

GRANSKNINGSHANDLING

PLAN- OCH MILJÖBESKRIVNING – E20 planskild passage vid Rattugglan, E20 förbi Mariestad, delen Hindsberg-Muggebo

Mariestads kommun, Västra Götalands län

Vägplan: 2022-12-12

Projektnummer: 150307



Trafikverket

Postadress: Kruthusgatan 17, 405 33 Göteborg

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Planbeskrivning – E20 planskild passage vid Rattugglan/Rasta, E20 förbi Mariestad, delen Hindsberg-Muggebo

Författare: Trafikverket

Dokumentdatum: 2022-12-12

Ärendenummer: TRV 2022/81210

Projektnummer: 150307

Version: 1.0

Kontaktperson: Håkan Sonesson, Trafikverket

1.	Sammanfattning	4
2.	Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	5
2.1.	Ändamål och projektmål	5
2.2.	Planläggningsprocessen	6
3.	Miljöbeskrivning.....	7
3.1.	Avgränsningar	7
3.2.	Bedömningsmetodik.....	7
4.	Förutsättningar	8
4.1.	Passagens funktion och standard	8
4.2.	Gångtrafik och användargrupper	8
4.3.	Lokalsamhälle och regional utveckling.....	9
4.4.	Landskapsbild	9
4.5.	Miljö och hälsa	10
4.6.	Byggnadstekniska förutsättningar	11
5.	Den planerade passagens lokalisering och utformning med motiv.....	12
5.1.	Val av lokalisering	12
5.2.	Val av utformning	12
5.3.	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	13
6.	Effekter och konsekvenser av projektet	14
6.1.	Gångtrafik och användargrupper	14
6.2.	Lokalsamhälle och regional utveckling.....	14
6.3.	Landskapsbild	14
6.4.	Miljö och hälsa	14
6.5.	Samhällsekonomisk bedömning.....	15
6.6.	Påverkan under byggnadstiden	15
6.7.	Områden som undantas från förbud enligt miljöbalken	15
7.	Samlad bedömning.....	16
7.1.	Överensstämmelse med de transportpoliska målen	16
7.2.	Överensstämmelse med miljömålen	16
7.3.	Överensstämmelse med projektmålen	16
7.4.	Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	16
8.	Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden	17
8.1.	Allmänna hänsynsregler	17
8.2.	Miljökvalitetsnormer	17
9.	Markanspråk och pågående markanvändning	18
9.1.	Vägområde för allmän väg	18
9.2.	Område med tillfällig nyttjanderätt	18
9.3.	Gemensamhetsanläggningar och ledningsrätter	18
10.	Fortsatt arbete	18
11.	Genomförande och finansiering.....	19
11.1.	Formell hantering	19
11.2.	Finansiering.....	21
12.	Underlagsmaterial och källor	22

1. Sammanfattning

Trafikverket har planerat och projekterat för ombyggnad av E20 förbi Mariestad. En vägplan har tagits fram och fastställts. Projektet syftar i sin helhet till ökad trafiksäkerhet och framkomlighet.

Ändamålet med aktuell vägplan är att minska barriäreffekten genom att säkerställa en planskild passage för gående över E20 vid Rattugglan-Rasta. I den tidigare vägplanen var passagen tänkt att utföras under E20. I aktuell vägplan föreslås istället en gångbro över E20. Ändringen har föranletts av en detaljerad analys kopplad till risker, kostnadskontroll och samhällsnytta

Passagen är belägen cirka 3 km sydöst om Mariestad i Västra Götalands län och kommer att ingå som en del i ombyggnaden av E20, delen förbi Mariestad.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan då planerade åtgärder sker huvudsakligen i direkt anslutning till befintlig väg och endast innebär en liten förändring av marknyttjandet.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län beslutade 2023-12-02 att projektet ej kan antas medföra betydande miljöpåverkan. I vägplanen redovisas därför en miljöbeskrivning.

