

GRANSKNINGSHANDLING

PLANBESKRIVNING – Bussvändslinga vid Fagerlid, väg E20 delen förbi Hova

Gullspångs kommun, Västra Götalands län

Vägplan: 2018-10-01

Projektnummer: 85631195



Trafikverket

Postadress: Trädgårdsgatan 15 D, Box 110, 541 23 Skövde

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Planbeskrivning – Bussvändslinga vid Fagerlid, väg E20 delen förbi Hova

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2018-10-01

Ärendenummer: TRV 2018/74010

Objektnummer: 85631195

Version: 1.0

Kontaktperson: Marita Karlsson Trafikverket 010-123 61 39

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	5
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL	6
2.1. Ändamål och projektmål	6
2.2. Planläggningsprocessen	6
3. MILJÖBESKRIVNING	7
3.1. Avgränsningar	7
3.1.1. Avgränsning av miljöaspekter	7
3.2. Bedömningsgrunder	8
4. FÖRUTSÄTTNINGAR	8
4.1. Vägens funktion och standard	8
4.2. Trafik och användargrupper	8
4.3. Miljö	8
4.3.1. Riksintressen och skyddade områden	8
4.3.2. Natur- och kulturvärden	8
4.3.3. Boendemiljö	8
4.3.4. Naturresurser	8
4.4. Byggnadstekniska förutsättningar	9
5. DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV	9
5.1. Val av lokalisering	9
5.2. Val av utformning	9
5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	10
6. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	10
6.1. Trafik och användargrupper	10

6.2.	Miljö och hälsa	10
6.2.1.	Natur- och kulturvärden	10
6.2.2.	Boendemiljö	10
6.2.3.	Naturresurser	10
6.3.	Samhällsekonomisk bedömning	11
6.4.	Påverkan under byggnadstiden	11
7.	SAMLAD BEDÖMNING	11
7.1.	Överensstämmelse med de transportpoliska målen	11
7.2.	Överensstämmelse med miljömålen	11
7.3.	Överensstämmelse med projektmålen	11
8.	ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN	12
9.	MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING	12
9.1.	Vägområde för allmän väg	12
10.	FORTSATT ARBETE	12
11.	GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING	13
11.1.	Formell hantering	13
11.1.1.	Handläggning	13
11.1.2.	Fastställelsebeslutets omfattning	13
11.1.3.	Rättsverkningar av fastställelsebeslut	13
11.2.	Genomförande	14
11.2.1.	Bygghandling	14
11.2.2.	Produktion	14
11.3.	Finansiering	14
12.	UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR	15

1. Sammanfattning

Efter att väg E20, delen förbi Hova, har börjat att byggas om har det framkommit att en ny bussvändslinga vid Fagerlid behövs för ökad säkerhet för oskyddade trafikanter. Då vägområde inte finns för detta i vägplanen för E20 behövs det en ny vägplan för att få vägrätt för marken vid bussvändslingan.

Bussvändslingan är belägen ca 4 km sydväst om Hova i Västra Götalands län och kommer att ingå som en del i ombyggnaden av E20, delen förbi Hova.

Bussvändslingan och den nya hållplatsen kommer att placeras på den norra sidan av väg E20 med anslutning från väg 2994. Bussen kommer att angöra hållplatsen i båda riktningarna.

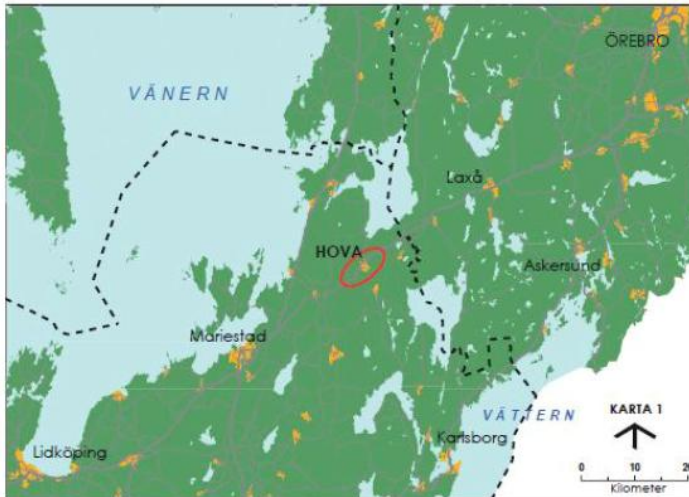
Ett av projektmålen från vägplanen för E20 förbi Hova var ökad trafiksäkerhet för alla trafikantgrupper. Trafiksäkerheten bedöms förbättras efter att bussvändslingan har byggts. Vändslingan och busshållplatsen förläggs på den norra sidan av E20 där flest resenärer bor, och därmed inte behöver korsa vägen. Bussvändslingan med den tillhörande hållplatsen kommer att ersätta det befintliga hållplatsläget på E20.

