

Väghållningsmyndigheten,  
Trafikverket Region Väst

## Fastställelse av vägplan för ombyggnad av väg 49 m.m. och anläggning av gång- och cykelväg på delen Skövde - Igelstorp, samt indragning av väg, allt inom Skövde kommun, Västra Götalands län

### Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 18 § väglagen (1971:948) att fastställa vägplanen för ombyggnad av väg 49 och anläggning av gång- och cykelväg.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade 100To201, 100To202, 100To203, 100To204, 100To205, 100To206, 100To207, 100To208 och 131To209 och daterade 2023-03-30.

Fastställelsen gäller också:

- Grindar i faunastängslet, vid anslutningarna mellan busshållplatser och föreslagna enskilda vägar, enligt redovisning på illustrationskarta betecknad 100To506 och daterad 2023-02-17.

Väganläggningen ska dessutom utformas i huvudsak så som den sökande har åtagit sig enligt planbeskrivningen och i övrigt.

Trafikverket beslutar med stöd av 25 § väglagen att en del av nuvarande väg 3010 i Igelstorp, cirka 50 meter, enligt plankarta 100To208 som inte sammanfaller med den nya vägen dras in som allmän väg, bilaga 1. Indragningen sker när den aktuella vägsträckan har öppnats för trafik.

### Sökande

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Väst.

### Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

#### Den planerade vägen

Projektet omfattar ombyggnad av väg 49 på delen Skövde – Igelstorp till mötesfri landsväg med omväxlande 2+1 och 2+2 körfält, en sträcka på cirka 5 kilometer, samt anläggande av en gång- och cykelväg. Ombyggnaden av vägen börjar efter passagen av Ösan och sträcker sig fram till korsningen med väg 2905 öster om Igelstorp. Mitträcke sätts upp på 2+1 och 2+2 sträckorna där vägen får en belagd bredd på 14 meter respektive 16,5 meter. Vägen kommer omväxlande att breddas på vägens norra och södra sida. Den anpassas till den relativt nybyggda cirkulationsplatsen i Huseby som inte byggs om i detta projekt. Öster om Huseby cirkulationsplats, i cirka 600 meter, får vägen ett körfält i vardera riktningen och bredden 9 meter bibehålls till följd av vägens linjeföring och befintlig järnvägsbro över vägen. Mitträcke sätts inte upp på denna del och inte heller efter ny korsning med väg 3010 i Igelstorp. Vägen utformas med säkerhetszon och på sträckan Ösan – Huseby anläggs även två nödfickor på norra sidan av vägen.

Faunastängsel sätts upp längs sträckan. Stängslet utformas med finmaskigt nät i nedre delen för att vara effektivt även för mindre djur. Där bullerskyddsskärmar anläggs ansluts dessa till stängslet för att då även fungera som barriär för viltet.

#### *Anslutningar och korsningar*

Korsningen mellan väg 49 och väg 194 är nyligen ombyggd till cirkulationsplats och behålls därför i nuvarande läge och utformning. Korsningen mellan väg 49, väg 2904 och 3010 i Igelstorp byggs om till två förskjutna trevägskorsningar med vänstersvängfält. Väg 2904 blir kvar i nuvarande läge medan väg 3010 förlängs cirka 250 meter österut och ansluter där i ett nytt läge till väg 49. Korsningen väg 49 och väg 3009 utgår och väg 3009 ansluts, efter ombyggnad, istället till väg 3010 och dess anslutning till väg 49. Korsningen mellan väg 49 och väg 2905 behålls i nuvarande läge och utformning.

Fastighetsanslutningar utmed sträckan, undantaget anslutningen i sektion cirka km 0/250 på södra sidan av väg 49, stängs och ersätts med enskilda vägar som kanaliseras ut till större korsningarna utmed sträckan. Anslutningen i sektion cirka 0/250 behålls i sitt nuvarande läge men begränsas till enbart en höger in/höger ut anslutning. En ny anslutning, höger in/höger ut, anläggs också i sektion cirka km 0/350 för fastigheterna på norra sidan av väg 49. Mellan Huseby och Igelstorp, cirka kilometer 3/300, anläggs en planskild korsning för trafik mellan väg 49 och fastigheter i området. Befintliga fastighetsanslutningar stängs och ersätts med enskilda vägar som kanaliseras ut till två nya anslutningar med standarden höger in/höger ut. Den planskilda passagen som föreslås få en bredd på 13 meter och en höjd på 4,7 meter kommer även att fungera som en faunaport.

#### *Gång- och cykelväg*

Gång- och cykelväg anläggs utmed väg 49, från strax väster om bron över Ösan, till en början på den nedlagda Karlsborgsbanan för att sedan vika av och dras längs vägen fram till cirkulationsplatsen i Huseby. Den fortsätter därefter på den nedlagda järnvägens banvall fram till Igelstorp där den följer Skogsdalsvägen fram till allmän väg 2904, Stationsvägen. Gång- och cykelvägen får en belagd bredd på 3 meter. Befintliga järnvägsbroar för Karlsborgsbanan, bron över Ösan och bron över väg 49 vid Huseby, byggs om och anpassas för gång- och cykeltrafik.

I Igelstorp kommer en gång- och cykelpassage anläggas under väg 49. På södra sidan av vägen kommer gång- och cykelvägen till porten anslutas till Stationsvägen. På den norra sidan ansluts gång- och cykelvägen från porten till väg 3010. Anslutningar från porten anläggs till busshållplatserna på respektive sida om vägen.

#### *Busshållplatser*

Busshållplatserna vid Huseby anpassas till den nya vägutformningen medan hållplatserna i Erikstorp och i Igelstorp byggs om i något östligare lägen. Övriga hållplatser på sträckan tas bort. Hållplatserna vid Erikstorp får anslutning till föreslagna enskilda vägar.

#### *Belysning*

Väg 49 i Igelstorp, km 4/250 – 4/950, belyses och belysningen anpassas till de två förskjutna trevägskorsningarna. Gång- och cykelporten under väg 49 i Igelstorp belyses också. Befintlig kommunal belysning utmed Skogsdalsvägen anpassas till gång- och cykelvägen.

