

**R-05-48**

## **Idéstudie för väg 743, Figeholm–Lilla Laxemar**

Peter Blomqvist, Susann Appelqvist  
SWECO VBB AB

Juli 2005

**Svensk Kärnbränslehantering AB**

Swedish Nuclear Fuel  
and Waste Management Co  
Box 5864

SE-102 40 Stockholm Sweden

Tel 08-459 84 00  
+46 8 459 84 00

Fax 08-661 57 19  
+46 8 661 57 19



ISSN 1402-3091

SKB Rapport R-05-48

# **Idéstudie för väg 743, Figeholm–Lilla Laxemar**

Peter Blomqvist, Susann Appelqvist  
SWECO VBB AB

Juli 2005

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](http://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 under maj månad år 2005.

## SAMMANFATTNING

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

Syftet med idéstudien 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 med upp emot det dubbla.

Väg 743 är på aktuell sträcka mycket smal, endast 5,7-6,6 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 idéstudien har målet varit att visa på idéer 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. De införda åtgärderna har bidragit till en förbättring av situationen.

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 gårdspan 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 prövas 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. 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 prövas 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 blir tillåten hastighet 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.

<b>INLEDNING</b>	<b>8</b>
BAKGRUND	8
SYFTE	9
VÄGVERKETS FYRSTEGSPRINCIP	9
TRANSPORTPOLITISKA MÅL	9
VÄGPLANERINGS- OCH VÄGPROJEKTERINGSPROCESSEN	10
<b>FÖRUTSÄTTNINGAR OCH NULÄGESBESKRIVNING</b>	<b>11</b>
LAGAR OCH RESTRIKTIONER	11
KOMMUNALA PLANER	12
ÖVRIGA UTREDNINGAR	13
BOENDE	13
NÄRINGSLIV	16
VIKTIGA BESÖKSPUNKTER	17
VÄG- OCH TRAFIKFÖRHÅLLANDEN	20
MILJÖ OCH MARKANVÄNDNING	24
BYGGNADSTEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR	28
LEDNINGAR	29
<b>FUNKTIONSANALYS</b>	<b>30</b>
VÄGSTANDARD	30
TRAFIKBELASTNING	30
MÅNGFUNKTIONALITET	31
<b>MÅLFORMULERING</b>	<b>32</b>
<b>TÄNKBARA ÅTGÄRDER, FYRSTEGSMODELLEN</b>	<b>32</b>
STEG 1	33
STEG 2	34
STEG 3	35
STEG 4	38

<b>SAMRÅD</b>	<b>42</b>
---------------	-----------

---

<b>FORTSATT ARBETE</b>	<b>42</b>
------------------------	-----------

---

<b>KÄLLOR</b>	<b>42</b>
---------------	-----------

---

LITTERATUR	42
KONTAKTER	43
INTERNET	43





# INLEDNING

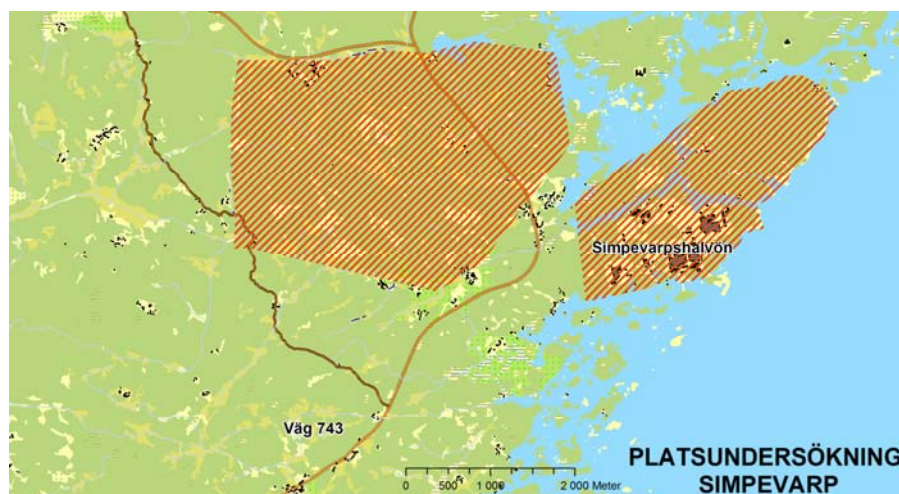
## BAKGRUND

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, Sveriges mellanlagringsstation för använt kärnbränsle och ett underjordiskt berglaboratorium. Det är en av Kalmar läns största arbetsplatser med sammanlagt cirka 1 100 anställda. Under sommarhalvåret ökar dock personalstyrkan med 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.