Projektet bedöms uppfylla de transportpolitiska målen väl. Persontransporter i form av pendling m.m. kommer att påverkas positivt av utbyggnaden av bussvändslingan och den nya busshållplatsen, vilket bidrar till målet om att transportsystemet ska säkerställa en utvecklingskraft för hela landet. Ökad trafiksäkerhet till följd av att färre personer kommer att behöva korsa E20 för att ta sig till busshållplatsen, kommer att bidra till hänsynsmålet om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt.

Varken byggskede av bussvändslingan eller driftskedet kommer att medföra någon negativ påverkan på omgivningen. Visst intrång i jordbruksmark kommer att ske permanent men då ytan är begränsad bedöms detta endast som marginellt och jordbruk kommer att kunna fortgå på kringliggande mark.

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

Bussvändslingan är belägen ca 4 km sydväst om orten Hova i Västra Götalands län. Den kommer att ingå som en del i ombyggnaden av E20, delen förbi Hova. Se Figur 1.



Figur 1. Lokalisering av projektet E20 förbi Hova och byggnation av bussvändslingan.

2.1. Ändamål och projektmål

Ändamålet för bussvändslingan är ökad trafiksäkerhet.

Ett av projektmålen för E20 förbi Hova är:

- Ökad trafiksäkerhet för alla trafikantgrupper genom mötesseparering av E20, säkra korsningar och sidoområden samt separat gång- och cykelnät.

Efter att väg E20 har börjat att byggas om har det framkommit att en ny bussvändslinga vid Fagerlid behövs för ökad säkerhet för oskyddade trafikanter. Då vägområde inte finns för detta i vägplanen för E20 behövs det en ny vägplan för att få vägrätt för marken vid bussvändslingan.

För ändamål och övriga projektmål för E20 delen förbi Hova se planbeskrivning från fastställelsehandling daterad 2014-10-07 (TRV 2012/84585)

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

Utifrån de krav som lagstiftningen ställer har Trafikverket identifierat fem planläggningstyper beroende på vilken omfattning och påverkan projektet har på sin omgivning. Vägplanen för bussvändlingan bedöms av Trafikverket inte medföra betydande miljöpåverkan och därmed vara av planläggningstyp 2. Därmed krävs ingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB) utan istället redovisas projektets förutsebara påverkan på människors hälsa och miljön i en miljöbeskrivning (MB). I den här vägplanen är miljöbeskrivningen integrerad med planbeskrivningen. Om Länsstyrelsen i Västra Götalands län fattar beslut om att åtgärden kan antas medföra betydande miljöpåverkan, kommer en separat MKB att tas fram.

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

Denna miljöbeskrivning gäller den yta som är aktuellt för den nya bussvändlingan med kringanläggningar. Se MKB till vägplan E20, delen förbi Hova för avgränsningar i tid, influensområde m.m.

3.1.1. Avgränsning av miljöaspekter

På grund av projektets begränsade storlek och plats bedöms de enda miljöaspekter som är relevanta vara natur- och vattenmiljö, boendemiljö, naturresurser samt konsekvens under byggtiden. Inga andra miljöaspekter påverkas.

3.2. Bedömningsgrunder

Se MKB till vägplan E20, delen förbi Hova.

4. Förutsättningar

4.1. Vägens funktion och standard

Den befintliga busshållplatsen vid Fagerlid är utformad som fickhållplats utan väderskydd och fickorna är placerade på båda sidorna av E20. Resenärer som idag åker från busshållplatsen måste passera E20, antingen till eller från hållplatsen.

4.2. Trafik och användargrupper

Den befintliga busshållplatsen trafikeras av buss 512 som har 9 turer i ena riktningen och 8 i den andra. I snitt är det ca 5-6 resande per dag.

Vid läget för bussvändslingan uppgår trafiken på E20 till cirka 6780 fordon/dygn (ÅDT) varav cirka 23% utgörs av tung trafik.

4.3. Miljö

Den aktuella platsen för bussvändslingan ligger cirka 4 km sydväst Hova samhälle. Området består av befintliga vägområden för E20 och lokalväg 2994 (väg till Fagerlid) samt brukad jordbruksmark.

4.3.1. 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.

4.3.2. Natur- och kulturvärden

Vid den naturvärdesinventering som genomfördes 2008 inom ramen för E20 förbi Hova noterades inga naturvärden på den aktuella platsen. Nära bussvändslingan noterades vid inventeringarna den rödlistade arten färgginst (NT).

