



FÖRSTUDIE  
Väg 131 Österbymo-Tranås,  
delen Ramfall-Hestra  
Objektnr 87524043  
Samrådshandling  
Upprättad 2009-06-16

<b>Objektdata</b>	
<b>Vägnr:</b>	131
<b>Vägnamn:</b>	Österbymo-Tranås
<b>Objektnamn:</b>	Väg 131 Österbymo-Tranås, delen Ramfall-Hestra
<b>Objektnr:</b>	87524043
<b>Kommun:</b>	<b>Ydre</b>
<b>Län:</b>	<b>Östergötland</b>
<b>Dokumentdata</b>	
<b>Titel:</b>	Väg 131 Österbymo-Tranås, delen Ramfall-Hestra. Samrådshandling. Förstudie. Upprättad 2009-06-16
<b>Dokumentslag:</b>	Förstudie, samrådshandling
<b>Utgivningsdatum:</b>	2009-06-16
<b>Utgivare:</b>	Vägverket Region Sydöst, 551 91 Jönköping, tfn 0771-119 119
<b>Kontaktperson:</b>	Jimmy Karlsson, projektledare, tfn 011-36 88 52
<b>Konsult:</b>	SWECO, Östra Strandgatan 10, Jönköping, tfn 036-15 18 00
<b>Kontaktperson:</b>	Daniel Henricson, uppdragsledare, tfn 036-15 18 19

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1</b>	<b>Bakgrund</b>	<b>4</b>
1.1	Geografisk avgränsning	4
1.2	Tidigare utredningar	4
1.3	Brister och problem	5
1.4	Syfte	5
1.5	Vägplaneringsprocessen	5
<b>2</b>	<b>Befintliga förhållanden</b>	<b>6</b>
2.1	Väg och trafik	6
2.2	Miljövärden	9
2.3	Landskapsbild	10
2.4	Byggnadstekniska förutsättningar	11
2.5	Markanvändning och befolkning	12
<b>3</b>	<b>Projekt mål</b>	<b>13</b>
<b>4</b>	<b>Bedömning av åtgärder enligt fyrstegsprincipen</b>	<b>14</b>
<b>5</b>	<b>Tänkbara åtgärder</b>	<b>14</b>
5.1	Nollalternativet	14
5.2	Alternativ 0+ Åtgärder inom befintligt vägområde	14
5.3	Alternativ 1 Kurvrätningar	15
5.4	Alternativ 2 Ny vägsträckning	15
<b>6</b>	<b>Samrådsprocessen</b>	<b>16</b>
6.1	Samrådsredogörelse	17
<b>7</b>	<b>Beslut om betydande miljöpåverkan</b>	<b>17</b>
<b>8</b>	<b>Förslag till fortsatt arbete/beslut</b>	<b>17</b>
<b>9</b>	<b>Referenser</b>	<b>18</b>

### Bilagor:

**Bilaga 1 Länsstyrelsens yttrande och beslut om betydande miljöpåverkan**

**Bilaga 2 Väghållningsmyndighetens ställningstagande om fortsatt arbete**

**Bilaga 3 Redovisning av tänkbara åtgärder**

**Bilaga 4 Miljöintressen, utdrag ur GIS-databaser från Länsstyrelsen,  
Skogsstyrelsen och Riksantikvarieämbetet**

Siffror inom hakparentes [ ] avser hänvisningar till referenslistan i dokumentets slut.

# 1 Bakgrund

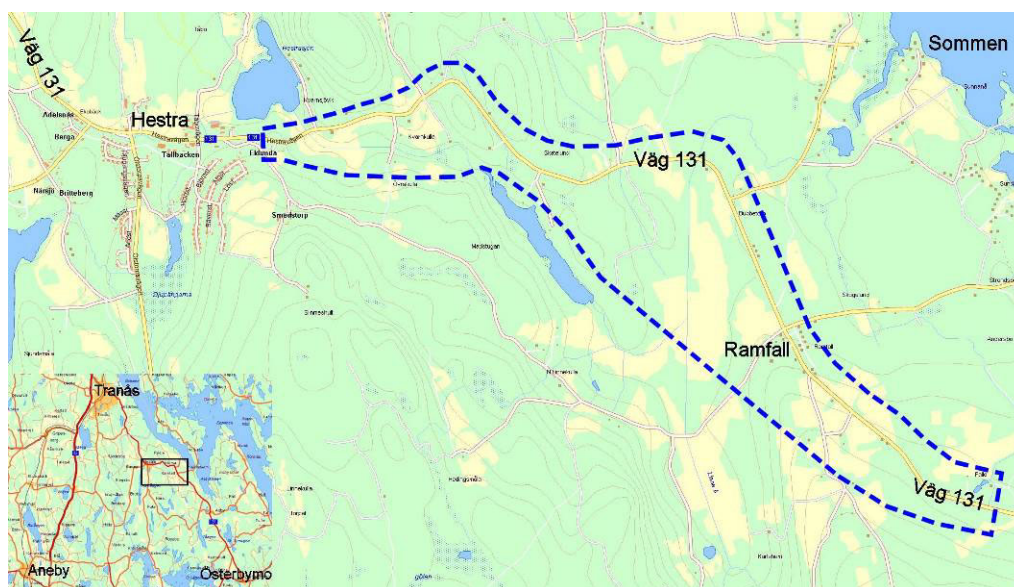
Väg 131 förbinder Österbymo och Tranås och har stor betydelse för arbetspendlingen mellan dessa orter. Pendling sker både med bil och med kollektivtrafik, framför allt för skolungdomar.