Svensk Kärnbränslehantering AB, (SKB) genomför just nu en platsundersökning för djupförvar av använt kärnbränsle i anslutning till Simpevarpshalvön och väg 743. Vid ett eventuellt beslut om framtida slutförvar av använt kärnbränsle i Oskarshamn kommer trafiken på väg 743 att öka. Beslutet om ett slutförvar i Simpevarp väntas till år 2010.



## SYFTE

Syftet med idéstudien 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 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.

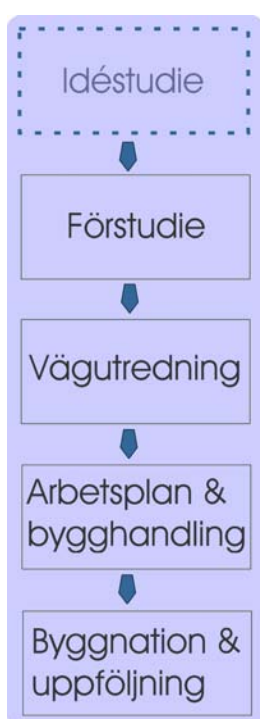
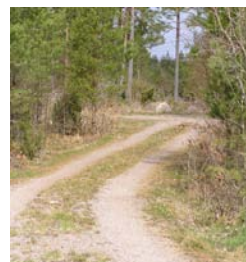
### Delmål i transportpolitiken

- 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 *planerig* – 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 tänkbara 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

Idéstudien 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. Projektet kommer att pågå till och med juni 2005.

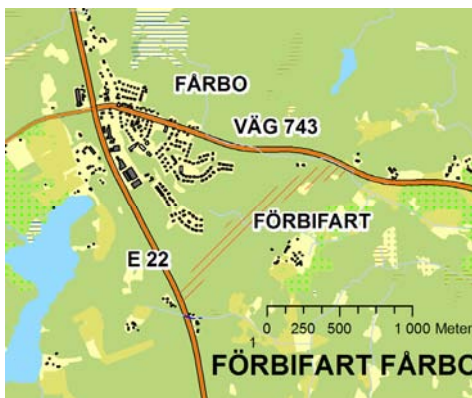
BaltCoast är ett projekt vars främsta avsikt är att lösa lokala konflikter mellan bevarande och utveckling i skärgårdar och havs- och kustområden runt Östersjön.

