

## SAMRÅDSHANDLING

# Väg 136, delen Glömminge-Isgärde

Mörbylånga kommun, Kalmar län

Vägplanbeskrivning, 2020-08-31

Projektnummer: 162983



### Läsanvisning

Denna planbeskrivning är ett dokument under arbete som kommer att kompletteras löpande under det fortsatta arbetet med vägplanen, efterhand som mer kunskap byggs upp. Därför finns det kapitel som i denna version helt saknar innehåll och kapitel som kommer att kompletteras ytterligare när mer information finns tillgänglig. Det kan handla om resultat från pågående utredningarna m.m.

Delar som kommer att kompletteras senare är kommenterade och markerade i **gult**.

**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket Region Syd, Box 543, 291 25 Kristianstad

E-post: [investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto:investeringsprojekt@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådshandling, Väg 136, delen Glömminge-Isgärde, Mörbylånga kommun, Kalmar län

Författare: Linnéa Franzén, Rickard Kappers, Christina Granér, Sweco

Dokumentdatum: 2020-08-31

Ärendenummer: TRV 2018/52916

Objektsnummer: 162983

Uppdragsnummer: 12704492

Version: 0.1

Kontaktperson: Carl-Fredrik Nelson, Trafikverket

## Innehållsförteckning

<b>1. SAMMANFATTNING .....</b>	<b>6</b>
<b>2. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL .....</b>	<b>8</b>
<b>2.1. Tidigare studier .....</b>	<b>10</b>
2.1.1. Samrådsunderlag .....	10
2.1.2. Utredning av ombyggnadsalternativ och förändring av omfattning .....	10
2.1.3. Övriga utredningar .....	10
<b>2.2. Ändamål och projektmål .....</b>	<b>11</b>
2.2.1. Transportpolitiska mål .....	11
2.2.2. Projektmål .....	12
<b>2.3. Kommunal planering .....</b>	<b>12</b>
<b>2.4. Angränsande planering .....</b>	<b>14</b>
<b>2.5. Trafikverkets planläggningsprocess .....</b>	<b>14</b>
<b>3. FÖRUTSÄTTNINGAR.....</b>	<b>15</b>
<b>3.1. Vägens funktion och standard .....</b>	<b>15</b>
<b>3.2. Trafik och användargrupper.....</b>	<b>15</b>
3.2.1. Motortrafik .....	15
3.2.2. Kollektivtrafik .....	15
3.2.3. Gång- och cykeltrafik .....	16
3.2.4. Olycksstatistik .....	16
<b>3.3. Lokalsamhälle och regional utveckling.....</b>	<b>16</b>
<b>3.4. Landskapet och bebyggelsen .....</b>	<b>16</b>
<b>3.5. Miljö och hälsa .....</b>	<b>18</b>
3.5.1. Naturmiljö .....	18
3.5.2. Kulturmiljö .....	19
3.5.3. Rekreation och friluftsliv .....	20
3.5.4. Befolkning och människors hälsa .....	22
3.5.5. Risk och säkerhet .....	23
3.5.6. Yt- och grundvatten .....	23
3.5.7. Geologi och grundvattenförhållanden.....	26
3.5.8. Naturresurser och markanvändning .....	27
<b>3.6. Byggnadstekniska förutsättningar .....</b>	<b>27</b>

3.6.1.	Geoteknik.....	27
3.6.2.	Grundvattenförhållanden .....	28
3.6.3.	Ledningar .....	28
<b>4.</b>	<b>DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV .....</b>	<b>29</b>
<b>4.1.</b>	<b>Val av lokalisering .....</b>	<b>29</b>
4.1.1.	Studerade alternativ .....	29
4.1.2.	Valt alternativ .....	31
<b>4.2.</b>	<b>Val av utformning .....</b>	<b>32</b>
4.2.1.	Väg 136 .....	32
4.2.2.	Lokalgata Glömminge .....	37
4.2.3.	Gång- och cykelväg Glömminge-lsgårde.....	38
4.2.4.	Planskildheter .....	40
4.2.5.	Busshållplatser .....	42
4.2.6.	Avvattning.....	42
4.2.7.	Belysning.....	43
4.2.8.	Ledningar och kablar .....	45
4.2.9.	Gestaltning.....	45
<b>4.3.</b>	<b>Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs .....</b>	<b>46</b>
<b>5.</b>	<b>EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET .....</b>	<b>46</b>
<b>5.1.</b>	<b>Trafik och användargrupper .....</b>	<b>46</b>
<b>5.2.</b>	<b>Lokalsamhälle och regional utveckling .....</b>	<b>47</b>
<b>5.3.</b>	<b>Landskapet och bebyggelsen .....</b>	<b>48</b>
<b>5.4.</b>	<b>Miljö och hälsa.....</b>	<b>48</b>
5.4.1.	Naturmiljö.....	48
5.4.2.	Kulturmiljö .....	55
5.4.3.	Rekreation och friluftsliv.....	57
5.4.4.	Befolkning och människors hälsa.....	59
5.4.5.	Risk och säkerhet .....	59
5.4.6.	Yt-och grundvatten .....	59
5.4.7.	Geologi och hydrogeologi .....	61
5.4.8.	Naturresurser och markanvändning.....	61
<b>5.5.</b>	<b>Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning) .....</b>	<b>61</b>
<b>5.6.</b>	<b>Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser .....</b>	<b>61</b>
<b>5.7.</b>	<b>Påverkan under byggnadstiden.....</b>	<b>61</b>
<b>6.</b>	<b>SAMLAD BEDÖMNING.....</b>	<b>62</b>
<b>6.1.</b>	<b>Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden .....</b>	<b>62</b>

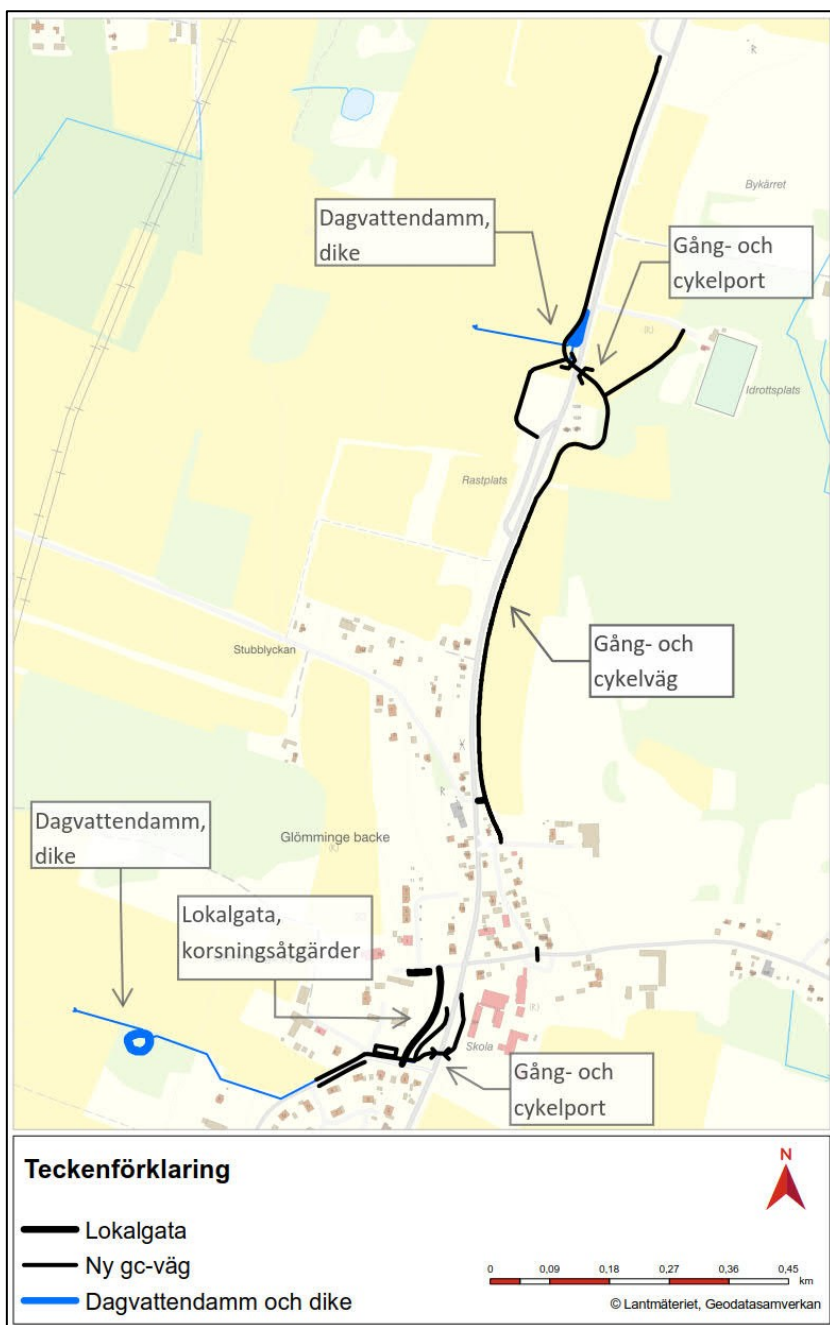
6.1.1.	Miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsmål .....	62
6.1.2.	Miljö kvalitetsmål .....	62
6.1.3.	Miljö kvalitetsnormer .....	62
6.1.4.	Allmänna hänsynsregler (2 kap MB) .....	62
<b>6.2.</b>	<b>Transportpolitiska mål .....</b>	<b>64</b>
<b>6.3.</b>	<b>Projekt mål .....</b>	<b>65</b>
<b>7.</b>	<b>MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING .....</b>	<b>66</b>
7.1.	Nytt vägområde med vägrätt .....	66
7.2.	Nytt vägområde med inskränkt vägrätt.....	66
7.3.	Markanspråk med tillfällig nyttjanderätt .....	66
7.4.	Område för enskild väg .....	66
7.5.	Förändring av väghållningsansvar för allmänna vägar .....	66
<b>8.</b>	<b>FORTSATT ARBETE .....</b>	<b>67</b>
<b>9.</b>	<b>GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING .....</b>	<b>67</b>
9.1.	Formell hantering.....	67
9.2.	Berörda kommunala planer .....	68
9.3.	Genomförande.....	68
9.4.	Finansiering.....	68
<b>10.</b>	<b>UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR .....</b>	<b>69</b>

# 1. Sammanfattning

Väg 136 mellan Glömminge och Isgärde är en del av väg 136 som går från söder till norr på västra Öland. Aktuellt projekt mellan Glömminge och Isgärde ingår som en del i en översyn och standardhöjning för att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten på hela sträckan mellan Algutsrum och Borgholm.

Ombyggnadssträckan mellan Glömminge och Isgärde är cirka 1,6 km lång, har bristande trafiksäkerhet och periodvis dålig framkomlighet. Vägsträckan har på många ställen mycket smala vägrenar, vilket gör gång- och cykeltrafik längs vägen riskabel.

Projektets syfte är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för både motorfordon och oskyddade trafikanter på sträckan mellan Glömminge och Isgärde samt att främja kollektivtrafiken.



Figur 1. Översiktlig karta över planerade väggånggärder längs med sträckan Glömminge-Isgärde.

Åtgärderna omfattar att anlägga en ny gång- och cykelport i Glömminge samt en ny gång- och cykelväg mellan Glömminge och södra infarten till Isgärde, se Figur 1. Från Glömminge och i höjd med rastplats Glömminge föreslås gång- och cykelvägen förläggas på den östra sidan av väg 136. Strax norr om Glömminge rastplats anläggs en gång- och cykelport för att på ett trafiksäkert sätt leda gång- och cykelvägen över till den västra sidan och ansluta den mot den södra infarten till Isgärde. Gång- och cykelvägen föreslås få anslutningar till fotbollsplanen Glömmingelunden och rastplats Glömminge.

Vidare omfattar åtgärderna anläggande av vänsterpåsvängsfält från Röhällavägen till väg 136 och från Spjutterumsvägen till väg 136. Syftet är att väva in trafiken från de anslutande vägarna och på så sätt öka framkomligheten på vägen. För att möjliggöra vänsterpåsvängsfält behöver infarten till Glömminge kyrka, Prostens väg, stängas. För att säkerställa tillgängligheten mellan väg 136 och boende längs Prostens väg samt kyrkan kommer en lokalgata att anläggas mellan Röhällavägen och Prostens väg.

Även utfarten från Glömminge Backe kommer att stängas och en jordbruksanslutning kommer att anläggas norr om nuvarande korsning för att säkerställa åtkomst för lantbrukare att nå marker väster om väg 136.

I vägprojektet ingår också ombyggnad av busshållplatser vid Glömminge samt anläggande av en pendlarparkering.

Två dammar för fördröjning av vägdagvatten och vatten från de båda gång- och cykelportarna planeras också längs sträckan, den ena i Glömminge och den andra söder om Isgärde, se Figur 1.

Längs sträckan finns det naturmiljövärden såsom biotopskyddade stenmurar och alléer, artrika väggkanter, skyddsvärda träd och lövskogsområden. Det förekommer också höga kulturmiljövärden såsom Glömminge prästgård och fornlämningsområden. Norr om Glömminge dominerar området av odlingsmarker.

#### *Konsekvenser av vägförslaget*

Vägförslaget innebär förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet på väg 136 för både motortrafikfordon och oskyddade trafikanter genom att vänsterpåsvängsfält anläggs från Röhällavägen och Spjutterumsvägen samt att gång- och cykelportar anläggs i Glömminge och söder om Isgärde. Att gång- och cykelportar anläggs innebär att det nuvarande övergångsstället vid Glömminge skola tas bort och oskyddade trafikanter kan passera vägen på ett säkrare sätt samtidigt som framkomligheten för trafikanter på väg 136 ökar. Att utfarterna till väg 136 från Prostens väg och Glömminge Backe stängs bidrar också till ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.

Den separata gång- och cykelvägen mellan Glömminge och den södra infarten till Isgärde förbättrar möjligheterna för gång- och cykeltrafikanter att röra sig längs sträckan på ett attraktivt och trafiksäkert sätt. Barriäreffekten som väg 136 i nuläget utgör i Glömminge minskar när gång- och cykelportar byggs.

Genom att busshållplatser i Glömminge rustas upp och får nya gång- och cykelanslutningar med cykelparkering och pendlarparkering i anslutning till gång- och cykelporten i Glömminge skapas också förutsättningar för attraktivare kollektivtrafik på sträckan Kalmar-Borgholm.

Projektet innebär ett intrång i den värdefulla kulturmiljön vid Glömminge prästgård. Intrånget minimeras genom att den planerade lokalgatan framför prästgården läggs lågt i landskapet och får flacka slänter. Vidare innebär projektet risk för intrång i fornlämningar.

För naturmiljön innebär vägförslaget intrång i biotopskyddade miljöer såsom stenmurar och vissa naturvärdesområden. Den planerade gång- och cykelvägen innebär också intrång i jordbruksmark.

Anläggning av de två gång- och cykelportarna kräver bortledning av grundvatten i både byggskedet och driftskedet.

För rekreation och friluftsliv innebär vägförslaget att tillgängligheten till fotbollsplanen Glömmingelunden och rastplats Glömminge förbättras för gång- och cykeltrafikanter. Tillgängligheten till Glömminge kyrka bibehålls genom att en lokalgata byggs mellan Röhällavägen och Prostens väg, när anslutningen från Prostens väg till väg 136 stängs. Tillgängligheten till riksintresset Mittlandsskogen förbättras något när gång- och cykelvägen byggs.

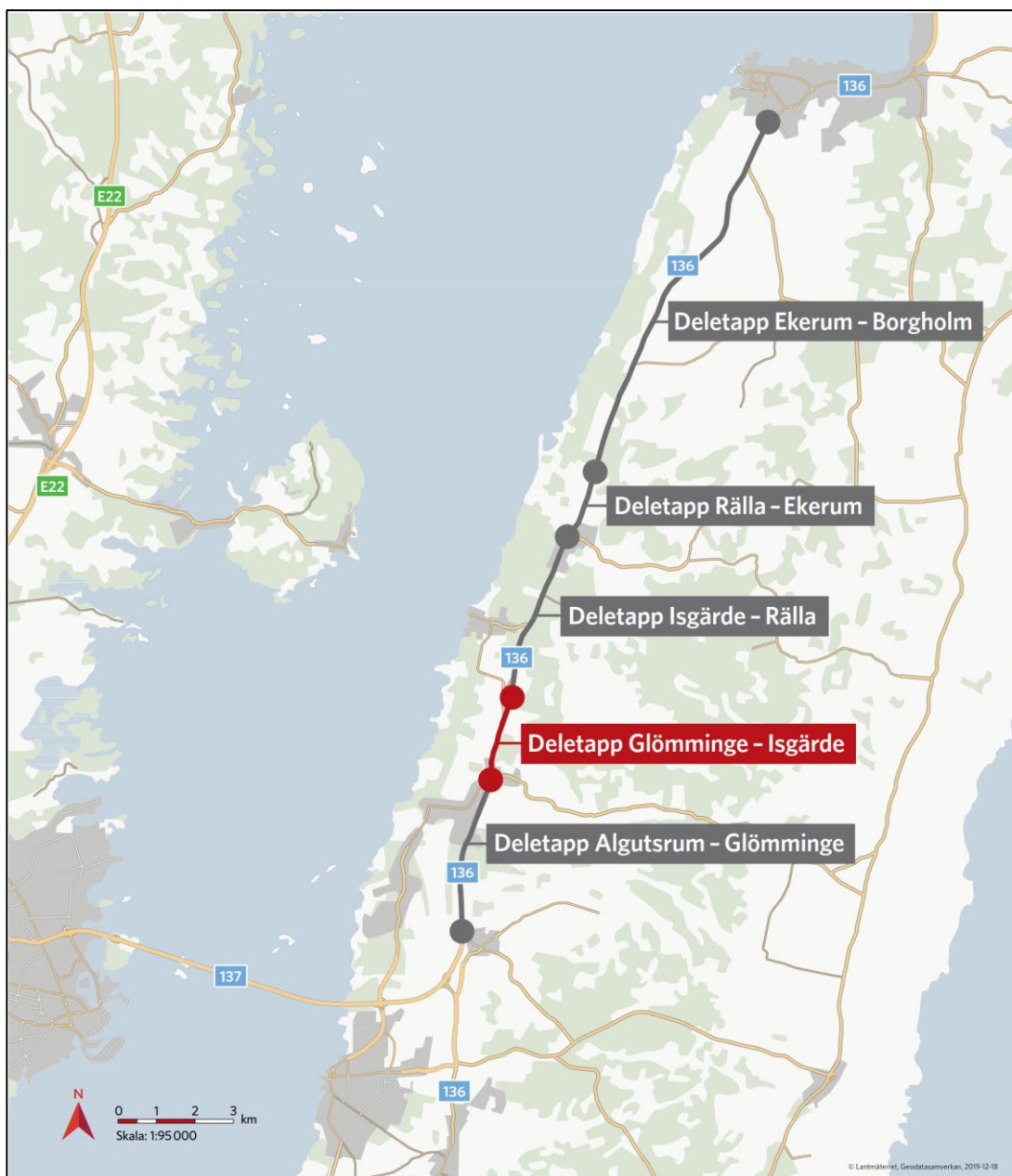
# Kompletteras när plan och miljökonsekvensbeskrivning kommit längre.

## 2. Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

Väg 136 mellan Glömminge och Isgärde är en del av väg 136 som går från söder till norr på västra Öland.

Aktuellt projekt mellan Glömminge och Isgärde ingår som en del i en översyn och standardhöjning för att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten på hela sträckan mellan Algutsrum och Borgholm. I projektet ingår också att främja pendlings- och kollektivtrafiken samt förbättra gång- och cykelmöjligheterna på sträckan, se Figur 2.





Figur 2. Vägplanen för Glömminge-Isgärde ingår i ett större sammanhang där trafiksäkerhetshöjande åtgärder och framkomlighetsåtgärder ska vidtas på väg 136 mellan Algutsrum och Borgholm. Först i planeringen ligger sträckan mellan Rälla och Ekerum, sist i planeringen är Ekerum-Borgholm. För sträckorna Algutsrum-Glömminge, Glömminge-Isgärde och Isgärde-Rälla pågår samrådshandlingsskede för vägplan.

Ombyggnadssträckan mellan Glömminge och Isgärde är cirka 1,6 km lång, har bristande trafiksäkerhet och periodvis dålig framkomlighet. Vägsträckan har på många ställen mycket smala vägrenar, vilket gör gång- och cykeltrafik längs vägen riskabel. Trafikmängderna på vägen varierar kraftigt över året, och sommartid är trafiken betydligt mer intensiv än övriga årstider. Det kan då uppstå köbildningar och svårigheter att svänga ut på väg 136 från angränsande mindre vägar.

Trafikverket planerar för att anlägga en ny gång- och cykelport i Glömminge för att underlätta för gång- och cykeltrafikanter. Vidare planeras ombyggnad av busshållplatser vid Glömminge samt anläggande av pendelparkering. För att förbättra framkomligheten och säkerheten för både motortrafik och oskyddade trafikanter planeras också för korsningsåtgärder i Glömminge. Mellan Glömminge och södra infarten till Isgärde planerar Trafikverket att anlägga en gång- och cykelväg. Gång- och cykelvägen planeras att läggas på den östra sidan av väg 136 norr om Glömminge. I höjd med rastplats Glömminge kommer

ytterligare en gång- och cykelport att anläggas för på ett trafiksäkert sätt leda gång- och cykelvägen över till den västra sidan och knyta ihop gång- och cykelvägen med den södra infarten till Isgärde samt med rastplatsen. Från gång- och cykelporten fortsätter gång- och cykelvägen på västra sidan av väg 136 fram till södra infarten till Isgärde. På den östra sidan av väg 136 kommer gång- och cykelvägen fortsätta fram till idrottsplatsen Glömmingelunden.

Projektets syfte är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för både motorfordon och oskyddade trafikanter på sträckan mellan Glömminge och Isgärde genom bland annat korsningsåtgärder, två planskildheter för gång- och cykeltrafikanter i Glömminge och Isgärde och åtgärder för gång- och cykeltrafik.

## 2.1. Tidigare studier

### 2.1.1. Samrådsunderlag

Under år 2018 togs ett samrådsunderlag fram för väg 136 sträckan Glömminge-Rälla. Ett samråd med allmänheten hölls i Glömminge skola 2018-11-05. Syftet med samrådet var att informera om pågående planering och att inhämta synpunkter från berörda.

Utifrån samrådsunderlaget fattade Länsstyrelsen i Kalmar län 2019-01-24 beslut om att vägplanen antas medföra betydande miljöpåverkan.

