



Kommunikationer

Tematisk fördjupning av översiktsplanen för Fagersanna, Tibro kommun

Antagandehandling - Samhällsbyggnad december 2009

Medverkande

Bo Jonsson,	tf stadsarkitekt
Gunnel Eriksson,	karttekniker
Dan Carlsson,	gatuingenjör
m fl	

BAKGRUND

Många boende i och omkring Fagersanna anser att trafiksystemet brister i trafiksäkerhet främst för biltrafiken och oskyddade trafikanter. Brister i det lokala vägsystemets anslutningar till väg 49 och den långa genomfarten (Örlenvägen-Bjurbacksvägen-Mölltorpsvägen, väg 3008), som uppmanar till hög fart har särskilt tagits upp i skrivelser och vid informationsmöten. Det är trafikanten som kund/konsument av vägsystemet, som initierat föreliggande utredning och planeringsinsats.

SYFTE

Föreliggande tematiska fördjupning av översiktsplanen "Boken om Fagersanna" 2004 utgör i första hand ett förslag till trafiksäkerhetshöjande åtgärder på det allmänna vägnätet inom och förbi Fagersanna tätort. Studien har även lyft fram förändringar av samhällsstrukturen med syfte att förbättra tillgängligheten till vissa målpunkter och minska olycksrisken för främst oskyddade trafikanter i samhället. Fördjupningen skall utgöra grund för diskussioner om detaljutformningen inom kommunen, med Vägverket och allmänheten angående kommunikationsfrågor i tätorten.

MILJÖBEDÖMNING och STATUS

En översiktsplan ska miljöbedömas om det inte är uppenbart onödigt. Länsstyrelsen har ansett att en miljöbedömning ska genomföras i detta fall.

Föreliggande fördjupning skall ersätta Översiktsplan 2003 beträffande kommunikationsfrågor.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Befolkning/bostäder

Fagersanna har enligt ÖP 2004 en åretruntbefolkning på ca 700 personer. Om Bråbacka fritidshusområde och Blombacka i väster räknas in blir antalet ca 800. En digital sökning visar att antalet åretrunthus/lägenheter är ca 245 inom samma område, vilket innebär att den genomsnittliga hushållsstorleken i Fagersanna är ca 3,2 personer.

Sökningen visar också att antalet fritidshus uppgår till ca 500 stycken inom samma område, vilket innebär att den övernattande befolkningen skulle kunna tredubblas sommartid om alla fritidshusägare skulle utnyttja sina hus samtidigt. Ett rimligt antagande är att sommarbefolkningen mer än fördubblar antalet boende i Fagersanna.

Utöver de som har åretrunt- eller fritidshus kommer dagbesökare till släkt och vänner samt till båthamnar, camping, bad m m. Campingplatsen har 225 platser. Antalet personer som enbart har båtplats i Fagersanna är däremot få. Dagbesökarna uppskattas till mellan 500-800 personer i genomsnitt per dag under perioden 15 juni till 15 augusti.

Fritid

Aktivitetsytor för bad- och båtliv finns i anslutning till eller på sjön Örlen. Vid Ransbergs skola ligger bl a en liten bollplan, tennisbana m m. Fagersanna idrottsplats med 2 st fullstora fotbollsplaner och en träningsplan, klubbhus och omklädningsbyggnader m m finns

vid Björkhult sydost om tätorten och på motsatt sida väg 49 som tätorten i övrigt. Avståndet från centrum är ca 1,8 km och från Bråbacka i väster ca 5 km. På den södra sidan om väg 49 ligger även motionsspår som delvis har koppling till idrottsplatsen. För att nå idrottsplatsen måste boende i tätorten korsa väg 49 i en plankorsning där sikten är begränsad och farterna på väg 49 höga.

Kommunikationer

Biltrafik

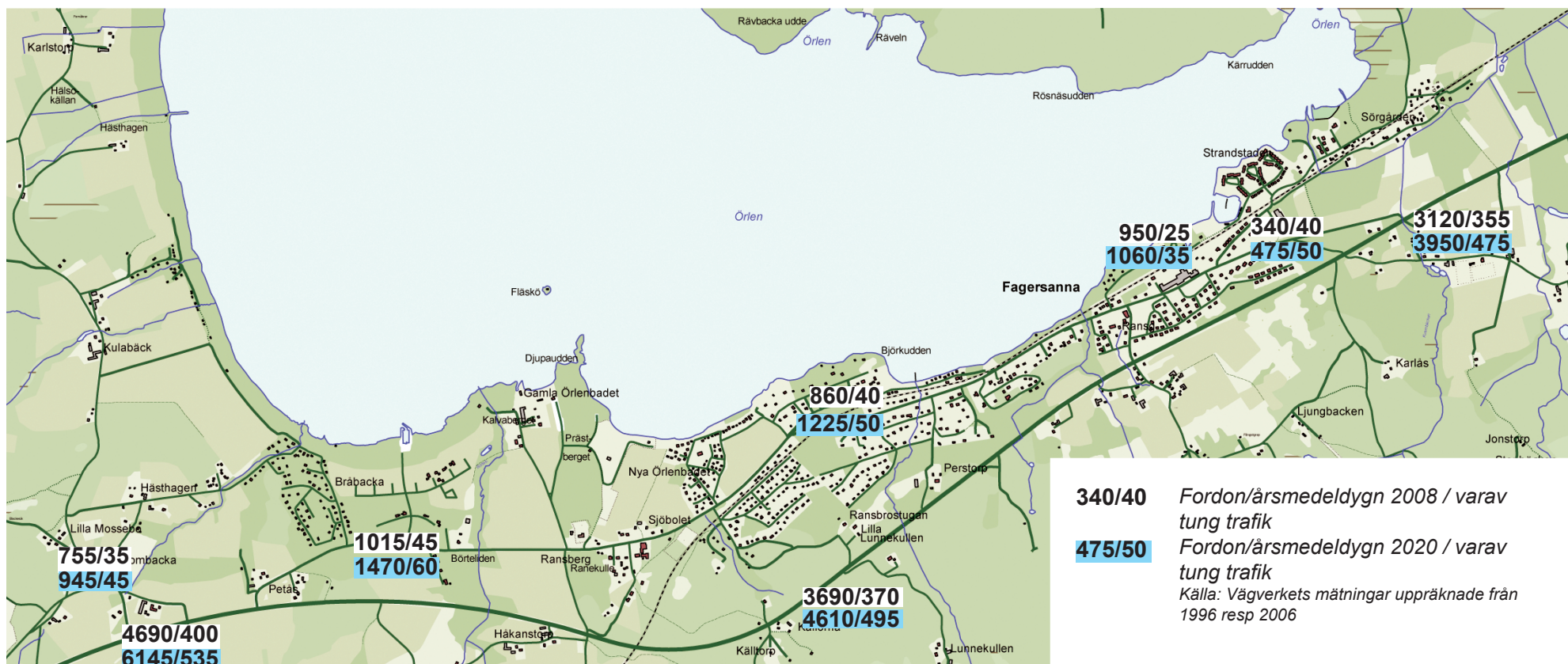
Väg 3008, (gamla väg 49) går genom hela Fagersanna. Vägen har låg plan och profilstandard framförallt i den västra delen där landskapet är kuperat. Den korsar järnvägsbanken planskilt på bro. Vägen är förhållandevis rak och inbjuder till hög hastighet. Backkrön, häckar, träd m m gör att sikten är begränsad på flera ställen. Strax öster om centrum avlänkas väg 3022 mot Spethult. Denna korsar två bostadsgrupperingar där husen ligger nära vägen och där utbackning från garageområden sker på många tomter.

