

VÄGPLAN GRANSKNINGSHANDLING

Väg E20, Alingsås-Vårgårda, delen Kristineholm-Bälinge Alingsås kommun, Västra Götalands län

Planbeskrivning 2013-10-11

Projektnummer: 107 609



Väg E20, Alingsås-Vårgårda, delen Kristineholm-Bälinge: Granskningshandling

Skapat av: Norconsult, Elisabeth Setterstig

Dokumentdatum: 2013-10-11

Dokumenttyp: Rapport

DokumentID: 1C070001

Ärendenummer: TRV 2012/47321

Projektnummer: 107 609

Version: 1.0

Publiceringsdatum: 2013-10-11

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Svante Jildenhed

Uppdragsansvarig: Elisabeth Setterstig

Tryck:

Fotograf: Flygfoto: Per Peterson (Healthy Grapics AB) för Vägverket

Övrigt foto: Norconsult AB

Distributör: Trafikverket, 405 33 Göteborg, telefon: 0771-921 921

Innehåll

| | |
|--|----|
| 1 Sammanfattning | 5 |
| 2 Projektets bakgrund, förutsättningar, ändamål och projektmål | 6 |
| 2.1 Nuvarande förhållanden | 6 |
| 2.2 Behov av förändring | 7 |
| 2.3 Ändamål och projektmål | 7 |
| 2.4 Hela utbyggnadsprojektet och projektets del i detta | 7 |
| 2.5 Beslut om tillåtlighet enligt 17 kap miljöbalken | 8 |
| 2.6 Redogörelse av Natura 2000-områden och andra riksintressen | 8 |
| 2.7 Planens överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler och miljö kvalitetsnormer | 8 |
| 2.7.1. Allmänna hänsynsregler | 8 |
| 2.7.2. Miljö kvalitetsnormer | 9 |
| 2.8 Sammanfattning av en samhällsekonomisk bedömning | 9 |
| 3 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv | 10 |
| 3.1 Åtgärdsvalsstudier | 10 |
| 3.2 Val av lokalisering | 10 |
| 3.2.1. Lokaliseringsplan 1993-1998 | 10 |
| 3.2.2. Förstudie 2002 | 10 |
| 3.2.3. Teknisk studie, 2005 | 11 |
| 3.2.4. Vägutredning 2008 | 11 |
| 3.2.5. Kommunal planering | 11 |
| 3.3 Val av utformning | 12 |
| 3.3.1. E20 | 12 |
| 3.3.2. Korsningspunkter | 13 |
| 3.3.3. Trafikplats Bälinge | 13 |
| 3.3.4. Övriga vägar | 16 |
| 4 Konsekvenser av förslaget | 17 |
| 4.1 Trafiktekniska konsekvenser | 17 |
| 4.1.1. Överensstämmelse med de transportpolitiska målen | 17 |
| 4.1.2. Restid/komfort | 17 |
| 4.1.3. Framkomlighet | 18 |
| 4.1.4. Bytespunkter med koppling till andra transportsystem | 18 |
| 4.1.5. Trafiksäkerhet | 18 |
| 4.1.6. Barnkonsekvenser | 18 |
| 4.2 Miljökonsekvenser | 18 |
| 4.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått | 19 |
| 4.3.1. Åtgärder att fastställa | 19 |
| 4.3.2. Ytterligare åtgärder | 22 |

| | |
|--|----|
| 4.4 Markanspråk och konsekvenser för pågående markanvändning | 23 |
| 4.4.1. Vägområde för allmän väg..... | 23 |
| 4.4.2. Område med tillfällig nyttjanderätt | 24 |
| 4.4.3. Konsekvenser för pågående markanvändning..... | 25 |
| 4.5 Påverkan under byggtiden..... | 27 |
| 5 Genomförande och finansiering..... | 28 |
| 5.1 Formell hantering..... | 28 |
| 5.1.1. Handläggning..... | 28 |
| 5.1.2. Fastställelsebeslutets omfattning..... | 28 |
| 5.1.3. Rättsverkningar av fastställelsebeslutet | 28 |
| 5.2 Genomförande..... | 29 |
| 5.2.1. Översiktlig tidplan..... | 29 |
| 5.2.2. Samordning med Alingsås kommun | 29 |
| 5.2.3. Tillstånd och dispenser | 29 |
| 5.2.4. Utbyggnad..... | 29 |
| 5.2.5. Kontroll och uppföljning | 31 |
| 5.3 Finansiering..... | 31 |

1 Sammanfattning

Väg E 20 ingår som en del i det nationella stamvägnätet - de vägar som bedömts vara viktigast för landets vägtransportförsörjning. Den utgör också riksintresse för kommunikation. Väg E 20 är en historisk pulsåder mellan Göteborgsregionen och Örebroregionen och har stor betydelse för kontakterna med Stockholms- och Mälardalenregionen. Efter bildandet av storlänet Västra Götalands län har E 20 blivit viktig för den regionala balansen inom länet. I nationell plan för transportsystemet 2010-2021 är E20 från Alingsås till Vårgårda upptaget för utförande 2016-2018. Det nu aktuella projektet E20 Kristineholm – Bälinge är den sydligaste delen av nämnda sträcka.

Nuvarande E20 är cirka 12 meter bred, med en skyltad hastighet av 80 km/h. Sträckan trafikeras av knappt 14 000 fordon per dygn, varav 14% är tung trafik. Till år 2030 bedöms trafiken ha ökat till cirka 25 000 fordon per dygn. Vägen har redan idag otillräcklig standard i förhållande till trafikmängden, framförallt innebär anslutande vägar och utfarter stora olycksrisker. E20 är ett prioriterat stråk, där framförallt den omfattande tunga trafiken ställer krav på en säkrare väg.

Vägförslaget omfattar en ombyggnad av väg E20 till 21,5 meter bred motorväg på en sträcka av cirka 2,5 km, som helt följer nuvarande väg. Den ansluter i söder till nuvarande väg, som genom Alingsås är fyrfältig, och i norr till nuvarande E20. Anslutningen i norr bedöms vara en tillfällig lösning, i väntan på fortsatt utbyggnad mot Vårgårda.

En trafikplats föreslås vid nuvarande infart till Bälinge återvinningsstation. Planskilda passager föreslås dessutom för Ridhusvägen och Olstorpsvägen. En allmän lokalväg föreslås väster om E20, där Alingsås kommun också planerar ett verksamhetsområde. För denna väg föreslås en bro över Sävån, som kräver tillstånd till vattenverksamhet. Kompletterande gång- och cykelvägar och omläggningar av enskilda vägar föreslås öster om E20.

Under 2012 -2013 har projekteringen för Vägplan pågått. Förslaget innebär att E20 byggs om till motorväg i princip i samma läge som dagens väg dock med geometri som tillåter en hastighet på 100 km/h. I norr avslutas projektet med trafikplats Bälinge. Parallellt med E20 planeras också för en lokalväg genom kommunens planerade verksamhetsområde. Vägar som tidigare anslöt till E20 korsar E20 planskilt och ansluts via lokalvägnätet till trafikplatsen alternativt via Borgensgata in mot Alingsås.

Alingsås kommuns planer på expansion med verksamhetsområden på den norra sidan om staden kräver också en förbättrad infrastruktur som innefattar aktuell sträcka på E20, trafikplatsen Bälinge men också den planerade Norra länken.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har tidigare beslutat att utbyggnaden ska anses medföra betydande miljöpåverkan. Regeringen beslutade 2013-04-25 att avstå från att tillåtlighetspröva aktuell utbyggnad.

2 Projektets bakgrund, förutsättningar, ändamål och projektmål

2.1 Nuvarande förhållanden

Aktuellt projekt utgörs av en cirka 2,5 km lång sträcka av väg E20 på mellan Kristineholm, närmast tätorten Alingsås, och Bälinge längst i norr. Vägen är i dag utformad som en 12 meter bred landsväg. På sträckan finns ett antal anslutande vägar och enskilda utfarter. Hastigheten är idag begränsad till 80km/h.

Den berörda vägsträckan passerar genom Alingsås ytterområden, dels en blandad bebyggelse med både verksamheter och bostäder, dels ett småskaligt jordbrukslandskap, som planeras för framtida verksamheter. I den södra delen av sträckan ligger vägen inom detaljplanelagt område medan man i norr är helt utanför detaljplaner.

I Kristineholm ligger det bostäder på vägens östra sida och ett mindre verksamhetsområde på vägens västra sida. Efter ca 300 meter kröker vägen betydligt och går därefter genom en trång passage mellan Sävån på ena sidan och bebyggelse på bergssluttning på andra sidan. Efter denna passage lämnar man staden och kommer ut i ett öppet jordbrukslandskap som avgränsas av lövridåer. I jordbrukslandskapet är bebyggelsen koncentrerad till vägens östra sida. Bebyggelsen består av en ridskola, en veterinärstation samt ett antal enstaka boningshus. Hela sträckningen går nära Sävån/Bäsjöbacken och dess dalgång. Vägen löper också över Olstorpbacken. Vägen har en mjuk linjeföring som i stort följer landskapets naturliga topografi. Stor del av sträckan ligger på bank med goda utblickar över jordbrukslandskapet. I områdets norra del ansluter Olstorpsvägen med strax under 20 bostäder och på vägens västra sida ligger kommunens återvinningsstation. De enskilda vägarna har en bredd av ca fyra meter. I norr vid planerad trafikplats ses tydligt Tokebacka, en gårdsmiljö från 1800-talet.

På sträckan finns fyra hållplatslägen. Två vid Ridhusvägens anslutning och de andra vid Olstorpsvägen. Tre av hållplatserna är utformade som fickhållplatser medan en inte har någon avsvängning. Det finns ingen möjlighet att korsa E20 planskilt för att ta sig till och från hållplatserna på vägens västra sida.

Under åren 2003-2013 har det på den aktuella sträckan av E20 skett tolv trafikolyckor. Av dessa olyckor var fyra med svåra personskador och åtta med lindriga personskador som följd. Av de totalt 22 personer som skadats vid olyckorna har 11 skadats svårt. Inga olyckor har skett med oskyddade trafikanter. Typen av olyckor är blandade, singel-, mötes- upphinnande- och avsvängandeolyckor. Det har också under perioden inträffat en viltolycka med personskador.

