

10. Bilagor

1. Inriktningsdokument för E 20 Alingsås – Örebro länsgräns, 2007
2. E 20 delen förbi Hova, Körfältsindelning, alternativ 1
3. E 20 delen förbi Hova, Körfältsindelning, alternativ 4
4. Minnesanteckningar samråd med Länsstyrelse och kommun, 2008-01-25
5. Minnesanteckningar samråd med allmänheten, 2009-03-31
6. Barnkonsekvensanalys (BKA), E 20 förbi Hova, oktober 2009
7. Länsstyrelsens godkännande av miljökonsekvensbeskrivning (MKB), 2010-06-09



Datum: 2007-10-18

INRIKTNINGSDOKUMENT FÖR UTFORMNING AV KORTSIKTIGA ÅTGÄRDER PÅ E 20 ALINGSÅS – ÖREBRO LÄNSGRÄNS

1 Typsektion

I valet av typsektion bör hänsyn tas till om E 20 ligger i gällande lokaliseringsplans korridor eller ej. Fyrfältsväg i korridoren utformas med 18,5 alternativt 21,5 meters bredd, fyrfältsväg utanför korridoren utformas med 15,8 meters bredd.

På de sträckor där E 20 är 12 meter bred och ska byggas om till MLV med 2+1 körfält breddas vägen till 14 meter.

Mittseparering vid 2+1 och 2+2 körfält ska utföras med räcke undantaget portar/broar med begränsad befintlig bredd. Minsta hindersfria bredd ska vara 6 meter.

Mittsepareringsform (räcke alt målning) bör vara enhetlig i minst 5 km.

MLV med mitträcke och vägren smalare än 1,75 meter utformas med nödfickor var 300:e meter på enfältssträckorna och var 600:e meter på tvåfältssträckorna.

Befintlig väg är oftast målad med bredare vägren än 0,75 meter, t ex 1,10 meter. I första hand ska samordning med underhållsbeläggning ske, där så är nödvändigt t ex i korsningar med vänstersvängfält utförs fräsning, försegling och linjeflyttning. Viktigt är dock att mitträcket är placerat enligt typsektion.



2 Hastighetsanspråk

Med nuvarande hastighetssystem är hastighetsanspråket 110 km/tim på ny motorväg/fyrfältsväg och 90 km/tim på befintlig väg med eventuella lokala undantag 70 km/tim.

2 Maxlängd enfältssträcka

Enfältssträckor ska inte vara längre än 3,5 km, i undantagsfall upp till 5 km.

3 Minsta andel tvåfältighet

Andelen tvåfältslängd ska inte understiga 35 %. Beräkning av andel tvåfältighet görs dels på hela objektets längd, dels på hela objektet i kombination med angränsande sträckor på en sammanlagd längd av max 30 km.

4 Sidoområde

Säkerhetszonen utformas företrädevis med sidoräcke, förutom vid enstaka brunnar eller trummor.

5 Oskyddade trafikanter

Möjligheter att passera i plan vid korsning bör utformas så att ett körfält passerar i taget med en skiljande trafikö i mitten.

Det kan bli nödvändigt att placera en möjlighet att korsa vägen på sträcka. Detta bör då om möjligt kombineras med andra funktioner.

Översyn av busshållplatslägen och utformning ska utföras.

Platser med många korsande barn och/eller äldre ska särskilt uppmärksammas.

Oskyddade trafikanter hänvisas till vägrenen, vid frekvent förekomst av oskyddade trafikanter bör parallellförbindelser utredas.

6 Långsamtgående fordon

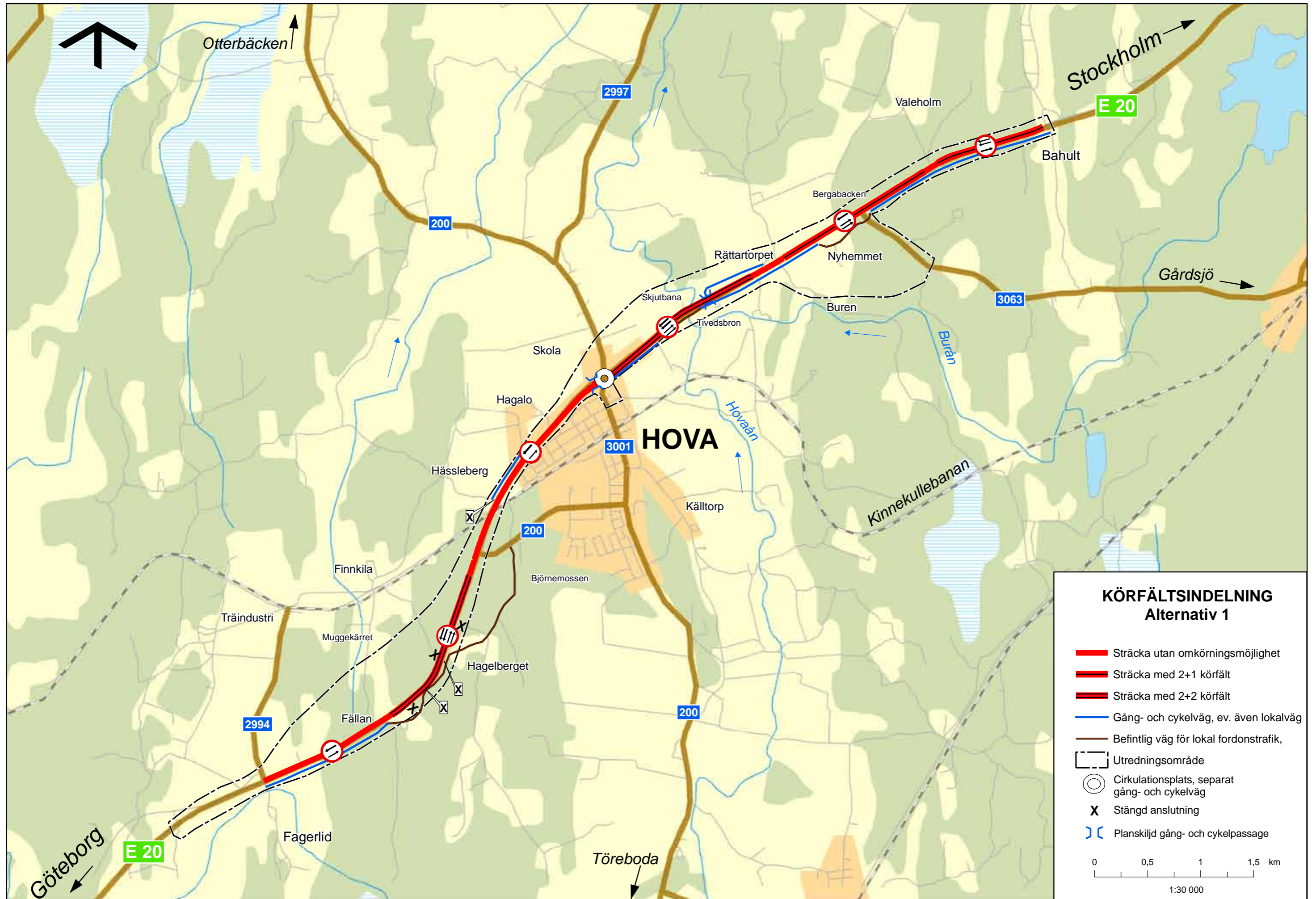
Långsamtgående fordon tillåts.

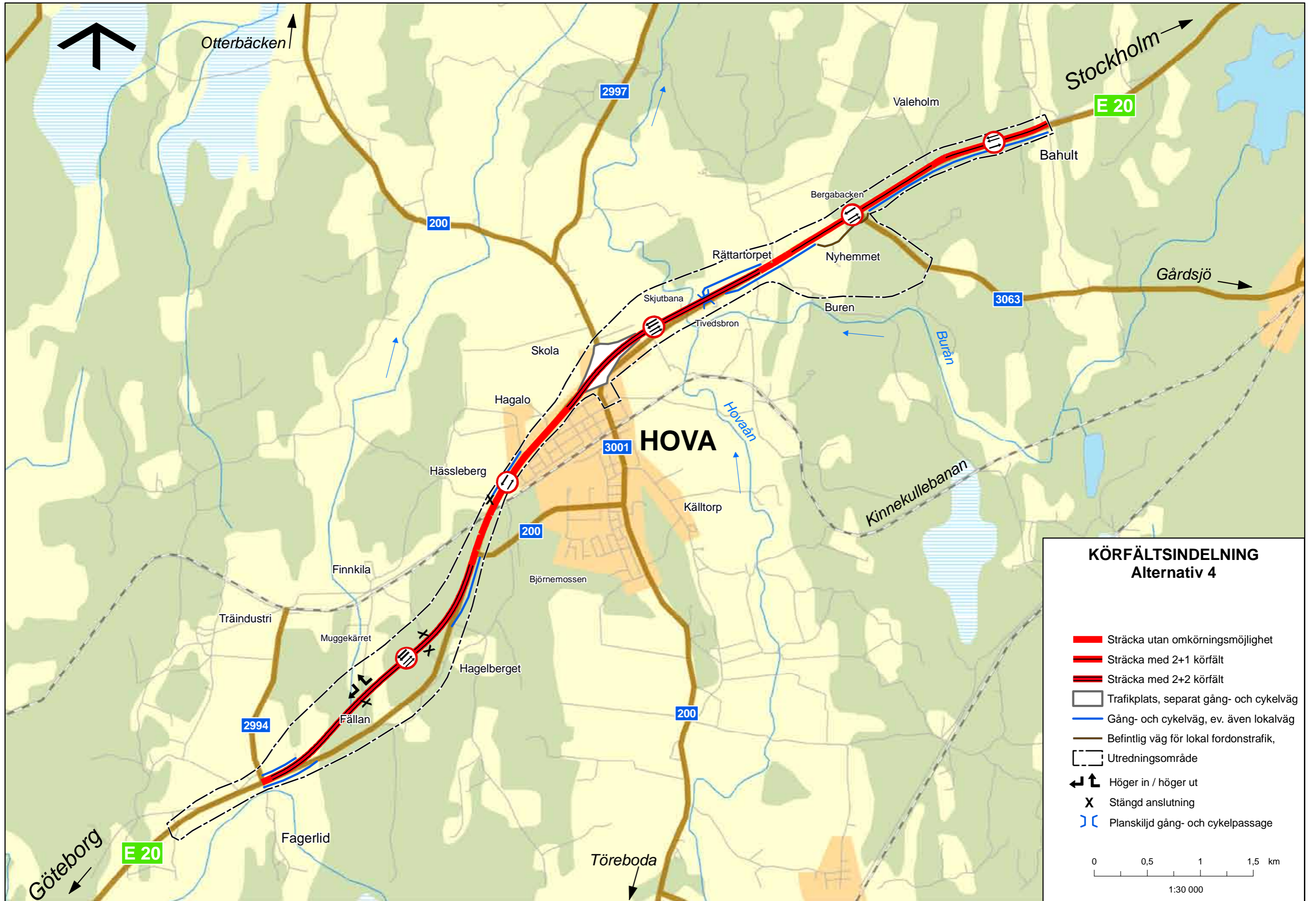
7 Bärighet och beläggning

Översiktlig bärighetsutredning av befintlig väg ska utföras i ett tidigt skede och därefter kompletteras efter behov.