Väg 3008, är ansluten till väg 49 på fem platser. Ingen av anslutningarna har utbyggt vänstersvängfält. Belysning finns endast vid korsningen mot centrum, Rotevägen. Korsningarna uppfattas av lokalbefolkningen som mycket trafikfarliga och dessutom svåra att hitta i mörker. Det är framförallt vänstersvängande förare som riskerar att bli påkörda bakifrån eller av mötande bilar som är under omkörning. Mellan de större anslutningspunkterna finns även mindre anslutningsvägar för enstaka fastigheter.

Fordonstrafiken i tätorten har uppskattats enligt nedan. Fyra fordonrörelser per hushåll och dygn är ett rimligt antagande för den biltrafik som alstras av åretrunt- eller fritidshusboende i Fagersanna. Under sommarsäsongen uppskattas denna trafik till ca 2 000 fordon/dygn. Till detta antal skall läggas dagbesökare och campinggäster, vilka uppskattas generera ca 1000 for-

donsrörelser/dygn i tätorten under högsäsongen. Den genomgående trafiken (exklusive intern tätortstrafik) som har mål utefter vägen mot Spethult uppskattas till ca 500 fordon/dygn. Sammantaget kan därför sommartrafiken uppgå till ca 3 500 fordonrörelser i tätorten per dygn. Andelen tung trafik bedöms vara mindre än 5 %. Figuren nedan visar hur årsmedeldygnstra-

fiken fördelar sig på vägnätet år 2008. Figuren visar även en uppräknig av trafiken till år 2020. I dessa fordonsmängder ingår den allmänna trafikökningen med uppräknigstal enligt SIKA samt tillskott med förutsättningen att Nya Bråbacka är fullt utbyggt med åretruntboende och att antalet åretruntboende i Bråbacka stugområde har ökat från ca 10 % till 50 %.



GC-trafik

Gång- och cykelvägar finns endast på enstaka delsträckor utmed väg 3008, bl a mellan livsmedelsbutik och Spethultsvägen. Cyklisterna och gående hänvisas i stor utsträckning till bilvägnätet i Fagersanna och även vid cykling till och från Tibro. I det senare fallet nyttjas i första hand väg 49 då befintliga småvägar medför vägförlängning.

Busstrafik

Västtrafik svarar för busstrafiken genom Fagersanna. Med hänsyn till ortens storlek är Fagersanna välförsörjt med kollektivtrafik. Det långsmala samhället innebär att nästan alla har kort avstånd till en busshållplats. Antalet enkelturer med busstrafiken hösten 2009 framgår av nedanstående tabell. Samtliga turer går i båda riktningar. Linje 421 går från Forsvik till Fågelviksgymnasiet i Tibro och passerar genom Fagersanna på morgonen medan eftermiddagsturen använder väg 49 där den efter behov stannar vid 8 hållplatser. Expressbusslinje 1 trafikerar endast väg 49 och stannar numera endast vid hållplats mitt för centrum under passagen förbi Fagersanna.

Linje	Var-dagar	Helgdagar (fred natt - sönd kväll)	Skol-dagar	Anm
Expresslinje 1	40			End väg 49
Linje 400 26	28	36		Örlenvägen
Linje 421			2-3	Forvik-Tibro
Summa turer	54	32	1	

Antalet enkelturer med buss i Fagersanna hösten 2009. (Källa: Västtrafik). Uppgifterna ovan ger en bild av busstrafikens omfattning men förändringar kan ske under året eller från ett år till ett annat. Expressbusslinje 1 stannar endast vid centrumanslutningen.

Utöver Västtrafik bedriver Tibro Buss skolskjutstrafik med 5 enkelturer per vardag mellan Fagersanna och Tibro. Tibro Buss har framfört önskemål om förbättring av två hållplatser vid Strandstaden/Skeastan samt vid Perstorps Gård och Bjurslingan. De sistnämnda kan ev slås samman till en hållplats. Hållplatserna bör utföras dubbelsidiga.

Järnvägstrafik

Banverket beslutade i mars 2003 att upphöra med underhållet på Karlsborgsbanan. Därefter har banan legat utan åtgärder under mer än 3 år (ångertiden är 3 år).

Banverket inledde därefter nedläggningsprocessen i april 2006 och fattade 2008-12-17 ett definitivt avvecklingsbeslut. För närvarande (våren 2009) pågår förhandlingar mellan kommunen och Banverket om köp av de fastigheter som omfattat järnvägsanläggningarna på delen Tibro kommungränsen mot Karlsborg.

Tibro kommun har för avsikt att i första hand använda banvallen till en gång- och cykelväg.



Karlsborgsbanan i Fagersanna.



Väg 3008, Örlenvägen vid Bråbacka



Väg 3008, Örlenvägen vid Ransbergs skola



Väg 3008, Bjurbäcksvägen vid centrum

FYRSTEGSPRINCIPEN

Vid samråd med Vägverket har kommunen försökt tillämpa Vägverkets s k fyrstegsprincip för problemlösning i trafiksystemet. Ambitionen har samtidigt varit att försöka nå en samsyn med Vägverket kring lösningar av bristerna i trafiksystemet, och åtgärdernas ordning från enkla till mer avancerade även om Vägverket och kommunen delvis har olika utgångspunkter och intressen.

Fyrstegsprincipen karaktäriseras av en stegvis prövning av åtgärder som kan bidra till att de mål som ställts upp för projektet uppnås. Angreppssättet bör vara förutsättningslöst och öppet och kan därför omfatta mer eller mindre okonventionella lösningar för trafikproblem.

Arbetet inleds med en prövning av om projektmålen kan uppnås med enkla åtgärder. Går inte detta undersöks allt mer avancerade och kostnadskrävande åtgärder i fyra steg.

Inordningen av åtgärder under de fyra stegen är normalt beroende av vem som förutsätts finansiera respektive åtgärd. Vägverket ensamt skulle därför placera åtgärder som finansieras av t ex kommunen under steg 1 medan kommunen kan anse att samma åtgärd placeras bättre under steg 2 eller 3 m h t den egna kostnadsinsatsen. I detta fall utgör förslag till åtgärder ett försök till samsyn då en genomförandefas inom rimlig tid sannolikt är beroende av finansiering från mer än en part.

Nedan ges exempel på åtgärder i de olika stegen.

Exempel på åtgärder enligt steg 1

- Föräldrar går med barn till skola eller andra målpunkter. Anordna skolskjuts där sådan saknas.
- Förbättra kollektivtrafik i visst område i samråd med kollektivtrafikens huvudmän.
- Lokalisera nya verksamheter, i samråd med kommuner, så att transportbehoven minskar.