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

## ÖVRIGA UTREDNINGAR

### Förbifart Fårbo

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



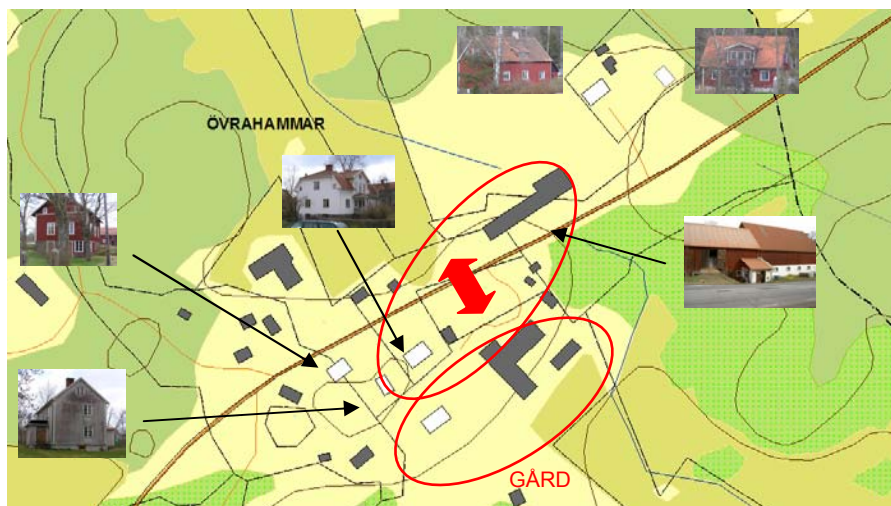
## BOENDE

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 en gård och 6 bostadsfastigheter, varav 3 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 forskningsstation för slutförvar (Äspölaboratoriet).



*Oskarshamnsverket. Källa: OKG's bildarkiv [www.okg.se](http://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 idéstudien 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 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](http://www.okg.se)).

### *SKB, 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 jobbar 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](http://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.



### **SKB 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 post-service, specialhandel, frisör, taxi, kiosk, café, distrikts-sköterska, bibliotek, äldreboende, förskola (1–5 år), fritidshem samt en nybyggd grundskola.

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

## ***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 norr om Oskarshamn. 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. En sådan är en ny trafikplats vid Fårbo med bl.a. ny väganslutning för väg 743 söder om Fårbo.

### 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 5,7-6,6 meter bred 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 avåkningarna kan få allvarliga konsekvenser.



Hastigheten är idag begränsad till 70 km/h, men var till för ca 7-8 år sen 90 km/h. Hastigheten sänktes på grund av trafiksäkerhetsskäl.



Vägen är belagd med asfalt. Beläggningen 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 säsongsarbetare, vilket ökar trafikmängden på vägen ytterligare.



Om slutförvaret av använt kärnbränsle placeras i Simpevarpsområdet förväntas en ökning av trafiken på väg 743 i framtiden. SKB's huvudalternativ är att inkapslingen skall ske på Simpevarp. Under byggtiden för inkapslingsanläggningen förväntas trafiken öka med 100 fordon/dygn och under drifttiden av inkapslingsanläggningen bedöms trafikökningen bli 50 fordon/dygn.

Vid ett eventuellt slutförvar förväntas trafiken under första etappen (första 4-5 åren) att öka med ca 380 fordon/dygn och under andra etappen (nästkommande 3-4 år) med ca 1 100 fordon/dygn. Under drifttiden förväntas en trafikökning om ca 300 fordon/dygn jämfört med idag. Förväntade trafikökningar förutsätter att alla bergmassor som behöver forslas bort från slutförvarsområdet transporteras med lastbil. Det finns en idé om att transportera bergmassorna med båt vilket innebär att trafiken inte ökar fullt så mycket som redovisas ovan. Även vissa andra godstransporter till anläggningen kan komma att ske med båt, exempelvis frakt av den lera (bentonit) som ska användas vid inkapslingen.

### *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 stycken 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 45 trafikerar väg 743 med 6 dubbelturer per dag (vardagar), alltså passerar 12 linjebussar väg 743 varje dag. Linjen går från Mörtfors via Misterhult, Oskarshamnsverken, Figeholm och Fårbo till Oskarshamn.

### *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 46 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. Mellan åren 1993 och 2003 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.



Vid beräkning av en olyckskvot för väg 743 (antal polisrapporterade olyckor per miljonaxelparkkilometer) enligt Vägverkets Effektsamband 2000<sup>1</sup> ges att antalet olyckor på väg 743 är högre än för en normalväg med samma standard och tillåten hastighet. Däremot är skadeföljden (antal skadade och döda per polisrapporterad olycka) låg

<sup>1</sup> Effektsamband. Nybyggnad och förbättring, effektkatalog. Vägverket, publikation 2001:78.



för inträffade olyckor. Majoriteten av inträffade olyckor är viltolyckor med rådjur där skadeföljden för människor ofta är låg.

