



FÖRSTUDIE

Väg 761

Delen G:a Hjälmseryd – Stockaryd
Sävsjö kommun, Jönköpings län

Koncept 2008-09-XX

Uppgifter om projektet

Denna förstudie är upprättad och bekostad av Sävsjö kommun i samarbete med Vägverket Region Sydöst

Projekt:

Väg 761, Delen G:a Hjälmseryd – Stockaryd, Sävsjö kommun, Jönköpings län (objektnr xx xxx xxx)

Handling:

Förstudie samrådshandling, koncept 2008-09-XX

Uppdragsgivare:	Ansvarig handläggare:
Sävsjö kommun Samhällsbyggnadsavdelningen 576 80 Sävsjö Tfn. 0382-152 00	Kennert Gustafsson Tfn. 0382-154 12
Vägverket Region Sydöst 551 91 Jönköping Tfn. 0771- 119 119	Projektledare Bengt Linder Tfn. 036- 19 20 40
Projektör:	Ansvarig handläggare:
WSP Samhällsbyggnad Östra Storgatan 67 553 21 Jönköping Tfn. 036-30 43 20	Reino Erixon Tfn. 036-30 43 20

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	4
2	Bakgrund	4
2.1	Brister, problem och syfte.....	4
2.2	Aktualitet.....	5
2.3	Tidigare utredningar och beslut.....	5
2.4	Geografisk avgränsning.....	5
2.5	Övergripande mål och strategier	5
2.6	Vägplanerings- och vägprojekterings-processen.....	6
3	Befintliga förhållanden och utvecklingstrender	8
3.1	Markanvändning.....	8
3.2	Trafik och trafikanter - resor och transporter	12
3.3	Miljö, viktiga förutsättningar, aspekter och intressen	14
3.4	Byggnadstekniska förutsättningar.....	21
4	Funktionsanalys av transportsystemet och dess influensområde	22
4.1	Tillgänglighet	22
4.2	Transportkvalitet.....	22
4.3	Regional utveckling	22
4.4	Trafiksäkerhet.....	22
4.5	Miljö.....	23
4.6	Jämställdhet	23
4.7	Sammanfattade problem- och värdebeskrivning	23
5	Projektmål	23

6	Tänkbara åtgärder	23
6.1	Analys av tänkbara åtgärder.....	23
6.2	Effekter och konsekvenser	26
7	Riskhantering	28
8	Måluppfyllelse och prioritering av åtgärder	29
9	Samråd	29
10	Fortsatt arbete	29
10.1	Nästa steg i planprocessen	29
10.2	Frågor som kräver särskild uppmärksamhet	29

Bilagor

Bilaga 1, Planritning 101T0201, Alternativa vägkorridorer och område för utökat terminalområde, skala 1:10 000

1 Sammanfattning

2 Bakgrund

Föranlett av att en terminal byggts i anslutning till Södra Stambanan i Stockaryd, för omlastning mellan väg- och järnvägstransporter har väg 761 erhållit en betydande ökning av tung lastbilstrafik.

Terminalen i Stockaryd är resultatet av samverkan mellan Banverket, Stora Enso Skog AB och Sävsjö kommun. Terminalen används för omlastning av träprodukter från lastbil till järnväg.

Råvaruterminalen beräknas hantera en årsvolym för Stora Ensos del på upp till 800 000 ton, vilket omräknat till lastbilar innebär 20 000 långtradare per år som lastar 40 ton vardera.

Nu utbyggda timmerterminalen är på 5,5 ha för Stora Ensos del och en terminaldel för flis på ca 2,5 ha och en allmän terminaldel på ca 1,5 ha som är utbyggnadsbar.

Nu kontrakterad verksamhet innebär redan en trafikökning om ca 100 lastbilar/dygn i vardera riktningen.

Terminalens spåranslutning möjliggör och lämpliga ytor finns för en utbyggnad till 4-5 gånger nuvarande storlek.

Denna förstudie visar på möjligheter att utöka terminalen och behandlar de problem och åtgärder som krävs för väg 761 föranlett av ökningen av tung trafik.

2.1 *Brister, problem och syfte*

Väg 761 utifrån väg 30, G:a Hjälmteryd in till Stockaryds samhälle har låg och varierande plan- och profilstandard och har en belagd vägbredd mellan 5,2 - 6,5 m.

Vägen är smal och krokig med dålig sikt över krön och med bebyggelse relativt nära vägen på flera ställen.

Närmast G:a Hjälmteryd och förbi Ådala, där vägen är som smalast vid bron över ån och upp till vägen mot Hetseryd och Norrsjöns badplats, används vägen sommartid av många cyklister, då det i G:a Hjälmteryd frekvent anordnas konfirmandläger m.m.

Även vägdelar närmast Stockaryd nyttjas av cyklister då flera gårdar i Norra Hetseryd har satsat på hästar och ridskoleverksamhet.

Vägens bredd, siktstandard eller vägkroppens uppbyggnad är ej anpassad för så mycket tung trafik som nu kommer att bli följden genom omlastningsterminalens lokalisering till området.

En ombyggnad och anpassning av vägens sträckning till moderna krav på trafiksäkerhet och boendemiljö är nödvändig.

Denna förstudie skall visa på hänsynspåverkande faktorer i området för natur- och kulturmiljö, boendemiljö, markanvändning och byggnadstekniska förutsättningar.

Förstudien skall visa på tänkbara åtgärder för att avhjälpa problemen, samt ge förslag på lösningar. Redovisa motiven och konsekvenserna för att genomföra de planerade åtgärderna samt föreslå lämpliga former för det fortsatta arbetet.

Syftet är att med denna förstudie som grund skall Länsstyrelsen kunna ta beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan och

Vägverket ska kunna ta ställning till vilka åtgärder som skall utredas eller utföras, samt hur det fortsatta arbetet skall bedrivas.

2.2 Aktualitet

Omlastningsterminalen togs i bruk under början av sommaren 2008 och kommer initialt att trafikeras med 3-4 tåg/dygn. Detta innebär en betydande trafikökning på vägnätet lokalt i regionen och närområdet.

I det större trafikperspektivet innebär terminalen en betydande avlastning av vägnätet genom minskat antal långväga transporter.

Trafikökningen är i nuläget ca 200 fordon/dygn och kommer att öka i takt med att terminalen byggs ut.

Ombyggnad och förbättring av väg 761 har inte tidigare funnits med i Vägverkets planer då istället sjunkande trafiksiffror noterats på vägen jämfört med när sågarna i Stockaryd var i full drift.

Vägverkets mål är att få med objektet inför planperioden år 2010-2019, under förutsättning att objektet är ett samfinansieringsprojekt.

Terminalens etablering innebär helt nya trafikförutsättningar regionalt varför objektet har hög prioritet.

2.3 Tidigare utredningar och beslut

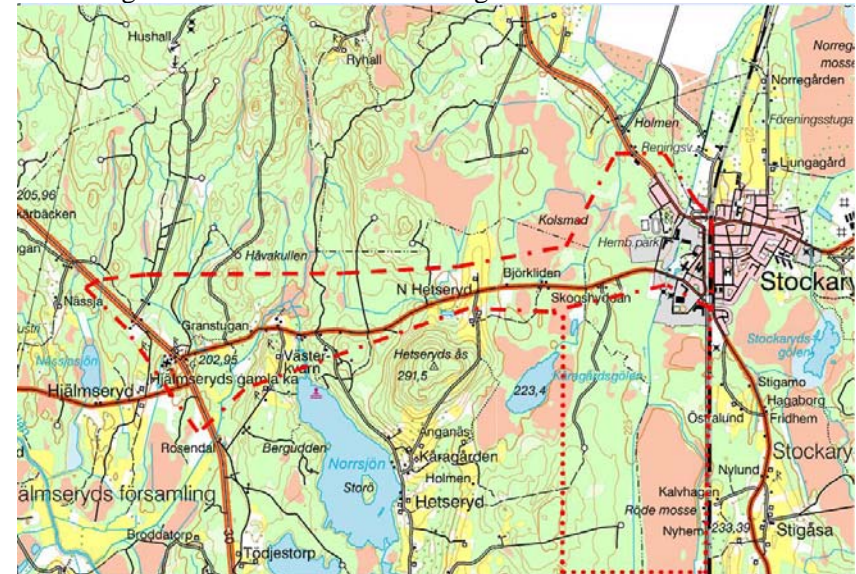
Några tidigare utredningar eller beslut beträffande väg 761 finns ej gjorda för delen mellan väg 30, G:a Hjälmseryd och infarten till terminalen.

För delen närmast Stockaryd finns en äldre detaljplan, från år 1971 upprättad den 19 november 1971, där vägreservat finns för en förbifart av samhället över till väg 763 från Vrigstad. Den nya vägen utgör även infart till det utökade industriområdet som planen gäller mellan Vrigstadvägen och G:a Hjälmserydsvägen.

Se även bild 3.1.4.2 nedan.

2.4 Geografisk avgränsning

Utredningsområdet för förstudien framgår av kartan nedan.



Karta 2.4.1 Aktuellt utredningsområde.

2.5 Övergripande mål och strategier

På nationell nivå finns det övergripande transportpolitiska målet att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig trafikförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta övergripande mål är indelat i sex delmål; tillgängligt transportsystem, hög transportkvalité, säker trafik, god miljö, positiv regional utveckling samt ett jämställt transportsystem.