Exempel på åtgärder enligt steg 2

- Hastighetsreglera på visst avsnitt.
- Förbättra väginformatiken.
- Informera och påverka t ex val av transportmedel.

Exempel på åtgärder enligt steg 3

- Vägförbättra vissa avsnitt t ex genom mittseparering.
- Förbättra sidoområden, upprusta slitna vägmiljöer.
- Förbättra drift- och underhållsåtgärder.

Exempel på åtgärder enligt steg 4

- Bygga om eller bygga nya vägavsnitt, i helt eller delvis ny sträckning, t ex ny förbifart, ny mötesfri 2+1 väg, ny bro med högre bärlast.

Analys

De grundläggande målen för trafikmiljön i och kring Fagersanna har formulerats på följande sätt:

- Trafiksystemet ska ha hög säkerhet och skapa trygghet för alla trafikanter på väg 3008, 3018, 3022 och anslutningarna av väg 3008 till väg 49.
- Trafiksystemet ska ha en utformning som minimerar olycksrisker för alla trafikanter på ovanstående vägnät.

Steg 1

I steg 1 undersöks om målen kan nås genom åtgärder som minskar biltrafiken.

Fagersanna har ett väl utbyggt kollektivtrafiksystem med förhållandevis stor turtäthet och tätt med hållplatser. Det finns tillgång till både lokala linjer och expressbusslinjer. Det allmänna linjesystemet har kompletterande skolskjutstrafik. Gång- och cykelväg-nät saknas dock med undantag av en kortare sträcka vid centrum.

Insats: Vägverket och kommunen kan propagera för ökat resande med buss och ökat cyklande. Föräldrar kan uppmanas att gå eller cykla med barn till skola, idrottsplats m m. Små kostnader. (Se åtgärd 0)

Resultat: Kollektivresande kan sannolikt förväntas öka något, åtminstone temporärt. Bristen på säkra cykelvägar i det långsträckta samhället innebär att förutsättningen för ökat cyklande är dålig.

Åtgärderna är helt otillräckliga och bidrar endast i liten utsträckning till måluppfyllelse.

Steg 2

I steg 2 undersöks om målen kan nås med något mer omfattande men ändå förhållandevis enkla åtgärder.

Gång- och cykelbanor saknas i stor utsträckning i hela Fagersanna. Biltrafiken uppfattas som snabb på den långa och förhållandevis raka genomfartsvägen, där alla trafikantslag blandas. Även med en ny gång- och cykelväg på banvallen kommer många människor att röra sig utmed delsträckor eller korsa genomfarten för att nå busshållplatser, bad- och båtplatser m m.

Insats: Kommunen bygger om banvallen till gång och cykelväg ev hela vägen till Tibro samt gång- och cykelväg utmed väg 3008 från Bråbacka till Ransbergs skola med bidrag från Vägverket. Se åtgärd 1 och 2.

Vägverket bygger lågfartssträckor (30 km/h) på vissa avsnitt av väg 3008. Se åtgärd 3.

Resultat: Åtgärderna skapar ökad säkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter och bör kunna bidra till att betydligt fler använder cykeln istället för bilen vid framförallt korta transporter inom samhället. Avståndet till Tibro är ca 5 km vilket innebär att många Tibrobobor kan använda cykeln för badutflykter och liknande.

Åtgärderna löser fortfarande inte målen ökad trafik-säkerhet och trygghet i lokalvägnätets anslutningspunkter till väg 49 där säkerheten och tryggheten är låg även med liten trafik.

Steg 3

I steg 3 undersöks om målen kan nås med vägförbättringar i kombination med att stänga en eller flera av anslutningarna men utan att nya sträckningar byggs.

Vänstersvängfält, belysning m m saknas vid lokalvägnätets anslutningar till väg 49. (Belysning finns i en korsningspunkt). Trafikanter upplever ofta incidenter och osäkerhet vid framförallt vänstersväng från väg 49 där trafiken är mycket snabb. Mörker och dimma skapar ökad osäkerhet och otrygghet samt ökade olycksrisker på grund av att korsningspunkten inte uppfattas förrän trafikanten är nära. Häftiga inbromsningar eller förbikörning och vändning blir inte sällan följden.

Bristerna i vägsystemet finns kvar oavsett om tra-

fiken ökar eller minskar. Vägverket och kommunen bedömer tillsammans att biltrafiken inte kan minskas så mycket att ovanstående problem försvinner eller minskar i önskvärd grad.

Fagersanna idrottsplats vid Björkhult är en välfrekventerad målpunkt under sommarhalvåret. Idrottsplatsens lokalisering (sedan många år) är olycklig m h t att många nyttjare, inte minst barn, måste korsa väg 49 i en sned och lutande fyrvägs korsning med begränsad sikt. Kommunen bedömer att skjutsning eller ledsagning inte kommer att få den omfattning att problemen i denna korsning försvinner eller minskar i önskvärd grad.

Insats: Antalet korsningspunkter med väg 49 bedöms kunna minskas från 5 till 4 (väg 3018 inräknad) genom att anslutningen av väg 26640 från norr till väg 49 vid Ransberg stängs. Vägdelen mellan väg 3008 och väg 49 tas bort. GC-trafik leds via befintlig järnvägsport under väg 49 mot skola, camping, bad m m.

Vägverket bygger ut vänstersvängfält och belysning samt ser över skyltning, målning m m vid anslutningspunkterna. Se åtgärder 4-7.

Kommunen låter flytta idrottsplatsen med bidrag från Vägverket till den norra sidan av väg 49 där de flesta nyttjare bor. Se åtgärd 4.

Resultat: De åtgärder som föreslagits under steg 1-3 bedöms medföra att uppställda mål för trafikmiljön i Fagersanna till största delen blir uppfyllda.

Flyttning av idrottsplatsen eliminerar mer omfattande åtgärder i korsningspunkten vid väg 49.

Fortfarande har inte problemen vid Sågvägen lösts.

Steg 4

Sågvägen, som funktionsmässigt kan betraktas som en bostadsgata, belastas med relativt stor andel genomfartstrafik. Bilar backar ofta ut på vägen från garage och bilplatser på många av bostadstomterna. Trafiken uppgår till ca 950 fordon per årsmedeldygn. Gångbanor saknas.

Förbättringar av större betydelse bedöms inte kunna genomföras på den smala gatan och inte heller på många små bostadstomter. På sikt bör därför genomfartstrafiken mot Spethult och de nordöstra delarna av kommunen flyttas utanför samhället.

Områdena söder om väg 49 kommer alltid att användas som motions- och strövområde. Säkerheten vid passage av väg 49 kan höjas genom en separat GC-port som även kan ges anslutning till befintlig busshållplats.

Insats: Vägverket och kommunen bygger en förbifart i den östra delen av tätorten med direktanslutning till väg 49. Såggatan kan stängas av för biltrafik på mitten och övergå till två lugna ändgator. Se åtgärd 10.

En ny GC-port byggs under väg 49 i Stationsgatans förlängning samt anslutande gångstigar till motions-spår och busshållplats. Se åtgärd 11.

Resultat: Säkerhet och trygghet ökar markant på den befintliga Såggatan.

Tillgängligheten från söder mot Fagersanna förbättras för lokalbefolkningen.

