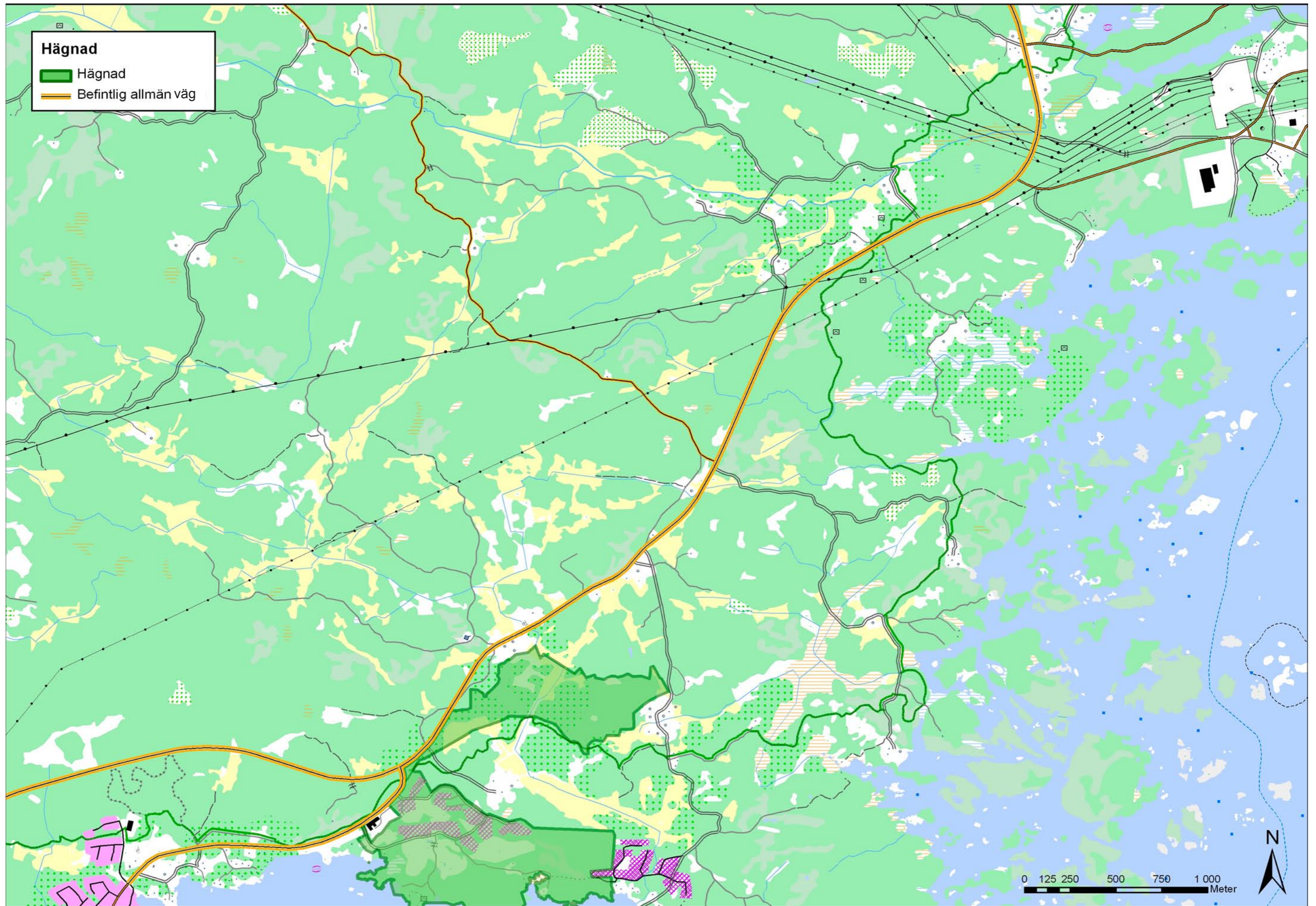
I projektet ingår samtliga länder runt Östersjön samt Vitryssland och Norge. Den svenska delen utgörs av fyra kommuner i Kalmar län, vilka är Oskarshamn, Västervik, Mönsterås och Torsås, samt länsstyrelsen och högskolan i Kalmar och dessutom Världsnaturfonden.

BaltCoast är ett projekt vars främsta avsikt är att lösa lokala konflikter mellan bevarande och utveckling i skärgårdar och havs- och kustområden runt Östersjön.

Den fördjupade översiktsplanen är också ett led i det fortsatta arbetet med miljö- och hushållningsprogrammet för Kalmar och Östergötlands skärgårdar (1999).

Detaljplan

Oskarshamns kommun har en detaljplan vid Hägnad. I denna plan finns i den östra delen ett område avsatt för golfbana. Förstudieområdet inkräktar på detta område men enligt kommunen är det hanterbart ifall vägen kommer att byggas här. Se kartor på följande två uppslag.



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning är tillåten.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Planområdesgräns, gränsen ligger i rastrets innerkant.
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

MARKANVÄNDNING

Allmänna platser

NATUR

- Naturområde
- Qvartersmark
- B₁ Bostäder
- B₂ Övernattningstugor
- C₁ Butik, service, restaurang
- C₂ Service
- E₁ Transformatorstation
- K₁ Konferensanläggning
- N₁ Camping

P

- Parkering
- Y₁ Golf, riktlinjer för utformning, se planbeskrivning.

Vattenområden

- W₁ Vattenområde som får överbyggas och utnyttjas. En överbyggd del skall vara minst 2,5 m bred.
- WB₁ Brygger, båthus o.dyl.
- WN₁ Friluftsbad
- WV₁ Småbåtshamn

UTNYTTJANDEGRAD

e, 00 Störst bruttoarea i m²

BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE OCH ANVÄNDNING

- g Marken får inte bebyggas
- g Marken får bebyggas endast med uthus eller garage
- g Marken skall vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning
- u Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar
- z Servitutsområde för illfart

MARKENS ANORDNANDE

- parkering Parkeringsplats skall finnas
- fornl. Fornrämningar kan finnas innan marken tas i anspråk skall arkeologisk utredning visa att hinder enl. kulturminneslagen ej föreligger.
- lek Lek
- Urfart Urfart får inte anordnas. Tvåsträck med på markar för budets slut.

UTFORMNING

I Höga antal våningar

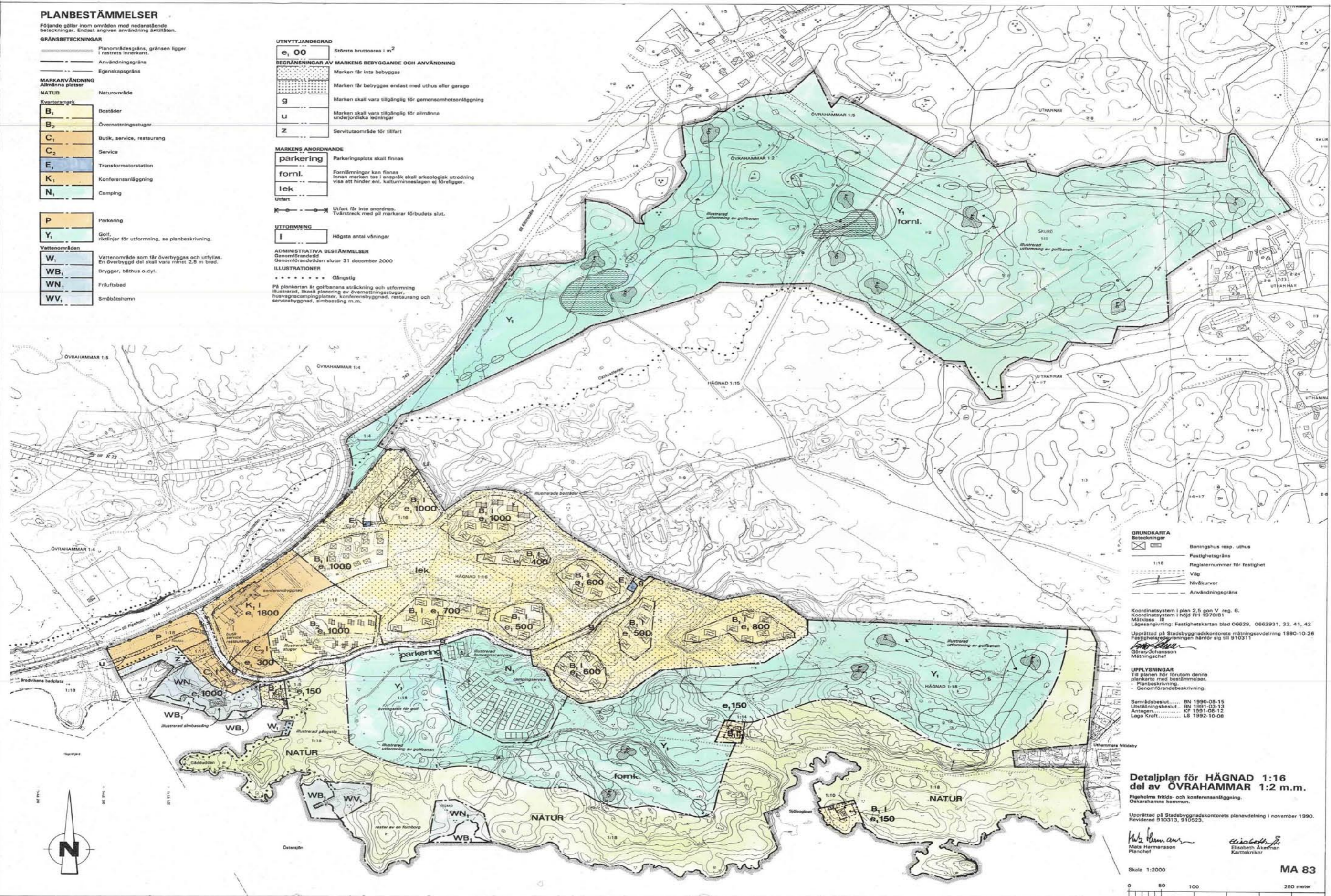
ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid

Genomförandetiden slutar 31 december 2000

ILLUSTRATIONER

••••• Gångstig
På plankartan är golfbanans sträckning och utformning illustrerad. Likaså placering av övernattningstugor, husvägscampingplatser, konferensbyggnad, restaurang och servicebyggnad, smässing m.m.



GRUNDKARTA

- Beteckningar
- Boningshus resp. uthus
- Fastighetsgräns
- 1:18 Registernummer för fastighet
- Väg
- Nivåkurvor
- Användningsgräns

Koordinatsystem i plan 2.5 gon V. reg. 6.
Koordinatsystem i höjd RH 1970/B1
Måttol: 1:18
Lägesangivning: Fastighetskartan blad 06629, 0662931, 32, 41, 42

Upprättad på Stadsbyggnadskontorets mätningssedel 1990-10-26
Fastighetsregistreringen hänförs till 910311

Göran Johansson
Mätningsschef

UPPLYSNINGAR

Till planen för förutom denna plankartan med bestämmelser:
- Planbeskrivning.
- Genomförandebeskrivning.

Samrådsbeslut..... BN 1990-08-15
Utställningsbeslut..... BN 1991-03-13
Antagen..... KF 1991-08-12
Laga Kraft..... LS 1992-10-08

Övrahammars fritidsby

Detaljplan för HÄGNAD 1:16 del av ÖVRAHAMMAR 1:2 m.m.

Fjellholms fritids- och konferensanläggning.
Öskarshamns kommun.

Upprättad på Stadsbyggnadskontorets planavdelning i november 1990.
Reviderad 910313, 910523.