Det finns idag inga viltstängsel utmed vägen och ett flertal viltolyckor har inträffat på sträckan främst med rådjur.

Värdefulla naturmiljöer finns framförallt kring vattendragen, Sävån och dess biflöden, men även betesmarker och skogsklädda bergknallar har förhöjda värden. I området finns lämningar från tidigare bosättningar, både gravar och boplatssområden från metalltid och framåt har identifierats. E20 följer ett gammalt kommunikationsstråk, och en del av områdets äldre gårdsbebyggelse finns fortfarande kvar. Delar av området är intressant som rekreations- och friluftsområde. Det gäller ridanläggningen vid Nygård, resterna av det medeltida fästet Stynaborg och det närliggande naturreservatet Hjortmarka.

Framförallt i projektets södra ände finns ett antal bostäder som är utsatta för bullernivåer över gällande riktvärden.

Utmed Sävån gäller 100 meter strandskydd. Nuvarande E20 ligger delvis inom strandskyddsområdet.

2.2 Behov av förändring

Motiven till utbyggnad av nu aktuell delsträcka är att ersätta en hårt belastad vägsträcka med stora trafiksäkerhetsbrister, framförallt för oskyddade trafikanter. Både trafiksäkerhet och framkomlighet förbättras genom att anslutande trafik samlas till trafikplatser och långsamtgående fordon och oskyddade trafikanter utnyttjar det nya lokalvägnätet. Utbyggnaden är också viktig som en första etapp av planerad motorvägsutbyggnad mellan Alingsås och Vårgårda och som en del av kommunens utveckling av nya verksamhetsområden.

2.3 Ändamål och projektmål

Ändamålet med utbyggnaden av E20 på delen Kristineholm och Bälinge är att medverka till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv genom en utbyggnad av E20 mellan Alingsås och Vårgårda. De brister som ska åtgärdas är framförallt dålig trafiksäkerhet och låg framkomlighet.

Projektets viktigaste mål är att:

- tillgängligheten ökar och restidsförbrukningen i systemet minskar, vilket även ska komma kollektivtrafikanter, oskyddade trafikanter och funktionshindrade till del.
- näringslivets transporter gynnas
- risken för olyckor minskar genom att vägen erbjuder en säkrare trafikmiljö
- utpekade miljömål med koppling till de nationella miljömålen klaras, däribland minimering av störningar i boendemiljöer samt minsta intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer
- det lokala och regionala näringslivet gynnas
- delsträckan kan fungera som en länk i både nuvarande och framtida vägnät, oavsett vilken utbyggnadsinriktning för delen Bälinge – Vårgårda som väljs.

2.4 Hela utbyggnadsprojektet och projektets del i detta

Väg E20 planeras för utbyggnad på hela sträckan Alingsås-Vårgårda, en sträcka på ca 20 km. I nationell plan för transportsystemet 2010-2012 är E20 från Alingsås till Vårgårda upptaget för utförande 2016-2018.

Aktuellt projekt har tidigare lagts för att möjliggöra Alingsås kommuns planer på en tvärförbindelse mellan väg 1890 och E20 samt utbyggnaden av Borgens industriområde.

2.5 Beslut om tillåtlighet enligt 17 kap miljöbalken

Projektet har ansökt om tillåtlighetsprövning. Regeringen har 2013-04-25 meddelat att man avstår från att pröva tillåtligheten av planerad utbyggnad med motiveringen:

”Regeringen konstaterar att utbyggnaden till motorväg mellan Kristineholm och Bälinge avser en mindre del av hela projektet som utretts och beskrivits i vägutredningen och miljökonsekvensbeskrivningen. Etapputbyggnaden planeras att ske i direkt anslutning till befintlig E20. Några alternativa korridorer har inte varit aktuella att utreda. Utbyggnaden, inklusive trafikplatsen, kan utformas och genomföras utan att låsa eventuell fortsatt utbyggnad till ett visst alternativ. Etappen kan genomföras och fungera fullt ut även om resterande del av E20 mellan Bälinge och Vårgårda inte byggs ut.

Regeringen bedömer att utbyggnaden av etappen Kristineholm-Bälinge inte kommer att medföra sådan omgivningspåverkan att det på den grunden finns skäl att pröva verksamheten enligt 17 kap. miljöbalken.”

2.6 Redogörelse av Natura 2000-områden och andra riksintressen

E20 är utpekad som riksintresse enligt Miljöbalken, 3 kap 8§, med anledning av vägens betydelse som kommunikationsled. Detsamma gäller Västra Stambanan. Inga ytterligare riksintressen berörs direkt av föreslagen vägombyggnad.

Säveån och dess omgivningar är av riksintresse för naturvården på flera platser, men inte i anslutning till aktuell vägplan. Den mynnar dock i sjön Mjörn, som är av riksintresse för naturvård (område NRO14138). Vid Säveåns mynning i Mjörn finns också ett område, Nollhagaviken, som är utpekad som Natura 2000-område (SE0530100) och därigenom av riksintresse enligt miljöbalken, 4 kap 8§. Det 51 hektar stora området är ett Natura 2000- område enligt habitatdirektivet (pSCI-område). Särskilt nämns att viken är känslig för igenväxning och förändrad hydrologi. Föroreningar från E20 kan genom att vägavgattnet rinner till Säveån påverka vattenkvalitet i Mjörn och därigenom skada ovannämnda områdets värden.

Vägutbyggnaden ger positiva effekter för kommunikationsintresset E20. Inga andra riksintressen påverkas direkt. Genom Säveån kan naturvårdsintressen nedströms påverkas indirekt. Då föreslagen vägutbyggnad innehåller åtgärder för fördröjning och rening av dagvatten bedöms att den indirekta påverkan på nedströms liggande riksintressen är begränsad och positiv. Risken för föroreningsspridning via dagvatten bedöms minska efter genomförd vägutbyggnad.

2.7 Planens överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler och miljökvalitetsnormer

2.7.1. Allmänna hänsynsregler

Vägplanens överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler beskrivs närmare i kapitel 9 av den miljökonsekvensbeskrivning som hör till vägplanen, se flik 5.

2.7.2. Miljökvalitetsnormer

Förordningar om miljökvalitetsnormer finns hittills framtagna för utomhusluft (SFS 2010:447), för förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön (SFS 2004:660), för fisk- och musselvatten (SFS 2001:554) och för omgivningsbuller (SFS 2004:675).

Miljökvalitetsnormen för omgivningsbuller är ej tillämpbar på projektnivå och tidigare bedömningar att gällande miljökvalitetsnormer för luft inte kommer att överskridas kvarstår.

Beträffande miljökvalitetsnormerna för fisk- och musselvatten har Naturvårdsverket upprättat en förteckning (NFS 2002:6) över de fiskvatten som ska skyddas enligt den berörda förordningen. Bland förtecknade fiskvatten finns Sävån med från mynningen i Göta älv till Hedefors i Lerums kommun. Detta är avsevärt nedströms den nu studerade delen av Sävån och sjön Mjörn ligger där emellan. Arbetena bedöms därför inte kunna påverka möjligheterna att klara gällande miljökvalitetsnormer för fiskvatten.

Enligt vattenmyndighetens bedömning har Sävån måttlig ekologisk status, med målet att god ekologisk status ska uppnås till 2021. Det anses som ekonomiskt orimligt och/eller tekniskt omöjligt att vidta de åtgärder som skulle krävas för att uppnå god ekologisk status 2015. Föreslagen ombyggnad av väg E20 bedöms gynna möjligheterna att nå god ekologisk status år 2021 genom att skyddet mot förorening av Sävån förbättras på flera sätt. Ombyggnaden förbättrar sträckans trafiksäkerhet och skyddet mot föroreningsspridning i samband med olyckor. Även spridningen av mer vardagliga föroreningar med vägdagvatten begränsas genom att dagvattnet ges tillräcklig rinnsträcka eller uppehållstid i avvattningssystemet för att föroreningar ska fastläggas eller sedimentera. Därigenom förhindras i stor utsträckning att föroreningarna når Sävån. Även skyddet av dess biflöden Olstorpabäcken och Bäsjöbäcken förbättras på motsvarande sätt.

2.8 Sammanfattning av en samhällsekonomisk bedömning

För hela utbyggnadsprojektet ligger den samhällsekonomiska vinsten i kortare restid och ökad trafiksäkerhet. Den aktuella sträckan ger en mindre restidsvinst men bidrar till väsentligt ökad trafiksäkerhet.

3 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

3.1 Åtgärdsvalsstudier

Då planprocessen för projektet påbörjades före 2013-01-01 finns ingen formell åtgärdsvalsstudie genomförd. Enligt tidigare modell har strukturstudie, förstudie lokaliseringsplan och vägutredning tagits fram. Dessa studier har omfattat en längre sträcka av E20, alla med början i Alingsås och med fortsatt sträckning norrut.

Beslut om utbyggnadsstandard togs i vägutredningen 2008. Se vidare punkten 3.2.4.

3.2 Val av lokalisering

3.2.1 Lokaliseringsplan 1993-1998

Under åren 1993–98 utarbetades lokaliseringsplan för E 20 delen Alingsås–Värgårda.

Lokaliseringsstudien pekade på möjligheter till förbifart söder om Alingsås och korridoralternativ utmed Västra Stambanan, alternativt i skogsområden öster om nuvarande E 20 mellan Alingsås och Värgårda. År 1995 togs ett riksdagsbeslut där huvudinriktningen för E 20 blev 13-metersväg med möjlighet att senare kunna bygga ut till högre standard. Önskemål från kommuner och länsstyrelse om att även studera utbyggnad i befintlig sträckning ledde till en kompletterande utredning, daterad mars 1997. Studien av ny E 20 i befintlig sträckning delades i två delar, genom Alingsås respektive mellan Alingsås och Värgårda. Arbetet med lokaliseringsplanen avslutades i och med "Lokaliseringsplan, utvärdering och beslut om fortsatt projekteringsinriktning", daterad juni 1998. Vägverket beslutade att det fortsatta arbetet skulle inriktas på ombyggnad av befintlig sträckning genom Alingsås och nybyggnad enligt korridor Orange/Röd (Skogskorridoren) mellan Alingsås och Värgårda.