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

Trafikverket har planerat och projekterat för ombyggnad av E20 förbi Mariestad. En vägplan har tagits fram och fastställts. Det har visat sig genom ett fördjupat utredningsarbete kopplat till riskfaktorer under mark (grundvatten, ev. föroreningar, markanspråk samt produktionstekniskt), trafik under byggtid samt byggtekniska förutsättningar att det är mest fördelaktigt att bygga en passage över E20 istället för under E20. Kostnaden blir lägre liksom risken kopplat till osäkerheter under mark. Det blir också möjligt att hålla passagen under E20 öppen under hela bygget samtidigt som passagen över E20 byggs.

Passagen är belägen cirka 3 km sydöst om orten Mariestad i Västra Götalands län, se Figur 1. Den kommer att ingå som en del i ombyggnaden av E20, delen förbi Mariestad.



Figur 1. Lokalisering av projektet E20 förbi Mariestad och passage över E20.

2.1. Ändamål och projektmål

Projekt E20, Förbi Mariestad syftar i sin helhet till ökad trafiksäkerhet och framkomlighet. Ändamålet med aktuell vägplan är att minska barriäreffekten genom att säkerställa en planskild passage över E20 vid Rattugglan-Rasta.

För ändamål och övriga projektmål för E20 delen förbi Mariestad se planbeskrivning från fastställelsehandling daterad 2020-08-17 (TRV 2015/80602), reviderad 2021-09-27.

Gångpassagen bidrar till projektmålet ökad trafiksäkerhet för alla trafikantgrupper. Att bygga passagen över istället för under vägen ger också en betydligt högre trafiksäkerhet under byggtiden.

2.2. Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan, se Figur 2.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Det utreds också om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker. I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Om miljökonsekvensbeskrivning inte anses behövas tas en miljöbeskrivning fram.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap.



Figur 2. Planläggningsprocessen

3. Miljöbeskrivning

Länsstyrelsen i Västra Götalands län beslutade 2023-12-02 att projektet ej kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Det betyder att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) inte behöver tas fram, istället skrivs en miljöbeskrivning. I den här vägplanen är miljöbeskrivningen integrerad med planbeskrivningen.

Miljöbeskrivningen belyser nuvarande miljöförhållanden och de miljökonsekvenser som förväntas uppstå till följd av vägåtgärderna inklusive inarbetade miljöåtgärder. Vidare ges även förslag till åtgärder som kan minimera eventuella konsekvenser.

3.1. Avgränsningar

3.1.1. Avgränsning av miljöaspekter

En miljöbeskrivning ska i den utsträckning det behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning innehålla de uppgifter som behövs för att uppfylla syftet med lagstiftningen. Detta innebär att de viktigaste miljöaspekterna ska behandlas i tillräcklig utsträckning, men också att miljöaspekter av liten eller ingen relevans för vägplanen kan behandlas översiktligt eller inte alls. De miljöaspekter och intressen som bedöms kunna påverkas av projektet och som beskrivs i miljöbeskrivningen är landskapsbild, naturmiljö, kulturmiljö, grundvatten, ytvatten, föroreningar i mark, boende- och vistelsemiljö samt naturresurser.

3.1.2. Avgränsning i tid

Bedömningen begränsas till projektets prognosår 2045, cirka 20 år efter trafiköppning.

3.2. Bedömningsmetodik

Miljökonsekvenserna bedöms med utgångspunkt i värdet hos den berörda miljöaspekten, ett berört naturområde, och den påverkan som uppstår.

Påverkan definieras som en förändring av miljön. Förändringen uppstår när något sker exempelvis genom fysiskt intrång såsom schaktning eller nedtagning av träd.

Effekt är omfattningen av påverkan/störningen. Beskrivning av effekten har gjorts i förhållande till nuläget som fungerar som referensscenario.

Konsekvens definieras som en sammanvägning av miljöaspektens värde (exempelvis bevarandevärde hos en berörd naturmiljö) och omfattning av påverkan (effekten).

Konsekvensen kan vara såväl positiv som negativ, som stor eller liten.

4. Förutsättningar

4.1. Passagens funktion och standard

Den befintliga gångpassagen under E20 vid Rattugglan/Rasta är mörk, smal och trång med endast trappor och begränsad fri höjd, se Figur 3. Tillgängligheten är låg och det är inte möjligt att mötas i porten.