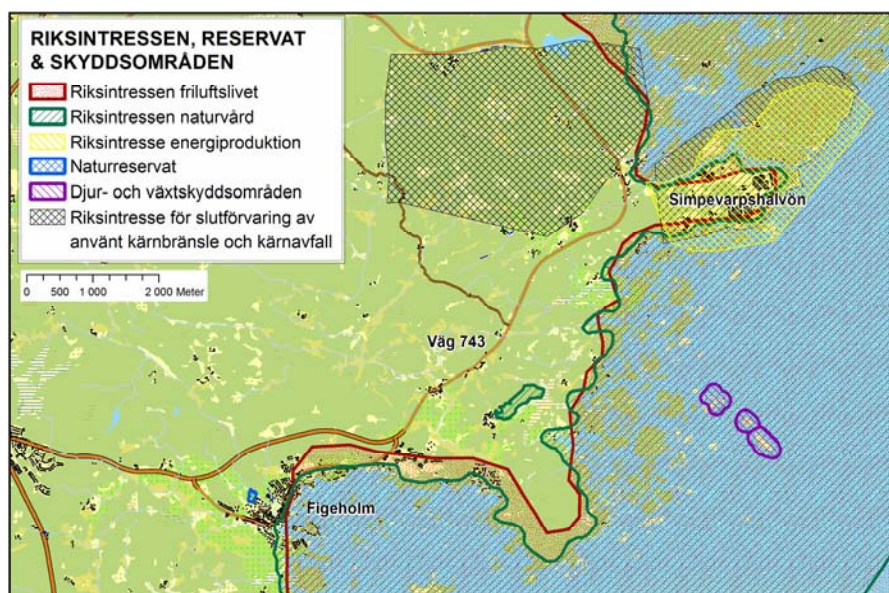
## MILJÖ OCH MARKANVÄNDNING

### *Riksintressen 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 utredningsområdet 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.



Skurö är ett stort område med naturbetesmark. Oskarshamns kommun för diskussioner om att omvandla det till ett Natura 2000-område. 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. Nyligen blev platsundersökningsområdet i Simpevarp riksintresse för slutförvaring av använt kärnbränsle och kärnavfall.

### **Natur- och kulturmiljö**

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.



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.



### **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 försämrad 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.