### 2.1.2. Utredning av ombyggnadsalternativ och förändring av omfattning

Under arbetet med vägplanerna för sträckorna Algutsrum-Glömminge, Glömminge-Rälla och Rälla-Ekerum blev det tydligt att ombyggnaden till mötesfri väg på hela sträckan Algutsrum-Borgholm skulle bli betydligt dyrare än de avsatta medlen på 375 miljoner kronor. Därför beslutade Trafikverket under vintern 2019 att låta utreda om projektmålen kunde uppnås utan ombyggnad till mötesfri väg, till exempel genom ombyggnad till mötesfri väg på en kortare sträcka, punktinsatser vid korsningar samt satsningar på gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik. Utredningen resulterade i att Trafikverket och Region Kalmar län beslutade att arbeta vidare med ett förslag om mötesfri 2+1-väg i nysträckning förbi Algutsrum och till strax söder om rastplats Idehultet. Mötesfri väg utgår på övriga delar av sträckan Algutsrum-Borgholm. Övriga föreslagna åtgärder i vägplanerna såsom förbättringar av korsningar, utbyggnad av gång- och cykelstråk samt förbättringar för kollektivtrafiken beslutades utföras som planerat.

Under hösten 2019 beslutade Trafikverket att justera det ursprungliga vägplaneområdet Glömminge-Rälla till Glömminge-Isgärde. Sträckan Isgärde-Rälla kommer att bli en separat vägplan. Bakgrunden till beslutet var att gång- och cykelvägens placering på sträckan Isgärde-Rälla var osäker och behövde planeras tillsammans med Mörbylånga kommun och Borgholms kommun. För att få framdrift i projektet beslutades att arbeta vidare med vägplan för sträckan Glömminge-Isgärde. Parallellt med detta samarbetade Trafikverket med Mörbylånga kommun och Borgholms kommun för att lösa gång- och cykelmöjligheter mellan Isgärde och Rälla.

### 2.1.3. Övriga utredningar

Arbetet med den nu aktuella vägplanen har föregåtts av flera utredningar och studier. Planeringen startade med en förstudie år 2007 för väg 136 Algutsrum-Borgholm vilket omfattar delen Glömminge-Isgärde. Förstudien syftade till att belysa befintliga

förhållanden, beskriva trafikproblem längs med vägsträckan, göra en indelning i karaktäristiska vägvagnsamt ge olika förslag till hur problemen på sträckan kan lösas.

År 2015 genomfördes en studie över alternativa trafiklösningar för att förbättra trafiksituationen inne i Glömminge. Studien utgick från att hastigheten genom Glömminge skulle vara 60 km/tim och att en gång- och cykelport under väg 136 skulle byggas i Glömminge. Studien utredde utformning av gång- och cykelväg på östra sidan samt en anslutning till Glömminge skola. Därutöver utreddes även alternativa sträckningar för Spjutterumsvägen samt ett alternativ för en lokalgata mellan nuvarande anslutning till kyrkan och Ytterörsvägen.

År 2017 utfördes en åtgärdsvalsstudie, ÅVS, för väg 136 mellan Algutsrum och Borgholm. Åtgärdsvalsstudien genomfördes med utgångspunkt i trafiksäkerhet, kapacitet, framkomlighet och tillgänglighet samt cykelmöjligheter. Studien effektbedömde olika lösningsförslag för väg 136 och resulterade i rekommenderade åtgärder för vägen.

## 2.2. Ändamål och projektmål

Projektets ändamål är att förbättra både trafiksäkerheten och framkomligheten på och längs med väg 136. Projektet och dess utredningspunkter ska också bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen.

### 2.2.1. Transportpolitiska mål

Trafikverkets verksamhet styrs av riksdagens transportpolitiska mål enligt propositionen 2008/09:93. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Inom ramen för det övergripande målet finns två jämbördiga mål: funktionsmål och hänsynsmål.

#### *Funktionsmål - Tillgänglighet*

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns behov. Inom funktionsmålet finns också preciseringar om att möjligheterna att gå, cykla och välja kollektivtrafik ska förbättras, liksom att barns självständiga mobilitet ska stärkas.

#### *Hänsynsmål – Säkerhet, miljö och hälsa*

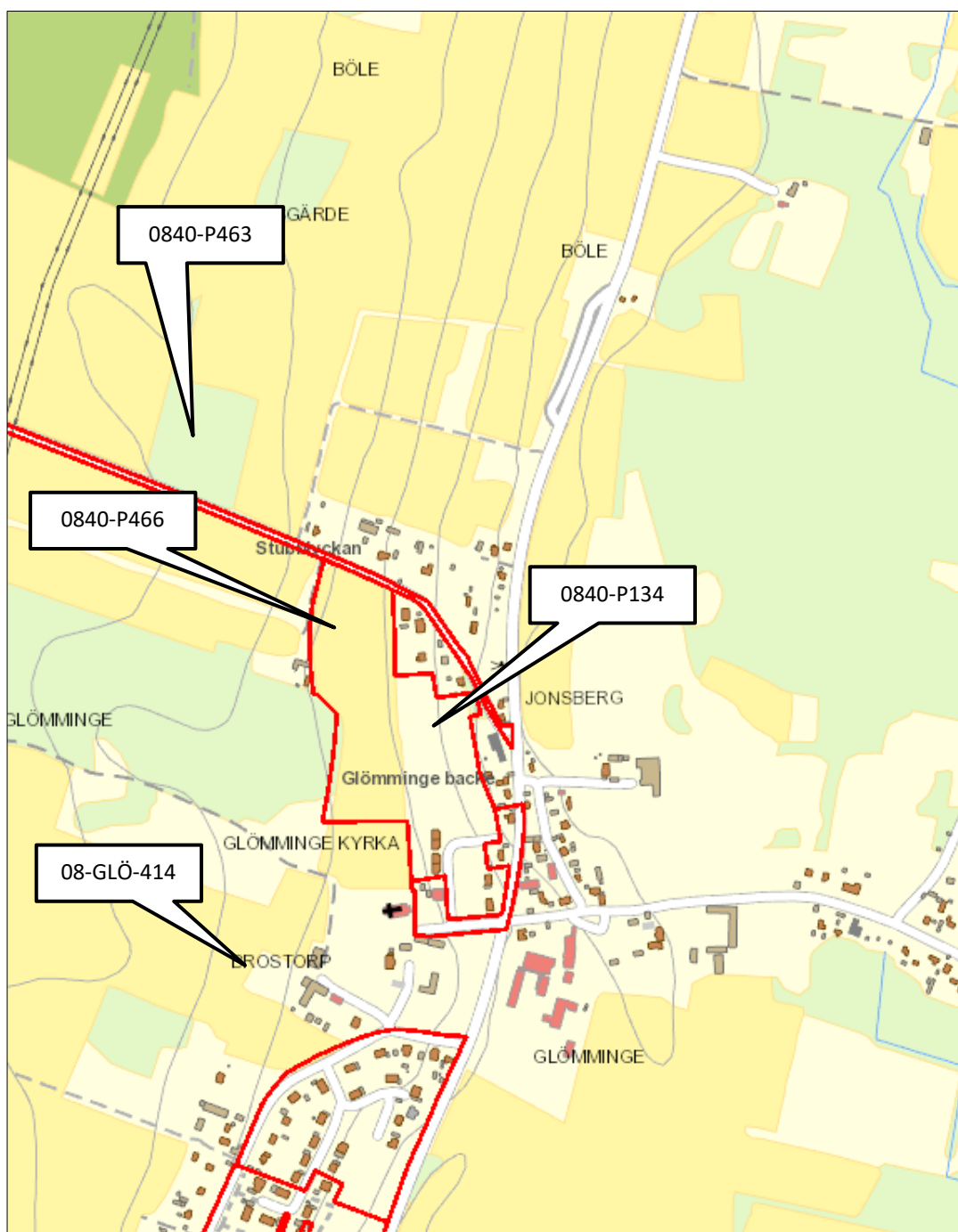
Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.



bostadsområde Glömminge Backe, antagen 2014 (byggnadsplan akt 0840-P466). I området planeras för cirka 30 tomter. (Referens: Översiktsplan 2014 Mörbylånga kommun, antagandehandling 2015-03-24, © Mörbylånga kommun).

Det finns flera planer inne i Glömminge och söder om väg 958 (Röhällavägen) som berörs av projektet (se Figur 4):

- Byggnadsplan akt 08-GLÖ-414
- Byggnadsplan akt 0840-P134
- Byggnadsplan akt 0840-P466
- Byggnadsplan akt 0840-P463



Figur 4. Utsnitt ur Mörbylånga kommuns externa karta. Röda områden visar gällande detaljplaner. (Referens: Mörbylånga kommuns externa karta, 2019-02-19, © Mörbylånga kommun)

## 2.4. Angränsande planering

Söder om Glömminge pågår planering för väg 136 Algutsrum-Glömminge. Vägplanen Glömminge-Isgärde gränsar i norr till vägplanen Isgärde-Rälla, se Figur 2.

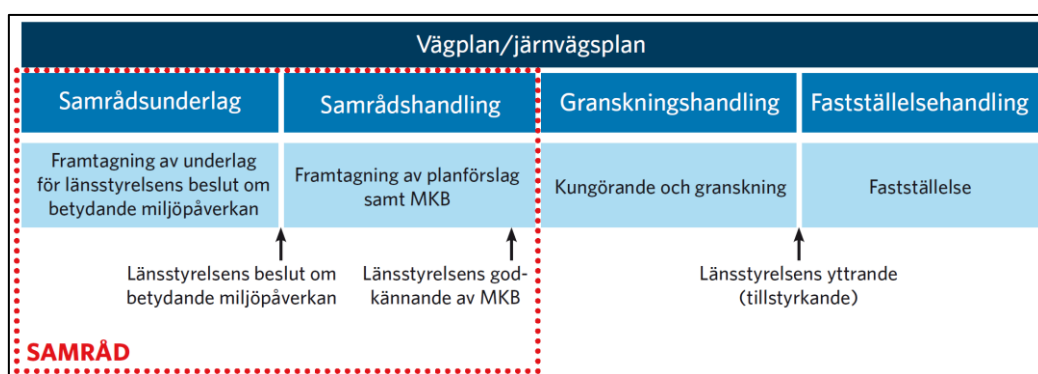
## 2.5. Trafikverkets planläggningsprocess

Ett vägprojekt ska planeras enligt en lagstadgad planläggningsprocess som slutligen leder fram till en *vägplan*.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas, se Figur 5. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningsprocessen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön, ett så kallat samrådsunderlag. Samrådsunderlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Om länsstyrelsen beslutar att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till vägplanen. I den beskriver Trafikverket projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. Om projektet inte bedöms ha betydande miljöpåverkan ska en miljöbeskrivning istället tas fram till vägplanen. Länsstyrelsen ska godkänna den miljökonsekvensbeskrivning som ingår i arbetet. Vägplanen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör planen färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



Figur 5. Schematisk bild över Trafikverkets planläggningsprocess. Detta projekt är nu i skede samrådshandling där framtagande av planförslag och miljökonsekvensbeskrivning (MKB) sker.

## 3. Förutsättningar

### 3.1. Vägens funktion och standard

Väg 136 mellan Glömminge och Isgärde är en del av huvudvägen för biltrafik på Öland i nord-sydlig riktning. Vägen är en tvåfältsväg som är cirka nio och en halv meter bred. Skyltad hastighet är 80 km/tim på hela sträckan med avsnitt i Glömminge på 40 km/tim. Sträckan som är 40 km/tim är cirka 500 meter lång och går genom samhället, där bland annat Glömminge skola ligger på västra sidan av väg 136.

I söder vid Glömminge ansluter väg 958 Röhällavägen från väster och väg 962 Spjutterumsvägen från öster. Mitt emot Spjutterumsvägen, på den västra sidan av väg 136 ansluter Prostens väg som fungerar som infart mot Glömminge kyrka. I norra delen av Glömminge ansluter Ytterörsvägen från väster och lokalgatan Glömminge Backe från öster.

I den norra delen av vägplanen finns den södra infarten till Isgärde, väg 959 Isgärdevägen. Vid ett antal väganslutningar längs sträckan Glömminge-Isgärde finns siktproblem, framför allt vid korsningen mellan väg 136 och Glömminge Backe, där vägen ligger i en höjdpunkt. Hus, stenmurar och staket ligger mycket nära väg 136 i Glömminge.

Vägen avvattnas omväxlande genom diken och partier som saknar diken. I de fall där diken saknas fördelas dagvattnet till omkringliggande mark för infiltrering.

Dagvattenmagasin eller andra fördröjningsfunktioner för vatten saknas helt.

### 3.2. Trafik och användargrupper

#### 3.2.1. Motortrafik

På sträckan Glömminge-Isgärde uppmättes år 2018 årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) till cirka 7 400 fordon. Cirka åtta procent av trafiken utgörs av tung trafik. Trafikmängden under året varierar och är starkt präglad av bilturismen med toppar under sommarmånaderna och större händelser under vår och höst. På sommaren kan det förekomma toppar med upp till det dubbla antalet fordon per dygn.

#### 3.2.2. Kollektivtrafik

En busshållplats finns längs den aktuella sträckan Glömminge-Isgärde, i Glömminge. Hållplatsen i Glömminge har två lägen med möjlighet att byta mellan linje 101 Byxelkrok-Kalmar och linje 104 Skogsby-Färjestaden-Glömminge.

Busslinje 101, Byxelkrok-Kalmar trafikerar sträckan Algutsrum-Isgärde med 27 turer i vardera riktningen på vardagar och 14 till 16 turer på lördagar och helgdagar. Sträckan trafikerar även av Silverlinjen som kör fjärrbussar från norra Öland, via Kalmar, till Stockholm.

I Glömminge trafikerar även linje 104, Skogsby-Färjestaden-Glömminge via Saxnäs på väg 958 med 11 till 14 turer på vardagar och sex till sju turer på lördagar och helgdagar. Därutöver finns flera skolskjutslinjer.

Kalmar länstrafik har uttryckt önskemål om ett bättre läge för vändmöjlighet för bussarna på linje 104 som har Glömminge som ändhållplats.

### 3.2.3. Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafikanter är på största delen av sträckan hänvisade till vägrenen eller det övriga lokala vägnätet i blandtrafik. För dessa trafikanter innebär vägrenen en möjlighet att röra sig men eftersom avgränsning mot fordonstrafiken saknas, till exempel räcke eller kantsten är trafiksäkerheten otillfredsställande. I Glömminge finns trottoarer som bitvis är mycket smala och osammanhängande.

### 3.2.4. Olycksstatistik

Under den senaste tioårsperioden har sju olyckor inträffat, varav två olyckor med måttlig skadeföljd och fem lindriga olyckor.

## 3.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

Orten och kyrkbyn Glömminge ligger på båda sidor om väg 136. I Glömminge och småorten Strandskogen bor drygt 360 personer. Befolkningen i Glömminge har legat på ungefär samma nivå sedan 1990-talet.

Utbyggnadsplanerna i sydvästra och nordvästra delen av Glömminge skapar förutsättningar för cirka 50 nya bostäder, vilket är en relativt kraftig utbyggnad av orten. Även för Strandskogen sydväst om Glömminge finns detaljplan för ett 30-tal permanentboenden. Fler boende vitaliserar orterna och skapar underlag för bland annat lokal handel, skola och fritidsaktiviteter. Öland har en stark dragningskraft och befolkningen i Mörbylånga kommun ökar. Betydligt fler pendlar ut från orterna och kommunen än de som pendlar in. Fler boende innebär ökat transportbehov och ökad belastning på väg 136.

Glömminge skola, med plats för cirka 230 elever i årskurs F-6, ligger öster om vägen. Skolan har ett stort upptagningsområde som bland annat omfattar Algutsrum. Många elever reser till skolan med skolbuss. Glömminge förskola har två avdelningar. Flera bostadshus ligger på västra sidan, vilket innebär att skolbarn måste korsa väg 136 för att ta sig till och från skolan. Idrott bedrivs i Glömminge skolas gymnastiksal samt på idrottsplatsen Glömmingelunden som ligger strax norr om samhället, omedelbart öster om väg 136. I ortens sydvästra del, inom planområdet, ligger en lekplats med bollplan.

Glömminge prästgård med dess anrika ekonomibyggnader är en viktig del av orten. Platsen är kulturhistoriskt värdefull och utgör ett vackert blickfång för de som färdas på väg 136. Området används återkommande som marknadsplats, för skördefester och liknande, och lockar besökare till Glömminge.

## 3.4. Landskapet och bebyggelsen

Vägen passerar rakt igenom Glömminge samhälle som inrymmer en variation av byggnader där många ligger nära vägen. I Glömminge finns en prästgård med vitkalkade ekonomibyggnader från 1700-talet, se Figur 6. De ligger väster om väg 136 och är ett vackert blickfång. Lite ovanför vägen på östra sidan ligger Glömminge skola. Glömminge upplevs som lummigt från vägen med många häckar, stenmurar och träd.



Norr om Glömminge är landskapet öppet med utblickar över odlingsmarken mot Kalmarsund, se Figur 8. Vid Isgärde finns en samlad grupp med bebyggelse. Spritt i odlingslandskapet finns fristående lövträd och blommande buskar.



Figur 6. Ekonomibyggnaderna från 1700-talet till Glömminge prästgård. Väggarna är uppförda av kalksten och byggnaderna har vasstak.



Figur 7. Väg 136 genom Glömminge.



Figur 8. Det sluttande landskapet vid Isgärde, med Kalmarsund i bakgrunden.

### 3.5. Miljö och hälsa

#### 3.5.1. Naturmiljö

Planområdet domineras av odlings- och betesmarker med inramning av skogsbestånd och spridda träd- och buskridåer. Norr om Glömminge dominerar åkermarkerna. Mellan odlingsytorna finns fristående äldre lövträd och ridåer av blommande buskar. Vägkanterna är generellt artrikare än på fastlandet. I jordbrukslandskapet är de dock även näringspåverkade. Stenmurar och hamlade askar förekommer spritt över området. På och runt stenmurarna finns det oftast fler naturvårdsarter än i omgivande landskap, särskilt om de finns i jordbruksmiljö.

Öster om väg 136 finns Mittlandsskogen som är ett av Sveriges största lövskogsområden och ett riksintresse för naturvård. Mittlandsskogen har höga natur- och naturmiljövärden kopplade till lång tid av mänsklig påverkan. Naturreservatet Isgärde, som också utgör Natura 2000-område utgör en liten del av Mittlandsskogen, och ligger nordost om planområdet. Naturreservatet instiftades 1997 och omfattar 9,6 ha. Förvaltare är Länsstyrelsen i Kalmar län. Hela planområdet omfattas av riksintresse för rörligt friluftsliv enligt 4 kapitlet 1–2 §§ miljöbalken och riksintresse för obruten kust enligt 4 kapitlet 3 § miljöbalken.

Både växt- och djurlivet på Öland bjuder på en stor artrikedom. Det finns ett rikt fågelliv, där sjömarkerna, våtmarkerna, alvaren och ädellövskogarna på den östra sidan av väg 136 är särskilt individrika. I våtmarksbiotoper förekommer även grod- och kräldjur. På Öland finns också ett rikt insektsliv och det finns ett stort antal sällsynta och för Öland unika arter.

Småvilt i form av hardjur, gnagare, räv, småvesslor, utter och hermelin samt grävlingar förekommer allmänt. Även större vilt i form av älg och rådjur har livskraftiga stammar.

Vid den naturvärdesinventering som utfördes under 2018 och 2019 hittades totalt åtta naturvärdesobjekt inom utredningsområdet för vägplan Glömminge-Isgärde. Av dessa bedömdes fyra ha naturvärdesklass 3, dvs. påtagligt naturvärde. Övriga fyra naturvärdesobjekt bedöms ha visst naturvärde, naturvärdesklass 4, se Figur 32.

Ett 20-tal områden omfattas av det generella biotopskyddet enligt 7 kap. 11 § miljöbalken. Biotoperna består av stenmurar och alléer, se Figur 32.

### 3.5.2. Kulturmiljö

Öland utgör ett unikt och särpräglat landskap med höga kulturmiljövärden. Väg 136 sträcker sig längs den västra landborgskantens krön, vilket var strandlinjen under stenålderns äldsta skede. Strandvallarna har varit bra lägen för bosättning och här har man även begravt sina döda vilket det stora antalet gravar vittnar om. Vallarna har även utgjort bra kommunikationsleder under alla tider. Längs dessa kommunikationsstråk har bosättning fortgått under samtliga historiska epoker.

Det troliga är att markerna successivt kommit att odlas upp under bronsåldern för att under järnåldern utvecklas till ett fullt uppodlat landskap representerat av stora sammanhängande områden med stensträngssystem. Från järnåldern finns ett flertal boplatser i och i anslutning till utredningsområdet, med koncentrationer av gravar längs landborgens krön. På landborgens krön har säkerligen fler gravar funnits vilka delvis förstörts av odling och täktverksamhet.

Under medeltiden förändras den agrara strukturen där stensträngssystemen delvis överges och byarna bildas och tidigt kom flera att regleras i radbyar enligt solskiftets principer. Kyrkorna byggdes i ett avskilt läge i förhållande till byarna. I byn Isgärdes norra del låg även galgbacken, vilken finns med på en avmätningsskarta från år 1728. I de äldre kartorna finns även ett stort antal torp och backstugor. I Glömminge låg fattigstugan öster om vägen och i detta område fanns även en koncentration med backstugor, vilka visar på den sociala stratifieringen i samhället.

Under 1900-talet sker stora förändringar av Öland genom att turismen ökar. Detta har lett till etablering av flera sommarstugor och många av de tidigare gårdarna och torpen har även blivit hem för sommarboende.

#### *Forn- och kulturlämningar*

Närområdet är rikt på fornlämningar och tidigare utredningar och undersökningar visar att ytterligare lämningar kan komma att påträffas.

Vid Glömminge skola finns en registrerad boplats från äldre järnåldern (L1965:3378). I höjd med fotbollsplan Glömmingelunden finns ytterligare en boplats som är från stenåldern (L1958:3818). Inne i Glömminge finns två väghållningsstenar (L1958:2465, L1958:2466), se Figur 40 och Figur 42.

#### *Bebyggelse*

I den södra delen finns Glömminge kyrka som är ett kyrkligt kulturminne. Glömminge kyrka är en del i en väl samlad och bevarad kyrkomiljö, med prästgård och gamla ekonomibyggnader i direkt anslutning till kyrkogården.

Stora delar av bebyggelsen i utredningsområdet präglas av förändringar och modifieringar under det sena 1900-talet. Enstaka äldre objekt finns i anslutning till den agrara bebyggelsen i Glömminge vilka kan hysa kulturhistoriskt värde.

#### *Kulturhistoriskt värdefulla områden och objekt*

Längs hela vägsträckan finns kulturhistoriskt värdefulla objekt och områden.

Ett område som är extra känsligt för förändringar är Glömminge kyrkby med äldre bebyggelse, väderkvarnar, gravar, gravfält och fornborg. Fornlämningarna visar på en obruten bebyggelsekontinuitet från tiden för Kristi födelse fram till nutid.