Aktuellt projekt berör främst målen för säker trafik och god miljö. Målet för projektet är att tillskapa en trafiksäker och god anslutning från terminalområdet med god koppling till det allmänna vägnätet, främst ut mot väg 30 samt öster ut mot Vrigstadvägen och planskildheten med stambanan. Miljöstörningen av den ökande tunga trafiken ska

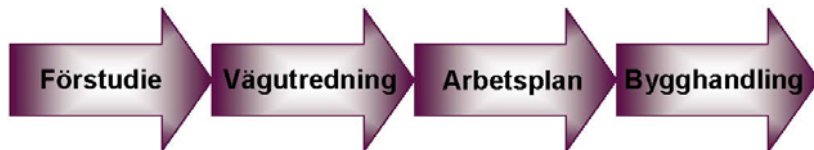
samtidigt minimeras och ett väl fungerande GC-vägnät tillskapas som underlättar för de boende i området att röra sig lokalt.

2.6 Vägplanerings- och vägprojekteringsprocessen

Förstudien är första skedet i planerings- och projekteringsprocessen och är dessutom en del i en samrådsprocess. Det allmänna syftet med en förstudie är att inventera och redovisa förutsättningarna, redovisa de brister och problem som ska lösas samt beskriva tänkbara åtgärder och ge förslag på lösningar. En förstudie ska också redovisa motiven för att genomföra den planerade åtgärden och föreslå lämpliga former för det fortsatta arbetet. Med förstudien som grund beslutar länsstyrelsen om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan och Vägverket tar ställning till vilka åtgärder som ska utredas/utföras samt hur det fortsatta arbetet ska bedrivas. Om betydande miljöpåverkan föreligger krävs fortsättningsvis ett förfarande med utökat samråd beträffande miljökonsekvensbeskrivningen (MKB).

Planeringsfasen avslutas normalt med en **vägutredning**. I vissa projekt, där endast ett alternativ bedöms vara rimligt att genomföra, utförs ingen vägutredning.

I nästa fas kommer projekteringen som inleds med **arbetsplan** där de enskilda intressena har störst inverkan. Den avslutas med en **bygghandling** som främst tas fram utifrån tekniska och ekonomiska aspekter.



Figur 2.6.1 Vägverkets vägplanerings- och vägprojekteringsprocess.

För detta objekt kommer nästa skede bli att Vägverket Region Sydöst upprättar en arbetsplan.

Fyrstegsprincipen

Samhällets åtgärder i vägtransportsystemet skall bygga på en helhetsyn och syfta till att säkerställa ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem för medborgare och näringslivet i hela landet. Vägverkets planeringsarbete bygger på ett brett angreppssätt, där den bästa åtgärden för att lösa en brist skall hittas. ”Fyrstegsprincipen” tillämpas inom Vägverket som ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för vägtransportsystemet. De fyra stegen innebär att åtgärder ska analyseras i följande ordning:

Steg 1 – Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt

- Omfattar planering, styrning, reglering, påverkan och information med bäring på såväl transportsystemet som samhället i övrigt för att minska transportefterfrågan eller föra över transporter till mindre utrymmeskrävande, säkrare eller miljövänligare färdmedel.

Steg 2 – Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät

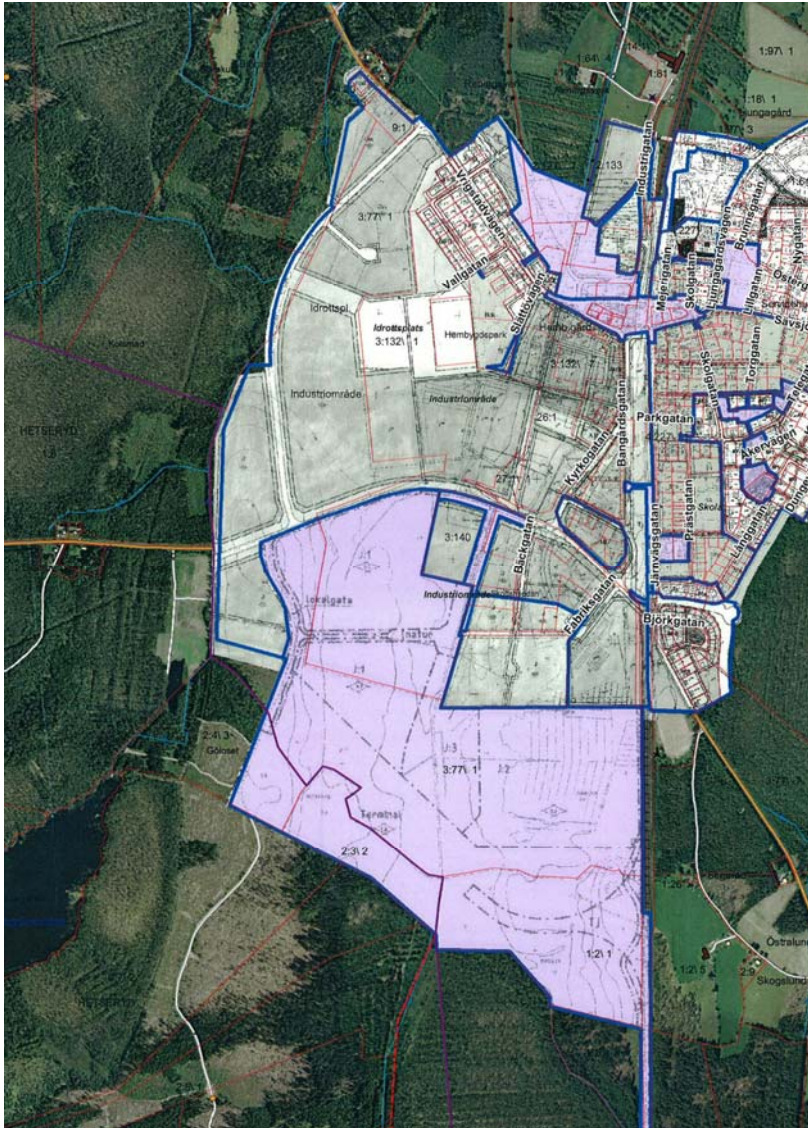
- Omfattar insatser inom styrning, reglering, påverkan och information riktade till vägtransportsystemets olika komponenter för att använda befintligt vägnät effektivare, säkrare och miljövänligare.

Steg 3 – Vägförbättringsåtgärder

- Omfattar förbättringsåtgärder och ombyggnader i befintlig sträckning till exempel trafiksäkerhetsåtgärder eller bärighetsåtgärder.

Steg 4 – Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

- Omfattar om- och nybyggnadsåtgärder som ofta tar ny mark i anspråk, t.ex. nya vägsträckningar.



Karta 3.1.4.2 Detaljplan, vilken bland annat omfattar ett vägreservat för en förbifart förbi Stockaryd..

Principen bygger på ett transportslagsövergripande synsätt, men hantlar i första hand brister och problem inom vägtransportsystemet. En grundtanke är att åtgärder utanför vägtransportsystemet kan minska behovet av vägtransporter och därmed behovet av åtgärder inom vägtransportsystemet.

Aktuellt projekt är en följd av åtgärder enligt steg 1 – övergång av transporter till miljövänligare transportsätt. Ombyggnad av vägen är att hänföra till steg 3 och steg 4 då ombyggnaden kommer att medföra att ny mark kommer att behöva tas i anspråk.

För vägbyggnadsåtgärder som innebär någon förändring av vägen eller dess omgivning tillämpas en etablerad, lagstadgad process med förstudie, vägutredning, arbetsplan och bygghandling.

3 Befintliga förhållanden och utvecklingstrender

3.1 Markanvändning

Markerna i anslutning till aktuell väg används i huvudsak för jord- och skogsbruk. I G:a Hjälmseryd, ute vid väg 30, är marken en historisk brukad kulturmark.



Foto 3.1.1 Nuvarande anslutning av väg 761 till väg 30 i G:a Hjälmseryd.

I övrigt är det i huvudsak skogsmark med produktionsskog i mycket blockig terräng norr om G:a Hjälmseryd och Ådala.

Aktivt jordbruk med åkermark finns i anslutning till befintlig väg vid Norra Hetseryd. Åkermark med en längd om ca 1 km berörs.



Foto 3.1.2 Jordbruksmark vid Norra Hetseryd. Foto mot öster.

3.1.1 Bebyggelse

Ett antal enskilda bostadsfastigheter finns längs vägen t.ex. vid Granstugan, Ådala, Lyckan, Björkliden och Granberga.



Foto 3.1.1.1 Bostadsfastigheter vid Granberga, belägna nära befintlig väg.

Dessa är belägna relativt nära befintlig väg med, i några fall, olämpliga utfarter med begränsad sikt. Flertalet fastigheter är störda av trafikbul-
ler.

3.1.2 Näringsliv och sysselsättning

I byn G:a Hjälmeryd har kyrkan verksamhet med hotel- och pensio-
natverksamhet, konfirmandläger m.m.



Foto 3.1.2.1 Gästhemmet i G:a Hjälmeryd.

Jord- och skogsbruk är den huvudsakliga sysselsättningen eller bisys-
sättning för boende längs vägen.

På gårdarna vid Norra Hetseryd har man satsat på hästar och viss ridskoleverksamhet.

I Stockaryd finns industriverksamhet som småhustillverkning, möbelindustri, såg- och virkeshantering, torvindusti mm.

Den nu utbyggda omlastningsterminalen kommer att öka aktiviteten i området.

3.1.3 Viktiga målpunkter

Viktiga målpunkter för trafiken på väg 761 är Stockaryds samhälle med dess serviceutbud, industrier och järnvägsstation. Nu har omlastningsterminalen tillkommit som en viktig målpunkt för den tunga trafiken.

För de oskyddade trafikanterna är sommartid badplatsen vid Norrsjön en viktig målpunkt tillsammans med ridskoleverksamheten vid Norra Hetseryd.