3.2.2 Förstudie 2002

Förstudie 2002, Alingsås (Hedvigsberg)–Värgårda (Hjultorp)

Förstudien baseras i huvudsak på tidigare utredningsmaterial (Lokaliseringsplan) och har uppdaterats enbart med hänsyn till väsentliga förändringar efter tidigare planeringsomgång. Den behandlar även delen genom Alingsås. Förstudien är benämnd "Beslutshandling augusti 2002".

För delen Alingsås–Värgårda beslutade Vägverket att:

- Kompletterande lokaliseringsstudier genomförs i en vägutredning, anpassad till bland annat miljöbalkens och väglagens nya krav.
- De aktuella förhållandena som framkommer när vägutredningen genomförs får klargöra vilken vägstandard som bör väljas med hänsyn till trafikutveckling, kommunal utvecklingsplanering med mera.
- Möjligheterna att passera Bälinge och riksintresseområdet mellan Mängsholm och Siene ska särskilt studeras.
- Förbättrad väg ska ånyo studeras med hänsyn till väglagens krav.
- De alternativa vägkorridorer som presenteras i förstudien behandlas fortsatt i den kommunala planeringen. De benämns Järnväg, Befintlig väg och Skog, och är även utgångspunkt för arbetet i den nu aktuella vägutredningen.

3.2.3. Teknisk studie, 2005

För att klargöra vilka möjligheter det finns att förbättra nuvarande väg har Vägverket Region Väst tagit fram en teknisk studie av trafiksäkerhetshöjande åtgärder på befintlig väg. Den behandlar möjligheterna att bygga befintlig E 20 till mötesseparerad väg på sträckan Alingsås–Värgårda (Hjultorp). Rapporten är benämnd ”Teknisk studie av trafiksäkerhetshöjande åtgärder på befintlig väg”, daterad september 2005. I rapporten föreslås att sträckan Alingsås–Hol av ekonomiska och tekniska skäl målningssepareras med 1+1 körfält. En sträcka norr om Bälinge och en sträcka norr om Hol byggs ut med 2+2 körfält för att öka framkomligheten. Sträckan Hol–Värgårda medger utbyggnad till 2+1 körfält utan att vägen breddas och föreslås målningssepareras på samma sätt som avsnittet Alingsås–Hol.

Samtidigt påpekas att framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblemen är stora och kan inte lösas med enkla åtgärder i befintlig väg. På sträckan Alingsås–Värgårda behövs en långsiktigt hållbar lösning i form av fyrfältsväg i ny sträckning.

3.2.4. Vägutredning 2008

Vägverket tog 2008 fram en vägutredning för sträckan Alingsås – Värgårda.

I vägutredningen studeras tre alternativ för sträckan:

- Befintlig väg
- Järnvägskorridoren
- Skogskorridoren

I samtliga dessa förslag föreslås en trafikplats vid Bälinge. Sträckan Kristineholm-Bälinge föreslås också i alla alternativen att gå i befintlig sträckning med justering av geometrin för att klara en dimensionerande hastighet av 110 km/h.

I skogsalternativet finns två alternativa dragningar kallade Hallstorp och Gisslatorp. Dessa alternativ skiljer sig åt på en sträcka av ca 5 km då man väljer att efter planerad trafikplats Bälinge gå på olika sidor av Domarberget.

I Vägverkets beslutshandling från 2009 beslutas följande:

”Vägverket Region Väst beslutar att utifrån upprättad vägutredning och inkomna yttranden gå vidare i planeringsprocessen genom att:

- Upprätta arbetsplan för delen Alingsås–Värgårda enligt alternativ Skogskorridoren. Av de beskrivna alternativen i söder föreslås utbyggnaden ske via Gisslatop.
- Trafikteknisk standard blir troligen 18,5 meter bred motorväg. På delen Kristineholm-Bälinge föreslås bredden 21,5 meter. Oavsett vägbredd innebär detta planskilda korsningar och en mittremsa med vägräcke som åtskiljer körriktningarna. Referenshastigheten för 18,5 meters bredden är 110 km/h
- Trafikplatser föreslås i Bälinge, Hjultorp, Degrabo och Lund.
- Nuvarande E20 kommer till stora delar att utnyttjas som väg för lokal trafik, långsamtgående fordon och oskyddade trafikanter. Åtgärder för att anpassa vägen till denna trafik studeras vidare i arbetsplaneskedet.”

3.2.5. Kommunal planering

Alingsås kommun har tagit fram en fördjupad översiktsplan ”FÖP staden Alingsås”, antagen av kommunfullmäktige 26 mars 2008. Planen förutsätter att en ny E 20 dras enligt ”skogsalternativet” för vilken mark föreslås reserveras. Med anledning av

länsstyrelsens och Vägverkets synpunkter har den utställda planen kompletterats med en redovisning av de tre vägkorridorer som presenterades i vägutredningen ovan. Enbart av kommunen förordat alternativ redovisas dock på plankartorna. Kommunen skriver att "Det innebär att om Vägverket efter pågående utredning beslutar att inte genomföra det alternativ som plankartan visar utan i stället genomföra något av de övriga alternativen som kallas järnväg eller befintlig väg behöver översiktsplanen ändras i den berörda delen såväl för vägreservat som för mark- och vattenanvändning."

3.3 Val av utformning

3.3.1. E20

Sträckning och utformning

E20 utformas som en fyrfältig motorväg med en bredd av 21,5 meter, se typsektion i figur 3.2:1. Den dimensioneras för en tillåten hastighet av 100 km/h.

På delen mellan Kristineholm och föreslagen trafikplats vid Bälinge följer förslaget till motorväg helt nuvarande E20. Nuvarande väg kommer däremot inte att utnyttjas i den framtida motorvägen utan rivs och ersätts av ny väg. Framförallt förändras vägens höjdläge, men beroende på terrängen breddas vägområdet åt olika håll jämfört med nuvarande väg. Det nya vägområdet är cirka 40 meter brett jämfört med dagens cirka 25 meter.

Förslaget ansluter i söder till nuvarande väg, som genom Alingsås är fyrfältig, och i norr till nuvarande E20. Anslutningen i norr bedöms vara en tillfällig lösning, i väntan på fortsatt utbyggnad mot Vårgårda.

Ombyggnaden till motorväg innebär att alla anslutningar till E20 på sträckan Kristineholm-Bälinge kommer att stängas. Det påverkar enskilda vägar, se vidare i avsnittet om lokalvägnätet. Vid Nedre Nygård påverkar stängningen också nuvarande rastplats och kiosk. Dessa kommer inte att kunna vara kvar efter genomförd utbyggnad.

Gestaltning

För de två delsträckorna genom Alingsås, Hedvigsberg-Kristineholm och Kristineholm-Bälinge, har Trafikverket upprättat ett gemensamt övergripande gestaltungsprogram. Programmet syftar till att hela sträckan ska behandlas som en sammanhängande sträcka och bli en attraktiv vägmiljö utan att ge avkall på säkerhet eller framkomlighet. Den sträcka som studeras i gestaltungsprogrammet går genom områden av olika karaktär; landsbygden, staden och den centrala staden, se figur 5.2:3 i kapitel 5.2. Delen mellan Kristineholm och Nedre Nygård ligger i karaktärsområdet staden och delen mellan Nedre Nygård och Bälinge ligger i landsbygdsområdet. Vid Nygård planeras en bro och här kommer gränsen mellan stad och landsbygd att finnas.

Inom landsbygdsområdet ska en fortsatt lantlig prägel bevaras med odlingsmarker och beteshagar blandat med skogsklädda höjder. Inom delen som räknas till stad kommer sidområden och vägutrustning såsom skyltar och bullerskyddsplank med mera att få en mer stadsmässig karaktär.

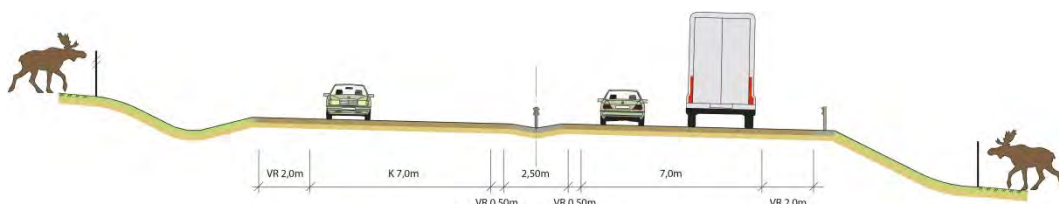
Väggeometri

Utformning närmast Alingsås tätort har optimerats med hänsyn till kringliggande bebyggelse och närheten till Sävån och de geotekniska problem detta medför. Horisontalgeometrin på denna delen ligger nära minimiradier med långa

övergångskurvor. Breddökning krävs på flera ställen för att säkerställa sikten. När man passerat Säveån ligger den nya väglinjen i plan nära den befintliga vägen. Stora förändringar krävs dock i vertikalgeometrin dels för att säkerställa sikten men även för att möjliggöra passagen för Olstorsvägen under E20.

Hastigheten på sträckan är begränsad till 80 km/h mellan sektion 26/190 och 26/690. På den fortsatta sträckningen norrut är hastigheten 100 km/h.

Sektionen för väg E20 är 21,5 meter bred. Sidoområden utformas med öppna och flacka diken. Hela sträckan förses med viltstängsel. Nedan visas en illustration över hur vägen kan utformas. En mer detaljerad bild av utformningen framgår av typsektioner, flik 12.



Figur 3.1: Sektion E20

3.3.2. Korsningspunkter

Förutom trafikplatsen i Bälinge korsas E20 planskilt på ytterligare två platser.

Olstorsvägen passerar under väg E20 i en port där vägunderfarten kombineras med passage för Olstorpabäcken för vilken slänterna och vegetation utformas för att möjliggöra faunapassage.

Ridhusvägen passerar väg E20 på bro över vägen.

3.3.3. Trafikplats Bälinge

Utformning

Trafikplats Bälinge har lokaliserats till Tokebacka, ungefär där anslutningen till Bälinge återvinningsstation ligger idag. Trafikplatsläget följer förslaget från vägutredningen och ligger där utredningens "skogskorridor" lämnar nuvarande väg. I trafikplatsens ansluts, efter slutlig utbyggnad till motorväg mellan Alingsås och Vårgårda, dels det lokala vägnätet i norra delen av tätorten, dels nuvarande E20 i sin framtida funktion som lokalväg mot Bälinge och Hol. Även den av Alingsås kommun planerade tvärförbindelsen "Norra länken", kommer att anslutas till trafikplatsen.