#### *Avvattning*

Befintlig avvattning sker genom diken och infiltration i kombination med längsgående och tvärgående trummor samt ledningar. Avvattning kommer ske likvärdigt nuvarande förhållanden och där behov finns förbättras kapaciteten genom nya diken, trummor och ledningar. Vattnet infiltreras där marken tillåter det. I

Ärendenummer  
TRV 2022/136686

Dokumentdatum  
2023-05-11

områden med glacial lera och andra täta jordarter leds vattnet genom diken och trummor vidare till områden där det kan infiltrera samt till Ösan och Lillån.

### Skyddsåtgärder

En faunaport anläggs under väg 49 i sektion cirka 3/300 vid ett identifierat viltstråk. Anslutande sidoområden, inom vägområdet, kommer att utformas så att djuren leds in i porten. Faunaporten kommer även att fungera som underfart för en enskild väg.

Bullerskyddsåtgärder, skärmar, anläggs längs vägen på flera ställen. Utöver vägnära skyddsåtgärder kommer, för att minska ljudnivåerna inomhus och vid uteplats, ägare till flera fastigheter erbjudas åtgärder på den egna fastigheten, fasadåtgärder och/eller lokalt skydd vid uteplats.

För att minska risken för att vilt tar sig ut på väg 49 kompletteras faunastängslet med färister på tre enskilda vägar som ansluter till väg 49.

Två infiltrationsytor anläggs för att lokalt omhänderta dagvatten i genomsläpplig mark.

### Lokalisering

Denna vägplan avser genomförandet av åtgärder på väg 49. Inga andra lokaliseringar av vägen har varit aktuella att studera. Däremot har tre olika lägen för faunapassagens placering studerats, där vald placering ligger bra ekologiskt i förhållande till landskapet söder om vägen och området har identifierats som ett befintligt viltstråk. Vald planering har också ett förhållandevis gott stöd i terrängen för en passage under vägen.

För gång- och cykelvägen har två olika placeringar studerats, parallellt med väg 49 på hela sträckan samt parallellt med väg 49 mellan Ösan - Huseby och därefter på den befintliga banvallen fram till Igelstorp. Gång- och cykelväg parallellt med väg 49 utmed hela sträckan valdes bort då denna lokalisering innebar ett större ingrepp i jordbruks- och skogsmark. Det identifierades fler fördelar med att lägga gång- och cykelvägen på den befintliga banvallen. Den sökande har studerat om det finns möjlighet att använda hela banvallen till gång- och cykelväg men kommit fram till att använda banvallen till enskilt vägnät på delen Ösan - Huseby för att göra ett så litet intrång på åkermark som möjligt. Om gång- och cykelvägen placerats på banvallen mellan Ösan och Huseby hade en ny enskild väg tvingats förläggas på åkermark.

### Mark som kommer att tas i anspråk

#### *Vägmark*

Mark och särskilda rättigheter som belastar marken kommer att tas i anspråk för vägen på det sätt som redovisas på plankartorna. Sammanlagt kommer cirka 12,8 hektar mark att tas i anspråk för väg som nytt vägområde. I Igelstorp ligger en del av markanspråket inom område med detaljplan. Av arealen utgör cirka 5,2 hektar skogsmark, cirka 4,3 hektar jordbruksmark och cirka 3,3 hektar övrig mark.

#### *Tillfällig nyttjanderätt*

Cirka 9,6 hektar mark, som behövs för att bygga vägen, tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Nyttjanderätten gäller under byggtiden till och med tre månader efter godkänd slutbesiktning. Arealen utgörs i huvudsak av skogsmark och jordbruksmark.

### Kommunala planer

För det berörda området gäller översiktsplan för Skövde kommun och flera detaljplaner (byggnadsplaner jämföras med detaljplaner).

- *Förslag till ändring och utvidgning av byggnadsplan för del av Igelstorps samhälle Svenstorp, Stommen 1:4 mfl. fastigheter.* Vägplanen avviker från detaljplanen genom att slänter för väg 49 och vägområde för planskild gång- och cykelpassage i Igelstorp berör allmän platsmark för park eller plantering.
- *Förslag till utvidgning av byggnadsplanen för Igelstorps stationssamhälle och Förslag till ändring och utvidgning av byggnadsplanen för Igelstorps stationssamhälle.* Vägplanen avviker från detaljplanerna genom att vägområde för utbyte av befintliga bullerskyddsskärmar och slänter för väg 49 berör kvartersmark (byggnadsmark) som inte får bebyggas. Vägområdet som berör kvartersmarken utgörs av både tillkommande och befintligt vägområde. Befintlig bullerskyddsskärm berör också kvartersmarken.
- *Förslag till byggnadsplan för Igelstorps stationssamhälle.* Vägplanen avviker från detaljplanen genom att vägområde för utbyte av befintliga bullerskyddsskärmar och mindre område för ATK kamera (ATK ficka) längs väg 49 berör kvartersmark (byggnadsmark) som inte får bebyggas. Mindre delar nytt vägområde berör kvartersmarken men i huvudsak berörs kvartersmarken av befintligt vägområde.

Vägplanen avviker också från detaljplanen genom att delar av gång- och cykelvägen berör mark som planlagts för järnvägstrafik, Karlsborgsbanan, där gång- och cykelvägen planeras anläggas på Karlsborgsbanans gamla banvall. Cirka 240 meter av gång- och cykelvägen ligger inom område för järnvägsändamål (Trafikområde), delvis inom område som inte får bebyggas. Syftet med detaljplanen var att tillgodose behovet av mark för egnahemsbebyggelse.

- *Detaljplan för gamla reningsverket.*

Den sökande har bedömt att vägplanens intrång i berörda detaljplaner inte motverkar detaljplanernas syfte och därför bör ses som en mindre avvikelser.

Natura 2000, riksintressen, annan reglering av markanvändningen och miljö kvalitetsnormer Inga Natura 2000-områden berörs.