Figur 3. Bild på befintlig passage under E20

4.2. Gångtrafik och användargrupper

När E20 är ombyggd med mittseparering utan möjlighet till vänstersväng behöver rastande trafikanter och andra som rör sig i området kunna komma över E20 via en säker passage.

Passagen binder också ihop de verksamheter som finns på ömse sidor av vägen. Med en ny passage på plats möjliggörs bättre kommunikationer.

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

4.3.1 Kommunala planer

Översiktsplan för Mariestad

Den 9 juli 2018 vann Mariestads kommuns nya översiktsplan laga kraft och den har två syften. För det första beskriver den hur kommunen vill hantera nationellt betydelsefulla områden och säkerställa långsiktig hållbar utveckling. För det andra pekar den ut riktningar för hur kommunen vill att stad och land ska utvecklas. Till exempel var det kan och bör byggas, var det behövs nya vägar och cykelbanor och vilka områden som bör sparas för rekreation. I översiktsplanen beskrivs vilken hänsyn som bör tas till kulturhistoriska områden och naturvärden. Den tar även upp risk för bullerstörningar och översvämningar. Planen täcker hela kommunens yta och de övergripande principerna handlar om att stärka nätverk av infrastruktur för olika trafikslag och att koncentrera ny bebyggelse till områden där det redan finns infrastruktur och service.

Detaljplaner

Inga detaljplaner berörs av planen.

4.4. Landskapsbild

Landskapstypen kring Mariestad är ett slättlandskap som kallas Vadsbo-Kåkindsslätten. Den översiktliga strukturen i landskapet är ett slättlandskap uppdelat av låga höjdryggar och krön av åsbildningar i nord-sydlig riktning. Där dessa finns är landskapstypen lokalt ett halvöppet mosaiklandskap.

Vid Rattugglan/Rasta utgörs landskapet av mosaik- och skogslandskap, se Figur 4. En anlagd damm och vägkrogen Rattugglan/Rasta ligger i kanten av mosaiklandskapet. Norr om Rattugglan breder en barrskog ut sig.

Det berörda området består av befintligt vägområde för E20 samt Rattugglans mark i anslutning till E20. I området närmast planerad passage över E20 finns Rattugglans anläggningar, bensinstation, vägkrog, hotell och konferensanläggning, samt en vattenskidsanläggning och omgivande jordbruksmark.



Figur 4. Mosaik- och skogslandskap vid Rattugglan. Flygfoto från söder. Foto: Pekka Kärppä.

4.5. Miljö och hälsa

4.5.1. Riksintressen och skyddade områden

Väg E20 är av riksintresse för kommunikationer. I övrigt saknas riksintressen i området. Inga skyddade områden eller objekt har noterats i området.

4.5.2. Naturmiljö

Vid den naturvärdesinventering som genomförts inom ramen för E20 förbi Mariestad noterades inga naturvärden på den aktuella platsen. Passagen ligger helt inom väg- och industrimark.

Inga riksintressen eller Natura 2000-områden rörande naturmiljön finns inom denna vägplan.

Inga vattendrag som omfattas av strandskydd finns inom denna vägplan.

4.5.3. Kulturmiljö

Det finns flera torpmiljöer och torplämningar i närområdet. Ingen av dessa påverkas av den planerade passagen över E20. Rattugglan restaurang och hotell med tidstypisk postmodernistisk Road Side-arkitektur är en bebyggelsemiljö av kulturhistoriskt värde, se Figur 5.



Figur 5. Rattugglan

4.5.4. Grundvatten

Enligt SGU:s sammanställning av större grundvattenmagasin förekommer inga betydande magasin i direkt anslutning till den berörda delen av E20. Inom det berörda området saknas även utpekade grundvattenförekomster med fastställda miljökvalitetsnormer.

I området för den planerade passagen bedöms grundvattenytan ligga cirka 1-2 meter under markytan.

4.5.5. Ytvatten

Den anlagda dammen för vattenskidåkning utgör inget naturligt ytvatten och omfattas inte av miljökvalitetsnormer. Avståndet från den planerade passagen över E20 till vattenskidsjön är cirka 80 meter.