I utbyggnaden av delen Kristineholm-Bälinge ingår trafikplatsen men i detta första skede ansluts endast det lokala vägnätet till E20. För E20-trafiken görs en tillfällig anslutning norrut mot nuvarande E20. Utformningen av trafikplatsen skall byggas så att den i framtiden ger möjlighet att fortsätta utbyggnaden av E20 vidare mot Vårgårda i samtliga tidigare studerade alternativa dragningar.

Trafikplats Bälinge utformas med lokalvägen planskilt under E20 och med en cirkulationsplats där lokalvägar mot Alingsås och mot Bälinge återvinningsstation ansluts.

Trafikplatsens utformning framgår av figur 3.2 och illustrationsplaner under flik 10.



Figur

3.2: Trafikplats Bälinge

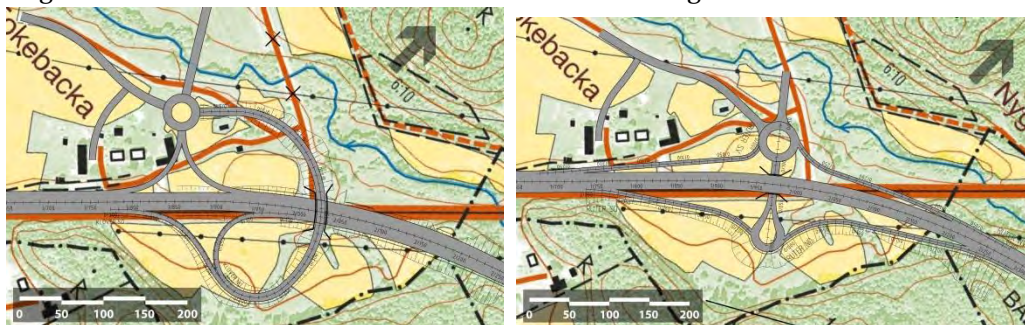
Studerade utformningsalternativ

Utformningen av trafikplatsen vid Bälinge har studerats i ett inledande skede. Det fanns inte något detaljerat utformningsförslag från vägutredningskedet, endast ett principförslag till placering och vilka krav trafikplatsen ska uppfylla. Grundläggande krav är att trafikplatsen ska lokaliseras så att den i det framtida vägnätet kan utgöra en anslutning mellan E20, Norra länken och det lokala vägnätet, bl a nuvarande E20 mot Bälinge och Hol. Eftersom den nu föreslagna vägutbyggnadsetappen avslutas med trafikplats Bälinge är det också viktigt att det går att göra en fungerade tillfällig anslutning till nuvarande E20 mot Värgråda och att framtida sträckning vidare mot Värgråda kan väljas bland de tre utredda korridorerna.

Tre alternativ till trafikplatsutformning har studerats, två med lokalvägen under E20 och ett med lokalvägen över E20. Med hänsyn till alternativens trafikutformning benämndes de:

- Klöver-under
- Klöver-över (Figur 3.3)
- Ruter-under (Figur 3.4)

I figur 3.3 och 3.4 redovisas bortvalda alternativ översiktligt.



Figur 3.3-4: Trafikplats Bälinge, alternativa utformningar

Efter en jämförelse valdes alternativ Klöver-under för det fortsatta arbetet. Det innebär en utformning som är väl anpassad till dominerande trafikströmmar och framtida utbyggnad av Norra länken. Viktiga fördelar med alternativet är att det är byggnadstekniskt fördelaktigt med mindre behov av grundförstärkningar och att intrången i Bäsjöbäckens ravin kan minimeras, bl a genom att nuvarande anslutning mot återvinningsstation kan rivas.

Båda alternativen med en klöverutformning ger möjlighet att samla av- och påfarter söder om planskildheten, vilket är positivt för möjligheterna att göra en tillfällig anslutning till nuvarande E20 och att välja olika alternativ för fortsatt utbyggnad. Jämförelsevis tar alternativ ruter-under däremot mindre mark i anspråk, bl a inom betade marker öster om E20 och i Bäsjöbäckens omgivningar. Ramputformningen för ruterlösningen är dock svår att anpassa för framtida valmöjlighet till alternativa linjedragningar för E20. Terrängförhållandena ger också ett motlut för påfartstrafiken norrut som väsentligt påverkar ramplängden. Alternativ klöver-över innebär en nedsänkning av E20, som reducerar bullerspridningen i omgivningen, men är också det alternativ som innebär störst intrång i Bäsjöbäckens omgivningar.

3.3.4. Allmän lokalväg väster om E20

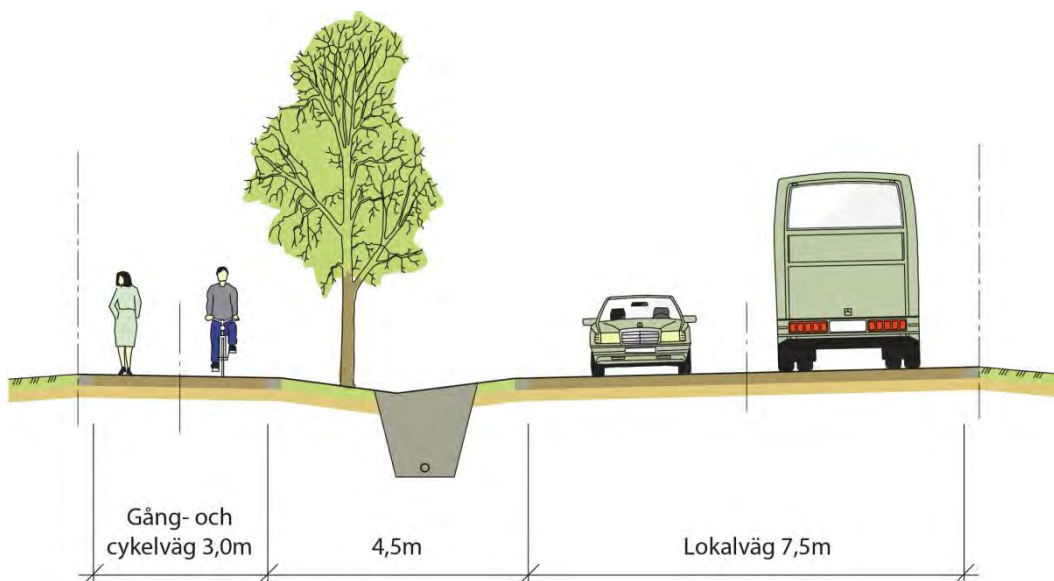
Mellan trafikplats Bälunge och Borgens gata i Alingsås tätort föreslås en lokalväg, som bl a ska fungera som parallellväg till E20 för långsamgående trafik, cykel- och gångtrafik m fl, eftersom det efter ombyggnad till motorväg finns restriktioner mot dessa trafikslag. Från Borgens gata kan trafikanterna nå det lokala gatunätet i tätorten. Lokalvägen kommer också att fungera som matargata i ett planerat verksamhetsområde och ligger inom kommunalt väghållningsområde, vilket innebär att Alingsås kommun kommer att bli väghållare för lokalvägen.

Vägen planeras för hastigheten 40 km/h.

Lokalvägen utformas med en separat gång- och cykelväg, dess typsektion framgår av figur 3.5.

Lokalvägen förbereds även för utbyggnad av busshållplatser. De föreslås utformade som så kallade timglashållplatser och ryms därför inom vägområdet utan att deras läge behöver preciseras. Lokalvägens utformning, med en bred skiljeremsa mellan körbana och gång- och cykelbana, ger också möjlighet att placera t ex cykelställ och väderskydd inom vägområdet.

Sektionen föreslås utformad som nedan med 7,5 meter körbana och en separerad gång- och cykelväg på 3,0 meter. Vägen och gång- och cykelbanan skiljs åt med en 4,5 meter bred grönremsa. Grönremsan kommer att fungera för omhändertagandet av dagvatten från körbanorna samtidigt som det placeras belysningsstolpar och träd i remsan.



Figur 3.5: Sektion lokalväg

3.3.5. Övriga vägar

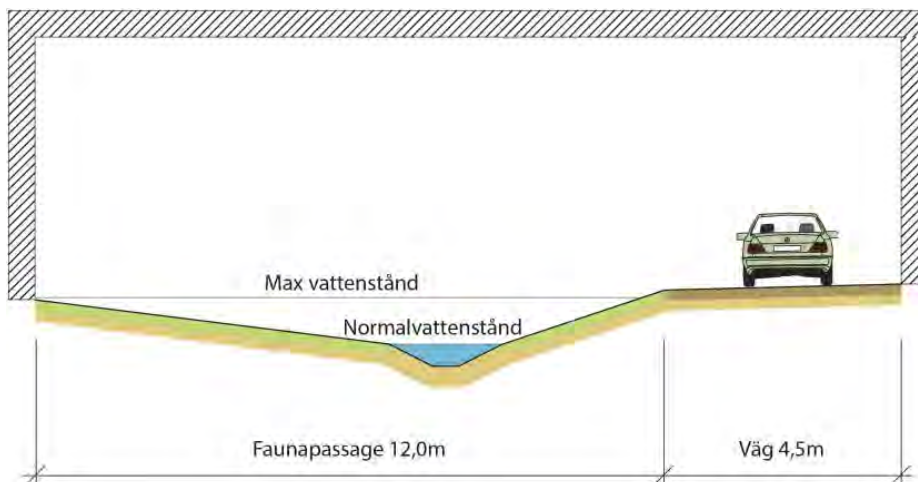
Ridhusvägen

Idag tjänar den ca 4 meter breda grusvägen som tillfart för veterinärstation och ridskolan. Den planerade utformningen innebär att ytterligare en bostadsfastighet kommer att nyttja Ridhusvägen som tillfart/utfart. Ridhusvägen kommer i framtiden passera E20 på en bro över E20. Vägen kommer att ha separerad gång och cykelväg över E20 fram till att den ansluter till befintlig väg mot ridhuset. Vägen är i detaljplan utlagd som gata med kommunalt huvudmannaskap.