Mats Hermanson
Planchef

Elisabeth Åkerman
Karttekniker

Skala 1:2000

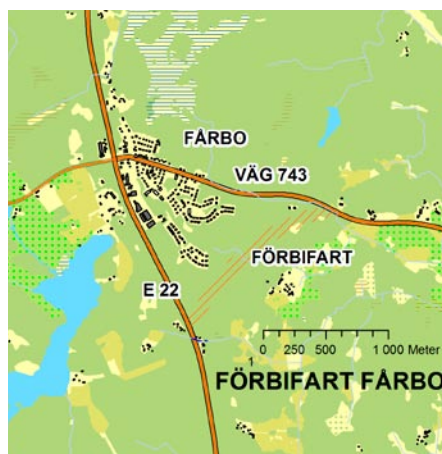
0 50 100 250 meter

MA 83

Övriga utredningar

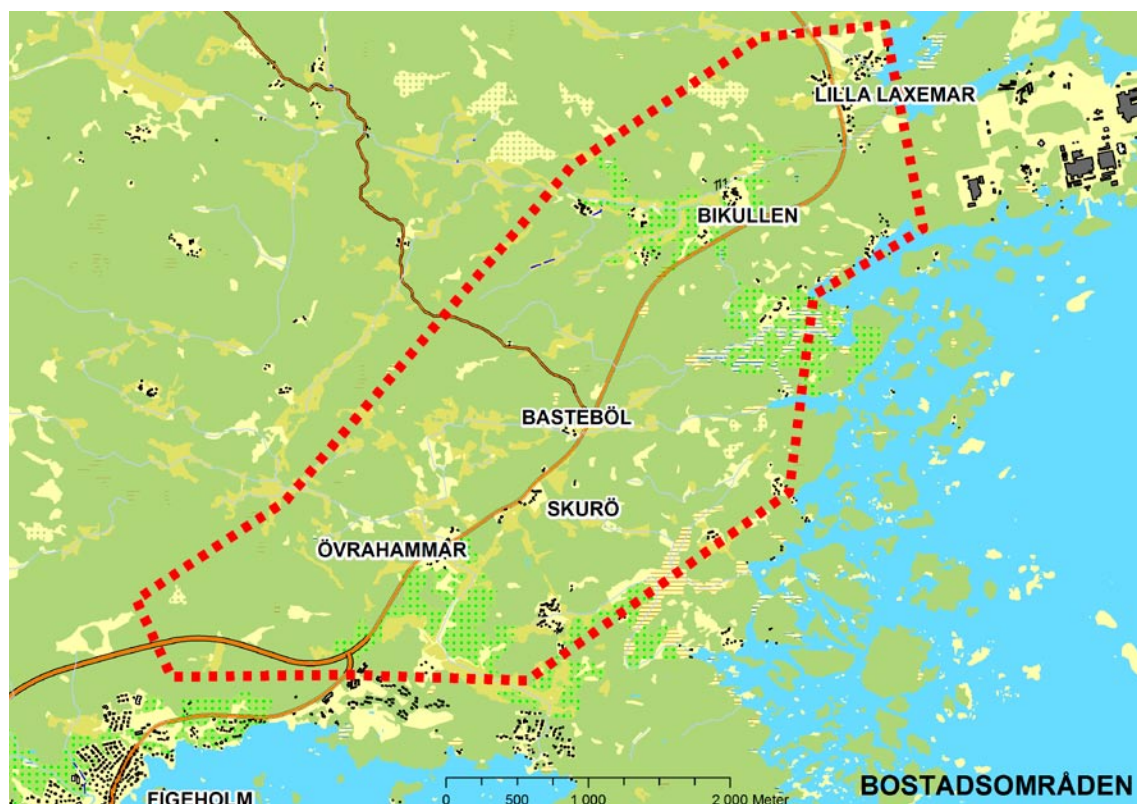
Förbifart Fårbo

Under år 2005 byggdes en förbifart av Fårbo samhälle. Tidigare gick all trafik på väg 743 genom Fårbo samhälle. Förbifarten innebär bättre miljö för boende i Fårbo och en förbättrad vägstandard för trafikanter mellan Simpevarp och Oskarshamn. Förbifarten är byggd med en 7,5 meter bred körbana och 0,25 meters vägren och den har en maximalt tillåten hastighet om 90 km/h.



Boende

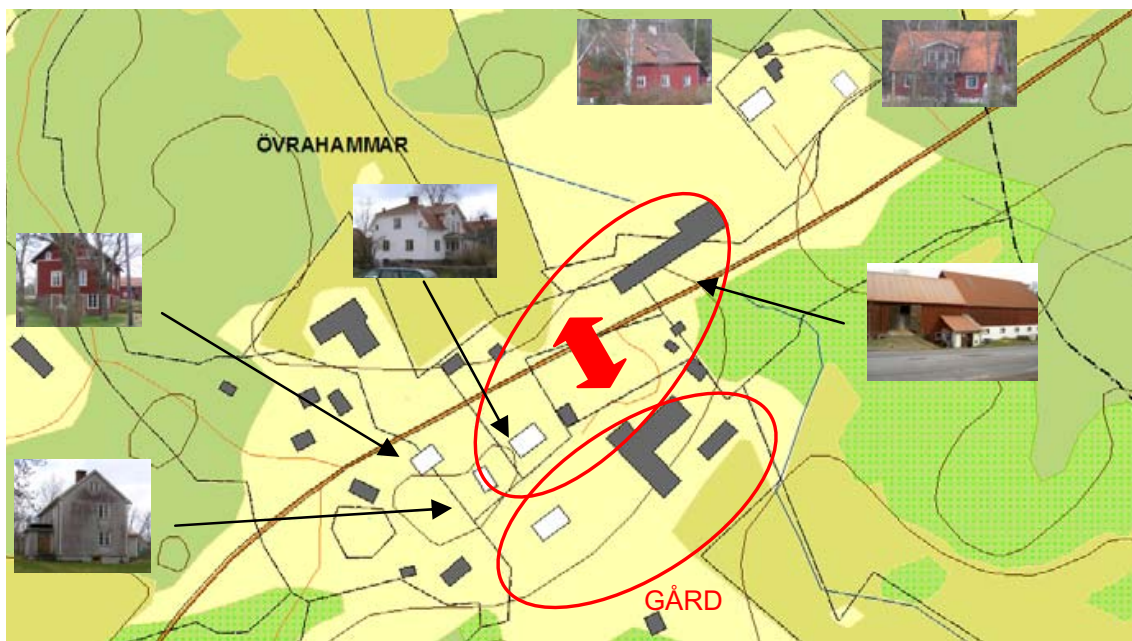
Inom utredningsområdet finns ca 90 bostadshus varav ungefär hälften antas vara bebodda under hela året. Med ett genomsnitt om 3 personer per bostadshus blir antalet helårsboende inom utredningsområdet ca 135 stycken och ungefär lika många fritidsboende. Nedan presenteras de som närmast berörs av en ombyggnad av väg 743.



Övrahammar

Övrahammar består av fyra bostadsfastigheter och två gårdar. En av gårdarna har sitt boningshus respektive sin ladugård på var sin sida om väg 743. Ladugården ligger nära vägen som måste korsas dagligen av traktorer och jordbruksmaskiner.

Ägarna har valt att ha sina djur på bete på samma sida om vägen som ladugården för att slippa korsande djurtransporter. Den södra gården har ett flertal hästar. Båda gårdarna har mark på båda sidorna om väg 743.



Skurö

Skurö består av fem bostadsfastigheter och en gårdsfastighet. Gården i Skurö bedriver mjölkproduktion med ett 35-tal djur. De har mark på båda sidor om väg 743 och nyttjar vägen för transporter till och från gården. I nuläget transporteras inga djur över vägen. Gården har en liten, enkel koport i form av en trumma under vägen.



Basteböl

Basteböl är en gård belägen strax söder om avfarten mot Misterhult och Basthult. Gården har en liten, enkel koport i form av en trumma under vägen. Basteböl har marker på båda sidan om vägen. Ingen jordbruksverksamhet bedrivs idag.



Bikullen

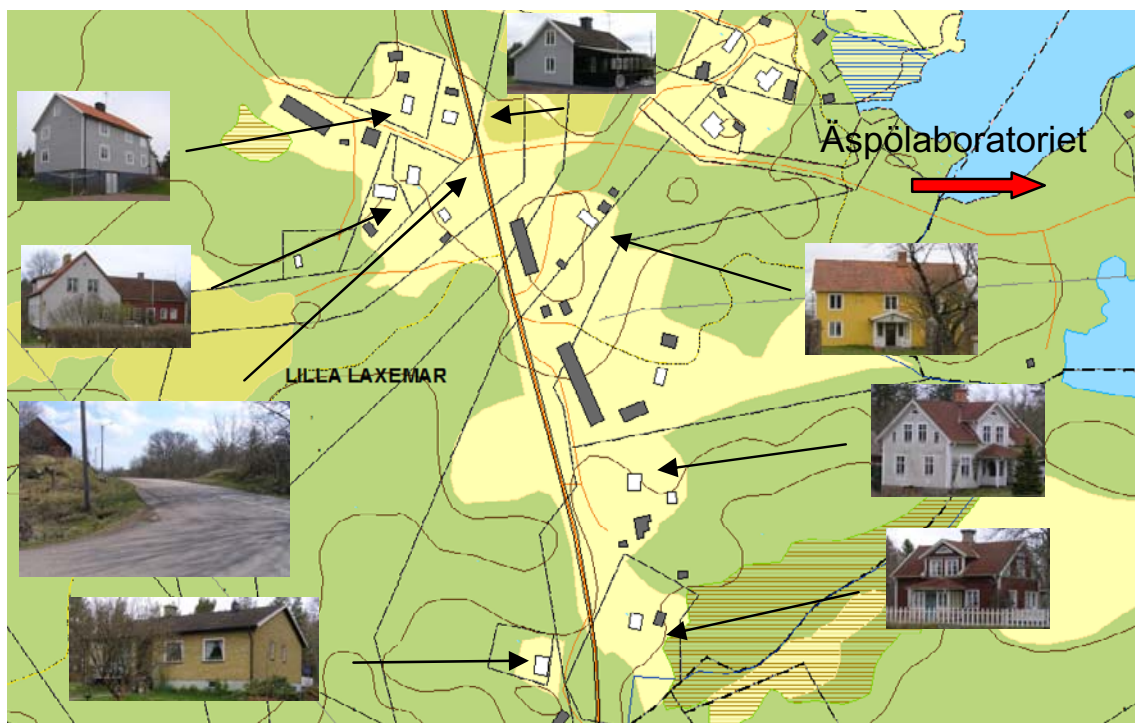
Bikullen är en äldre gård där bostadshusen används som sommarhus. Året om bedrivs fårskötsel med ett 15-tal djur. Idag skyddas gården från bullerstörningar av en bergsskärning utmed vägen.



Lilla Laxemar

Lilla Laxemar är beläget norr om avfarten till Simpevarpshalvön, vilket betyder halverad trafikbelastning på vägen. För att komma till Äspölaboratoriet använder sig många av avfarten i Lilla Laxemar. Det är även möjligt att köra via Simpevarpshalvön.

Lilla Laxemar består av tre gårdar och fyra bostadsfastigheter, varav tre är bebodda hela året.



Näringsliv

Oskarshamns kommun

Oskarshamns näringsliv domineras av tillverkningsindustri och energiframställning. Av det totala antalet arbetstillfällen, svarar de tre största tillverkningsföretagen, inklusive OKG, för nästan 25 procent.

I översiktsplanen redovisas utvecklingsområden för verksamheter i bland annat Simpevarp där kärnkraftverket är beläget.