Vägen har låg geometrisk standard, särskilt på avsnittet Ramfall-Hestra. Ombyggnationer har diskuterats under flera decennier.

## 1.1 GEOGRAFISK AVGRÄNSNING

Geografiskt begränsas förstudien till väg 131 från c:a 1 km söder om Ramfall till Hestras östra tätortsgräns.

Kartan nedan visar förstudiens geografiska avgränsning. Översiktskarta i större skala finns i Bilaga 3.



Figur 1. Förstudiens geografiska omfattning

## 1.2 TIDIGARE UTREDNINGAR

Aktuell sträcka av väg 131 har tidigare berörts i följande studier:

- Objektsbeskrivning daterad 2002-09-15
- Stråkstudie daterad 2003-05-30
- Skiss över ny väglinje 2007

Sträckan berörs även i Vägverkets pågående översyn av hastighetsgränser.

### 1.3 BRISTER OCH PROBLEM

Vägen är på långa sträckor smal och krokig och med bristfälligt sidoområde och undermålig bärighet. Den nu aktuella sträckan är särskilt krokig och hastigheten är begränsad till 70 km/h.

Den låga vägstandarden leder till bristande trafiksäkerhet och begränsad framkomlighet genom att hastigheten är låg och möjligheten till omkörningar är begränsade. Detta påverkar möjligheterna till pendling med bil och buss till arbete och skola negativt, vilket på sikt kan påverka den regionala utvecklingen negativt.



Figur 2. Skarp kurva med skydd sikt nära Kvarnkulla

### 1.4 SYFTE

Projektets huvudsakliga mål är att ta fram ett väl förankrat åtgärdsförslag som möjliggör att trafiksäkerheten och framkomligheten höjs.

Syftet med förstudien är att få fram tänkbara principlösningar samt studera genomförbarheten för dessa. Förstudien ska sen utgöra underlag för den fortsatta processen.

Förstudien ska utgöra underlag för en bedömning av Länsstyrelsen om huruvida projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte enligt Miljöbalken 6 kap 4 §.

### 1.5 VÄGPLANERINGSPROCESSEN

En förstudie är det första steget i Vägverkets planeringsprocess för vägåtgärder. Resultatet av förstudien utgör underlag för val av inriktning för eventuell fortsatt planering och projektering. I förstudien ges exempel på tänkbara åtgärder på en övergripande nivå. En förstudie kan följas av en vägutredning om det finns flera tänkbara lokaliseringalternativ. Om förstudien klart visar att det bara finns ett realistiskt alternativ behövs normalt ingen vägutredning. Förstudien följs då direkt av arbetsplan där vägens detaljutformning i plan och profil projekteras.

I det aktuella projektet är ambitionen att påbörja arbetsplan och bygghandling under år 2010.

## 2 Befintliga förhållanden

### 2.1 VÄG OCH TRAFIK

Väg 131 klassas som en primär länsväg som förbinder Österbymo och Tranås och passerar gränsen mellan Östergötlands och Jönköpings läns några kilometer norr om Hestra. För c:a 15 år sen byggdes sträckan Österbymo-Asby om och fick delvis ny sträckning förbi Sund.

Hastigheten på väg 131 är generellt sett begränsad till 90 km/h. På ett flertal partier är dock vägens standard så låg att hastigheten har sänkts till 70 km/h. Genom orterna Ramfall och Hestra är hastigheten begränsad till 50 km/h.

På sträckan Ramfall-Hestra har vägen en bredd på c:a 5,0-6,7 m. Det smalaste partiet är sista sträckan från Torpa missionskyrka och fram till Hestra tätortsgräns. I 90-graderskurvan nära Bubbetorp har vägen breddats till 6,7 m, medan angränsande sträckor har bredden 5,7-6,0 m. [13]

Den smala vägbredden innebär att lastbilar ofta tvingas köra långt ut mot vägkanten för att kunna mötas. Detta i kombination med bristande bärighet medför att vägkanten skadas.

#### 2.1.1 Motorfordonstrafik

På den aktuella delen av väg 131 är senaste mätningen av årsdygnstrafiken från år 2005. Mätpunkten ligger knappt 300 m norr om väg 566 i Ramfall. Det finns även en s.k. variationsstudiepunkt c:a 2 km norr om Hestra. Data från denna punkt är från år 1991 och visar bl.a. att sommardygntrafiken (jun-aug) är c:a 20 % större än årsdygnstrafiken. Turisttrafiken på sträckan är betydande sommartid. Av dessa har en stor andel färjan Torpön-Helgebo som mål. [14]

Utifrån dessa mätningar kan årsdygnstrafiken år 2009 skattas. För att få ett mått på dimensionerande förhållanden under anläggningens livslängd har även trafikmängden prognostiserats åren 2020 och 2040. Utgångspunkten är Vägverkets prognos över årlig trafik tillväxt för personbils- och lastbilstrafik på ickenationella vägar i Östergötlands län för åren 2006-2020 resp. 2006-2040 [11]. Detta är en grov skattning som grundar sig på att trafiken på väg 131 följer utvecklingen för trafiken på ickenationella vägar i övriga delar av länet.