4.5.6. Föroreningar i mark

En översiktlig dikesprovtagning har genomförts inför arbetet med vägplan för E20 förbi Mariestad, delen Hindsberg-Muggebo. Dikesmassorna var generellt förorenade i nivåer som överskrider MÄRR (mindre än ringa risk) men underskrider MKM (mindre känslig markanvändning).

Tjärhaltig asfalt kan förekomma i asfalt som lades innan 1973. Eftersom Rattugglan invigdes 1960 finns risk att djupare asfaltslager innehåller tjärasfalt med höga halter PAH. Provtagning kommer att genomföras innan eller i samband med byggskedet för att säkerställa att asfaltsmassorna hanteras på rätt sätt.

4.5.7. Boende- och vistelsemiljö

Närmsta bostadshus ligger cirka 300 meter från den nya passagen. Rattugglans hotell har cirka 55 hotellrum samt en konferensdel.

4.5.8. Naturresurser

Området där passagen planeras utgörs i huvudsak av industrimark på asfalterad yta.

4.6. Byggnadstekniska förutsättningar

Utförda geotekniska undersökningar i anslutning till område för passagen visar att jorden på både västra och östra sidan utgörs av ett tunt lager mulljord eller siltig lera som underlagras av grusig sand. Djup till berg varierar på västra sidan mellan 1 och 2 m och på östra sidan mellan 2 och 2,5 m. Grundvattenytan har observerats cirka 1,7 m under markytan på västra sidan. På östra sidan var grundvattenröret torrt vid avläsningstillfället i april 2021.

De geotekniska förhållandena bedöms som okomplicerade vilket medför att grundläggningsarbetena för brostöden bör kunna utföras med liten risk för kostnadsökningar i projektet och påverkan på omgivningen.

Innanför planområdet har Skanova en teleledning.

5. Den planerade passagens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Val av lokalisering

Den befintliga gångpassagen under E20 föreslås bytas ut mot en ny, bredare bro över E20 som sammanbinder verksamhetsområdena vid Rattugglan/Rasta. Gångpassagen kommer att förses med trappor och hiss (enskild anläggning) på ömse sidor om E20, se Figur 6.

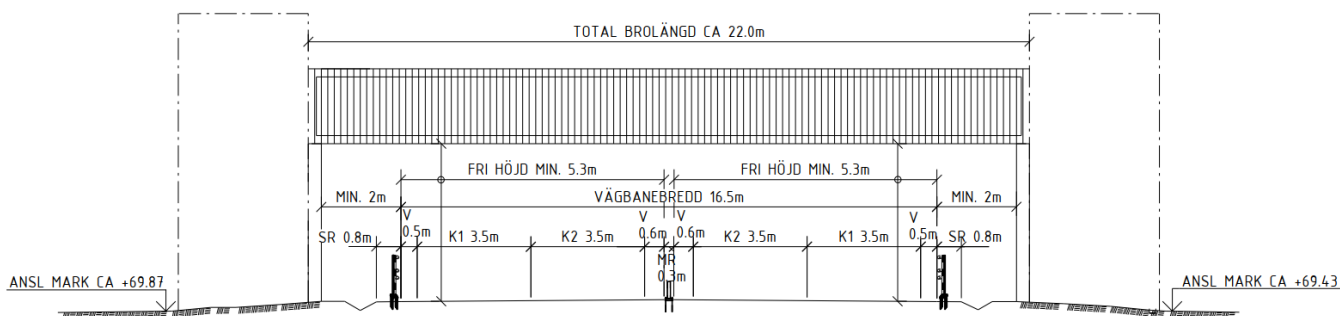
5.2. Val av utformning

I vägplanen för E20 förbi Mariestad, delen Hindsberg-Muggebo, anges att nuvarande passage ska ersättas med en ny tillgänglighetsanpassad som är bredare än dagens passage och upplevs tryggare. Bron i aktuell vägplan är utformad efter dessa krav.