Olstorpsvägen

Olstorpsvägen har idag direktanslutning till väg E20. Vägen betjänar ca 100 boende i området. Den nya dragningen av Olstorpsvägen går ner mot Olstorpabäcken och passerar sedan under E20 i en kombinerad port för vägen, Olstorpabäcken och faunapassagen. Vägen är delvis inom detaljplan, som gata med enskilt huvudmannaskap, delvis utanför planområdet som föreslagen enskild väg.

Vägen utformas 4,5 meter bred belagd med grusslitlager. Se figur 3.6.



Figur 3.6: Sektion faunapassage och enskild väg.

4 Konsekvenser av förslaget

4.1 Trafiktekniska konsekvenser

4.1.1. Överensstämmelse med de transportpolitiska målen

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet stöds av två huvudmål, funktionsmål och hänsynsmål.

Funktionsmålet

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. 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. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Föreslagen åtgärd överensstämmer med de transportpolitiska målen. Utbyggnaden till motorväg förväntas ge förbättrad framkomlighet för biltrafiken. Även kollektivtrafik och oskyddade trafikanter gynnas genom utbyggnaden av kompletterande lokalväg med separat gång- och cykelväg och möjlighet till säkra busshållplatser. E20 är en nationellt och regionalt viktig väg, samtidigt som den nu aktuella sträckan bedöms vara viktig för Alingsås kommuns utveckling.

Genom utbyggnad till motorväg med kompletterande lokala vägar ökar trafiksäkerheten. Utformningen av föreslagen väg och de skyddsåtgärder som föreslås innebär att risken för föroreningsspredning till vattendrag, för ökade barriäreffekter och för bullerstörningar vid bostäder reduceras.

För överensstämmelse med miljökvalitetsmålen se kapitel 9 i vägplanens miljökonsekvensbeskrivning.

4.1.2. Restid/komfort

Väg E20 byggs om till motorväg på en sträcka av ca 2,5 km. Linjen följer i huvuddragen den befintliga vägen i plan men profilläget är justerat för att klara hastighetsökningen avseende sikt och komfort. Längden på vägsträckan är dock densamma som tidigare vilket medför att restiden endast förkortas på grund av den högre hastigheten som kan tillåtas.

Trafikkomforten och körkontinuiteten blir bättre för trafiken som åker på nya E20. Vägen ger en bättre körkomfort med mindre störningar.

Angränsande vägar som tidigare haft direktanslutning till och från E20 får en något längre sträcka via den nya lokalvägen för att komma ut på E20. Avsvängning och påfart sker dock betydligt bekvämare i trafikplats Bältinge.

Busstrafiken som tidigare gått på E20 flyttas över till lokalvägen vilket medför en något längre restid för de bussturer som skall stanna på sträckan. Förlängningen av restiden

torde dock vara marginell då man även på E20 haft hållplatser att stanna vid. Bussar som ej skall trafikera hållplatser på lokalgatan kan fortsätta köra på E20 och får då en restidsvinst.

4.1.3. Framkomlighet

Utbyggnaden av väg E20 ger en förbättrad framkomlighet för all trafik, både personbilstrafiken och den tunga trafiken.

Framkomligheten bedöms även bli bättre för gång- och cykeltrafiken eftersom det anläggs separat gång- och cykelväg parallellt med den nya lokalvägen. Dessutom på den östra sidan från Nygårdsvägen till Ridhusvägen samt på ridhusvägens bro över E20.

4.1.4. Bytespunkter med koppling till andra transportsystem

Inom projektet planeras inte för några pendelparkeringar. Nya busshållplatser på lokalvägen kommer att placeras i direkt anslutning till gång- och cykelväg.

4.1.5. Trafiksäkerhet

Åtgärden leder till att säkerheten på Väg E20 ökar då den byggs om till motorväg.

Oskyddade trafikanter som idag nyttjar väg E20 får förbättrad trafiksäkerhet i och med det nya systemet av gång- och cykelvägar som byggs.

4.1.6. Barnkonsekvenser

Barn är en särskilt utsatt grupp i trafiken som inte har samma möjligheter som vuxna att klara av komplicerade trafiksituationer. Förmågan till överblick är till exempel inte fullt utvecklad. Samma sak gäller motoriken, vilket medför att det exempelvis är lätt att vingla till på en cykel. Att då färdas på en körbana som är gemensam för bilister, fotgängare och cyklister innebär en stor trafiksäkerhetsrisk.

Med förslaget till utformning kan barn på väg till och från skola och fritidsverksamheter ta sig med buss eller cykel utan att, som tidigare, behöva korsa eller gå på väg E20.

4.2 Miljökonsekvenser

Vägutbyggnadens huvudsakliga inverkan på miljön, människors hälsa och hushållningen med naturresurser framgår av den miljökonsekvensbeskrivning som hör till vägplanen, se flik 5. Av nedanstående utdrag ur miljökonsekvensbeskrivningens sammanfattning framgår de viktigaste konsekvenserna.

Upplevelsen av landskapet påverkas framförallt av föreslagen trafikplats vid Bälinge och planskild passage över E20 för Ridhusvägen.

Naturmiljövården påverkas framförallt av trafikplats Bälinge, som medför intrång i betesmarker öster om E20. Även intrången i värdefulla vattendrag medför negativa konsekvenser för naturmiljön. Det rör sig om utbyggnad av dels bro över Sävån, dels broar och trummor för Olstorpabäcken och Bäsjöbäcken.

Bron för E20 över Olstorpabäcken utformas så att den även ska fungera som en faunapassage, i kombination med att Olstorpsvägen leds under E20. Ett par skyddade biotoper, mindre våtmarker i jordbruksmark, påverkas av föreslagen lokalväg. Detta innebär även en förlust av leklokaler för vanlig groda.

Den ökade omfattningen av viltstängsel ger ökade barriäreffekter för djurlivet.

Kulturmiljövärden påverkas framförallt av att lokalvägen medför intrång i fornlämningar. Fornlämningarna kommer också att påverkas av planerna på ett nytt verksamhetsområde väster om E20.

Möjligheterna till rekreation och friluftsliv påverkas i liten utsträckning. Huvudsakligen bedöms det nya lokalvägnätet, delvis med separat gång och cykelbana, förbättra tillgängligheten till Stynaborg och ridhuset.

Vägförslaget överensstämmer med kommunens översiktsplan men inte med gällande detaljplaner utmed sträckan. Detaljplanearbetet drivs av Alingsås kommun parallellt med vägplanläggningen.

Vägutbyggnaden bedöms inte leda till att någon miljö kvalitetsnorm överskrids.

För att genomföra vägutbyggnaden krävs även dispens från strandskyddsbestämmelser och artskyddsbestämmelser. Utbyggnaden innebär även vattenverksamhet enligt miljöbalken.

4.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

4.3.1. Åtgärder att fastställa

Utöver den hänsyn till omgivande miljö och människors hälsa som tagits i arbetet med vägens lokalisering och utformning redovisas i vägplanen ett antal särskilda skyddsåtgärder. Nedan beskrivs dessa närmare för att förtydliga vad de praktiskt innebär, vad som är syftet med åtgärden och hur de i princip kommer att utformas.

| Åtgärd enligt vägplanen | | Beskrivning |
|-------------------------|--|--|
| Sk1 | Område för fördröjning av dagvatten med oljeavskiljning och utlopp med avstängningsmöjlighet | Åtgärder för fördröjning och sedimentation föreslås för delsträckorna närmast Kristineholm, nära Sävån vid Nedre Nygård och i anslutning till trafikplats Bälinge. Innan utlopp till Sävån och Bäsjobäcken föreslås avstängningsmöjligheter. Syftet är att skydda de värdefulla vattendragen mot föroreningar som sprids med vägdagvatten. Dagvattendammar och andra anläggningar såsom översilningsytor för vatten utformas med tanke på biologiska värden och estetiska tillgångar i miljön. Sk1 avser åtgärder för Sävån, vid sektion 27/050 och för Olstorpabäcken vid sektion 27/650. |
| Sk2 | Bullerskärm i obrännbart material, höjd 4,5 m över lokalgata | Bullerskärm som ersätter befintligt bullerplank på höger sida, sträckan 26/340 – 26/620, höjden relateras till lokalgatan mellan E20 och bebyggelsen. Syftet är att reducera trafikbullerstörningar vid befintliga bostäder. Skärmen utförs av obrännbart material och med tät anslutning mot mark för att minska risken för personskada efter en eventuell olycka med brandfarliga vätskor. Skärmens gestaltning följer framtaget gestaltungsprogram, se pärm flik 14. |

| Åtgärd enligt vägplanen | | Beskrivning |
|--------------------------------|--|--|
| Sk3 | Viltstängsel anordnas längs E20 på sträckan 25/540-28/340 | Viltstängsel föreslås längs den del av sträckan som inte ligger inom bebyggelsen, för att minska risken för trafikdödade djur. Det utformas med finmaskigt nät i nedre delen för att vara effektivt även för mindre djur och kommer att kompletteras med torrtrummor som ger mindre djur möjlighet att korsa E20. Preliminärt föreslås tre torrtrummor, en söder om trafikplats Bälinge och två vid Nedre Nygård, den ena i anslutning till Sävån. På lämplig plats mellan föreslagen faunapassage och trafikplats Bälinge anordnas möjlighet till uthopp för större djur. |
| Sk4 | Område för fördröjning av dagvatten | Se Sk1 för beskrivning, Sk4 avser översilningsytor vid Olstorpabäcken vid sektion 27/600. |
| Sk5 | Faunapassage | En faunapassage föreslås under E20 vid Olstorpabäcken för att minska vägens barriärverkan för djurlivet. Aktuella mått framgår av figur 3.6. Möjligheterna att utveckla naturvärdena vid den sträcka av Olstorpabäcken som ska grävas om kommer att tas tillvara. Genom att variera lutningen på bäcksträckan så att fallet blir större vid vissa avsnitt medan andra delar får vara flackare finns möjligheter att skapa vissa avsnitt med mer strömmande vatten som i kombination med utläggning av grusmaterial på bäckbotten kan ge möjligheter att skapa nya lek- och uppväxtmiljöer för öring. |
| Sk6 | Bullerskydd, vall, 3,5 m höjd över E20 | Bullerskyddsvall på höger sida, sträckan 27/840 – 27/940. Syftet är att reducera trafikbullerstörningar vid befintliga bostäder. I anslutning till vallen planeras en terrängmodellering med överskottsmassor för att åstadkomma flacka ytor som kan utnyttjas som t ex betesmarker. |
| Sk7 | Fastigheten erbjuds lokala bullerskydds-åtgärder | Om så krävs för att klara gällande riktvärden för trafikbuller vid uteplats eller inomhus i bostadsrum kommer fastighetsägaren att erbjudas lokala skyddsåtgärder eller fasadåtgärder. Åtgärdernas omfattning preciseras efter en genomgång av fastighetens förutsättningar med berörd ägare. Berörda fastigheter framgår av nedanstående tabell. |
| Sk8 | Trumma utformad för att inte utgöra vandringshinder och med torr hylla för småvilt | Trumman för Olstorpabäcken, under föreslagen ny lokalväg, utformas så att den inte utgör vandringshinder för fisk och med en hylla som erbjuder torr passage för småvilt vid normalt vattenstånd. |

| Åtgärd enligt vägplanen | | Beskrivning |
|-------------------------|---|--|
| Sk9 | Dagvattenutlopp med oljeavskiljning och avstängningsmöjlighet | Se Sk1 för beskrivning, Sk9 avser åtgärder för Bäsjöbacken vid sektion 28/340. |

