

Väghållningsmyndigheten,  
Trafikverket Region Väst

## **Fastställelse av vägplan för ombyggnad av väg E20 Götene – Mariestad till mötesfri motortrafikled i huvudsakligen ny sträckning, ombyggnad av befintlig väg till lokalväg m.m. samt indragning av överblivna vägdelar, i Götene och Mariestads kommuner, Västra Götalands län**

### **Beslut**

Trafikverket beslutar med stöd av 18 § väglagen (1971:948) att fastställa vägplanen för ombyggnad av väg E20 till mötesfri motortrafikled i huvudsakligen ny sträckning, ombyggnad av den befintliga väg E20 till lokalväg och ombyggnad av delar av de anslutande vägarna 2764 och 2765.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade 100To201-100To221 (daterade 2020-12-10) och 100To222 (daterad 2021-03-22) samt bilaga till plankartorna betecknad 100To200 (daterad 2020-12-10).

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

Trafikverket beslutar att de delar av nuvarande väg E20, väg 2764 och väg 2765 som inte sammanfaller med de ombyggda vägarna dras in från allmänt underhåll. Vilka delar som avses framgår av plankartorna. Indragningen sker när de ombyggda vägarna är färdigställda och öppnade för trafik.

### **Villkor**

Beslutet är villkorat av att det av Trafikverket samtidigt fattade beslutet om fastställelse av vägplan E20 förbi Mariestad, delen Hindsberg-Muggebo (TRV 2021/51180), får laga kraft.

### **Sökande**

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Väst.

### **Beskrivning**

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

#### **Den planerade vägen**

E20 är en viktig kommunikationsled som är av särskild betydelse både nationellt och internationellt där vägen utgör en viktig förbindelse mellan Stockholm och Göteborg och vidare söderut till Malmö och Köpenhamn. Den ingår i det av EU utpekade Trans European Transport Network, TEN-T. Vägen är primärled för farligt gods och dispenstransporter. Denna etapp mellan Götene och Mariestad är ca 20 km lång och sträcker sig från där befintlig motorväg slutar norr om Götene tätort till strax söder om trafikplatsen Haggården vid Mariestad. Väg E20 går idag genom samhället Brännebrona och nära Lugnås. Idag finns mycket stora brister vad gäller trafiksäkerhet och

framkomlighet. Aktuell etapp är idag en tvåfältsväg med en vägbredd om 12-13 meter med låg bärighet och tjällyftningsproblem och i huvudsak är hastighetsbegränsningen 80 km/h.

Där denna vägplan slutar, för väg E20:s del strax söder om Mariestad, tar vägplan Hindsberg-Muggebo vid. Hela ombyggnaden av befintlig E20 till lokalväg (blivande väg 2755) på sträckan Götene-Mariestad ryms dock inom denna vägplan. De båda etapperna är beroende av varandra inom en viss delsträcka varför de har hanterats samordnat i planläggningsprocessen.

Ny E20 utformas inom denna etapp som mötesfri motortrafikled med 2+2 körfält om vardera 3,5 meter och med en total vägbredd om 16,5 meter. Vägen förses med mitträcke och den dimensioneras för 100 km/h. Inga korsningar i plan kommer att finnas. Nuvarande väg E20 kommer att byggas om till lokalväg.

Väg E20 kommer den första kilometern att läggas intill befintlig europaväg varefter den avlägsnar sig ca 100 meter öster om nuvarande E20. Efter ca 2,5 km efter Boamarken går ny E20 under den till lokalväg ombyggda befintliga E20 och fortsätter på den västra sidan. Den går sedan väster om samhällena Slättebråten, Brännebrona och Halvfaran för att efter totalt ca 8 km åter gå över på den östra sidan om befintlig E20. Ny E20 ligger sedan kvar på den östra sidan om nuvarande europaväg och ungefär i höjd med Mariestads blommor sammanfaller sträckningen delvis med den gamla sträckningen. Den nya lokalvägen ianspråktar där ny mark väster om E20.