3.1.4 Kommunala planer, framtida markanvändning

Då nu utdragsspåret, med dess triangelspår och angöringen till Södra Stambanan i anslutning till mötesstationen i Stockaryd är klart, är förutsättningarna idealiska för utökning av terminalområdet med fler spår och lagerytor för både skogsråvaror, containerhantering samt även utlastning av sågade trävaror m.m.

Sävsjö kommun har planer på utökning av industriområdet och denna förstudie skall även visa på möjligheten att utöka spårsystemet och terminalytorna. Förhandlingar pågår med olika intressenter som önskar att etablera sig i området.

Av kartskiss nedan framgår hur en utökning av området kan utformas. Söder ut finns goda topografiska och byggnadstekniska förutsättningar

att tillskapa minst tre till fyra lastspår med 600 meters längd och terminalytor om 400 x 600 meter totalt. Området föreslås nyttjas för skogsråvaror eller förädlade råvaror etc.



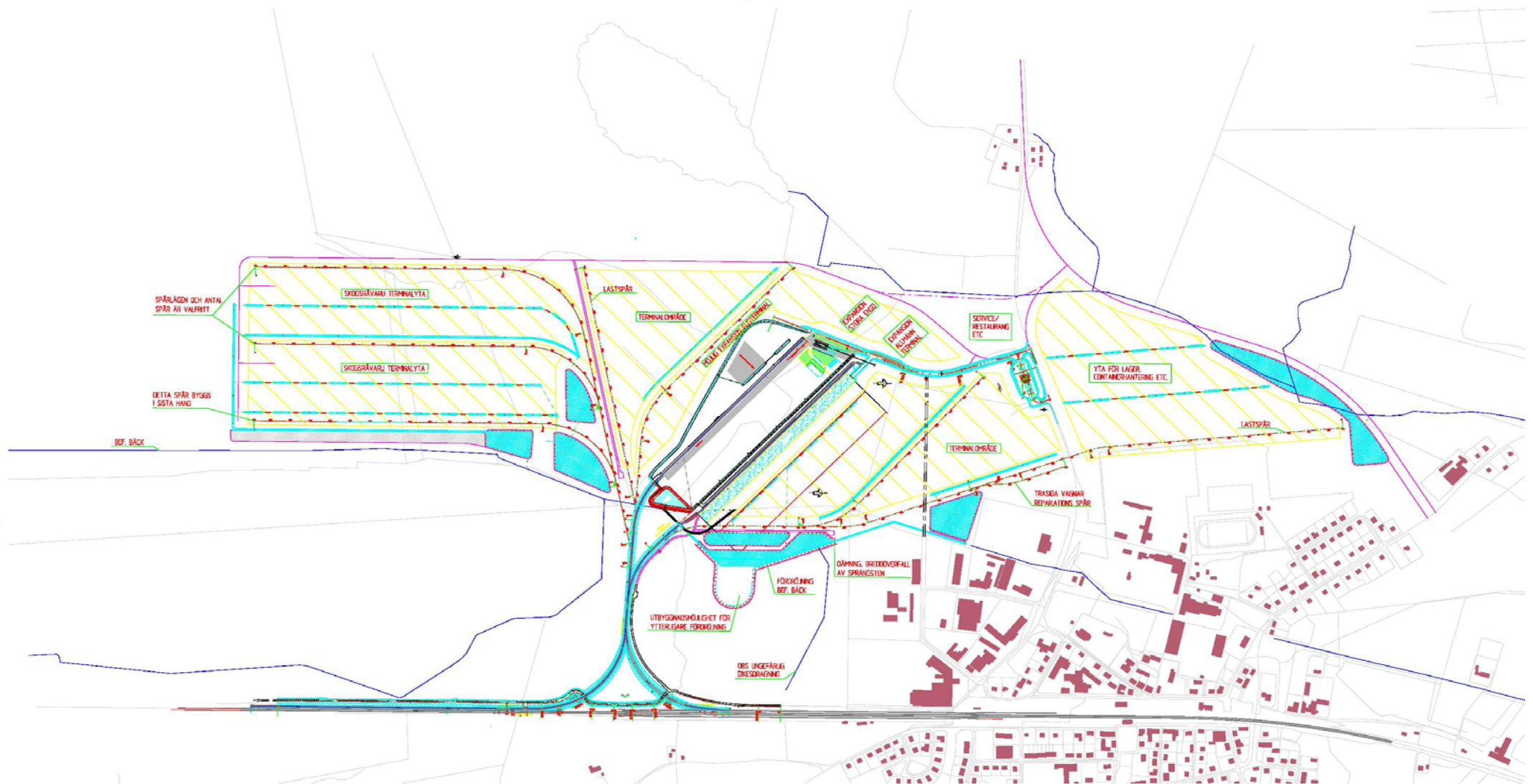
Foto 3.1.4.1 Foto mot söder. Området är ovanligt flackt.

Mellan detta område och befintlig flisterminal kan ett område för skogsråvaror tillskapas eller annan verksamhet. Terminalen på detta område blir då ”trekantigt” till ytan. Befintlig flisterminal och timmerterminal och allmänna terminalens spår kan förlängas från nuvarande 500 meters till 600 meters längd.

Norr ut kan ett industristampspår dras förbi den allmänna terminalen från vilket i valfritt läge lastspår kan dras. Även här erhålls ett triangelformat terminalområde upp mot nyanlagda dieseltanksstationen. Utefter detta spår har även ett reparationsspår för eventuella skadade vagnar illustrerats.

Industristampspåret förutsätts dras vidare norr ut och övergå i ett eller flera lastspår på området för gamla sågen. Området väster om sågen och idrottsplatsen kan nyttjas för lager och terminalområden eller annan spårberoende verksamhet.

En detaljplan finns som möjliggör utökning av detta ”industriområde”. En utbyggnad av terminalområdet enligt illustrerat förslag skulle innebära att följande ytor skulle tillskapas för terminalverksamhet.



Karta 3.1.4.3 Illustration av utbyggnadsmöjligheter gällande terminalområdet i Stockaryd.

2008-08-12

3.2 Trafik och trafikanter - resor och transporter

3.2.1 Biltrafik

Stockaryd är beläget mitt i "vedboden" relativt centralt i norra delen av virkesupptagningsområdet. Stockaryd nås via vägarna:

- väg 763 från Vrigstad
- väg 761 från väster och öster
- väg 756 från Rörvik

Huvuddelen av trafiken till och från området kommer att komma utifrån väg 30. Se bild nedan över befintligt vägnät i området.

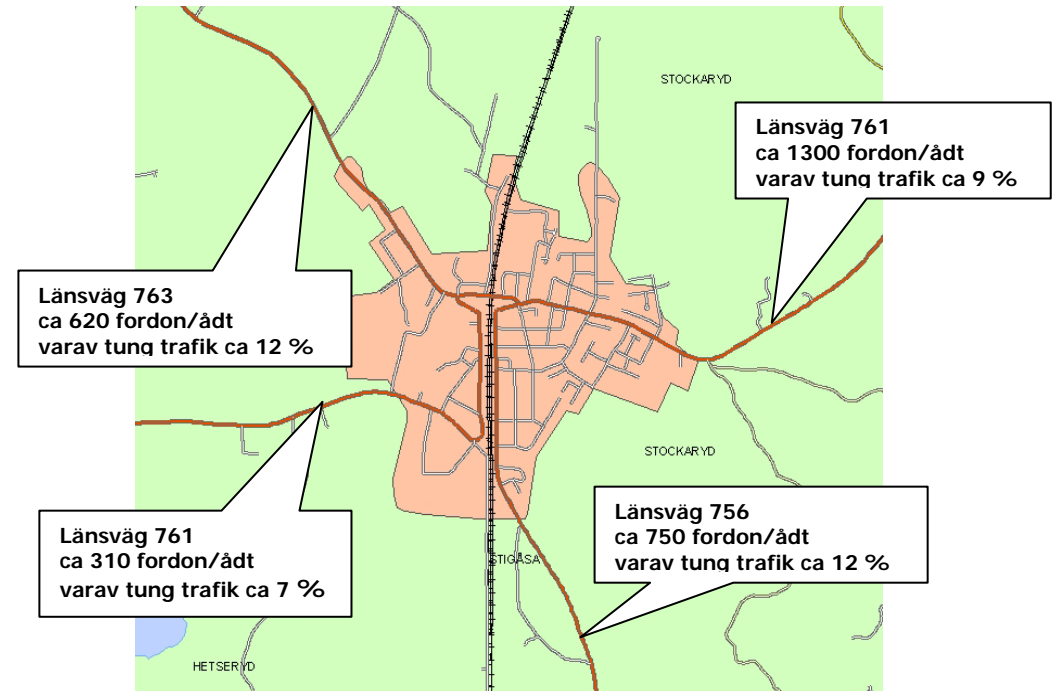


Karta 3.2.1.1 Översiktskart över vägnät.

Trafikmängder i området före terminalens öppnande framgår av figur nedan

I bilden redovisas trafikmängderna år 2007 för de berörda vägavsnitten. De redovisade trafikmängderna bygger på Vägverkets återkommande mätningar.

I de aktuella vägavsnitten på de inkommande vägarna uppgick trafiken till mellan 310 och 1300 fordon/ÅDT, (ÅDT = årsdygnstrafik, d v s medeltrafikflödet per dygn).



Karta 3.2.1.2 Trafikmängder på vägnätet i anslutning till Stockaryd.

Lastbilstrafikens andel på de aktuella sträckorna uppgår till mellan 7 - 12 %. Som en del av den totala trafiken har även lastbilstrafiken ökat kraftigt under senare år för hela regionen.

Den trafikmängd tung trafik som 1994 prognostiserades för år 2020 har idag överskridits på delsträckor i länet.