Vid dimensionerande livslängd ska hänsyn tas till om vägen ligger i eller utanför gällande lokaliseringsplans korridor.

Ombyggnad av befintlig väg ska om möjligt samordnas med belägningsunderhållsplan och bärighetsplan.







Camilla Dahlström
Camilla.dahlstrom@vv.se

Minnesanteckningar

1(5)

Datum
2008-01-25

Ert datum
2008-01-25

E20 Förbi Hova

Samrådsmöte med länsstyrelse och kommun

Datum: 2008-01-25

Plats: Hova kommunhus

Närvarande:	Carl-Johan Bergström	CJB	VVÄ, Projektledare
	Gunnar Carlsson	GC	VVÄ, Samhällsplanering
	Sture Persson	SP	VVÄ, Marklösen
Fr o m punkt 4	Mats Lindqvist	ML	VVÄ, Miljö
	Mehdi Vaziri	MV	LST, Samhällsbyggnad
	Mats Johansson	MJ	LST, Vattenvård
	Mats Rydgård	MR	LST, Vattenvård
Fr o m punkt 4	Maria Norrman	MN	LST, Kulturmiljö arkeologi
	John Dagobert	JD	LST, Naturvårdsenheten
	Sven-Erik Roslund	SER	Gullspångs kommun
	Charlotte Paulsson	CP	Mariestads kommun
	Camilla Dahlström	CD	Vägverket Konsult, uppdragsledare
	Lena Lundkvist	LL	Vägverket Konsult, TA miljö
Distribution:	Närvarande		

1. Öppning och presentation

CJB öppnade mötet och hälsade alla välkomna. Samtliga deltagare presenterade sig.

2. Presentation av objektet

CJB berättade om de olika planer som funnits för utbyggnad av E 20 under senare tid. Under 1990-talet fanns långt gångna planer på utbyggnad till 13 metersväg, mitten av 1990-talet togs lokaliseringsplaner fram för hela E 20 mellan Alingsås och Örebro länsgräns. Lokaliseringsplanen föreslog utbyggnad till fyrfältsväg/motorväg främst i ny sträckning. 2006 arbetade Vägverket fram en genomförbarhetsstudie över hela sträckan vars syfte var att föreslå kostnadseffektiva lösningar och utgöra beslutsunderlag för utbyggnadsnivå.



E 20 ingår i den nationella planen för utbyggnad av vägnätet. Under året pågår arbetet med den nya nationella planen som ska gälla för åren 2010–2019. Det finns förhoppningar att flera sträckor av E 20 kommer med i planen men det är för tidigt att veta något mer bestämt.

Aktuell sträcka av E 20, mellan Fagerlid och Bahult, har utretts i en förstudie vars beslutshandling är daterad november 2007.

Tidplanen för vägutredning är att färdigställa kostnadsberäkning och samhällsekonomiska beräkningar till slutet av maj. Rapporten beräknas vara klar i december 2008.

3. Aktuellt projekteringsläge

CD presenterade kortfattat konsultgruppen som är indelade i teknikområdena väg och trafik, miljö och geoteknik. I konsultgruppen ingår även bro, hydrogeologi, GIS-ingenjör och layout.

TA Väg och Trafik	Camilla Dahlström
TA Miljö	Lena Lundkvist
TA Geoteknik	Jessica Persson

CD visade på karta objektets start och slutpunkt de olika alternativ som ska utredas

Alternativ Nollplus

Alternativ Befintlig sträckning med cirkulationsplats E 20/väg 200

Alternativ Befintlig sträckning med trafikplats E 20/väg 200

Alternativ Ny sträckning med cirkulationsplats E 20/väg 200

Alternativ Ny sträckning med trafikplats E 20/väg 200

4. Miljö

LL efterfrågar ett förtydligande av länsstyrelsens beslut om BMP, betydande miljöpåverkan och utökad samråd. MV berättar att bmp handlar om passagen av Hovaån (riksintresse för naturvård) och Lokaåsen (betydande vattenförsörjning). MV föreslår samverkan (samråd) med SGI vad gäller brons utförande (geoteknik) och SGU för grundvattentäkten Lokaåsen

SGU har ett uppdrag att utreda Lokaåsen, kommunen arbetar med att ta fram ett nytt skyddsområde för sin vattentäkt. De har fått signaler om att Lokaåsen kan vara större än man tror. SER återkommer med kontaktnamn på SGU. LL visar på material från jordartskartan och berättar att det funnits GIS-skikt på länsstyrelsen om Lokaåsen som nu inte är åtkomligt MV återkommer. LL har noterat att kommunen i sitt yttrande till förstudien föreslagit utförande med täta diken vid passagen av Lokaåsen och Hovaån.

Hovaån är av riksintresse för naturvård och LL berättar att det omnämns i bevarandeprogram för odlingslandskapet, ängs- och hagmarksinventering, naturvård, våtmarksinventering, sumpskogar. Hovaån har således många olika bevaransvärda intressen däremot finns inga direkta redovisade nyckelbiotoper i den passage vi studerar. En naturinventering kommer att behövas som även inbegriper vattenarter. CJB berättar att det finns en tanke om att ha en lång bro istället för att bygga upp bankar. Under byggnadstiden kommer det ändå behövas påkranar m.m. nere i bäckravinen och en tillfällig väg ner. Detta kommer såklart påverka miljön under byggtiden och efteråt främst i form av skuggor. Mats Lindqvist efterfrågar en fältinventering avseendet ex färgginst. I samband med fältkontroll av Artrika vägkanter i somras (juni 2007) tittade man särskilt efter färgginst i ravinen. De generella beskrivningarna av riksintresseområden är inte så vägledande.

Artrika vägkanter – uppgifter från fältkontrollen överlämnades.

Lövskogen i norr, tidigare slåttermarker (ljusgrönt på kartan). Naturvärdena kan vara knutna till lövträden

Arkeologi.

Det finns en marknadsplats från medeltiden belägen vid Hovaån som är beskriven och redovisad i förstudien. Övriga kulturlämningar, behöver utredas vidare med en kulturhistorisk förstudie. Lst anser att ju tidigare man utreder detta desto bättre underlag finns för MKB. I en kulturhistorisk förstudie, ingår en övergripande utredning som vägleder var fördjupade utredningar behövs. En kulturhistorisk förstudie omfattar inte bara de arkeologiska värdena utan även äldre kulturmiljöintressen såsom bebyggelse och odlingslandskap. Denna utredning kan beställas direkt hos läns museet av Vägverket. Länsstyrelsen initierar och handlar upp den arkeologiska utredningen, att undersöka om det finns okända fornlämningar i de alternativa väggkorridorerna. Länsstyrelsen behöver underlag för utredningsområde i de nya sträckningarna. LL levererar digitalt underlag till kulturmiljö på Länsstyrelsen.

Biotopskydd.

LL har inte hittat något om det inte finns generella biotopskydd som berörs såsom öppna diken, stenmurar, alléer, åkerholmar m.m som finns uppräknade i bilagan till miljöbalken. Allén vid Nyängsholm berörs inte. Fr om 1 januari är det generella biotopskyddet kompletterad med vissa vattenbiotoper.

Vattenmiljöpåverkan

Detta tog lst upp i förstudien. Det finns två markavvattningsföretag utmed sträckan. Rolf Larsson på jordbruksverket har materialet digitalt.

Lst påpekar värdet av markavvattningsföretagens fixpunkter, att markavvattningsföretagen är att betrakta som en vattendom.

Påverkan under byggtiden.

CJB frågar om Hovaån översvämmas och det blir det vid högvatten och vid vår. LL lyfter frågan om byggandet av bron blir tillståndspliktig vattenverksamhet, Miljödom eller anmälningsärende? Genomsnittlig medelvattenflöde och nivå för Hovaån avgörande för miljödom. Mötets uppfattning är att det är en trygghet med miljödom.

Vägdagvatten

Hårdgjorda ytor, utjämningsmagasin lst efterfrågar hantering av vägdagvatten.

Gestaltning

LL berättar att i uppdraget ingår gestaltning av korsningen E20/väg 200 samt bron över Hovaån. Dessa punkter kommer att förtydligas med hjälp av perspektivskisser. I uppdraget ingår ej gestaltningsprogram däremot kommer resandeperspektivet att redovisas. CJB berättar att det kommer att upprättas ett gestaltningsprogram men i ett senare skede. Beskrivning av hur vägprofilen påverkar resandeupplevelsen, utblickar och släntutformning. Efterfrågar tankar och väggeometriskt resonemang kopplat till gestaltning redan i vägutredning.

Kommunens synpunkter

Kommunen förordar cirkulationsplats vid val av alternativet befintlig sträckning respektive planskildhet vid alternativet ny sträckning.

Kommunen tar upp att deras detaljplaner berörs och behöver omarbetas oavsett korsningsalternativ.

Kommunen har även angett önskemål om översyn av gc-vägar. Kommunens förskole- och skolverksamhet flyttas till Hova skola. Infartsvägen till skolan är norr om skolan, infarten söder om skolan nyttjas främst för varutransporter till köket m m. Funktionshindrade med behov av särskilda transporter finns på Hova skolan. CJB efterfrågar kontaktperson, Dag Vallströmmar är skolchef. Vad gäller gc-vägar redovisar LL de fritidsverksamheter vi noterat, ridhuset Struppkärr norr om Hova, ridhuset i Gårdsjö samt Otterberget (fritidshusområdet och badplatsen vid Skagern).

Grundvattenskydd diskuterades. Susanna Hodin länsstyrelsen i Göteborg arbetar med vattenskyddsfrågor. Eftersom åtgärderna är kostnadskrävande behöver behovet och omfattningen klargöras i ett tidigt skede. Ingen klorering i vattnet utan kommunen har kontinuerlig cirkulation. VA-ledningar som korsar E 20 kommer att påverkas. Grundvattenkvaliteten kan påverkas av hantering av de schaktmassor som ska hanteras i objektet. Sidotippar får inte förekomma i Lokaåsen.

Markföreningar.

LL frågar om det finns några kända platser med markföreningar och MV informerar om att Ist nyligen lagt ut dessa GIS-skikt.