Simpevarp, kärnkraftsanläggningar

Simpevarp är beläget ca 30 km norr om centralorten. Området omfattar Simpevarpshalvön, öarna Hålö, Ävrö och Äspö samt vattenområden. Inom området finns Oskarshamnsverket (OKG), samt Svensk Kärnbränslehantering AB (SKB), med anläggningar för mellanförvaring av använt kärnbränsle och forskningsanläggning för slutförvar (Äspölaboratoriet).



Oskarshamnsverket. Källa: OKG's bildarkiv www.okg.se.

Simpevarp är en av Kalmar läns största arbetsgivare med 900 anställda. Totalt är det drygt 1100 personer som arbetar på Simpevarpshalvön.

Förutom OKG och SKB finns här företag som Eurest, NFI, Securitas och WM-data. Under sommarhalvåret ökas antalet anställda med ca 1000 personer på grund av revisionsarbeten (byte av kärnbränsle).

I förstudien sammanfattas alla dessa verksamheter under namnet Simpevarp.

Oskarshamnsverket, OKG

Oskarshamnsverket, OKG, med sina tre kärnkraftaggregat står för ca 10 % av all producerad el i Sverige. Under år 2004 levererade OKG nästan 17,5 miljarder kilowattimmar till den nordiska elmarknaden. Det är den högsta produktionsnivån som någonsin noterats vid OKG under ett enskilt år. (www.okg.se).

Svensk Kärnbränslehantering AB

På Simpevarpshalvön driver SKB Sveriges Centrala Lager för Använt kärnbränsle, CLAB. Kärnbränsle från alla kärnkraftverk i Sverige transporteras sjövägen till CLAB med hjälp av det specialbyggda fartyget M/S Sigyn, där det mellanlagras i väntan på slutförvar. Inget kärnbränsle transporteras på väg 743. På CLAB arbetar ca 100 personer.

På Äspö finns Äspölaboratoriet, byggt för att utreda och utveckla kunskapen om de processer som förekommer i ett djupförvar. Där testas också metoder och teknik som ska användas i djupförvaret. Äspöanläggningen består av en cirka 3 600 m lång tunnel ner till cirka 460 meters djup. På olika ställen i tunneln är forskningsutrymmen anlagda. Ovan jord finns en forskarby med kontor och hiss ner i tunneln. (www.skb.se).

Viktiga besökspunkter

Hela Östersjökusten är ett besöksmål i sig med möjlighet till friluftsliv i kustnära miljö. Här kan man bada, fiska, paddla kanot och utföra andra aktiviteter förknippade med hav och natur.

De största enskilda besöksmålen i anslutning till väg 743 är SKB:s och OKG:s egna anläggningar.

I Figeholm finns en av sydöstra Sveriges största konferensanläggning med tillhörande golfbana. Den har kommunen planer på att bygga om till en feriepark. Här skall finnas konferenscenter, hotell och restaurang samt privatägda stugor. Stugorna skall ha en ekologisk profil samt hyras ut genom centrat. Anläggning är tänkt att kunna ha upp till 5000 boende. Detaljplaneprogrammet är ute på samråd.



Äspölaboratoriet, clab och platsundersökning för slutförvar.

I Äspölaboratoriet har SKB en unik anläggning för att bedriva forskning inför det kommande slutförvaret av använt kärnbränsle. Till Äspölaboratoriet kommer forskare från hela världen för att göra fältundersökningar tillsammans med tusentals andra personer som årligen besöker anläggningen.

Sammanlagt besöker ca 15 000 SKB's anläggningar varje år. Framförallt besöks Äspölaboratoriet, men även CLAB och platsundersökningen för slutförvaret.

OKG – Kärnkraftverket

Till OKG kom under år 2004 ca 8 000 besökande, varav 5 000 kom under sommarperioden. Av de besökande är ca 80 % gymnasieungdomar från hela sydöstra Sverige, men även kunder och övriga turister. Ungefär 80 % av alla besökande kommer i buss.

I Simpevarps besöksby kan man ta del av en utställning om kustbygdens historia och dagens avancerade kärnkraftsteknik.



Figeholm

Figeholm är en gammal fiskeby belägen vid Östersjön. Befolkningen uppgick till 846 invånare år 2000.

Figeholms samhälle har idag i stort sett en väl fungerande service. I samhället finns bank, dagligvarubutik med postservice, specialhandel, frisör, taxi, kiosk, café, distriktssköterska, bibliotek, äldreboende, förskola (1–5 år), fritidshem samt en nybyggd grundskola.

I Figeholm finns också idrottsanläggningar med sporthall, bandy- och tennisplan samt en båtförening.



Figeholms konferens- och fritidsanläggning

Figeholms konferens AB är en av sydöstra Sveriges största konferensanläggningar med möjlighet att ta emot nära 300 konferensgäster per dag. Anläggningen är belägen i Hägnad strax öster om Figeholm. I anslutning till konferensanläggningen finns en golfbana med 9 hål.



Ostkustleden

Ostkustleden är en vandringsled om 16 mil i en ring runt Oskarshamns kommun. Leden är uppdelad i 8 etapper med övernattningsmöjligheter mellan etapperna. Leden passerar norr om Figeholm, men söder om väg 743, den följer kustremsan norrut och korsar väg 743 strax före avfarten mot OKG och sen igen strax efter avfarten mot Äspö.



Väg- och trafikförhållanden

Övergripande vägnät

Europaväg 22 (E 22) passerar genom Oskarshamns kommun i nordsydlig riktning. Vägen passerar bland annat Oskarshamns centralort och Fårbo. E 22 är av stor betydelse i såväl det regionala som det interregionala perspektivet t.ex. för trafik till och från Gotland. Regionalt är vägen en viktig förbindelselänk med Kalmar i söder och Västervik i norr.

Vägverket arbetar med säkerhetshöjande åtgärder längs E 22.

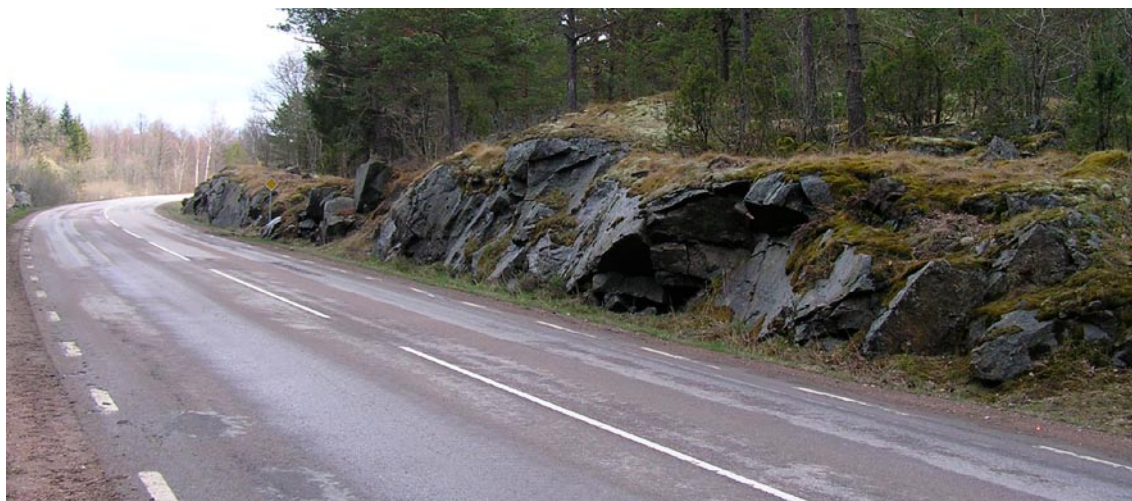
Väg 743

Väg 743 sträcker sig från Fårbo och korsningen med E22 via Figeholm och Simpevarpshalvön upp till Klintemåla. På väg 743 samsas flera olika transportbehov såsom boende, arbetare på Simpevarp, turister och gods och de transporterar sig med bil, buss, lastbil, cykel, traktor eller till fots.



Vägstandard

Vägstandarden på aktuellt avsnitt är låg. Vägen är smal, endast 6 meter bred på större delen av sträckan, och bitvis kurvig. Vägprofilen är böljande och med många utfarter där flertalet har dålig sikt eller i övrigt en standard som kan utgöra en trafikfara. Sidoområden med bergsskärningar är vanligt förekommande och gör att avåkningar kan få allvarliga konsekvenser.



Hastigheten varierar på sträckan och är idag begränsad till 70-90 km/h, men var tidigare 90 km/h. Hastigheten sänktes på grund av trafiksäkerhetsskäl.

Vägen är belagd med asfalt. Beläggningsen är i behov av underhåll. På vissa ställen medför det eftersatta underhållet inskränkningar i det redan smala vägrummet. Avsmalningarna ger störst konsekvens för de oskyddade trafikanterna och kan leda till farliga omkörningar.



Trafik

På sträckan mellan östra infarten till Figeholm samt infarten mot Simpevarpshalvön är årsdygnstrafiken (ÅDT) uppmätt under år 1999 till 1 460 fordon per dygn, varav 7 % är tung trafik (lastbilar och bussar). Större trafikstringspunkter är förutom Simpevarp samhällena Fårbo, Figeholm och Misterhult.

Merparten av trafiken på vägen kan hänföras till verksamheten på Simpevarp. Den ger en kraftig enkelriktad belastning av vägen vid arbetstidens början och slut, med en extremt hög dimensionerande maxtimma som följd. Under sommartid fördubblas nästan arbetsstyrkan på Simpevarpshalvön med upp emot 1 000 säsongarbetare, vilket ökar trafikmängden på vägen ytterligare.



SKB har tidigare utrett vilka effekter ett eventuellt slutförvar och inkapslingsanläggning skulle ge avseende trafik. Den utgår från en allmän ökning av trafiken på vägnätet som baseras på Vägverkets kalkylvärden. Dessa bygger på prognoser över olika socioekonomiska variabler, till exempel utveckling av folkmängd, disponibel inkomst, BNP och sysselsättning och visar en sannolik genomsnittlig utveckling för en längre tidsperiod och för ett stort antal vägar inom ett helt län. För Kalmar län innebär detta en årlig ökning av personbilstrafiken med cirka 1,31 % fram till år 2020 och cirka 0,95 % mellan åren 2020-2040. För tung trafik är ökningen cirka 1,07 % fram till år 2020 och 1,02 % mellan åren 2020-2040.

Förutom den generella trafikökningen på vägnätet tillkommer även den trafik som alstras av byggnation och drift av slutförvaret och inkapslingsanläggningen. Tabell 1 nedan visar den generella trafikökningen enligt Vägverket samt alstrad trafik från byggnation och drift av slutförvar och inkapslingsanläggning enligt beräkningar och förutsättningar från tidigare utredning. Trafikökningen från den senaste mätningen 1999 fram till år 2006 har antagits vara samma som för åren 2006-2020.

Etapp	År	Generell trafikprognos	Berg-transport från slutförvar	Person- och övrig trafik slutförvar	Bentonit och lertransporter	Person- och övrig trafik inkapslingsanläggning	Totalt
Byggetapp 1	2015	1793	68	612	0	140	2613
Byggetapp 2	2018	1864	92	1056	0	70	3082
Driftskede	2030	2103	56	549	28	65	2801

Ovanstående trafikciffror beskriver ett "worst case"-scenario, delvis eftersom den tidigare studien utgår från att alla transporter sker åt samma håll, delvis eftersom de tillkommande personresorna ej antas nyttja befintliga personbussar som dagligen går mellan Oskarshamn och Simpevarp.

Besökande

OKG och SKB har sammanlagt drygt 20 000 besökande per år i sina anläggningar. Äspölaboratoriet är den enskilt största attraktionen med 10-12 000 besökande varje år. Bland besökarna finns många skolelever men också företag, kunder och turister. De flesta av de besökande kommer med buss och i genomsnitt kan sägas att Simpevarpshalvön har en turistbuss på besök varje dag.