Vid Lugnås anläggs en planskild trafikplats med busshållplatser på ramperna och en pendelparkering i anslutning till dessa. Ny gång- och cykelväg upprättas mellan gång- och cykelporten under befintlig väg E20 upp till den nya trafikplatsen och parallellt med väg 2764 på den nybyggda delen genom trafikplatsen.

Sammanlagt planeras 13 broar på sträckan. Bron vid Jättadansen utformas som en faunabro. Broarna vid Motorp och Prästkvarn utformas som faunaportar under E20.

Faunastängsel kommer att sättas upp längs hela nya E20 och kompletteras med viltuthopp. Torrtrummor kommer att anläggas under E20 för att möjliggöra för mindre djur att passera under E20. Trummorna är angivna som skyddsåtgärd på plankartorna men exakt läge och utformning anpassas till lokala förhållanden.

Där byggnad ligger mindre än 30 meter från vägkant kommer högkapacitetsräcke att sättas upp som skydd mot olyckor med farligt gods. Sidoräcke mot järnväg kommer att sättas upp där den allmänna vägen placeras inom järnvägens skyddsavstånd.

Rastplatsen vid Motorp intill befintlig E20 rivs och ersätts inte. Nödfickor kommer att anläggas med ca 2,5 km mellanrum och driftvändplatser byggs i anslutning till trafikplats Lugnås. Driftvägar kommer att anläggas till faunabroarna samt till fördröjningsdiken med oljefällor.

Ny belysning kommer att uppföras vid trafikplats Lugnås. Befintlig belysning längs befintlig E20 rivs eller övergår till annan ägare.

Nuvarande E20 kommer på större delen av sträckan att tjäna som lokalväg. Befintlig körbana smalnas av så att lokalvägen med nytt vägnummer 2755 får 3,0 meter breda körfält i respektive riktning och 1,5 meter breda vägrenar. Lokalvägen dimensioneras för hastigheten 80 km/h förutom den avslutande delen in mot Mariestad som dimensioneras för 60 km/h. Busshållplatser längs befintlig E20 kommer att anpassas till en avsmalnad vägsektion.

Samtliga skog- och åkeranslutningar kommer att stängas genom särskilda beslut.

## Mark som kommer att tas i anspråk

Mark och särskilda rättigheter som belastar marken kommer att tas i anspråk för vägen på det sätt som redovisas på plankartorna.

Sammanlagt kommer cirka 99 hektar mark att tas i anspråk. Av arealen utgör cirka 75 hektar skogsmark och cirka 20 hektar brukningsvärd jordbruksmark.

Därutöver kommer cirka 3 hektar mark att tas i anspråk med inskränkt vägrätt. Dessa områden ska användas för de ändamål som anges på plankartorna med tillhörande bilaga. Att vägrätten är inskränkt medför att väghållaren inte får:

- bestämma över markens användning för annat ändamål än vad som anges på plankartorna,
- tillgodogöra sig alster eller andra tillgångar som kan utvinnas ur marken, utöver de som kan behöva tas bort för att anlägga och bibehålla väganordningen.

Detta innebär att fastighetsägaren får fortsätta att använda marken för jord- och skogsbruk eller annat ändamål, så länge användningen inte äventyrar vägens funktion.

Cirka 30 hektar mark, som behövs för att bygga vägen, får tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Nyttjanderätten gäller under den tid och för det ändamål som anges på plankartorna.

## Lokalisering

Vid val av lokalisering av ny väg E20 utreddes fyra alternativa korridorer benämnda blå befintlig, blå västra, grön och röd korridor. Vid Lugnås sammanfaller samtliga korridorer.

Utgångspunkten för de blå korridorerna har varit att till så stor del som möjligt bygga om och använda den existerande infrastrukturen på sträckan eller att inom vägkorridoren bygga en ny E20 parallellt med den befintliga vägen. Det innebär att markintrången för nytt vägområde blir något mindre jämfört med övriga korridoralternativ. Blå korridor befintlig följer nuvarande E20 förutom nysträckning väster om Halvfaran. Blå västra alternativet lämnar befintlig E20 söder om Slättebråten och löper väster om befintlig väg för att åter ansluta till E20 norr om Halvfaran. Många höga naturvärden ligger nära befintlig E20, vilka påverkas negativt av den blå korridoren även om möjlighet finns att på många platser placera väglinjen i en sträckning så att stora intrång i naturvärden undviks. Det finns en risk att vägen kan komma att bli en större visuell och fysisk barriär än idag genom att korsande vägar minskar i antal, anslutningar stängs och bullerskydd anläggs. Korridoren ligger i anslutning till vattenskyddsområdet vid Svaneberg, vilket innebär att särskilda åtgärder krävs för att skydda grundvattentäkten.