Exempel på orsaker till den konstaterade trafikökningen i regionen är Jönköpings tillväxt som logistiskt centrum för lager och distribution. Överföringen av tung trafik mellan Stockholm och Göteborg till E4:an har också bidragit.

Transportnäringen i Jönköping med lager och distribution visar fortsatta tecken på expansion. En rimlig uppskattning av allmänna trafikökningen av tung trafik på huvudvägarna i länet bedöms vara cirka ca 1,5 % per år.

Personbilstrafiken kommer att öka i takt med den allmänna trafikillväxten eller något mera till följd av terminalhanteringen.

I det större trafikperspektivet innebär terminalen en betydande avlastning av vägnätet genom minskat antal långväga transporter med en betydande miljövinst som följd. Regionalt och lokalt på väg 761 kommer trafiken däremot att öka kraftigt.

Nu initialt kan man räkna med 20 tåg i veckan, d.v.s. 2 tåg per dag. Ett tåg lastar 1150 ton och en timmerbil med släp ca 40 ton. Det innebär ca 30 lastbilar/tåg. Detta ger ca $4 \times 30 \times 2 = 240$ lastbilar och ca 75 % av dessa beräknas komma utifrån väg 31, vilket ger 180 lastbilar/dygn i trafikökning på väg 761.

Om 5 år bedöms antal spår och terminalytor ha byggts ut till motsvarande 4-5 lastspår som med 2 tåg per dag/spår skulle innebära, säg 10 tåg/dygn. (Teoretiskt bedömt går det att lasta ett tåg på 4-6 timmar)

Detta ger 600 lastbilar och om ca 75 % av dessa beräknas komma utifrån väg 30, erhålls ger ca 450 lastbilar på väg 761.

Om 10 år bedöms antal spår och terminalytor ha byggts ut till 8 lastspår med 2 tåg per dag/spår, vilket skulle innebära 16 tåg per dag. Detta ger 960 lastbilar och om 75 % av dessa beräknas komma utifrån väg 30, blir det 720 lastbilar på väg 761.

3.2.2 Kollektivtrafik

Stockaryd trafikeras av både tågtrafik och busslinjer. Väg 761 trafikeras inte av några bussar i linjetrafik.

3.2.3 GC-nätet och de oskyddade trafikanterna

Gång- och cykeltrafiken inom Stockaryds samhälle är relativt väl utbyggt. Planskilda korsningar för GC-trafiken finns med stambanan.

Närmast G:a Hjälmseryd och förbi Ådala, där vägen är som smalast vid bron över ån och upp till vägen mot Sjöoset och Norrsjöns badplats, används vägen sommartid av många cyklister då det i G:a Hjälmseryd frekvent anordnas konfirmandläger mm.

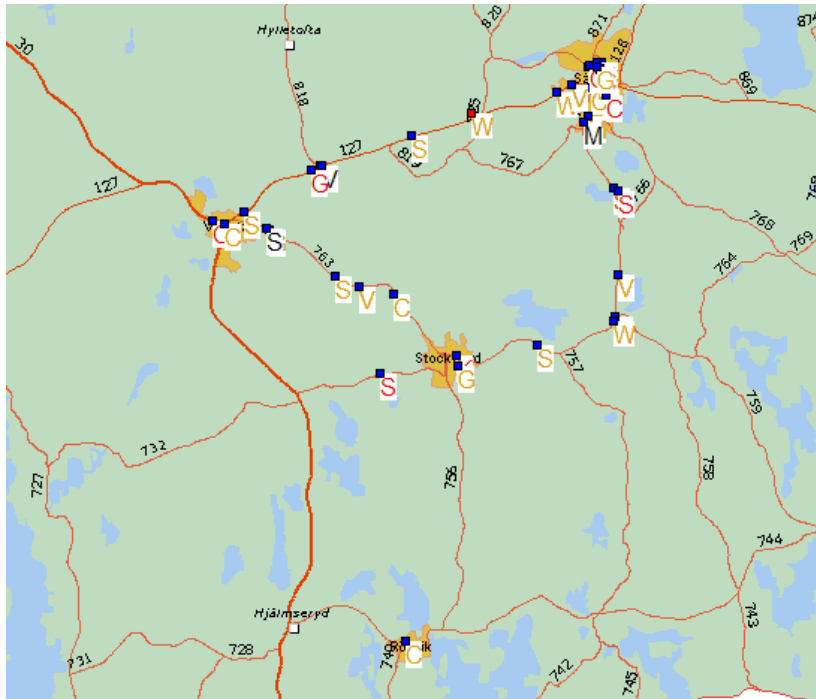
Även delar närmast Stockaryd nyttjas av cyklister då några gårdar i Norra Hetseryd har satsat på hästar och ridskoleverksamhet.

3.2.4 Trafiksäkerhet

Vägverket för kontinuerlig statistik över antalet polisrapporterade trafikolyckor. Statistiken används bl.a. för att prioritera vilka vägavsnitt som ska åtgärdas.

Under perioden 2003-01-01 – 2006-12-31 (4 år) har det totalt inträffat 7 polisrapporterade olyckor på angränsande vägar i närheten av Stockaryd. Av dessa olyckor utgjorde en olycka en svår singelolycka (S) medan övriga olyckor var av typen lindriga olyckor.

Sävsjö kommun har även upprättat ett förslag till trafiksäkerhetsåtgärder avseende genomfartsgatorna i samhället.



Karta 3.2.4.1 Polisrapporterad trafikolyckor (2003-01-01 – 2006-12-31).

3.3 Miljö, viktiga förutsättningar, aspekter och intressen

3.3.1 Områdets allmänna karaktär, den fysiska miljön samt gestaltungsfrågor

Landskapet i och kring utredningskorridoren utgörs av ett relativt sluttet skogslandskap där öppnare partier med odlingsmark finns kring de lite mer höglänta partierna

Ute vid väg 30 och G:a Hjälmseryd finns ett öppnare jordbrukslandskap som slutar norr om byn och prästgården. Detta landskap övergår i ett kuperat och storblockigt område med skogsmark och hyggen.

Skogslandskapet dominerar nuvarande väg 761 medan landskapet söder om väg 761 mera har karaktär av småskaligt odlingslandskap.

Vid Norra Hetseryd är landskapet uppodlat på de lite mer höglänta partierna i nordsydlig riktning. Landskapet blir sedan flackare runt Stockaryds samhälle där skog och mossmarker dominerar och där buskridåer och skog begränsar utblickarna nästan helt. Viss utblick erhålls där hyggen tagits upp. Landskapet är ovanligt flackt för att vara på denna del av småländska höglandet.

Vägstrukturen domineras av väg 761 i öst-västlig riktning till vilken enskilda vägar i nordsydlig riktning ansluter.

Vägnätet och bebyggelsens placering avspeglar hur människor haft sin försörjning i området under lång tid. Bebyggelsen är i anslutning till de uppodlade områdena och där enskilda fastigheter är lokaliserade utefter vägen. Dessa är av senare datum än jordbruksfastigheterna/gårdarna.

3.3.2 Naturmiljö

Naturen runt Stockaryd är typiskt småländsk skogsmark med i huvudsak gran- och tallskog. Det som särpräglar området närmast Stockaryd är att det domineras av mossar. Vid det studerade området, norr om väg 761, finns ett antal naturvärden dokumenterade. De naturvärden som kan beröras av framtida åtgärder för väg 761 redovisas nedan.

- **Objektnummer 01**

Lövsumpskog på 0,7 Ha

- **Objektnummer 02**

Lövskog på 0,7 Ha

- **Objektnummer 03**

Lövskogslund/hagmarksskog på 2,7 Ha

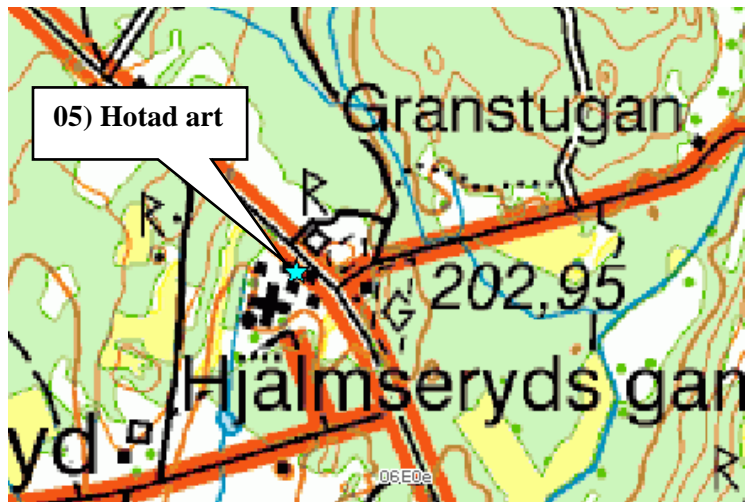
- **Objektnummer 04**

Sumpskog av hydrologisk typ: mosseskog. Tall dominerar.

- **Objektnummer 05**

Hotad art.