### **Riktvärden för trafikbuller vid bostäder**

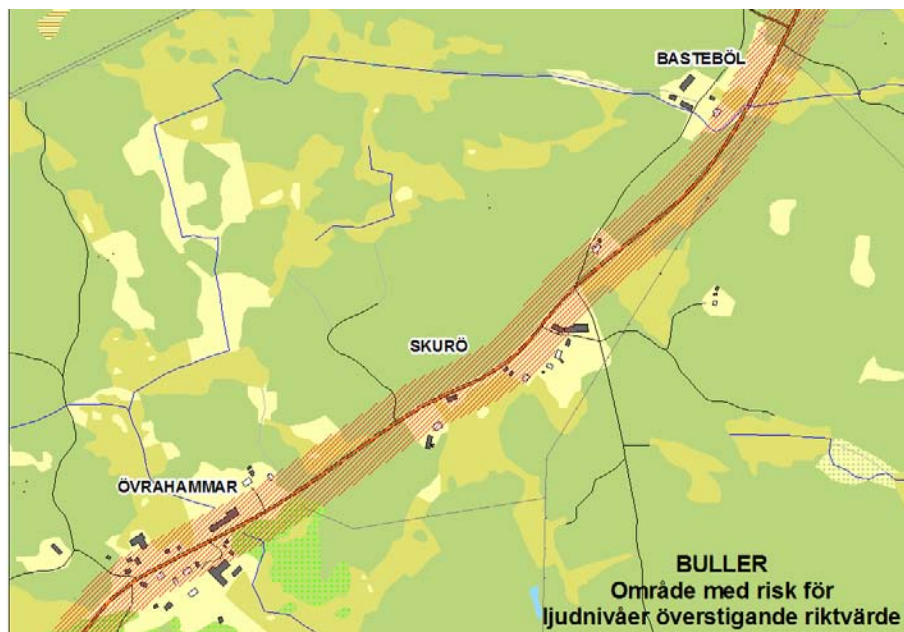
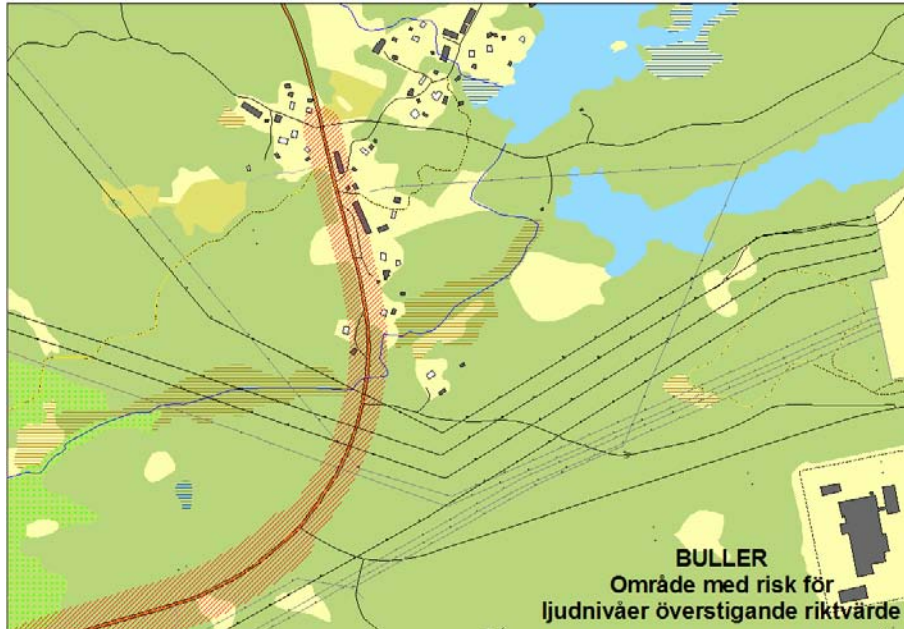
I samband med Infrastrukturpropositionen, 1996/97:53, fastställde riksdagen följande riktvärden för trafikbuller för bostäder vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad av infrastruktur.

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.”*

<b>VÄGTRAFIKBULLER</b>	<b>EKVIVALENT LJUDNIVÅ dB(A)</b>	<b>MAXIMAL LJUDNIVÅ dB(A)</b>
<b>INOMHUS</b>	30	45 (nattetid)
<b>UTOMHUS</b>		
- 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 cykeltrafikant 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.



*Berg i dagen är 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.

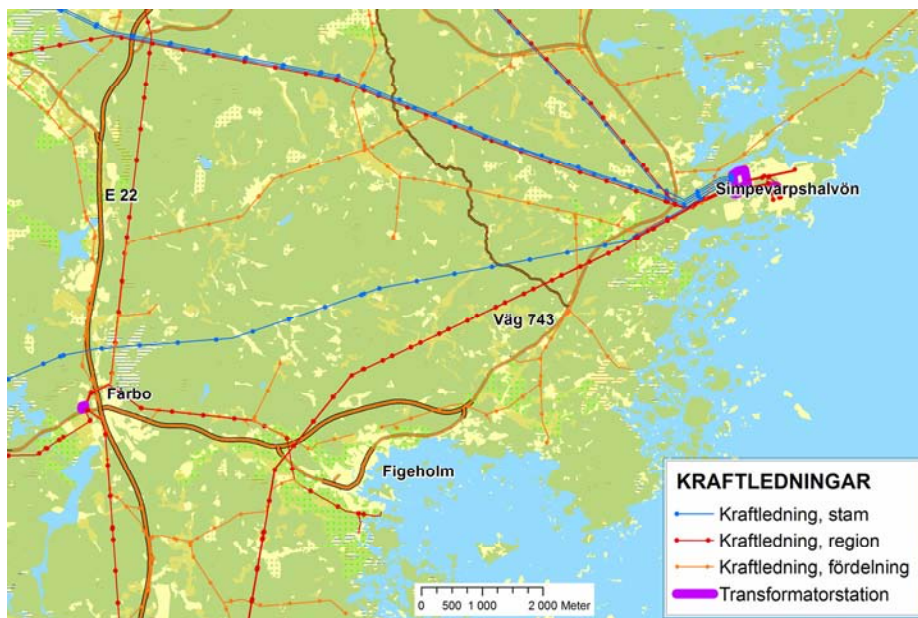


## LEDNINGAR

### 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. Årsdygns-  
trafiken är uppmätt till 1 460 fordon (1999), med en antagen fördubbling under sommarhalvåret då sommargästerna kommer och säsongsarbetet 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 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