Grön korridor sträcker sig väster om befintlig E20 genom ett flackt odlingslandskap fram till Halvfaran där den viker av österut och korsar nuvarande E20. Därifrån fortsätter den genom skogsområden öster om nuvarande E20 upp till Lugnås. Korridoren tar ny mark i anspråk och innebär att stora jordbruksenheter i den sydvästra delen av området splittras och att skogsmark försvinner söder om Lugnås. Det relativt tysta odlingslandskapet på Lövåsaslätten påverkas av bullerspridningen. Sträckningen bedöms beröra flera kulturhistoriska bebyggelsemiljöer och fornlämningar.

Röd korridor viker av österut vid Loftsgården och fortsätter långt österut, bortom Brännebrona och byarna Tisslatorp och Myggeberg, innan den fortsätter genom skogsområdet upp mot Lugnås. Trots att korridoren lagts så långt österut som möjligt skulle ny väg i denna sträckning skapa en barriär i områden som varit relativt oförändrade under lång tid och småskaliga strukturer och sociala samband skulle brytas. Jord- och skogsbruk påverkas negativt. Masshanteringen skulle bli mer

kostsam. Trafikbuller inom denna korridor skulle påverka ett område som är utpekad som tyst område i den kommunala översiktsplanen.

Av den sökandes utvärdering och bedömning av de olika alternativens måluppfyllelse framgår att röd korridor och blå korridor befintlig innebär dålig måluppfyllelse och/eller alltför negativa effekter och konsekvenser. Det bedöms inte vara några stora kostnadsskillnader mellan alternativen, men korridor blå befintlig bedöms något dyrare. Blå korridor medför ett större nytt lokalvägnät. Röd korridor är samhällsekonomiskt det minst lönsamma alternativet, främst på grund av en vägförlängning om ca 1 km.

Slutligen har den sökande kommit fram till att en kombination av blå och grön korridor är det mest fördelaktiga alternativet. Kombinationen utgår från blå korridor västra med start i Götene för att vid Halvfaran övergå till grön korridor fram till Lugnås. Efter Lugnås går korridorerna ihop och följer befintlig sträckning fram till Hindsberg, Mariestad. Vid Brännebrona har korridorgränserna anpassats till den gröna korridorens gränser (något mer västerut) av hänsyn till pågående och framtida industriverksamhet.

Denna kombination innebär att grundvattentäkten vid Svaneberg inte påverkas när korridoren går över till grön efter Halvfaran. Det finns få intressekonflikter och natur- och kulturmiljöer undviks. Genom att blå västra väljs i den södra delen kan splittring av jordbruksmark minska jämfört med den gröna korridoren. Färre bostäder och gårdar påverkas och det blir inte lika stor landskapspåverkan och bullerspridning som den gröna korridoren hade inneburit. Ytterligare en fördel med detta alternativ, som innebär att vägen i stora delar kommer att gå i ny sträckning, är att konsekvenserna under byggskedet blir små.

## Buller och vibrationer

Sammanlagt 46 bostäder kommer att bli bullerberörda, inklusive de 7 som föreslås bli inlösta på grund av höga bullernivåer eller annat intrång. Detta kan jämföras med 77 stycken i nuläget och 106 stycken i det så kallade nollalternativet, det vill säga om E20 inte byggs om och med beräknad trafikökning fram till år 2045.

Vägnära bullerskyddsåtgärder föreslås så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I planen föreslås 2,5 meter höga jordvallar på sju sträckor längs vägen. Bullerskyddsskärmar kommer att monteras på bro över enskild väg vid Sandhagen och på bro över faunapassage 0,7 km öster om Prästkvarn.