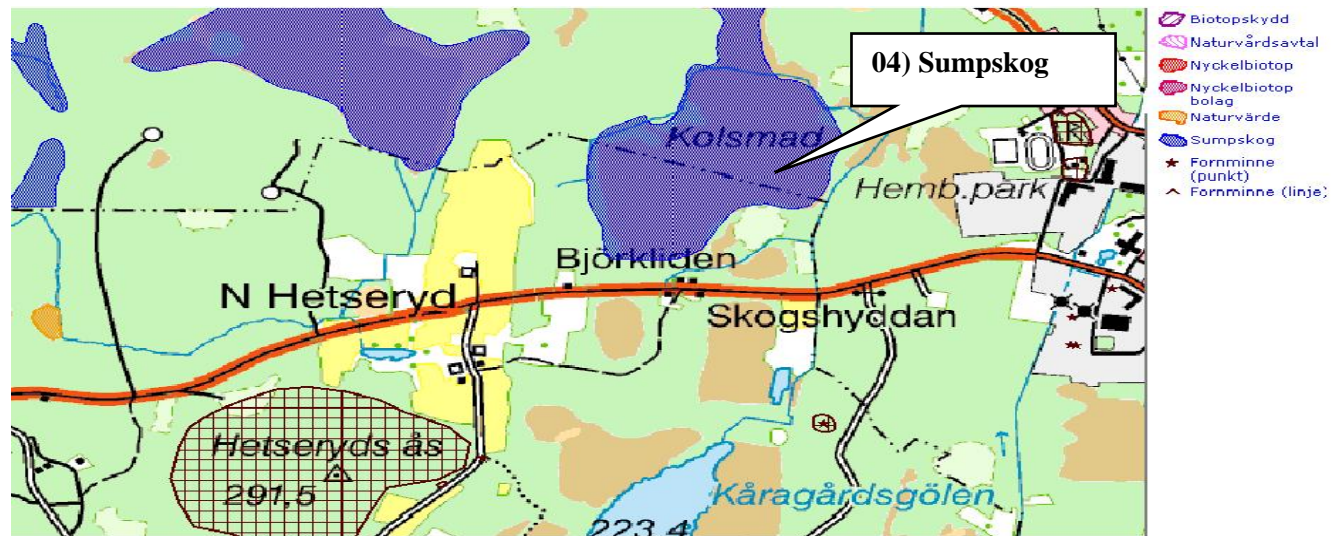
Se vidare kartor 3.3.2.1, 3.3.2.2 och 3.3.2.3 nedan.



Karta 3.3.2.1 Område (markerat med blå stjärna) med hotad art.



Karta 3.3.2.2 Kartan redovisar de naturvärden som finns i det aktuella området.



Karta 3.3.2.3 Kartan redovisar de naturvärden som finns i det aktuella området.

3.3.3 Kulturmiljö

Väg 761 mellan G:a Hjälmseryd – Stockaryd kantas av flera fornlämningar, både på norr- och sydsidan. De kulturvärden som kan beröras av framtida åtgärder för väg 761 redovisas nedan.

- **Objektnummer 05**

I G:a Hjälmseryd finns ”Hjälmseryds gamla kyrka” som är ett riksintresse beslutat utav Riksantikvarieämbetet. Kyrkan är uppförd i romansk stil och efter lång tid som ruin återuppbyggd på 1930-talet. Det finns även annan bebyggelse i G:a Hjälmseryd så som prästgården och skolhuset som utgör kulturvärden.

- **Objektnummer 06**

Område med röjningsrösen 180 x 110 meter.

- **Objektnummer 07**

Område med röjningsrösen 850 x 110-280 meter.
Ett 20-tal rösen ringa skadade.

- **Objektnummer 08**

Område med röjningsrösen 270 x 100-150 meter.
5 ringa skadade rösen.

- **Objektnummer 09**

Område med röjningsrösen 830 x 200 – 650 meter.

- **Objektnummer 10**

Gravfält 70 x 40 m, bestående av 30 fornlämningar. Dessa utgöres av 17 högar och 13 runda stensättningar. Tre är skadade av täktverksamhet. Flera är skadade av odling och täkter.

- **Objektnummer 11**

Röse, 14 m i diameter

- **Objektnummer 12**

Röse, 23 m i diameter

- **Objektnummer 13**

Område med röjningsrösen 1100 x 390 – 420 meter

- **Objektnummer 14**

Torplämning, inom ett område av 55 x 40 m, bestående av en husgrund med spismursrest, brunn, röjningsrösen och rödja ytor.

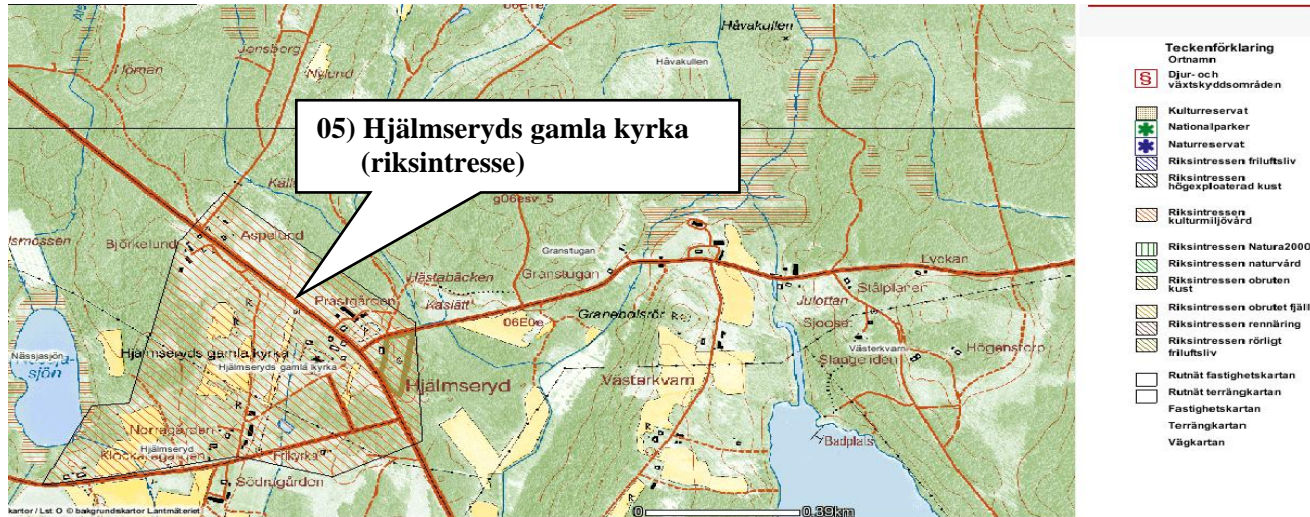
- **Objektnummer 15**

Fast fornlämning som är ett gravfält, 140 x 110 m, bestående av 90 fornlämningar. Dessa utgöres av 22 högar, 63 runda stenar och 5 treuddar. Högarna är 5-14 m i diameter och 0,5-1,3 m höga.

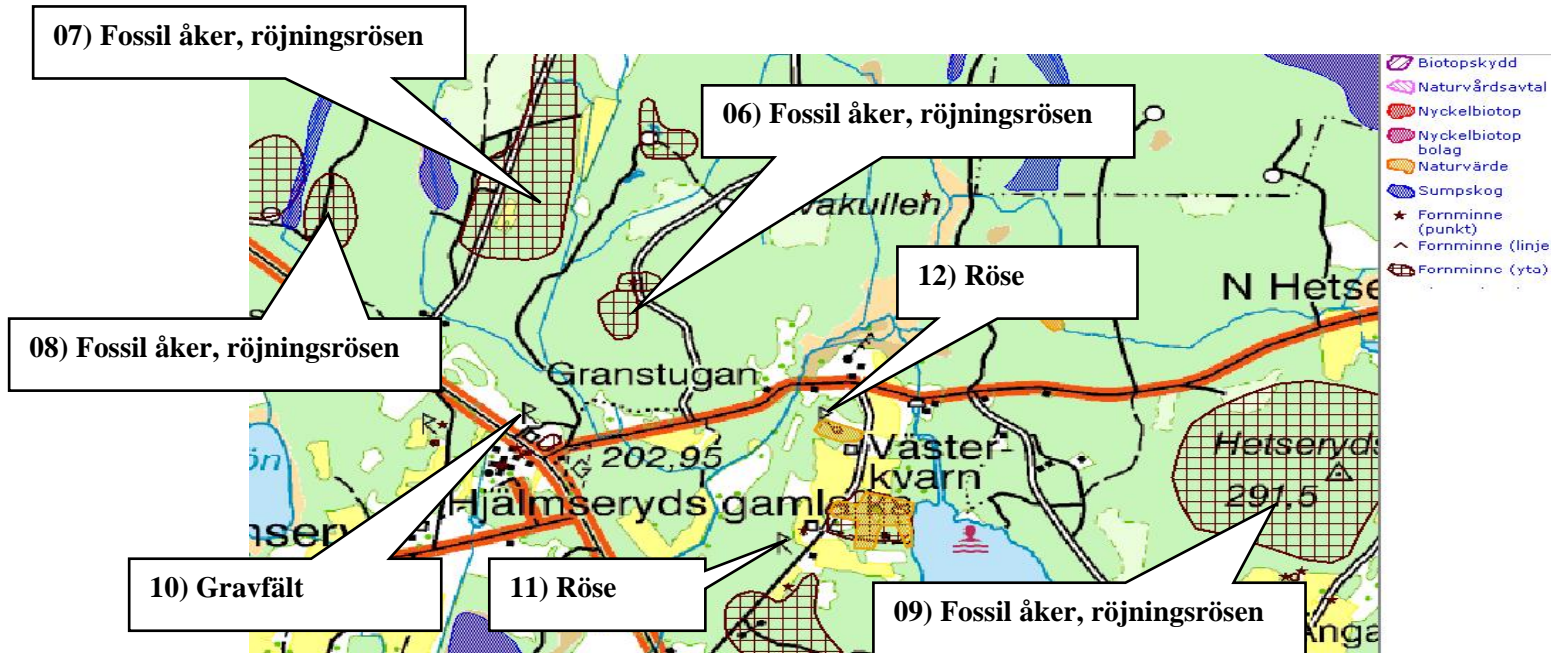
- **Objektnummer 16**

Hembygdsgård, bestående av 2 mangårdsbyggnader, 1 ladugård, 1 linbastu samt 1 vagnshus.

Se vidare kartor 3.3.3.1, 3.3.3.2 och 3.3.3.3 nedan.