Med åtgärder enligt steg 1-4 har de uppsatta målen uppfyllts i den grad som bedöms rimligt.

FÖRSLAG

Under arbetet har olika lösningar för tätortens anslutning till väg 49 diskuterats. Möjligheten att stänga någon av anslutningarna och utnyttja begränsade medel till att förbättra övriga har studerats. Arbetet visar dock att det finns fördelar med att bibehålla minst fyra av fem anslutningar i det ca 6,5 km långa samhället. Trafiken fördelas på ett bättre sätt och trafikarbetet minimeras. Anslutningen från samhället till väg 49 vid

Ransberg stängs och vägen tas bort för att inte locka cyklister att korsa väg 49 i detta läge. Dessa leds via den befintliga järnvägssporten och banvallen som ansluts mot Örlenvägen vid skolan. Möjligheterna att sammankoppla väg 3008 och väg 3018 till en anslutningspunkt har studerats översiktligt. Nuvarande markanvändning mellan dessa vägar med bl a hästhållning skulle störas av en ny vägsträckning samtidigt som en sammanbindande väg och förbättring av

den ena anslutningen bedöms bli dyrare än förbättring av båda anslutningarna.

På nedanstående karta och på efterföljande sidor redovisas ett förslag till förbättringar av trafiksäkerheten utmed väg 49 och på vissa platser inne i tätorten enligt beskrivningen under fyrstegsprincipen. Beskrivna åtgärder har markerats med en siffra på nedanstående karta. Ordningen följer fyrstegsprincipen.



1. Ny gc-bana på banvallen

Befintliga förhållanden

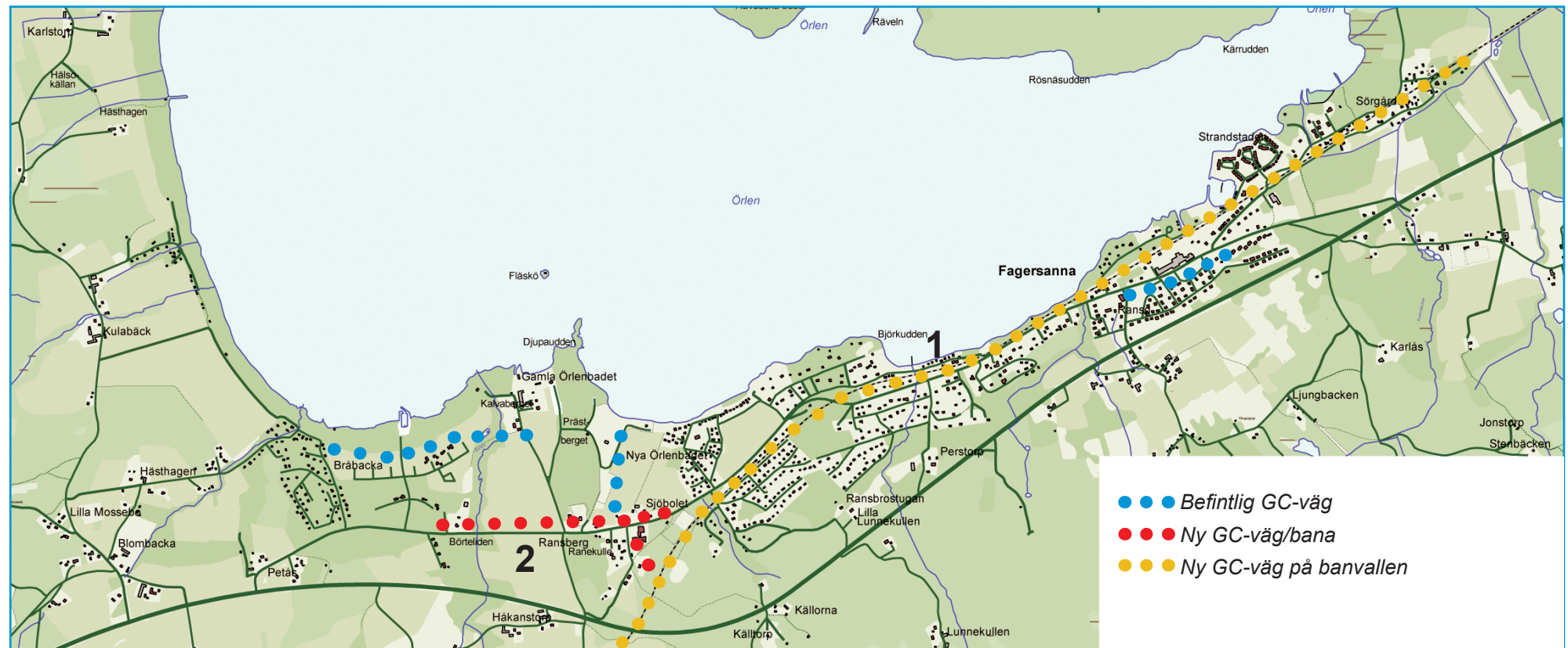
Kommunen förhandlar för närvarande om inköp av de fastigheter där banvallen mellan Tibro och kommungränsen mot Karlsborg ligger. Banvallen används inte för något ändamål och håller f n på att växa igen med sly. Delar av den tekniska utrustningen är borttagen.

Banvallen har undersökts angående föroreningar varvid konstaterats att inga saneringsåtgärder behövs.

Förslag

Tibro kommun föreslår att banvallen övergår till en gc-väg som skulle bli ett välbeläget tillskott för gc-trafiken genom hela Fagersanna, mellan Fagersanna och Tibro och även mellan Tibro och Karlsborgs tätorter

om Karlsborgs kommun gör samma typ av ombyggnad. Banvallen är välbelägen i förhållande till nästan alla funktioner i det långsträckta Fagersanna. Genom den föreslagna kompletteringen vid Ransberg (objekt 2 på nedanstående karta) skapas ett huvudstråk genom både befintliga och tillkommande bebyggelseområden. Befintlig gc-väg vid centrum bör anslutas till banvallen. Se även punkt 2.