Ägare till 16 bostadsfastigheter kommer att erbjudas bullerskyddsåtgärder inom den egna fastigheten. Vilka det är framgår av plankartorna och övrigt underlag till planen. På plankartorna har ingen precisering gjorts av vilka bostadsfastigheter som kommer att erbjudas fasadåtgärder och vilka som kommer att erbjudas bullerskyddad uteplats. Av planbeskrivningen framgår att erbjudandet om fastighetsnära bullerskydd i samtliga fall avser fasadåtgärder. Fastigheterna Hindsberg 3:4 och Karleby 2:14 kommer dessutom att erbjudas bullerskyddad uteplats.

Vibrationer bedöms med hänsyn till grundförhållanden och bostädernas avstånd till vägen inte vara något problem längs nu aktuell sträcka.

## Avvattnig

Vägdagvatten kommer att avledas över gräsbeklädda vägslänter, i vägdiken eller i bankdiken längs hela den aktuella sträckan. Diken som ligger nära vattenskyddsområden och grundvattentäcker kommer att utföras täta för att fördröja ett utsläpp och på så sätt möjliggöra sanering. När

utsläppspunkterna står i direkt förbindelse med en skyddsvärd recipient kompletteras fördröjningsmagasinet med en oljefälla.

### **Kommunala planer**

För det berörda området gäller följande kommunala planer:

Översiktsplan för Götene kommun antagen 2010. Under 2018 pågick samråd kring översiktsplan 2018 Götene kommun. Kommunen förordar där den nu planerade nya sträckningen av E20.

Översiktsplan för Mariestad från 2018. Vägutbyggnaden är i linje med översiktsplanen.

Ny lokalväg 2755 in till Mariestad går genom två gällande detaljplaner, Del av Leksberg 10:1 m fl (2004) samt Detaljplan för del av Leksberg 10:1 (2014). Utbyggnaden enligt vägplanen strider inte mot markanvändningen i detaljplanerna, då ny väg 2755 kommer att ligga inom användning "kvartermark för allmänt ändamål, trafik" respektive "allmän plats, huvudgata".

Ett nytt detaljplaneförslag har tagits fram för verksamheter och handel vid nuvarande verksamhetsområde Haggården. Detaljplaneförslaget kommer att omfatta ett större område än det som är detaljplanlagt idag. Den nya detaljplanen kommer delvis att ersätta detaljplanen från 2003 och helt att ersätta detaljplanen från 2014 och den är i överensstämmelse med vägplanen.

### **Bygglovsbefrielse**

I planen anges att bygglov inte krävs för skärmar med höjden 2,2 meter på och i anslutning till faunabro, skärmar med höjden 1,2 meter utmed allmän väg eller för stödmurar för viltuthopp.

### **Natura 2000, riksintressen, annan reglering av markanvändningen och miljö kvalitetsnormer**

Väg E20 är av riksintresse för kommunikation.

Vägprojektet berör den yttre delen av Holmestadsområdet som utgör riksintresse för naturvården. Till största delen kommer intrång att göras i redan ianspråktagna områden, inom nuvarande E20:s vägområde samt på en längre sträcka, i ett äldre grustäktsområde. Områdets unika karaktär och de till rullstensåsen tvärgående De Geer-moränerna kommer inte att påverkas. Sammantaget bedömer den sökande att vägutbyggnaden inte kommer att medföra någon betydande påverkan på riksintresset för naturvården.

Ny väg E20 kommer att gå i närheten av flera områden som är av riksintresse för naturmiljön och naturvården. Söder om Lugnås samhälle ligger Lugnåsberget som är ett av de minsta platåbergen i Västergötland. Lugnåsberget är av riksintresse för naturvården och kulturminnesvården och omfattas även av landskapsbildskydd. Söder om Lugnås samhälle ligger området Lugnåsberget – Vristulven som utgör riksintresse för friluftslivet. Norr om Lugnås samhälle ligger riksintresseområdet för kulturmiljövård, Björsäter. Söder om Hindsberg ligger Karleby som är av riksintresse för kulturmiljövården. Den sökande bedömer att ingen eller i något fall marginell påverkan sker på dessa områden.