## 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



*Vägens passage av ladugård i Övrahammar.*



## MÅLFORMULERING

I idéstudien har målet varit att visa på idéer 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.

Nedan 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.

Vid ett eventuellt beslut om slutförvaring av använt kärnbränsle i Simpevarp kommer ytterligare transportbehov att genereras. Just nu utreds möjligheten att transportera exempelvis bergmassor och lera till inkapslingsstationen sjövägen från Simpevarp för att minska transporterna på land.

### Effekt

Idéerna i steg 1 skulle bidra 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 sida 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.

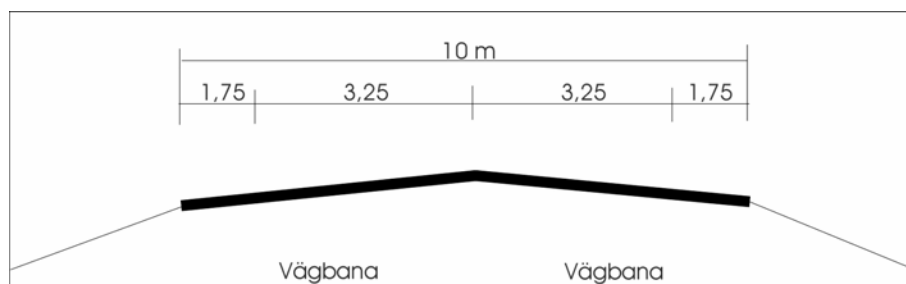
Vägen kommer fortsatt att vara smal och standarden dålig. Åtgärdsförslagen skulle ge små eller inga förbättringar för gång- och cykeltrafikanter eller för jordbruksenheterna och deras nyttjande av vägen.

## STEG 3

I det tredje steget provas 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. Vägens sidoområden kan rensas från farliga bergsskärningar. Normalhastighet med vald vägtyp är 70 km/h, men kan sänkas till 50 km/h vid genomfart av Övrahammar och Skurö.



Typsektion för tvåfältsväg med cykel- och gångtrafik på vägren.

Befintlig kurva i Skurö kan rätas ut i samband med breddning och bergsskärningen tas bort. 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 med någon/några meter framför ladugården vid korsningen, längre bort i bilden. Vägen planas ut 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.*

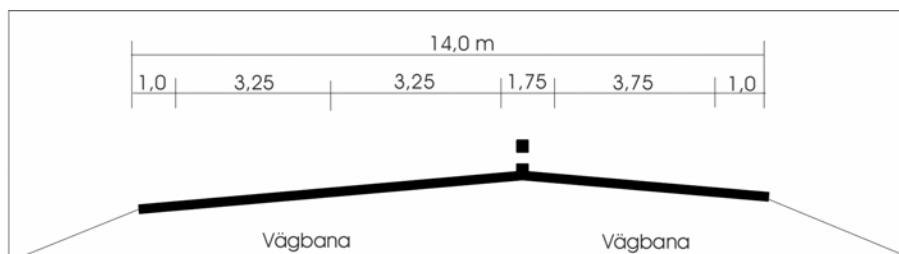
För att förbättra situationen i Övrahammar kan en koport med möjlighet till traktortrafik byggas i anslutning till ladugården. Väg 743 kan höjas något för porten och anslutningsvägar anordnas på båda sidor om vägen.



*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 2+1-väg med gång- och cykeltrafik på vägren.*

### 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 efter upprensning av sidoområden. 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 60 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.