Skjutbanan var tidigare en festplats fram till 1960-talet.

MV efterfrågar Vägverkets syn på de översvämningar som kan förväntas i samband med klimatförändringar. CJB ser inga problem med vattenföringen i objektet men berättar att Vägverket generellt har förändrat sina säkerhetsnormer avseende geotekniska åtgärder och har med anledning av det förväntade ökade portrycket i lerorna ökat säkerhetsfaktorerna.

Hantering av schaktmassor diskuterades. Sidotippar och hanteringen av sidotippar.

Risken att det finns tjärasfalt diskuterades samt hanteringen av detta.

Kommunen har även påtalat bullerstörning från vägen. LL berättar att bullerutbredningen från vägen kommer att belysas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Det finns tre olika grundvattennivåer i kommunen. Det skiljer upp till 20 meter mellan de olika nivåerna. Lokaåsens grundvatten är inbäddat i en lervall och ska inte ha någon kontakt med omgivande grundvattenströmmar. Högst är nivåerna väster om tätorten. Kommunen har flertalet grundvattenrör som kommunen redovisar till SGU varje år. Grundvattenströmmarna är riktade från söder mot norr, söder om Lokaåsen. Det finns en tröskel mellan Hova och Töreboda, förr rann vattnet över tröskeln men inte nu längre p g a skövlingarna. Tröskeln är placerad ungefär vid Björkulla.

CJB frågar om Gårdsjövägens anslutning är olycksdrabbad, statistiken visar inte det. Kommunen svarar att det varit ett flertal tillbud och någon dikeskörning. CJB berättar om sina tankar om en ny sträckning av Gårdsjövägen och efterfrågar synpunkter. LL berättar att det finns miljöintressen i området som vi kommer att beakta.



Barriäreffekter för djur med anledning av viltstängslen och mitträcken ska beaktas i utredningen. Torrtrumma med ledlinje. Det experimenteras med större öppningar i stängsel och varningssystem. Det finns varg i skogen norr om Hova och vildsvin i området. I Skaraborg har det inträffat 26 olyckor med vildsvin under år 2007.

5. Avslutning

CJB avslutade mötet och tackade för visat intresse.

Anteckningarna förda av

Camilla Dahlström
Vägverket Konsult

Justerade av

Carl-Johan Bergström
Vägverket



Datum:
2009-03-31

1 (4)

Minnesanteckningar

Uppdragsnamn E 20 Förbi Hova
Objektnr: 85 631 195
Uppdragsnr: 340 70061

Möte: Samrådsmöte med allmänheten

Datum: 2009-03-31

Plats: Hova Hotell & Restaurang i Hova

Närvarande:	Carl-Johan Bergström	CJB	Vägverket, Projektledare
	Sture Persson	SP	Vägverket, Markförhandlare
	Lena Lundkvist	LL	Vectura, Uppdragsledare
	Jessica Persson	JP	Vectura, TA geoteknik

Vid samrådsmötet deltog sammanlagt 140 personer, varav 25 kvinnor och 115 män. Bland deltagarna på mötet fanns även representanter för Gullspångs kommun.

Vectura / Karlstad
Box 1910, 651 19 Karlstad
Besök: Karolinen, Våxnäsgatan 10
Växel: 0771-159 159

Lena Lundkvist
Arkitekt
Lena.lundkvist@vectura.se
Telefon: 010-48 45 207



Innehåll

1 Öppnande

Carl-Johan Bergström (CJB) öppnade mötet och hälsade alla välkomna till det välbesökta samråds- och informationsmötet för vägutredning E 20 förbi Hova (delen Fagerlid – Bahult).

2 Presentation av Vägverket och konsult

CJB, projektledare på Vägverket i Mariestad för vägutredning E 20 förbi Hova, presenterade sig och de övriga deltagarna; Sture Persson markförhandlare på Vägverket samt Lena Lundkvist, uppdragsledare/teknikansvarig miljö och Jessica Persson, teknikansvarig geoteknik från Vectura i Karlstad.

3 Bakgrund

CJB berättade bakgrunden till projektet och redogjorde sammanfattande för de tidigare utredningarna som utförts för E 20 och väg 200 genom Hova.

- Lokaliseringsplan E 20 Brodderud – Örebro länsgräns, 1994
- Förstudie E 20 Fagerlid – Ladfallet, åtgärder i sidoområden, 2003
- Genomförbarhetsstudie Alingsås – Örebro länsgräns, 2005/06
- Förstudie E 20 Fagerlid – Bahult, mötesseparering i alternativa sträckningar, 2007

Den aktuella sträckan saknar mötesseparering och har stora brister avseende trafiksäkerhet och framkomlighet.

4 Vägplaneringsprocessen

CJB redogjorde för de olika stegen i vägplaneringsprocessen. Från förstudie – vägutredning – arbetsplan – bygghandling – till byggande. En förstudie för E 20 delen Fagerlid - Bahult, har upprättats och utgör underlag för den nu aktuella vägutredningen. I förstudiens beslutshandling, daterad 2007, har Vägverket beslutat att en vägutredning utifrån förstudiens alternativ skall upprättas för E 20 delen förbi Hova.

5 Vägförslag

CJB redogjorde för de alternativa förslag till åtgärder som framkommit i vägutredningen med alternativa sträckningar i söder, ny passage över Hovaån samt alternativa utformningar av korsningen E 20/Väg 200 i Hova med trafikplats eller cirkulationsplats. En ny bro över Hovaån är nödvändig då befintlig bro har en beräknad livslängd till år 2015.

6 Geoteknik – Lokaåsen och Hovaån

Jessica Persson (JP) berättade om de geotekniska undersökningar som utförts för vägutredningen, dels vid Hovaån och dels i Lokaåsen. För Hovaån har geotekniska undersökningar gjorts för att finna ett möjligt läge för ny bro. För grundvattenförekomsten i Lokaåsen har omfattande fältundersökningar gjorts vid ett flertal tillfällen för att utreda utbredningen av grundvatten och det skyddande lerlager som täcker Lokaåsen. JP redovisade en ritning på "tolkad profil" för Lokaåsen som bland annat visar grundvattennivån samt lerlagrets utbredning och tjocklek i den föreslagna sträckningen för E20.



Vectura

Datum:

2009-03-31

3 (4)

Innehåll

7 Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Lena Lundkvist (LL) redogjorde för projektets miljöaspekter; områdets karaktär, naturmiljö, kulturmiljö, rekreation och friluftsliv, skyddade områden, vattenverksamhet, naturresurser och miljöbelastning. Till en vägutredning skall en MKB tas fram som skall godkännas av Länsstyrelsen innan utställning kan ske. I projektet har en naturinventering samt en kulturhistorisk förstudie tagits fram som kommer att utgöra underlag för vägutredningens MKB. Känsliga miljöer och passager är Hovaån, som är av riksintresse för naturvård och innefattar gamla marknadsplatsen vid Hovbron, samt kulturmiljön kring Hova kyrka, prästgård och doktorsvillan. Lokaåsen med grundvattenmagasin har inget formellt skydd men är en viktig naturresurs som inte får skadas av en ny vägsträckning.

8 Barnkonsekvensanalys (BKA) och VR-modell

I all planering som berör barnens miljö skall barnperspektivet beaktas, t ex vid en vägutredning. I Hova utgör E 20 en barriär mellan samhället och skolan. I vägutredningen har därför en barnkonsekvensanalys genomförts på Hova Skola. För att illustrera tänkbara åtgärder har en VR-modell tagits fram som visar alternativet med trafikplats. JP visade exempel från VR-modellen hur sträckan med gång- och cykelväg mellan samhället och skolan kan bli.

9 Marklösen

Sture Persson (SP) redogjorde för ersättningar i samband med markåtkomst för ny väg. En fastställd arbetsplan innebär att Vägverket erhåller sk vägrätt, nyttjanderätt, ingen förändring av fastighetsgränser sker. Vägverket ersätter fastighetsägare vid intrång på fastighet samt för byggnader och anläggningar.

10 Fortsatt arbete

CJB redogjorde för nästa steg, att vägutredning med MKB slutförs och att utställning av vägutredningen sker efter att Länsstyrelsen godkänt MKB:n. Objektet E 20 Förbi Hova finns omnämnt i "listan". Regeringen tar beslut om infrastrukturplanen våren 2010.

11 Allmänna synpunkter

CJB lämnade ordet fritt till mötet att ställa frågor och lämna synpunkter på vägutredningen. Synpunkter och frågor som framkom under mötet:

- tidplan för ombyggnad av E 20
- kostnader för cirkulation alternativt planskild korsning
- anslutning E20 från ny sträckning väg 200
- aktualitet ny sträckning av väg 200 förbi Hova vattentäkt
- ufart från Hässleberg via parallellväg utmed E 20
- behov av GC-tunnel till Otterberget
- säkrare utfart från skjutbanan vid Hovaån
- kyrkomiljön omfattas av Kulturminneslagen
- parallellväg Bahult – Ladfallet (utanför utredningsområdet)
- lokaliseringsplanens aktualitet

CJB avslutade frågestunden och meddelade att Vägverket tacksamt tar emot synpunkter inför den fortsatta projekteringen.



Vectura

4 (4)

Datum:

2009-03-31

Innehåll

12 Enskilda samtal med intressenter

Efter kaffepausen fanns möjlighet att ställa enskilda frågor till Vägverket eller Vectura. Många frågor rörde lokalvägar och anslutningar till E 20.

13 Avslutning

CJB avslutade mötet och tackade för uppmärksamheten.

Vid anteckningarna

Lena Lundkvist

BKA

E 20 förbi Hova



Barnkonsekvensanalys, oktober 2009

Beställare: Vägverket Väg
Box 415
542 24 Mariestad
Tel 0771 – 119 119

Projektledare: Carl-Johan Bergström

Konsult: Vectura
Box 1910
651 19 Karlstad
Tel 0771-159 159

Jennie Rollof	BKA-ansvarig/utredare
Johanna Åström	Utredare
Lena Lundkvist	Granskare
Anders Eriksson	Kartor
Margita Högberg	Layout

Foton och skisser är framtagna av Vectura om ingen annan källa anges.