### 3.5.3. Rekreation och friluftsliv

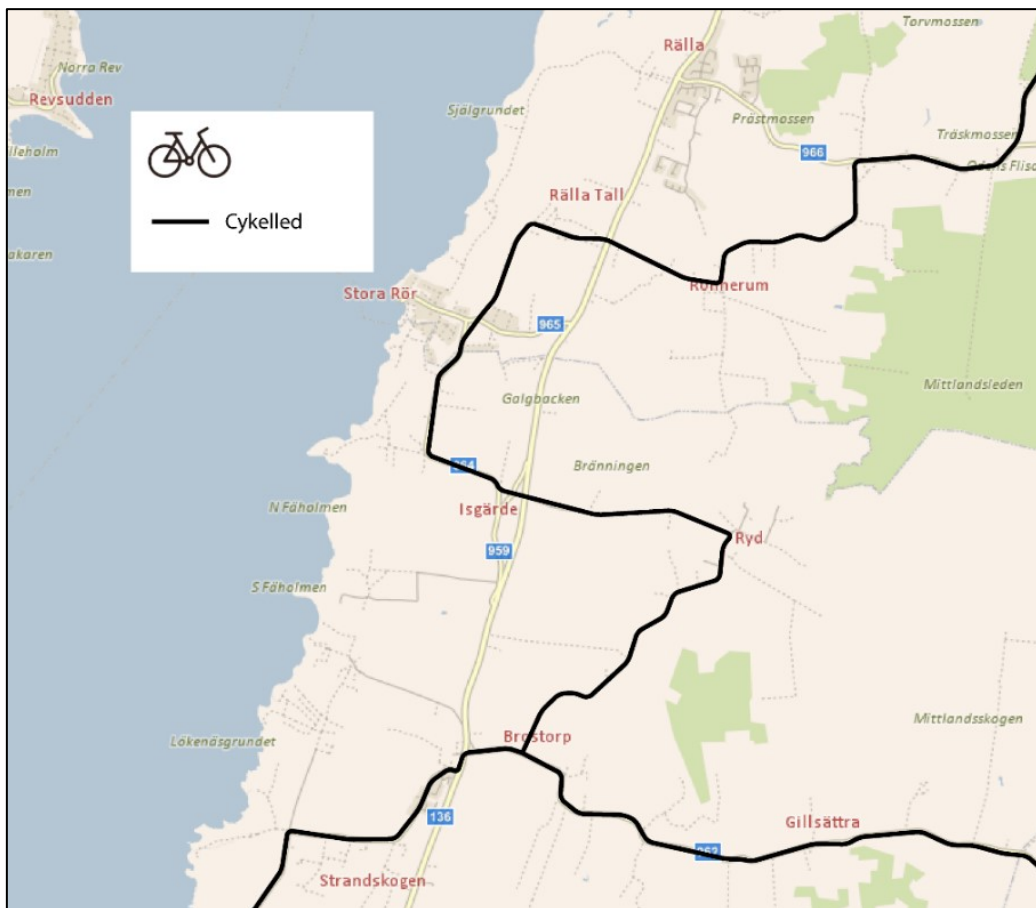
Öland omfattas i sin helhet av riksintresse för rörligt friluftsliv och riksintresse för obruten kust vilket innebär att turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt ska beaktas vid exploatering och andra ingrepp i miljön.

Öland är ett populärt turistmål under sommartid. Under midsommarhelgen och i samband med Öland spirar på våren och skördefesten på hösten är besöksantalet som högst. I närheten av planområdet Glömminge-Isgärde finns flera målpunkter, se Figur 9. Den kommunala badplatsen Borgmästarviken ligger vid Ispeudde och Prästviksbadet vid Lökenäs. I Mittlandsskogen finns flera populära vandringsleder. I Glömminge finns även Ölands byggnadsvård och konst-, keramik- och hantverksbutiker och verkstäder.

På Öland finns flera cykelleder och i anslutning till planområdet finns Sverigeleden och Ölandsleden. En etapp av Ölandsleden, Mittlandsskogsleden, korsar väg 136 på två platser inom planområdet, vid Glömminge och Isgärde, se Figur 10.



Figur 9. Översiktlig karta över området kring Glömminge och Isgärde. I väster ligger Prästviksbadet Lökenäs och Borgmästarviken Ispeude. Grönskafferat område visar områden som omfattas av länsstyrelsens naturvårdsplaner och området precis väster om väg 136 utgör Mittlandsskogen där flera vandringsleder finns.



Figur 10. Gång- och cykelled Ölandsleden som korsar väg 136 vid Glömminge och Isgärde.

#### 3.5.4. Befolkning och människors hälsa

Ett 30-tal bostäder ligger i direkt anslutning till väg 136. Vid Glömminge finns ytterligare ett antal bostäder som ligger relativt nära vägen och som påverkas av trafiken.

Människors hälsa längs väg 136 påverkas främst av bristande trafiksäkerhet, bristande framkomlighet samt buller. Barn är känsligare än vuxna, vilket bland annat beror på att de är i en utvecklingsfas och att de har bristande riskmedvetenhet. Faktorer som påverkar barns hälsa är möjligheten till fysisk aktivitet, egen mobilitet och socialt liv, och närheten till grönområden och trafik. Barnen i Glömminge och längs den aktuella sträckningen har en mycket begränsad egen rörlighet och få målpunkter<sup>1</sup>. Väg 136 är en barriär som begränsar barnens möjligheter att gå eller cykla till varandra eller till målpunkter i landskapet. Majoriteten av barnen är beroende av att vuxna skjutsar dem med bil till fritidsaktiviteter och kompisar. Barn under tolv år tillåts sällan att åka buss på egen hand då busshållplatserna längs väg 136 inte bedöms kunna nås på ett trafiksäkert sätt. Den bristande trafiksäkerheten leder till begränsningar i barnens rörlighet.

Dessa förutsättningar leder till att barnens sociala liv begränsas, samtidigt som det berövar dem möjlighet till daglig och enkel fysisk aktivitet. Det innebär risk för försämrad utveckling av olika kognitiva och motoriska funktioner hos barnen, samt sämre kondition, sämre balans och sämre ben- och muskelstyrka.

Hastigheten genom Glömminge är i nuläget 40 km/tim och många bostadshus ligger i direkt anslutning till vägen. Eftersom inga åtgärder som utförs inom vägplanen bedöms medföra

<sup>1</sup> Källa: Samtal med barn i Glömminge skola, genomförda i augusti 2018

väsentlig ombyggnad och påverka bullernivåerna i Glömminge, har det inte utförts någon bullerberäkning vare sig för nuläge, nollalternativ eller utbyggnadsalternativ inom ramen för vägplanen. Bedömning av behov av bullerskyddsåtgärder generellt, utan koppling till vägplanen, hanteras av Trafikverket på nationell nivå.

### 3.5.5. Risk och säkerhet

Att väg 136 är smal och saknar mitträcke innebär en högre sannolikhet för olyckor per fordon jämfört med vägar med högre trafiksäkerhetsstandard. I Glömminge finns kapacitets- och siktproblem i korsningen mellan väg 136, väg 962 och infarten till kyrkan. Ur ett generellt trafiksäkerhetsperspektiv är risken för trafikanters förhöjd under perioder på året när trafikintensiteten är hög.

Viltstängsel saknas längs väg 136 och anslutande vägar. Längs vägen inträffade 25 viltolyckor mellan 2014 och november 2019 enligt Nationella viltolycksrådet. Olyckorna inträffade främst mellan rastplats Glömminge och södra infarten till Isgärde. Av de 25 viltolyckor som inträffat under perioden avser 23 olyckor med rådjur, en olycka skedde med älg och en med dovhjort.

Väg 136 är rekommenderad väg för transporter av farligt gods. Ingen av anslutningsvägarna är rekommenderade för farligt gods. Riskerna med farligt gods på Öland och på väg 136 bedöms vara låga. En inventering av tillståndspliktiga miljöfarliga verksamheter visar att det inte rör sig om några verksamheter som kan antas ge upphov till transporter med farligt gods som motiverar särskild riskanalys. De mest frekvent förekommande transportererna bedöms vara transporter med drivmedel till olika tankställen.

De olycksscenario som kan relateras till drivmedel i form av brännbara vätskor har relativt begränsade konsekvensavstånd vid en olycka, i förekommande riskutredningar sällan bortom 25-30 meter. Det förekommer också transporter med fordonsgas, och där kan konsekvensavstånden bli längre, men sannolikheten för sådan olycka är betydligt lägre än för utsläpp av brandfarliga vätskor eftersom gasen transporteras i betydligt tåligare tankar.

### 3.5.6. Yt- och grundvatten

Väg 136 ligger till stora delar längs västra landborgen som utgör vattendelare i landskapet. Väg 136 ligger på sträckan inom avrinningsområden som växelvis avvattnar området västerut mot Kalmarsund och österut mot Södra Ölands kustvatten enligt Vatten Informationssystem Sverige, VISS.

Väg 136 går huvudsakligen på jordarten svallsediment, grus som förknippas med god genomsläpplighet. På östra sidan om väg 136 finns lerig morän, vilken har en dålig genomsläpplighet.

Enligt 4 § förordning (1998:1388) om vattenverksamhet m.m. är markavvattning förbjuden i Kalmar län.

#### *Ytvattenförekomster*

Öland är Sveriges sjöfattigaste landskap, rikt på tillfälliga småvatten, särskilt i området öster om väg 136, men med få permanenta sjöar. Väg 136 passerar inga ytvattenförekomster på den aktuella sträckan enligt VISS. Vattenförekomsten Bäck vid Runsten, se Figur 11, har sitt ursprung nordost om Glömminge, cirka 300 meter öster om väg 136, och rinner i sydostlig riktning för att mynna ut i Södra Ölands kustvatten strax söder om Runsten.

Vattenförekomsten har måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status år 2017. Målet är att vattenförekomsten ska nå god ekologisk och kemisk status år 2021.

Vattenförekomsten Pelnabrobäcken, se Figur 11, rinner från sydost om Glömminge och mynnar också ut i Södra Ölands kustvatten. Pelnabrobäcken har måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Målet är att vattenförekomsten ska nå god ekologisk och kemisk status år 2021.



Figur 11. Översiktskarta över vattenförekomster öster om väg 136, Bäck vid Runsten och Pelnabrobäcken som mynnar i södra Ölands kustvatten, (VISS, 2020-08-17).

#### Grundvattenförekomster

Vägplaneområdet ligger i sin helhet inom område för grundvattenförekomsten Västra Ölands kalkberg. Förekomsten har i Vatten Informationssystem Sverige, VISS, klassats till otillfredsställande kemisk och kvantitativ status (2019). Grundvattnet förekommer i sedimentberggrunden och har en mediankapacitet på 600–2000 l/h (ca 15–50 m<sup>3</sup>/d).

Strandskogens grundvattenförekomst ligger strax söder om Glömminge och används som grundvattentäkt. I VISS har förekomsten klassats som god kemisk men otillfredsställande kvantitativ status.

#### Vattenskyddsområden

Strax söder om Glömminge, längs väg 136, ligger Strandskogens vattentäkt, se Figur 12. Området är vattenskyddsområde och vattentäkten ligger i en isälvsavlagring som är cirka 20 meter mäktig. Isälvsavlagringen består av siltig sand, finsand samt grövre fraktioner, skiktade som övergår mot grusig sand eller grus mot berget. Avlagringen underlagras av skifferberggrund som ofta har en vittrad yta och innehåller större sprickor med en nord-sydlig riktning.





Figur 12. Vattenskyddsområde Strandskogen. Vattentäkten är skyddad som dricksvattenförekomst.

#### Dikningsföretag

Vägen passerar ett antal dikningsföretag och torrlägningsföretag med båtnadsområden för markavvattning, se Figur 13. Mellan Glömminge och Isgärde finns följande dikningsföretag, från söder till norr.

- Öster om Glömminge ligger dikningsföretag *Brostorps df 1,2* instiftat 1934 med tillhörande båtnadsområde.
- Norrut ligger dikningsföretag *Ryd-Isgärde tf* instiftat 1928. Området överlappas av dikningsföretag *Brostorp-Gillsättra df* inrättat 1945 med tillhörande båtnadsområde. Området överlappas av båtnadsområdet för *Vattenavdeln. å ägorna till Isgärde* inrättat 1893.
- Väster om Glömminge finns båtnadsområde för dikningsföretaget *Brostorp-Böle df 1,2,3,4* instiftat 1934 överlappande med dikningsföretaget *Brostorp och Böle tf* instiftat 1906-1907.
- Norrut ligger dikningsföretag *Isgärde df* inrättat 1928 med tillhörande båtnadsområde, vilket i norr överlappas av dikningsföretaget *Isgärde, Linsänkan och Böle tf* inrättat 1915-1916.



Figur 13. Dikningsföretag med båtnadsområden i anslutning till sträckan Glömminge-Isgärde.

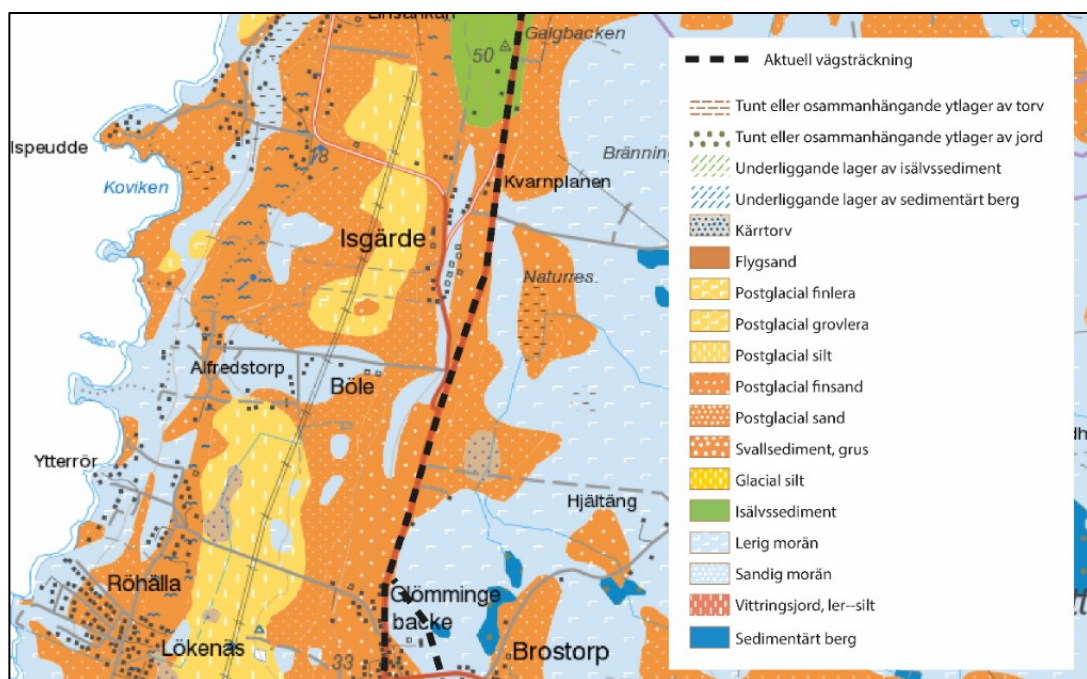
### 3.5.7. Geologi och grundvattenförhållanden

De geologiska förutsättningarna utgör grunden för utvecklingen av landskap, djur och växter. På Öland är berggrunden den viktigaste orsaken till att ön skiljer sig så mycket från fastlandet.

Större delen av sträckan längs väg 136 präglas huvudsakligen av en berggrund bestående av kalksten. Kalkstenen återspeglas i de låga kallmurade stenmurarna, som förekommer utspritt längs hela sträckan. Längs sträckan finns även stenmurar med magmatiska bergarter som granit.

Planområdet är relativt flackt i nord-sydlig riktning och sträcker sig längs den västra landborgen, med den sluttande terrängen ner mot Kalmarsund. Norr om Glömminge utgörs jordarterna i huvudsak av svallsediment, grus, postglacial sand, finsand samt lerig morän, se Figur 14.

Väg 136 går huvudsakligen på jordarter som förknippas med god genomsläpplighet. I området dominerar svallsediment, grus och postglacial sand. Dessutom är jorddjupet på sina ställen grunt och berggrunden troligen uppsprucken till följd av rörelser i landborgen.



Figur 14. Jordartskarta, Glömminge-Isgärde (SGU, 2018-08-06).

### 3.5.8. Naturresurser och markanvändning

Den dominerande markanvändningen längs planområdet utgörs av åkermark av klass 2, på en 10-gradig skala där klass 10 är högst, enligt Jordbruksverket (Jordbruksverket, 2013). Skogsbruk förekommer inte inom planområdet. I Sveriges geologiska undersöknings (SGU) brunnsarkiv finns det registrerat ett flertal energibrunnar, vattenbrunnar samt brunnar med okänd användning utmed den aktuella vägsträckan. Vattenbrunnar förekommer huvudsakligen utanför tätbebyggelse. Inne i samhällena förekommer flertalet energibrunnar, bland annat vid Glömminge skola.

## 3.6. Byggnadstekniska förutsättningar

### 3.6.1. Geoteknik

Jorden bedöms huvudsakligen utgöras av cirka 0,3 – 0,5 meter mullhaltig yttjord (vegetationsskikt) som via cirka tre till fem meter friktionsmaterial (huvudsakligen sand men lokalt även morän) vilar på berg. Bergkvaliteten kan lokalt vara sämre eftersom berget huvudsakligen utgörs av kalksten samt skifferberg. I Glömminge har skifferberg påträffats

och eftersom jorden och skiffret har påvisat ett högt innehåll av bland annat arsenik kan förekomsten av relativt ytligt Alunskiffer inte uteslutas.

Grundvattenytan, och topografin, varierar stort inom området och grundvattenytor har uppmätts till mellan cirka 0,5 till 5 meter under befintlig markyta. Troligtvis rinner vatten i de genomsläppliga jordlagren ovan bergets överyta mot områden med större jorddjup.

De geotekniska grundläggningsförutsättningarna bedöms huvudsakligen vara goda längs hela den undersökta sträckan. I läget för blivande gång- och cykelportar i Glömminge och Isgärde förekommer troligtvis viss grundläggning under rådande bergnivå.

Samtliga planerade konstruktioner bedöms kunna utföras på konventionellt sätt utan specifika förstärkningsåtgärder efter utskiftning av befintlig mullhaltig yttjord (vegetationsskikt). För grundläggning av gång- och cykelportar kan eventuellt grundförstärkningsåtgärder, exempelvis borrade pålar och/eller dragstag krävas för att hantera dragkrafter.

Eftersom förekomst av arsenik påträffats i områden med större schaktdjup kan specifika krav på utförandet samt återställande av slänter föreligga.

I lägen för djupare skärningar förekommer grundläggning under rådande grundvattenyta varför grundvattensänkningar (troligtvis såväl temporära som permanenta) krävs, se mer nedan under avsnitt 3.6.2 nedan.

### 3.6.2. Grundvattenförhållanden

Vid byggnation av planskildheter och arbete under mark kan det bli aktuellt att tillfälligt eller permanent sänka av grundvattennivån vid schaktning. Grundvattnet måste då pumpas bort och avledas och vattnet kan även behöva renas innan det släpps ut i recipient. Vid höga grundvattennivåer kan tätningsåtgärder behövas som till exempel spont för att förhindra att för mycket vatten tränger in.

### 3.6.3. Ledningar

Samråd kommer att ske med berörda ledningsägare och diskussion förs då om lämpliga åtgärder för de ledningar som berörs. Ombyggnationen innebär att kablar och ledningar förlagda längs med väg 136 eller som korsar vägen till viss del kan komma att behöva flyttas.

De typer av ledningar och kablar som berörs av vägplanen är vatten och avlopps-ledningar (dagvatten, spillvatten och vatten), ledningar för elektronisk kommunikation och elledningar. Ledningarna ägs av Mörbylånga kommun, Skanova AB, IP Only och E.ON Elnät AB.

Belysning finns utmed väg 136, väg 958 Röhällavägen, 962 Spjutterumsvägen, Prostens väg och Glömminge Backe. Belysningen ägs av Trafikverket och Mörbylånga kommun.

## 4. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

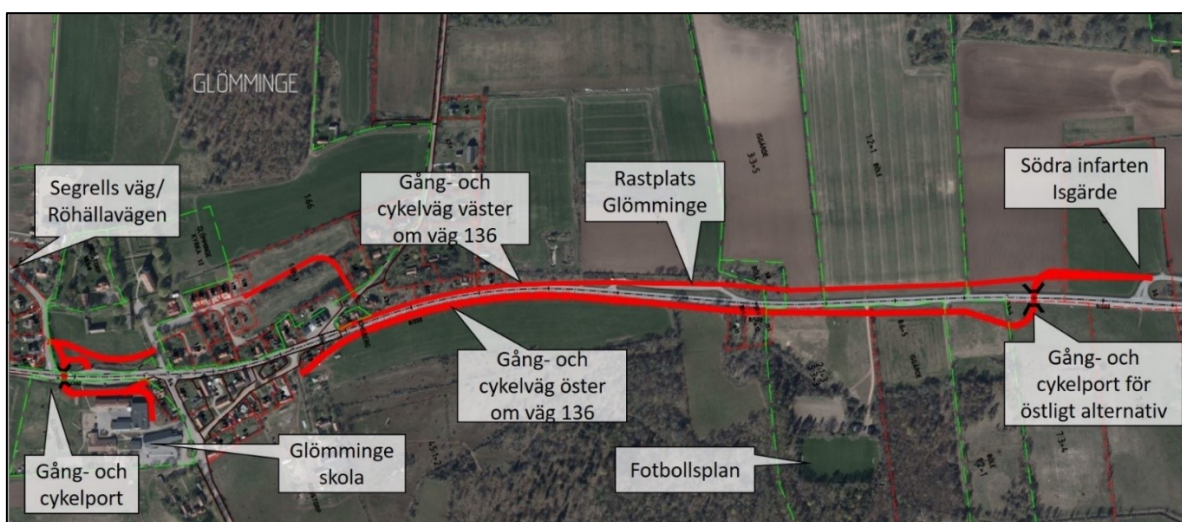
### 4.1. Val av lokalisering

#### 4.1.1. Studerade alternativ

##### *Gång- och cykelväg Glömminge-Isgärde*

För att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för både motorfordon och gång- och cykeltrafikanter ska en gång- och cykelväg anläggas i Glömminge och upp till vägplanens norra gräns vid södra infarten till Isgärde. Söderifrån ansluter gång- och cykelvägen till vägplaneområdet vid korsningen mellan Segrells väg och Röhällavägen i Glömminge, väster om väg 136. Mellan Röhällavägen och Glömminge skola kommer en planskildhet för gång- och cykelväg att anläggas för att möjliggöra att eleverna i Glömminge skola kan korsa väg 136 på ett säkert sätt.

För lokalisering av gång- och cykelväg mellan Glömminge och Isgärde har två olika alternativ studerats; Alternativ 1 väster om väg 136 och Alternativ 2 öster om väg 136, se Figur 15.



Figur 15. Översiktlig bild över möjliga alternativ för lokalisering av gång- och cykelväg mellan Glömminge och södra infarten till Isgärde, på västra eller alternativt östra sidan av väg 136.