Enligt miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark endast tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen. Väg E20 är ett riksintresse för kommunikation och är av särskild nationell betydelse. Alternativa lokaliseringar av väg E20 har studerats, där hänsyn tagits till jordbruksmark och med avvägningar mot andra

allmänna intressen. Den sökande anser att villkoren i miljöbalken därmed är uppfyllda och att jordbruksmarken kan ianspråkta för ny väg.

I närheten av vägsträckningen finns områden som omfattas av strandskydd, Natura 2000, naturreservat och naturminnen men den sökande bedömer att dessa inte påverkas av vägförslaget. Däremot finns det i området småbiotoper i jordbruksmark som omfattas av generellt biotopskydd och som påverkas. Två stenmurar berörs av vägutbyggnaden och rivs helt eller delvis. Ett odlingsröse tas bort. 15 öppna diken påverkas av ny E20. Tre åkerholmar berörs av E20 och allmän lokalväg. En allé riskerar att skadas.

I de fall biotopskyddade objekt tas bort eller skadas avser den sökande att kompensera på plats där så är möjligt, exempelvis genom återanvändning av stenar i murar som rivs, eller i annat fall på annan plats i ett större kompensationsprojekt. När kompensationsåtgärder vidtas utanför vägområdet förutsätter det överenskommelser med berörda markägare.

Strandlummer och grönvit nattviol har lokaliserats inom vägkorridoren. Dispens från artskyddsförordningen kommer eventuellt att krävas. Det kan även bli aktuellt att söka dispens från artskyddsförordningen för vanlig groda och vanlig padda. Samråd med länsstyrelsen kommer att ske.

Vägutbyggnaden berör tre ytvattenförekomster som omfattas av miljö kvalitetsnormer för ytvatten: Svartån – Kinne – Vedum till Vristulvens utlopp, Årnäsån och Tidan – Mariestad till Knutstorp. Endast Årnäsån berörs direkt i vattendraget. De hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna i Årnäsån påverkas genom att trummor anläggs i anslutning till ny väg och att strandzoner i anslutning till trummorna hårdgörs med erosionsskydd. För att motverka negativ påverkan på strandzonen kan erosionsskyddet naturanpassas till omgivande terräng.

Utbyggnadsalternativet berör tre grundvattenförekomster: Holmestad, Lugnås – Brännebrona Södra och Lugnås – Brännebrona Mitt.

Genom att dagvattnet från ny väg tas om hand i fördröjningsdiken erhålls en ökad rening jämfört med nollalternativet. Åtgärder kommer även att vidtas under byggtiden för att inte försämra vattenkvaliteten. En trafiksäkrare väg minskar även risken för olycka med farligt gods. Vägprojektet bedöms inte påverka möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormer för yt- och grundvattenförekomsterna.

Utbyggnadsalternativet ligger utanför de centrala delarna av Götene och Mariestad. Luftomsättningen i den välventilerade landsbygdsmiljön är god. Den sökande bedömer att en utbyggnad av ny E20 inte medför att miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft överskrids.

### Projektets aktualitet

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 1 173 miljoner kronor i-prisnivå 2017. Beslut om regional och kommunal medfinansiering finns.

Statens del finansieras med medel ur nationell plan för transportinfrastruktur med planerad byggstart 2023.

### Andra utredningar och beslut

År 2012 togs en åtgärdsvalsstudie fram för E20 genom Västra Götaland där åtgärds kombinationer enligt fyrstegsprincipen beskrevs för samtliga sträckor. Efter avtal om medfinansiering har den

planerade standarden för vägen kunnat höjas och på sikt planeras E20 att byggas ut till mötesfri landsväg med 2+2 körfält för hela sträckan genom Västra Götalands län.