Bron har anpassats så att den anspelar till övriga E20 broar. Enligt övergripande gestaltungsprogram för E20 ska mosaiklandskapets karaktär värnas genom att lokalisera broar över E20 till befintliga höjdparter. På denna plats är det inte möjligt och en passage över E20 innebär en större visuell påverkan än passage under. Dock ligger Rattugglan i mötet mellan öppet och slutet landskapsrum och platsen i övrigt är påverkat av flertalet komponenter med bland annat restaurang och bensinstation.

Enligt det övergripande gestaltungsprogrammet för E20 så ska de nya broarna ha ett släktskap i utformningen. Det har beaktats genom en öppen konstruktion och materialvalen betong och rosttrött stål (corten) samt att bron ligger horisontellt. Ingen av de övriga broarna är gångbroar, vilket gjort att anpassningar har gjorts med tillägg av hiss.

Konstruktivt är bron tänkt att utföras med fackverk av rostfritt stål som även utgör räcke. Grundläggning görs med borrade stålrörspålar ner i berg samt ett platsgjutet betongstöd i form av en skiva. Brons längd blir 22 m och dess bredd 3 m. Den utformas för en fri höjd över körbanan på 5,3 m, se Figur 6. Bron kommer att vara belyst.



Figur 6. Ny gångpassage (bro) över E20.

I samband med valet att utforma passagen som en bro över E20 gjordes följande bedömningsmatris. Det framgår att passagen över jämfört med under är mer fördelaktig avseende produktionsteknik, riskkontroll, markintrång, grundvatten och geoteknik, minskad verksamhetsstörning, trafiksäkerhet under byggtid och för oskyddade trafikanter.

Tabell 1. Matris med sammanställning av relativ bedömning. Skalan är 1-5 där 5 innebär bästa möjliga lösning. Streck innebär att inverkan saknas.

Aspekter	Passage under (GC-port)	Passage över (bro)
Trafikanter och trafik	4	4
Kostnad och samhällsnytta	2	4
Arbetsmiljö och tredje man under byggtid	2	4
Påverkan grundvatten och geoteknisk risk	2	5
Byggtid och verksamhetsstörning	1	5
Natur- och kulturmiljö.	-	-
Landskap & arkitektur	5	3
Avvattning	2	3
Robusthet klimatförändringar	2	4
Masshantering och transporter	2	5
Framtida drift och underhåll	2	3
Riskkontroll under byggskedet	2	3
Praktisk genomförbarhet	2	3

5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Inom ramen för denna plan så kommer inga ytterligare skyddsåtgärder att behövas.

6. Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Gångtrafik och användargrupper

En ny passage över E20 möjliggör för gångtrafik att även fortsättningsvis passera E20 på ett säkert sätt. Den nya passagen utformas bredare och med ökad tillgänglighet, vilket bedöms medföra förbättrade förutsättningar för gångtrafik.

Alternativet att gå över E20 i stället för under är sammantaget positivt kopplat till bästa sammanvägda lösning inklusive byggbarhet, risker under mark, trafik under byggtid, minskad störning för verksamheten samt att passagen kan hållas öppen under byggtiden.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

6.2.1 Kommunala planer

Översiktsplan för Mariestad

Aktuellt vägförslag för E20 följer översiktsplanens principer

Detaljplaner

Inga detaljplaner berörs av aktuell vägplan.

6.3. Landskapsbild

Den nya passagen över E20 kommer att utgöra ett nytt element i landskapsbilden vid Rattugglan. Dock bedöms denna effekt endast vara av lokal karaktär och bron har utformats för att i möjligaste mån smälta in i landskapet.

6.4. Miljö och hälsa

6.4.1. Natur- och kulturmiljö

Den planerade passagen över E20 bedöms inte medföra någon påverkan på naturmiljön i närområdet.

Bron utformas med metallskärmar, vilket inte medför ökad risk för att fåglar flyger in i skärmarna och förolyckas.

Den planerade passagen över E20 bedöms ha någon negativ effekt på vägresteringen och hotellet Rattugglan.

6.4.2. Boendemiljö

Boendemiljön påverkas inte vare sig avseende buller eller förvanskning av området visuellt då det gestaltningsmässigt lagts stor vikt vid anläggningens utformning.