I tabellen nedan visas den totala trafiken i antal fordon per dygn samt andelen tung trafik.

Tabell 1 Årsdygnstrafik i antal fordon per dygn för åren 2009, 2020 och 2040 [11, 14]

Vägavsnitt	2009		2020		2040	
	ÅDT	Andel tung	ÅDT	Andel tung	ÅDT	Andel tung
Väg 131, delen Ramfall-Hestra	1600	11 %	1700	14 %	1900	17 %

Tabellen nedan visar skyltad hastighet och medelhastigheter.

Tabell 2. Hastighetsdata för olika trafikslag för år 2005 [14]

Väg / gata	Skyltad hastighet	Medelhastighet alla fordon	Medelhastighet lastbilar	Mätår
Väg 131, delen Ramfall-Hestra	90 km/h	82 km/h	79 km/h	2005

Till skillnad mot mätåret 2005 är skyltad hastighet idag 70 km/h. Hastigheterna är relativt låga i förhållande till skyltad hastighet och vägens standard. En förklaring till att medelhastigheten inte är högre kan vara att mätpunkten ligger precis norr om växlingen mellan 70 och 90 km/h. Uppgifter om hastighetens 85-percentil<sup>1</sup> saknas.

Genom samhällena Ramfall och Hestra är hastighetsbegränsningen 50 km/h. Vägens utformning ger dock intryck av en högre hastighetsstandard, särskilt genom Ramfall.

### 2.1.2 Gång- och cykeltrafik

Det finns inga kända mätningar av gång- och cykeltrafikens flöden på aktuell vägsträcka. Den gång- och cykeltrafik som finns längs sträckan är sannolikt i första hand kortare sträckor inom och mellan de olika gårdarna och husen. Den stora ökningen av motorfordonstrafik sommartid, tyder på en tillströmning av turister. Många cyklande väljer färjan Torpön-Helgebo och ansluter då till väg 131 i Ramfall.

Cykelloppet Sommen runt trafikerar den aktuella sträckan i slutet av maj varje år. 750 personer deltog i loppet år 2009. [5]

Loppet går först norrut till Sommen och vidare via Boxholm, Malexander, Pinnarpsbaden söder om Kisa, Norra Vi, Asby, Ramfall, Hestra och sen tillbaka till Tranås. Den kortare varianten på 7,5 mil går via färja ut på Torpön i Sommen och till Ramfall - Hestra och målet i Tranås. [1]

### 2.1.3 Kollektivtrafik

Väg 131 trafikeras av Östgötatrafikens regionala stomlinje nr 630. Resan Österbymo-Tranås tar c:a 40 min och sträckan Ramfall-Hestra c:a 10 min. Buss 630 har 13-14 turer per riktning på vardagar och 3 turer per riktning på helgdagar.

Inom förstudieområdet finns 8 hållplatser i varje riktning, se karta nedan. Hållplatserna har generellt sett låg standard. Endast hållplatsen i Ramfall har förhöjd plattform och väderskydd. Hållplats Haga Ydre saknar ficka söderut, detsamma gäller Madstugan i båda riktningar. Hållplats Hagalund Ydre har ingen utmärkning alls.

Möjligheter finns till vidare resa med tåg genom byte i Tranås. Denna möjlighet fanns för 10 turer per riktning och vardag tidtabell i juni 2009. Bytestiden är dock ofta orimligt lång vid resa mot Linköping, särskilt under sommartid.

Skolskjuts sker både genom ordinarie kollektivtrafik och särskilt upphandlad skolskjuts. [17, 16]

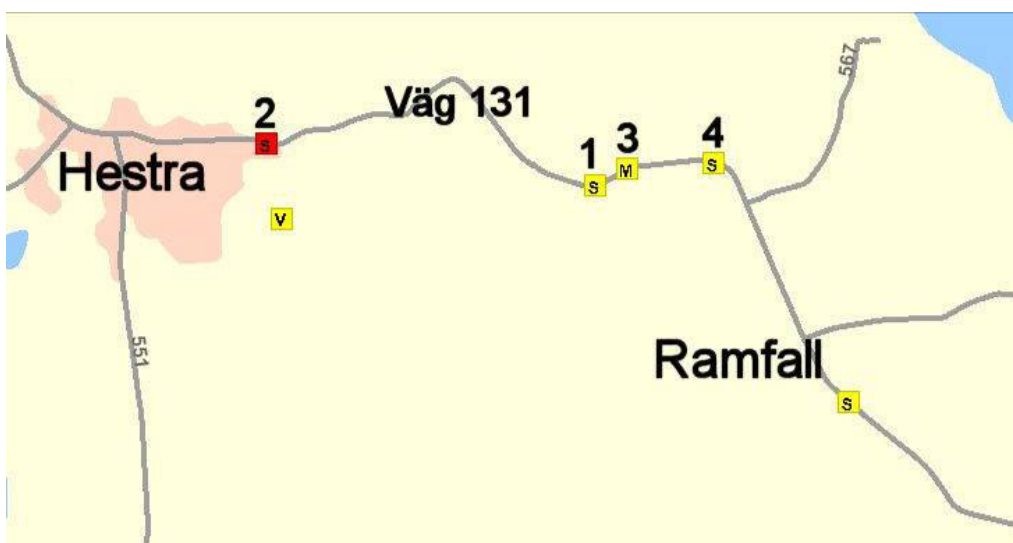
<sup>1</sup> Med 85-percentil avses den hastighet som 85 % av fordonen understiger



Figur 3. Lägen för busshållplatser

### 2.1.4 Olyckor

Information om trafikolyckor har inhämtats för åren 1994-2008 för väg 131. Bilden nedan redovisar polisrapporterade trafikolyckor i angränsning till förstudieområdet. Uppgifter från STRADA visar att inga ytterligare olyckor finns rapporterade via sjukhus eller försäkringsbolag, som är kopplade till STRADA.