Vägsträckan ligger inom riksintresse för naturvård, Sventorp, från öster om järnvägsbron över väg 49 och vidare österut. Områdets värde består av ändmoräner i det mellansvenska ändmoränstråket. För att minimera påverkan på riksintresset har stor hänsyn tagits i arbetet med vägutformningen och placering av byggnadsverk, till exempel faunaport, för att minimera påverkan på riksintresset. Med vidtagna åtgärder gör den sökande bedömningen att projektet inte kommer att medföra någon påtaglig skada på riksintresset.

En kortare del av vägsträckan öster om cirkulationsplatsen vid Huseby ligger i utkanten av ett område av riksintresse för kulturmiljövård, Forsby. Områdets värde utgörs av kyrkomiljön i området. Åtgärderna i vägplanen bedöms inte påverka riksintresset.

Längs sträckan finns ett antal fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar varav ett antal fornlämningar berörs av intrång till följd av vägombyggnaden. Lämningar som direkt berörs tas bort. För de lämningar som blir kvar kan åtgärderna innebära att de skärs av från sitt historiska sammanhang och det kulturhistoriska värdet minskas. Lämningarna i området har främst ett lokalt och i viss mån regionalt intresse varför den negativa konsekvensen bedöms bli begränsad.

Generella biotopskydd i form av odlingsrösen/stenmur, alléer, åkerholmar och småvatten i jordbruksmark har identifierats längs sträckan. Av dessa kommer åtgärderna i vägplanen påverka fyra alléer och en stenmur.

Ärendenummer  
TRV 2022/136686Dokumentdatum  
2023-05-11

För tre av dessa föreslås nya alléer planteras och en befintlig allé förstärkas med nya träd utanför vägområdet vilket kräver överenskommelser med berörda fastighetsägare. Stora delar av stenvallen norr om väg 49 behöver tas bort. Förslag finns att stenarna kan användas vid utformning av faunaporten. Den sökande avser så långt det är möjligt och rimligt att kompensera för de biotopförluster som uppkommer.

Strandskyddsområde för vattendraget Ösan berörs. Vägen passerar på befintlig bro och gång- och cykelvägen anläggs inom strandskyddsområdet på befintlig järnvägsbank och järnvägsbro.

Flera rödlistade fågelarter har påträffats i nära anslutning till vägsträckan som kornknarr, spillkråka, blå kärnhök, kungsörn, bivråk och havsörn. Samtliga fågelarter är fridlysta enligt artskyddsförordningen.

Artrika vägkanter kommer att påverkas negativt i och med att vägen breddas, vilket medför att dessa miljöer kommer att försvinna. För att kompensera förlusten av dessa miljöer avser den sökande återskapa nya artrika vägkanter. Avbaningsmassor från delsträckor med mager jord och sandigt material kan med fördel återanvändas i nya vägslänter för att underlätta etablering av ett nytt vegetationstäck.

Längs sträckan finns även flera olika naturvärdesobjekt varav ett område med högt naturvärde, betesmark vid Huseby. Utformningen av vägen har gjorts för att i största möjliga mån förhindra intrång.

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft bedöms inte påverkas. Vattendragen Ösan (Ösan - Frösve till Skövde) och Lillån (Lillån vid Igelstorp) utgör vattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer för vatten. Vägen passerar Ösan på befintlig vägbro men inga åtgärder vidtas på bron. Den gamla järnvägsbron över Ösan byggas om till gång- och cykelväg. Renovering av befintliga brofundament kan medföra arbete i vattenområdet. Åtgärderna omfattas av anmälan om vattenverksamhet och skyddsåtgärder ska vidtas för att minimera påverkan på vattenmiljön. Lillån ligger söder om vägen och ett mindre vattendrag som mynnar i Lillån passerar vägen i trumma. Projektet bedöms inte påverka möjligheten att uppfylla miljökvalitetsnormerna för vattenförekomsten Ösan.

#### Förorenade massor

I Karlsborgsbanans gamla banvall finns bekämpningsmedlet Diuron med halter över Naturvårdsverkets generella riktvärden för Mindre Känslig Markanvändning (MKN). Området kommer som mest att saneras till föroreningsnivåer för industrimark. Banvallen är inte lämplig till vare sig jordbruks- eller bostadsmark.

Analyser av asfaltsprover har påvisat att merparten av asfaltsproverna innehåller låga föroreningshalter. I ett par prov är halterna av PAH-16 sådana att de indikerar att asfalten innehåller tjära, tjärasfalt. Om ytterligare provtagning behöver utföras på asfalt beror på hur asfalten ska hanteras i projektet.

#### Finansiering och byggstart

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 224 miljoner kronor i prisnivå februari 2021. Finansiering sker med medel ur den Regionala planen. Gång- och cykelvägen finansieras till 50 % av Skövde kommun. Byggstart planeras ske 2024 och byggtiden beräknas till cirka två år.

#### Andra utredningar och beslut

Planläggningen enligt väglagen har föregåtts av en förberedande studie i form av en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för väg 49 mellan Skövde och Karlsborg.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har beslutat att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

## Den sökandes handläggning av vägplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget och övrigt underlag och låtit det granskas. Vid granskningen kom det in åtta yttranden. Synpunkterna handlar huvudsakligen om framkomlighet för långsamtgående fordon, ledningar, föreningar i banvallen, bullerskydd, korsningar mellan gång- och cykelväg och bilvägar/enskild väg, busshållplatser, tillstånd till ingrepp i fornlämningar, dimensionering av vägdiken och markavvattning.

Den sökande har i granskningsutlåtandet i huvudsak redogjort för att långsamtgående fordon kommer att kunna köra på vägen, nödfickor anläggs på en enfältig sträcka och den totala fria bredden mellan räcken är minst 5,1 meter. Kontakt med ledningsägare kommer att ske när bygghandlingar upprättas och beaktar att en anmälan om avhjälpandeåtgärd behövs vid sanering. Vidare framgår hur bullerfrågorna och bullerskydd hanterats samt att sikten är god vid korsningar med gång- och cykelvägen. I anslutning till hållplats i Igelstorp ska trappor anläggas och plats för cykelställ finns vid hållplats Erikstorp. Frågor om tillstånd, dimensionering av diken och markavvattning hanteras i kommande bygghandlingsskede.