Personalbussar

Personalbussar från OKG går morgon och kväll mellan Oskarshamn och Simpevarp. Varje morgon går 7 bussar från Oskarshamn till Simpevarp med OKG-anställda. Bussarna åker efter avlämnandet tillbaka till Oskarshamn för att återkomma vid 16-tiden för att hämta upp de anställda och transportera tillbaka dem till Oskarshamn igen. Varje vardag passerar således 28 personalbussar på väg 743 till och från OKG.



Linjebussar

Busslinje 44 och 45 trafikerar väg 743 med 5 turer per dag (vardagar) i södergående riktning och 6 turer per dag (vardagar) i norrgående riktning, alltså passerar 11 linjebussar väg 743 varje dag.

Skolskjuts

Boende utmed vägen har skolskjuts till och från skolan i Figeholm eller Oskarshamn. Varje vardag passerar 4 skolskjutsar väg 743.

Sammanfattning busstrafik

Sammanlagt passerar det ca 45 bussar en normal vardag på väg 743. Alla bussarna passerar dag- och kvällstid.



Cyklister

Väg 743 på aktuell sträcka är utmärkt på Oskarshamns kommuns cykelkarta som cykelled. Vägen bjuder på en omväxlande och rik naturupplevelse för cyklisten och vägen är fri från långa, branta backar. Men trafiksäkerheten är låg med periodvis tät trafik och utan egen plats för cyklisten i vägrummet. Ett flertal boende utmed vägen har uppskattat antalet som cyklar till och från Simpevarp under sommarhalvåret till ett 20-tal.



Trafiksäkerhet

Väg 743 har låg geometrisk standard, vägbanan är smal och på sina ställen kurvig. Tillsammans med tidvis hög trafikbelastning ökar risken för olyckor. För åren 1993 fram till 2001 har uttag gjorts ur Vägverkets informationssystem för trafiksäkerhet, VITS. På den aktuella sträckan inträffade 6 olyckor på sträckan mellan den östra avfarten mot Figeholm och korsningen mot Kråkelund med personskada som följd, varav 4 gav allvarliga personskador. Mellan år 1994 och 2002 inträffade 45 viltolyckor på samma vägsträcka, dock ingen med personskador.

Från år 2003 ersattes VITS helt av STRADA som är ett nationellt informationssystem om olyckor och skador i vägtransportssystemet. Inrapporteringen till STRADA påbörjades i Kalmar län under år 2001. I STRADA har det på sträckan inrapporterats 1 polisrapporterad olycka med personskada som följd mellan 2002-2008. Den inträffade i korsningen mot Kråkelund. På samma sträcka har det i STRADA inrapporterats ytterligare 6 sjukhusrapporterade olyckor, varav 1 gav allvarlig personskada. Tre av de sjukhusrapporterade olyckornas positioner är osäkra. Med stöd av olycksrapporterna bedöms, med stor säkerhet, en av dessa ej ha skett på eller i direkt anslutning till sträckan.



Karta med inrapporterade olyckor i STRADA, 2002-2008.

Miljö och markanvändning

Riksintressen, Natura 2000 och andra allmänna intressen

Allmänna intressen pekas ut av kommuner som värdefulla mark- eller vattenområde för allmänheten och ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dess värde. Ett riksintresse är också ett allmänt intresse, men av nationell betydelse, och ska även det skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dess värde. Avgränsningen av riksintressen görs av sektorsmyndigheter i samråd med kommunen.



I anslutning till förstudieområdet finns riksintressen för naturvård och friluftsliv. Oskarshamns skärgård är riksintresse för båda. Det är en urbergsskärgård med mycket rika landskapsvärden som bjuder på naturupplevelser med möjlighet till fritidsfiske, turism, båtsport, kanoting och bad. Strandskydd och skydd för landskapsbilden gäller 300 meter från strandkanten utmed hela kusten.

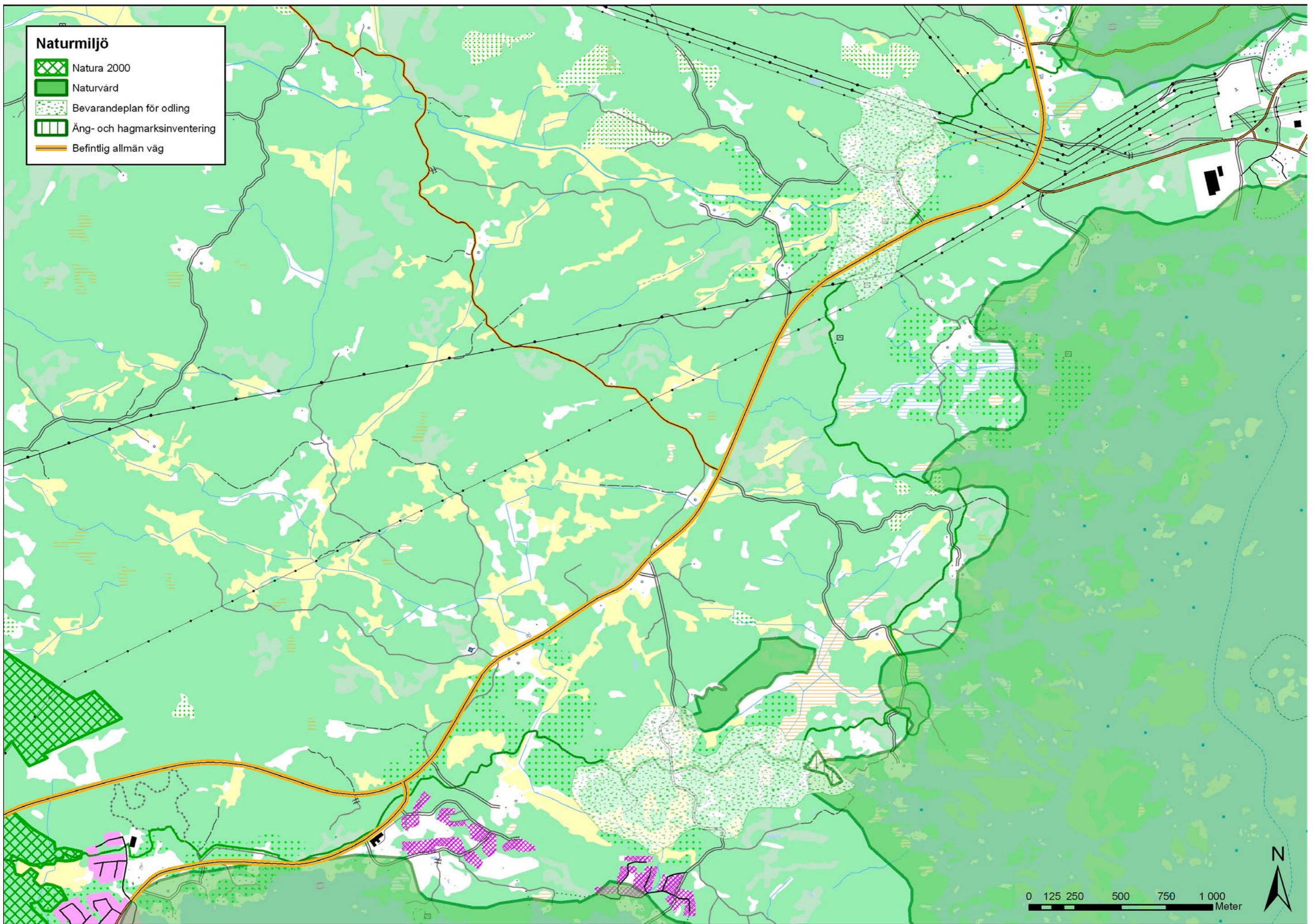
Figeholms natura 2000-område är numera även naturreservat. Det har många olika skyddsvärda naturtyper. Här finns taiga, ädellövskog, hagmarker, sumpskogar och gammal ekskog. I Figeholmsområdet finns en stor mångfald av växter och djur. Särskilt värdefulla miljöer är hagarna och ängarna som under olika tidsperioder betats och slagits.

Skurö är ett stort område med naturbetesmark som är av riksintresse. Hot mot Skuröområdet är påverkan på hydrologin i området som dräneringar, vattenregleringar och avverkningar i känsliga delar.

Enligt beslut av Statens Energimyndighet, 1995–10–24, är Simpevarpshalvön och del av Ävrö med tillhörande vattenområde av riksintresse för energiproduktion. Riksintresseområdet sammanfaller med riksintressen för naturvård och friluftsliv. Platsundersökningsområdet i Simpevarp är riksintresse för slutförvaring av använt kärnbränsle och kärnavfall.

Naturmiljö

Naturmiljön i området kan beskrivas som ett småbrutet landskap med barr- och blandskog blandat med åkermark. Det finns områden av lövskog, främst söder om Övrahammar och runt Bikullen. Berg i dagen är vanligt förekommande och större områden med sankmark finns mellan väg 743 och kustlinjen. Förstudieområdet går i de östra delarna in i områden som är av riksintresse för naturvården. Natura 2000-området, som även är naturreservat, berörs inte.

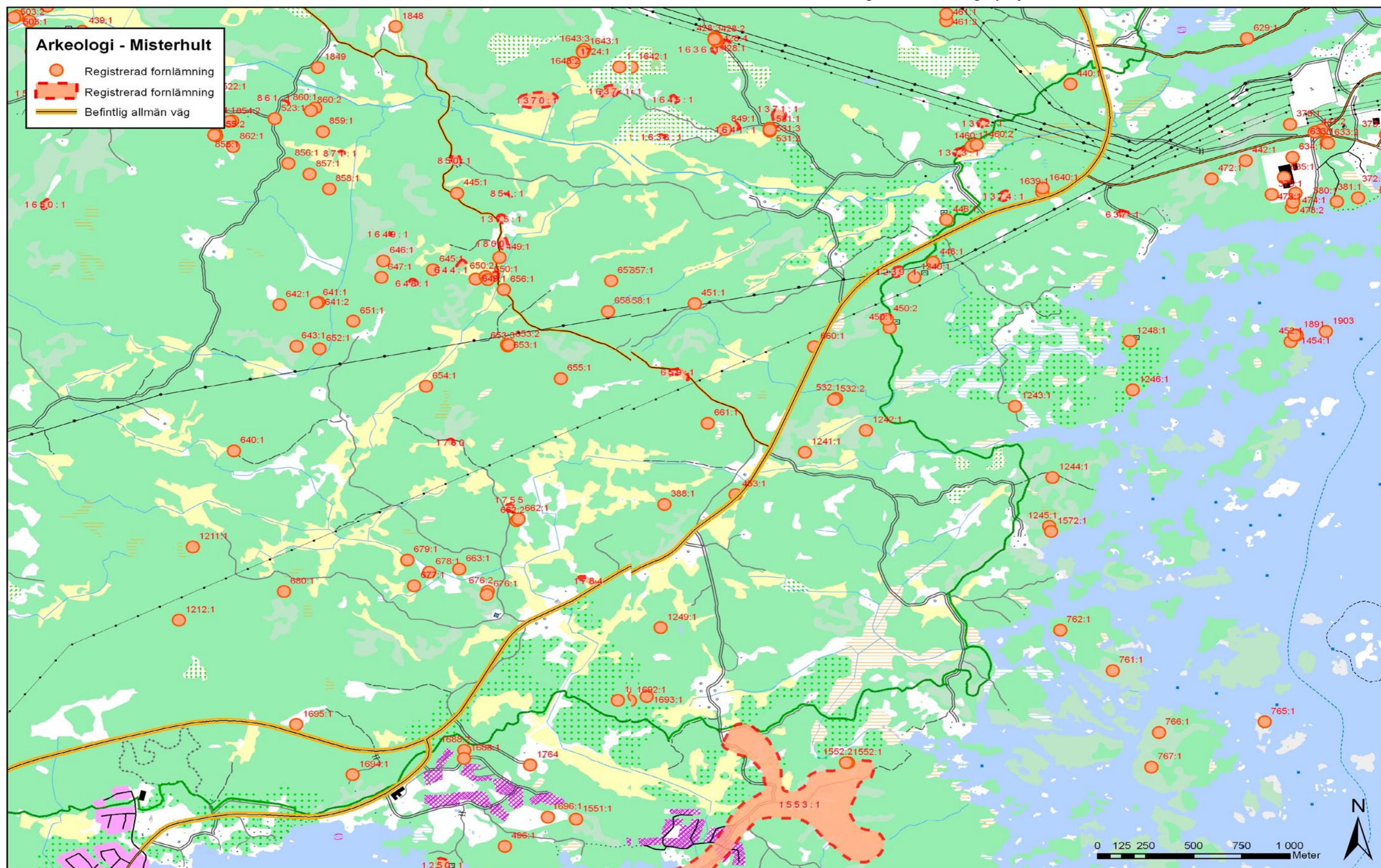


Kulturmiljö

Figeholm började byggas under tidigt 1800-tal men växte främst fram under 1930-talet då Figeholms bruk startade. Bebyggelsen utmed väg 743 sträcker sig från 1800-tal med timrade hus

med lockpanel till hus från mitten av 1950-talet med fasadtegel. Inom området har Misterhults hembygdskommitté genomfört en torpinventering. Ett par av dessa ligger inom förstudieområdet.