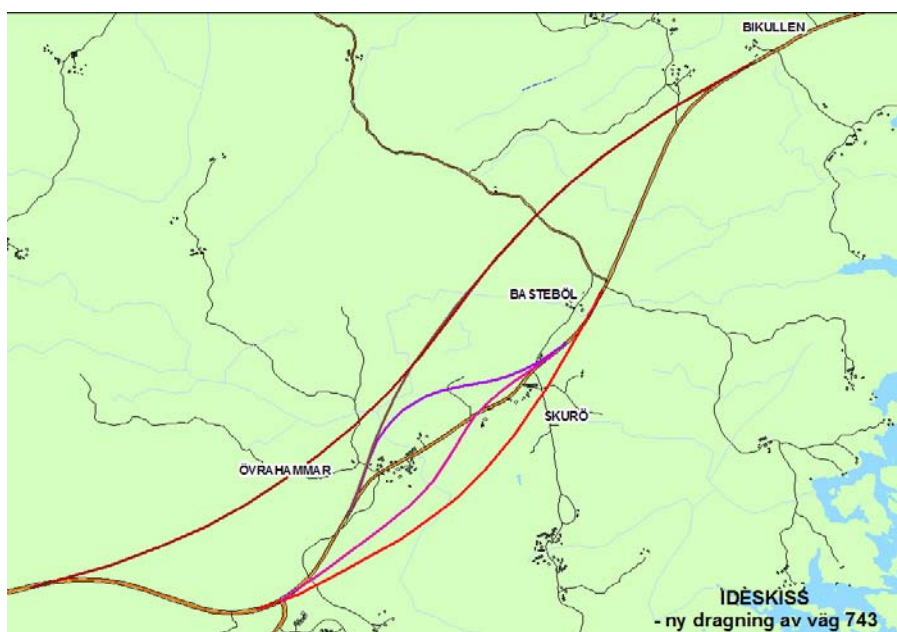


I steg 4 redovisas tre principiella möjliga idéer, A, B och C.

- 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.



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 alternativt separat gång- och cykelväg utmed den nya sträckningen.



### *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 ledningsgata, se karta nedan.

Med en helt ny vägsträckning kan väg 743 avlastas på trafik. Merparten av transporter 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.



## **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 jordbruksred-

skap/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.

Kostnaden för idéerna i steg 4 A uppskattas mycket grovt till 130-200 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 avlastar 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 medför en risk för 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 riskerar därmed att gå 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.

## **SAMRÅD**

Under utredningens gång har två möten hållits med allmänheten. Det första mötet hölls i inledningen av utredningsarbetet den 8 mars 2005 och det andra mötet hölls i slutfasen av utredningsarbetet den 30 maj 2005. Synpunkter från mötena har arbetats in i rapporten.

De boende längs vägens omedelbara närhet har vidtalats via telefon och erbjudits ett personligt besök. Flertalet av de boende som fått frågan besöktes under maj månad 2005, då de fick möjlighet att lämna synpunkter till utredningen.

## **FORTSATT ARBETE**

Efter genomförd idéstudie tas en förstudie förslagsvis fram av Vägverket enligt den fysiska planeringsprocessen för åtgärder på väg. I förstudien bestäms om någon åtgärd bör genomföras eller inte.

Efter genomförd förstudie, och beslut om eventuell åtgärd, går processen vidare med framtagande av vägutredning, alternativt görs en arbetsplan/bygghandling direkt.

## **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.

## **KONTAKTER**

Karl-Gunnar Edman, Vägverket.

Anders Eneroth, Länsstyrelsen Kalmar län.

Lena Nilsson, OKG Personal.

Barbro Kreutz, OKG Besöksverksamhet.

Bosse Liljehammar, OKG.

Jenny Rees, SKB Besöksadministration.

## **INTERNET**

Oskarshamns kommuns hemsida. [www.oskarshamn.se](http://www.oskarshamn.se)

Oskarshamns kärnkraftsgrupps hemsida. [www.okg.se](http://www.okg.se)

Svensk kärnbränslehanterings hemsida. [www.skb.se](http://www.skb.se)

Länsstyrelsen i Kalmar läns hemsida. [www.h.lst.se](http://www.h.lst.se)