6.4.3. Ytvatten

Under byggskedet kommer vatten från arbetsområdet samlas upp och ledas till reningsanläggning där det behandlas innan det släpps till recipient. Det innebär att risken för påverkan på vattenkvaliteten i vattenskidsjön kommer att vara liten.

6.4.4. Föroreningar i mark

Provtagning av asfalt kommer att genomföras innan eller i samband med byggskedet för att säkerställa att asfaltmassorna hanteras på rätt sätt.

6.4.5. Boende- och vistelsemiljö

Under byggskedet kan störning i form av buller och vibrationer uppkomma, främst för boende på Rattugglans hotell. Färdig anläggning bidrar inte till någon ökad bullerstörning, då anläggningen endast är avsedd för gångtrafik.

6.4.6. Naturresurser

Den nya passagen tar ingen ny mark i anspråk. Under byggskedet åtgår naturresurser i form av byggmaterial samt för transporter och anläggningsmaskiner. Påverkan bedöms som liten och i jämförelse med passage under väg betydligt mindre.

6.5. Samhällsekonomisk bedömning

Ingen samhällsekonomisk bedömning (SEB) görs för ändringen.

6.6. Påverkan under byggnadstiden

Påverkan under byggtiden för den nya passagen över E20 bedöms som ytterst begränsad då det ligger i ett område i direkt anslutning till ombyggnaden av E20 som pågår samtidigt.

En passage under E20 hade inneburit omfattande tillfälliga vägar för att leda trafiken runt bygget.

Inom området för passagen finns inga känsliga natur-, vatten- eller kulturmiljöer som kommer att påverkas negativt, utöver den pågående ombyggnaden av E20.

Med en passage över E20 i stället för under så kommer påverkan under byggtid att vara minimal både givet att den utförs med hög grad av prefabrikation samt att själva bron lyfts på plats. Dessutom kan den befintliga passagen under E20 hållas öppen till dess den nya är på plats.

Passage över E20 jämfört med under innebär minskade masstransporter och att sprängningsarbeten undviks.

6.7. Områden som undantas från förbud enligt miljöbalken

En fastställd vägplan innebär att separat dispens enligt 7 kap. miljöbalken för dispenspliktiga åtgärder inom strandskyddsområde eller inom generellt biotopskyddsområde inte krävs för de åtgärder som ingår i planen. Syftet med områdesskyddet ska ändå tillgodoses i planeringen och ska hanteras under samrådet med länsstyrelsen.

Generellt biotopskydd, enligt 7 kap 11 § miljöbalken, gäller för vissa småbiotoper i odlingslandskapet, bland annat stenmurar, åkerholmar, alléer och småvatten. Inom dessa får inte åtgärder vidtas eller verksamhet bedrivs som kan skada naturmiljön.

Denna vägplan berör inga biotoper som omfattas av det generella skyddet.

7. Samlad bedömning

7.1. Överensstämmelse med de transportpoliska målen

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet stöds av två delmål, funktionsmålet och hänsynsmålet. För beskrivning och innebörd av de målen, se planbeskrivning för vägplanen för E20 förbi Mariestad, daterad 2020-12-17 reviderad 2021-03-17.

Den nya passagen är säker, ljus och med hög grad av tillgänglighet. Dessutom blir det bättre samhällsnytta och kostnads- och riskkontroll med en passage över E20 istället för under. Det kommer att bidra till hänsynsmålet om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt.

Den föreslagna lösningen är optimerad för minsta möjliga framtida drift- och underhåll samt lägsta totalkostnad ur ett livscykelperspektiv.

7.2. Överensstämmelse med miljömålen

Planerad passage över E20 bedöms beröra följande nationella miljömål:

- Begränsad klimatpåverkan

Material och energi åtgår under byggskedet, dock i begränsad omfattning.

7.3. Överensstämmelse med projektmålen

Med passagen så säkerställs en säker passage av E20 som är planskild vilket överensstämmer väl med projektmålen om säkra passager.