## Länsstyrelsens yttrande

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har tillstyrkt vägplanen och har inget att erinra mot att föreslagen indragning av del av väg 3010.

Länsstyrelsen framför i yttrandet under "Motiv för Länsstyrelsens ställningstagande" att PM-risk anger att för att nå acceptabel risk krävs att *"befintliga vallar och diken ska behållas eller ersättas med motsvarande skydd intill bostäder som ligger inom 40 meter från väg 49 på aktuell sträcka."* Av riskanalysen framgår också att bullerskydd behöver vara obrännbara. I plan- och miljöbeskrivningen framgår att *"Om diken och plank behålls och om bullerskyddsskärm utförs i obrännbart material bedöms risken minska något för de boende intill väg 49"*. Plan- och miljöbeskrivningen är enligt Länsstyrelsen dock inte tydlig med hur kraven i riskanalysen säkerställs och befintliga vallar nämns inte alls. Detta framgår heller inte av plankartor. Plankartorna reglerar inte heller att bullerskyddsskärmar ska vara obrännbara. Vägplanen kan fastställas under förutsättning att de åtgärder som riskanalysen anger säkerställs.

Länsstyrelsen framför också synpunkter som avser kommande hantering av anmälnings- och tillståndspliktiga vattenverksamheter, samråd med markavvattningsföretag, ingrepp i fornlämningar, hänsyn till område med mycket höga kulturhistoriska värden samt hantering av massor/sanering av Karlsborgsbanan.

## Skälen för Trafikverkets beslut

### Allmänt

Väg 49, mellan Lidköping och Askersund via Skövde och Karlsborg, utgör ett prioriterat stråk för gods-transporter, dagliga personresor och kollektivtrafik. Mellan Skövde och Igelstorp finns det brister avseende framkomlighet och trafiksäkerhet och korsningarna längs sträckan bör förbättras vad gäller trafiksäkerheten. Oskyddade trafikanter är idag hänvisade till väg 49 för att ta sig mellan Skövde och Igelstorp, trafiksäkerheten för dessa behöver därför förbättras. Befintlig väg är cirka 9 meter bred och sträckan trafikeras av cirka 13600 fordon/dygn väster om Huseby cirkulationsplats och cirka 9100 fordon/dygn öster därom fram till Igelstorp. Mellan 2008 och 2018 inträffade ett 60-tal olyckor längs vägen. Ändamålet med projektet är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten samt skapa bättre pendlingsmöjligheter för att främja den regionala utvecklingen.

Åtgärderna i vägplanen bedöms bidra till ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för både trafikanter på vägen såväl som oskyddade trafikanter.

Ändamålet med projektet är att öka trafiksäkerheten, framkomligheten och tillgängligheten. Mittseparering, planskilda passager, vänstersvängfält, spärrning eller flyttning av anslutningar förbättrar trafiksäkerheten och framkomligheten längs vägen. Åtgärder vidtas även för gång- och cykeltrafikanterna. Faunastängsel ökar också trafiksäkerheten.

Mitträcket kommer, utöver att förbättra säkerheten, också medföra nackdelar för åtkomsten till fastigheter intill vägen. Genom spärrning av utfarter, uppsättning av mitträcke och sidoräcken uppstår en barriäreffekt. Dessa har den sökande försökt begränsa genom nya planskilda passager, utformning av korsningar, gång- och cykelförbindelser samt föreslagna enskilda vägar.

Trafikverket bedömer sammantaget att fördelarna är större än nackdelarna. Ombyggnaden i enlighet med vägplanen är därför motiverad.

#### Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid granskningen i ett granskningsutlåtande. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning.

#### Kompletteringar under fastställelseprövningen

Trafikverket har begärt att den sökande ska underrätta rättighetsinnehavare, ledningsägare och mark-avvattningsamfällighet som inte underrättats om vägplanen.

Trafikverket har även begärt att den sökande ska redovisa höjder på gång- och cykelvägen på delen fram till cirkulationsplatsen i Huseby, komplettera plankartor vid Igelstorp med redovisning av belysning och justering av redovisning av räcken samt redovisa gång- och cykelanslutningar mellan busshållplatser och enskilda vägar intill faunaporten som väganordningar. Rättigheter redovisade i fastighetsförteckningen skulle även redovisas på plankartorna.

Den sökande har genomfört en kompletterande granskning och där underrättat berörda. Synpunkter som kom in har sammanfattats och kommenterats i ett kompletterande granskningsutlåtande. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning.

Gång- och cykelanslutningar mellan busshållplatser, vid Erikstorp, och föreslagna enskilda vägar har ändrats till väganordningar på berörda plankartor. Plankartor har kompletterats med höjdrevisning, belysning och justering av räcken samt förtydligats med rättigheter som berörs. Kompletteringar/ändringar som gjorts framgår av PM Ändringar. Även övriga plankartor samt andra kartor där inga ändringar gjorts har försetts med nytt datum. Fastighetsägare berörda av ändringen vid Erikstorp har underrättats. Inga synpunkter kom in angående ändringen.

På sträckan där höjdrevisning lagts till för gång- och cykelvägen går den intill väg 49 och bullerskyddsskärmar anläggs mellan gång- och cykelvägen och de få bostadsfastigheter som finns på sträckan. I Igelstorp kommer den sträcka av väg 49 som idag är belyst att även belysas efter ombyggnaden, samtidigt som belysningen anpassas till de två nya förskjutna trevägskorsningarna vilket framgår av plan- och miljöbeskrivningen. Markering av sidoräcke i vägmitt på sträckan mellan busshållplatserna i Igelstorp har ändrats till staket för att gående inte ska kunna ta sig över vägen. Tidigare redovisat räcke vid kommunens pendlarparkering har tagits bort som väganordning. Trafikverket bedömer att dessa kompletteringar utgör redaktionella ändringar som inte föranleder någon ytterligare kommunikation.