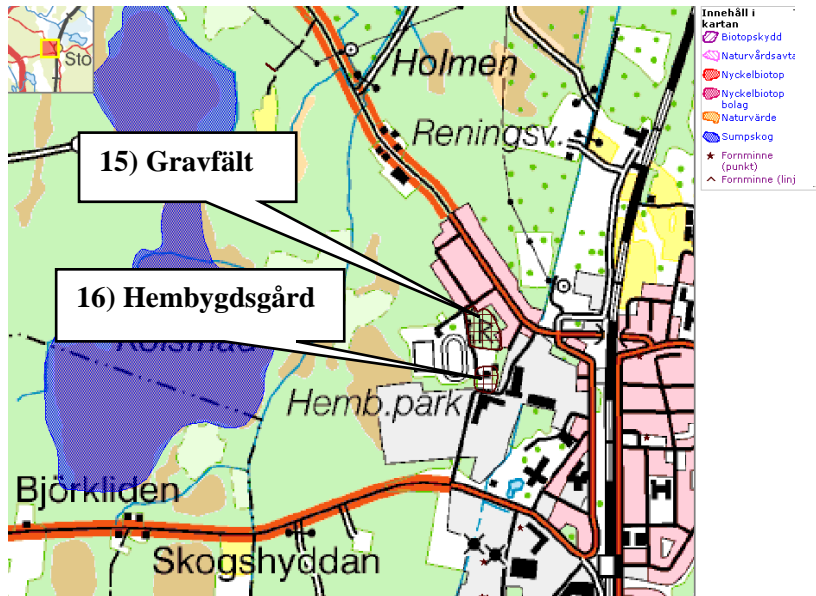
Karta 3.3.3.1 Kartan redovisar det riksintresse som finns i det aktuella området.



Karta 3.3.3.2 Kartan redovisar de kulturvärden som finns i det aktuella området.



Karta 3.3.3.3 Kartan redovisar de kulturvärden som finns i det aktuella området.



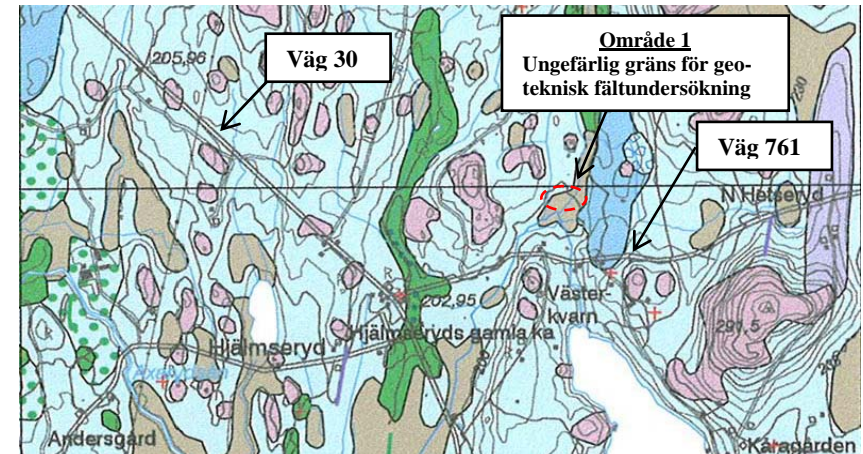
Karta 3.3.3.4 Karta redovisar de kulturvärden som finns i området.

3.3.4 Rekreation och friluftsliv

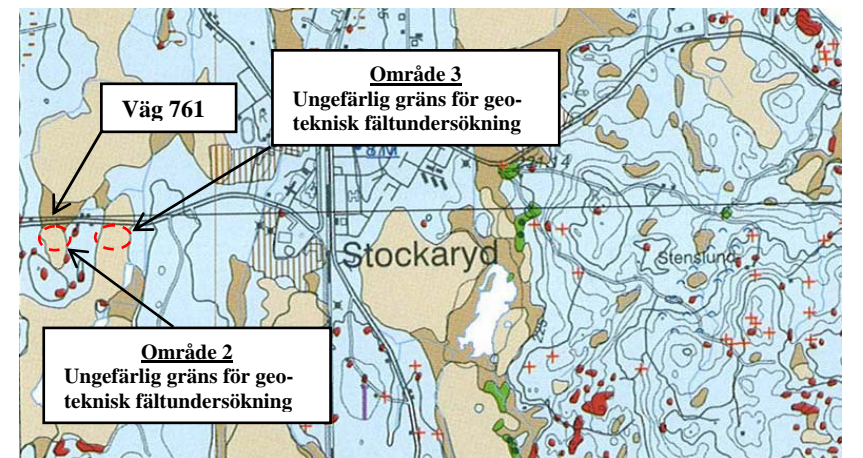
Området som berörs av utvidgningen av terminalområdet och av föreslagna vägkorridorer används inte av det rörliga friluftslivet. Stockaryds idrottsplats är dock beläget i anslutning till industriområdet norr om ”sågen”, där även Stockaryds hembygdsgård är belägen.

3.4 Byggnadstekniska förutsättningar

Enligt de geologiska jordartskartorna (6E Nässjö SV och 6E Nässjö SO) består utredningsområdet längs väg 761 i huvudsak av morän (ljusblått område) men även inslag av isälvsediment (grönt område), kärr (brunt område) och mosse (ljusbrunt område) förekommer i mindre omfattning, se även karta 3.4.1 och 3.4.2 nedan.



Karta 3.4.1 Utdrag ur geologiska jordartskartan (6E Nässjö SV).



Karta 3.4.2 Utdrag ur geologiska jordartskartan (6E Nässjö SO).

I samband med upprättande av denna förstudie gjordes i augusti 2008 översiktliga geotekniska fältundersökningar (sticksonderingar) inom tre områden för att undersöka torvens mäktighet.

I område 1 uppmättes torvdjup mellan 0,9m-2,0m med ett snittdjup på 1,2m. I område 2 uppmättes torvdjup mellan 1,7m-3,8m med ett snitt-

djup på 2,7m och i område 3 uppmättes torvdjup mellan 1,4m-3,6m med ett snittdjup på 2,4m. Undersökningen har utförts där aktuellt kartmaterial visar på sankmark, inmätning har utförts i förhållande till omgivande terräng och är ungefärlig. I område 1 finns det skäl att tro att sankmarken sträcker sig längre österut än vad kartmaterial visar.

4 Funktionsanalys av transportsystemet och dess influensområde

Momentet funktionsanalys omfattar både bristanalyser, problemanalyser och analyser av vad som fungerar bra inom nuvarande transportsystem. Funktionsanalysen görs enligt samma indelning som de sex transportpolitiska delmålen, se rubriker nedan.

4.1 Tillgänglighet

Tillgängligheten för biltrafiken längs med väg 761 är god. De många anslutningarna medför att man lätt och utan omvägar når målpunkter längs vägen.

För den lokala korsande trafiken, både med bil, cykel och till fots, fungerar vägen som en barriär som försämrar tillgängligheten till målpunkter i området. Trafiken medför otrygghet för de oskyddade trafikanterna som ska färdas över eller utmed vägen. Detta inverkar framförallt hämmande på barns och funktionshindrades möjligheter att fritt kunna förflytta sig.

4.2 Transportkvalitet

Transportkvaliteten på sträckan är låg p.g.a. vägens standard. Detta påverkar i stor utsträckning den långväga trafikens bekvämlighet och framkomlighet och förlänger restiden för passerande godstransporter. Det finns flera trånga passager på vägen bl.a. vid den vägbro som finns i Ådala. Vid dessa trånga passager, ofta med dålig sikt över krön och i krusor, kan varken biltrafikanternas, fotgängares eller cyklisters säkerhet tillgodoses. Att exempelvis lämna vingelmån för cyklister i sam-

band med mötande trafik är svårt. Även den lokala pendlingstrafiken som är beroende av vägen för att kunna ta sig till arbetet påverkas negativt av den låga standarden.

Den tunga trafiken har svårt att trafiksäkert kunna mötas, med en ojämn hastighet som följd.

4.3 Regional utveckling

Väg 761 har en mycket viktig funktion för den lokala infrastrukturen liksom för transporter till industrier i regionen. Så länge befintlig sträckning för väg 761, Stockaryd - Norra Hetseryd - G.a Hjälmseryd, trafikeras, försvåras utvecklingen av orten och inte minst industrierna, då dessa är beroende av goda förbindelser med städerna.

En utveckling av terminalen med ökad godshantering m.m. medför nya arbetstillfällen i denna tidigare stagnerade bygd.

Behovet av goda vägförbindelser till terminalen kommer att öka i betydelse med en växande omlastning till järnvägstransporter.

4.4 Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten är, på vissa ställen, låg på befintlig väg. Nuvarande utformning med smal sektion, ett antal korsningar och utfarter i samband med dålig sikt, bidrar till den låga trafiksäkerheten.

Vägens varierande standard med olika bredd etc. är en riskfaktor när den tunga trafiken ökar och dessa inte kan mötas på alla ställen. Nya chaufförer som tillkommer med den ökande trafiken utgör en fara då de inte känner till vägen med dess faror etc.

Det är en stor blandning av olika typer av trafik och trafikanter med olika mål och förutsättningar på sträckan vilket också innebär en ökad risk för olyckor.

4.5 Miljö

Vägen påverkar idag miljön genom bl.a. buller, barriärverkan och utsläpp till luft och vatten. En förbättring kommer att erhållas med väg 761 i nytt läge, särskilt för boende ut med vägen. Delar av påverkan flyttar till det nya läget men kommer att påverka färre människor. En påtaglig förbättring är den minskade konflikten med jordbrukets transporter och gång- och cykeltrafiken som kan nyttja befintlig väg tämligen ostörda om den blir gång- och cykelväg samt anslutning till fastigheter och ägor.