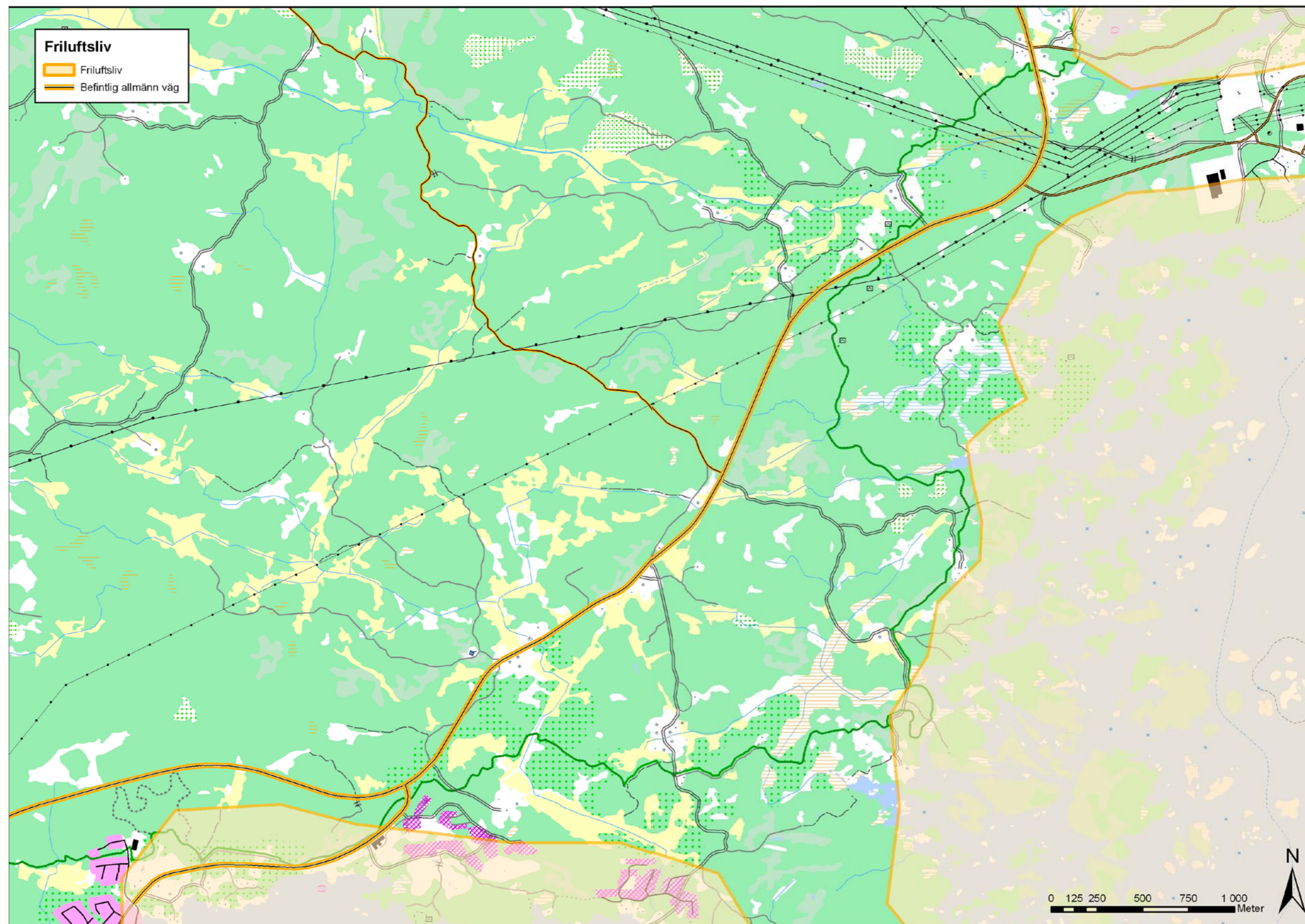
Ett stort antal fornlämningar är registrerade i området. De består, förutom husgrunder, av sten-sättningar, rösen och övriga fyndplatser.



Friluftsliv

Kustområdet är klassat som riksintresse för friluftslivet med möjlighet till vandringar och bad. I direkt närhet till förstudieområdet finns Stenhagens naturreservat. Här kan man ströva kring bland gamla hamlade lindar och askar. På våren finns en rik flora av vårblommor att njuta av.

Även fågellivet är rikt längs kuststräckan. Den del av riksintresset som direkt kan påverkas av förstudieområdet ligger i de nordöstra delarna. Se nedanstående karta.



Det finns gott om platser att bada och njuta av naturen på och för golfspelaren har Figeholm även en golfbana.



Badplats och golfbana vid Figeholms konferensanläggning.

Miljökonsekvenser för boende



Miljökonsekvenser för boende utmed en landsväg består främst av buller från trafiken, upplevelsen av otrygghet i vägens närhet samt vägens barriäreffekt i landskapet. Trafiken bidrar även med utsläpp av miljö- och hälsofarliga luftföroreningar och partiklar.

Buller

Buller brukar anges som ett oönskat ljud. När ett ljud övergår från önskat, eller accepterat, till oönskat varierar mellan olika personer. Det varierar även med vilken tid på dygnet det infaller och med vår attityd till bullerkällan. En bullerstörning kan under dagen gå obemärkt förbi, medan den nattetid väcker oss. Även de förväntningar som man har på en plats har betydelse. I ett rekreationsområde där man förväntar sig en tystare miljö är vi ofta känsligare mot störningar.

Bullerstörningar har betydelse för vår hälsa och vår möjlighet till god livskvalitet. Buller nattetid kan störa vår sömn och ge en rad följd effekter som trötthet, nedstämdhet och sämre prestationsförmåga. Andra negativa effekter som kan uppstå är stress, minskad koncentrationsförmåga och försämrade inlärningsförmåga.

Människor som är extra känsliga för bullerstörningar är barn, äldre och personer med hörselproblem. I det vardagliga livet kan bullerstörningar bidra till svårigheter att ta del av information från radio och TV eller att föra ett samtal med en annan person.

Förslag till riktvärden för bullerfria områden

Naturvårdsverket har presenterat förslag till riktvärden för områden som anses särskilt känsliga för bullerstörning. Det gäller exempelvis rekreationsområden, skärgårdsområden med mera. För dessa områden som kan vara aktuella här (Bullerclass C) anges förutom en önskvärd högsta ljudnivå på 45 dB(A) att dessa bör överskridas högst 1 timme per dag (kl 06 – 22).

Med de aktuella fordonsmängderna kan det anses rimligt att ljudnivån 45 dB(A) nås cirka 100 m från väg 743.

Riktvärden för trafikbuller vid bostäder

I samband med Infrastrukturpropositionen, 1996/97:53, fastställde riksdagen följande riktvärden för trafikbuller för bostäder vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad av infrastruktur.

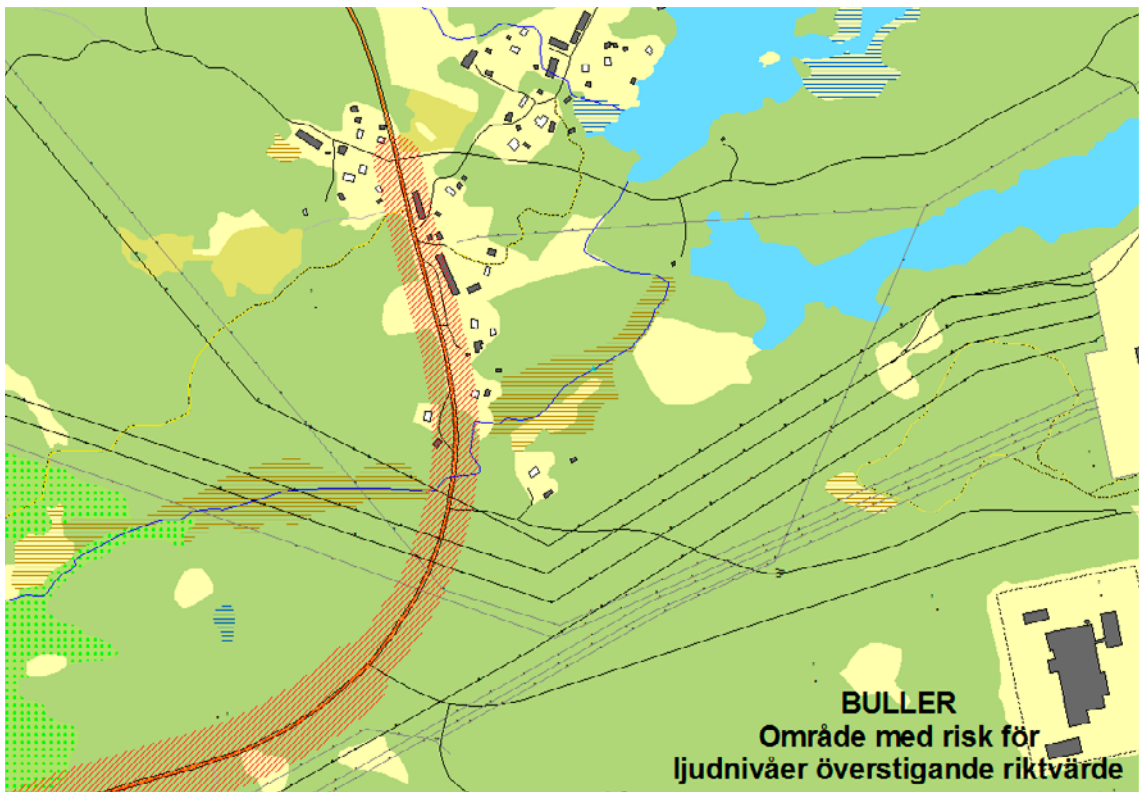
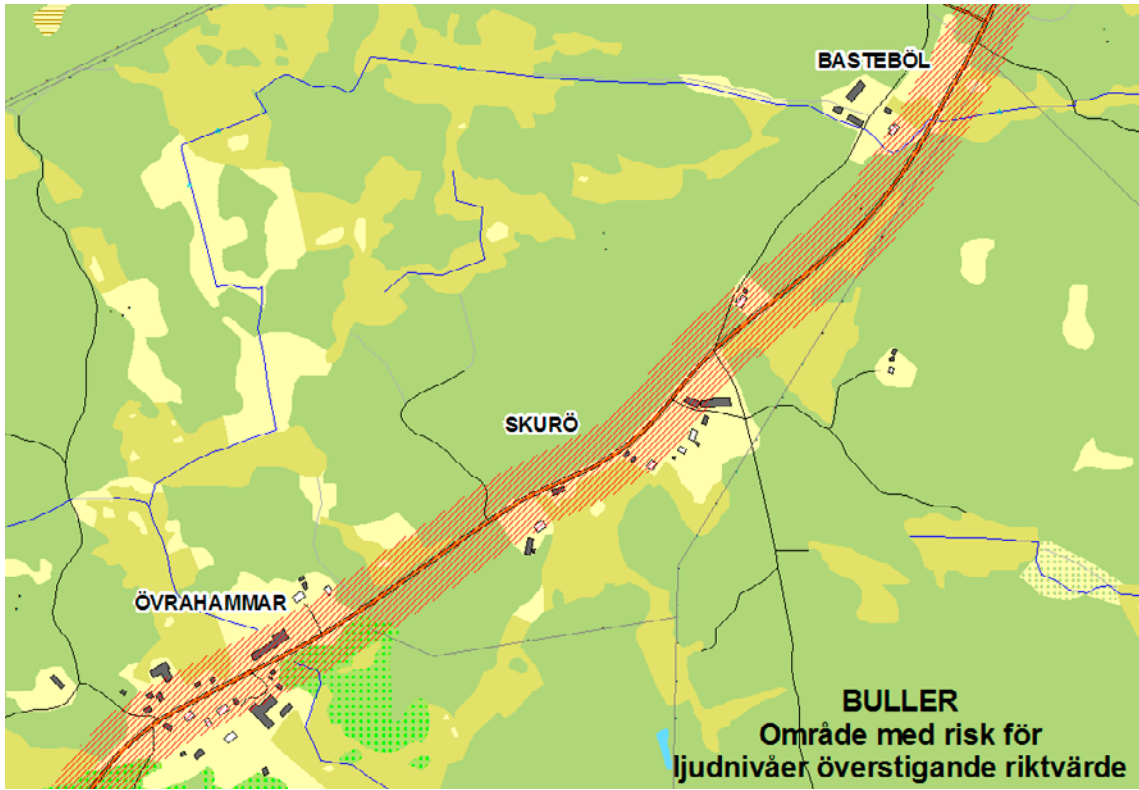
I beslutet anges att: ”Vid tillämpning av riktvärdena i trafikinfrastrukturpropositionen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till riktvärdesnivåerna bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.”