Figur 4. Polisrapporterade olyckor med personskador 1994-2008

Tabell 3. Uppgifter om trafikolyckor och skadeföljd. Kod för olyckstyp inom parentes följer Vägverkets nomenklatur. [12]

Nr	Datum	Plats	Olyckstyp	Skadade
1	19940202	Väg 131, väster Skatelund	Singel (S1)	1 Lindrig
2	19940704	Väg 131, öster Hestra	Singel (S1)	1 Svår
3	19950501	Väg 131, vid Skatelund	Möte (M1)	1 Lindrig
4	20030418	Väg 131, norr Bubbetorp	Singel (S1)	1 Lindrig

Få trafikolyckor har inträffat på aktuell vägsträcka de senaste 15 åren. De olyckor som har inträffat är mestadels av lindrig karaktär. Sannolikt har minst 3 av 4 olyckor koppling till vägens låga geometriska standard, med bl.a. skarpa skymda kurvor.



## 2.2 MILJÖVÄRDEN

Förekommande miljöintressen från Länsstyrelsens, Skogsstyrelsens och Riksantikvarieämbetets GIS-databaser redovisas i Bilaga 4.

För att göra kartbilagan överskådlig har skikt med låg relevans valts bort. Bland bortvald geografisk information, som alltså förekommer inom kartutsnittet men inte redovisas, finns värdekärnor för ekmiljöer. Förekommande ekmiljöer ligger nära Sommen samt sydöst om Ramfall på sådant avstånd ifrån vägen att de inte berörs av några åtgärder som kan aktualiseras av förstudien. Av samma anledning har naturvärden i klass 1, 2 och 4 enligt Länsstyrelsens naturvårdsprogram utelämnats. Vidare har Länsstyrelsens inventering av gamla träd utelämnats. Dessa bör beaktas i kommande arbetsplan men tillför inget i en förstudie som i första hand behandlar frågan om det behövs en ny väg eller vägförbättringsåtgärder samt om att identifiera möjliga korridorer inom vilka det fortfarande finns möjlighet att beakta känsliga objekt i kommande skeden.

I stort sett hela området är ett älgjaksområde. Detta redovisas inte heller på kartbilagan då det inte tillför information av betydelse för vägens lokalisering i området.

### 2.2.1 Natur- och landskapsvärden

Den befintliga vägen från Ramfall till Hestra rör sig i södra delen genom ett odlingslandskap som i trakten av Bubbetorp övergår i betesmarker med ett ganska stort inslag av träd. Vägen följer de lägre delarna av landskapet och letar sig mellan skogklädda höjdryggar och bergknallar mot Hestra. Höjdryggar har nordväst - sydostlig orientering. Det finns inga områden med skydd eller restriktioner enligt 3, 4 eller 7 kap miljöbalken i närheten av befintlig väg eller inom den avgränsning som utgör förstudiens sökområde för eventuell ny väg.

Det finns naturvärden klass 3 enligt Länsstyrelsens naturvårdsprogram samt olika typer av skogsbiotoper med naturvärden enligt skogsstyrelsens inventeringar (se kartbilaga). Dessa har inget formellt skydd men bör beaktas och om möjligt tas hänsyn till i kommande skeden.

Det kan inte uteslutas att så kallade generella biotopskyddsobjekt kan förekomma i jordbrukslandskapet. Sådana bör inventeras i fält i arbetsplaneskedet

### 2.2.2 Kulturhistoriska värden

I området förekommer en del kända fornlämningar och en milsten vid befintlig väg.

Landskapet mellan byn Torpa vid Sommen och väg 131 norr om Bubbetorp är utpekad i Länsstyrelsens kulturminnesprogram.

Från Ramfall går vägen mot Torpön i Sommen över en bro vid det smala sundet mellan fastlandet och Torpön. Bron kallas Dragsbron och är från början av 1950-talet. Norrut syns fundamenten från en äldre stenbro som byggdes i samband med att vägen drogs till Torpön kring 1905. Det lär enligt en sägen ha funnits en betydligt äldre bro byggd av biskop Hans Brask. Bron kallades "Braskens bro".

### 2.2.3 Rekreation och friluftsliv

Från Ramfall finns möjlighet att med c:a 3 km promenad ansluta till Östgötaleden. Leden ansluter vid Lomsviken på Torpön, som ligger inom Torpöns naturreservat. Reservatet ligger i södra änden av Torpön och innehåller ett fågelskyddsområde. Här finns även en kolmila och en kolarkoja som Torpöns hembygdsförening har iordningsställt. Intill ligger ett vindskydd, bordsgrupper, en grillplats och toalett och en mindre parkering med informationstavla om naturreservatet. De flata hållarna passar utmärkt för bad. Ca 100 m norr om parkeringen finns en brant klippvägg som är populär bland klättrare. [15]

Sjön Sommen har en varierande skärgård och ett intensivt båtliv. Det finns också ett flertal välbesökta badplatser, bl.a. i Torpa, 2 km nordost om Bubbetorp vid väg 131.