7.4. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Mot bakgrund av de bedömda effekter och konsekvenser av projektet som framgår av kapitel 6 anser Trafikverket att vägplanen är av sådan begränsad omfattning och har sådana begränsade effekter och konsekvenser för miljö och hälsa, att den inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Den miljöaspekt som bedöms kunna påverkas mest är landskapsbilden genom att planerad passage över E20 innebär ett tillskott av ett främmande element i landskapet. Dock bedöms denna effekt endast vara av lokal karaktär och bron har utformats för att i möjligaste mån smälta in i landskapet.

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

I miljöbalkens kapitel 2 redovisas de allmänna hänsynsregler som är grund-läggande för prövningen av tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens samt tillsyn. Projektet omfattas även av miljöbalkens hushållningsbestämmelser enligt 3 och 4 kapitlet samt miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsförvaltning enligt 5 kapitlet. Dessa regler och bestämmelser ligger även till grund för hur Trafikverket som verksamhetsutövare ska agera för att minimera påverkan och främja en god hushållning.

8.1. Allmänna hänsynsregler

Genom att Trafikverkets planläggningsprocess följs, där fyrstegsprincipen används, och vägåtgärderna bedöms ur miljösynpunkt samt att synpunkter tas in genom ett samrådsförfarande beaktas 2, 3, 6 och 7 §§ (kunskapskravet, försiktighetsprincipen, principen om bästa möjliga teknik, lokaliseringsprincipen och rimlighetsavvägningen). Åtgärdens lokalisering har valts för att minska intrång och miljöpåverkan. Trafikverkets interna granskningar samt krav på kompetens vid upphandling av konsulttjänster och entreprenader gör att kunskapskravet uppfylls.

Trafikverket kommer i upphandlingen av entreprenaden för vägbygget att ställa krav på val av produkter såsom användning och hantering av kemiska produkter och materialanvändning vilket följer produktvalsprincipen samt hushållnings- och kretsloppsprinciperna (4 och 5 §§). Hushållningsprincipen beaktas även genom att ta fram en masshanteringsplan för att så långt som möjligt återanvända schaktmassor inom vägplanen. Trafikverket kommer att ha ansvaret för de åtgärder de genomför och måste därmed ta hänsyn till 8 § (ansvar för skadad miljö).

8.2. Miljökvalitetsnormer

Inga miljökvalitetsnormer, vare sig för yt- eller grundvatten, luft eller buller, påverkas av den planerade passagen över E20.

9. Markanspråk och pågående markanvändning

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.

9.1. Vägområde för allmän väg

På plankartan 100To201 framgår befintligt vägområde (enligt fastställd vägplan). Inget ytterligare vägområde med vägrätt för allmän väg krävs enligt denna vägplan.

9.2. Område med tillfällig nyttjanderätt

I vägplanen föreslås att cirka 70 m² mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Området utgörs av hårdgjord yta betecknad med T1, se plankarta, och får användas till etablering och arbete. Tillfällig nyttjanderätt gäller under byggtiden, dock längst till och med 36 månader efter byggstart.

9.3. Gemensamhetsanläggningar och ledningsrätter

I fastighetsförteckningen redovisas berörda ledningsrätter vilken kommer omprövas.

10. Fortsatt arbete

Åtgärden kommer att utföras inom projektet E20 förbi Mariestad.

Provtagning av asfalt med avseende på PAH-innehåll kommer att utföras innan eller under byggskedet för att säkerställa korrekt hantering.

Fortsatt dialog med ledningsägare kommer att hållas.

11. Genomförande och finansiering

11.1. Formell hantering

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

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

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

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

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

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

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

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- 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. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

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

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

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

Nedan redovisas en ungefärlig tidplan för det fortsatta arbetet med vägplanen.

Tabell 2. Ungefärlig tidplan för planprocessen.