VÄGTRAFIKBULLER	EKVIVALENT LJUDNIVÅ dB(A)	MAXIMAL LJUDNIVÅ dB(A)
INOMHUS	30	45 (nattetid)
UTOMHUS		
- vid fasad	55	
- på uteplats		70

Utmed väg 743 finns risk för ljudnivåer överstigande riktvärdena vid bostäder i Övrahammar, Skurö, Basteböl och Lilla Laxemar.

Nedan visas ett område utmed väg 743 med risk för ljudnivåer överstigande av riktvärdena vad avser såväl maximal som ekvivalent nivå.



Trygghet

Flertalet av de boende som kontaktats under utredningens gång har berättat att de känner otrygghet när de färdas på och vistas utmed vägen. Framförallt upplevs otrygghet vid de höga trafikströmmarna morgon och kväll. Som gång- eller cykeltrafikanter kan man också känna sig "trängd" mellan fordonen och de höga bergsskärningar som finns utmed vägen.



Flera av de boende har berättat att en stor anledning till otrygghetskänslan är den höga hastighet som hålls på vägen. Flertalet av de passerande bilarna håller inte skyltad hastighet om 70 km/h, enligt uppgifter från boende.

Barriäreffekter

Vägen upplevs av de boende som en barriär. De har svårt att "ta sig ut på vägen" under de höga trafikströmmarna morgon och kväll och flera anger att de väljer att nyttja vägen vid andra tillfällen om möjligt.

Vägen är också en barriär för jordbruket. Flera gårdar har mark på båda sidor om vägen och en gård har bostadshus och ladugård på varsin sida.

Byggnadstekniska förutsättningar

De byggnadstekniska förutsättningarna i området bedöms som relativt goda. Det finns inslag av sankmark, främst mellan väg 743 och kustremsan. I övrigt är berg i dagen vanligt förekommande.

Strax före Lilla Laxemar, mellan avfarten mot Simpevarpshalvön och avfarten mot Äspölaboratoriet finns en vägbro. Vägbron är nybyggd, med en 6,8 meter bred vägyta.



Berg i dagen är vanligt förekommande.



Vägbro

Ledningar

Elledningar

I området finns ett flertal kraftledningar som utgår från kärnkraftsverket. Stamledningen, den blå på kartan nedan är på 400 kiloVolt, regionledningen, den röda på kartan, är på 130 kiloVolt och fördelningsledningen, den gula, är på 10 kiloVolt. I anslutning till OKG finns en transformatorstation.



Optokabel

Enligt uppgift från boende skall Telias optokabel ligga längs med den sydöstra sidan av väg 743.

FUNKTIONSANALYS

Vägstandard

Väg 743 är smal, med en vägbredd om endast 5,7-6,6 meter. Vägens underhåll är eftersatt med dålig beläggning där sprickbildningar i vägkanten ytterligare minskar vägrummet. Sidoområdena består till stor del av bergsskärningar. Utmed vägen finns flera korsningar och utfarter med dålig sikt, framförallt i Lilla Laxemar och mellan Basthultsvägen och väg 743. Befintlig vägstandard bidrar till:

- ▶ en förhöjd olycksrisk
- ▶ en förhöjd konsekvensrisk vid inträffad olycka
- ▶ otrygghet vid möte av tung trafik
- ▶ minimalt utrymme för gång- och cykeltrafik
- ▶ begränsad sikt vid vissa utfarter



Trafikbelastning

Trafikbelastningen på väg 743 är ojämn under dygnet. Årsdygnstrafiken är uppmätt till 1 460 fordon (1999), med en antagen fördubbling under sommarhalvåret då sommargästerna kommer och säsongarbetet börjar på Simpevarp. Merparten av dygnstrafiken nyttjar vägen vid två tidpunkter under dygnet, morgon strax före arbetstidens början och på eftermiddagen när arbetstiden är slut.

Enligt uppgift från boende utmed vägen är medelhastigheten på vägen normalt högre än skyltad hastighet om 70 km/h, vilket ger sämre trafiksäkerhet och ökad bullerstörning. Enligt olycksstatistiken har tre singelolyckor med allvarlig skadeföljd inträffat mellan åren 1993-2003, vilket indikerar på för hög hastighet på vägen i förhållande till vägstandarden.

Hög, enkelriktad trafikbelastning med höga hastigheter, ger:

- ▶ en förhöjd olycksrisk
- ▶ otrygghet för boende
- ▶ barriäreffekt (svårt för boende att ta sig ut och över vägen)
- ▶ bullerstörningar



Vägens passage av ladugård i Övrahammar.

Mångfunktionalitet

Väg 743 används för många syften. På vägen ska personbilar, lastbilar, bussar, cyklister, gångtrafikanter, traktorer och andra jordbruksredskap samsas på en liten yta. Det kan även förekomma djurtransporter över och på vägen.

I Övrahammar fungerar vägen i princip som en gårdsplan då den passerar nära en ladugård. Vägen delar gården med bostadshus på ena sidan och ladugården på den andra sidan om vägen.

Vägens mångfunktionalitet ger:

- ▶ förhöjd olycksrisk, främst för oskyddade trafikanter
- ▶ otrygghet för boende och trafikanter
- ▶ konflikter mellan fordon med olika hastigheter

MÅLFORMULERING

I förstudien har målet varit att visa på genomförbara lösningar för väg 743 som ger ett långsiktigt hållbart vägsystem enligt delmålen i transportpolitiken.

- ▶ Tillgängligt transportsystem
- ▶ Hög transportkvalitet
- ▶ Säker trafik
- ▶ God miljö
- ▶ Positiv regional utveckling
- ▶ Jämställt transportsystem



Målet är att både trafikanter på, och boende utmed vägen, skall uppleva den som trygg och säker att färdas på och vistas bredvid. Vägen bör vara tillgänglig för, samt ge en god transportkvalitet till alla trafikantgrupper. Väg 743 bör bidra till en god miljö och en positiv regional utveckling samt ett jämställt transportsystem.

TÄNKBARA ÅTGÄRDER, FYRSTEGSMODELLEN

Mot bakgrund av en uttalad önskan om ökad helhetssyn på transportsystemet, effektivare utnyttjande av befintligt vägnät, möjligheten att vidta andra åtgärder som alternativ eller komplement till infrastrukturåtgärder och transportinformatikens nya möjligheter har Vägverket utarbetat den s.k. fyrstegsprincipen.

- ▶ Steg 1: Först ska sådana åtgärder övervägas och prövas som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt.
- ▶ Steg 2: I ett andra steg prövas åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät. Det kan vara åtgärder som styrning, reglering, information, väginformatik och avgiftssystem.
- ▶ Steg 3: I det tredje steget prövas begränsade utbyggnadsåtgärder. Det kan vara breddning, mitträcke, sidoområdesåtgärder, ombyggnad av korsningar och andra förbättringsåtgärder i kombination med väginformatikåtgärder.
- ▶ Steg 4: I det fjärde steget prövas nyinvesteringar i form av omfattande ombyggnader eller rena nybyggnader i ny terrängkorridor.

På följande sidor ges idéer till förslag för att förbättra situationen utmed väg 743 enligt förutsättningarna i varje steg av fyrstegsprincipen och med målformuleringen som grund.

Steg 1

I steg 1 skall sådana åtgärder prövas som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt. Majoriteten av resorna på väg 743 är arbetsresor mellan Oskarshamn och Simpevarp.

Idé

För att minska trafikbelastningen på väg 743 har OKG infört särskilda personalbussar som hämtar och lämnar de anställda i Oskarshamn. Idag går 7 bussar morgon och kväll mellan OKG och olika bostadsområden i Oskarshamn. Om personalbussarna inte funnits hade nuvarande trafikbelastning på vägen varit ännu högre.

Idag sker godstransporterna av använt kärnbränsle från Sveriges alla kärnkraftverk med båt till Simpevarp och CLAB, Sveriges mellanlager för uttjänt kärnbränsle. Om de fraktats på lastbil hade nuvarande trafikbelastning på vägen varit ännu högre.



Effekt

Idéerna i steg 1 har bidragit till att förbättra situationen utmed väg 743. Trafikbelastningen på väg 743 hade vara högre idag om åtgärder inte redan vidtagits.

Men trots ett genomförande av personalbussar till och från OKG och att godstransporten av utbränt kärnbränsle sker sjövägen så är det inte tillräckligt för att få en acceptabel situation på väg 743. Personalbussarna i sig upplevs dessutom som ett farligt inslag på den smala vägen, då de ofta kör i led efter varandra.



Steg 2

I steg 2 prövas åtgärder som ger ett effektivare utnyttjande av befintligt vägnät. Det kan vara åtgärder som styrning, reglering, information, väginformatik och avgiftssystem.

Idé – bättre vägutnyttjande

Boende utmed vägen berättar att de redan idag styr sitt eget resande efter trafikströmmarna till och från Simpevarp morgon och kväll. De väljer att nyttja vägen på andra tidpunkter under dagen om de har möjlighet. Det gäller även transporter i samband med jordbruksverksamhet.