### Kommunicering under fastställelseprövningen

De som har framfört synpunkter under granskningen har fått se det som senare har tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning. De har också fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Under dessa kommuniceringar kom följande svar in.

*Vattenfall Eldistribution AB* har inget ytterligare att tillföra i nuläget och ser fram emot en fortsatt dialog med den sökande. *Miljösamverkan östra Skaraborg* har inga ytterligare synpunkter.

*Anders Oskarsson, Erikstorp*, framför att han delar uppfattningen att sikten vid Erikstorp är relativt god, men erfarenheterna från Karlsborgsbanan är att det kan uppstå tillbud. Risker att inte uppmärksamma en cyklist är större än att inte uppmärksamma ett tåg. Många cyklister saknar förståelse för bromssträckor från tunga lantbruksekipage och lastbilar. Trafiksäkerhetsåtgärder behövs därför på denna plats.

Grusvägen och gång- och cykelbanan ska självklart ha samma nivå men det kan inte vara asfaltsbeläggning tvärs över grusvägen. Beläggningen skulle rivas sönder vid snöplogning eller vägghyvlning då redskapen inte kan lyftas eftersom grusvägen då skulle bli väldigt ojämn. Med asfalt över grusvägen skulle även rullgrus föras upp gång- och cykelbanan.

#### *Trafikverkets kommentar*

Trafikverket delar den sökandes bedömning att sikten i korsningen är tillräckligt god. Av regelverket vägars- och gators utformning (VGU) framgår att cykelfällor anläggs om sikt och/eller lutning är sådan att hastigheten måste bromsas upp. Vidare framgår att cykelfällor bör undvikas i största möjliga utsträckning. Sikten eller lutningen på gång- och cykelvägen motiverar i detta fall inte att sätta upp öppningsbara grindar som föreslås i granskningssynpunkterna. Fordonstrafiken på grusvägen kan inte heller anses vara så frekvent att föreslagna åtgärder är nödvändig.

Gång- och cykelvägen beläggs med asfalt. Beläggningen anpassas mot grusvägen där asfalten läggs med en så kallad läpp, vilket gör det möjligt att underhålla grusvägen. Detta hanteras i kommande detaljprojektering.

### Speciella frågor i projektet

#### Gång- och cykelväg

Behovet av en gång- och cykelväg är stort på sträckan eftersom väg 49 är tungt trafikerad och det inte finns någon annan väg för gång- och cykeltrafikanter att färdas skilt från väg 49 mellan Skövde och Igelstorp. Gång- och cykelvägen följer väg 49 fram till cirkulationsplatsen i Huseby och därefter fortsätter den på den gamla banvallen för Karlsborgsbanan fram till Igelstorp. På den del där den anläggs på banvallen kommer gång- och cykelvägen att som mest ligga cirka 300 meter söder om väg 49. Den föreslagna sträckningen på banvallen leder till minimalt markintrång då annan mark inte behöver tas i anspråk. Banvallen saknar dessutom annat användningsområde då den är förorenad och den kommer som mest att saneras till föroreningsnivåer för industrimark. Banvallen skulle alltså inte vara lämplig till varken jordbruks- eller bostadsmark. Annat ändamål än väg är även svårt att se för de långsmala järnvägsfastigheterna.

I förarbetena till 1971 års väglag framgår att cykelstigar (cykelbana) och gångbanor kan anses ingå i vägen om den ligger i omedelbar anslutning till vägen eller om det finns ett påtagligt funktionellt samband med vägen samt att de byggs i syfte att avlasta vägen.

Länsstyrelsen framför i sitt yttrande att de i samrådet påpekat att en förläggning av gång- och cykelvägen på banvallen skulle ge ett minimerat markintrång såväl i värdefull jordbruksmark som i naturvärdesobjekt. Det är svårt att se att det skulle finnas någon annan lösning som ger mindre intrång och lägre kostnader än befintlig banvall. Länsstyrelsen anser sammanfattningsvis att det föreligger ett påtagligt funktionellt samband



mellan väg 49 och den planerade parallella gång- och cykelvägen samt att det innebär att ändamålet uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad.

Trafikverket bedömer att gång- och cykelvägen i detta fall har ett funktionellt samband med väg 49 och avlastar vägen. Sträckningen på banvallen medför också att gång- och cykelvägen kan anläggas med minsta intrång och olägenhet jämfört med vad som skulle varit fallet om den drogs utmed väg 49 på hela sträckan. Trafikverket bedömer sammanfattningsvis att gång- och cykelvägen längs med banvallen kan fastställas.

### Detaljplaner

Av handlingarna framgår att vägplanen avviker från fyra detaljplaner. Den sökande har bedömt att avvikelserna inte motverkar detaljplanernas syfte och därför bör ses som mindre avvikelser. Skövde kommun, sektor samhällsbyggnad, bedömer också att de föreslagna intrången och markanvändningarna kan betraktas som mindre avvikelser då de inte strider mot detaljplanernas syften. Trafikverket delar den sökandes och kommunens bedömning vad avser avvikelserna som rör ombyggnad av väg 49 i Igelstorp och anser att avvikelserna är sådana mindre avvikelser som kan tillåtas.

För "Förslag till byggnadsplan för Igeltorps stationssamhälle" bedömer Trafikverket att ianspråktagandet, i den del som rör mark för gång- och cykelvägen på den gamla banvallen, strider mot markområdets avsedda användning i detaljplanen. Detaljplanen fastställdes 1960 och åtgärden bedöms dock inte strida mot detaljplanens övergripande syfte, vilket var att tillgodose behovet av mark för egnahemsbebyggelse. Tågtrafiken på Karlsborgsbanan är formellt nedlagd sedan 2018 på sträckan Skövde – Tibro och ingen framtida tågtrafik är aktuell. Rivning av järnvägsanläggningen pågår och beräknas vara klar under 2023. Utifrån förutsättningarna i detta fall kan Trafikverket konstatera att detaljplanen är obsolet i den del där mark tidigare avsatts för tågtrafik. Efter en sammanvägd bedömning kan därför Trafikverket godta den sökandes och kommunens bedömning att åtgärden kan genomföras som en mindre avvikelse från detaljplanen.