Aktivitet	Beräknas ske
Samråd med särskilt berörda	2022 v44-46
Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, BMP	2022 v49
Kungörande om Granskning av vägplan	2022 v51- 2023 v5
Länsstyrelsens yttrande över vägplanen	2023 v7-v9
Begäran om fastställelse	2023 v11
Fastställd vägplan	2023 v20

11.1.1. Bygghandling

Det fortsatta arbetet med detaljprojekteringen (bygghandling) av passagen kommer att utföras av Trafikverkets konsult AFRY. Detta görs i samband med pågående upprättande av förfrågningsunderlag för kommande utförandeentreprenad, E20 Förbi Mariestad.

Arbetet sker i nära samarbete med arkitekter inom bygg och landskap för att säkerställa projektmålsuppfyllnad avseende gestaltning kopplat till E20:s övergripande gestaltungsprogram.

Produktionstekniska aspekter är hanterade i projekteringen liksom geotekniska (frågor under mark).

BAS-P säkerställer god samordning avseende Arbetsmiljölagen 3:7 samt AFS 1999:3 Bygg- och anläggningsarbete.

God dialog med framtida förvaltare och berörda fastighetsägare har genomförts som validering av projektering och utförande.

11.1.2. Produktion

Byggnationen av passagen kan ske utan att befintlig trafik på E20 behöver komma i konflikt med produktionsenheter. Entreprenören ges möjlighet att skapa tillräckliga arbetsområden för en effektiv produktion vilket gynnar tidsåtgång, produktionskostnad, kvalitet och arbetsmiljö.

Den övre delen av den robusta ramkonstruktionen, som bron är, lyfts på plats i ett stycke. Det minskar trafikpåverkan till minsta möjliga för projektet som helhet och dessutom kan passagen under E20 hållas öppen under hela byggtiden.

Den resurssnåla konstruktionen gör att det erhålls minimal påverkan på omkringliggande verksamheter.

Planerad byggtid är mellan år 2024-2026.

11.1.3. Framtida drift, underhåll samt livscykelkostnad.

Själva bron är utformad och konstruerad för att kräva ett minimalt underhåll. Den är utförd som en robust ramkonstruktion, där den övre delen utgörs av rosttrögt stål (underhållsfritt). Vidare är den utförd utan underhållskrävande detaljer så som lager och övergångskonstruktioner, vilket ytterligare minskar framtida underhåll.

Grundläggningen är enklast möjliga med borrade stålörspålar ner i berg samt ett platsgjutet betongstöd i form av en skiva, vilket inte kommer att kräva några framtida reparationer givet en omsorgsfull detaljutformning.

Snöröjning utförs enkelt för hand och snön hanteras genom grindar i räcket ner till hårdgjord yta där sedvanlig maskinell snöröjning utförs. Avvattning (en ringa mängd) omhändertas genom ränna och stuprör ner till hårdgjord yta där den ansluts till befintlig dagvattenhantering.

Gällande livscykelkostnad är det framtida underhållsbehovet begränsat då ommålning ej krävs. Det är en stor fördel vilket också kalkylen visar.

11.2. Finansiering

Passagen över E20 vid Rattugglan/Rasta finansieras inom ramen för projektet E20 delen förbi Mariestad. Objektet finansieras via den nationella transportplanen. Medfinansiering för E20 förbi Mariestad och fyra andra etapper på E20, mellan Vårgårda och Mariestad, sker via Västra Götalandsregionen och berörda kommuner. Bedömd totalkostnad för passagen är cirka 11 mnkr.

12. Underlagsmaterial och källor

Som underlag till plan- och miljöbeskrivningen för passagen har vägplanen för E20 förbi Mariestad delen Hindsberg-Muggebo inklusive miljökonsekvensbeskrivning och Gestaltungsprogram använts.

Andra underlag som använts är:

- Teknisk PM Byggnadsverk samt jämförande risk- och kostnadskalkyl Passage under eller över E20 vid Rattugglan
- Beslutsunderlag Passage Rattugglan/Rasta – jämförelse under eller över.
- Länsstyrelsens WebbGIS; [Karttjänster och geodata | Länsstyrelsen Västra Götaland \(lansstyrelsen.se\)](https://www.lansstyrelsen.se/vastra-gotaland/karttjanster-och-geodata/)
- Empirisk kostnadskontroll - underlag för producerade broar i närtid, Trafikverket



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Kruthusgatan 17.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se