Alternativ 1: Gång- och cykelväg på västra sidan av väg 136. Alternativet innebär att gång- och cykelvägen går på västra sidan av väg 136 inne i Glömminge och ansluter via en planerad lokalgata framför prästgården i Glömminge, till Prostens väg. Gång- och cykelvägen föreslås därefter fortsätta i en förlängning av Prostens väg och ansluta till Ytterörsvägen och vidare upp till Glömminge kvarn och korsningen mellan Ytterörsvägen och väg 136. Från Glömminge kvarn fortsätter gång- och cykelvägen norrut längs med västra sidan av väg 136, via rastplats Glömminge och ansluter till södra infarten till Isgärde. Alternativet har valts bort av fler orsaker. Exempelvis strider gång- och cykelvägens sträckning väster om Glömminge kvarn mot kommunens detaljplan 0840-P466. Dessutom har utredning visat att anslutningen mellan förlängningen av Prostens väg och Ytterörsvägen skulle få en brant lutning på mellan sju till åtta procent. Vägen skulle dessutom bli längre och mindre gen eftersom den skulle följa Ytterörsvägen söderut upp till Glömminge kvarn, för att först där fortsätta norrut. Mellan Glömminge kvarn och rastplatsen norr om Glömminge är det trångt mellan väg 136 och de bostadstomter som

ligger längs med vägen, vilket innebär att om en gång- och cykelväg läggs på den västra sidan skulle det krävas intrång i tomtmark. Det finns också kulturmiljövården längs sträckan. På flera ställen längs sträckan Glömminge-Isgärde finns på västra sidan av väg 136 också naturvärdesobjekt och skyddade arter.

Alternativ 2 är det alternativ som valts, det har därefter vidareutvecklats och detaljstuderats, vilket beskrivs under avsnitt 4.1.2 Valt alternativ.

### *Bussvändslinga Glömminge*

Linjebuss 104 trafikerar Röhällavägen, stannar vid hållplats Glömminge längs väg 136, korsar väg 136 och vänder vid Glömminge skola. Det innebär att bussen måste korsa väg 136 två gånger. Framkomlighetsproblemen innebär en negativ påverkan på möjligheterna att hålla tidtabellen. Kalmar länstrafik har därför framfört önskemål om en vändmöjlighet som innebär att linje 104 inte behöver korsa väg 136. Tre alternativ har studerats.

Alternativ 1: Det första alternativet innebär att en bussvändplan skapas i höjd med Segrells väg/Röhällavägen genom intrång på den intilliggande jordbruksfastigheten. Utöver det negativa intrånget, innebär alternativet långt avstånd mellan bussvändplanen och hållplatsen för linjebuss 101, en nackdel vid byten mellan busslinjer. Alternativet har valts bort.

Alternativ 2: Det andra alternativet innebär att en bussvändplan anordnas på grönområdet framför Prästgårdens ekonomibyggnader och nära gång- och cykelvägen och porten under väg 136. Alternativet valdes bort eftersom det innebär ett stort intrång i grönområdet och den känsliga kulturmiljön på platsen.

Alternativ 3 innebär att en planerad lokalgata i Glömminge kan användas som vändslinga för buss 104 och är det alternativ som har valts. Alternativet beskrivs utförligare under 4.1.2 Valt alternativ.

Grundutförandet med bussvändplan vid Glömminge skola har också valts bort, eftersom det innebär problem för busslinjen samt att bussrörelsen är negativ för skolbarnens säkerhet. Det har varit angeläget att hitta en ny lösning.

### *Pendlarparkering*

I nuläget finns ingen pendlarparkering i anslutning till busshållplatsen i Glömminge. Hållplatsen har många resenärer och är viktig för byte mellan busslinje 104 och linje 101. För att göra busshållplatsen mer attraktiv föreslås att en pendlarparkering anläggs. Två alternativa ytor har studerats väster om väg 136.

Alternativ 1 innebär att en pendlarparkering med tio till tolv parkeringsplatser anläggs söder om Glömminge prästgård, på grönytan i anslutning till Röhällavägen. Läget ger god anslutning till busshållplatsen på den västra sidan och ligger nära gång- och cykelporten. En nackdel med alternativet är att det innebär ett större intrång i den värdefulla kulturmiljön vid Glömminge prästgård.

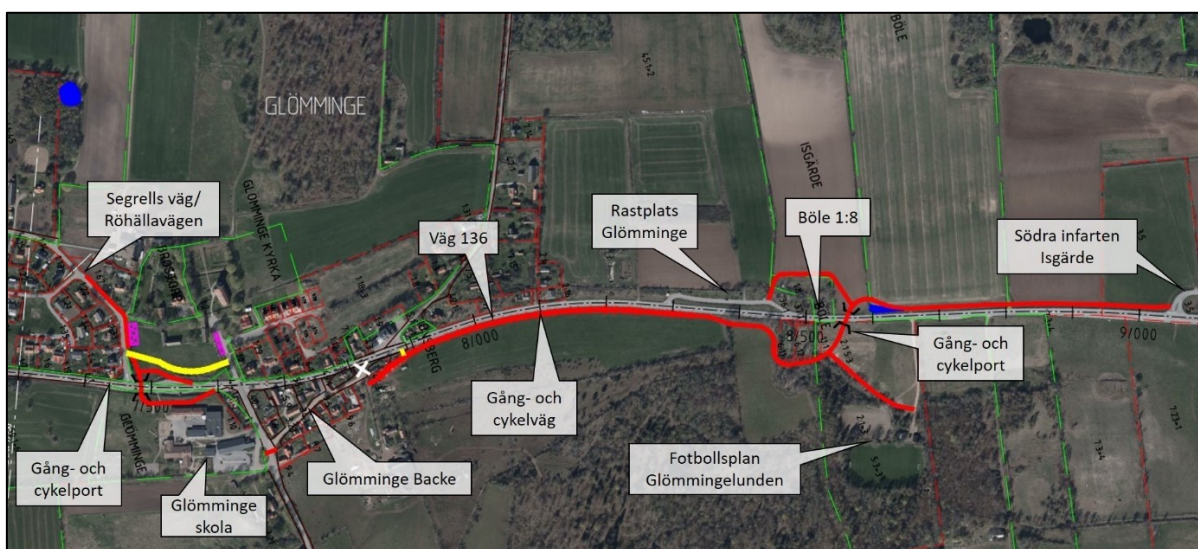
Alternativ 2 innebär att en pendlarparkering med tio till tolv parkeringsplatser anläggs norr om Glömminge prästgård, på gräsytan mellan stenvuren mot Glömminge prästgård och Prostens väg. Alternativet innebär en något längre väg till busshållplatser samt gång- och cykelporten jämfört med alternativ 1. Detta alternativ bedöms dock innebära ett mindre intrång i den värdefulla kulturmiljön vid Glömminge prästgård.

#### 4.1.2. Valt alternativ

##### *Gång- och cykelväg Glömminge-Isgärde*

Valt alternativ för lokalisering av gång- och cykelväg mellan Glömminge och Isgärde är Alternativ 2 på den östra sidan av väg 136, se Figur 16. Alternativet innebär att gång- och cykelvägen ansluter från Segrells väg till den nordöstra sidan av Röhällavägen och vidare till gång- och cykelporten i Glömminge där den fortsätter till den östra sidan. Gång- och cykelvägen kommer ledas längs med väg 136 på västra sidan om Glömminge skola. Vid Spjutterumsvägen svänger gång- och cykelvägen österut och går längs med Spjutterumsvägens södra sida. En korsningspunkt anläggs vid Glömminge skola och därefter fortsätter gång- och cykeltrafik längs med Glömminge Backe, i blandtrafik. Där Glömminge Backe ansluter till väg 136 kommer gång- och cykelvägen gå på östra sidan av befintlig bostadsfastighet och fortsätta norrut längs med väg 136.

Gång- och cykelvägen kommer svänga av österut och runda de två bostadsfastigheterna enligt Figur 16 och fortsätta över till den västra sidan via en gång- och cykelport. Gång- och cykelvägen kommer på den västra sidan att ansluta till rastplats Glömminge genom att runda fastigheten Böle 1:8. Norrut fortsätter gång- och cykelvägen på den västra sidan till den södra infarten till Isgärde där gång- och cykeltrafik sker i blandtrafik. På den östra sidan kommer en anslutning västerut till fotbollsplanen Glömmingelunden att anläggas, se Figur 16.



Figur 16. Översikt över sträckan Glömminge-Isgärde med valt alternativ för gång- och cykelväg på östra sidan av väg 136. Röd linje markerar gång- och cykelvägen.

Alternativet har valts eftersom det innebär en genare väg för gång- och cykeltrafikanter mellan Glömminge och Isgärde samt att branta lutningar kan undvikas, jämfört med Alternativ 1. Dessutom förekommer färre trånga passager och det bedöms lättare att undvika intrång i känd kulturmiljö. Intrång i naturmiljö väster om Glömminge kvarn undviks också samt att färre skyddade arter förekommer på östra sidan av väg 136 jämfört med den västra sidan. På fastigheten Böle 1:8 finns inget bostadshus, men där finns naturvärden som undviks genom att gång- och cykelvägen dras runt den. På fastigheten har det tidigare även legat en deponi för hushållsavfall.

##### *Bussvändslinga Glömminge*

Valt alternativ för bussvändslinga för linjebuss 104 innebär att bussen kan köra på en ny lokalgata, som anläggs på grönområdet framför Prästgårdens ekonomibyggnader. Lokalgatan ansluter till Prostens väg, varifrån linjebuss 104 kan köra söderut på väg 136 och

stanna vid hållplatsen för linje 101, se Figur 17. Alternativet ger den bästa bytesmöjligheten för resenärer som byter mellan buss 104 och 101, då samma hållplats kan användas. Buss 104 slipper korsa väg 136 och behöver endast göra högersvängar vilket bedöms öka framkomligheten på väg 136.



Figur 17. Översikt över lokalgata framför Glömminge prästgård som kommer kunna användas som vändslinga för buss 104. Buss 104 som kommer västerifrån via väg 958 Röhällavägen svänger in på lokalgatan och vidare till Prostens väg där den kan svänga höger ut på väg 136, stanna vid busshållplatsen och därefter svänga höger in på Röhällavägen igen för att köra turen i motsatt riktning.

#### Pendlarparkering

Val av lokalisering för pendlarparkering är inte gjort och kommer att kompletteras när planen kommit längre.

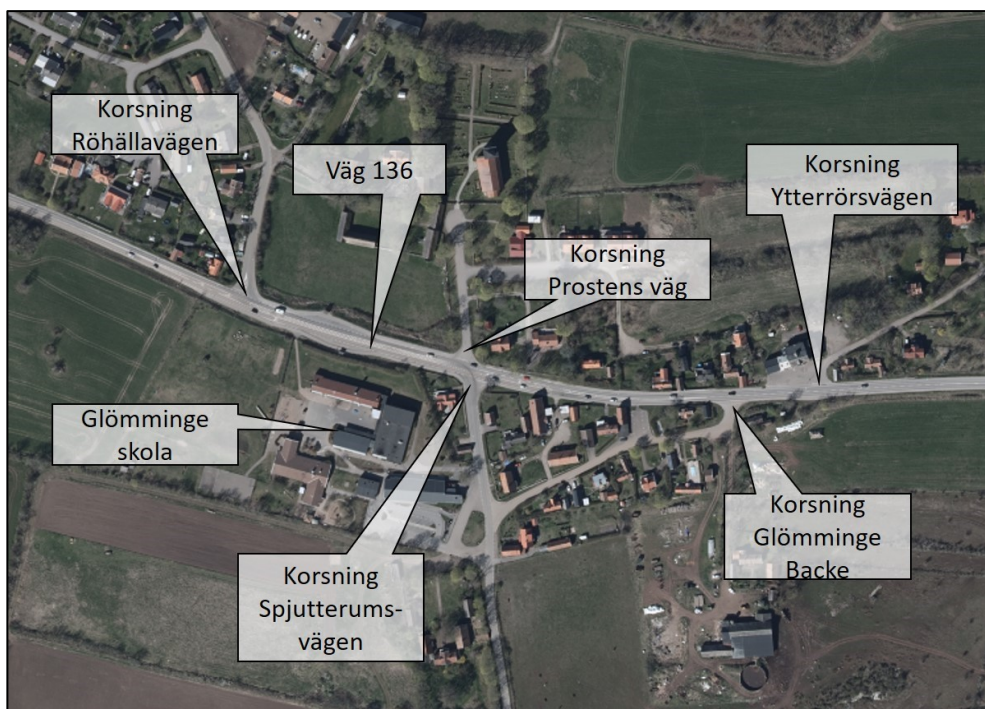
## 4.2. Val av utformning

### 4.2.1. Väg 136

I den södra delen av vägplanen där väg 136 går igenom Glömminge har fem olika alternativ för hastighet studerats inom ramen för vägplanen. Norr om samhället Glömminge och till vägplanegränsens norra del vid infarten till Isgärde har en förutsättning varit att hastigheten 80 km/tim bibehålls och att vägen utformas som en tvåfältsväg.

Befintliga korsningar i Glömminge visas i Figur 18.





Figur 18. Översikt över befintliga korsningar i Glömminge.

### Hastighet genom Glömminge

Alternativ 1: 30 km/tim genom Glömminge har avskrivits eftersom det innebär en sänkning av hastigheten jämfört med nuläget och det bedöms påverka framkomligheten negativt på sträckan.

Alternativ 2: Det alternativ som valts. Det innebär att hastigheten 40 km/tim bibehålls genom Glömminge och att vänsterpåsvängskörfält anläggs för korsningarna Röhällavägen och Spjutterumsvägen. Korsningen Prostens väg behöver stängas för att möjliggöra för vänsterpåsvängsfält. En lokalgata behöver anläggas för att koppla samman Prostens väg med Röhällavägen, detta samt korsningarnas utformningar beskrivs ytterligare längre ner i detta avsnitt. Alternativet har valts eftersom det bedöms öka framkomligheten och trafiksäkerheten på sträckan, att bullernivåerna inte ökar och att bullerskydd som ökar barriäreffekten inte heller behöver anläggas. Dessutom bedöms trafiksituationen vid skolan bli bättre med 40 km/tim jämfört med de högre hastigheterna.

Alternativ 3: Varierad hastighet över året innebär att hastigheten under perioder med låg trafik, det vill säga höst och vinter, skulle kunna höjas till 60 km/tim och att trafiken under högsäsong skulle vara 40 km/tim. Under högsäsong bedöms behovet av vänsterpåsvängskörfält från anslutande korsningar Röhällavägen och Spjutterumsvägen vara nödvändiga för att öka framkomligheten. Ett vänsterpåsvängskörfält utformas så att vänstersvängande trafik leds in i ett eget körfält utan att påverka genomgående trafik. Vänsterpåsvängskörfält anläggs för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten på vägen. Under lågsäsong är behovet av vänsterpåsvängskörfält inte nödvändiga och därmed skulle dessa kunna utformas med en kortare sträcka än de 175 meter som kravställs i Trafikverkets publikation 2020:029 *Krav VGU - Vägar och gators utformning* för 60 km/tim. Alternativet har avskrivits för att det bedöms försämra trafiksäkerheten, inte vara i linje med barnets bästa med tanke på närheten till Glömminge skola och att det skulle påverka bullernivåerna och innebära att bullerskyddsåtgärder behöver vidtas. Alternativet bedöms också öka barriäreffekten i Glömminge av väg 136.

Alternativ 4: 60 km/tim genom Glömminge innebär att hastigheten skulle höjas från dagens 40 km/tim på en sträcka av cirka 500 meter. För att öka framkomligheten bedöms det nödvändigt att vänsterpåsvängskörfält anläggs enligt kraven i Trafikverkets publikation 2020:029 *Krav VGU - Vägar och gators utformning* för 60 km/tim från Röhällavägen. Eftersom längden på vänstersvängskörfälten är 175 meter behöver korsningarna mot Prostens väg och Spjutterumsvägen stängas, eftersom de ligger inom dessa 175 meter. Österifrån skulle trafiken därmed behöva använda korsningen Glömminge Backe, som också skulle utformas med vänsterpåsvängskörfält. För att få plats med vänsterpåsvängskörfält behöver väg 136 breddas. Alternativet har förkastats på grund av att en breddning av vägen innebär inlösen av ett antal bostadsfastigheter, bullernivåerna skulle öka och flera fastigheter behöva bullerskyddsåtgärder. Bullerskyddsåtgärderna bedöms öka vägens barriäreffekt och Glömminges karaktär med bebyggelse längs med vägen skulle försvinna. Trafiksäkerheten skulle försämrats och alternativet kan inte anses utgöra barnets bästa, utan skapa en otrygg miljö för barnen i byn och vid deras skola.

Alternativ 5: 80 km/tim genom Glömminge har avskrivits eftersom det ytterligare skulle förstärka de negativa konsekvenserna som beskrevs i Alternativ 3 ovan.

#### *Åtgärder på väg 136*

För att öka framkomligheten och trafiksäkerheten på väg 136 genom Glömminge kommer det nuvarande övergångsstället norr om korsningen med Röhällavägen att ersättas av en gång- och cykelport. Detta innebär att trafiken på väg 136 kan flyta på bättre och att oskyddade trafikanter inte behöver korsa vägen i plan.

Vänsterpåsvängsfält planeras att anläggas från Röhällavägen och Spjutterumsvägen, vilket också bedöms bidra till att framkomligheten på väg 136 ökar, när trafik från anslutande vägar kan vävas in i trafiken på väg 136 på ett smidigare sätt än i nuläget.

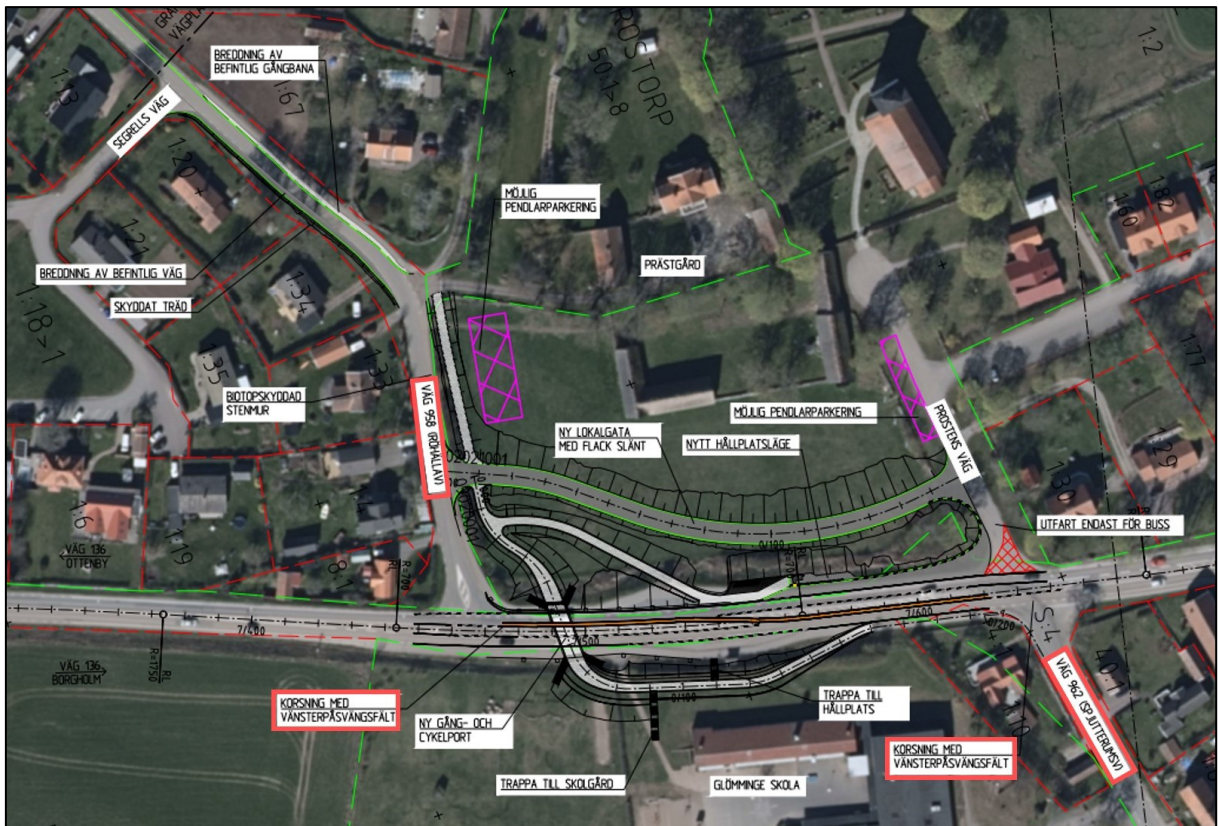
Anslutningen till Prostens väg kommer att stängas, vilket innebär att trafik från väg 136 som vill till exempelvis Glömminge kyrka får svänga av vid Röhällavägen och använda en ny lokalgata mellan Röhällavägen och väg 136 för att nå kyrkan. Att anslutningen stängs innebär också att framkomligheten på väg 136 förbättras.

Anslutningen till Glömminge Backe från väg 136 planeras också att stängas, vilket bedöms förbättra framkomligheten på väg 136 och även trafiksäkerheten, eftersom korsningen vid Glömminge Backe inte har tillfredsställande siktförhållanden.

#### *Korsning Röhällavägen och väg 136*

Korsningen mellan Röhällavägen och väg 136 ligger i vägplaneområdets södra del. Korsningen är markerad i Figur 18, över korsningar i Glömminge. För att underlätta för trafikanter att svänga vänster ut på väg 136 från Röhällavägen kommer ett vänsterpåsvängskörfält att anläggas. I Trafikverkets publikation 2020:029 *Krav VGU - Vägar och gators utformning* finns inga krav på längder för vänstersvängskörfält vid hastigheten 40 km/tim, utan dessa har anpassats efter den längd som är möjlig att uppnå mellan korsningarna Röhällavägen och Spjutterumsvägen, det vill säga cirka 85 meter vardera.

Utformningen av vänsterpåsvängskörfältet för korsningen visas i Figur 19. Vänsterpåsvängskörfältet kan anläggas inom befintligt vägområde.



Figur 19. Översikt över korsningarna Röhällavägen/väg 136 och Spjutterumsvägen/väg 136. Vänsterpåsvängskörfält anläggs för anslutande trafik från Röhällavägen till väg 136 norrut och från Spjutterumsvägen till väg 136 söderut. Berörda vägar och korsningar är markerade i figuren.

#### Korsning Spjutterumsvägen och väg 136

Korsningen mellan Spjutterumsvägen och väg 136 ligger strax norr om Glömminge skola, se Figur 18. Spjutterumsvägen kopplar samman trafik från Ölands östra sida med väg 136. För att underlätta för trafikanter att svänga vänster ut på väg 136 från Spjutterumsvägen kommer ett vänsterpåsvängsfält att anläggas, enligt Figur 19. Vänsterpåsvängsfältet kommer på samma sätt som för Röhällavägen att utformas med en längd på 85 meter och kommer att kunna anläggas inom befintligt vägområde.

#### Korsning Prostens väg

Korsningen mellan Prostens väg och väg 136 ligger i vägplanens södra del, mittemot anslutningen från Spjutterumsvägen, se Figur 18. Korsningen används framförallt av boende längs Prostens väg och av besökare till Glömminge kyrka och prästgården med tillhörande verksamheter. När vänsterpåsvängskörfält anläggs från Röhällavägen och Spjutterumsvägen innebär detta att Prostens väg behöver stängas som utfart. Detta eftersom vänsterpåsvängsfält inte kan anläggas i en fyrvägs-korsning. För att säkerställa tillgängligheten för boende och kyrkans kommer en lokalgata att anläggas mellan Röhällavägen och Prostens väg, se mer om detta i avsnitt o. Prostens väg kommer dock att vara öppen för Kalmar Länstrafiks bussar som svänger höger ut från Prostens väg.