### Påverkan på riksintressen

Trafikverket delar den sökandes bedömning vad avser påverkan på berörda riksintressen och bedömer att projektet inte påtagligt skadar riksintressena.

### Buller

Bullerskyddsåtgärder längs vägen utformas utifrån vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt i förhållande till den bullerdämpning som erhålls. Erbjudande om kompletterande fastighetsnära åtgärder aktualiseras också. Med föreslagna bullerskyddsåtgärder beräknas riktvärdena inomhus och vid uteplats att klaras för berörda bostadsfastigheter. Riktvärdet 55 dBA utomhus vid fasad kommer dock att överskrids vid ett antal bostadsfastigheter.

Trafikverket bedömer sammantaget att den sökande har gjort en rimlig avvägning av vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att utföra avseende buller. Den sökandes åtagande är tillräckligt för att fastställa vägplanen.

### Naturmiljö

Biotopskyddade alléer och en stenmur berörs av åtgärderna. Den sökande föreslår återplantering av alléer. Länsstyrelsen anser att vägplanen är förenlig med biotopskyddets syften och förutsätter att de föreslagna kompensationsåtgärderna för intrång i biotopskyddade områden genomförs. Länsstyrelsen noterar dock att någon åtgärd inte föreslås för intrånget i en stenmur utan att det närmare motiveras och Länsstyrelsen kan därför komma att återkomma i denna fråga med tillsyn då utgångspunkten vid intrång i biotopskyddade

områden är att skada ska kompenseras. Trafikverket förutsätter att den sökande så långt som möjligt vidtar åtgärder för att kompensera det intrång som vägåtgärderna medför på alléerna. Vad gäller stenvallen förutsätter Trafikverket att den sökande ser över och så långt som möjligt kompenserar intrånget.

Frågor om dispens från artskyddet prövas i första hand av Länsstyrelsen. Länsstyrelsen har i sin tillstyrkan över vägplanen inte uttryckligen uppmärksammat frågan om artskydd. Trafikverket finner efter vad som framkommit i ärendet angående artskydd inga hinder mot att fastställa vägplanen.

### Riskhantering

Länsstyrelsen har tillstyrkt fastställelse av vägplanen enligt vad som inledningsvis framgår av yttrandet över vägplanen under "Länsstyrelsens bedömning". Under rubriken "Motiv för länsstyrelsens ställningstagande" har synpunkter framförts angående riskhantering och vad som krävs för att nå acceptabel risknivå för bostäder som ligger inom 40 meter från vägen. Länsstyrelsen anser där att vägplanen kan fastställas under förutsättning att de åtgärder som riskanalysen anger säkerställs.

Trafikverket konstaterar att diken och vallar i allt väsentligt kommer att finnas längs vägen vid berörda bostäder även efter ombyggnaden av vägen. Mitträcke sätts upp och vid flertalet av bostäderna sätts även sidoräcke upp och bullerskyddsskärm anläggs. Bullerskyddsskärmarna fastställs i längd och höjd men detaljutformningen av skärmarna hanteras inte i vägplanen utan i kommande detaljprojektering. Trafikverket konstaterar att bullerskyddsskärmarna kan utformas obrännbara. Skärmarna omfattas även av bygglov. Mitträcke och sidoräcken ökar säkerheten gentemot dagens förhållanden.

Trafikverket bedömer att utformningen och åtgärderna i vägplanen tillsammans med att bullerskyddsskärmarna kan utformas som obrännbara medför en acceptabel risknivå för bostäder intill vägen. Trafikverket förutsätter att den sökande i detaljprojektering och anläggande av bullerskyddsskärmarna utformar dessa obrännbara.

Mot bakgrund av detta och att Länsstyrelsen har tillstyrkt vägplanen bedömer Trafikverket att vägplanen kan fastställas.

### Miljö kvalitetsnormer – luftkvalitet, vattenförekomster, fisk- och musselvatten

Trafikverket bedömer att projektet inte medför att miljö kvalitetsnormer för utomhusluft överskrids och att projektet inte heller kommer att försvåra möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för Ösan eller för Lillån.

Miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten är inte aktuella.

### Förändrad väghållning

I Igelstorp läggs väg 3010 om och anslutningen till väg 49 flyttas österut. Delar av nuvarande väg 3010 dras därför in som allmän väg. Den indragna vägdelens byggs om och kommer efter indragningen att fungera som en enskild anslutning till en fastighet.

### Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att en ombyggnad av väg 49 och anläggning av gång- och cykelvägen enligt vägplanen är motiverad och har tillräcklig aktualitet. Vägplanen har handlagts i enlighet med reglerna i väglagen och vägförordningen. Vägens sträckning strider inte mot kommunens översiktsplan. Den planerade vägen innebär endast små avvikelser från detaljplanerna vilka inte motverkar syftet med detaljplanerna.

Ärendenummer  
TRV 2022/136686Dokumentdatum  
2023-05-11

Trafikverket bedömer att projektet är förenligt med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljö kvalitetsnormer. Anläggningen innebär även i övrigt en lämplig användning av mark- och vattenresurser.

Den föreslagna ombyggnaden och anläggningen av gång- och cykelvägen medför att trafiksäkerheten och framkomligheten ökar. Genom att befintlig väg 49 byggs om i befintligt läge och gång- och cykelvägen, på delar av sträckan, anläggs på banvallen för den nedlagda Karlsborgsbanan får väganläggningarna ett lämpligt läge och utförande. Ändamålet bedöms tillgodoses med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad. Trafikverket bedömer att de fördelar som planen medför överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda när den sökande får ta mark och särskilda rättigheter i anspråk.

Trafikverket bedömer att det behov och den omfattning av tillfällig nyttjanderätt som har redovisats i vägplanen är skäliga.

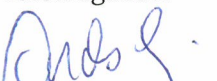
De delar av nuvarande väg 3010 som inte sammanfaller med den nya allmänna vägen behövs inte längre som allmän väg när den nya vägen är byggd. Indragningen innebär endast ringa olägenhet för bygden.