Väg 761 förefaller kunna dras i ny sträckning utan större konflikter med de natur- och kulturvärden som finns i området.

4.6 Jämställdhet

Den låga standarden på väg 761 gör trafikmiljön osäker för alla trafikantgrupper. Kvinnor värderar trafiksäkerhet högre än män, men fler män än kvinnor dör och skadas i trafiken.

Avsaknaden av sammanhängande gång- och cykelvägnät försvårar för gående och cyklister att förflytta sig längs vägen. Detta problem kommer att märkas mer än tidigare när trafiken ökar. Den tunga trafikens ökning med ”luftdrag” osv. när man cyklar, i kombinationen med att vägen är smal och sikten begränsad, gör att man kanske inte vågar cykla längs vägen som man tidigare gjort. Kvinnor och barn berörs mer. I förlängningen kan detta även medföra att föräldrar skjutsar sina barn i högre utsträckning vilket begränsar barnens rörelsefrihet och minskar handlingsutrymmet för föräldrarna. Detta påverkar troligen kvinnor mer än män då de oftare har huvudansvaret för barnen.

En snabb och säker väg med god tillgänglighet till målpunkter såsom service och skola underlättar för både män och kvinnor att finna ett arbete inom rimligt pendlingsavstånd och kunna kombinera detta med hem och familj.

4.7 Sammanfattade problem- och värdebeskrivning

- Väg 761 med sin nuvarande låga standard påverkar både den lokala trafiken och den tunga trafiken negativt. Framtida trafikökning av tung trafik kommer successivt att försämra vägens funktion ytterligare.
- Boendemiljön ut efter vägen och i Stockaryds samhälle är störda av trafiken.
- Den låga transportkvaliteten medför längre restider. Detta innebär högre anspänning och koncentration hos chaufförerna p.g.a. den smala vägen, svårigheter att mötas utan att sakta in mm.

5 Projekt mål

Målet med aktuellt projekt är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten på väg 761. En ny sträckning av vägen skulle underlätta för den tunga trafiken, som i sin tur främjar industrin i närområdet och underlättar för skogsindustrin att föra över gods till miljöriktigare transporter utan att störningarna från trafiken medför något problem för de boende.

6 Tänkbara åtgärder

6.1 Analys av tänkbara åtgärder

Allmänt

Fyrstegsprincipen, som redovisats i avsnitt 2.6, är ett allmänt förhållningssätt som ska tillämpas i åtgärdsanalyser för vägtransportssystem.

Förhållanden utmed den aktuella sträckan varierar både vad gäller vägens standard och områdets karaktär. Till exempel passerar vägen rakt igenom tätorten, medan den på andra avsnitt går i skogslandskap och över öppnare småskaligt odlingslandskap. De möjliga tänkbara åtgärderna kan därför variera utmed sträckan. I tidigare avsnitt har konstaterats att de aktuella problemen är mycket stora, varför de tänkbara åtgärder som föreslås måste ge stor effekt för att kunna svara upp mot målen.

Åtgärdsanalys

Tänkbara åtgärder för att nå projektmålen analyseras översiktligt enligt fyrstegsprincipen nedan.

1. Minskat transportbehov och val av alternativt transportsätt (steg 1)

Tänkbara åtgärder

Efterfrågan av persontransporter bedöms till en del kunna påverkas genom förbättrad kollektivtrafik, ökad samåkning och kampanjer för gång- och cykeltrafik, samt överföring av gods-transporter från lastbil till järnvägstrafik.

Här rör vi oss i landsbygdsmiljö där kollektivtrafik utefter vägen saknas. Kollektivresenärer hänvisas till att resa in till Stockaryds samhälle för att därifrån resa kollektivt.

För gods bedöms inte något alternativ till vägtransport som realistiskt då järnväg saknas i upptagningsområdet. Vägen fungerar dessutom som en länk för de transporter som ska föras vidare med järnvägstransporter. Det är därför viktigt att denna länk fungerar effektivt.

De problem som den ökade mängden tung trafik som vi har att hantera är ett resultat av åtgärder enligt steg 1.

Ytterligare åtgärder enligt steg 1 bedöms inte kunna ge tillräcklig effekt för att lösa problemen.

2. Effektivare utnyttjande av befintligt vägnät (steg 2)

Tänkbara åtgärder

Någon alternativ väg inom vägnätet finns inte vilket gör att vägvalstyrning för att öka kapaciteten i vägnätet ej är möjligt. Då mycket av trafiken hänförs till arbetspendling och transporter för industri och jordbruk är det svårt sprida trafiken jämnare över dygnet. Den inkommande trafiken till timmerterminalen är fördelad under en stor del av dygnet då terminalerna är öppna dygnet runt.

Det finns inga åtgärder enligt steg 2 som bedöms ge någon effekt.

3. Vägförbättringsåtgärder (steg 3)

Tänkbara åtgärder

Förbättringsåtgärder och ombyggnader i befintlig sträckning är intressanta då det är viktigt att tillvarata gjorda investeringar och då intrånget kan minimeras.

De krav som idag gäller för aktuell trafikbelastning med så mycket tung trafik ger en betydligt högre standard än hos befintlig väg. Mindre ombyggnader kan göras som punktåtgärder att t.ex. stänga utfarter, bredda i kurvor och förbättra profilstandarden över krön m.m., för att öka trafiksäkerheten. Då vägen kantas av spridd bebyggelse, så uppstår stora ingrepp om ombyggnaderna blir av den karaktären att vägen breddas.

En anpassning av befintlig anslutning till väg 30 med vänstersvängfält innebär intrång i känslig kulturhistorisk miljö av riksintresse.

Stora ingrepp nära bebyggelse kommer att erhållas vid Ådala där befintlig väg är som smalast och bron har dessutom dämning/vattenreglerande funktion.



Foto 6.1.1 Bron vid Ådala.

Ny mark kommer att behöva tas i anspråk för breddning av vägen. Om denna typ av åtgärd ska betraktas som större ombyggnadsåtgärd (steg 4) eller inte (steg 3) är en bedömnings-sak. Det viktiga är att åtgärden beaktas.

Det bedöms vara möjligt att förbättra trafiksäkerheten samt att minska störningarna av trafiken för de boende i Stockaryd med åtgärder inom detta steg. Dessa åtgärder motverkar dock projekt-målet framkomlighet. Se vidare steg 4

Omfattningen av sådana åtgärder bedöms vara så stora att des-sa inte kan betecknas ligga inom steg 3. Delmål i Stockaryd kan dock nås med åtgärder inom detta steg.

Åtgärder enligt steg 3 kan ge bättre miljö för invånarna i Stockaryd och punktåtgärder utmed vägen kan öka trafiksä-kerheten. Det är däremot inte möjligt att öka framkomligheten och standarden till en nivå som står i proportion till trafikarbe-tet.

Enbart trafiksäkerhetshöjande åtgärder motverkar projekt-målet framkomlighet. Se vidare steg 4.

4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder (steg 4)

Tänkbara åtgärder

Ny väg byggs utmed hela eller delar av sträckan. Med hänsyn till resonemanget i steg 3 måste även en ombyggnad i befintlig sträckning studeras.

För sträckan genom Stockaryd görs bedömningen att det inte är möjligt att nå samtliga projekt-mål utan att bygga en förbi-fart. Detta då åtgärder för att minska störningar och öka trafik-säkerheten motverkar framkomligheten. Problemen i Stocka-ryd bedöms även vara så stora att enbart åtgärder som ger mycket stor effekt kan komma ifråga.

Sammanfattningsvis utgör tänkbara åtgärder att ny väg byggs förbi Ådala och Stockaryd om resterande sträcka byggs om i ny sträckning. Hur detta kan tänkas ske redovisas i de olika korridorerna – alternativ 1 – 2 – som redovisas längre fram.

Förutsättningar för alternativen

De trafikprognoser som redovisas i tidigare avsnitt används som grund för bedömning av erforderlig standard. Det är vik-tigt att beakta den ökning av trafiken som en fortsatt utbygg-nad av terminalen och till järnvägs relaterade lager import – export, hantering som kan bli följderna av att det här finns bygg-klar mark med bra spåranslutning.

Utifrån trafikprognoserna görs bedömningen att lämpligt in-tervall för vägens standard är en väg med 2 körfält, ett i varde-ra riktningen, som möjliggör en hastighet 90 km/h med 7.0 m vägbredd och separat avskild cykelbana.

Med hänsyn till trafiksäkerhet och tillgänglighet kommer ett lokalvägnät att erhållas på delsträckor av befintlig väg som ligger kvar när ny väg byggs om, dessa sträckor knyts ihop av ett ägoväg-/GC-vägnät som byggs och kan nyttjas av långsam-

gående jordbrukstransporter, cyklister och gående.
Ett sammanhängande GC-vägnät erhålls då mellan G:a Hjälmseryd och Stockaryd.

Det dimensionerade året för trafiken har bedömts infalla år 2040.

Nedan beskrivs olika alternativa korridorer där nybyggnads-/ombyggnadsåtgärderna beskrivs översiktligt.

Alternativ 1

Alternativ 1:s vägkorridor föreslås börja strax nordväst om G:a Hjälmseryd uppe på krönet på väg 30 där man kan erhålla mycket goda siktförhållanden. Vägkorridoren går då norr om natur- och kulturmiljön vid G:a Hjälmseryd och vidare norr om Ådala för att ansluta till befintlig väg i km 2/750, för att sedan följa befintlig väg som breddas förbi Granberga/Skogshyddan där ny förbifart går ifrån befintlig väg norrut för att ansluta till väg 763 i norra delen av samhället.