Åtgärder mot trafikbuller

För att förtydliga vilka åtgärder som föreslås för mot bullerstörningar redovisas dessa i nedanstående sammanställning över berörda fastigheter och föreslagna åtgärder.

| Fastighet | | Ekvivalent ljudnivå (dBA) vid fasad, 2,4 resp 5,3 meter över mark | | | | |
|-----------|--------------------|---|-----------------|------------------------|-----------------------|----------|
| Sektion | Namn | Nuläge | Noll-alternativ | Utbyggnad, utan åtgärd | Utbyggnad, med åtgärd | Åtgärd |
| 26/390 | Plogen 8 | 57/64 | 59/66 | 59/66 | 55/61 | Sk2, Sk7 |
| 26/390 | Plogen 9 | 51/54 | 53/56 | 53/56 | 52/54 | Sk2 |
| 26/420 | Plogen 2 | 56/63 | 58/65 | 58/65 | 55/61 | Sk2, Sk7 |
| 26/430 | Plogen 3 | 51/55 | 53/57 | 53/57 | 51/55 | Sk2 |
| 26/460 | Traktorn 9 | 53/57 | 55/59 | 55/60 | 53/57 | Sk2, Sk7 |
| 26/470 | Traktorn 8 | -/52 | -/55 | -/55 | -/53 | Sk2 |
| 26/490 | Traktorn 10 | 52/57 | 54/59 | 55/60 | 52/57 | Sk2, Sk7 |
| 26/510 | Traktorn 1 | 55/59 | 57/61 | 58/62 | 56/59 | Sk2, Sk7 |
| 26/510 | Traktorn 2 | 46/51 | 48/54 | 49/54 | 47/53 | Sk2 |
| 26/540 | Harven 1 | 59/62 | 61/64 | 62/66 | 60/63 | Sk2, Sk7 |
| 26/550 | Harven 2 | 58/59 | 60/61 | 60/62 | 60/61 | Sk2, Sk7 |
| 26/550 | Harven 4 | 54/- | 56/- | 57/- | 56/- | Sk2, Sk7 |
| 26/750 | Bälinge-Nygård 3:2 | 69/69 | 71/71 | 72/72 | - | Inlösen |
| 26/770 | Bälinge-Nygård 3:3 | 60/61 | 62/63 | 63/65 | - | Inlösen |
| 26/790 | Bälinge Nygård 3:4 | 65/66 | 67/68 | 68/70 | - | Inlösen |
| 29/830 | Bälinge-Nygård 3:5 | 67/69 | 69/71 | 71/73 | - | Inlösen |
| 26/860 | Bälinge-Nygård 3:6 | 61/64 | 63/66 | 64/67 | - | Inlösen |
| 26/880 | Bälinge- | 51/53 | 54/56 | 55/57 | - | Inlösen |

| Fastighet | | Ekvivalent ljudnivå (dBA) vid fasad, 2,4 resp 5,3 meter över mark | | | | |
|-----------|---------------------|---|-----------------|------------------------|-----------------------|---------|
| Sektion | Namn | Nuläge | Noll-alternativ | Utbyggnad, utan åtgärd | Utbyggnad, med åtgärd | Åtgärd |
| | Nygård 3:7 | | | | | alt Sk7 |
| 27/450 | Bälinge-Nygård 1:15 | 62/- | 65/- | 67/- | 67/- | Sk7 |
| 27/910 | Tokebacka 1:5 | 60/68 | 63/71 | 62/71 | - | Inlösen |
| 27/960 | Olstorp 1:2 | 53/55 | 56/57 | 56/58 | 56/58 | Sk6 |

4.3.2. Ytterligare åtgärder

Utöver de åtgärder som beskrivs i 4.3.1 har i miljökonsekvensbeskrivningen identifierats möjliga åtgärder som inte bedöms kunna fastställas i vägplanen, men som kan innebära en bättre anpassning till omgivande miljö. Arbetet med dessa åtgärder fortsätter, dels för åtgärder som Trafikverket avser att genomföra i samarbete eller samråd med andra intressenter, dels för åtgärder som inbegriper detaljutformning och principer för den framtida driften av anläggningen.

Åtgärder i samarbete med andra intressenter

Överskottsmassor ska användas eller placeras på ett genomtänkt sätt. Branta vallar och högar kan kännas onaturliga i detta landskap och utläggning av massor bör därför föregås av noggrann planering. Utblickar över landskapet bör inte brytas och siktlinjer bör tas tillvara. De områden som är aktuella för placering av överskottsmassor framgår av illustrationsplaner. I det fortsatta arbetet kommer en diskussion om möjlig utformning att föras med berörda fastighetsägare.

Den föreslagna faunapassagen under E20 vid Olstorpabäcken ska detaljutformas så att den blir så attraktiv som möjligt för djurpassager. Anpassningen behöver också beakta de planer som kommunen har om bebyggelseexploatering väster om E20. Viltpassagen kan behöva kompletteras med stödplanteringar, för att leda in djuren i passagen. Dessa ska göras med lokalt anpassat växtmaterial samt infogas på ett för landskapet naturligt sätt. Vidare kan gynnsamma miljöer för växt- och djurarter knutna till torra, sandiga förhållanden skapas i ravinslänterna om områdets sandiga marklager tas tillvara. Särskilt värdefullt är om torra, sandiga miljöer i söderläge skapas samtidigt som de framöver kan hävdas genom bete. Utformningen av området kring faunapassagen kommer att ske i samarbete med Alingsås kommun, som är markägare och huvudman för framtida allmänna platser i området.

Objekt kan förstärkas för att skapa orienteringspunkter eller t o m landmärken. T ex ska bron vid Nygård belysas och kommer därför nattetid att bli ett landmärke, jämförbart med bron i trafikplats Västra Bodarna, på E20 väster om Alingsås. Dessutom kan vissa träd eller byggnader väljas ut för att effektbelysas. Ett nära samarbete med Alingsås kommun planeras för att säkerställa ett gemensamt förhållningssätt inom tätorten.

Kompensation för de ingrepp som sker i våtmarkerna i område 10 och 13, se MKB, på grund av nya lokalvägar kommer att genomföras. Avsikten är att minst motsvarande

areal våtmark som tas i anspråk av utbyggnaden ska återskapas. Detta föreslås i första hand ske i anslutning till område 10, som kan utvidgas och även förändras för att erbjuda bättre en reproduktionslokal för groddjur genom fördjupning och bättre vattentillgång. Arbetet samordnas med motsvarande arbete som genomförs av Alingsås kommun för intrång inom planområdet.

Berörda fornlämningar kommer att undersökas och milstolpen Alingsås 74:1 föreslås preliminärt flyttas inom vägområdet. Detta kräver tillstånd enligt kulturminneslagen från länsstyrelsen.

För att ersätta de parkeringsmöjligheter som nuvarande rastplats erbjuder kan en parkeringsplats anläggas utmed föreslagen lokalväg. Den bör placeras så att man enkelt kan nå stigarna utmed Sävån och bör erbjuda information om Sävån, Stynaborg och andra natur- och kulturvärden i området. Förslag till placering och utformning behandlas av Alingsås kommun i arbetet med detaljplan för området kring lokalvägen.

Som ett komplement till åtgärd Sk2 kan det för någon fastighet bli aktuellt med fasadåtgärder för att säkra att gällande riktvärden för buller inomhus klaras i bostadsrum ovan markplan. Inventering och bedömning av behov genomförs i samråd med fastighetsägare. Åtgärden har markerats som Sk7 och berörda fastigheter framgår av tabell ovan.

Driftåtgärder

Restytor mellan E20, lokalväg och småvägar ska tas om hand på ett genomtänkt sätt. De bör i första hand planeras så att de blir sammanhängande och möjliga att bruka eller beta, i andra hand måste skötsel ske från vägen. Vägens sidoområden bör så långt möjligt behålla karaktären av brukad landsbygd och därför inte tillåtas att växa igen, förutom där man medvetet väljer detta.

För trafikantupplevelsen är möjligheten till vattenkontakt en viktig fråga, men samtidigt som trafikanterna ska ges en intressant färd måste även de miljömässiga aspekterna tillgodoses. Det kan undersökas om det på något ställe finns möjlighet att åstadkomma siktlinjer från vägen ner mot vattnet utan att för den skull störa miljön vid Sävån.

Kulturhistoriskt är det viktigt att synliggöra lämningar från kommunikationsstråkets långa historia såsom milstolpe (RAÄ Alingsås 74:1) och äldre uppmurad vägbank vid Nedre Nygård.

För att ovanstående åtgärder ska fungera på lång sikt är det viktigt att säkra att ansvaret för den framtida driften klargörs.

4.4 Markanspråk och konsekvenser för pågående markanvändning

4.4.1. Vägområde för allmän väg

Principer

Vägområdet för allmän väg i vägplanen omfattar förutom själva vägen utrymme för de väganordningar som redovisas i kapitel 3. Dessutom ingår i vägområdet en kantremsa på en meter utanför föreslaget viltstängsel på båda sidor om vägen. Kantremsan behövs för att underlätta framtida drift och underhåll av viltstängsel utmed E20. Inom framtida verksamhetsområde föreslås ingen kantremsa. Inom vägområdet ingår också en

säkerhetszon. Säkerhetszonen är en zon närmast vägbanan utformad för att minska kollisionriskerna i avkörningsolyckor. Zonens bredd är beroende av hastighet och utformningen på sidoområdet. Oeftergivliga föremål får endast i undantagsfall finnas inom säkerhetszonen.