Vättern-Sommenleden är en 31 mil lång cykelled som ansluter till aktuell vägsträcka. Leden går från Torpön vidare tvärs över väg 131 och via Linnekulla till Hestra. Leden fortsätter sen mot Tranås.

I norra delen av Hestra finns en idrottsplats med fotbollsplaner och löparspår. Idrottsplatsen fungerar även som en mötesplats för ortens ungdomar.

Intill bensinstationen i Ramfall finns en informationstavla som tjänar som turistinformation för trakten.

### 2.2.4 Boendemiljö

Området har en attraktiv boendemiljö för dem som värdesätter närhet till natur, strövområden och sjöar. Trafiken på väg 131 är måttlig, vilket ger begränsade bullerstörningar. De närmast belägna bostadshusen ligger c:a 20 m från vägmitt, vilket med dagens trafikmängder ger en dygnsekvivalent bullernivå på c:a 62 dB(A). Väg 131 ger en viss barriäreffekt, men den begränsade trafikmängden gör att den inte blir särskilt påtaglig.

## 2.3 LANDSKAPSBILD

Från Ramfall går vägen i ett öppet odlingslandskap med betesmarker intill vägen. Enstaka stora träd som ger karaktär till området. Vägen upplevs som en del av landskapet där den följer den naturliga kurvaturen och höjdskillnaderna. Vegetationen i slänterna i anslutning till vägen har samma naturliga flora som omgivande mark. I Ramfall ligger trädgårdar tät intill vägen med tillhörande bebyggelse. Ramfalls busshållplats upplevs som ett främmande element i miljön. Det samma gäller bensinstationen. Byggnader och tillhörande attiraljer har ett helt annat uttryck än resten av kringliggande miljö. Möjligheter finns att göra dessa mer attraktiva och välanpassade.

Missionskyrkan ligger på en höjd tätt intill vägen. I en landsbygdsmiljö som denna ger den ett rätt ståligt intryck.



Figur 5. Vägen slingrar sig i öppet odlingslandskap.

## 2.4 BYGGNADSTEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

Bedömningen av de byggnadstekniska förutsättningarna ur geoteknisk synpunkt grundas på studier av SGU:s översiktskarta Ba N:o 17 med beskrivning samt utdrag från Sveriges nationella jordartsdatabas, båda i skala 1: 1 miljon. Området är ännu inte karterat i SGU:s serie Ae, skala 1:50 000. [6, 7]

Området karakteriseras som kuperat moränlandskap, där organiska avlagringar bildats i dalgångarna och berget ligger i dagen i höjdpartierna. Isälvsavlagringar i form av rullstensåsar och isälvsgrus kan ställvis påträffas i nordväst-sydostlig riktning.

Jordlagren domineras således av morän och till viss del berg i dagen. Organiska avlagringar kan sannolikt påträffas utmed sträckningen. Enligt beskrivningen till jordartskartan täcker de organiska områdena ca 15 % av ytan.

Geotekniskt klassificeras aktuellt utbyggnadsområde som bra mark och de byggnadstekniska förutsättningarna bedöms generellt vara goda. De organiska områdena måste dock karteras för att kunna bedöma behovet av eventuella förstärkningar utmed nya vägsträckningar.

Bärigheten för vägar bedöms vara god och sättningsriskerna små inom hela området, under förutsättning att eventuella områden med organiska jordar förstärks.

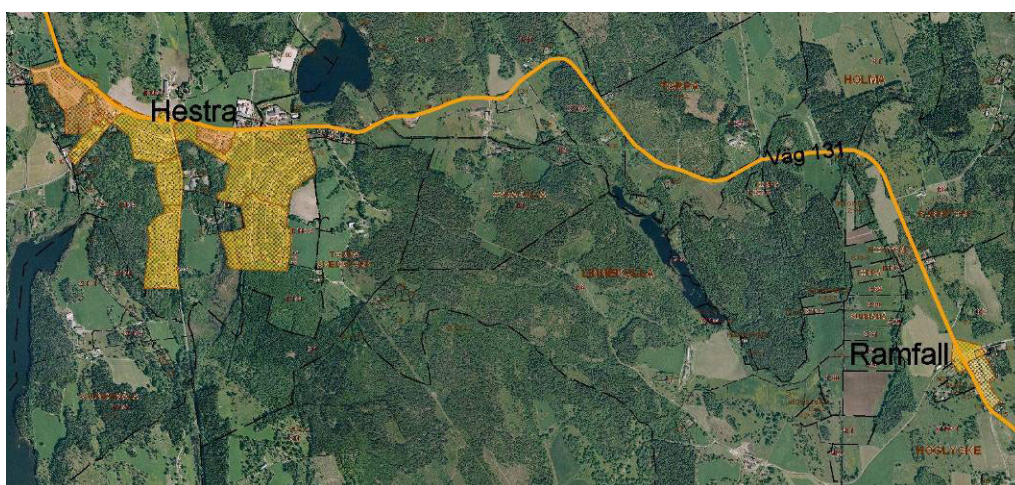
## 2.5 MARKANVÄNDNING OCH BEFOLKNING

Ydre kommun hade 3726 invånare i kommunen i slutet av år 2008. Det är en minskning med 34 personer från föregående år. Av dessa bor knappt 1000 personer i Torpa församling, som bl.a. innefattar Ramfall och Hestra.