#### Korsning Glömminge Backe och väg 136

Korsningen Glömminge Backe ligger i den norra delen av samhället Glömminge och ansluter till väg 136 via Spjutterumsvägen, se Figur 18. Korsningen har idag dålig sikt eftersom många hus ligger nära vägen samt att vägen går över ett krön strax söder om Glömminge Backe, vilket förkortar siktlinjen. För att höja trafiksäkerheten och öka framkomligheten på väg 136 planeras korsningen Glömminge Backe att stängas. I stället anläggs en vändplats i änden på lokalgatan. Boende längs Glömminge Backe kan köra in på

gatan via Spjutterumsvägen. Det finns en lantbruksgård som använder utfarten Glömminge Backe och för att inte försvåra för lantbrukaren att komma till sina marker på den västra sidan av väg 136 föreslås att den första delen av gång- och cykelvägen breddas för att kunna användas som jordbruksväg. Från den kombinerade gång- och cykelvägen anläggs en anslutning till väg 136 i höjd med Ytterrörsvägen, se Figur 20. Ett alternativ som studerats är att låta utfarten från Glömminge Backe vara öppet endast för lantbruksmaskiner, det bedöms dock att föreslagen lösning med en anslutning mitt emot Ytterrörsvägen är mest fördelaktigt för framkomligheten och möjligheten för lantbrukare att korsa vägen.

Glömminge Backe kommer förbli en lokalgata för blandtrafik, till vilken gång- och cykeltrafik hänvisas.



Figur 20. Översikt över korsningarna Spjutterumsvägen, Glömminge Backe och Ytterrörsvägen. Glömminge Backe och Ytterrörsvägen är markerade i figuren. Glömminge Backe planeras att stängas för allmän utfart, en ny jordbruksanslutning anläggs mitt emot korsningen med Ytterrörsvägen.

### Korsning Ytterrörsvägen

Korsningen ligger i den norra delen av samhället Glömminge och ansluter till väg 136 vid Glömminge kvarn, se Figur 18. Via korsningen kommer trafikanter från den västra sidan av Öland, bland annat Lökenäs. Anslutningen från Ytterrörsvägen till väg 136 är idag otydlig och behöver justeras för att öka trafiksäkerheten. Det föreslås att vägmålning utförs för att öka den visuella ledningen för korsningen.

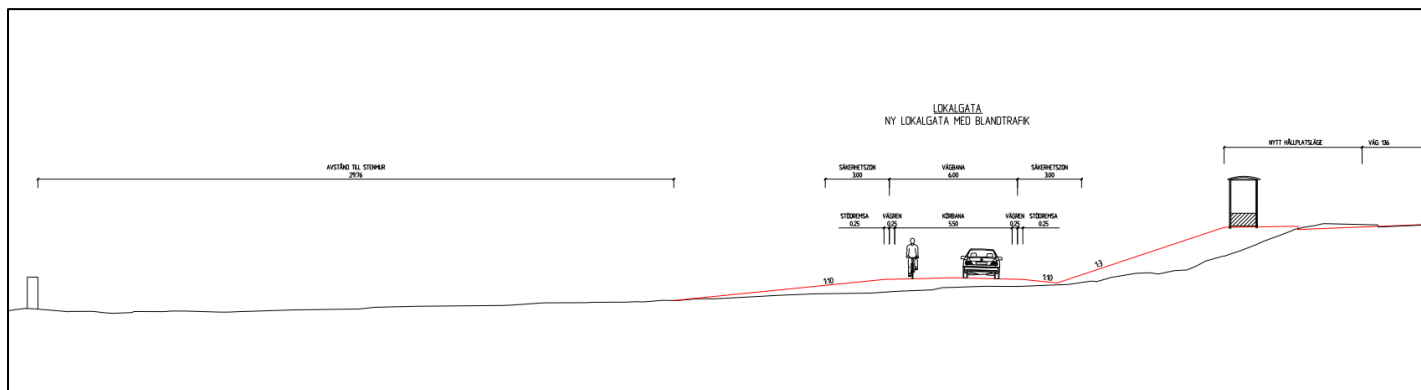
#### 4.2.2. Lokalgata Glömminge

Planförslaget innebär att en ny lokalgata anläggs över gräsytan framför Prästgårdens ekonomibygnader, Figur 21. Lokalgatan är nödvändig eftersom Prostens väg behöver stängas som utfart mot väg 136 för att möjliggöra vänsterpåsvängskörfält för Röhällavägen och Spjutterumsvägen. Lokalgatan möjliggör en koppling för besökande vid Glömminge kyrka och boende längs Prostens väg att köra ut på väg 136 via Röhällavägen i den södra delen av planområdet.

För att minimera intrånget i den kulturhistoriskt värdefulla miljön, kommer lokalgatan att utformas så likt övriga lokalgator i området som möjligt. Det blir inga djupa diken, utan avrinning sker genom infiltration i flacka grässlänter vid sidan om lokalgatan, se Figur 22. Orsaken till detta är att flackare slänter inte bedöms störa det visuella intrycket. Avrinning kommer även att kunna ledas via dränering till uppsamling vid lågpunkten för gång- och cykelporten eller till självfallsledning från porten. Lokalgatan dras så nära väg 136 och befintlig busshållplats som möjligt för att minska intrånget, vilket också illustreras i Figur 22.



Figur 21. Ritning som visar planerad lokalgata mellan Röhällavägen och Prostens väg. Lokalgatan placeras framför prästgården i Glömminge. Prostens väg stängs som utfart förutom för buss. Lokalgatan kommer kunna användas som vändslinga för buss 104. I figuren syns även möjliga lägen för pendlarparkering samt gång- och cykelväg och gång- och cykelport i Glömminge. Röhällavägen, ny lokalgata och Prostens väg är markerade i figuren.



Figur 22. Sektion över ny lokalgata mellan Röhällavägen och Prosten väg. Sektionen illustrerar hur lokalgatan förhåller sig till prästgårdens ekonomibyggnader till vänster i figuren samt till busshållplatsen och väg 136 till höger i figuren. Lokalgatan ligger lågt i landskapet och har flacka slänter för att minimera den visuella påverkan på Glömminge prästgård. (Se ritning 201T0402).

#### 4.2.3. Gång- och cykelväg Glömminge-Isgärde

Gång- och cykelvägen ansluter till Röhällavägen via Segrells väg och vidare till gång- och cykelporten i Glömminge. Från gång- och cykelporten görs en anslutning till busshållplatsen Glömminge på den västra sidan av väg 136. En cykelparkering för tio cyklar anläggs i anslutning till busshållplatsen, på vardera sidan av gång- och cykelporten. Vid busshållplatsen passerar bland annat buss 101 och buss 104.

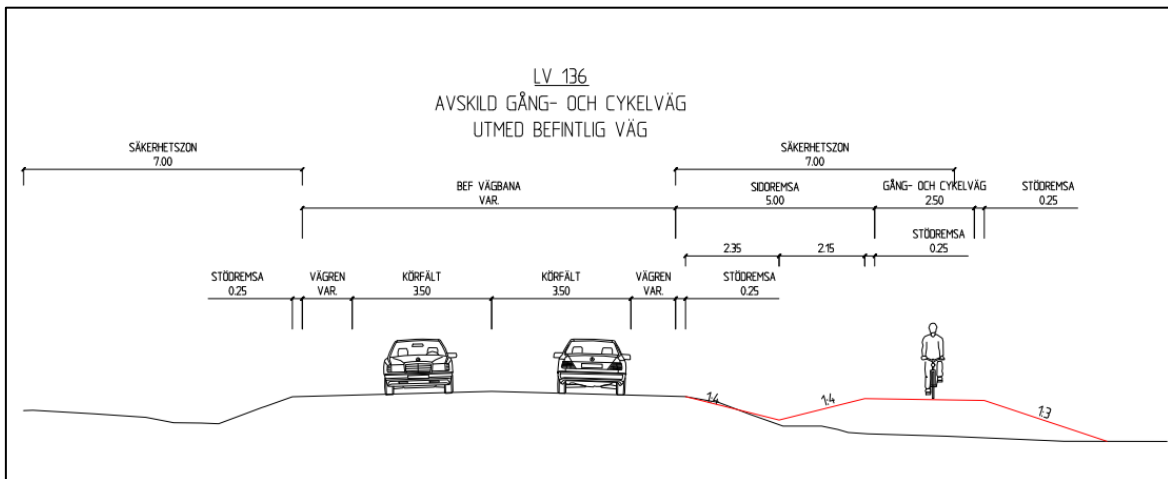
En gång- och cykelport anläggs vid Glömminge skola för passage av gång- och cykelvägen från västra sidan till östra sidan av väg 136.

På den östra sidan fortsätter gång- och cykelvägen norrut längs med Glömminge skola och svänger av västerut längs med Spjuttrumsvägen. Vid skolan anläggs en korsningspunkt över till Glömminge Backe, där gång- och cykeltrafik sker i blandtrafik. Glömminge Backe har i nuläget en anslutning direkt ut till väg 136, men denna föreslås stängas, varför motortrafiken på Glömminge Backe bedöms minska.

Norr om Glömminge Backe kommer gång- och cykelvägen runda en fastighet och därefter anläggas utmed väg 136, avskilt med en sidoremsa, se Figur 20, Figur 23 och Figur 24. Sidoremsan kommer vara minst fem meter bred, i enlighet med krav i Trafikverkets publikation 2020:029 *Krav VGU - Vägar och gators utformning*. Gång- och cykelvägen kommer vara 2,5 meter bred med stödremisor 0,25 meter breda på båda sidor.



Figur 23. Gång- och cykelväg längs med den västra sidan av väg 136 norr om Glömminge



Figur 24. Princip för utformning av avskild gång- och cykelväg utmed väg 136. En sidoremsa på 5 meter anläggs mellan väg 136 och gång- och cykelvägen. Gång- och cykelvägen blir 2,5 meter bred.

Gång- och cykelvägen kommer att anpassas för att spara värdefulla träd längs med den östra sidan av väg 136, bland annat en gammal grov ek. En gång- och cykelport kommer att anläggas vid Isgärde och den utformas snett under väg 136. Detta görs för att minska intrång i jordbruksmark och intilliggande fornlämningsområde, se Figur 25.



Figur 25. Översikt över utformning av gång- och cykelvägen mellan Glömminge och Isgärde. Anpassning har gjorts i dragningen av gång- och cykelvägen för att spara värdefulla träd och undvika intrång i naturvårdesobjekt. Gång- och cykelvägen anläggs snett under väg 136. Anslutning anläggs till både rastplats Glömminge på västra sidan och fotbollsplanen Glömmingelunden på den västra sidan.

Gång- och cykelvägen kommer att ansluta till rastplats Glömminge på den västra sidan av väg 136 och till den södra infarten till Isgärde. På den östra sidan av väg 136 kommer gång- och cykelvägen anläggas längs med trädridån snett nordost mot fotbollsplanen Glömmingelunden, se Figur 25. Här kommer gång- och cykelvägen vara 2,5 meter bred. Lutningen vid gång- och cykelporten kommer vara 1,5–4,5 procent och anslutningen till rastplats Glömminge får en lutning på 2,5 procent. För anslutningen till Glömmingelunden blir lutningen cirka 1–1,5 procent.

#### 4.2.4. Planskildheter

##### *Planskildhet Glömminge*

I Glömminge kommer en planskildhet för gång- och cykeltrafik att anläggas under väg 136. Planskildheten utgörs av en gång- och cykelport och anläggs strax norr om Röhällavägen. Porten binder samman gång- och cykelvägen från Segrells väg och Röhällavägen på den västra sidan av väg 136 med Glömminge skola och den fortsatta gång- och cykelvägen norrut på den östra sidan. I anslutning till gång- och cykelporten finns även trappor och ramper som leder upp till busshållplatserna för busslinje 101 och 104 längs med väg 136 och cykelparkeringarna på vardera sidan om vägen.

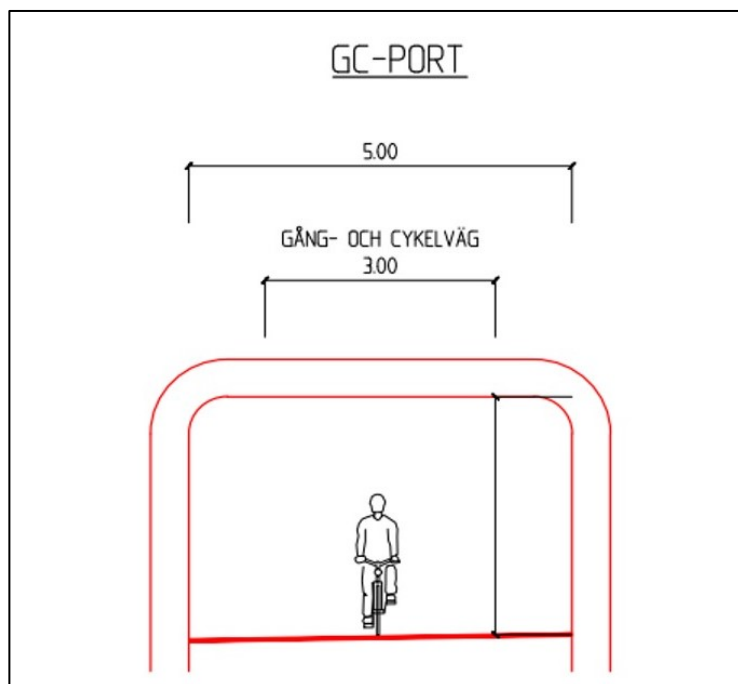
Gång- och cykelporten är ett byggnadsverk och fungerar som en bro för väg 136 över gång- och cykelvägen och föreslås utföras som antingen en plattrambro av betong alternativt en valv- eller rörbro av stål. Bron utformas med en fri höjd på cirka tre meter och en fri



öppning på cirka fem meter, se Figur 26. Gång- och cykelvägens bredd genom passagen blir tre meter.

För att minimera tiden då väg 136 måste stängas av för byggnation av bron föreslås ett betongbroalternativ byggas vid sidan av broläget och lanseras på plats. Detta förfarande kräver en kortare avstängning av väg 136. Under lanseringen av bron leds trafiken på väg 136 om på blivande lokalgata förbi broläget.

Ett alternativ med valv- eller rörbro av stål kräver en lägre minsta fri höjd i porten på grund av överfyllnadshöjden på bron och valvformen i överkant.



Figur 26. Typsektion för gång- och cykelport vid Glömminge.

Lutningen för gång- och cykelvägen blir cirka tre procent på västra sidan och cirka 4,8 procent på östra sidan.

#### *Planskildhet Isgärde*

I Isgärde kommer en planskildhet för gång- och cykeltrafik att anläggas under väg 136. Planskildheten utgörs av en gång- och cykelport och anläggs strax norr om rastplats Glömminge. Porten binder samman gång- och cykelvägen söderifrån på den östra sidan med rastplats Glömminge och gång- och cykelvägen norrut till södra infarten till Isgärde på västra sidan av väg 136. Porten utformas snett under väg 136 för att undvika intrång i jordbruksmark och ett fornlämningsområde.

Gång- och cykelporten är ett byggnadsverk och fungerar som en bro för väg 136 över gång- och cykelvägen och föreslås utföras antingen som en plattrambro av betong alternativt en valv- eller rörbro av stål. Bron utformas med en fri höjd på cirka tre meter och en fri öppning på cirka fem meter. Gång- och cykelvägens bredd genom passagen blir tre meter, se Figur 26.

Lutningen i gång- och cykelporten kommer vara cirka en procent.

#### 4.2.5. Busshållplatser

Centralt i Glömminge ligger en busshållplats utmed väg 136 för linje 101. Vald lösning innebär att hållplatsen också kommer att utgöra vändhållplats för linje 104. Hållplatsläget på motstående sida, östra sidan för norrgående busstrafik, kan angöras på ett trafiksäkert sätt genom den nya planskildheten under väg 136. Från denna hållplats anläggs gång- och cykelbana vidare mot Spjutterumsvägen och skolan.

Hållplatsen beräknas få så många av- och påstigningar att en pendlarparkering behöver anläggas. Två olika ytor har studerats, en norr om grönområdet längs Prostens väg och en i södra delen av grönområdet, med infart från Röhällavägen. Det senare läget bedöms mest fördelaktigt ur trafikantsynpunkt, eftersom det ger kortare avstånd mellan pendlarparkering och hållplatser. Parkeringen ger plats för tio till tolv personbilar och föreslås utformas med armerat gräs, för att minimera det visuella intrånget.

#### 4.2.6. Avvattning

Befintlig avvattning från väg 136 sker via vägdiken och infiltration i vägslänter och släntfot.

Vägavvattningen kommer längs med vägsträckan att lösas med infiltration och fördröjande dagvattenmagasin, vilka via ledningar ansluter till dikningsföretag.

Befintliga diken kommer inte bli vattenförande i någon större utsträckning eftersom vägdagvattnet till stor del infiltreras i slänter och dikesbotten, men de kommer vid behov leda vattnet till befintliga terrängdiken, dikningsföretag och fördröjningsmagasin.

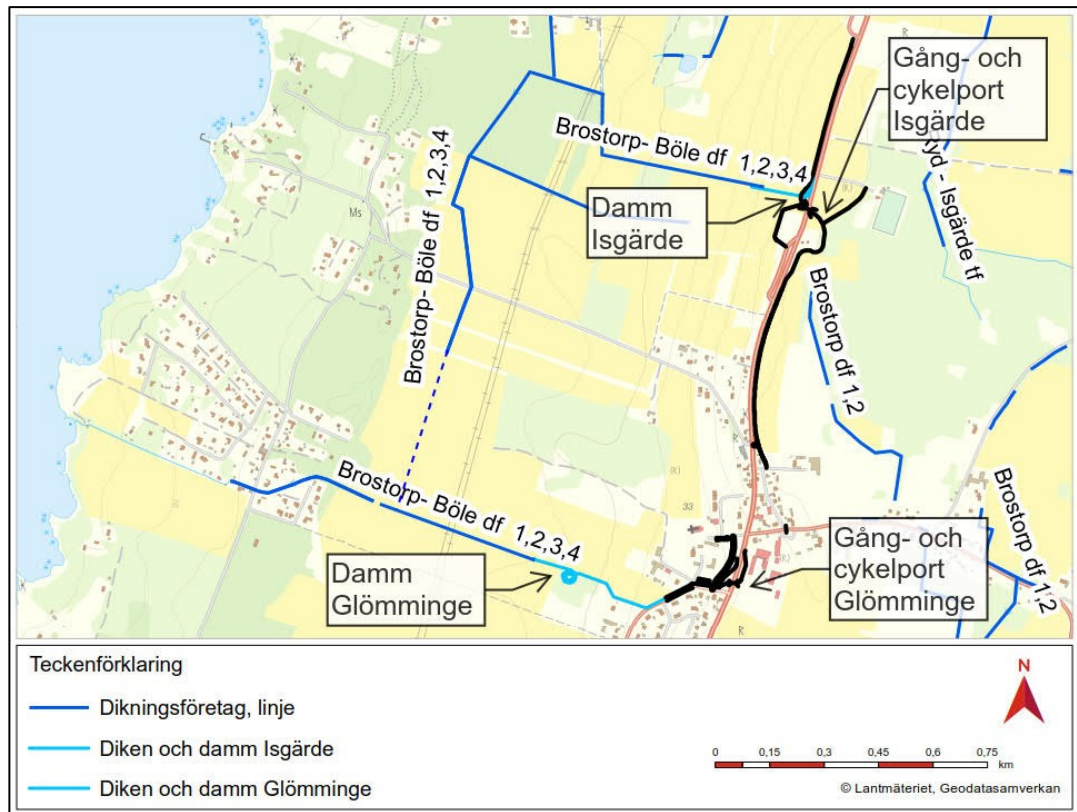
Två gång- och cykelportar kommer anläggas längs med sträckan, en vid Glömminge i höjd med skolan och en strax norr om rastplatsen söder om infartsvägen till Isgärde.

Vägdagvatten och inläckande grundvatten vid vägporten i Glömminge föreslås ledas via ledningar längs med Röhällavägen till ett fördröjningsmagasin, se Figur 27.

Fördröjningsmagasinet i Glömminge föreslås anläggas i en skogsdunge och anslutas till befintligt markavvattningsdike som tillhör dikningsföretag Brostorp-Böle df 1,2,3,4 (1934). Dikningsföretaget mynnar i Kalmar sund.

Vid gång- och cykelporten söder om infartsvägen till Isgärde behövs en pumpstation för att ta hand om vägdagvattnet och inläckande grundvatten. Vattnet föreslås pumpas till ett fördröjningsmagasin som anläggs mellan befintlig väg och gång- och cykelväg, se Figur 27.

Från fördröjningsmagasinet föreslås vattnet ledas via en ledning vidare ner till dikningsföretag Brostorp-Böle df 1,2,3,4 (1934) som mynnar i Kalmar sund.



Figur 27. Översiktlig figur över föreslagen avvattning av väg 136 och gång- och cykelväg.