Alternativ 2

Alternativ 2:s vägkorridor är identisk med alternativ 1:s vägkorridor t.o.m. km 2/750 där ny väg korsar befintlig väg och går söder om befintlig väg för att runda Granberga/Skogshyddan för att ansluta till alternativ 1:s korridor förbi Stockaryd.

Alternativ 3

Alternativ 3 är identisk med alternativ 2 fram till km 3/300 där vägkorridoren viker av norr ut mellan Björkliden och Granliden för att ansluta till alternativ 1 och 2:s korridor vid km 4/700.

Någon vägkorridor söder om befintlig väg förbi Gransko-gen/Ådala har ej ansetts möjlig att åstadkomma med rimliga intrång vid bebyggelse och odlingsmark.

6.2 Effekter och konsekvenser

Där ej annat anges avser beskrivningen både alternativ 1,2 och 3.

Tillgänglighet:

Tillgängligheten till ny väg är relativt likvärdig i alternativen.

Ny väg kommer att nyttjas av den genomgående trafiken. Ett väl fungerande lokalvägnät för de boende utefter befintlig väg, samt långsamgående trafik och gång- och cykeltrafik, bildas i alla alternativ.

Transportkvalité:

Ny väg i samtliga alternativ innebär ökad framkomlighet för trafiken med minskande restider som följd. En jämnare hastighetsfördelning mellan fordon ger en jämnare trafikrytm och avspändare körning.

Regional utveckling:

En bra vägstandard med god framkomlighet och hög trafiksäkerhet är en förutsättning för en fortsatt god tillväxt i regionen. Den ökande andelen tung trafik till omlastningsterminalen innebär ett ökat ”tryck” på vägnätet med högre timtrafik och betydande trafik under en större del av dygnet. Ny väg tar bort de negativa konsekvenserna som en ökad andel tung trafik annars skulle innebära i det befintliga vägnätet.

Att ny väg kan nyttjas av pendlande är en viktig förutsättning för tillväxt i Stockaryd.

En ombyggnad av väg 761 minskar behovet av ombyggnaden av väg 761 norr ut mot Vrigstad. En god standard för väg 761 gör att den i kombination med väg 30 upp mot Vrigstad kommer att uppfattas som huvudinfart till industriområdet av den tunga trafiken.

Trafiksäkerhet:

En ny väg med separerad gång- och cykeltrafik innebär en betydande trafiksäkerhetsförbättring på sträckan. En ny väg med bättre plan- och profilstandard och framförallt en likvärdig vägbredd utefter sträckan innebär en säkrare och vilsammare trafikmiljö för den tunga trafiken in till terminalen.

Möjligheter till att ostört från den tunga trafiken kunna förflytta sig i området för långsamgående jordbrukstransporter, gång- och cykeltrafik mm. är den viktigaste trafiksäkerhetsförbättringen som möjliggörs av befintlig väg i kombination med ny-anlagd GC-väg.

Landskapsbild:

En ny väg innebär förändringar av upplevelsen av landskapet. Anpassning av väglinjer i landskapet bör göras i såväl plan som i höjd.

Med föreslagen linje i det relativt slutna landskapet bör inga siktskymmande siktbarriärer erhållas utan en till landskapet god linjeföring erhållas.

Naturmiljö:

Väggkorridoren enligt alternativ 3 går i kanten av naturområde 04 som utgörs av en sumpskog, som i huvudsak består av tall.

Kulturmiljö:

Vid anslutning till väg 30 tangerar föreslagen väggkorridor (gemensam för de tre alternativen) ytterkanten av område nr 05 som utgörs av ett område som ur kulturmiljösynpunkt är av riksintresse (Hjälmseryds G:a Kyrka).

Område nr 06, som utgörs av ett område med röjningsrösen, passeras igenom i den gemensamma väggkorridoren i de tre alternativen.

Naturresurser – markanvändning:

Ny väg och/eller ny lokalväg kommer att behöva ny mark i anspråk. Bitvis behöver åkermark tas i anspråk med detta görs i eller i nära anslutning till befintlig väg varför inga opåverkade stora jordbruksområden berörs.

Det kommer att behöva tillföras massor från sidotag till att bygga vägen.

Friluftsliv och rekreation:

Inga områden som berörs av närrekreation eller rekreation från det rörliga friluftslivet berörs av föreslagen väggkorridor.

Det sammanhängande GC-vägnätet mellan Stockaryd och G:a Hjälmseryd med Norrsjöns badplats på ”mitten” kan däremot bli ett trevligt utflykts- och motionscykelstråk som tillför ett mervärde för de boende i Stockaryd med omnejd.

Boendemiljö – hälsa:

En ny förbifart för västra sidan av Stockaryds samhälle innebär en förbättrad miljö för de västra centrala delarna runt kyrkan och stationsområdet i Stockaryd.

En ny väg lyfter bort olägenheterna av den tunga trafiken för de boende utefter väg 761.

Miljöbelastning:

Enligt uppgift från Länsstyrelsen förekommer inga kända områden med föroreningar inom utredningsområdet.

Dock finns ett område där verksamhet har bedrivits som innebär att markföroreningar kan finnas då markföroreningar ofta har påträffats på andra ställen där liknande verksamhet har bedrivits.

Området som avses är Union Stockarydverkens barkdeponi.

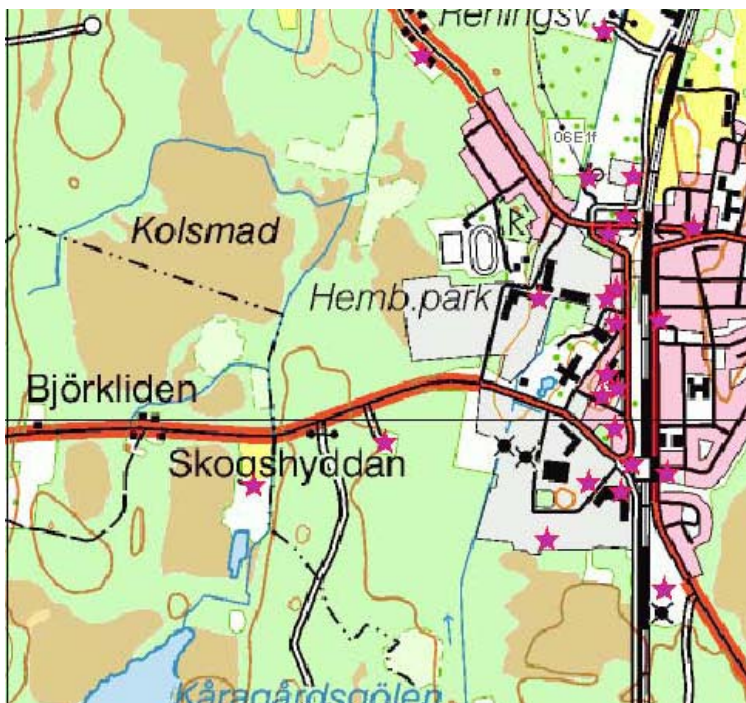


Foto 6.2.1 Område (markerade med röd stjärna) där risk förekommer för förorenad mark enligt GIS-data från Länsstyrelsen.

Byggnadstekniska förutsättningar:

Där den blivande vägen går igenom sankmarker, mosspartier m.m. kan grundförstärkningsåtgärder som utskiftning av massor komma ifråga, alternativt överlast beroende på torvdjup.

Jämställdhet:

En ny väg och förbifart förutsätts ge minskad trafik på gamla vägen och blivande lokalvägnät vilket ökar förutsättningarna att trafiksäkert kunna förflytta sig i närområdet för gående

samt för långsamgående fordon och cyklister.

En minskad pendlingstid ökar möjligheterna att få ihop "livspusslet" för både män och kvinnor.

7 Riskhantering

7.1 Skydds och riskobjekt

Inom utredningsområdet finns ett antal skyddsvärda objekt i form av natur- och kulturmiljöer vilka har beskrivits under avsnitt 3.3.2 – 3.3.3. En sammanfattning görs nedan av de objekt som bedöms löpa störst risk att beröras negativt.

Område 07 och område 06, båda fossila åkrar med röjningsrösen, kan komma att beröras av föreslagna vägslingor.

7.2 Konfliktpunkter

Några av skyddsobjekten kommer att påverkas av den nya vägsträckningen i större eller mindre grad. Flertalet kommer till största delen att kunna undvikas.

Konflikt med jordbrukets inverkan kan uppstå vid Norra Hetseryd där jordbruksmark kommer att behöva tas i anspråk för vägändamål i samtliga alternativ.

Konfliktpunkter med enstaka bostadshus uppkommer då tomtmark behöver tas i anspråk vid breddning av vägen i befintlig sträckning.

8 Måluppfyllelser och prioritering av åtgärder

Syftet med projektet är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten längs väg 761 och minska de negativa miljökonsekvenserna/störningarna för de boende längs vägen av den ökande tunga trafiken.

Detta kan uppnås med alla föreslagna alternativ.

Samtliga alternativ bedöms medföra att de nationella övergripande transportpolitiska målen främjas och uppfylls i olika grad och i olika aspekter.

9 Samråd

I samband med upprättande av denna förstudie har samråd skett med följande:

Sävsjö kommun
Vägverket Region Sydöst
?????

10 Fortsatt arbete

10.1 Nästa steg i planprocessen

Nästa steg blir att upprätta en **vägutredning/arbetsplan inklusive miljökonsekvensbeskrivning** och därefter en bygghandling för en utbyggnad av valt alternativ.

10.2 Frågor som kräver särskild uppmärksamhet

I samband med kommande **vägutredning/arbetsplan** och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning rekommenderas att en naturinventering görs för de alternativ som bedöms kunna bli aktuella.