Kartmaterial © Lantmäteriverket. Ärende nr M2004/5067

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning.....	5
2. Inledning	7
2.1 BAKGRUND.....	9
2.1.1 VÄGVERKETS ARBETE MED BARNFRÅGOR	10
2.2 SYFTE	10
2.3 METOD	11
3. Observation och samråd.....	13
3.1 REGNBÅGSSKOLAN	13
3.1.1 TRAFIKMILJÖN RUNT SKOLAN	13
3.1.2 KOMMUNALA SKOLTRANSPORTER.....	14
3.1.3 VÄGTRAFIKBULLER	14
3.1.4 LUFTKVALITET.....	14
3.1.5 RISKER	15
3.2 KARTLÄGGNING AV BARNENS RÖRELSEMÖNSTER.....	15
3.3 DISKUSSION PÅ SKOLAN	17
4. Konsekvenser och åtgärder.....	19
4.1 SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSERNA	20
5. Litteraturförteckning.....	21
6. Bilagor.....	22



1. Sammanfattning

Vägverket har under en längre tid utrett möjligheterna att bygga om E 20 förbi Hova. En förstudie har genomförts och sedan 2007 pågår en vägutredning. E 20 fungerar både som nationellt och regionalt stråk men används också som väg för boende i området. Vägens olika funktioner fungerar dåligt tillsammans då kraven på hög hastighet, omkörningsmöjligheter, trafiksäkerhet och buller är svåra att förena. Korsningen som finns vid Hova idag lever inte upp till den standard som den borde ha. I dagsläget håller därför två alternativ till korsningsutformning på att utredas. Det ena alternativet är en cirkulationsplats. Det andra förslaget är en trafikplats, vilket är samma sak som en planskild korsning.



För att ta reda på hur de olika alternativen påverkar barnen har en barnkonsekvensanalys genomförts på Regnbågsskolan i Hova. En klass från årskurs två och en klass från årskurs fem har deltagit i detta arbete. Syftet med barnkonsekvensanalysen är att utreda hur de olika vägförbättrings-åtgärderna påverkar barnen. I FN:s barnkonvention står det att barnen alltid måste höras när det sker förändringar i samhället som berör dem. Vidare är avsikten med analysen att utreda hur barnens rörelsemönster ser ut samt att informera dem om det pågående projektet.

Under arbetets gång visade det sig att barnen i Hova i stor utsträckning rör sig fritt och på egen hand i och runt Hova samhälle. De blir skjutsade av sina föräldrar när de ska på aktiviteter som ligger längre från samhället. Flera barn påpekade att de skulle kunna transportera sig på egen hand till aktiviteter som ligger längre bort om det hade varit säkrare för dem att ta sig dit med exempelvis cykel.

Av totalt 33 elever ansåg 20 barn att cirkulationsplats var det bästa alternativet medan 13 elever hellre ville att en trafikplats skulle byggas. De åsikter som framkom var att det verkade "fränare" med trafikplats. Några elever trodde att miljön kring skolan skulle försämrats med en trafikplats eftersom trafiken kommer närmare deras skola. En cirkulationsplats innebär att det blir två tunnlar att gå eller cykla igenom och detta väckte obehag hos några elever. Alla var ändå positiva till att det skulle göras förbättringar på E 20 förbi Hova.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att inget av förslagen är optimalt för barnen. Det finns för- och nackdelar med båda alternativen. En positiv effekt med en cirkulationsplats är att vägen kommer längre bort från skolan. Det negativa med cirkulationsplatsen är att det blir två längre tunnlar att ta sig igenom för gång- och cykeltrafikanterna. Fördelen med trafikplatsen blir att det upplevs som tryggt att röra sig längs med en väg där man syns. De negativa aspekterna med trafikplatsen är att på- och avfartsrampen från E 20 i norr kommer nära skolan och att miljön försämrats för skolbarnen.

Det är önskvärt att utredningen fortsätter och att barnens perspektiv finns med under arbetets gång. Trafikplatsen skulle bli det bästa alternativet om det inte vore för den ramp från E 20 som kommer att ligga mitt emot skolan. Om det finns möjligheter att utreda en ny placering av rampen skulle detta gynna barnen och personalen på skolan.

2. Inledning

Det pågår nu en vägutredning som berör E 20 förbi Hova. Hova samhälle kommer att påverkas om E 20 rustas upp. Hova är en tätort i Gullspångs kommun, två mil norr om Töreboda och tre mil nordost om Mariestad. Hova har 1375 invånare. Samhället ligger på södra sidan av E 20 medan skolan ligger på den norra sidan. De flesta invånarna bor i samhället vilket innebär att barnen måste korsa E 20 när de ska till och från skolan. I dag finns en gång- och cykelport under E 20 som barnen använder. Porten är i mycket dåligt skick och bör snarast ersättas.



Bild 01 GC-port under E 20.

Att bygga en ny port i nuvarande läge innebär stora störningar för trafiken på E 20. Att tillfälligt leda trafiken från E 20 genom Hova samhälle är inget alternativ. Vägverket har planer på att rusta upp E 20 förbi Hova (se Orienteringskarta över Hova, sid 5). I dagsläget håller två alternativ till korsning på att utredas. Det ena alternativet är en cirkulationsplats och det andra en trafikplats med planskild korsning (se illustrationer på nästa sida). Barnen i Hova kommer att beröras oavsett vilka åtgärder som blir aktuella när E 20 byggs om. En barnkonsekvensanalys är en del av en vägutredning och genomförs för att säkerställa att barnens åsikter och synpunkter tas tillvara.



Illustration över tänkbar cirkulationsplats.



Illustration över tänkbar trafikplats.

2.1 BAKGRUND

E 20 är en viktig pendlings- och transportled såväl lokalt som regionalt, leden ingår också i det nationella stamvägnätet. E 20 är en av de 100 mest olycksdrabbade vägarna på det statliga vägnätet, på sträckan Fagerlid – Bahult är vägen särskilt olycksdrabbad. Under tiden 1994 – 2003 inträffade 38 polisrapporterade olyckor som resulterade i 62 personskador, där 18 personer blev svårt skadade.

Som riksintresse för kommunikation förbinder E 20 landets tre största regioner; Stockholmsregionen, Göteborgsregionen och Malmöregionen. I Gullspångs kommuns översiktsplan, ÖP 90, framhålls E 20 som ett betydelsefullt huvudstråk för näringslivstransporter och turism. Samtidigt som E 20 har en övergripande funktion som nationellt och regionalt stråk används också leden som väg för boende i området. Vägens olika funktioner, som nationellt stråk och lokal väg, fungerar dåligt tillsammans då kraven på hög hastighet, omkörningsmöjligheter, trafiksäkerhet och buller är svåra att förena. De lokala anspråken är svåra att förena med den genomgående trafikens behov av en snabb och säker transportväg.

I Förstudien för E 20 delen Fagerlid – Bahult konstaterades att körbanans låga standard gör att vägen endast uppfyller vissa kriterier för att räknas som en god transportled. Vägens bitvis låga bärighet och trafiksäkerhetsnivå visar ytterligare på att den goda transportkvaliteten är svår att uppnå med nuvarande väg. Trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna är särskilt låg. Gång- och cykelväg saknas utefter vägen och det finns inget utrymme för de oskyddade trafikanterna då vägaren är smal. Den stora trafikmängden med en hög andel tung trafik medför att många av de boende nära vägen har bullernivåer över gällande riktvärden.

Den aktuella sträckan på E 20 har en vägbredd på åtta meter med stigningsfällt och breddningar vid vissa vägska. Skyltad hastighet på sträckan är 60 och 80 km/tim. Backkrön och kurvor förekommer med skymd sikt som följd. Vägens sidoområden har branta slänter med förekomst av fasta föremål som exempelvis trumändar, brunnar och träd inom vägens säkerhetszon, vilket minskar vägens trafiksäkerhet. En avkörning kan orsaka svåra och ibland livshotande personskador. Kombinationen mellan hög andel tung trafik och ett antal direktutfarter ger upphov till många olyckstillbud.

Bron över Hovaån är smal och har kort kvarvarande teknisk livslängd (till år 2015 i dagsläget), profilstandarden vid broläget är undermålig. Bron ligger också i en siktskymmande svacka.

Det övergripande målet vid all trafik- och samhällsplanering är att förbättra levnadsvillkoren för befolkningen. Det kan innebära att dels förbättra förutsättningarna för en god boendemiljö, dels skapa förutsättningarna för en ekonomisk utveckling som tryggar jobben och som i sin tur leder till en ökad regional utveckling.

2.1.1 Vägverkets arbete med barnfrågor

Vägverkets arbete med barnfrågor utgår från FN:s barnkonvention, de transportpolitiska målen och Vägverkets strategiska plan.

Riksdagens transportpolitiska mål styr Vägverkets verksamhet. Ett försök att tolka de transportpolitiska målen ur ett barnperspektiv med barnkonventionen som underlag har gjorts i **Trafik, miljö och samhällsplanering (2000)** av Vägverket och Skolverket och citeras i stycket nedan.

När man anpassar transportsystemet för barns behov handlar det bland annat om att samhället ska bli tillgängligt för barn, vilket innebär att barn kan ta sig fram på egen hand i samhället utan att vara hänvisade till att bli skjutsade av vuxna.

Ur ett barnperspektiv kan transportpolitikens mål om välfärd och livskvalitet betyda att barnen ska kunna leka och röra sig fritt utomhus i närsamhället, på egen hand träffa kamrater och vuxna, gå eller cykla till skolan, fritidsverksamheter och kulturverksamheter. Det är också viktigt att varje grannskap ordnas så att barnens förflyttningar på egen hand kan öka i förhållande till skjutsning och eskorterade förflyttningar

Konventionsstaterna ska till det yttersta av sin förmåga säkerställa barnets överlevnad och utveckling. Det finns skäl att påpeka att man kan uppnå nästan full säkerhet för barnen genom att begränsa rörelsefriheten. Men en sådan lösning ger knappats säkerhet i god mening.

Transportsystemet ska befrämja skolbarnens miljö och tillgång till natur- och friluftsområden. Bullerstörningar och luftföroreningar från trafiken i barnets närmiljö ska minskas till ofarliga nivåer.

Vägverkets strategiska plan 2008-2017 anger bland annat att FN:s konvention om barnets rättigheter ska tillämpas i all verksamhet. Planen anger också att antalet barn som på ett tryggt och säkert sätt kan ta sig till skolan ska öka under perioden samt att barns säkerhet i trafiken bör prioriteras.

2.2 SYFTE

Syftet med barnkonsekvensanalysen är att se hur de tänkta vägförbättringsåtgärderna påverkar barnen. I enlighet med FN:s barnkonvention har barn rätt till yttrandefrihet och inflytande, barn ska ges möjlighet att uttrycka sina åsikter i frågor som rör dem. Åtgärder i vårt transportsystem berör vanligen barnen, liksom alla andra i samhället. Barnen i Hova kommer att påverkas oavsett vilka åtgärder som blir aktuell när E 20 byggs om. Med anledning av detta görs denna barnkonsekvensanalys. Analysen är en del av den vägutredning som nu genomförs gällande E 20 förbi Hova. Syftet med att träffa barnen var också att kartlägga deras rörelsemönster samt att informera dem om det pågående projektet.