Trafikverket gör sammantaget bedömningen att vägplanens utformning, omfattning och åtgärder innebär en lämplig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen.

## Överklagande

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga.

Beslutande i detta ärende har varit biträdande chefsjuristen Anders Ljungberg med Anders Olsson som föredragande.

  
Anders Ljungberg

## Bilagor

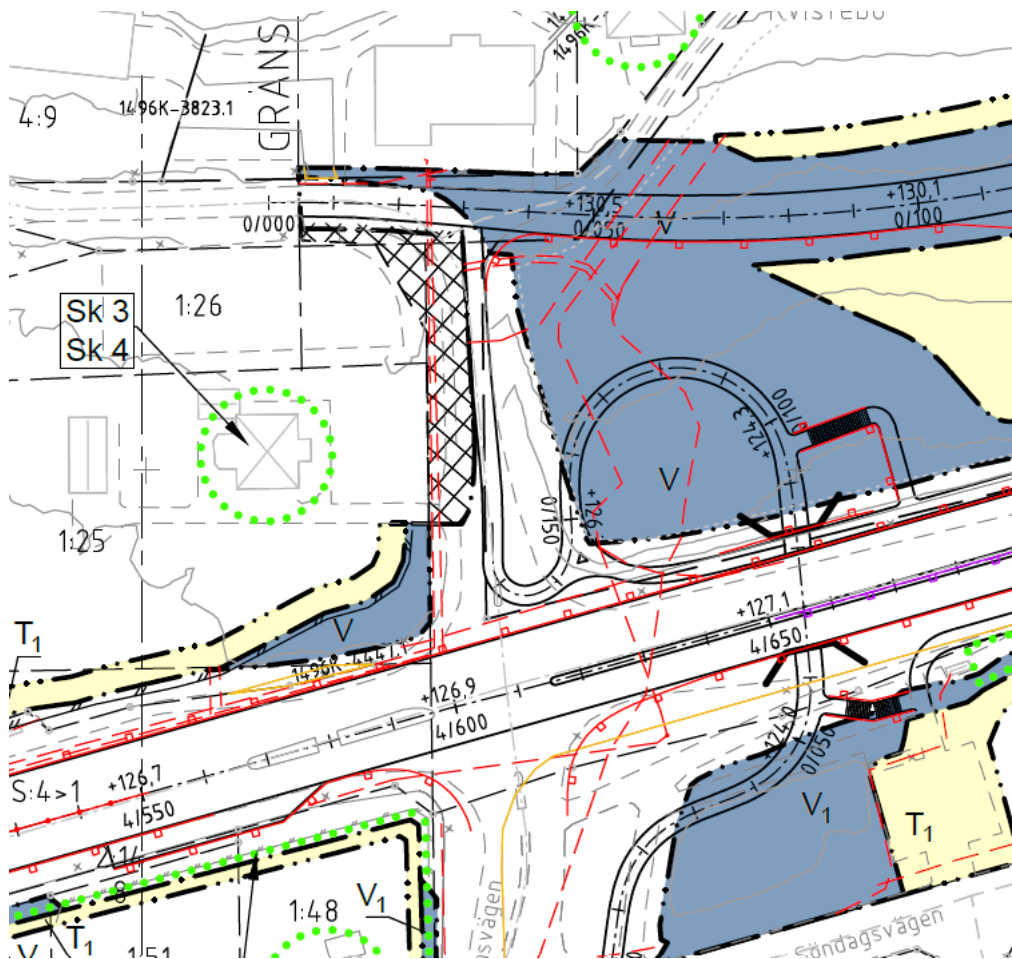
1. Utdrag från plankarta 100T0208 (indragning av del av väg 3010)
2. Anvisning "Hur man överklagar"
3. Allmänna upplysningar – fastställd vägplan

## Kopia till:

Länsstyrelsen i Västra Götalands län  
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västra Götalands län  
Regionförbundet i Västra Götalands län  
Skövde kommun  
Kommunala lantmäterimyndigheten i Skövde kommun (efter laga kraft)  
Fastighetsägare och rättighetsinnehavare, m.fl. enligt ärendets fastighetsförteckning  
Övriga som yttrat sig skriftligen under granskningen



# Bilaga 1 - Utdrag från plankarta 100T0208 (indragning av del av väg 3010)



50		100	
<p>SÄRSKILDA BESLUT SOM TAS I SAMBAND MED FASTSTÄLLELSE AV VÄGPLAN</p>		<p>INDRAGNING AV VÄGOMRÅDE FRÅN ALLMÄNT UNDERHÅLL</p>	
<p>DATUM 2023-03-30</p>		<p>LEVERANS / ÄNDRINGS-PM</p>	
<p>OBJEKT <b>VÄG 49 SKÖVDE – ISELSTORP</b></p>			
<p>DELOMRÅDE / BANDEL SKÖVDE – ISELSTORP</p>			
<p>ANLÄGGNINGSDDEL GEMENSAMT</p>			
<p>OBJEKTNUMMER / KM 160688</p>		<p>KONSTRUKTIONSNUMMER</p>	
<p>BESTÄLLARE  TRAFIKVERKET</p>		<p>LEVERANTÖR  SWECO</p>	
<p>SKAPAD AV A. OLSSON</p>		<p>UPPDRAGSNUMMER 12703888</p>	
<p>ODOKÄND AV E. LUND</p>		<p>AVDELNING CIVIL</p>	
<p>RITNINGSTYP PLAN</p>			
<p>TEKNIKOMRÅDE / INNEHÅLL T VÄGUTFORMNING OCH TRAFIK</p>			
<p>BESKRIVNING PLANKARTA KM 4/550 – 5/020</p>			
<p>SKALA 1:1000</p>	<p>FORMAT A1</p>	<p>FÖRVALTNINGSNUMMER</p>	
<p>RITNINGNUMMER 1 00 T 02 08</p>	<p>BLAD</p>	<p>NÄSTA BLAD</p>	<p>BET</p>
<p>OMFATTAS AV PLAN</p>			

Ritning: P:\22361\12703888\_Väg\_49\_Skövde-Igelstorp...UP\000\3\_Gemensamt...CADD\VL\Vägplan\100T0208.dwg Skapat av: Norr



Bilaga 2

## Hur man överklagar

Om ni vill överklaga Trafikverkets beslut ska ni skriftligen ange vilket beslut ni överklagar och redogöra för den ändring som ni begär.