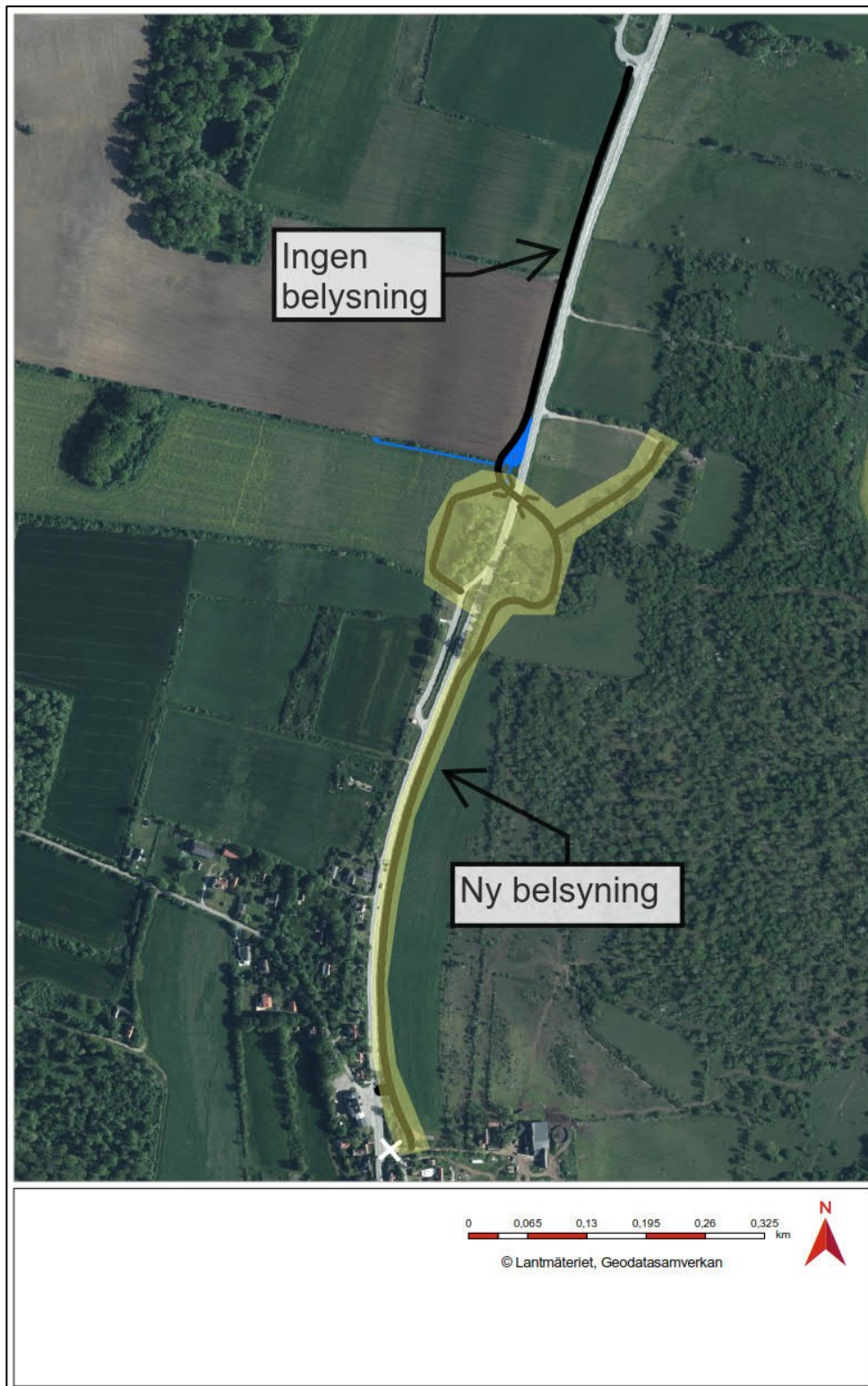
#### 4.2.7. Belysning

Gång- och cykelvägen föreslås få ny belysning på sträckan längs med Röhällavägen och grönytan framför Glömminge prästgård. Även den nya lokalgatan, pendlarparkeringen, busshållplatserna och gång- och cykelporten i Glömminge föreslås få ny belysning, se Figur 28. Gång- och cykelvägen får även ny belysning på den östra sidan från portläget och norrut till anslutningen till Spjutterumsvägen. Spjutterumsvägen och Glömminge Backe är i nuläget belyst och denna belysning föreslås behållas och fungera som belysning även för gång- och cykeltrafiken.



Figur 28. Översikt över föreslagen ny belysning och befintlig belysning som behålls i Glömminge.

Gång- och cykelvägen mellan anslutningen från Glömminge Backe och norrut till gång- och cykelporten söder om Isgärde föreslås få ny belysning. Även gång- och cykelvägen till fotbollsplanen Glömmingelunden, gång- och cykelvägen till rastplats Glömminge och gång- och cykelporten föreslås belysas, se Figur 29. Den sista delen av gång- och cykelvägen norr om portlägen och till södra infarten till Isgärde föreslås inte få någon belysning och vägsträckan är heller inte belyst i nuläget.



Figur 29. Översikt över föreslagen ny belysning för gång- och cykelvägen norr om Glömminge.

#### 4.2.8. Ledningar och kablar

Byggnationen av gång- och cykelväg samt gång- och cykelport under väg 136 i både Glömminge och Isgärde påverkar vatten och avlopp-, el- och teleledningar. Åtgärderna för ledningarna fastställs inte i vägplanen utan genom ledningsförrättning. Samråd kommer att ske med berörda ledningsägare om vilka åtgärder som är lämpliga för omläggning och omkoppling av ledningarna.

#### 4.2.9. Gestaltning

För projektet har det tagits fram ett antal gestaltungsprinciper som ska gälla för hela projektet. Principerna är följande:

- Vägen bör bidra till en upplevelse av det öländska landskapet och inte bara ha funktionen av transportsträcka.
- Mjuk övergång mellan vägen och landskapet.
- Framhäva natur-, kultur- och upplevelsevärden längs sträckan.
- Värna övergången mellan öppet och slutet landskap och eftersträva variation.
- Återetablera lokal flora i sidoområden.
- Trafiksäkra korsningspunkter för gående och cyklister.
- Undvika sidoräcken om möjligt.

För den aktuella sträckan Glömminge-Isgärde är det åtgärderna i Glömminge som kommer få störst påverkan på omgivningen. Åtgärder föreslås i området mellan väg 136 och Prästgårdens gamla ekonomibyggnader. Dessa åtgärder ska utformas så att öppenheten framför stenladorna i största möjliga mån bibehålls. Uppstickande objekt ska undvikas. Materialval och utrustning ska väljas med omsorg för att värna de kulturhistoriska värdena.

Längs sträckan föreslås två stycken gång- och cykelportar anläggas. Dessa ska utformas med fokus på gåendes och cyklisters trygghet. För att uppnå trygghet är det viktigt att jobba med belysning både av portarna och dess sidoområden. Även färgsättningen bidrar till upplevelsen av passagen. Ljusa färger gör att passagen upplevs bredare och ljusare och därmed tryggare.

Cykelvägen som föreslås längs med väg 136 utformas med en grönremsa mellan körbanan och cykelvägen.

#### 4.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

<Redovisa vilka av de möjliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått som föreslås i den MKB eller miljöbeskrivning som ska fastställas. Om någon föreslagen åtgärd inte ska utföras, ska det redovisas och motiveras.>

*# Kompletteras när MKB och vägplan kommit längre.*

## 5. Effekter och konsekvenser av projektet

*# Kompletteras när MKB och vägplan kommit längre.*

### 5.1. Trafik och användargrupper

Flera grupper kommer att få bättre framkomlighet och tillgänglighet när projektet förverkligas. De planskilda korsningarna i Glömminge och söder om Isgärde för gående och cyklister förbättrar framkomligheten för fordonstrafiken på väg 136 med minskade köer och gång- och cykelvägen till Isgärde ger en mycket stor förbättring för oskyddade trafikanter.

Planskildheten i Glömminge ersätter dagens övergångsställe och förbättrar därmed möjligheterna för oskyddade trafikanter att passera väg 136 på ett trafiksäkert sätt. Eftersom planskildheten ligger i anslutning till busshållplatsen i Glömminge, förbättras också möjligheterna för alla grupper att nå busshållplatserna på ömse sidor på ett tryggt och säkert sätt. Pendlarparkering för bil och cykel medför god tillgänglighet till

kollektivtrafikens linjer. Utformningen gynnar alla, särskilt barn, gamla och personer som av olika skäl är funktionshindrade i trafiken.

Möjligheten för kollektivtrafiken att använda den nya lokalgatan som bussvändslinga gör det möjligt för bussar att vända snabbare och säkrare än idag.

Planskildheten i Isgärde förbättrar möjligheterna att korsa väg 136 på ett säkert sätt för att ta sig till södra infarten till Isgärde och förbättrar också tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter till fotbollsplanen Glömmingelunden samt rastplats Glömminge.

Både ombyggnaden av hållplats med planskildhet i Glömminge, utbyggnaden av gång- och cykelväg samt planskildhet i Isgärde gynnar särskilt barn och unga, som kan få förbättrad självständig mobilitet mellan Glömminge och idrottsplatsen samt vidare mot Stora rör.

## 5.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

En viktig förändring för Glömminges del, är tillkomsten av en gång- och cykelport. Den skapar en trafiksäker passage för gående och cyklande så att alla boende lättare och trafiksäkrare kan röra sig mellan västra och östra Glömminge. Orten planeras att byggas ut väster om 136:an och viktiga målpunkter såsom skolan och fotbollsplanen Glömmingelunden ligger öster om vägen. Gång- och cykelpassagen knyter ihop ortens båda sidor på ett sätt som främjar trafiksäkerhet och framkomlighet.

Cykelvägen norrut till fotbollsplanen Glömmingelunden underlättar för barnens självständiga mobilitet till en viktig plats för dem. Cykelvägen stärker även turismcyklingen på Öland, genom att gång- och cykelporten söder om Isgärde leder cykelstråket över på den västra sidan av väg 136 och ansluter till rastplatsen. Gång- och cykeltrafikanter kan därmed utnyttja de faciliteter som finns där. Ölandsleden angör Glömminge, vilket är positivt för orten.

Bibehållen hastighet 40 km/tim genom Glömminge bedöms som det bästa alternativet för att behålla ortens karaktär, så att Glömminge kan vara attraktivt för inflyttning.

Den nya lokalgatan inkräktar på ett grönområde som används bland annat som marknadsplats. Detta är negativt. Positivt är en bättre trafiksäkerhet i korsningen, ökad framkomlighet för linjebuss 104 och förbättrade bytesmöjligheter för kollektivtrafikresenärer. Därutöver förbättras trafiksäkerheten för eleverna när linjebussen inte behöver vända intill skolan.

### 5.3. Landskapet och bebyggelsen

Landskapet på sträckan Glömminge-Isgärde påverkas genom att vyn mot Glömminge prästgård förändras i och med anläggandet av en gång- och cykelport samt en lokalgata. För att minimera den visuella påverkan läggs lokalgatan i Glömminge lågt i landskapet och utformas med flacka slänter.

Norr om Glömminge påverkas landskapet genom att gång- och cykelväg och gång- och cykelport anläggs. Utblickarna mot odlingslandskapet och Kalmarsund västerut bedöms behållas och gång- och cykelvägen bidrar till att tillgängliggöra upplevelsen av landskapet för gång- och cykeltrafikanter.

**# Kompletteras när MKB och gestaltningsprogram för sträckan kommit längre.**

### 5.4. Miljö och hälsa

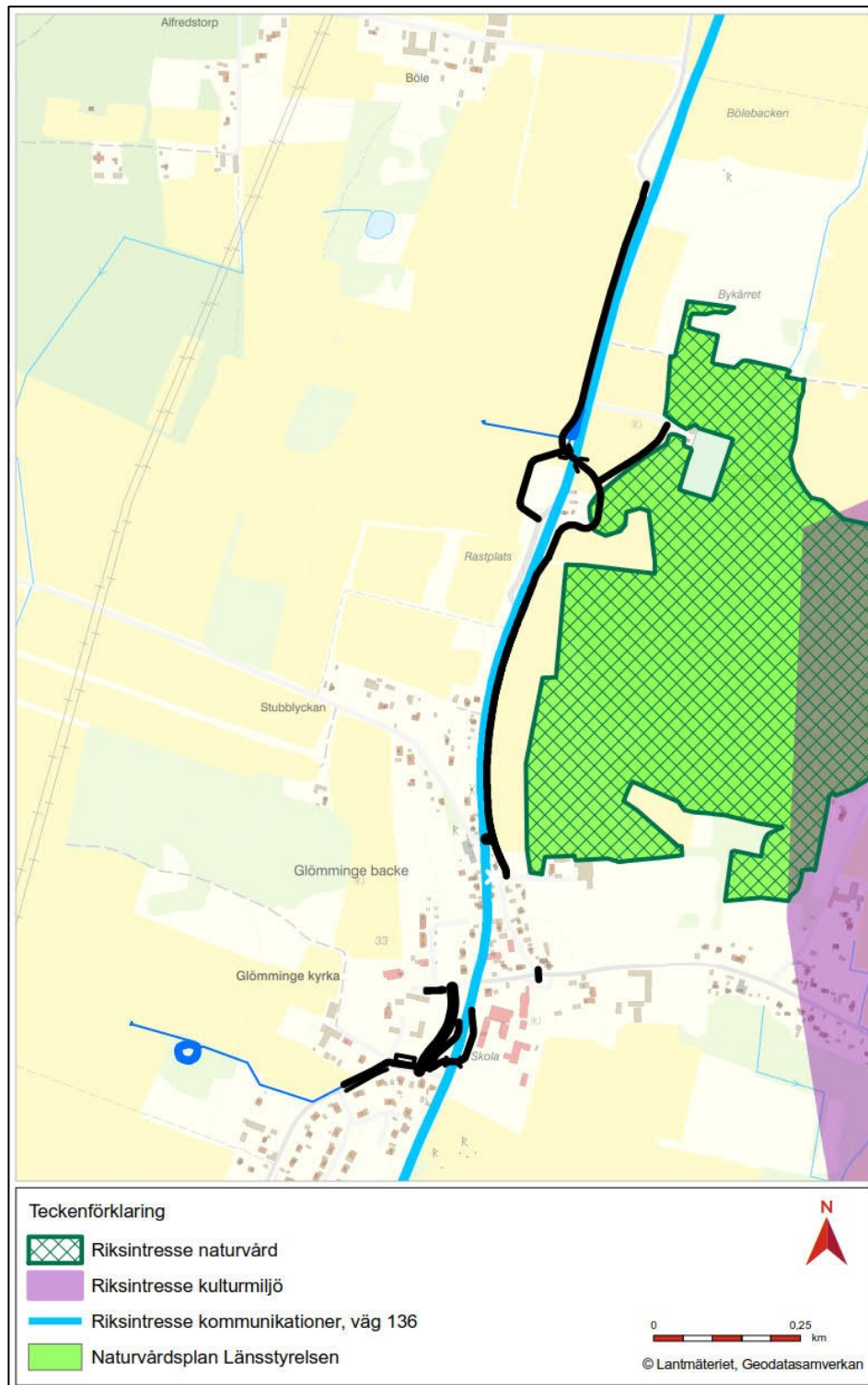
#### 5.4.1. Naturmiljö

Ett av Trafikverkets projektmål är att värna om befintliga natur- och kulturmiljövärden samt landskapets visuella kvaliteter. De välgångsplaner som planeras för sträckan Glömminge-Isgärde innebär viss påverkan på och i vissa fall intrång i naturmiljön.

#### *Riksintressen, naturreservat och Natura 2000 samt nyckelbiotoper*

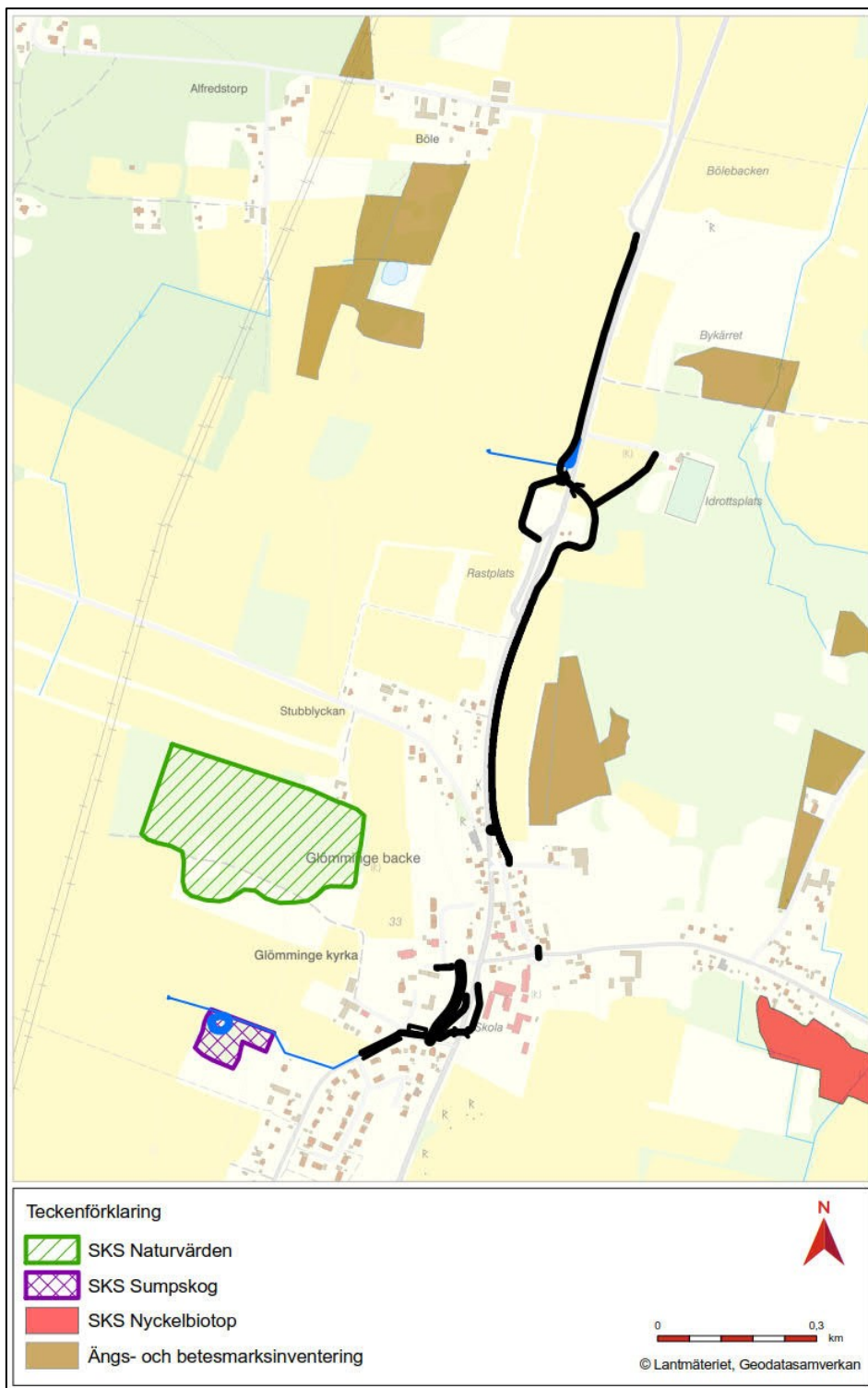
Vad gäller riksintresse för kulturmiljö samt naturreservat och Natura 2000 innebär välgångsplanerna inte några ingrepp i dessa områden. Vid gång- och cykelporten söder om Isgärde kommer en gång- och cykelväg att anläggas mot Glömmingelundens fotbollsplan i nordöst. Här kommer gång- och cykelvägen att tangera riksintresse för naturvård, Mittlandsskogen, se Figur 30. Gång- och cykelvägen planeras dock att anläggas utanför trädridån för att undvika intrång. Länsstyrelsens naturvårdsplaner kommer att påverkas av vägplanen. Väg 136 är i sig ett riksintresse för kommunikation.





Figur 30. Riksintresse för naturvård, riksintresse för kulturmiljö, riksintresse väg samt naturvårdsplan Öland nära väg 136. Svart linjesystem avser planerade vägåtgärder. Inga naturreservat, Natura 2000-områden finns i anslutning till vägplanen.

Figur 31 redovisar Skogsstyrelsens naturvärden, sumpskogar och nyckelbiotoper samt Jordbruksverkets ängs- och betesmarksinventeringar i området kring väg 136. Öster om väg 136 och gång- och cykelvägen norr om Glömminge finns ängs- och betesmark. Ett område som Skogsstyrelsen pekat ut som sumpskog påverkas av den planerade fördröjningsdammen för vägdagvatten i Glömminge, se Figur 31. Inga övriga utpekade ängs- och betesmarker, naturvärden, sumpskogar eller nyckelbiotoper bedöms påverkas av de åtgärder som planeras inom vägplanen Glömminge-Isgärde.



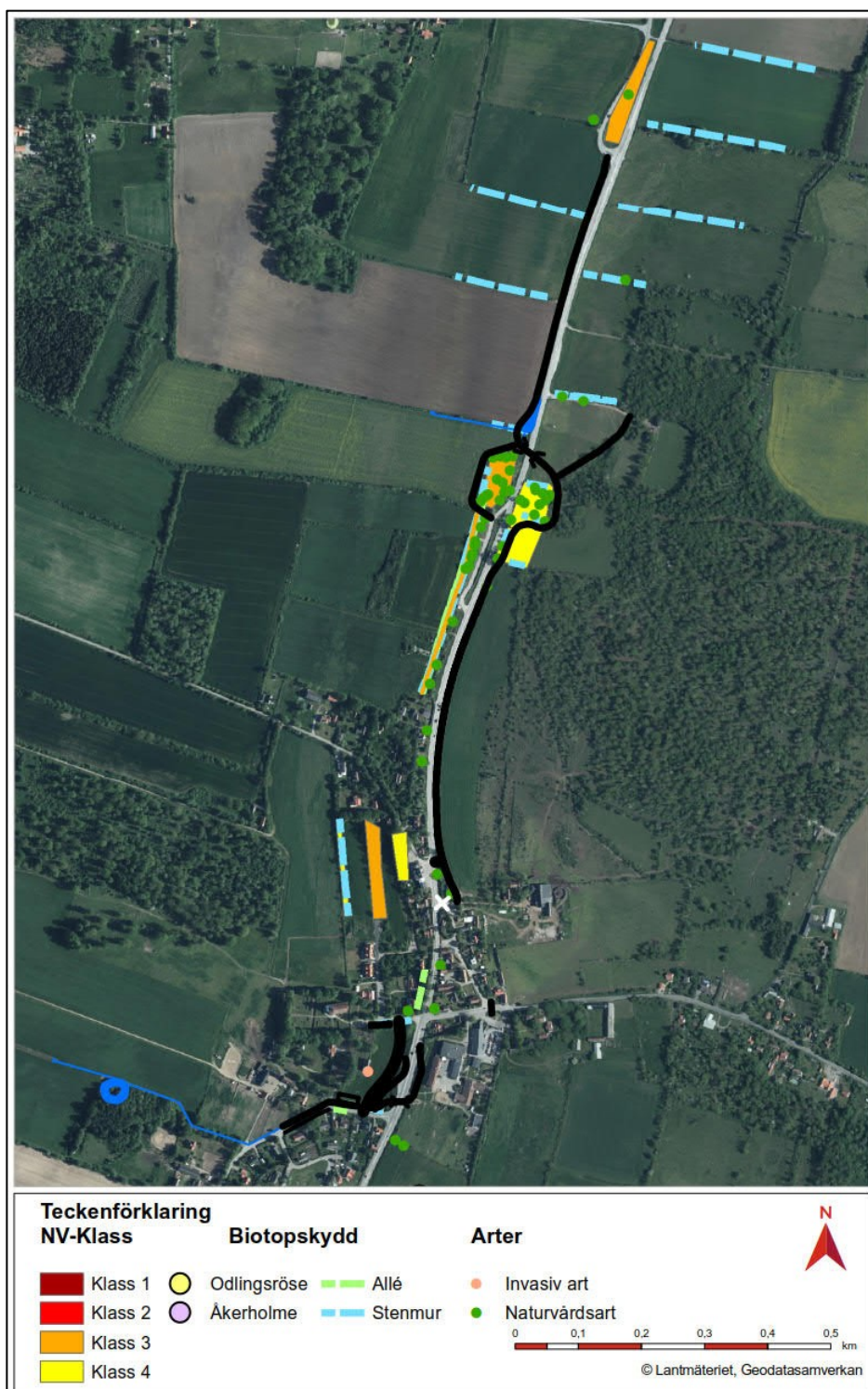
Figur 31. Skogsstyrelsens naturvården, sumpskogar och nyckelbiotoper samt Jordbruksverkets ängs- och betesmarksinventering nära väg 136. Ett sumpskogsområde väster om väg 136 berörs av planerad fördröjningsdamm för dagvatten.