2. Ny gc-väg mellan det nya bostadsområdet vid Bråbacka och Ransbergs skola

Befintliga förhållanden

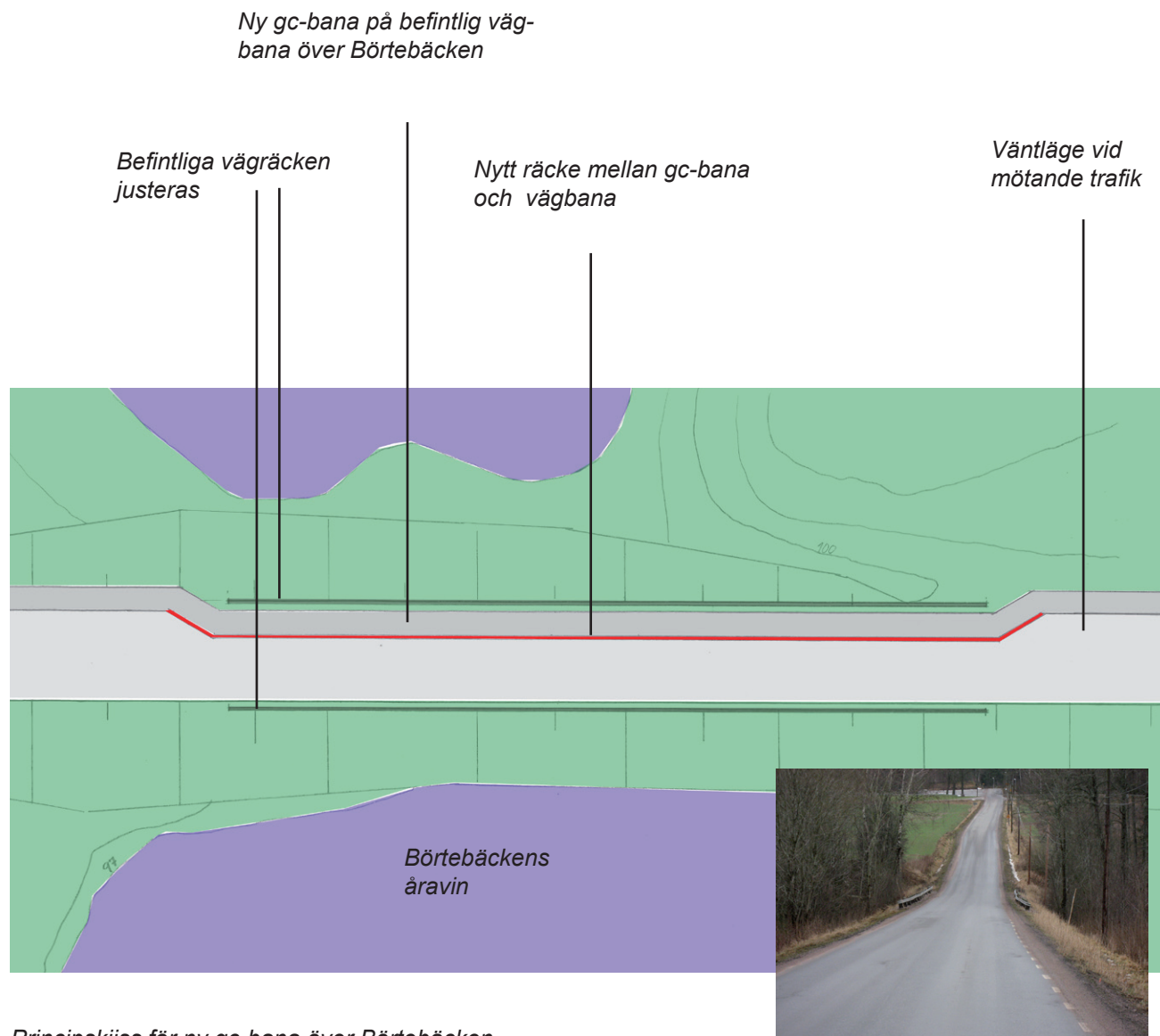
Gc-traffic utnyttjar Örlenvägen som är ca 6 m bred och saknar vägrenar på denna delsträcka.

Förslag

Ett villkor för bostadsutbyggnaden inom Bråbackaområdet har varit en ny gc-väg eller gc-bana utmed Örlenvägen mellan den nya infarten till Bråbacka och Ransbergs skola. Gc-vägen föreslås även ansluta till banvallen. Gc-vägen/banan blir sammanlagt ca 1,3 km lång inklusive anslutningar till banvallen vid skolan.

Där Örlenvägen passerar Börtebäckens ravin/våtmark på bro föreslås en avsmalning av befintlig vägbana för bilar till ett körfält för att ge plats åt gc-banan som åtskiljs från vägbanan av ett räcke.

Konstruktionen innebär att mötande fordon får vänta och att farten dämpas. Företräde ges trafik från väster då avsmalningen sker på den norra sidan. Börtebäckens höga naturvärden berörs inte av denna lösning. Se principalskiss.



Principskiiss för ny gc-bana över Börtebäcken

3. Fartdämpning på Örlenvägen

Befintliga förhållanden

Örlenvägen är den gamla genomfartsvägen utmed Örlen. Vägen är ca 6 m bred och ca 6 km lång. Korsningspunkterna med både anslutande vägar och direktutfarter från enskilda fastigheter är många, uppskattningsvis ca 110 st. I många lägen är sikten vid dessa utfarter begränsad. Den skyltade hastigheten är 50 km/h på huvuddelen av sträckan. Vid infarter-

na från öster resp väster finns korta sträckor med 70 km/h. Hastigheten är nedsatt till 30 km/h vid Ransbergs skola/förskola. Vägen är bitvis lång och rak, vilket inbjuder till hög hastighet. Utmed sträckan finns 9 st dubbelsidiga busshållplatser och en enkelsidig. Den enkelsidiga hållplatsen finns vid livsmedelsbutiken i centrum.

Förslag

Fartdämpande åtgärder föreslås på 5 delsträckor, vilka

fångar in en eller två busshållplatser. Dessa lågfartssträckor föreslås där oskyddade trafikanter rör sig mer frekvent tvärs vägen än på övriga delsträckor. Delsträckorna framgår av kartan på sidan 8. Nedanstående figur visar en tänkbar princip till farthinder vid ingången till en 30- sträcka. Vid Ransbergs skola är sträckan förhållandevis lång och bör därför kompletteras med markeringar i form av annat material än asfalt i vägbanan, t ex inläggning av en svagt förhöjd gatstensyta på ett par platser.

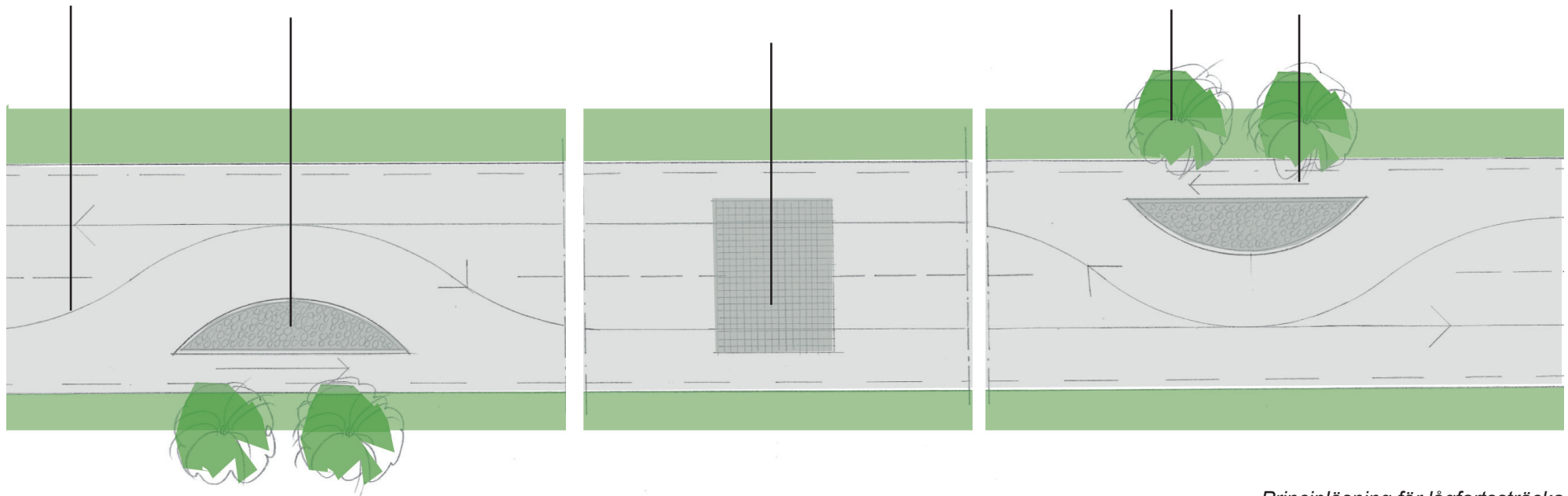
Vänteläge vid mötande trafik

Refug för biltrafiken

Svagt förhöjd gatstensyta mellan ingångshinder där 30-sträckorna är långa

Träd och ev belysning markerar hindret.