Största delen av området kring vägen är jordbruksmark med inslag av skog.

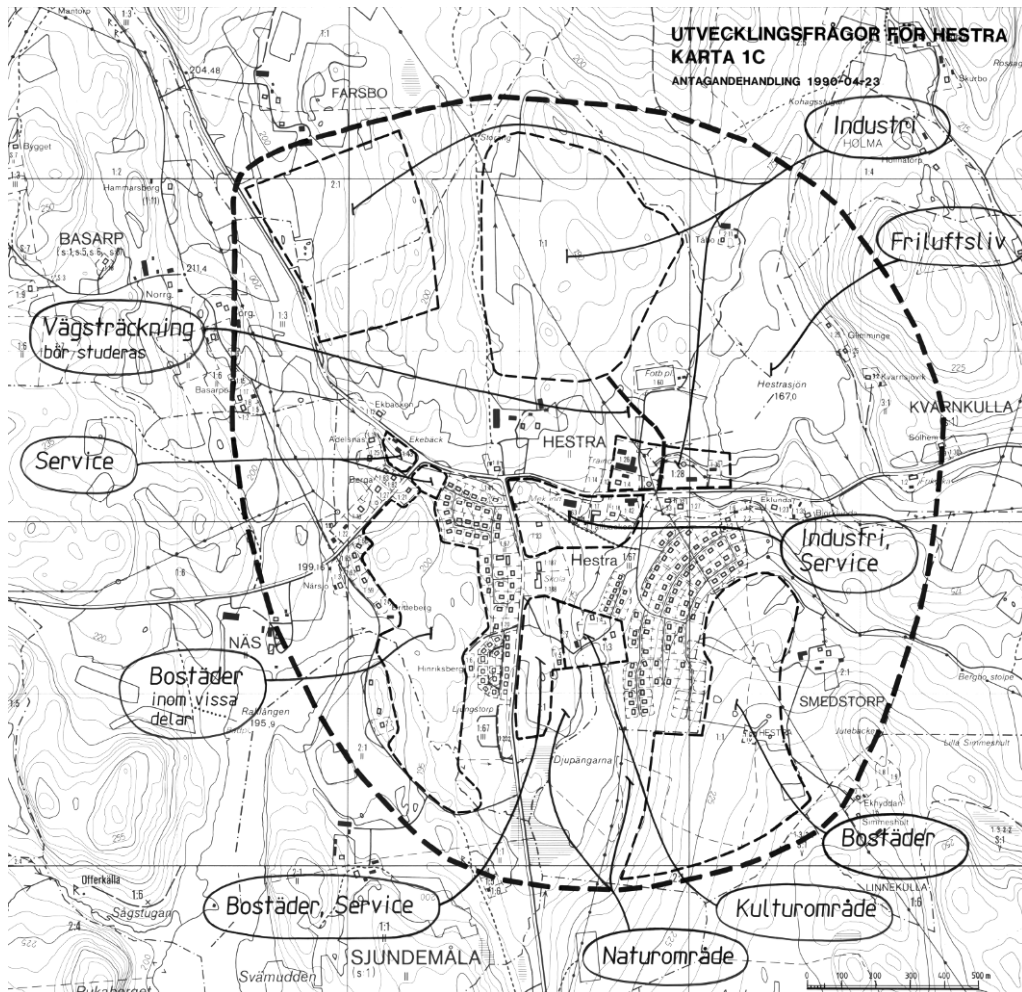
Bostadsbebyggelsen ligger till stor del utmed vägen och utgörs av utspridd bebyggelse och gårdar samt samhällena Hestra och Ramfall. Hestra inrymmer förutom bostäder även grundskola, bensinstation och några mindre industrier. I Ramfall finns en bensinstation som även fungerar som närbutik.

De områden som kan komma att omfattas av åtgärder är till största delen inte detaljplanelagda.



Figur 6. Detaljplanelagda områden (gulmarkerade) i anslutning till väg 131 Ramfall-Hestra

Kommunens gällande översiktsplan antogs 1990. I den redovisas framtida utvecklingsplaner för området kring Hestra. Underlaget till översiktsplanen för Hestra togs fram redan 1975. Aktualiteten hos översiktsplanen är oklar.



Figur 7. Utvecklingsplaner för Hestra. Ur översiktsplan från 1990

### 3 Projekt mål

Inga projektspecifika mål finns formulerade. Målet med projektet är att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet. Under år 2009 har de transportpolitiska målen omformulerats. De övergripande transportpolitiska målen är:

- 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 transportbehov.
- Hänsynsmål: Säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

Projektets mål sammanfaller med delar av både funktionsmålet och hänsynsmålet.

## 4 Bedömning av åtgärder enligt fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är en allmän planeringsprincip för hushållning av resurser och minskning av vägtransportsystemets negativa effekter. De fyra stegen innebär att åtgärder ska analyseras i följande ordning:

- Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt i miljövänlig riktning
- Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät
- Vägförbättringsåtgärder
- Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder [9]

Steg 1 och 2 har behandlats i den tidiga planeringen av objektet, innan arbetet med förstudien påbörjats. I detta steg har inga åtgärder funnits som kan anses nå projektmålen redovisade i avsnitt 3.