2.3 METOD

I denna barnkonsekvensanalys har vi valt att koncentrera oss på Hova tätort och barnens skolväg. På Hova skola finns 189 barn, mellan åldrarna fyra och tolv år. Vi valde att träffa en klass i årskurs två och en klass i årskurs fem. Den dagen vi besökte skolan fick vi prata med 16 elever i årskurs två och 17 elever i årskurs fem.

En observation av skolvägen genomfördes på morgonen den 24 mars 2009 innan vi träffade eleverna. Syftet var att se hur eleverna tar sig till skolan, om de åker buss, får skjuts, om de går eller cyklar.

Vi inledde besöken i klasserna med att presentera oss och berätta varför vi var där. Sedan pratade vi med eleverna, i mindre grupper, om hur de i dagsläget använder sitt närområde. De fick rita in sina målpunkter på stora kartor som vi hade med oss. Lärarna hade fått kartorna någon vecka innan och i lugn och ro hade klassen tittat på kartorna och orienterat sig runt i dem. Efter grupparbetet berättade vi mer om projektet och visade en VR-modell på ett av förslagen och ett flertal bilder på det andra förslaget. Barnen fick hela tiden ställa frågor. Vi diskuterade de olika förslagen med eleverna och frågade vad de tyckte var bra och dåligt med alternativen. De var väldigt duktiga på att diskutera och berätta vad de tyckte.



Bild 02 Kyrkan i Hova.

Under lunchen befann vi oss i lärarrummet för att övrig personal på skolan skulle få möjlighet att ställa frågor och titta på de olika alternativen.

För att utvärdera arbetet i skolan fick lärarna, i de klasser vi besökte, en enkät att fylla i. Läraren i årskurs två tyckte att de var bra att de fick vara med i vägprocessen och ansåg att eleverna klarade av att ta in den informationen som de fick. Barnen var väldigt fascinerade av VR-modellen. Läraren tyckte även att det var ett bra upplägg på aktiviteterna. Läraren i årskurs fem tyckte också att det var bra att vi kom och pratade med barnen, han var dock tveksam till hur mycket av barnens synpunkter som kommer att tas till vara. Han hade varit på informationsmötet och fått höra att det mest troliga alternativet var lösningen med trafikplats. Han påtalade i det sammanhanget att eleverna i hans klass hade tyckt att cirkulationsplatsen var den bästa lösningen. Vidare ansåg han att barnen fick en tydlig presentation av alternativen (se BKA-bilaga 3).

3. Observation och samråd

3.1 REGNBÅGSSKOLAN

Regnbågsskolan ligger i direkt anslutning till väg 200. Matsalen och gymnastiksalen ligger närmast väg 200. Precis bredvid Regnbågsskolan ligger också en förskola.

3.1.1 Trafikmiljön runt skolan

Skolområdet har koncentrerad fordonstrafik morgon och eftermiddag (7:30 – 8:10, samt 15:00 – 17:00). Förutom skolskjutsar kommer mat- och mjölktransporter till och från skolan. Fordonstrafik förekommer även kvällstid i samband med fritidsaktiviteter.

Sedan något år tillbaka har en särskild vändslinga byggts vid skolan för att höja trafiksäkerheten. Vändslingan används för att barn som åker skolskjuts kan stiga av och på bussen utan att behöva korsna vägen och riskera att bli påkörda av fordon. Slingan är även till för föräldrar som ska lämna sina barn. Vid observationen som gjordes 2009-03-24 visade det sig att föräldrarna inte använde vändslingan i den utsträckning som är önskvärd för att säkerheten ska vara den bästa möjliga för alla barn på skolan. Många föräldrar lämnade/hämtade sina barn vid varuintaget till skolan. De regionala bussarna går inte in på skolområdet vilket innebär att barnen i dessa fall måste korsna väg 200 för att komma till busshållplatsen.



Bild 03 Busshållplats vid skolan.

Hållplatsen på väg 200 ligger direkt vid väggkanten och har ingen bussficka.

3.1.2 Kommunala skoltransporter

Gullspångs kommun har i sitt skolskjutsreglemente för grundskolan angett avståndsgränser för när skolskjuts anordnas. (Skolskjutsar gäller endast för skolskjutsberättigade elever.)

Följande normer gäller;

åk 1-3 avstånd från hem till skola 3 km

åk 4-6 avstånd från hem till skola 4 km

åk 7-9 avstånd från hem till skola 5 km

3.1.3 Vägtrafikbuller

Barn är särskilt känsliga för höga ljudnivåer och påverkas därför av buller mer än vuxna. Buller kan också störa barns koncentration. I anslutning till en skola är det därmed viktigt att se över bullersituationen. I dagsläget



Bild 04 Tung trafik på vägen som passerar skolan.

är trafikintensiteten i anslutning till Regnbågsskolan koncentrerad till de tider då barnen lämnas och hämtas, det är också då barnen riskerar att bli utsatta för vägtrafikbuller.

3.1.4 Luftkvalitet

Även när det gäller luftkvaliteten är barn känsliga och påverkas mer än vuxna av föroreningar i luften. De luftföroreningar som ger störst effekt på

hälsa och miljö är kvävedioxid, ozon och partiklar. En av de största källorna till detta är just fordonstrafiken. Trafikintensiteten i anslutning till skolan är koncentrerad till de tider då barnen lämnas och hämtas, då är också luftkvaliteten vid skolområdet som sämst.

3.1.5 Risker

Barnen på Regnbågsskolan rör sig i en trafikmiljö med tung trafik till och från skolan. De flesta barn har möjlighet att på ett trafiksäkert sätt cykla och gå till skolan via separat gång- och cykelväg. På vissa platser måste trafikerade gator och vägar passeras. En förbättring av förutsättningarna för att på ett säkert sätt ta sig till skolan via gång- och cykelvägar gynnar därför barnen. Tung trafik passerar skolan på väg 200 som från Hova och norrut är primär transportväg för farligt gods. Eftersom skolan ligger inom riskområdet från vägen finns behov av att höja säkerheten. Ett sätt att höja säkerheten kan vara att förhindra avkörning, exempelvis med räcke.



Bild 05 Barn på väg till skolan utefter den hårt trafikerade vägen.



Bild 06 Barn på väg till skolan genom GC-porten.

3.2 KARTLÄGGNING AV BARNENS RÖRELSEMÖNSTER

Skolvägen

Barnen går och cyklar i hög uträckning till skolan. Det finns ett antal elever som bor lite utanför Hova, de åker skolbuss till skolan eller blir skjutsade av sina föräldrar. Även de barn som bor i Hova blir ibland skjutsade till skolan. Detta händer i huvudsak när det är dåligt väder. Ytterligare en orsak kan vara att föräldrarna skjutsar yngre barn till förskolan och då åker de äldre barnen med.

De flesta barnen bor på den västra sidan av Torggatan/Älgårsvägen. De går/cyklar först på de lokala småvägarna och sedan ut på Torggatan/Älgårsvägen. Efter Torggatan/Älgårsvägen går det en gång och cykelbana. Barnen går/cyklar längs den vägen och sedan under E 20. I dagsläget har man inget problem med att eleverna passerar E 20 i plan, utan de tar tunneln under vägen.

Några av eleverna bor norr om skolan. Även dessa elever cyklar ibland till skolan längs väg 200 där det inte finns någon gång och cykelbana. Det finns även några elever som bor norr om E 20 och på östra sidan av Värmlandsvägen. Dessa elever cyklar först över E 20 och sedan cyklar de på en liten väg på den södra sidan av E 20. De ansluter därefter till Torggatan/Älgårsvägen och cyklar samma väg som de andra barnen till skolan.

Fritiden

Barnen i Hova är väldigt mobila på egen hand. De rör sig obehindrat inom Hova centrum. Om de ska åka utanför de centrala delarna får de skjuts av föräldrarna. Föräldrarna skjutsar barnen till ishallen och stallet. De punkter de gärna vistas på är utspridda över hela Hova (se karta, bilaga 1). De vistas på platser från skolan i norr till crossbanan och elljusspåret i söder. Många grönområden de vistas på ligger mellan bostadsområden. Flera barn berättade att de uppehöll sig i nära anslutning till vägen i Hova centrum, bredvid ICA och grillen.

Läskiga platser

Barnen har identifierat sju platser som de tycker är läskiga på grund av trafiken (se bifogad karta). En punkt ligger vid korsningen E 20 och Torggatan. Här passerar barnen korsningen genom en tunnel under vägen. Den tunneln har mycket lågt i tak och är ganska lång, vilket gör att den upplevs farlig. Det har hänt några cykelkollisioner tidigare men det var nu längesedan. Efter cykelolyckorna har grindar satts upp innan tunneln så att cyklister sänker farten. När barnen åker bil med sina föräldrar upplever de också själva korsningen som farlig. Det är svårt att komma ut med bilen från Hova och över på andra sidan. Oftast är det väldigt mycket trafik på E 20, vilket gör att de som försöker korsa E 20 får vänta mycket länge.

De påtalade även de tre korsningarna, Torggatan/Järnvägsgatan, samt Torggatan/järnvägen och korsningen Älgårsvägen/Parkgatan som svåra att passera.

Ytterligare två korsningar som barnen upplever som farliga är korsningen mellan cykelbanan och järnvägen vid Hova station samt korsningen Vattubolsvägen/Mariestadsvägen.

Ytterligare en plats som barnen upplever som läskig är korsningen mellan E 20 och vägen som går ut till Hagalo.

Några av barnen i årskurs fem poängterade att de skulle kunna transportera sig på egen hand till aktiviteter som ligger längre bort från centrum om det hade varit säkrare för dem att ta sig dit med exempelvis cykel. De platser som de syftade på var badplatsen vid Otterberget samt ridskolan i Gårdsjö. Barnen berättade att deras föräldrar ansåg att det var



Bild 07 Barn på väg från skolan.

för farligt att cykla till dessa platser eftersom de var tvungna att korsa eller cykla längs E 20. En flicka i årskurs fem hade ändå cyklat till ridskolan i Gårdsjö några gånger men då hade hon inte cyklat på E 20, istället hade hon cyklat genom Hova samhälle söder ut och sedan färdats åt nordväst på någon mindre väg och på så vis kommit fram till Gårdsjö.

3.3 DISKUSSION PÅ SKOLAN

Detta är åsikter som framkommit i samtal med elever, lärare och annan personal på skolan. De flesta elever och de båda lärarna upplevde cirkulationsplatsen som det bästa alternativet. Några av eleverna ritade även egna förslag på lösning (se BKA-bilaga 2).