De som cyklar till och från sitt arbete på Simpevarpshalvön väljer ofta att inte cykla under rusningstrafiken och tvingas därmed skjuta på sin arbetstid. Alla har inte möjlighet att ändra sin arbetstid varför cykel som färdmedel till och från arbetet ej kan ses som ett alternativ för alla.



Idé – information och styrning

För några år sedan sänktes tillåten hastighet på vägen från 90 till 70 km/h av trafiksäkerhetsskäl. Ett sätt att ytterligare förbättra situationen på väg 743 är att med hjälp av information och styrning sänka den verkliga hastigheten på vägen samt att få genomfartstrafiken att ta mer hänsyn till de boende utmed vägen.

För att uppmärksamma bilisterna på situationen i Övrahammar kan ett varningsmärke med tilläggstavla som anger att man passerar en gårdsplan sättas upp.



Vid Övrahammar passerar vägen nära befintliga bostadshus och ladugård samt delar av en gård med bostaden på ena sidan vägen och ladugård på andra sidan. Tillåten hastighet kan sänkas vid genomfart av Övrahammar och Skurö till 50 km/h. För att sänka medelhastigheten på vägen i övrigt kan hastighetskameror sättas upp. Det är dock förmodligen inte aktuellt med hastighetskameror på en länsväg. För att minska olycksrisken för mötesolyckor kan omkörningsförbud införas på vissa delar av sträckan.

Effekt

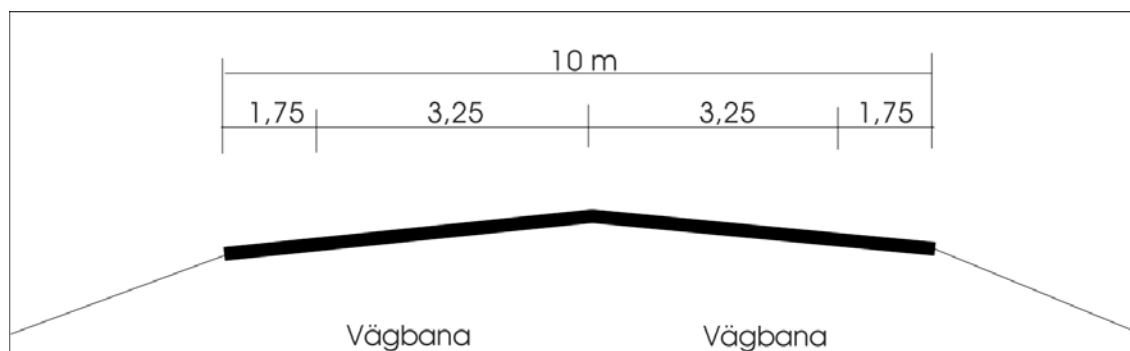
Idéerna i steg 2 skulle bidra till en förbättring av situationen utmed väg 743. Med sänkt hastighetsgräns i Övrahammar och Skurö samt i övrigt sänkt medelhastighet på vägen skulle säkerheten och tryggheten förbättras samt att störningar från buller och barriäreffekten skulle minska för de boende. Vägen kommer fortsatt att vara smal och standarden dålig. Åtgärdsförslagen skulle ge små eller inga förbättringar för gång- och cykeltrafikanter eller för jordbruksenheterna och deras utnyttjande av vägen.

Steg 3

I det tredje steget prövas begränsade utbyggnadsåtgärder. Det kan vara breddning, uppsättande av mitträcke, sidoområdesåtgärder, ombyggnad av korsningar och andra förbättringsåtgärder i kombination med väginformatikåtgärder.

Idé

För att öka säkerheten och tillgängligheten för alla trafikanter kan en upprustning utmed befintlig vägsträckning genomföras. Vägen kan breddas från nuvarande 5,7-6,6 meter till förslagsvis 10 meter med möjlighet till gång- och cykeltrafik på en bred vägren, alternativt separat gång- och cykelväg. Vagräcken kan sättas upp som skyddar vid farliga bergskärningar. Normalhastighet med vald vägtyp är 70 km/h, men kan sänkas till 50 km/h vid genomfart av Övrahammar och Skurö.



Befintlig kurva i Skurö kan rätas ut i samband med breddning och räcke sätts upp utmed bergskärningen. Utfarterna från bostäderna i Skurö håller låg standard och dessa kan åtgärdas i samband med ombyggnaden.



Kurva och bergsskärning i Skurö

Alla korsningar kan ses över och sikten förbättras i möjligast mån där så behövs. Eventuellt kan avkörningsfält anläggas i vissa korsningar. Korsningen mellan väg 743 och vägen till Äspölaboratoriet upplevs som farlig och otrygg. Väg 743 har ett backkrön strax söder om korsningen vilket gör att sikten är mycket dålig. På en sträcka av ca 100 meter utanför befintliga ladugårdar kan vägprofilen ändras. Förslagsvis höjs profilen något framför första ladugården i bilden nedan och sänks något framför ladugården vid korsningen, längre bort i bilden. Vägen planas ut och sikten förbättras.



Sikt norrut på väg 743 strax före korsning i Lilla Laxemar. Korsningen är belägen strax efter vägkrönet.

Korsningen mellan väg 743 och Basthultsvägen kan åtgärdas med sidorensning av bergsskärningar och eventuellt sänkt profil på väg 743 för att förbättra sikten.



Befintlig sikt från Basthultsvägen ut på väg 743.

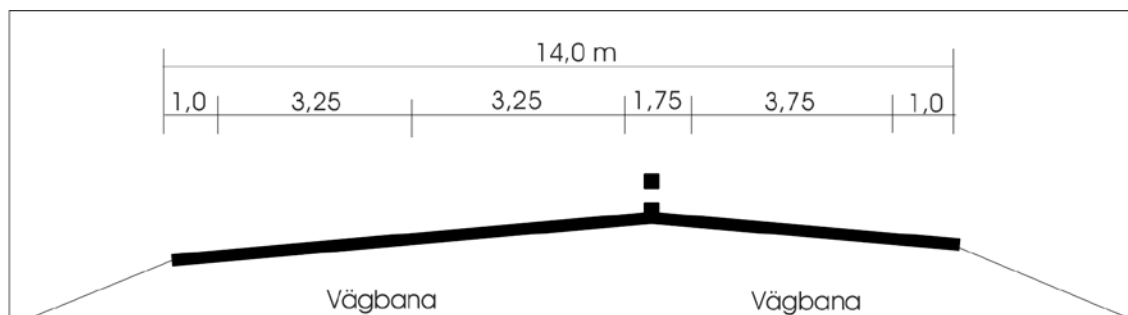
För att förbättra situationen i Övrahammar kan en koport med möjlighet till traktortrafik byggas i anslutning till ladugården. Väg 743 kan höjas något för porten och anslutningsvägar anordnas på båda sidor om vägen.



Möjlig plats för koport i Övrahammar.

Utmed vägen kan bullerskyddsåtgärder utföras enligt infrastrukturpropositionens intentioner. Åtgärder som främst kan komma i fråga är fasadåtgärder (åtgärder på fönster, dörrar och friskluftsventiler) samt skydd av uteplats i anslutning till bostad, eventuellt vallar, skärmar eller dylikt.

För att ytterligare höja standarden kan vägen, från korsningen mot Basthult och fram till avfarten mot Simpevarpshalvön utföras av typen 2+1-väg. Vägen kan breddas till 14 meter med möjlighet till cykeltrafik på vägren (1,0 meter). På avsnitt med 2+1-väg är normalhastigheten 90 km/h.



Typsektion för tvåfältsväg med cykel- och gångtrafik på vägren.

Korsningen mot Simpevarp

Vid avfartsvägen in mot Simpevarpsanläggningen kan med fördel ett särskilt körfält för högersvängande anordnas i norrgående riktning. Denna trafik är starkt dominerande och ett särskilt körfält för högersvängande skulle förbättra situationen för den trafik som kommer från Simpevarp och ska svänga ut på väg 743. Det är viktigt att utformningen blir så tydlig att inga missförstånd kan uppstå och att det säkerställs att det inte går att i ett sent läge ångra sig och köra rakt fram norrut på väg 743 istället för att svänga höger in mot Simpevarp.

Effekt

Idéerna i steg 3 skulle ge en klart förbättrad situation utmed väg 743. Olycksrisken minskar med en bredare väg med bättre standard och bättre sikt i korsningar. Risken för allvarliga konsekvenser efter en olycka minskar tack vare räcken. Gång- och cykeltrafikanter får ett eget utrymme i vägrummet vilket ökar deras trygghet och säkerhet. Tryggheten utmed vägen torde öka för alla trafikantgrupper, liksom för de boende. Bullerstörningar till omgivningen minskar.



Dagens konflikt mellan vägfordon och jordbruksredskap/traktorer bör minska när vägen breddas och får en bred vägren. Konflikten i Övrahammar förbättras med en koport under vägen, men trafiken kommer fortsatt att passera mellan hus och ladugård.

Kostnaden för breddning av hela sträckan till en 10 meter bred tvåfältsväg uppskattas mycket grovt till 75 miljoner kronor. Om sträckan mellan Basthultsvägens anslutning och avfarten mot Simpevarpshalvön utförs enligt 2+1 väg tillkommer en kostnad om ungefär 20 miljoner kronor för hela sträckan.

Kostnad för byggnation av en koport, höjning av väg 743 och erforderliga anslutningsvägar med möjlighet till traktortrafik i Övrahammar uppskattas mycket grovt till 4-5 miljoner kronor.

Steg 4

I det fjärde steget prövas nyinvesteringar i form av omfattande ombyggnader eller rena nybyggnader i ny terrängkorridor.

Idé

Med idéerna i steg 3 kvarstår i viss mån konflikten i Övrahammar mellan vägtrafiken och jordbruksverksamheten. En koport och en hastighetssänkning förbättrar situationen jämfört med idag men vägen ligger fortfarande som en barriär mellan ladugård och bostadshus. I Skurö föreslås redan i steg 3 en omfattande insats för att åtgärda befintlig kurva med dess höga bergsskärning.

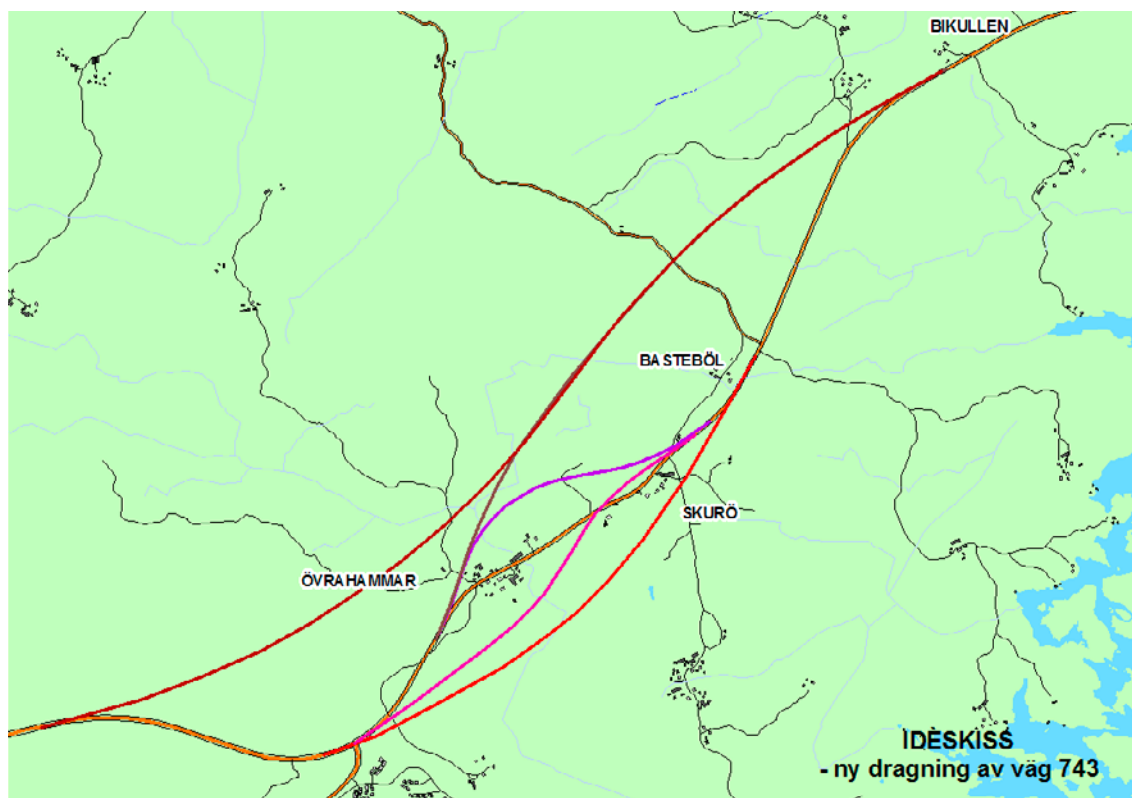


I steg 4 redovisas tre principiella möjliga idéer, A, B och C.