# Kompletteras när MKB kommit längre.

### Naturvärden och biotopskydd

Gång- och cykelvägen som anläggs mellan Glömminge och Isgärde och gång- och cykelporten söder om Isgärde kommer att medföra visst intrång i naturvärdesobjekt.

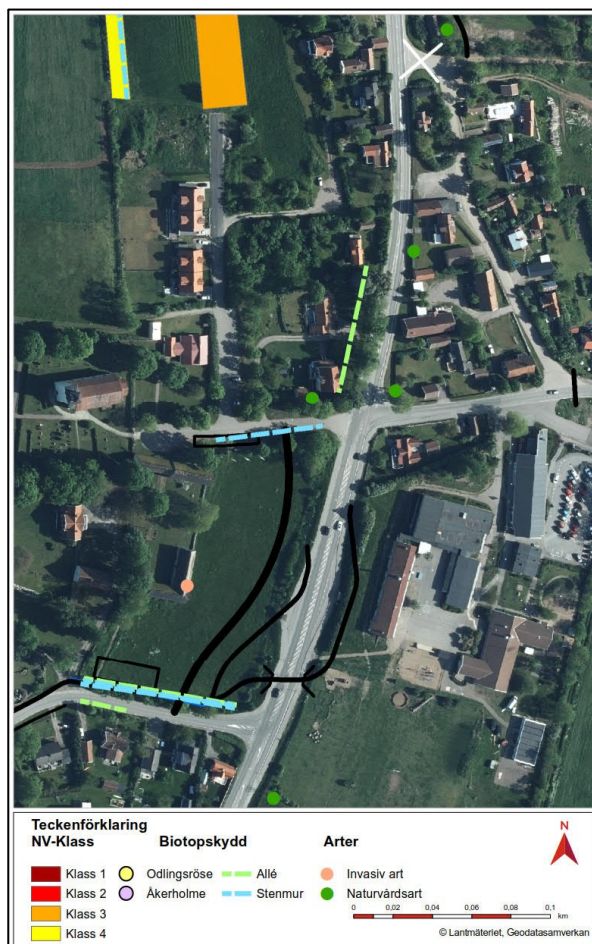
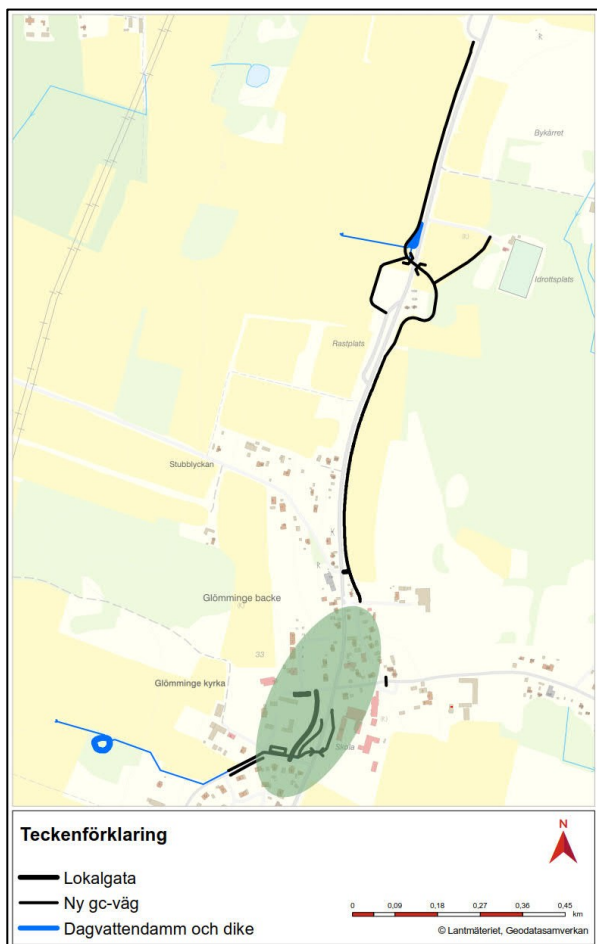
Figur 32 visar en översikt över planerade vägätgärder på sträckan Glömminge-Isgärde samt de naturvärden och generella biotopskydd som identifierats vid naturvärdesinventeringar genomförda 2018 och 2019. På sträckan förekommer naturvärdesobjekt med naturvärdesklass 3 och 4, det vill säga påtagligt naturvärde och visst naturvärde. Biotopskyddade alléer och stenmurar finns också på sträckan.



Figur 32. Översikt över planerade vägätgärder och identifierade naturvärden vid naturvärdesinventering 2018 och 2019.

Figur 33 till Figur 38 nedan redovisar mer detaljerade kartor över vägätgärder och identifierade naturvärden.

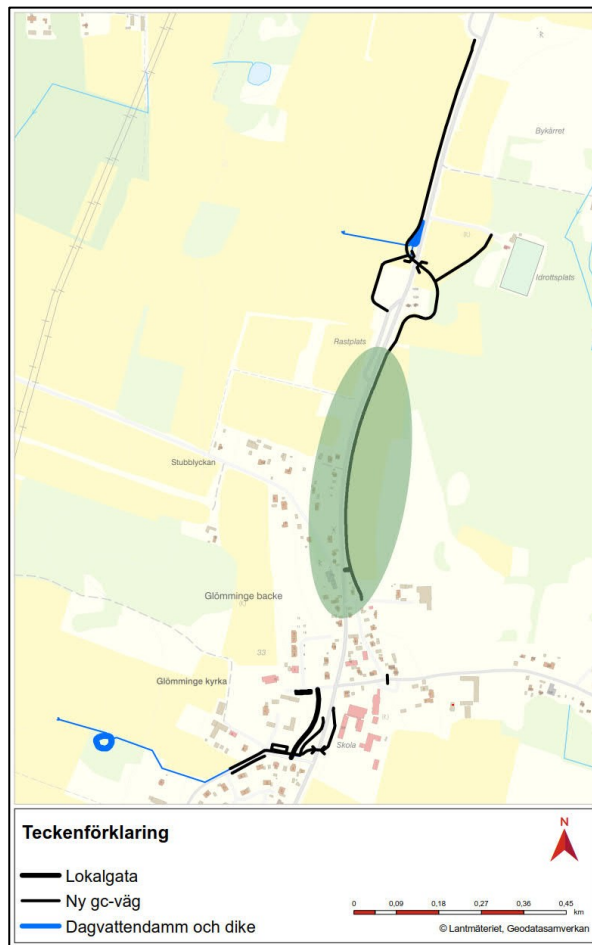
I den södra delen av vägplanen i Glömminge kommer den planerade gång- och cykelvägen, gång- och cykelporten och lokalgatan att innebära intrång i två biotopskyddade stenmurar, se Figur 34.



Figur 33. Översikt över vägplansträckan Glömminge-Isgårde. Markerat område avser den södra delen av vägplaneområdet i centrala Glömminge.

Figur 34. Detalj över planerade vägätgärder och identifierade naturvärden i centrala Glömminge.

Gång- och cykelvägen mellan Glömminge Backe och norrut till rastplats Glömminge har placerats på den östra sidan av väg 136 för att minimera intrång i naturmiljön, Figur 36. På den västra sidan finns biotopskyddade stenmurar och alléer samt flera naturvårdsarter. Naturvårdsarter är ett samlingsbegrepp för arter som är extra skyddsvärda – antingen genom att de själva är av särskild vikt eller genom att de indikerar att områden eller naturtyper är särskilt viktiga ur ett naturvårdsperspektiv. I begreppet naturvårdsart ingår bland annat rödlistade arter, fridlysta arter och arter som är listade i EU:s art- och habitatdirektiv. Naturvårdsarter förekommer även på den östra sidan av väg 136, på sträckan utgörs de framförallt av ask.



Figur 35. Översikt över vägplanesträckan Glömminge-Isgärde. Markerat område avser gång- och cykelvägen på den östra sidan av väg 136 mellan Glömminge och rastplats Glömminge.

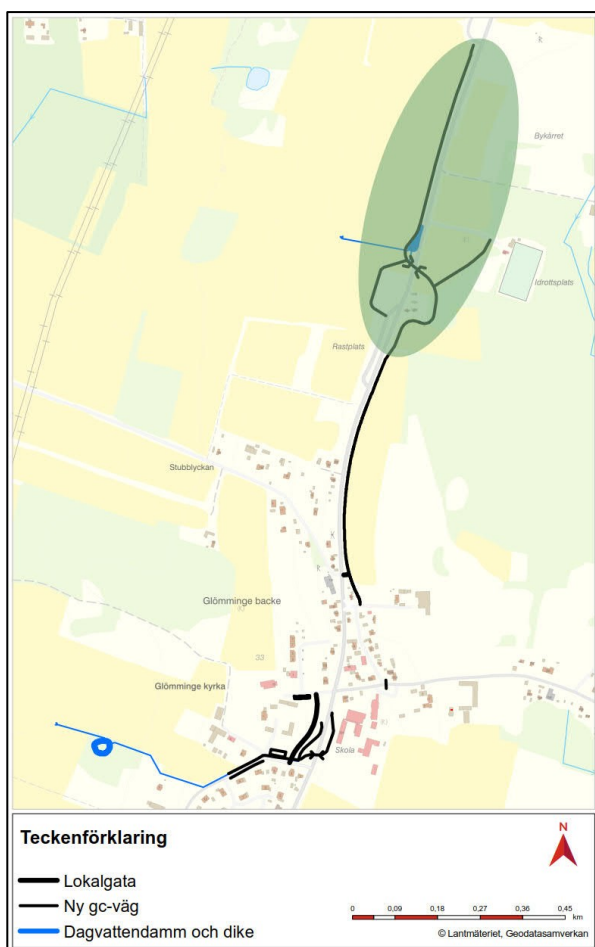


Figur 36. Detalj över planerade väggårdar och identifierade naturvärden på sträckan mellan Glömminge till rastplats Glömminge.

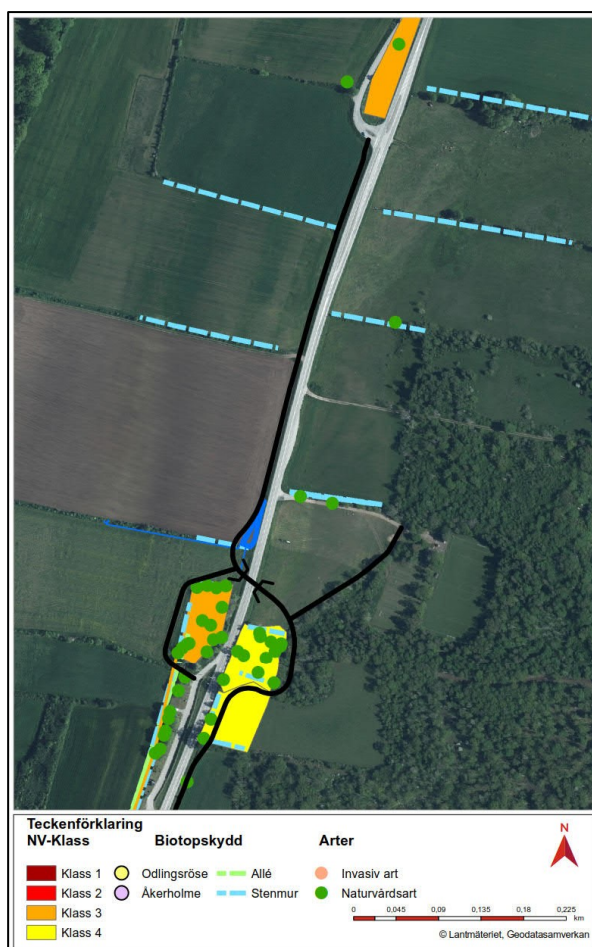
Figur 37 och Figur 38 visar planerade vägåtgärder och identifierade naturvärden i området söder om Isgärde där en gång- och cykelport anläggs som leder över gång- och cykelvägen till den västra sidan av väg 136. Gång- och cykelvägen ansluter på den västra sidan till rastplats Glömminge och den södra infarten till Isgärde. På den östra sidan av väg 136 ansluts gång- och cykelvägen till fotbollsplanen Glömmingelunden. På den östra sidan gör gång- och cykelvägen intrång i två naturvärdesobjekt med visst naturvärde (naturvärdesklass 4) samt visst intrång i biotopskyddad stenmur. Intrång minimeras dock genom att gång- och cykelvägen dras i en båge runt det norra naturvärdesobjektet.

På den västra sidan finns ett naturvärdesobjekt med påtagligt naturvärde (naturvärdesklass 3) strax norr om rastplats Glömminge. För att undvika intrång i naturvärdesobjektet och de naturvårdsarter som förekommer där dras gång- och cykelvägen runt naturvärdesobjektet. På sträckan av gång- och cykelvägen norrut från portläget till den södra infarten till Isgärde gör gång- och cykelvägen intrång i två stenmurar som omfattas av generellt biotopskydd.

Flera naturvårdsarter finns på och i anslutning till de identifierade naturvärdesobjekten på den västra sidan. De utgörs framförallt av ask, men det finns också en grov ek och gullviva. Anpassningar av gång- och cykelvägen har gjorts för att undvika att behöva ta ner den grova eken.



Figur 37. Översikt över vägplanesträckan Glömminge-Isgärde. Markerat område avser sträckan från planerad gång- och cykelport till södra infarten till Isgärde.



Figur 38. Detalj över planerade vägåtgärder samt identifierade naturvärden på sträckan mellan planerad gång- och cykelport till södra infarten till Isgärde.

# Kompletteras när MKB kommit längre.

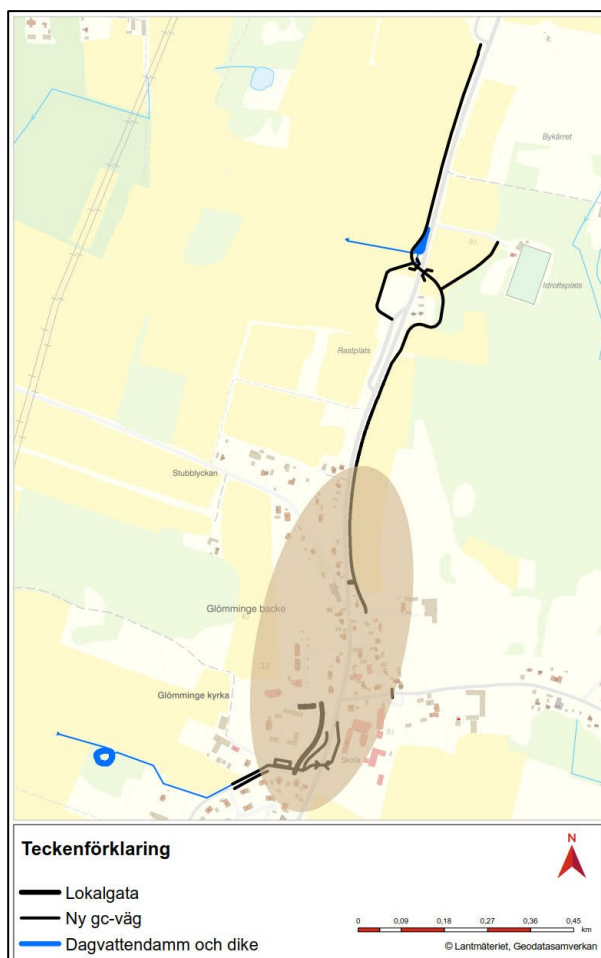
#### 5.4.2. Kulturmiljö

##### *Forn- och kulturlämningar samt kulturhistoriskt värdefulla objekt*

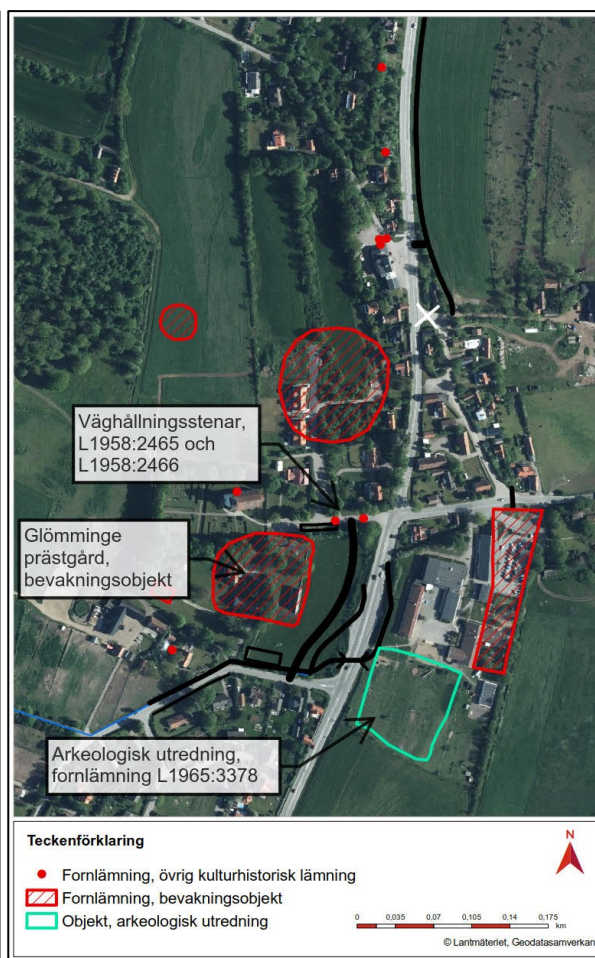
Figur 39 till Figur 42 nedan redovisar mer detaljerade kartor över vägåtgärder och identifierade kulturmiljövärden.

Vid Glömminge skola finns en registrerad boplatz från äldre järnåldern (L1965:3378), se Figur 40. Fornlämningen är inte avgränsad varför den kan komma att påverkas av gång- och cykelvägen. Den planerade lokalgatan vid Glömminge prästgård kan komma att beröra två väghållningsstenar (L1958:2465, L1958:2466), se Figur 40. Stenarna står inte på ursprunglig plats, därför bedöms de kunna flyttas till lämplig plats.

Ett område som är extra känsligt för förändringar är Glömminge kyrkby med äldre bebyggelse, väderkvarnar, gravar, gravfält och fornborg. Fornlämningarna visar på en obruten bebyggelsekontinuitet från tiden för Kristi födelse fram till nutid. Den genomförda kulturarvsanalysen visar på att lokalgatan samt gång- och cykelvägen invid Glömminge prästgård (se Figur 40) kommer påverka miljön negativt. Anpassningar görs för att minimera den negativa påverkan genom att lokalgatan utformas som övriga lokalgator i Glömminge och att den placeras lågt i landskapet med flacka slänter för att bättre passa in. Anpassningar görs också för att placera lokalgatan nära väg 136, för att behålla så mycket som möjligt av grönytorna vid prästgården.



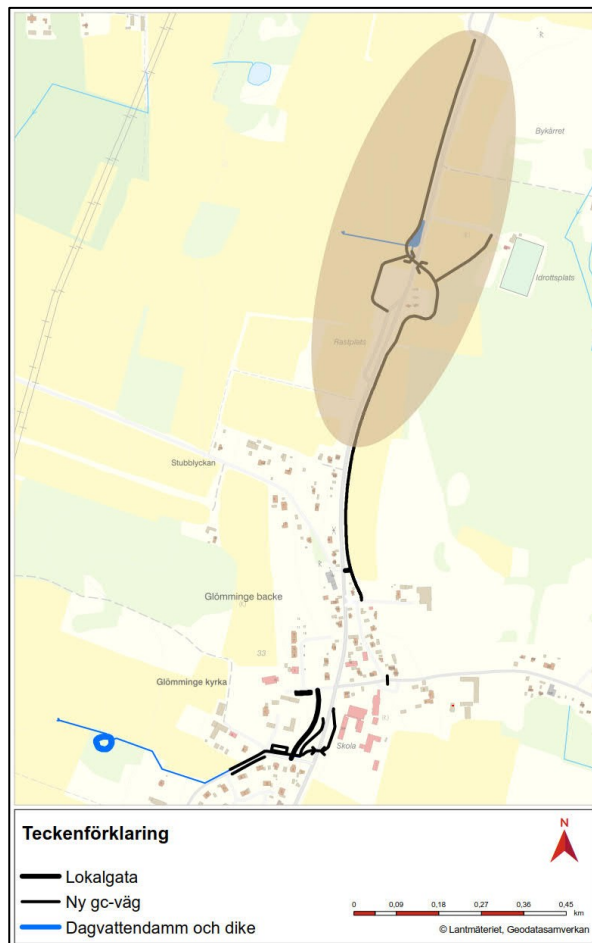
Figur 39. Översikt över vägplanesträckan Glömminge-Isgärde. Markerat område avser sträckan från planerad gång- och cykelport i Glömminge till den norra delen av Glömminge.



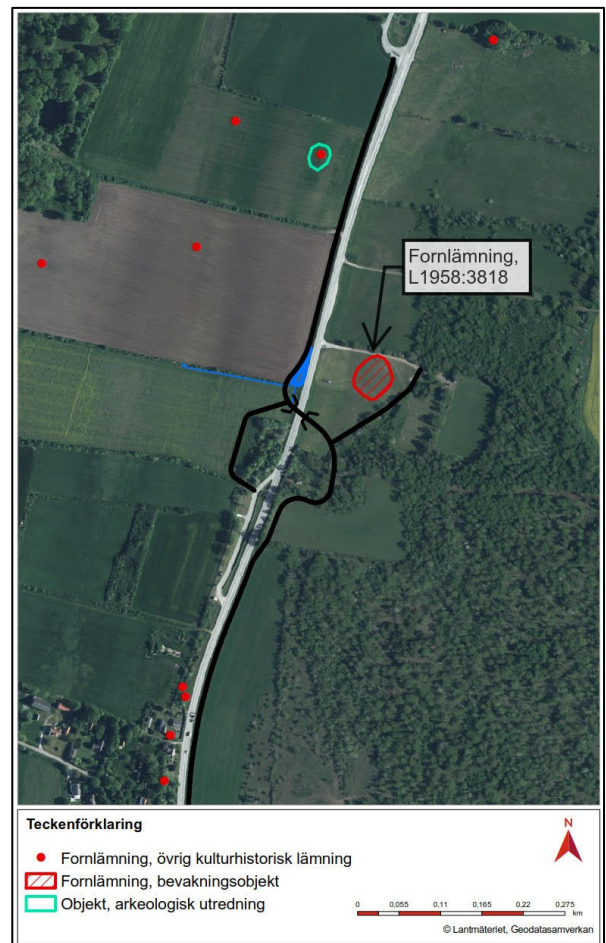
Figur 40. Detalj över planerade vägätgärder samt identifierade kulturmiljövärden på sträckan mellan planerad gång- och cykelport i Glömminge till den norra delen av Glömminge.



I höjd med fotbollsplanen Glömmingelunden finns ytterligare en boplats som är från stenåldern (L1958:3818), se Figur 42. Inte heller denna är helt avgränsad varför den kan komma att påverkas av dels gång- och cykelvägen utefter väg 136 och dels för anslutningen mot fotbollsplanen.