I årskurs två föredrog elva elever cirkulationsplats medan fem elever hellre ville att en trafikplats skulle byggas. De åsikter som framkom var att det verkade "fränare" med trafikplats. Några elever trodde att miljön kring skolan skulle försämrats med en trafikplats eftersom trafiken kommer närmare deras skola.

Läraren föredrog cirkulationsplats med tanke på den ökade trafiken som kommer närmare skolan i förslaget med trafikplats. Vidare menade läraren att alternativet med trafikplats skulle kunna bli det bästa förslaget om rampen som är tänkt att gå upp vid skolan kunde flyttas längre bort från skolområdet.

I årskurs fem föredrog nio elever cirkulationsplats samtidigt som åtta elever ville ha en trafikplats. Även i denna klass framkom åsikter om miljön kring skolområdet. Flera elever trodde att en trafikplats med en ramp nära skolan skulle leda till att det blir mycket buller och vibrationer på deras skola. De trodde också att luftkvaliteten skulle försämrans eftersom många lastbilar svänger upp precis vid deras skola om det blir en ramp där. Även elever som föredrog trafikplatsen trodde att trafiken skulle öka förbi deras skola om rampen byggdes där men de ansåg ändå att en trafikplats var att föredra. Anledningarna till detta var att de inte tyckte om alternativet med cirkulationsplats. En cirkulationsplats innebär att det blir två tunnlar att gå eller cykla igenom och detta var negativt för många elever.

Även läraren i femteklassen tyckte mer om cirkulationsalternativet. Anledningen till detta var oron för miljön på skolan. Läraren påpekade att intaget för skolans ventilationssystem ligger nära gymnastiksalen och det är väldigt nära den ramp som byggs om det blir en trafikplats. En positiv effekt av en cirkulationsplats är att det blir fler besök till Hova samhälle, enligt läraren i årskurs fem.

Vaktmästaren på Regnbågsskolan ansåg att en trafikplats var det bästa alternativet eftersom trafiken då flyter på bättre, det blir inget "stopp" som vid en cirkulationsplats. Samtidigt vill han inte att trafiken ska öka förbi skolan, vilket han trodde skulle ske med trafikplatsalternativet.

Sammanfattningsvis var alla mycket positiva till att det ändå skulle göras förbättringar på E 20 förbi Hova. Många i Hova har länge väntat på att E 20 ska byggas om.

4. Konsekvenser och åtgärder

I båda alternativen kommer det att bli en förflyttning i höjdlid för de som går och cyklar. Detta kan uppfattas som jobbigt samt bli ett hinder för rörelsehindrade. Störst lutning blir det med cirkulationsplatsalternativet. Det är viktigt att se till att lutningen inte blir för stor på gång- och cykelvägen och att hänsyn tas till de rekommendationer och gränsvärden för god tillgänglighet som finns i skriften "Tillgänglig stad" som är framtagen av Sveriges Kommuner och Landsting samt Vägverket.

I kommande skede bör barnens säkerhet och framkomlighet under byggtiden studeras. Det är viktigt att barnen på ett säkert sätt kan ta sig till och från skolan även under byggtiden. Både trafikplatsalternativet och cirkulationsplatsen innebär att barnens skolväg påverkas under byggtiden.

Cirkulationsplats

I alternativet med cirkulationsplats kommer gång och cykelbanan gå i två tunnlar under E 20. Mellan tunnlarna under vägen kommer gång- och cykelvägen att vara nedsänkt med en hög betongmur runt om. Sådana långa tunnlar kan få människor att uppleva en rädsla inför att gå i tunneln, vilket kan få till följd att de väljer att korsa trafiken i plan istället. En nedsänkt gång- och cykelväg ger inte heller någon insyn från omvärlden vilket kan leda till oro för mobbing och överfall. Det är viktigt att man tänker på utformningen av tunneln, så att den får rätt belysning samt att murarna mellan tunnlarna blir så låga att det finns möjlighet att kliva över dem på ett enkelt sätt. (Se Jämna Steg, Checklista för jämställdhet i fysisk planering, sid 16) Redan idag, i den kortare tunneln, är det problem med elever som stoppar andra barn och inte låter dem passera.

Cirkulationsplatsen kommer att läggas lite närmare skolan i jämförelse med korsningens nuvarande position. Detta förväntas inte ge några konsekvenser.

Trafikplats

I förslaget med trafikplats kommer gc-vägen att gå längs vägen som går över E 20. På bron över E 20 kommer gående och cyklister att vara avskilda från vägen med ett vägräcke som är cirka 1,4 meter högt.

Förslaget med trafikplats gör att trafiken kommer att spridas inom ett större område än i förslaget med cirkulationsplats. Om man kommer norrifrån och ska köra in till Hova eller till bensinstationerna kör man av vägen på en lång avfartsramp som kommer upp mittemot skolan. Korsningen med Värmlandsvägen (väg 200) blir precis vid matsalen och gymnastiksalen. Trafiken från E 20 går på lokalvägen Värmlandsvägen in till bensinstationerna. Detta innebär att det kommer att bli mer trafik förbi skolan, vilket ökar riskerna för trafikolyckor.

Alla fordon som kommer norrifrån och som ska till bensinstationen måste passera skolan, detta innebär också att den tunga trafiken förbi skolan ökar. Det är därför viktigt att ett avkörningsskydd skapas mot barnens ytor, både gentemot gång- och cykelvägen och mot skolområdet. Utformning av säkerhetshöjande åtgärder vid skolan måste därför studeras vidare i nästa

skede.

4.1 SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSERNA

Nedan sammanfattas barnens åsikter om de två alternativen i tabell 01.

Barnens perspektiv	Fördelar	Nackdelar
Cirkulationsplats	<ul style="list-style-type: none"> Trafiken kommer längre bort från skolan 	<ul style="list-style-type: none"> Långa tunnlrar
Trafikplats	<ul style="list-style-type: none"> Tryggare att gå och cykla där man syns "Fränare" 	<ul style="list-style-type: none"> Rampen kommer för nära skolan vilket leder till mer trafik utanför skolan (påverkar luft, buller och vibrationer).

Tabell 01 För- och nackdelar ur barnens perspektiv avseende de båda alternativen.

Barnperspektiv	Fördelar	Nackdelar
Cirkulationsplats	<ul style="list-style-type: none"> Trafiken kommer längre bort från skolan. 	<ul style="list-style-type: none"> Långa tunnlrar Större nivåskillnader för gång- och cykeltrafikanterna
Trafikplats	<ul style="list-style-type: none"> Tryggare att gå och cykla där man syns 	<ul style="list-style-type: none"> Rampen kommer för nära skolan vilket leder till mer trafik utanför skolan (påverkar luft, buller och vibrationer).

Tabell 01 För- och nackdelar ur ett barnperspektiv avseende de båda alternativen.

Tabell 02 är en sammanfattning av alla åsikter som kommit fram vid besöket i Hova. Det är alltså både barns och vuxnas åsikter om de två alternativen men med barnperspektivet i fokus.

Efter denna analys kan konstateras att inget av förslagen är riktigt bra för barnen. Alternativet med trafikplats skulle vara det bästa alternativet, om det inte vore för att avfartsrampen kommer upp precis vid skolan. Det hade varit önskvärt att titta på andra alternativ där rampen inte ligger precis mitt emot skolan.

Det är därför bra om utredningen fortsätter och att barnens perspektiv

finns med under arbetets gång. Om det finns möjligheter att utreda en ny placering av rampen skulle detta gynna barnen och övrig personal på skolan.

5. Litteraturförteckning

FN:s konvention om barnets rättigheter (barnkonventionen), antagen av FN:s generalförsamling den 20 november 1989.

Förstudie E 20 Fagerlid – Bauhult, Vägverket, År 2007

Jämna steg, Checklista för jämställdhet i fysisk planering, Boverket, ISBN 978-91-85751-04-4, År 2007

Trafik, miljö och samhällsplanering – ger fakta och exempel på studier i närsamhället, Vägverket och Skolverket, ISBN 91-88250-41-5, År 2000

6. Bilagor

1. Insamlat data från barnen
2. Teckningar
3. Utvärdering åk 2 och 5









INSAMLAD DATA FRÅN SKOLBARN VÄG E20 FÖRBI HOVA

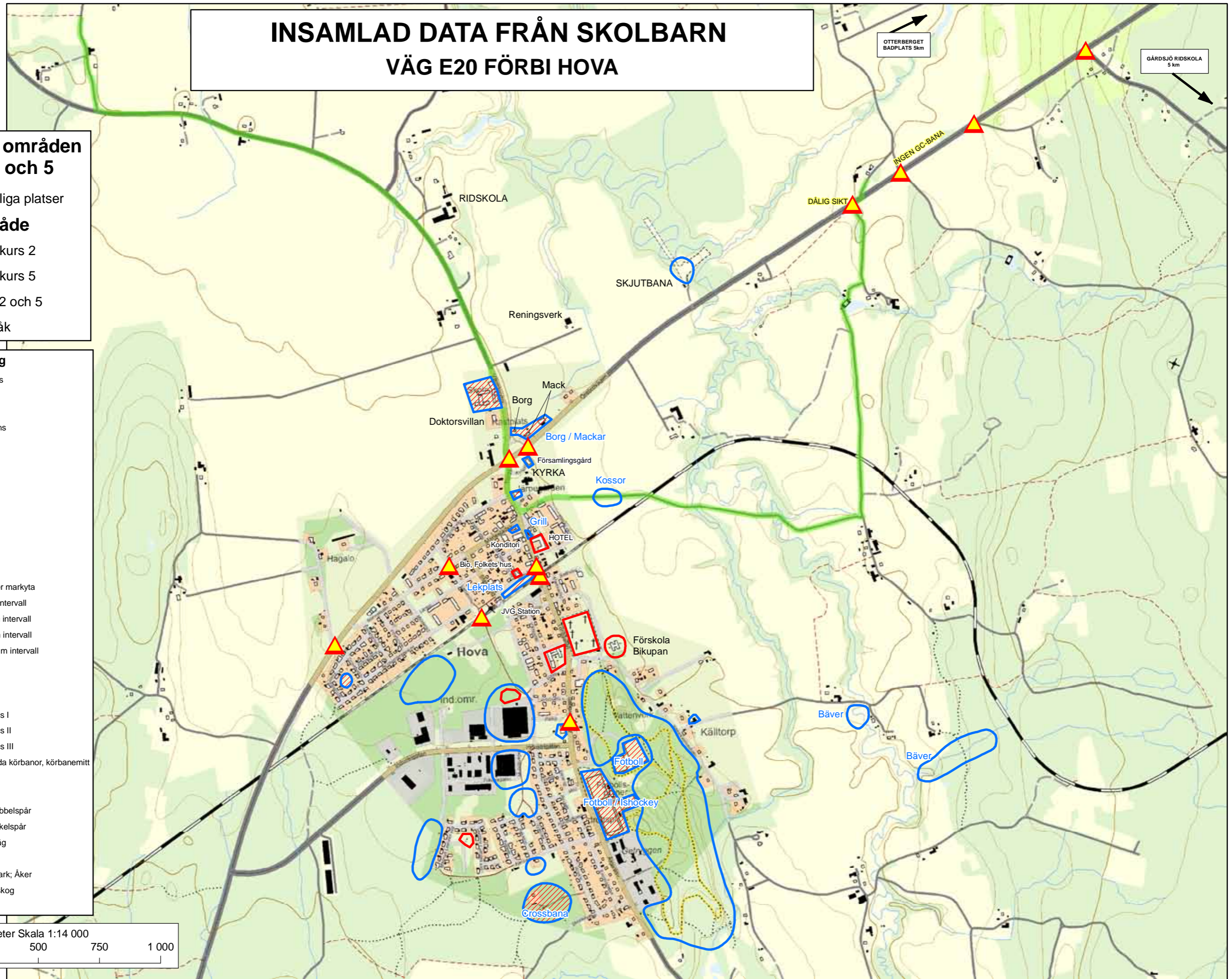
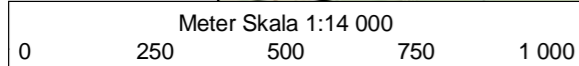