I steg 3, vägförbättringsåtgärder, inryms t.ex. förbättrad bärighet, säkrade sidoområden och punktvisa åtgärder på exempelvis korsningar och busshållplatser.

I steg 4 kan nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder föreslås. Hit räknas t.ex. omfattande kurvrätning eller helt ny väglinje på hela eller delar av sträckan.

En vidareutveckling av tänkbara åtgärder enligt steg 3 och 4 redovisas i kapitel 5.

## 5 Tänkbara åtgärder

I följande kapitel beskrivs tänkbara åtgärder för att avhjälpa de brister som beskrivs i avsnitt 1.3 ovan. Beskrivningen är en inriktning för fortsatt planering och projektering och redovisar åtgärder på en översiktlig nivå. Föreslagna åtgärders genomförbarhet är inte studerade i detalj. Förslagen redovisas med effekter och konsekvenser som kan uppstå på en översiktlig nivå. Illustrationer över tänkbara åtgärder finns i Bilaga 3

### 5.1 NOLLALTERNATIVET

Inga åtgärder vidtas.

#### 5.1.1 Trafiktekniska effekter

Redovisas senare

#### 5.1.2 Miljökonsekvenser

Redovisas senare

### 5.2 ALTERNATIV 0+ ÅTGÄRDER INOM BEFINTLIGT VÄGOMRÅDE

Alternativ 0+ innebär ett antal smärre förbättringar, som i första hand ger en bättre trafiksäkerhet. Vägens bärighet förbättras på de avsnitt där det finns brister idag. Detta gäller även vägren och stödremsa som på många platser är sönderkörda av tunga fordon.

Sidoområden har nyligen säkrats på många platser, genom uppsättande av vägräcken samt avlägsnande av fasta hinder inom vägen närområde. Återstående sidoområden åtgärdas med räcken eller en minst 9 m bred säkerhetszon på raksträckor med en hastighetsbegränsning på 90 km/h. Om de skarpaste kurvorna begränsas till 70 km/h krävs en säkerhetszon på minst 11 m i ytterkurvorna. [10]

Sikt i korsningar säkras. Samtliga busshållplatser utformas med fickor och hållplatsskylt. De hållplatser som har minst 20 påstiganden per dygn förses med förhöjd plattform och väderskydd.

### **5.2.1 Trafiktekniska effekter**

Redovisas senare

### **5.2.2 Miljökonsekvenser**

Redovisas senare

### **5.2.3 Kostnader**

Redovisas senare

## **5.3 ALTERNATIV 1 KURVRÄTNINGAR**

Vägen förbättras så långt det är möjligt inom befintligt vägområde. Delar av vägen byggs om så att den uppfyller VGU:s krav för låg standard 90 km/h. Det innebär t.ex. att horisontalkurvor får en radie på minst 400 m. Detta kan jämföras med den skarpa kurvan nära Kvarnkulla som har en radie på c:a 70 m. Några svackor, backkrön och branta lutningar jämnas ut.

Vägen breddas till 7,5 m och förses med nytt slitlager på övriga sträckor.

Sikt, sidoområden och busshållplatser åtgärdas på samma sätt som i alternativ 0+.

En illustration över tänkbara åtgärder finns i Bilaga 3.

### **5.3.1 Trafiktekniska effekter**

Redovisas senare

### **5.3.2 Miljökonsekvenser**

Redovisas senare

## **5.4 ALTERNATIV 2 NY VÄGSTRÄCKNING**

Vägen ges en helt ny sträckning mellan Ramfall och Hestra. Den nya vägsträckan startar i kurvan c:a 1 km söder om Ramfall, passerar väster om Ramfall, tangerar befintlig väg nära Madstugan, fortsätter norr om sjön och följer sen kraftledningens sträckning innan den återigen ansluter till befintlig väg 131 i Hestras östra tätortsgräns.

En variant är att slopa den nya vägsträckningen förbi Ramfall och istället använda befintlig väg fram till Bubbetorp. Kurvan vid Bubbetorp rätas ut och väster om Skatelund ansluter vägen till den sträckning som beskrivs ovan.

Den nya vägen ges god standard för 90 km/h, men anpassas så långt det är möjligt till landskapet. Vägbredden blir 7,5 m för hela sträckan.

En illustration över tänkbara åtgärder finns i Bilaga 3.

#### **5.4.1 Trafiktekniska effekter**

Redovisas senare

#### **5.4.2 Miljökonsekvenser**

Redovisas senare

#### **5.4.3 Kostnader**

Redovisas senare

## **6 Samrådsprocessen**

I samband med föreliggande förstudie planeras ett möte med allmänheten 2009-06-23, där förstudiens samrådshandling presenteras och synpunkter från allmänheten inhämtas.

Samråd med Länsstyrelsen har hållits 2009-06-12 i samband med ordinarie vägsamråd.

Ydre kommun har haft en aktiv roll i förstudien genom att kommunens representant deltagit vid projekteringsmöten.