I skrivelsen ska ni ange i vilken egenskap ni överklagar. Om ni klagar i egenskap av ägare till en fastighet som berörs bör ni även ange fastighetens registerbeteckning.

Skrivelsen ska vara undertecknad av er eller ert ombud och innehålla namnförtydligande, postadress och telefonnummer. Ombudet ska bifoga en fullmakt.

Skrivelsen ställs till regeringen men skickas eller lämnas till Trafikverket, Ärendemottagningen, Planprövning, Box 810, 781 28 Borlänge.

Skrivelsen måste vara hos Trafikverket **senast den 15 juni 2023**.





## Allmänna upplysningar, fastställd vägplan

### Fastställelsebeslutets giltighetstid

Beslutet gäller det år då det får laga kraft och följande fem kalenderår. Beslutet upphör alltså att gälla om inte hela vägsträckningen har blivit utmärkt på marken och vägbygget har påbörjats inom den tiden.

### Rätt att använda mark

När beslutet fått laga kraft kan väghållaren ta mark inom vägområdet i anspråk med vägrätt. Väghållaren får då fullt ut använda marken och ta till vara naturtillgångar inom vägområdet. Vägrätten kan ibland vara mindre omfattande, och det ska då framgå av vägplanen att vägrätten har inskränkts. Väghållaren är skyldig att betala ersättning för intrång och annan skada till följd av att marken tas i anspråk.

Beslutet innebär också att väghållaren har rätt att få tillfällig nyttjanderätt till de särskilt markerade områden som framgår av vägplanen. Det kan till exempel handla om mark som behövs för transportvägar, upplag eller baracker under byggtiden. Nyttjanderätten gäller under så lång tid som anges i vägplanen.

### Undantag från bestämmelser i miljöbalken

Beslutet innebär att:

- förbud mot åtgärder inom generellt biotopskyddsområde inte gäller
- dispens från strandskydd inte krävs, och att
- samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken inte behövs för åtgärder som ingår i den fastställda planen.

### Utgångspunkter för bedömning av buller

Följande riktvärden för trafikbuller anges i proposition 1996/97:53 "Infrastrukturinriktning för framtida transporter", som har antagits av riksdagen:

- 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dB(A) maximal ljudnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad
- 70 dB(A) maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Riktvärdena ska ses som långsiktiga mål för bostäder som påverkas av buller från trafiken. Riktvärdena bör normalt inte överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av väg, men de är inte rättsligt bindande. Vid tillämpningen bör man ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

När det inte är nybyggnad eller väsentlig ombyggnad genomför Trafikverket ett åtgärdsprogram som syftar till att förbättra inomhusmiljön. Då anses det, enligt Mark- och miljööverdomstolens praxis, rimligt att genomföra skyddsåtgärder om bullernivån utomhus överskrider 65 dB(A) ekvivalent ljudnivå.

När man bedömer behovet av skyddsåtgärder gör man normalt först en bedömning av bostadshusens fasaddämpning. Om en sådan bedömning inte har gjorts antas schablonmässigt att fasaden dämpar

ljudnivån inomhus med 25 dB(A). Normalt är fasaddämpningen större. Beräkningar av buller tar bland annat hänsyn till trafikmängder, trafikslag, hastighet, terrängförhållanden och bebyggelse.

## Vägen måste stämma med detaljplan och områdesbestämmelser

En väg måste byggas så att den stämmer med kommunens detaljplaner. Om vägprojektet medför att någon detaljplan måste ändras får den berörda delen av projektet inte påbörjas förrän beslutet om detaljplanen har börjat gälla. Motsvarande gäller för områden med områdesbestämmelser.

## Frågor som inte omfattas av fastställelsebeslutet

Fastställelsebeslutet omfattar inte frågor som hör till byggskedet. Sådana frågor behandlas vid exempelvis markåtkomstförhandling eller lantmäteriförrättning eller i samband med att bygghandlingar för projektet upprättas. Detta gäller bland annat

- ersättning för mark som tas i anspråk
- ersättning för miljöskador
- läget av nya enskilda vägar
- omläggning av ledningar
- rivning eller flyttning av byggnader utanför det fastställda området
- tillstånd och villkor för att bygga eller riva anläggningar i vatten
- påverkan på omgivningen under byggnadstiden
- anslutningar till allmän väg samt spärrningar av anslutningar
- trafikreglering och skyltning
- hastighetsgränser
- bortforsling av vägkropp m.m. inom indragna vägdelar.

## Väg och väganordningar

Till en väg hör vägbanan samt de väganordningar som finns intill vägbanan.

Väganordningar är anordningar som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande. Det är normalt väglänther, diken, gång- och cykelbanor, ledningar för avvattning av vägkroppen, bullerskyddsanordningar i anslutning till andra väganordningar, broar och vägtrummor, tunnlar med skyddszoner, säkerhetszoner, en maximalt två meter bred kantremsa intill vägen, bryggor som är anslutna till en allmän väg, och allmänna färjor med färjeläge.

## Lantmäteriförrättning

En vägplan kan illustrera förslag till nya enskilda vägar och anslutningar samt ledningsomläggningar utanför vägområdet. Sådana frågor kan komma att hanteras i lantmäteriförrättningar.

Lantmäteriförrättning kan också behövas för att ordna enskild väghållning när en väg dras in från allmänt underhåll. Sådan förrättning bekostas av väghållningsmyndigheten.

## Byggförbud

Fastställelsebeslutet innebär att det krävs tillstånd från väghållningsmyndigheten för att uppföra byggnader, göra tillbyggnader, utföra andra anläggningar eller vidta andra åtgärder som väsentligt kan försvåra användningen av vägområdet för vägändamål.