- A. Utveckling av idéerna i steg 3 med en ny vägsträckning förbi Övrahammar och Skurö
- B. Utveckling av idéerna i steg 3 med en vägtunnel i befintligt läge förbi Övrahammar.
- C. En ny väg från Simpevarpshalvön till E22 utmed befintlig ledningsgata.

Idé A

Nedan visas ett flertal principiellt möjliga dragningar av väg 743 mellan Figeholm och Bikullen. Dessa skall endast ses som exempel på lösningar.



En ny väg kan byggas enligt typen 2+1-väg. Normalhastighet för vägtypen är 90 km/h. Utbyggnad till 2+1-väg kan fortsätta fram till avfarten mot Simpevarpshalvön. Från avfarten till Simpevarpshalvön och fram till avfarten mot Äspölaboratoriet kan vägen byggas som tvåfältsväg med en bredd om 10 meter. Normalhastigheten för en tvåfältsväg är 70 km/h. Åtgärder i korsningar, sidoområden samt bullerskyddsåtgärder kan ske enligt idéer i steg 3. Gång- och cykeltrafiken kan hänvisas till nuvarande väg samt eventuell separat gång- och cykelväg där vägen följer befintlig sträckning.

Idé B

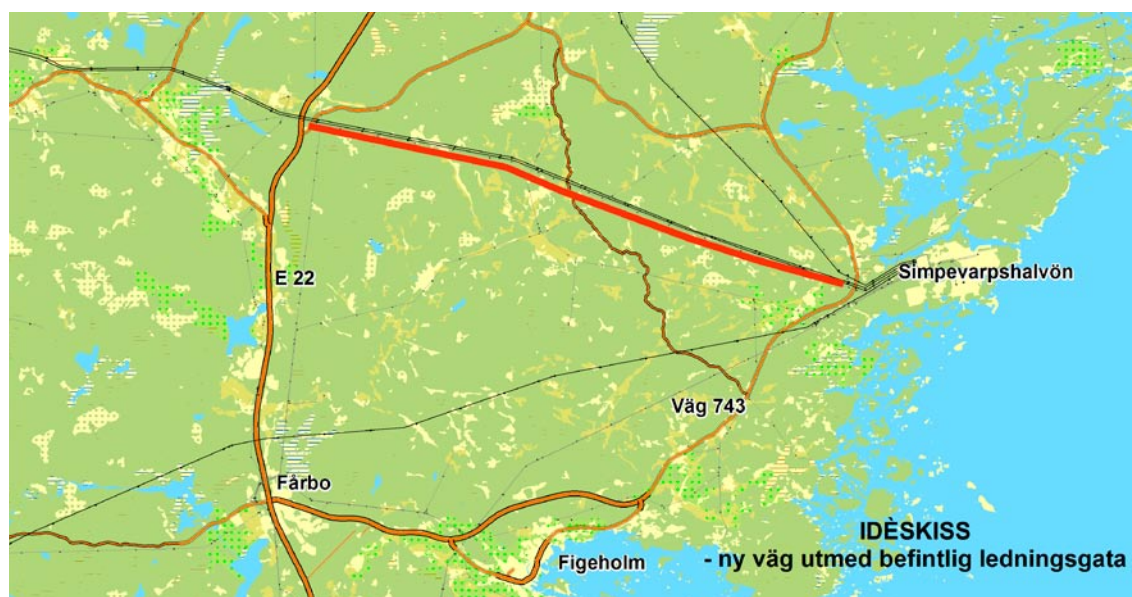
Befintlig väg kan läggas i en tunnel förbi Övrahammar. Erforderlig tunnellängd blir ca 400 meter.

Med en tunnel förbi Övrahammar försvinner vägen som barriär i byn. Ingen ny mark behöver tas i anspråk för vägändamål (förutom anslutningsvägar mellan Övrahammar och väg 743). På resterande delar kan åtgärder ske enligt idéer i steg 3.

Idé C

En ny väg kan byggas mellan Simpevarpshalvön och E22 utmed befintlig kraftledningsgata, se karta nedan.

Med en helt ny vägsträckning kan väg 743 avlastas på viss trafik. Merparten av transporterna till och från Simpevarpshalvön går söderut på E22 och en dragning via befintlig ledningsgata medför en längre körväg jämfört med befintlig sträcka. Mellan Simpevarpshalvön och den nya trafikplatsen på E22 vid avfarten mot väg 743 ökar körsträckan med knappt 6 kilometer med föreslagen idé. Bedömningen är därför att trafikminskningen på nuvarande väg skulle bli begränsad.



Effekt

Idé A

Idéerna i steg 4 A skulle ge en klart förbättrad situation utmed väg 743. En ny vägdragning förbi Övrahammar och Skurö ger en klar förbättring för de boende och deras jordbruksverksamhet. I övrigt ger idéerna i steg 4 liknande effekter som i steg 3 med en ökad trafiksäkerhet, risken för allvarliga konsekvenser vid en inträffad olycka minskar och säkerheten för gång- och cykeltrafikanter ökar. Tryggheten utmed vägen ökar för alla trafikanter liksom för de boende. Dagens konflikt mellan vägfordon och jordbruksredskap/traktorer minskar eller uteblir, när vägen hamnar längre från jordbruksverksamheten.

Negativa effekter av en ny vägdragning är att den upptar ytterligare mark för vägändamål. Den blir ytterligare en barriär landskapet och fastigheter kan behöva delas. De sträckningar som ligger öster om nuvarande väg berör riksintressen.

Kostnaden för idéerna i steg 4 A uppskattas mycket grovt till 70 - 150 miljoner kronor, beroende på val av ny dragning. I den övre delen av intervallet ingår grovt ombyggnader av utfarten från Figeholm.

Idé B

Idéerna i steg 4 B skulle ge en klart förbättrad situation utmed väg 743. Effekterna kan liknas vid de i steg 3 fast med en lösning av problematiken i Övrahammar. I Skurö kvarstår konflikten mellan väg och jordbruk.

Kostnaden för en tunnel bedöms grovt till 350 miljoner kronor varvid den totala kostnaden för åtgärder i steg 4 B kan uppskattas till 410-430 miljoner kronor.

Idé C

Idéerna i steg 4 C skulle ge en klart förbättrad situation utmed väg 743, om pendlingstrafiken och godstransporterna väljer den nya vägen.

En helt ny vägsträckning mellan Simpevarpshalvön och E22 skulle kunna avlasta vägen från i princip all trafik utom boendetrafik och arbetsresor mellan Figeholm och Simpevarpshalvön. Idén medför dock en ökad körsträcka om knappt 6 kilometer enkel väg mellan Oskarshamn och Simpevarpshalvön. Den ökade körsträckan innebär att det är troligt att många ändå kommer att använda sig av väg 743 för färd till Simpevarp då den är kortare och snabbare. Den goda effekten av en ny väg går därmed förlorad.

Kostnaden för ny väg i steg 4 B har mycket grovt uppskattats till knappt 300 miljoner. Då ingår ingen kostnad för byggande av lämplig trafikplats på E22.

I FÖRSTUDIEN AVFÄRDADE ALTERNATIV

Under steg 4 redovisas ett alternativ med en nybyggd väg mellan Simpevarpshalvön och E22 utmed befintlig kraftledningsgata, (Idé C).

För att nå reell avlastning av väg 743 behöver hastigheten på sträckan Figeholm - infarten till Simpevarp vara högst 40 km/h.

Ett sådant alternativ bedöms inte få en så stark avlastande effekt på trafiken på väg 743 att det uppfyller målsättningen. Trafikbelastningen på nuvarande väg 743 kommer fortfarande att bli så stor att den orsakar problem för de boende. Alternativet har därför avfärdats under förstudien och behöver därför inte utredas ytterligare under en eventuell vägutredning.

SAMRÅD

Under utredningens gång har ett flertal möten hållits med allmänheten. Vid framtagandet av den bakomliggande Idéstudien genomfördes under år 2005 två möten med allmänheten och i förstudieskedet har ytterligare ett informationsmöte med allmänheten genomförts. Synpunkter från dessa möten har arbetats in i förstudien.

Under Idéstudien fick de boende längs vägens omedelbara närhet erbjudande om ett personligt besök då de fick möjlighet att lämna synpunkter till utredningen.

Under förstudien har de boende fått ett brev med Idéstudien samt möjlighet att lämna kompletterande uppgifter till förstudien.

Under förstudien har samrådsmöten hållits med Vägverket, Länsstyrelsen, Oskarshamns kommun samt Misterhultsgruppen.

Samtliga ovanstående samråd finns dokumenterade. De synpunkter som rör fortsatt arbete i kommande skeden kommer att finnas med som underlag till dessa.

FORTSATT ARBETE

Den nu föreliggande förstudien utgör en förslagshandling framtagen av SKB som överlämnar studien till Vägverket för fortsatt handläggning.

Vägverket beslutar därefter om fortsatt arbete med en eventuell vägutredning.

KÄLLOR

Litteratur

Handbok Förstudier, Vägverket. Publikation 2002:46.

Regional transportplan för Kalmar län 2004-2015. Regionförbundet i Kalmar län. 2004-04-29.

Simpevarp, Nulägesbeskrivning av vägnätet. Vägverket. Utkast 2004-04-01.

Vägar och gators utformning, VGU. Vägverket, publikation 2004:80.

Översiktsplan, ÖP 2000. Oskarshamns kommun.

Inledande kulturhistoriska studier i Simpevarpsområdet Småland, Misterhult socken, Oskarshamns kommun, Lars Lundqvist, Riksantikvarieämbetet, UV Öst, Maj 2006

Kontakter

Barbro Kreutz, OKG Besöksverksamhet.

Bosse Liljehammar, OKG.

Jenny Rees, SKB Besöksadministration.

Josef Wårdsäter, Anders Selberg och Elisabeth Åkerman, Oskarshamns kommun.

Karl-Gunnar Edman, Daniel Andersson och Lennart Ivarsson, Vägverket.

Lena Nilsson, OKG Personal.

Misterhultsgruppen

Peter Sieurin, Roland Enefalk och Jenny Sundström, Länsstyrelsen Kalmar län.

Internet

Länsstyrelsen i Kalmar läns hemsida. www.h.lst.se

Oskarshamns kommuns hemsida. www.oskarshamn.se

Oskarshamns kärnkraftsgrupps hemsida. www.okg.se

Svensk Kärnbränslehanterings hemsida. www.skb.se