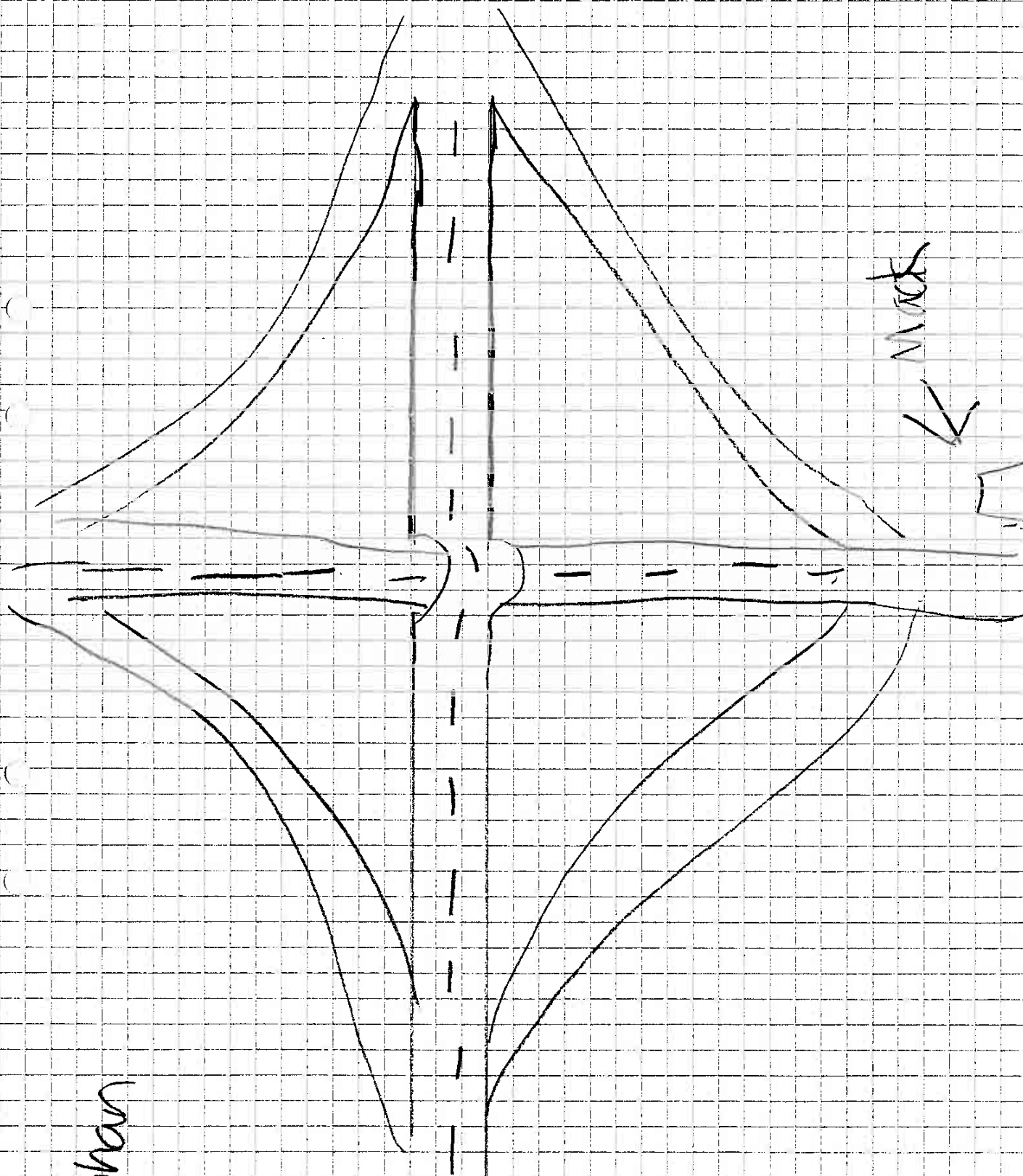
Utpekade områden Årskurs 2 och 5

-  Farliga platser
- Lekområde**
-  Årskurs 2
-  Årskurs 5
-  Åk 2 och 5
-  Stråk

Teckenförklaring

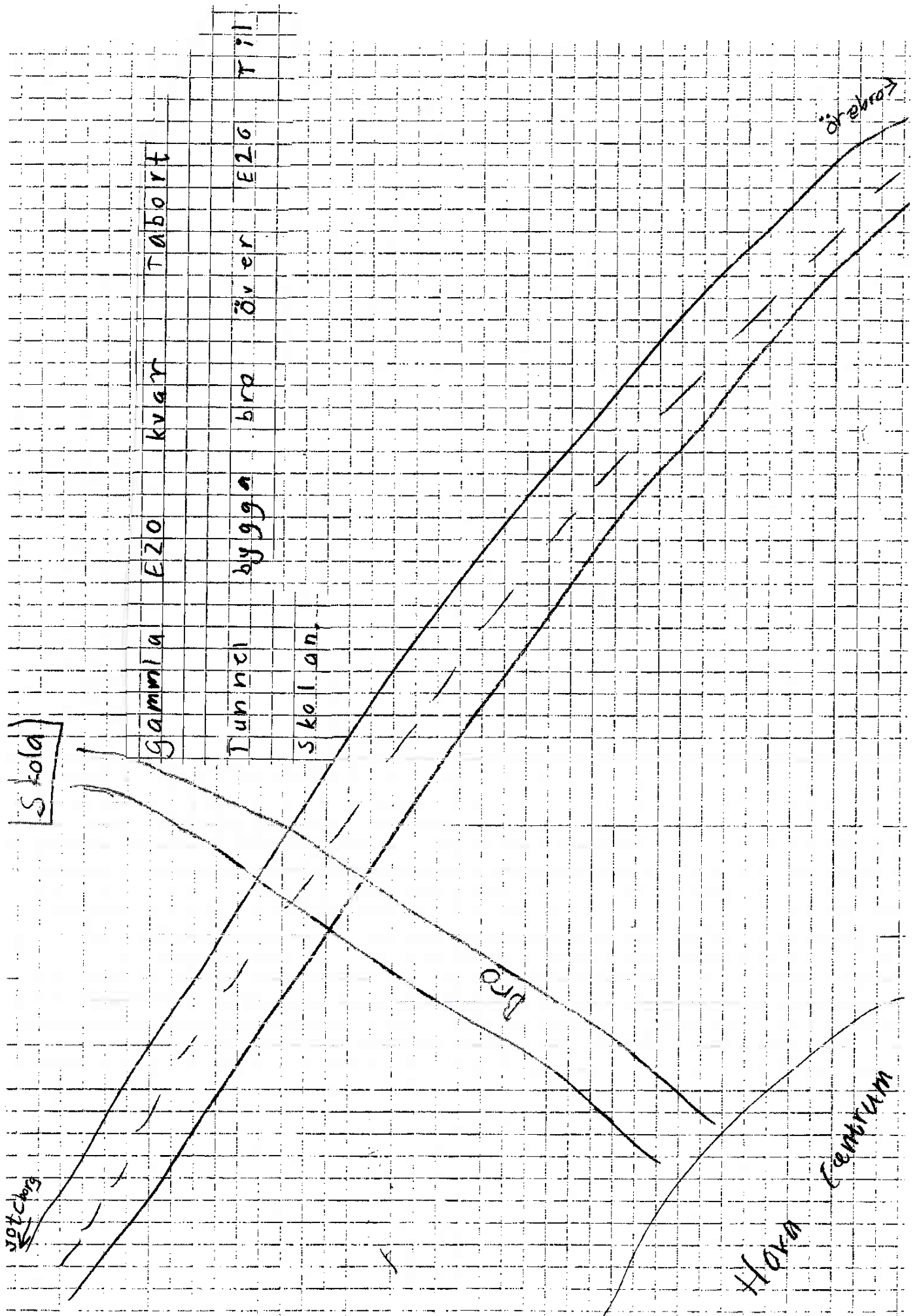
-  Begravningsplats
-  Kyrka
-  Mast
-  Anläggningsgräns
-  Idrottsplan
-  Dambyggnad
-  Husbyggnad
-  Uthus; Kyrka
-  Traktorväg
-  Cykelväg
-  Gångstig
-  Elljusspår
-  Bäck/dike
-  Vattendrag under markyta
-  Höjdkurva, 5 m intervall
-  Höjdkurva, 25 m intervall
-  Sänka/grop, 5 m intervall
-  Sänka/grop, 25 m intervall
-  Skärning
-  Vägbovm
-  JVGSTN.C
-  Allmän väg, klass I
-  Allmän väg, klass II
-  Allmän väg, klass III
-  Allmän väg, skilda körbenor, körbanemitt
-  Bilväg/gata
-  Sämre bilväg
-  Järnväg med dubbelspår
-  Järnväg med enkelspår
-  Underfart, järnväg
-  Vatten
-  Annan öppen mark; Åker
-  Barr- och blandskog
-  Lövskog





Johan

SPANN
←



Uppföljning

Årskurs: 2

1. Vad tycker ni om att Vägverket kommer ut och pratar med er och barnen i samband med att vägåtgärder planeras?

__För min del tycker jag att det är ett bra initiativ. Känns bra att få del av informationen på ett tidigt stadium.

2. Tror ni att eleverna i er klass förstod vad vi pratade om?

__Jag blev förvånad över att de klarade av att ta in så mycket av er information. Tror att de kände sig betydelsefulla. Är helt övertygad om att de flesta ”var med på noterna”. De var riktigt fascinerade av datafilmen i alla fall.