Cirka 100 meter söder om vändslingan finns ett mindre vattendrag som är recipient för dagvatten från E20.

Inga kända fornlämningar eller andra kulturhistoriska lämningar finns i området.

4.3.3. Boendemiljö

Närmsta bostadshus ligger cirka 140 meter från bussvändslingan. I övrigt så är avstånden till bostadshus över 300 meter och dessa kommer inte att påverkas negativt av utbyggnadsförslaget och den trafik som kommer att använda slingan.

4.3.4. Naturresurser

Området där vändslingan planeras består delvis av brukad jordbruksmark.

4.4. Byggnadstekniska förutsättningar

Utförda geotekniska undersökningar i anslutning till område för bussvändslingan visar att markförhållandena främst består av siltig lera till ett djup av 3-5 m.

Inga kända befintliga ledningar finns identifierade på platsen där bussvändslinga uppförs.

För befintliga trafikförhållande se kapitel 4.2.

5. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Val av lokalisering

Bussvändslingan kommer att placeras på den norra sidan av väg E20 med anslutning från väg 2994. Trafiksäkerheten bedöms förbättras när hållplatsen läggs på norra sidan, då flest resenärer bor på den sidan av E20 och de därmed inte behöver korsa vägen.

Bussvändslingan med den tillhörande hållplatsen ersätter de befintliga hållplatslägena på E20. Hållplatsläget utmed lokalvägen söder om E20 som tidigare föreslagits i vägplanen för E20 kommer att utgå när bussvändslingan byggs. Bussen kommer att angöra hållplatsen vid den nya bussvändslingan i båda riktningarna. För lokalisering och utformning av bussvändslingan se Figur 3.



Figur 3. Utformning av bussvändslingan och hållplatsen

5.2. Val av utformning

Busshållplatsen kommer att utformas enligt Trafikverkets gällande krav (VGU). Den utformas med väderskydd och utan förhöjd plattform.

Bussvändslingan dimensioneras för låg hastighet och för fordonstypen buss med stel bakaxel (Bb).

5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Inga skyddsåtgärder har föreslagits på den aktuella platsen inom ramen för vägplanen för E20, eller inom denna plan för bussvändslingan.

6. Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

Bussen kommer att angöra den nya hållplatsen i båda riktningarna. Då flest antal resande till och från hållplatsen bor på den norra sidan av E20 bedöms trafiksäkerheten att öka då dessa personer inte behöver korsa E20. Bedömningen är även att antalet resande kommer att öka något när bussvändslingan och den nya hållplatsen är klar.

Då hållplatserna utmed den befintliga delen av E20 mellan Fagerlid och Industrigata kommer att dras in efter att bussvändslingan är färdig, kommer boende i det området att få något längre till närmaste kollektivtrafik. Personer på den södra sidan kommer också att behöva korsa E20 både till och från hållplatsen. Detta kan ses som negativa effekter.

6.2. Miljö och hälsa

6.2.1. Natur- och kulturvärden

Lokalen med färginst kommer inte att påverkas av bussvändslingan.

Dagvatten från området kommer att ledas till det mindre vattendrag som är recipient för dagvatten från E20. Dagvattnet leds innan vattendraget genom meanderdike för rening och några negativa konsekvenser på grund av vändfickan förväntas inte uppstå.

Inga kända fornlämningar eller andra kulturhistoriska lämningar påverkas av bussvändslingan.

6.2.2. Boendemiljö

Vad gäller buller så ligger bussvändslingan cirka 140 meter från närmsta bostadshus. Störningen från befintlig trafik på E20 är en större störningskälla än bussvändfickan vilket medför att trafik på bussvändslingan inte kommer att medföra någon ökad bullerstörning för de boende. Även vägtrafik på lokalvägen till Storkila bedöms vara mer störande än busstrafiken. Trafiken på bussvändslingan kommer inte att medföra störande vibrationer.

6.2.3. Naturresurser

Vändslingan kommer att ta ca 1070 m² jordbruksmark i anspråk. Då ytan är begränsad bedöms åtgärden endast marginellt vara negativ. Möjlighet till jordbruksdrift på kvarvarande delar kommer att finnas kvar.

6.3. Samhällsekonomisk bedömning

Bedömd totalkostnad för bussvändslingan är 0,4 mnkr.

6.4. Påverkan under byggnadstiden

Påverkan under byggtiden för bussvändslingan bedöms som begränsad då det ligger i ett område i direkt anslutning till ombyggnaden av E20 som pågår samtidigt. Inom område för bussvändslingan finns inga känsliga natur-, vatten- eller kulturmiljöer som kommer att påverkas negativt, utöver den pågående ombyggnaden av E20.