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

## Den sökandes handläggning av vägplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med miljökonsekvensbeskrivning och övrigt underlag och låtit det granskas. Vid granskningen kom det in 24 yttranden. Synpunkterna handlar huvudsakligen om:

- Vägens lokalisering
- Önskemål om separerad cykelväg
- Lokalisering av lokalvägen
- Lokalisering av tillfällig väg, etablering och tillfälligt upplag, under byggtiden
- Befintliga ledningar
- Åtkomst till skogsmark, skogsbilvägar och behov av vändplaner
- Möjlighet till markbyten
- Skydd av vattentäkter
- Skadebegränsande åtgärder och ersättning för mark
- Kompensationsåtgärder för intrång i naturmiljöer

Den sökande har redogjort för skälen till vald lokalisering av E20, parallellvägen och tillfälliga nyttjanderätter. Det anses inte finnas behov av en separat gång- och cykelväg då det på lokalvägen kommer att finnas breda vägrenar att nyttja. Fortsatta kontakter hålls med ledningsägarna. Möjligheter till markbyten, planering av skogsbilvägar samt skadebegränsande åtgärder och ersättningar är sådant som inte läggs fast genom vägplanen men som kommer att hanteras i samråd med berörda. Det gäller även skydd av och eventuell ersättning för enskilda vattentäkter. Det planeras för åtgärder för att kompensera för intrång i naturmiljöer och många av dem förutsätter överenskommelser med berörda markägare.

Efter granskningen har den sökande ändrat vägplanen. Vissa mindre justeringar av vägområdet och områden för tillfällig nyttjanderätt har gjorts för att tillmötesgå synpunkter som kom in under granskningen. Den sökande har på eget initiativ begränsat omfattningen av områden med inskränkt vägrätt för landskapsanpassningar eftersom vägghållningsmyndigheten inte har behov av kvarstående rättigheter efter att anpassningen är gjord. Istället kommer den sökande att träffa frivilliga avtal om markupplåtelse för landskapsanpassning där så är möjligt. Tillfällig nyttjanderätt för tillfälligt upplag av schaktmassor har istället tillkommit. Fel i underlaget och på plankartorna har justerats.

Ändringarna redovisas i en särskild handling. De som berörs av ändringarna har underrättats. Vid dessa ändringar kom det in ett yttrande där fastighetsägaren förklarar att denne inte vill skriva på något avtal om frivillig markupplåtelse. Den sökande har svarat att då avstår vägghållningsmyndigheten från att utföra landskapsanpassning just där.

I planbeskrivningen har kompletteringar och förtydliganden gjorts efter länsstyrelsens synpunkter gällande arsenikprovtagningar. Ändringarna redovisas i en särskild handling. Länsstyrelsen har underrättats men inte lämnat några ytterligare synpunkter.

Med anledning av synpunkter som kom in efter granskningstidens utgång gällande lokalisering av lokalväg 2755 har sträckningen justerats efter samråd med berörda. Samråd har även skett med Mariestads kommun som tillstyrkt ändringsförslaget och anpassat detaljplanen för Leksberg 10:1, vid nuvarande verksamhetsområde i Haggården, inom vilket väg 2755 nu placeras. Förändringen finns beskriven i en särskild handling. Inga negativa synpunkter på förändringen inkom.

## Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har tillstyrkt att vägplanen fastställs.

## Trafikverkets handläggning och skäl

### Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

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

### 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 denna kommunikering kom det in ett gemensamt yttrande från Wincent Kvarnrud och Johnny Axelsson med flera berörda fastighetsägare. Av tidigare skrivelser framgår att Johnny Axelsson i egenskap av ordförande representerar Svanebergs jaktlag, vilket arrenderar en del av Svaneberg 5:1. Wincent Kvarnrud är ägare till Mariestad Stora Rud 1:21, inom vilken vägplanen tar mark ianspråk.

#### Kvarnrud och Axelsson med flera

Kvarnrud, Axelsson med flera har synpunkter på de svar de fått i det upprättade granskningsutlåtandet. Deras synpunkter kan sammanfattas enligt följande.

De anser att antalet olyckor på gamla E20 kommer att öka oerhört då viltstängslet tas bort. De undrar hur många passager som finns på aktuell sträcka Lugnås-Motorp.

De anser att det tydligt måste framgå av handlingarna vilka bostadsfastigheter som kommer att få högre bullernivåer, även om bullernivåerna hamnar under riktvärdena.