På plankartorna framgår nytt vägområde. Det är det tillkommande vägområdet som är angivet i fastighetsförteckningens arealberäkning, det vill säga det som ligger utanför det befintliga vägområdet för allmän väg.

Tillkommande vägområde för allmän väg enligt denna vägplan omfattar cirka 10,4 hektar.

Vägområde med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdebidraget för intrånget är den dag då marken togs i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol.

Nytt vägområde med vägrätt i aktuell vägplan omfattar cirka 0,9 hektar. Ägoslag och vilka fastigheter som berörs framgår av bifogad fastighetsförteckning samt av plankarta.

Vägområde med inskränkt vägrätt

Den inskränkta vägrätten innebär att väghållaren överläter åt berörd markägare att utnyttja området för jord- eller skogsbruksändamål. Denna användning får dock inte hindra vägens funktion, drift och brukande (trafikering). Den inskränkta vägrätten omfattar dels område för omgrävning av Olstorpabäcken, dels ytterslänt av bullervall. Den inskränkta vägrätten framgår av plankarta och bifogad fastighetsförteckning. Nytt vägområde med inskränkt vägrätt i aktuell vägplan omfattar cirka 0,3 hektar.

Vägområde inom detaljplan

Inom detaljplan uppkommer inte vägrätt inom allmän plats om kommunen är huvudman för allmän plats. I sådana fall ska berörd kommun tillhandahålla mark för allmän väg. Nytt vägområde inom detaljplan i aktuell vägplan omfattar cirka 9,5 hektar. Ägoslag och vilka fastigheter som berörs framgår av bifogad fastighetsförteckning samt av plankarta.

4.4.2. Område med tillfällig nyttjanderätt

I vägplanen föreslås att Trafikverket under hela eller delar av byggnadstiden tillfälligt får nyttjanderätt till markområden enligt redovisning på plankarta. Av nedanstående tabell framgår närmare motiv och omfattning för den tillfälliga nyttjanderätten.

| Redovisning i vägplan | | Beskrivning |
|-----------------------|---|--|
| T1 | Tillfällig nyttjanderätt för etableringsyta, arbetsvägar och massupplag | Avser i första hand ett område i direkt anslutning till föreslaget vägområde för att under byggtiden kunna genomföra masstransporter, tillfälligt placera schaktmassor och i övrigt genomföra arbetena. Omfattar totalt 4,5 hektar. |
| T2 | Tillfällig nyttjanderätt för tillfälliga trafikomläggningar | Avser område för lokalisering av tillfällig förbindelseväg mellan nuvarande E20 och föreslagen ny allmän lokalväg väster om E20 under delar av byggnadstiden. Delar av området avses efter återställning tas i anspråk som lokalgata i föreslagen detaljplan. Omfattar totalt 0,3 hektar. |
| T3 | Tillfällig nyttjanderätt för brobyggnad med lyftkran. Träd och övrig vegetation skyddas under byggtid | Avser område i direkt anslutning till föreslagen bro över Sävån, för att möjliggöra att en större lyftkran ställs upp och sveper över ett område som i övrigt inte omfattas av vägplanen. Den värdefulla strandnära vegetationen inom området kommer att skyddas under byggtiden. Omfattar totalt 0,4 hektar. |
| T4 | Tillfällig nyttjanderätt för schakt för grundläggning av bullerskärm, gäller två månader från rivning av befintlig skärm. | Avser ett område som idag är gatumark, del av Nygårdsvägen. När nuvarande relativt enkla bullerskärm ska ersättas med en kraftigare krävs omfattande schakt- och grundläggningsarbeten. Avsikten med tidsbegränsningen är att tydliggöra att det endast är en begränsad tid som berörda bostäder kommer att sakna bullerskydd. Omfattar totalt 0,2 hektar. |

De områden som tillfälligt nyttjas under byggtiden kommer att återställas i samråd med fastighetsägaren.

4.4.3. Konsekvenser för pågående markanvändning

Befintlig vägsträckning passerar genom två, av kommunen, detaljplanelagda områden, dessa är DP 21 och DP1. Ytterligare tre detaljplanelagda områden ligger i direkt anslutning till den föreslagna vägen. Dessa är A410, DP150 och DP 23.

I de direkt berörda planerna är dagens väg planlagd för genomfart, områden vid sidan av vägen, som berörs av planerad utbyggnad, är planlagt för parkmark och naturmark och i ett fall som centrum.

Hela sträckans karaktär kommer på sikt att förändras och då främst av kommunens planerade verksamhetsområde på vägens västra sida. Den åkermark som tidigare funnits där kommer helt att försvinna. På vägens östra sida kommer markanvändningen i stort att vara kvar som dagens användning från sektion 26/900 och vidare norrut undantaget vid trafikplatsen där det blir relativt små ytor kvar av det tidigare beteslandskapet.

Mellan sektion 26/700 och 26/900 förändras markanvändningen på vägens östra sida då sex bostadsfastigheter föreslås lösas in och den mark som inte tas i anspråk av den nya väganläggningen kommer att iordningställas till naturmark.

En enstaka bostadsfastighet i sektion 27/850 föreslås också lösas in. Marken kommer delvis tas i anspråk av den nya anläggningen och återstoden antas kunna integreras i beteslandskapet.

Tillgängligheten till områden som brukats för jord-, skogs eller betesmark kommer i den mån de blir kvar att få ändrad åtkomst till sina marker via lokalt och enskilt vägnät.

Konsekvenser för befintliga ledningar

Befintliga ledningar inom området har inventerats och kartunderlag har hämtats in från ledningsägare. Möten och kontakter har hållits med ledningsägare för samråd om åtgärder som erfordras på grund av utbyggnaden av E20.

El- och Teleledning

Ledningar utmed Nygårdsvägen som ligger i slänt på befintlig E20 kommer i konflikt med ny E20 och planerat bullerskydd. Ledningar föreslås flyttas söderut till Nygårdsvägen.

Två 40 kV luftledningar genom området berörs av projektet. Ledningen som idag går utmed Olstorpabacken föreslås åtgärdas genom att stolpar höjs till erforderligt avstånd över ny E20, som får högre profil än nuvarande väg. Ledningen som går åt nordost föreslås flyttas och anpassas till planerat industriområde, samt vid ny väganlutning till avfallsanläggning

Befintliga högspänningsledningar finns utmed E20 mellan rastplatsen och avfallsanläggningen, både markkabel och luftledning. Transformator finns vid Tokebacka gård. Högspänningsledningen som korsar E20 går upp till ridklubben.

Elnätet föreslås läggas om utmed de nya vägarna med matning från Borgensgata i industriområdet, matning samförläggs med ny bro över Sävån. Högspänningsledning vid ny trafikplats kan läggas om med ny anslutning österifrån. Nya optoledningar skall tas med utmed hela sträckan samt i ny lokalväg. Nya transformatorstationer planeras i industriområdet.

Befintlig transformatorstation vid rastplats kan slopas.

Gas

Preem har gasledning som korsar E20 vid sektion 26/350, och en ledning i Skansgatan vid ny bro för lokalväg över Sävån. Ledningen är i drift, men Preem planerar att ta den ur drift och / eller sälja ledningen.

Vatten och avlopp

Verksamhetsområde för VA sträcker sig så långt som självfallsledningar är utbyggda i Nygårdsvägen. Alla byggnader som berörs av E20 vid Nygård ska lösas in och därmed kan ledningarna slopas. Ledningar som idag ligger i slänt på E20 vid 26/500 -26/550 behöver läggas om vid utbyggnaden. Djurkliniken och ridhuset är anslutna till kommunalt vatten, denna ledning slopas i Nygårdsvägen. Ny matning föreslås med ledning från ny lokalväg och tvärs E20. Avsikten är att även bygga en tryckavloppsledning denna sträcka, för framtida anslutning av ridhus och djurklinik.

4.5 Påverkan under byggtiden

Under utbyggnadstiden, som bedöms till cirka två år, kommer trafiken på nuvarande E20 och till omgivande områden att påverkas av tillfälliga trafikomläggningar. För en översiktlig redovisning av utbyggnadsskedet hänvisas till avsnitt 5.2.4.

Utöver transporter inom arbetsområdet kommer det att finnas ett behov av att transportera byggnadsmaterial. Den största volymen är framförallt berg till uppbyggnad av vägen. Hur stora störningar transporterna ger beror slutligt på vilken täkt materialet tas från och vilken väg transporterna kommer att ske. Val av täkt görs av den entreprenör som ska genomföra utbyggnaden och som kan förväntas minimera transportavståndet för att reducera kostnaderna.

Följande delarbeten eller arbetsmoment bedöms vara särskilt viktiga att uppmärksamma med tanke på deras möjliga effekter på miljö och hälsa:

- Trafikomläggningar som påverkar säkerheten för oskyddade trafikanter.
- Dagvattenavrinning från arbetsplatsen till värdefulla vattendrag kan medföra skadlig grumling i Olstorpabäcken, Bäsjobäcken eller Säveån.
- Rivning och återanvändning av asfaltbeläggningen på nuvarande väg, som delvis består av asfalt med höga halter av stenkolstjära.
- Schaktarbeten i bäckfäror, gäller Olstorpabäcken och Bäsjobäcken.
- Omgrävning av Olstorpabäcken.
- Utbyggnad av bro över Säveån, som innefattar flera olika arbeten i och nära vattendraget.

5 Genomförande och finansiering

5.1 Formell hantering

5.1.1. Handläggning

Denna vägplan kommer att ställas ut för granskning och genomgå fastställelseprövning. Under granskningstiden kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett utlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att väghållningsmyndigheten reviderar vägplanen. Sakägare som berörs av revideringen kommer då att kontaktas och får ta del av ändringen. Är revideringen omfattande kan ny granskning behöva göras.

Vägplanen och utlåtandet översänds till Länsstyrelsen som yttrar sig över vägplanen. Därefter begär Alingsås kommun och Trafikverket region väst att vägplanen skall fastställas, vilket prövas av enheten för juridik och planprövning på Trafikverket.