Cykeltrafiken kommer förbi mellan refug och vägbankant. Bredd ca 1m.



Principlösning för lågfartssträcka

4. Väg 3018/3019

Befintliga förhållanden

Väg 3018 mot Hönsa (och 3019 mot Sånnä) ansluter i denna punkt till väg 49. Korsningen saknar vänstersvängfält, förvarning och belysning men har förhållandevis god sikt. Skyltning visar Sånnä 6 km.



Korsning mot Sånnä

Förslag

Vägen breddas så att vänstersvängfält och refuger får plats i nuvarande läge. Korsningen belyses från t ex en högmast. Skyltningen behålls och kompletteras med förberedande skyltar.

5. Väg 3008 – infart väster

Befintliga förhållanden

Västra infarten till Fagersanna. Korsningen saknar vänstersvängfält, förvarning och belysning men har förhållandevis god sikt. Skyltning visar Ransberg 2.



Fagersanna Västra

Förslag

Vägen breddas så att vänstersvängfält och refuger får plats i nuvarande läge. Korsningen belyses från t ex högmast. Skyltningen ändras eller kompletteras med Bråbacka och sommartid Camping.

6. Väg 3008:1 – infart centrum

Befintliga förhållanden

Infart till Fagersanna centrum med livsmedelsbutik, förskolor och industri samt Strandstaden mm. Sannolikt är denna anslutning till väg 49 även huvudanslutningen för boende i Spethultsområdet. Korsningen saknar vänstersvängfält. Belysning finns. Skyltning visar Fagersanna med tilläggsskylten Lanthandel. Sikten är delvis skymd av vegetation och staket på närliggande tomter.



Fagersanna Centrum

Förslag

Vägen breddas så att vänstersvängfält och refuger får plats i nuvarande läge. Belysningen förbättras ev med högmast. En pendlarparkering föreslås i anslutning till korsningen. Skyltningen ändras till Fagersanna centrum och Lanthandel. I avvaktan på ny sträckning av Spethultsvägen kompletteras skyltningen med Spethult 7. Inlösen av mark och rivning av en lada kan bli aktuellt för att få plats med den nya korsningen.

7. Väg 3008 – infart öster

Befintliga förhållanden

Infart till Fagersanna från öster och Karlsborg. Korsningen saknar både retardations- och vänstersvängfält, förvarning och belysning. Skyltning visar Fagersanna 1 och Lanthandel 1. Sikten är förhållandevis god.



Fagersanna Östra

Förslag

Vägreten breddas så att retardationsfält kan målas för trafik från öster. Behovet av vänstersvängfält bedöms vara så litet att det inte är befogat så länge Spethultsvägen ligger kvar i nuvarande läge. Skyltningen ändras till Fagersanna öst och Lanthandel 1 samt kompletteras med Spethult 7.

8. Väg 25627 – väg mot Björkhult

Befintliga förhållanden

Fyrvägskorsning i brant backe på väg 49. Korsningen används för trafik till och från Fagersanna idrottsplats, Fagervi. Korsningen utgör även huvudanslutning till väg 49 för boende i Björkhults by med närområde.



Fagersanna, korsning vid väg mot Björkhult

Förslag

Anslutningsvägen från norr och Fagersanna stängs och vägen mellan väg 3008 och väg 49 grävs bort. Skogsvägen mot motionsspår sammankopplas med Björkhultsvägen till en anslutningspunkt. Vid ombyggnaden skall befintlig kraftledning beaktas.

Trafiksäkerhetspengar satsas på flyttning av idrottsplatsen till ett mer centralt läge i tätorten som innebär att väg 49 inte behöver korsas i den omfattning som sker idag. Cyklande barn och ungdomar undviks i stor utsträckning tvärs väg 49.

Åkerområden vid campingplatsen är ett möjligt läge för en ny idrottsplats. Flyttning kräver markförvärv och detaljplan. Huvuddelen av marken är privatägd.

9. Väg 26640 – infart camping m m

Befintliga förhållanden

Infart till bl a Ransbergs kyrka, skola/förskola och camping. Vägen som är 4,5-5 m bred fortsätter söderut mot bl a Rankås friluftsområde. Den ingår i en kommunal vägsamfällighet. Fyrvägskorsningen saknar vänstersvängfält, förvarning och belysning. Korsningen saknar skyltning mot Ransberg vintertid. Sommartid skyltas Camping 1. Vägen söderut skyltas med Ö Torsrud och Karlshaga (gula skyltar).



Fagersanna mot Camping

Förslag

Anslutningen av väg 26640 till väg 49 stängs från norr medan den behålls mot söder. Vägen norrut tas bort för att inte locka cyklister att korsa väg 49 i plan. Cyklisterna leds istället genom befintlig järnvägsport på den ombyggda banvallen. En bandyklubba byggs för vänstersväng från öster. Åtgärden medför att den västra delen av Örlenvägen får något mer trafik. Genom utbyggnad av en separat gc-bana och farddämpande åtgärder bedöms att trafiksäkerheten på Örlenvägen förbättras trots viss trafikökning.

10. Väg 3022, Spethultsvägen

Befintliga förhållanden

Spethultsvägen går genom två bostadsgrupperingar i den östra delen av Fagersanna. I båda områdena ligger bostadshusen nära vägen och garage och bilplatser är placerade så att utbackning måste ske från nästan varje tomt på den genomgående vägen. Hastigheten är nedsatt till 30 km/h på del av sträckan. Vid väg 3008 skyltas Spethult 5 och Måsebo 11.



Spethultsvägen

Förslag

Mark reserveras för en framtida ny sträckning, ca 700 m lång, av Spethultsvägen. Den genomgående trafiken till och från Spethult kan då gå utanför samhället eller på väg 3008 om målpunkterna ligger i Fagersanna t ex tätortens butik, skola eller förskolor. Passagen genom villaområdena undviks och trafiksäkerheten höjs. Vägen ökar möjligheten att erbjuda industrimark i den östra delen av Fagersanna. Vägsträckningen förutsätter att del av fastigheter löses in med vägrätt eller på annat sätt.

11. Ny gc-port under väg 49

Befintliga förhållanden

Väg 49 ligger på bank. Detaljplanen omfattar parkmark norr om väg 49.