Enligt synpunktslämnarna framgår det inte tydligt av miljökonsekvensbeskrivningen hur kvaliteten på vattentäkten i Svaneberg kan säkerställas, eftersom det är samma grundvatten det handlar om oavsett val av korridor. Vidare undrar de hur väghållningsmyndigheten kan hävda att vattenförekomsten inte kommer att påverkas. Vattnet rinner medströms och ska passera E20 innan det når vattentäkten. E20 som ny barriär kommer dessutom att påverka avrinningen från hela Lugnåsområdet. Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller inga som helst garantier för att inte nya träskområden kommer att bildas.

De anser att det inte är acceptabelt att fastställa vägplanen innan en heltäckande provtagning och analys har gjorts av förekomsten av förhöjda förekomster av arsenik, med tanke på vad som kan hända med överskottsmassorna.

Skogen på östra sidan om gamla E20 har bevisligen avverkats i förtid på grund av skador orsakade av luftföroreningar. Att då skapa en ny korridor med nya skador innebär att området mellan nya och gamla E20 på sikt kommer att mer eller mindre vara ett dött förorenat område.



De anser sammanfattningsvis att ny E20 kan byggas i samma korridor parallellt med gamla E20 på sträckan Lugnås – Motorp – Tisslatorp. Endast en barriär kommer då att finnas i framtiden istället för två som vägplanen föreslår. Ett fåtal fastigheter blir bullerstörda istället för ett okänt antal som får högre bullernivåer. Påverkan på det tysta området minimeras och omhändertagandet av vattenavrinningen från Lugnåsberget kan ske på ett vettigt sätt. Miljökonsekvensbeskrivningen måste kompletteras vad gäller eventuellt förorenade massor och bullerstörningar. Om inte deras synpunkter får gehör anser de att vägplanen måste överprövas.

### Trafikverket

När gamla E20 byggs om till lokalväg blir antalet fordon på denna betydligt färre, ca 10 % eller 1000 stycken per årsmedeldygn, och då bedöms det inte längre finnas behov av viltstängsel längs befintlig väg.

Det är korrekt att det inte finns någon passagemöjlighet för människor eller större djur på den ca 3,6 km långa sträckan mellan Motorp och Lugnås. Däremot finns det faunapassager under E20 för mindre djur längs sträckan. Det är få skogsbilvägar i området som korsas av ny E20. För fotgängare och för större djur som strövar i skogen kommer E20 i ny sträckning bli en barriär. Detta är oundvikligt när en motorväg byggs, även om det skulle ske i befintlig sträckning.

På sträckan mellan Motorp och Lugnås finns inte några bostäder i direkt närhet av den nya sträckningen. I PM Buller anges att bostäder öster om ny E20 innehåller bullerriktvärdena med god marginal. Någon närmare utredning av bullernivåerna för dessa bostadsfastigheter har inte gjorts. Av bullerutbredningskartorna framgår hur bullernivåerna ökar i närheten av den nya sträckningen jämfört med idag. Som exempel kan i bilaga till PM buller (karta 12:20) utläsas att det bostadshus som ligger närmast, drygt 800 meter öster om ny E20, idag har en ekvivalent bullernivå lägre än 40 dB(A). Med beräknad trafikmängd år 2045 och med vägen kvar i befintligt läge redovisas en bullernivå mellan 40 och 45 dB(A). Efter utbyggnad i ny sträckning och med beräknad trafikmängd år 2045 har samma bostadshus fortfarande en beräknad ekvivalent bullernivå mellan 40-45. Detta innebär att i det här fallet innehålls även bullernivån i Trafikverkets interna riktlinje om bullernivåer för bostadshus med låg bakgrundsnivå, dvs 45 dB(A). Av kartorna (även karta i bilaga 8 till MKB) kan också utläsas hur ”gränsen för tyst område” förskjuts österut när vägen flyttas österut. Denna översiktliga redovisning anser Trafikverket är tillräcklig. Att det ”tysta området” minskar något vid lokaliseringen av E20 öster om befintlig väg är något som legat med i avvägningen mellan olika intressen vid val av lokalisering.