De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat utlåtandet. Efter denna så kallade "kommunikation" kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen.

När beslut att fastställa vägplanen tas kommer beslutet att kungöras. Vägplanen vinner laga kraft om ingen överklagar fastställelsebeslutet inom tiden för överklagande. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur vägplaner ska granskas och fastställas regleras i 17-19 §§ väglagen och 15-27 §§ vägförordningen.

5.1.2. Fastställelsebeslutets omfattning

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på plankartorna samt de villkor som tas upp i beslutet.

Fastställelsebeslutet innebär vidare att Trafikverket blir väghållare för E20 och trafikplats Bälinge och att Alingsås kommun blir väghållare för den allmänna lokalvägen.

Område för enskild väg ingår inte i fastställelsebeslutet. Förändringar av det enskilda vägnätet hanteras via marklösenförhandlingar och anläggningsförrättning i Lantmäteriets försorg.

5.1.3. Rättsverkningar av fastställelsebeslutet

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Väghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Väghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt.
- Väghållaren erhåller också en tidsbegränsad nyttjanderätt (tillfällig nyttjanderätt) till mark eller utrymme i samband med byggandet av vägen för t ex tillfälliga upplagsplatser. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

5.2 Genomförande

5.2.1. Översiktlig tidplan

Den formella handläggningen av vägplanen planeras ske under vintern 2013/2014. Under förutsättning att planen har vunnit laga kraft planerar Trafikverket att påbörja utbyggnaden i slutet av 2014.

5.2.2. Samordning med Alingsås kommun

Både den formella hanteringen och planerad utbyggnad sker i nära samarbete med Alingsås kommun och dess planering av ett nytt verksamhetsområde i anslutning till E20. För att Trafikverket ska kunna fastställa vägplanen krävs att den överensstämmer med gällande detaljplan, vilket i sig kräver att kommunen har antagit den plan som nu är under arbete.

Inom detaljplanelagt område ska kommunen tillhandahålla mark för allmän väg. I det praktiska arbetet kommer dock Trafikverket att stå för kontakterna med berörda markägare. Det är även Trafikverket som kommer att genomföra utbyggnaden av aktuella vägar, även i de fall kommunen eller någon annan i framtiden kommer att vara väghållare.

5.2.3. Tillstånd och dispenser

Trafikverkets bedömning är att följande kompletterande tillstånd krävs:

- Tillstånd till vattenverksamhet, miljöbalken 11 kap 9 §, för utbyggnad av bro över Sæveån, för lokalväg.
- Tillstånd till vattenverksamhet, miljöbalken 11 kap 9 §, för omgrävning av Olstorpabäcken i samband med anläggning av faunapassage.
- Dispens från strandskyddsbestämmelser för vägutbyggnad, miljöbalken 7 kap 18 a-b §§. Strandskyddsfrågan kommer även att behandlas inom ramen för pågående detaljplanearbete samt vid prövning av tillstånd till vattenverksamhet. Nuvarande bestämmelser om att förbud mot åtgärder inom strandskyddsområde inte gäller allmän väg tillämpas inte då ärendet är påbörjat innan dessa trädde i kraft.
- Dispens från artskyddsbestämmelser för eventuell påverkan på vanlig groda.
- Tillstånd att avlägsna fast fornlämning, kulturminneslagen 2 kap 12 §.

Vidare bedömer Trafikverket att det kommer att bli aktuellt att samråda med länsstyrelsen enligt 12 kap 6 § miljöbalken om placering av överskottsmassor utanför vägområdet. För arbeten i Bäsjobäcken krävs anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kap 9a § miljöbalken. När vägplanen är fastställd gäller inte bestämmelserna om generellt biotopskydd inom vägområdet. Detta innebär att ingen särskild dispens från dessa krävs.

5.2.4. Utbyggnad

Arbetsgång

Föreslagen motorvägsutbyggnad bedöms kräva cirka två års byggtid. Eftersom stor del av arbetena direkt berör nuvarande väg kommer det troligen att bli aktuellt med tillfälliga omläggningar av trafiken på E20. Även för att klara tillgängligheten till området öster om E20 kan det bli aktuellt med tillfälliga lösningar, men Trafikverket

kommer att ställa krav på att alla berörda fastigheter ska vara tillgängliga under hela byggtiden.

Slutligt kommer arbetena att planeras av det företag som ska utföra dem, men en möjlig utbyggnadsordning är följande:

1. Delar av lokalvägen väster om E20 byggs ut och ansluts tillfälligt till E20 vid Nedre Nygård och infarten till Bälunge återvinningsstation.
2. Motorvägsutbyggnaden på delen Kristineholm – Nedre Nygård påbörjas och måste troligen utföras samtidigt som vägen trafikeras.
3. Trafiken på E20 läggs över till lokalvägen mellan Nedre Nygård och infarten till Bälunge återvinningsstation.
4. Motorvägsutbyggnaden på delen Nedre Nygård – Bälunge trafikplats påbörjas och kan genomföras utan trafik på nuvarande E20, vilket har stora fördelar.
5. Bro över Sävån och anslutande lokalvägsdel byggs ut.
6. Motorvägsutbyggnaden slutförs och delen Kristineholm – Bälunge trafikplats öppnas, men trafikplatsen är inte helt färdigställd. Trafik till Bälunge återvinningsstation leds tillfälligt via lokalvägnätet från Kristineholm.
7. Trafikplatsen slutförs och utbyggnaden är genomförd.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtiden

För att kunna undvika bestående negativa effekter för miljö och hälsa av arbetena är det särskilt angeläget att:

- Inte skada djur eller störa dem under deras fortplantningsperiod.
- Inte sprida föroreningar till vattendrag.
- Inte skada värden utanför det område som krävs för vägutbyggnaden.
- Inte påverka hälsan hos kringboende och trafikanter under byggtiden.

För att arbetena ska kunna genomföras utan att byggverksamheten i sig orsakar onödiga störningar eller skador avser Trafikverket därför att ställa krav enligt nedan i samband med upphandling av entreprenör för utbyggnad av E20, delen Kristineholm-Bälunge:

- Sprängningsarbeten ska genomföras under normal arbetstid.
- Grumlande arbeten i vattendrag ska genomföras vid årstider när risken för påverkan på lekvandrande fisk är så liten som möjligt, preliminärt undviks tiden 15 sep - 15 nov.
- Schaktarbeten i våtmarker med lekmiljöer för groddjur ska inte genomföras vid tider då det påverkar djuren, preliminärt 1 april till 1 augusti.
- Schaktarbeten i Bäsjobäcken och Olstorpabäcken ska genomföras i torrhet eller om så inte är möjligt vid så låg vattenföring som möjligt.
- Omgrävning av Olstorpabäcken ska så långt möjligt göras i torrhet.
- Dagvatten från arbetsplatsen får inte ledas direkt till recipient utan ska ledas via sedimentationsmagasin eller översilningsyta.
- Åtgärder ska genomföras för att undvika risken för spill av betong till vattendrag vid broarbeten.
- Eventuell mellanlagring av schaktmassor, riven beläggning mm får inte ske utan samråd med beställaren, som bedömer behov av myndighetskontakter.
- För att undvika erosion av öppna jordtytor ska arbetet planeras så att vegetationsavtagning sker i nära samband med schakt- och fyllnadsarbetena. Efter samråd med beställaren kan det även bli aktuellt med kompletterande sådd eller andra erosionshämmande åtgärder.

- Arbetet med bullerskydd vid Kristineholm ska planeras och genomföras så att bostäderna inte exponeras för bygg- eller trafikbuller.
- Ytor för etablering av arbetsplatsen, maskinuppställning, drivmedelstankar mm ska i första hand väljas inom områden som planeras för framtida verksamheter.
- Värdefulla områden och objekt, i anslutning till arbetsområdet, som ska bevaras skyddas genom utmärkning och instängsling. Detta kan gälla enstaka träd, fornlämningar, värdefulla naturmiljöer mm.
- Omledningsvägar för oskyddade trafikanter ska utformas på ett sätt som minst motsvarar de krav som ställs vid arbete i trafikerade miljöer.

För att minimera de upplevda störningarna från byggnadsarbetet är information till kringboende mycket viktig. Information till entreprenörer om omgivningens miljövården är också en viktig åtgärd för att undvika skador eller störningar orsakade av okunnighet.

I samband med utbyggnaden kan det bli aktuellt med tillfälliga hastighetsnedsättningar för att minska risken för olyckor, som i sig alltid ger risk för föroreningsspridning.

5.2.5. Kontroll och uppföljning

Under byggnadstiden

Uppföljning och kontroll under byggnadstiden kommer att samordnas med ordinarie byggkontroll. Viktiga moment är:

- Vattenprovtagning för att följa upp grumling och föroreningsspridning.
- Planering av trafikomläggningar som berör gående och cyklister.
- Planering av bullrande arbeten och arbeten i vatten.
- Kontroll att arbeten sker inom fastställt vägområde samt område för tillfällig nyttjanderätt.

Efter färdigställande

Efter färdigställande kontrolleras att den byggda anläggningen har den önskade funktionen, även från miljösynpunkt. Detta sker i samband med slutbesiktning. Särskild uppföljning av vägutbyggnadens miljöpåverkan och effekten av föreslagna åtgärder föreslås omfatta vattenprovtagning samt särskilda åtgärder för groddjur. Vidare funktionen av faunapassager, av den omgrävda bäckfåran och utvecklingen av en naturlig vägkantsflora på sträckor där lokalt jordmaterial har använts.

5.3 Finansiering

I nationell plan för transportsystemet 2010-2021 är E20 från Alingsås till Vårgårda upptaget för utförande 2016-2018. Det nu aktuella projektet E20 Kristineholm – Bålinge är den sydligaste delen av nämnda sträcka.

Totalkostnaden för projektet är beräknad till 245 mkr i 2013 års penningvärde. Genom ett avtal upprättat 2009-10-30 kom dåvarande Vägverket, Västra Götalandsregionen och Alingsås kommun överens om förskottering och medfinansiering. Alingsås kommun medfinansierar kostnaden 40 mkr och Västra Götalandsregionen förskotterar 160 mkr i 2009 års penningvärde. Målsättningen med detta avtal är att möjliggöra en tidigareläggning av E20 Kristineholm – Bålinge med 3 till 5 år från den nationella planen.



Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se