För att inte riskera att påverka diket där det förekommer färgginst ska beståndet markeras ut med flaggspeel.

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 Hova, daterad 2014-10-07.

Persontransporter i form av pendling m.m. kommer att påverkas positivt av utbyggnaden av bussvändslingan och den nya busshållplatsen, vilket bidrar till målet om att transportsystemet ska säkerställa en utvecklingskraft för hela landet.

Ökad trafiksäkerhet till följd av att färre personer kommer att behöva korsa E20 för att ta sig till busshållplatsen, kommer att bidra till hänsynsmålet om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt.

7.2. Överensstämmelse med miljömålen

Föreslagen lösning där bussvändslingan placeras i anslutning till lokalvägen till Storkila istället för långsmed E20 innebär både en ökad säkerhet för resenärerna och en mer trivsam miljö för att vänta på bussen. Detta bedöms medföra att fler väljer buss före bil vilket är positivt gällande de flesta miljömålen.

Då åtgärden innebär att jordbruksmark tas i anspråk påverkas målet ett rikt odlingslandskap negativt. Då det är så begränsad yta som tas i anspråk och jordbruk även fortsättningsvis kan bedrivas på omgivande mark bedöms åtgärden inte påverka miljömålet negativt.

7.3. Överensstämmelse med projektmålen

Efter byggnationen av bussvändslingan kommer bussen inte att behöva stanna utmed E20, då de befintliga hållplatslägena utgår. Då bussen angör den nya busshållplatsen i båda ritningar kommer resenärer som bor på den norra sidan av vägen inte att behöva korsa E20 för att nå busshållplatsen. Trafiksäkerheten bedöms därför att öka vilket bidrar till att projektmålet om att "öka trafiksäkerheten för samtliga trafikantgrupper" uppnås.

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

Se MKB till Vägplan E20 delen förbi Hova.

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.

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värde tidpunkten för intrånget är dagen för ianspråktagandet med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol.

9.1. Vägområde för allmän väg

Vägområde för allmän väg i vägplanen omfattar förutom själva vägen, utrymme för väganordningar i form av vägdiken, räckan, vägmärken, slänter och släntavrundningar m.m. Dessutom ingår av drifttekniska skäl en kantremsa på 0,5 m utanför släntfot/släntkrön vid åkermark.

På plankarta, 100T0201, framgår områden för nytt vägområde. Det tillkommande vägområdet, dvs det som ligger utanför det befintliga vägområdet för allmän väg, kommer att beröra fastighet Fagerlid 1:20. Det kommer även att beröra en nybildad gemensamhetsanläggning för väg, Fagerlid Ga:3.

Det nya vägområdet med vägrätt för allmän väg enligt denna vägplan omfattar ca 1070 m²

10. Fortsatt arbete

Åtgärden kommer att utföras inom projektet E20 delen förbi Hova.

11. Genomförande och finansiering

11.1. Formell hantering

11.1.1. Handläggning

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) och 3 kap 15-27 §§ vägförordningen (2012:707).

11.1.2. Fastställelsebeslutets omfattning

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på vägplanens plankarta. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till plankartan.

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.

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

11.1.3. Rättsverkningar av fastställelsebeslut

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Vaghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.

- Vaghållaren 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.

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.

11.2. Genomförande

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

Aktivitet	Tidigast möjlig tidpunkt
Samråd med sakägare och rättighetsinnehavare, Gullspångs kommun och Västtrafik	2018-06-18
Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, BMP	2018-08-20
Kungörande om Granskning av vägplan	2018-10-10
Länsstyrelsens yttrande över vägplanen	2018-11-30
Begäran om fastställelse	2018-12-10
Fastställd vägplan	2019-03-31

11.2.1. Bygghandling

Det fortsatta arbetet med detaljprojektering (bygghandlingen) av bussvändslingan kommer att utföras av antagen entreprenör för ombyggnaden av E20 delen förbi Hova.

11.2.2. Produktion

Byggnationen av bussvändslingan 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.

11.3. Finansiering

Bussvändslingan finansieras inom ramen för projektet E20 delen förbi Hova. Bedömd totalkostnad för bussvändslingan är 0,4 mnkr.

12. Underlagsmaterial och källor

Som underlag till plan- och miljöbeskrivningen för bussvändslingan har vägplanen för E20 förbi Hova inkl. miljökonsekvensbeskrivningen använts.

Andra underlag som använts är även:

Länsstyrelsens WebbGIS; <http://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/Vastragotaland/> Infokartan/



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 110 Skövde. Besöksadress: Trädgårdsgatan 15 D.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se