Samrådshandlingen fanns färdig 2009-06-22 och har funnits tillgänglig på Vägverket Region Sydöst i Linköping, Ydre kommun samt i butiken Äppelmynta i Hestra. Samrådshandlingen har även funnits tillgänglig på Vägverkets hemsida.



## 6.1 SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Särskild inbjudan att delta vid samrådsmötet samt lämna yttrande har skickats till följande personer och organisationer:

<b>Mottagare:</b>	<b>Adress:</b>	<b>Kommentar:</b>
Ydre kommun Miljö- och Hälsa	570 60 ÖSTERBYMO	Kommuner
Ydre kommun Kommunstyrelsen	570 60 ÖSTERBYMO	Kommuner
Länsstyrelsen i Östergötlands län	581 86 LINKÖPING	Myndigheter
Lantmäterimyndigheten i Östergötlands län	Box 476 581 05 LINKÖPING	Myndigheter
Telia Sonera AB	Holmen Plan 4 601 89 NORRKÖPING	Lokala organ
AB Östgötatrafiken	Box 1550 581 15 LINKÖPING	Lokala organ
Regionförbundet Östsam	Box 1236 581 12 LINKÖPING	Lokala organ
Kinda-Ydre Naturskyddsförening	c/o Hans Karlsson Asby Kyrkväg 9 570 60 ÖSTERBYMO	Lokala organ

En sammanställning av inkomna synpunkter kommer att redovisas senare. Endast de synpunkter som inkommer under tiden för arbetet med förstudien har ansetts relevanta.

## 7 Beslut om betydande miljöpåverkan

Denna handling utgör underlag för Länsstyrelsens bedömning om huruvida projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsens bedömning kommer att redovisas i Bilaga 1.

## 8 Förslag till fortsatt arbete/beslut

Väghållningsmyndigheten, Vägverket Region Sydöst kommer att besluta vilket alternativ som förordas samt avgöra på vilket sätt projektet ska drivas vidare. Väghållningsmyndighetens ställningstagande kommer att redovisas i Bilaga 2.

## 9 Referenser

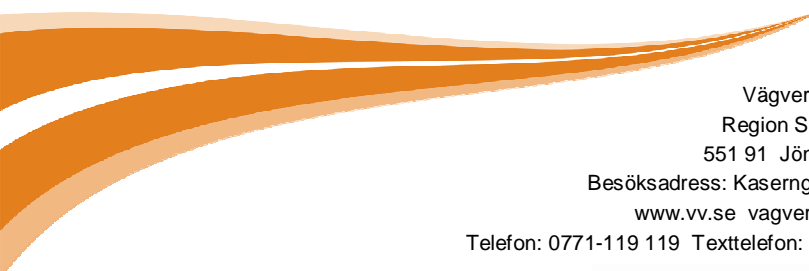
1. Epoch Times Sverige, 2007. [www.epochtimes.se](http://www.epochtimes.se). Artikel publicerad 2007-05-28.
2. Länsstyrelsen i Östergötlands län, 2009. GIS-databas över natur- och kulturvärden. Uttag 2009-06-08
3. Riksantikvarieämbetet, 2009. Fornsök [www.fmis.raa.se](http://www.fmis.raa.se). GIS-databas över fornlämningar. Uttag 2009-06-08
4. Skogsstyrelsen, 2009. Skogens källa [www.svo.se](http://www.svo.se). GIS-databas över natur- och kulturvärden. Uttag 2009-06-08
5. SOL Tranås, 2009. [www.soltranas.com](http://www.soltranas.com)
6. Sveriges geologiska undersökning. Översiktskarta N:o 17, skala 1:1 miljon
7. Sveriges nationella jordartsdatabas, skala 1:1 miljon
8. Vägverket, 2001. Effektsamband 2000, publikation 2001:75
9. Vägverket, 2002. Åtgärdsanalys enl fyrstegsprincipen, publ 2002:72
10. Vägverket, 2004. Vägar och gators utformning, VGU.
11. Vägverket, 2006. Vägverkets samhällsekonomiska kalkylvärden, publ 2006:127
12. Vägverket, 2009. Eva Falkmar. Uttag ur polisrapporterade olyckor 2009-05-29.
13. Vägverket, 2009. NVDB på webb [gis.vv.se](http://gis.vv.se). Uttag juni 2009.
14. Vägverket, 2009. Trafikinformation klickbar karta <http://gis.vv.se/tfk2/tfk/indextikk.aspx?config=tikk>. Uttag juni 2009.
15. Östgötaleden, 2009. [www.ostgotaleden.se](http://www.ostgotaleden.se)
16. Östgotatrafiken, 2009. Telefonsamtal med Paul Håkansson 2009-06-10.
17. Östgotatrafiken, 2009. [www.ostgotatrafiken.se](http://www.ostgotatrafiken.se)

**LÄNSSTYRELSENS YTTRANDE OCH BESLUT OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN**

Redovisas senare

**VÄGHÅLLNINGSMYNDIGHETENS STÄLLNINGSTAGANDE OM FORTSATT ARBETE**

Redovisas senare



Vägverket  
Region Sydöst  
551 91 Jönköping  
Besöksadress: Kaserngatan 10, Jönköping  
[www.vv.se](http://www.vv.se) [vagverket.jon@vv.se](mailto:vagverket.jon@vv.se)

Telefon: 0771-119 119 Texttelefon: 0243-750 90 Fax: 036-16 16 18