Förslag

En port för gångväg föreslås under vägen i Kullagatans förlängning och därefter en gångstig till befintligt motionsområde. Porten innebär att trafiksäkerheten höjs för de som nyttjar områdena söder om väg 49 för motion eller andra friluftaktiviteter.

Porten bör samordnas med busshållplatser vid den ombyggda korsningen.

KOSTNADER

Kostnaderna för de föreslagna åtgärderna har uppskattats översiktligt och redovisas i tabellen på nästa sida. Vägverket, som är väghållare för väg 49, 3008 m fl, har enligt uppgift mycket begränsade ekonomiska resurser för den typ av åtgärder som föreslagits i denna studie. Samhällsbyggnad bedömer därför att det krävs en samfinansiering mellan Vägverk och Tibro kommun om några åtgärder skall kunna genomföras inom rimlig tid. Tibro kommun diskuterar fortlöpande både förslag och genomförande med Vägverket.

PRIORITERING

Tabellen på nästa sida visar också kommunens prioriteringsordning för de olika delprojekten. Trafiksäkerhet och synpunkter från allmänhet har varit vägledande för prioriteringen.

SAMRÅD

Synpunkter under samrådsskedet har sammanställts och kommenterats i en separat redogörelse. Synpunkterna har föranlett bearbetning och komplettering av planen.

FORTSATT ARBETE

Fördjupningen kommer att ställas ut under minst 2 månader och samtidigt skickas till berörda instanser. De synpunkter som lämnas in under utställningen kommer därefter att sammanställas i ett utlåtande.

Avsikten är att den efter utställningen skall antas av kommunfullmäktige.

Det är kommunens förhoppning att planen även kan användas som underlag för Vägverkets långsiktiga ekonomiska transportplanering.

Delprojekt	Uppskattad kostnad Mkr	Anm	Kommunens prioritering
Steg 1 och 2			
0. Gång- cykelkampanj	0,15	Kampanj i skolor och med utskick till fastighetsägare i Fagersanna	1
1. Ny gc-väg på banvallen Karlshagavägen - Skeastan	3,5	Avjämning och asfaltering på rensad och sanerad banvall. Även anslutning mot skolan. (inkl belysning)	1
2. Ny gc-väg mellan Bråbacka och Ransbergs skola	0	Finansieras genom annan exploatering (1,5 Mkr) Marklösen.	1
3. Fartdämpande åtgärder på väg 3008, Örlenvägen	0,75	Farthinder på 5 platser	3
Steg 3			
4. Väg 3018/3019 Väg mot Hönsa/Sånna	3,5	Ombyggn av trevägskorsning	2
5. Väg 3008 – Örlenvägen Infart väster	3,5	Ombyggn av trevägskorsning	1
6. Väg 3008:1 Infart centrum	4,5	Ombyggn av fyrvägskorsning. Pendlarparkering. Ev inlösen av mark.	3
7. Väg 3008 Infart öster	0,6	Retardationsfält från öster	6
8. Väg 25627 Väg mot Björkhult	10,0	Flyttning idrottsplats. Nytt klubbhus m m. Stängning av anslutning till v 49 från norr och Fagersanna. Marklösen	5
9. Väg 26236/26640 Väg mot camping, bad, kyrka	1,0	Stängning av väg 26236 och borttagande av vägkropp mellan väg 49 och Örlenvägen. Bandyklubba norr väg 49 för vänstersväg från öster.	4
Steg 4			
10. Väg 3022 Spethultsvägen	5,5	Ca 700 m ny sträckning. Marklösen.	7
11. Ny Gc port	3,5	Under väg 49 i Stationsgatan förlängning	8
Summa	36,5		

Bilaga 1

MILJÖKONSEKVENSER

Planen handlar om förbättringar av trafiksystemet i och kring Fagersanna. Åtgärderna är relativt begränsade och de flesta sker till stor del inom befintliga väg-områden.

Enligt Miljöbalken skall en miljöbedömning alltid göras för en fördjupad översiktsplan och enligt MB 6 kap 11 § ska den innehålla de punkter som framgår av nedanstående rubriker.

Sammanfattning av förslaget

Planen är så begränsad att dess förslag kan inhämtas i huvudbeskrivningen på föregående sidor.

Nollalternativ

Om planens förslag helt eller delvis inte genomförs behålls främst en låg trafiksäkerhetsstandard på många platser i och kring Fagersanna.

Om förslaget till ny sträckning av Spethultsvägen inte blir av undviks en ny vägsträcka inom riksintresseområdet för Örlendalen/Mölltorpsplatån.

Utbyggnad av gc-väg mellan Bråbacka och Ransbergs skola är redan beslutad och kommer att ske inom ramen för de investeringar som görs för det nya bostadsområdet Bråbacka.

Ombyggnad av banvallen till gc- väg kommer med stor sannolikhet att ske oavsett denna plan.

Sannolikt kommer smärre förbättringar av trafikmiljön att genomföras i vissa korsningspunkter och på vissa delsträckor.

Flyttning av idrottsplatsen vid Björkhult kommer med stor sannolikhet ej att bli av utan denna plan. Det innebär att mark närmare sjön Örlen inne i samhället kan användas för annat ändamål och att man bättre hushållar med befintlig mark.

Nuvarande miljöförhållanden i de områden som kan komma att påverkas betydligt

Vår bedömning är att miljön inte kommer att påverkas negativt i betydlig omfattning på grund av föreslagna åtgärder.

Generellt kan dock sägas att miljöförhållandena i Fagersanna kopplat till trafiken är förhållandevis goda. Halterna av förorenande ämnen i luften är låga och inga miljö kvalitetsnormer i detta avseende över-skrids.

Relativt många fastigheter ligger nära lokalvägarna i tätorten. Den ekvivalenta ljudnivå 55 dBA ligger mellan 15 och 20 m från vägmitt i normalfallet utmed väg 3008 och 3022. Inom denna gräns ligger endast några enstaka bostadshus.

Maxnivån 70 dBA som gäller utomhus vid uteplats, resp 45 dBA inomhus i boningsrum ligger 30-35 m från vägmitt i normalfallet. Inom 35 m ligger ca 75 bostadshus varav drygt 15 ligger utmed väg 3022. Antalet störningstillfällen är få m h t att den tunga trafiken är förhållandevis liten. I många av dessa fall skyddas uteplatsen av bebyggelsen.

Under huvuddelen av året bedöms att bullerstörningar är ett relativt litet problem i Fagersanna. Störningarna ökar sannolikt något under sommaren då trafiken ökar i samhället.

Den del av riksintresset för Örlendalen/Mölltorpsplatån som kan komma att påverkas av ny vägsträckning utgörs av ett låglänt åkermarksparti där energiskog odlas. På ömse sidor om åkermarken finns två områden med ung sekundär lövskog av klass 4 enligt kommunens lövskogsinventering. Mellan Spethultsvägen och Örlen, öster om Skeastan, ligger ett lövskogsområde av klass 3.

De geologiska formationerna som utgör huvudinnehåll i riksintresset, är lågt eller utvecklade inom detta område.