3. Om ni INTE tror att de förstod vad vi pratade om, hur tycker ni istället att vi skulle ha lagt upp det för att eleverna skulle ha förstått?

4. Har ni pratat någonting mer om vägprojektet sedan dess att vi var i skolan? Vad har ni i så fall pratat om?

__Barnen har berättat att de pratat hemma om det ev. vägbygget. Några har sagt att deras föräldrar var på det allmänna mötet. Vi har tittat lite mer på kartorna vi fick och resonerat att rondellmodellen blir i alla fall bättre för skolans del.

5. Vad tyckte ni var bäst med att vi kom ut och pratade?

__Att vi fick en tidig inblick i vad som komma skall. Väldigt bra upplagt för eleverna.

6. Övriga kommentarer

Uppföljning

Årskurs: _5_____

1. Vad tycker ni om att Vägverket kommer ut och pratar med er och barnen i samband med att vägåtgärder planeras?
__Det är bra att barn tillfrågas. Sen är frågan hur mycket deras synpunkter som kommer att tas till vara.
2. Tror ni att eleverna i er klass förstod vad vi pratade om?
__Absolut gjorde de flesta det
3. Om ni INTE tror att de förstod vad vi pratade om, hur tycker ni istället att vi skulle ha lagt upp det för att eleverna skulle ha förstått?

4. Har ni pratat någonting mer om vägprojektet sedan dess att vi var i skolan? Vad har ni i så fall pratat om?
Jag redogjorde kort för vad som hade sagts under informationsmötet på kvällen, och att det enligt, vad jag förstod, lutade start åt att inte bygga rondellalternativet som barnen tyckte var bäst.

5. Vad tyckte ni var bäst med att vi kom ut och pratade?
Att vi fick se kartor över de två förslag som är framtagna
6. Övriga kommentarer
En tydlig presentation av er två av de båda alternativen.

Hälsningar
Roland

Vägverket Väg

Box 415
542 24 Mariestad

www.vv.se. vagverket.got@vv.se.

Telefon: 0771-119 119. Texttelefon: 0243-750 90. Fax: 054-14 60 60





LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Mehdi Vaziri
Arkitekt
0501-60 54 10
0703-61 54 10

mehdi.vaziri@lansstyrelsen.se

TRAFIKVERKET GÖTEBORG	
Inkom	2010-06-14
Ärendenr.	TRV 2010/1622

85 631 195

BESLUT
2010-06-09

Diarienummer
343-7998-10

Sida
1(4)

Trafikverket
Att. Carl-Johan Bergström
Box 415
542 24 MARIESTAD

Godkännande av miljökonsekvensbeskrivning för vägutredning, väg E20 förbi Hova i Gullspångs kommun, Västra Götalands län

Ref. till MKB daterad mars 2010, objekt nr 85 631 195

Beslut

Länsstyrelsen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) och anser att den kan utgöra underlag för fortsatt arbete.

Ärendet

Trafikverket har anhållit om Länsstyrelsens godkännande av inlämnad MKB enligt 14 b§ väglagen. MKB har upprättats i anslutning till vägutredningen. Parallellt med miljökonsekvensstudierna har arbete bedrivits med övriga delar av vägutredningen.

Skälen för Länsstyrelsens beslut

En MKB skall godkännas av Länsstyrelsen innan den fogas till en vägutredning. Efter utställning kommer Länsstyrelsen att avge ett slutligt yttrande över vägutredningen.

Miljökonsekvensbeskrivningen ger en god beskrivning av projektets lokalisering, utformning och omfattning. Alternativa lokaliseringar är väl studerade och konsekvensbeskrivna. Ett s.k. nollalternativ har jämförts med de studerade alternativen. Åtgärder för att undvika skadliga konsekvenser har angivits i beskrivningen. MKB innehåller en lättillgänglig sammanfattning.

Länsstyrelsen anser att MKB, på det sätt som anges i 6 kap 3§ miljöbalken, möjliggör en samlad bedömning av vägens konsekvenser för hälsa och säkerhet, miljö och hushållning med naturresurser. Möjlighet att uppnå projektets syfte med andra kommunikationsåtgärder än byggande av ny väg har analyserats. Länsstyrelsen anser att MKB uppfyller de krav som anges i miljöbalken. Den kan därför utgöra ett godtagbart underlag för den fortsatta planeringen.

Uppllysningar

Detta beslut får enligt 74 § andra stycket väglagen inte överklagas.

Synpunkter i övrigt

Redogörelsen för miljökonsekvenserna avseende kulturmiljön grundar sig på en bred kulturhistorisk förstudie som utförts av Västergötlands museum. Konsekvenserna är väl beskrivna och återstående behov av utredningar är tydliggjorda. Av MKB:n framgår klart att effekterna på den sammansatta kulturmiljön vid Hova kyrka kommer att bli negativa oavsett vilket alternativ - cirkulationsplats eller trafikplats - som väljs. Trafikverket bedömer att alternativ 4, dvs. mötesseparering och trafikplats vid Hova, ger de mest positiva effekterna avseende projektmålen. Sett ur ren kulturmiljösynpunkt konstateras dock att ett alternativ med cirkulationsplats skulle innebära något mindre negativa konsekvenser. Ett mer detaljerat underlag borde därför ha presenterats så att det varit möjligt att i plan och profil med olika utblickar/siktlinjer studera hur kulturmiljön vid Hova kyrka kommer att påverkas. Om ett sådant material inte kommer att tas fram och alternativ 4 läggs till grund för den fortsatta planeringen är det därför av stor vikt att i detalj studera de negativa konsekvenserna av en trafikplats samt utreda vilka åtgärder som kan vidtas för att minska dessa, t.ex. genom att sänka väg E 20 i syfte att reducera behovet att bygga upp vägbankar för korsande vägbro etc. Enligt MKB:n är "den genuina kyrkomiljön med sockenkyrka, sockenmagasin och Prästgården nära Torggatans möte med E 20 en av Hovas karaktärsmiljöer. När man står uppe vid kyrkbacken idag har man en god överblick över hela den sammanhängande Prästgårdsbebyggelsen inklusive Doktorsgården som en sammanhängande grupp av äldre byggnader som visuellt ramar in och avgränsar kyrkomiljön. Dagens E 20 uppfattas inte som något påträngande inslag i den vyn." Ambitionen bör vara att så långt det är möjligt bibehålla en sådan upplevelse av denna viktiga kulturmiljö.

Beträffande ny bro över Hovaån vore det värdefullt om även den gamla stenvälvbron kunde rustas upp. Passagen över Hovaån är kommunikationshistoriskt mycket viktig och möjligheten att med tre broar representerande olika tidsepoker visa upp kontinuiteten skulle ge en platsen en viktig historisk dimension.

MKN för vatten

Vattendelegationerna i Sveriges fem vattendistrikt har beslutat om Miljö kvalitetsnormer, Åtgärdsprogram samt Förvaltningsplan inför kommande förvaltningsperiod, 2009-2015. Besluten finns tillgängliga på respektive vattendistrikts hemsida och Miljö kvalitetsnormer för vattenförekomster i Västra Götalands län har publicerats i länskungörelserna 14 FS 2009:533 och 14 FS 2010:92. Det är en kommunal och statlig skyldighet att iaktta normerna vid sin planering. Det innebär att statlig och kommunal planering ska göras på ett sådant sätt att möjligheterna att uppfylla normen underlättas.

Uppgifter om statusklassning och MKN för vattenförekomster i länet kan även hämtas via Vattenkartan (<http://www.gis.lst.se/vattenkartan/>) och VISS (<http://www.viss.lst.se/>).

De vattenförekomster som berörs vid planläggning kan vara kustvatten, sjöar, vattendrag och grundvatten.

Nuvarande status och miljökvalitetsnormerna för vattenförekomsterna anges inte.

På sida 59 anges att miljökvalitetsnormen för Hovaån bedöms påverkas i positiv riktning.

Det är tveksamt om åtgärderna är tillräckliga för att ändra statusen.

Hovaån har måttlig ekologisk status som baseras på information om övergödning, miljögifter och kontinuitet. Vattenkvaliteten i Hovaån kan förbättras något med en fördröjningsdamm, men det räcker troligen inte för att ändra statusen om det var det som menades.

Man bör vara tydligare om vilka miljökvalitetsnormer som finns inom området. MKN och klassad status finns för dels vattenförekomsten Hovaån med måttlig ekologisk status, dels grundvattenförekomsten Lokaåsen med god status såväl för kvantitativ status som kemisk status.

Enligt uppgifter från HOMEr (SMHI) för vattenföring i Hovaån för åren 1995-2009 är medelvattenföringen 1,03 kubikmeter per sekund. Eftersom medelvattenföringen är mer än 1 kubikmeter per sekund måste tillstånd sökas hos miljödomstol. Länsstyrelsen kan inte hantera ny bro över Hovaån som en anmälningspliktig vattenverksamhet.

Markavvattningsföretagen som berörs bör höras som sakägare. Om mer vägdagvatten belastar dikningsföretagen bör utjämningsmagasin utredas. Särskilt vid ev. nybyggnad av väg i den södra delen och vid korsningen i Hova blir det aktuellt. Bra med fördröjningsdamm vid bron.

Är det uteslutet att Sägbäcken nära Fagerlid inte påverkas? Sägbäcken har måttlig ekologisk status, beroende på högafosforhalter.

Det verkar bli mycket liten påverkan på älven även av rivning och nybyggnad. Man nämner damning. Det låter bra. Spill av färsk betong kan skada fisk. Man hänvisar till att länsstyrelsen har strandskydd inom reservat. Gullspångsälven är listat som nationellt särskilt värdefullt vatten för såväl natur, kultur som fiske. Detta nämns inte i underlaget.

Länsstyrelsen anser at de förorenade massorna ska tas om hand på ett bra och miljövänligt sätt.

Övriga massor vid vägarbete skall hanteras så att det inte uppstår problem för omgivningen

Beredning av ärendet

Berörda sektorsföreträdare inom Länsstyrelsen har beretts tillfälle att lämna synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen inför detta beslut.


Mehdi Vaziri
arkitekt


Jens Rasmussen
arkitekt

Kopia till:

Gullspångs kommun, Kommunstyrelseförvaltningen, Box 80, 548 22 Hova
Konsulten

Länsstyrelsen/

Mats Rydgård, Maria Hill, Lars Jacobzon

Samhällsbyggnadsenheten enligt expeditjonslista



Trafikverket, Box 415, 542 24 Mariestad
Telefon : 0771-921 921

www.trafikverket.se