Figur 41. Översikt över vägplanesträckan Glömminge-Isgärde. Markerat område avser sträckan norr om bebyggelsen i Glömminge till södra infarten till Isgärde.



Figur 42. Detalj över planerade vätgårdar samt identifierade kulturmiljövärden på sträckan norr om bebyggelsen i Glömminge till södra infarten till Isgärde.

Fornlämningar kommer att undvikas i möjligaste mån. I de fall de berörs krävs ett tillstånd till ingrepp i fornlämning. Även övriga kulturhistoriska lämningar, exempelvis stenmurar och väghållningsstenar, undviks också i möjligaste mån. Stenmurarna har i flera fall stort kulturhistoriskt värde eftersom de är karaktärsskapande för kulturlandskapet samt berättar om tidigare markindelningar.

**# Kompletteras när MKB kommit längre.**

#### 5.4.3. Rekreation och friluftsliv

Den planerade gång- och cykelvägen och gång- och cykelportarna innebär förbättrad tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter till målpunkter som rastplats Glömminge och fotbollsplanen Glömmingelunden. Förbindelsen mellan Glömminge och Isgärde förbättras också för gång- och cykeltrafikanter.

Frilufts- och rekreationsområdet Mittlandsskogen, som också utgör ett riksintresse för naturvård, bibehålls och förbättras i viss mån när gång- och cykelvägen anläggs.

Tillgängligheten till Glömminge kyrka, Glömminge prästgård och tillhörande verksamheter säkerställs genom att en lokalgata anläggs mellan Röhällavägen och Prostens väg, vilket är nödvändigt eftersom utfarten från Prostens väg till väg 136 stängs.

Målpunkter och planerade vägätgärder på sträckan visas i Figur 43.



Figur 43. Översikt över de rekreations- och friluftsområden och andra målpunkter på sträckan Glömminge-lsgårde som påverkas av planerade vägätgärder.

**# Kompletteras när MKB kommit längre.**

#### 5.4.4. Befolkning och människors hälsa

De planerade vägåtgärderna bedöms inte bidra till att öka buller från vägtrafiken och därmed har inget behov av bullerskyddsåtgärder identifierats inom ramen för vägplanen. Hastigheten genom Glömminge är idag 40 km/tim och denna hastighet kommer att behållas.

De nya gång- och cykelportarna och den separata gång- och cykelvägen förbättrar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och förbättrar framkomligheten för dem längs sträckan. Dessutom minskar gång- och cykelportarna den barriär som väg 136 i nuläget utgör. Gång- och cykelportarna och den nya gång- och cykelvägen innebär stora förbättringar för barns självständiga mobilitet, vilket i förlängningen förbättrar deras fysiska och kognitiva förmågor, förbättrar deras kondition och balans samt stärker skelett och muskulatur. Barn mår bra av att röra sig och ska kunna göra det. Projektet underlättar också för barnen att på ett trafiksäkert sätt komma till fotbollsplanen Glömmingelunden och andra målpunkter och grönområden som är viktiga för dem.

Den förbättrade busshållplatsen med anslutningar till gång- och cykelporten, bidrar till att öka attraktiviteten för kollektivtrafiken och stärker barns mobilitet. Det blir lättare för både vuxna och barn att åka linjebuss när den aktuella hållplatsen blir trafiksäker och en pendlarparkering anläggs. Det blir också lättare att byta mellan buss 104 och 101.

Markmiljöundersökningar utförs längs med sträckan för att identifiera eventuella markmiljöföroreningar.

*# Kompletteras när MKB kommit längre.*

#### 5.4.5. Risk och säkerhet

Med ökad trafiksäkerhet med korsningsåtgärder på väg 136 samt utökat gång- och cykelvägnät bedöms säkerheten för trafikanter (även oskyddade trafikanter) förbättras jämfört med dagsläget.

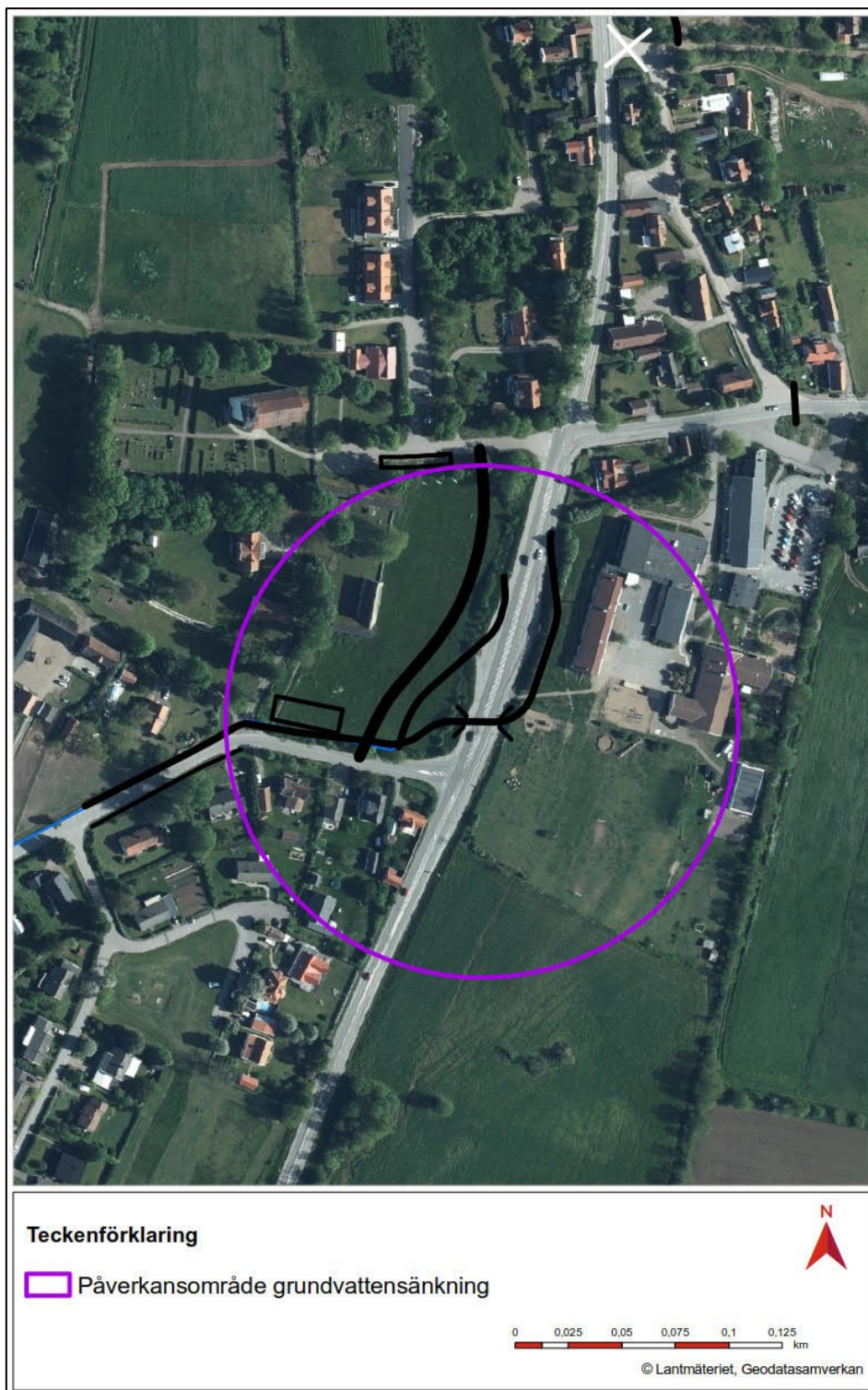
De planerade trafiksäkerhetsåtgärderna med anläggande av vänsterpåsvängsfält i Glömminge samt stängning av vissa utfarter minskar även sannolikheten för en olycka med farligt gods jämfört med dagsläget.

*# Kompletteras när MKB kommit längre.*

#### 5.4.6. Yt-och grundvatten

I samband med byggnation av gång- och cykelporten i Glömminge kommer en avsänkning av grundvattennivån att ske. Även i driftskedet förväntas en grundvattensänkning. Grundvattenavsänkningen bedöms vara störst under byggskedet och den största avsänkningen, precis vid portläget, bedöms bli cirka 3,1 meter. Grundvattensänkningen i byggskedet bedöms ske inom den lila markeringen i Figur 44. I utkanten av det lilamarkerade området bedöms avsänkningen vara cirka 0,3 meter.

Utredning pågår av hur stor avsänkningen blir i driftskedet. Sänkningen av grundvatten i driftskedet bedöms bli mindre än avsänkningen under byggskedet, det vill säga vara mindre än det lilamarkerade området i Figur 44.



Figur 44. Påverkansområde för grundvattensänkning i byggskedet vid gång- och cykelporten i Glömminge.

Även den föreslagna gång- och cykelporten söder om Isgärde bedöms medföra en avsänkning av grundvattennivån. Utredning pågår av hur stor denna avsänkning bedöms bli.

Bortledning av grundvatten utgör vattenverksamhet enligt miljöbalken 11 kap 3 §. Det pågår en utredning av om grundvattensänkningarna kräver att en tillståndsansökan för vattenverksamhet tas fram.

Vägdagvatten från väg 136, gång- och cykelvägen samt grundvatten från gång- och cykelporten i Glömminge planeras att ledas via kulverterat och öppet dike till en fördröjningsdamm och därefter vidare via dikningsföretag till Kalmarsund. Vägdagvatten från väg 136, gång- och cykelvägen samt gång- och cykelporten söder om Isgärde planeras också ledas till en fördröjningsdamm och vidare via diken och dikningsföretag till Kalmarsund. En viss rening av dagvatten kommer att ske i diken och damm och miljö kvalitetsnormer för vatten (Kalmarsund) bedöms inte påverkas av planerade vägtätgärder.

*# Kompletteras när MKB kommit längre.*

#### 5.4.7. Geologi och hydrogeologi

*# Kompletteras när MKB kommit längre.*

#### 5.4.8. Naturresurser och markanvändning

Mark kommer att behöva tas i anspråk för anläggande av lokalgata, gång- och cykelportar, gång och cykelvägar och fördröjningsdammar. Den mark som berörs utgörs framförallt av jordbruksmark och mark med skogsbestånd.

Jord- och skogsbruk kommer att beaktas inom projektet för att minska intrånget samt för att säkerställa framtida åtkomst till omkringliggande marker.

I den mån det är möjligt kommer massor som uppstår inom projektet att återanvändas inom projektet.

*# Kompletteras när MKB kommit längre.*

#### 5.5. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

*# Kompletteras när MKB kommit längre.*

#### 5.6. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

*# Kompletteras när MKB kommit längre.*

#### 5.7. Påverkan under byggnadstiden

Sannolikheten för trafikolycka i byggskedet ökar på grund av byggtrafik kan förekomma där man normalt inte förväntar sig att fordon kör. För att motverka de ökade riskerna som byggtrafiken medför är det viktigt att arbetet planeras med hänsyn till detta vad gäller till exempel närheten till Glömminge skola, tider för byggtrafik (exempelvis undvika tider då skolelever passerar byggområdet) och att signalering som varnar för byggtrafik uppförs korrekt (exempelvis skyltning).

Vid anläggningsarbeten på väg 136 måste trafiken kunna ta sig förbi arbetsplatsen. För att underlätta framkomligheten och säkerheten vid vägarbetet kan tillfälliga förbifarter behöva anläggas där gång- och cykelportar byggs, så att fordonstrafik på väg 136 kan passera. Mark för tillfälligt nyttjande under byggtiden planeras tidigt och tas med i vägplanen.

*# Kompletteras när MKB kommit längre.*

## 6. Samlad bedömning

*# Kompletteras när MKB kommit längre.*

6.1. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

6.1.1. Miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsmål

De sexton nationella miljökvalitetsmålen antogs av Sveriges riksdag 1999. Samma år infördes miljöbalken och då introducerades även regelverket kring miljökvalitetsnormer. Dessa innebär ett nytt juridiskt instrument för att tillförsäkra en godtagbar miljökvalitet för människors hälsa och för miljön. Ett syfte med normerna var att komma till rätta med det stora antalet diffusa utsläppskällor.

6.1.2. Miljökvalitetsmål

Det svenska miljömålssystemet innehåller ett generationsmål, sexton miljökvalitetsmål och fjorton etappmål. Ett viktigt syfte med miljökvalitetsmålen och etappmålen är att de ska vara vägledande för allas miljöarbete, såväl för regeringen som för myndigheter och övriga aktörer.

Generationsmålet anger inriktningen för den samhällsomställning som behöver ske inom en generation för att miljökvalitetsmålen ska nås. Generationsmålet är därför vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället. I målet står också att arbetet med att lösa de svenska miljöproblemen inte ska ske på bekostnad av att vi exporterar miljö- och hälsoproblem till andra länder.

Miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Det finns även preciseringar av miljökvalitetsmålen. Preciseringarna förtydligar målen och används i det löpande uppföljningsarbetet av målen.

*# Kompletteras när MKB kommit längre.*

6.1.3. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer meddelas av regeringen i förebyggande syfte, för att skydda människors hälsa eller miljön, eller för att åtgärda befintliga miljöproblem. De kan även användas för att de 16 nationella miljökvalitetsmålen ska uppnås eller för att kunna genomföra EU-direktiv. När en miljökvalitetsnorm meddelas måste regeringen samtidigt utse myndigheter och kommuner som ska mäta och kontrollera att normen uppfylls.

*# Kompletteras när MKB kommit längre.*

6.1.4. Allmänna hänsynsregler (2 kap MB)

De allmänna hänsynsreglerna är grundläggande för prövningen om tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens. Vid alla åtgärder som kan få inverkan på miljön eller på människors hälsa ska de allmänna hänsynsreglerna följas, om inte åtgärden är av försumbar betydelse med hänsyn till miljöbalkens mål.

#### 6.1.4.1. *Bevisbörderegeln*

Det är den som avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd som är skyldig att visa att man följer hänsynsreglerna på ett godtagbart sätt.

**# Kompletteras när MKB kommit längre.**

#### 6.1.4.2. *Kunskapskravet*

Kunskap skall inhämtas som behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning och för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet.

**# Kompletteras när MKB kommit längre.**

#### 6.1.4.3. *Försiktighetsprincipen*

Miljöbalkens grundläggande hänsynsregel innebär att de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som krävs skall iakttas för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Bästa möjliga teknik ska användas.

**# Kompletteras när MKB kommit längre.**

#### 6.1.4.4. *Lokaliseringsprincipen*

Plats skall väljas som medför minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

**# Kompletteras när MKB kommit längre.**

#### 6.1.4.5. *Hushållnings- och kretsloppsprinciperna*

Material ska till största delen återanvändas eller återvinnas. Inom projektet ska så långt möjligt eftersträvas massbalans.

**# Kompletteras när MKB kommit längre.**

#### 6.1.4.6. *Produktvalsprincipen*

Etablerade och väl beprövade produkter skall användas vid anläggningen.

**# Kompletteras när MKB kommit längre.**

#### 6.1.4.7. *Skälighetsprincipen*

Hänsynsreglerna gäller i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem. Miljömässig nytta och ekonomisk rimlighet skall vägas in liksom vad som är rimligt i förhållande till andra intressen förutom miljöintressen.

**# Kompletteras när MKB kommit längre.**

## 6.2. Transportpolitiska mål

Projektets mål om förbättrad framkomlighet syftar till att det övergripande transportpolitiska målet om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet.

Viktiga delar i funktionsmålet är att även säkerställa en god och gen framkomlighet för gående och cyklande, samt att beakta barns särskilda behov så att deras självständiga mobilitet kan stärkas.

*# Kompletteras när MKB kommit längre.*



### 6.3. Projekt mål

Projekt mål har tagits fram för projektet och i tabellen nedan redovisas översiktligt hur de planerade vätgårderna påverkar uppfyllande av målen. Bedömningen är gjord enligt färgskalan nedan, där mörkgrön och grön indikerar att målen påverkas positivt i hög eller viss utsträckning, gul att målet inte påverkas, orange och röd att målet bedöms påverkas negativt i hög eller viss utsträckning.

Målet påverkas negativt	Målet påverkas negativt i viss utsträckning	Målet påverkas inte	Målet påverkas positivt i viss utsträckning	Målet påverkas positivt
-------------------------	---	---------------------	---	-------------------------

Projekt mål	Vägförslag
Förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten både för motortrafik och oskyddade trafikanter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Västerpåsvingfält från Röhällavägen och Spjutterumsvägen</li> <li>• Gång- och cykelportar i Glömminge och Isgärde</li> </ul>
Minska restiden på sträckan för att främja arbetspendling och näringslivsutveckling	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Västerpåsvingfält från Röhällavägen och Spjutterumsvägen</li> <li>• Övergångsställe i Glömminge tas bort och ersätts med gång- och cykelport</li> </ul>
Skapa ett trafiksäkert, attraktivt och sammanhängande nät för gång- och cykeltrafik längs väg 136.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Separat gång- och cykelväg längs med väg 136</li> <li>• Två gång- och cykelportar</li> </ul>
Skapa förutsättningar för attraktivare kollektivtrafik mellan Kalmar och Borgholm	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Upprustning av busshållplatser</li> <li>• Anläggande av pendlarparkering i Glömminge</li> <li>• Förbättrad vändmöjlighet för buss 104</li> </ul>
Värna om befintliga natur- och kulturmiljövärden samt landskapets visuella kvaliteter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Påverkan på kulturmiljön vid Glömminge Prästgård</li> <li>• Risk för intrång i fornlämningar</li> <li>• Påverkan på biotopskyddade miljöer i Glömminge och söder om Isgärde.</li> <li>• Påverkan på naturvärdesområden med visst och påtagligt naturvärde (klass 3 och 4) söder om Isgärde</li> <li>• Grundvattenbortledning vid gång- och cykelportar</li> <li>• Gång- och cykelväg tar åkermark i anspråk</li> </ul>

# Kompletteras när MKB och plan kommit längre.

## 7. Markanspråk och pågående markanvändning

Syftet med vägplanen är att väghållaren, det vill säga Trafikverket, ska få tillgång (vägrätt) till det markområde som erfordras för ombyggnader. Fastställelse och markåtkomst regleras i väglagen.

När en vägplan fastställs och vinner laga kraft får Trafikverket rätt att genomföra det som har beslutats i vägplanen. Vägen måste byggas på det sätt som visas i planen. En fastställd vägplan ger också Trafikverket rätt att förvärva mark som behövs för vägen.

Den mark som behövs permanent för väganläggningen tas i anspråk med vägrätt. Mark som behövs tillfälligt under byggtiden tas i anspråk med tidsbegränsad tillfällig nyttjanderätt. I samtliga fall har nyttan med det permanenta och tillfälliga markanspråket för byggandet vägts mot den olägenhet som intrånget innebär.

Fastighetsägaren har rätt till ersättning för mark som tas i anspråk och för de flesta skador som uppstår i samband med byggandet. Även den som har nyttjanderätt eller någon annan särskild rätt till en fastighet kan ha rätt till ersättning. Reglerna om ersättning finns i väglagen, vilken hänvisar till expropriationslagens ersättningsregler. Samma regler tillämpas vid frivilliga överenskommelser. Avtal tecknas mellan Trafikverket och berörda fastighetsägare och nyttjanderättshavare för att reglera intrång och kompensation.

Markanspråk och ändamål för anspråken beskrivs nedan och framgår även av de plankartor som tillhör vägplanen. I fastighetsförteckningen redovisas i förekommande fall vilken areal och typ av markanspråk som berör respektive fastighet.

Nedan sammanfattas behov i generella drag för respektive typ av markanspråk. En summering av det totala anspråket för respektive typ av markanvändning redovisas också. Bokstavsbeteckningarna inom parentes motsvarar de som finns på plankartorna.

### 7.1. Nytt vägområde med vägrätt

# Kompletteras när planen kommit längre.

### 7.2. Nytt vägområde med inskränkt vägrätt

# Kompletteras när planen kommit längre.

### 7.3. Markanspråk med tillfällig nyttjanderätt

# Kompletteras när planen kommit längre.

### 7.4. Område för enskild väg

# Kompletteras när planen kommit längre.

### 7.5. Förändring av väghållningsansvar för allmänna vägar

# Kompletteras när planen kommit längre.

## 8. Fortsatt arbete

Fornlämningssituationen i området är inte helt klarlagd. En arkeologisk utredning steg 2, enligt KML 2 kap 11§ ska genomföras för att klarlägga om och hur många fornlämningar som berörs. Om fornlämning berörs krävs tillstånd till ingrepp i fornlämning från länsstyrelsen enligt KML 2 kap 12-13§§.

Artskyddssamråd

Utredning om vattenverksamhet

# Kompletteras när planen kommit längre.

## 9. Genomförande och finansiering

### 9.1. Formell hantering

Denna vägplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 17-18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet om fastighetsägare begär det, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Vägghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Vägghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

## 9.2. Berörda kommunala planer

# Kompletteras när planen kommit längre.

## 9.3. Genomförande

<Beskriv hur projektet är tänkt att genomföras i den omfattning detta är beslutat, till exempel organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av väg- eller järnvägsplanen. Redovisa också vilka åtgärder som planeras i projektet men som inte fastställs. Det kan exempelvis vara skyddsåtgärder utanför vägområdet eller järnvägsmarken till följd av påverkan på biotopskyddsobjekt eller omläggning av enskilda vägar.

Redovisa vilka tillstånd och dispenser som bedöms bli nödvändiga för genomförandet.>

# Kompletteras när planen kommit längre.

## 9.4. Finansiering

Projektet finns med som projekt i regional plan.

Kalkylerad totalkostnad för projektet är 55 miljoner kronor.

## 10. Underlagsmaterial och källor

Barnkonsekvensanalys, samtal med barn i Glömminge skola, genomförda i augusti 2018

Krav - VGU, Vägar och gators utformning, publikationsnummer 2020:029, Trafikverket, 2020-01-01.

Mörbylånga kommuns externa karta,

<https://morbylanga.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=f55e02a12c4d4f0a3cf7c589137a859>, 2020-02-19

Nationella viltolycksrådet, olycksstatistik 2014-2019, 2019-11-29

PM Kulturarvsanalys, Länsväg 136, Glömminge, Sweco, 2020-01-31

PM Lv 136 Glömminge, Sweco, 2015-07-93

Rapport Naturvärdesinventering väg 136 Rälla-Glömminge, Glömminge-Algutsrum, Sweco, 2019-09-30

Skogens Pärlor, Skogsstyrelsen, 2020-08-25

Sveriges Geologiska Undersökning, SGU, <https://www.sgu.se/>

Vatteninformation Sverige, VISS, <https://viss.lansstyrelsen.se/>

Väsentligt samhällsintresse? – Jordbruksmarken i kommunernas fysiska planering, rapport 2013:35, Jordbruksverket, 2013-12-17

Åtgärdsvalsstudie – Väg 136 delen Algutsrum-Borgholm med fördjupning i Glömminge och anslutning till väg 965, Diarienummer TRV2016/104664, Trafikverket, 2017-11-27

Översiktsplan 2014, Människan i fokus – Mörbylånga kommun, antagandehandling 2015-03-24, laga kraft 2015-09-29.



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, XXX XX Ort. Besöksadress: Gata XX.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)