I den västra delen av samhället ligger Börtäckens åravin som i lövskogsinventeringen bedömts tillhöra klass 2. Här finns bl a bäver.

Miljöproblem i områden som kan komma att påverkas betydligt, enl 7 kap MB

Inga speciella miljöproblem utöver bullerstörningar är kända inom de områden som kan komma att påverkas av föreslagna åtgärder.

Hur miljömål och andra miljöhänsyn beaktas i planen

Föreslagna åtgärder är i första hand motiverade från trafiksäkerhetssynpunkt. Då vissa åtgärder såsom t ex farthinder syftar till att begränsa hastigheten genom samhället har de också en positiv miljöprofil.

Flyttning av genomfartstrafiken mot Spethult bedöms vara förenligt med målet ”God bebyggd miljö” som bl a omfattar minskade bullerstörningarna samt ökad trygghet och säkerhet för boende utmed vägar.

Farthinder innebär att fordon kan behöva vänta på mötande trafik vilket innebär inbromsning och acceleration som lokalt vid hindret kan öka störningen. Denna ökning bedöms dock uppvägas av en lägre medelhastighet på hela vägsträckan, vilket minskar trafikbullret.

Betydande miljöpåverkan som kan antas uppkomma

Riksintressen

Den östra delen av Fagersanna tätort ligger inom riksintresset för Örlendalen/Mölltorpsplatån. Ombyggnad av banvallen till gc-väg, farthinder på väg 3008, ombyggnad av tre korsningar utmed väg 49 och ny väg mot Spethult kommer att ske inom riksintresset. Ingen av dessa åtgärder bedöms medföra påtaglig skada på riksintresset.

Förordnanden

Strandskyddsförordnandet om 200 m utmed Örlen är till stora delar upphävt inom befintliga planområden. På ett par delsträckor omfattas väg 3008 och banvallen av förordnandet. Ombyggnad av banvallen till gc-väg och utbyggnad av farthinder vid Perstorp kommer delvis att ske inom strandskyddsförordnandet. Åtgärderna bedöms kunna ske utan att syftet med strandskyddet påverkas negativt. Dispens krävs från länsstyrelsen.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer, vilka är relevanta i Fagersanna, finns för halter av förorenande ämnen i luften och för buller. Inga miljökvalitetsnormer som avser luftföroreningar överskrids i Fagersanna. Föreslagna åtgärder som bl a syftar till att öka andelen cyklande och att sänka hastigheten på bilarna bedöms bidra till bättre luftmiljö.

Åtgärderna bedöms inte medföra några nämnvärda förändringar av trafikbullret på fastigheter som ligger nära väg 3008. Ny väg mot Spethult innebär däremot att ett 30-tal bostadshus som ligger nära eller på visst avstånd från nuvarande väg får märkbara förbättringar av ljudmiljön.

Natur- och kulturmiljö

Ny gc-väg mellan Bråbacka och Ransbergs skola, ev flyttning av Björkhults idrottsplats samt ny sträckning av Spethultsvägen är de åtgärder som påverkar nya markområden något mer än övriga som till största delen sker inom befintligt vägområde.

Utbyggnaden av gc-vägen tar i anspråk åkermark på den norra sidan av Örlenvägen. Den påverkar inte Börtäckens åravin då dragningen sker genom avsmalning av vägbanan på befintlig bro.

Ev flyttning av Björkhults idrottsplats kommer att ta i anspråk åkermark vid befintlig camping.

Den föreslagna sträckningen av nya Spethultsvägen passerar mellan de utpekade lövskogsdungarna på södra sidan av järnvägen. Uträtning av kurvan norr

om järnvägen innebär ett lite intrång i den befintliga lövskogsmiljön mellan nuvarande väg och Örlen.

Inga kända fornlämningar eller kulturmiljövärden påverkas negativt.

Landskapsbild och stadsbild

Föreslagna åtgärder kommer inte att påverka landskapsbilden eller stadsbilden särskilt mycket. Ombyggnad av korsningar och ny gc-väg i direkt anslutning till väg 3008 innebär att vägområdet blir något mer dominant i närmiljön. En ny idrottsplats innebär en relativt liten förändring av åkermarken. Nya klubblokaler, förråd och liknande kommer dock att exponera sig i det öppna området. Den nya vägsträckningen ligger på relativt plan mark och påverkar nästan bara närmiljön. Ombyggnad av banvallen innebär en väsentlig försköning av den igenväxande miljön. Här försvinner även rostiga staket, stolpar, ledningar och annan utrustning.

Friluftsliv

Ingen åtgärd tar i anspråk mark med höga värden för friluftslivet. Utbyggnaden av gc-vägar förbättrar istället möjligheterna till friluftsliv och att nå friluftsområden.

Naturresurser

Vissa av förslagen tar i anspråk brukad åkermark. Inga materialtillgångar påverkas. Åtgärderna är inte av den arten att grundvattnet bedöms påverkas. Risken för påverkan på enskilda brunnar vid ombyggnad av korsningarna utmed väg 49 är liten men ska undersökas närmare i samband med att åtgärden projekteras.

Hälsa och säkerhet

Föreslagna åtgärder bedöms ha viss positiv effekt på utsläppen av klimatgaser och föroreningar. Förändringen bedöms dock som liten.

Översiktligt bedöms att bullersituationen utmed väg 3008 förändras mycket marginellt på planen. En ny sträckning av Spethultsvägen ger väsentliga förbättringar för ett 30-tal fastigheter även om ljudnivåerna ligger under gällande riktvärden vid ca hälften av dessa.

Risker för olyckor

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder innebär att riskerna för olyckor som kan skada både människor och miljö minskar.

Byggstörningar

Ombyggnader av vägar innebär alltid störningar från maskiner och transportfordon samt ibland från sprängningar. Vidare kan det krävas omledning av trafik på vissa platser under byggtiden.

Åtgärder som mildrar negativa konsekvenser

Under byggtiden gäller Naturvårdsverkets riktlinjer för buller från byggarbetsplatser. Riktlinjerna reglerar störningarna under olika delar av dygnet.

I övrigt bedöms att det inte behövs några extraordinära åtgärder.

Metod, alternativ, osäkerheter

Bedömningen har utförts parallellt med planarbetet och föranlett viss anpassning av föreslagna åtgärder för att miljöpåverkan ska minimeras.

Alternativ har diskuterats för möjligheterna att stänga eller ta bort utfarter på väg 49.

Flyttning av idrottsplatsen är ett alternativ till en relativt omfattande ombyggnad av Björkhultsvägen vid korsningen med väg 49. Tillgången på mark och möjligheterna att finansiera en flyttning gör att detta förslag är osäkert.

Behovet av fartdämpande hinder på väg 3008 har studerats översiktligt. Alternativa platser kan bli aktuella.

Kontroll och uppföljning

Hastigheten på väg 3008 bör kontrolleras före och efter det att fartdämpande hinder byggs.

Icke teknisk sammanfattning

Föreslagna åtgärder är i första hand trafiksäkerhetshöjande. De bedöms förbättra möjligheterna att cykla och därmed undvika bilen för kortare resor. De kan även i någon mån om än liten bidra till mindre utsläpp av avgaser. Intrången i den fysiska miljön på marken är små.