Svanebergs vattenskyddsområde har varit en av flera parametrar att ta hänsyn till vid val av lokalisering. Vattenskyddsområdet ligger omedelbart väster om nuvarande E20. Skydds- och försiktighetsåtgärder för att minimera riskerna för vattenkvaliteten anges i handlingarna bli aktuella oavsett vilken lokalisering som väljs. Riskerna för vattentäkten har bedömts bli större och åtgärderna mer omfattande och kostsamma om befintlig sträckning valts förbi vattenskyddsområdet. Vad gäller översvämningar och befarade nybildningar av ”träskmarker” så kommer vägkroppen konstrueras och genomgående trummor placeras så att både väganläggningen och omkringliggande marker ska klara vattenflödena. Längs den i yttrandet ifrågasatta sträckningen kommer skyddsanordningar för fördröjning av vägdagvatten att utföras.

Efter synpunkter från länsstyrelsen har en komplettering av arsenikprovtagningen skett. Detta framgår av ”PM Ändringar efter granskning av plan nr. 2”, 2021-03-22, vilken har kommunicerats med samtliga som har yttrat sig under granskningen eller vid underrättelser som ändringar efter granskning. Slutsatsen i denna pm är att: ”Utförda provtagningar och analys visar inga förhöjda bakgrundshalter avseende arsenik eller andra metaller för jord inom vägsträckningen.

Sannolikheten för att större mängder jord med naturligt förhöjda metallhalter ska påträffas inom aktuell vägsträckning bedöms därmed som liten.

I det fall det trots allt påträffas jord med naturligt förhöjda halter av arsenik etc. i samband med undersökningar eller byggnation föreslås en strategi för masshantering vilken även överensstämmer med föreslagen strategi för etappen E20 Hindsberg – Muggebo...”

”Utbyggnadsalternativet bedöms inte, när inarbetade miljöåtgärder vidtagits, medföra några negativa konsekvenser för omgivningen vad gäller förorenad mark.”

Länsstyrelsen har efter denna revidering inte haft några ytterligare synpunkter på hanteringen av massor. Så har inte heller Trafikverket.

Alla levande organismer påverkas negativt av luftföroreningar. Att avgaser från trafiken på E20 skulle komma att orsaka skogsdöd inom stora områden längs den nya vägsträckningen bedömer dock Trafikverket som osannolikt.

Sammanfattningsvis anser Trafikverket att de utredningar och den redovisning som gjorts i ärendet är tillräckliga och att vald lokalisering kan accepteras.

## Allmänt

Väg E20 ingår som en del i det nationella stamvägnätet och är klassad som riksintresse för kommunikation. Vägen utgör den viktigaste förbindelsen mellan Göteborg och Örebro och har stor betydelse för Göteborgsregionens kontakter med Stockholms- och Mälarenregionen. Väg E20 binder samman Mellansverige med Göteborg och via färjetrafik även med Danmark och kontinenten. Den ingår också i det transeuropeiska transportnätet.

Syftet med ombyggnaden av väg E20 är att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för den regionala och nationella person- och godstrafiken. Förutsättningarna för gång- och cykeltrafik parallellt och tvärs E20 ska förbättras. Målet är att trafiksäkerheten vid befintliga viltstråk ska öka, barriäreffekten för faunan minska och därmed minska risken för att djur dödas i trafiken. Vägen har anpassats till landskapet.

Trafiksäkerheten och framkomligheten förbättras genom att ett mitträcke sätts upp och korsningar i plan tas bort. Risken för viltolyckor minskar genom att faunastängsel sätts upp längs hela sträckan och att faunapassager anordnas.

## Speciella frågor i projektet

### Lokalisering

Trafikverket har tagit del av den utredning om olika lokaliseringar och skälen för valt alternativ som den sökande redovisat i ärendet och konstaterar följande. Det innebär alltid ett intrång att bygga en ny väg och därmed exploatera ny mark. Oavsett var ny E20 läggs kommer den att innebära en barriär i landskapet, på en ny plats eller en ökad barriär längs en befintlig sträckning. I detta fall bedömer Trafikverket att det är nödvändigt att förutom att bygga om E20 till motorväg även tillse att det finns ett parallellt lokalvägnät längs sträckan. Det är således inte möjligt att på denna delsträcka begränsa projektet till en ombyggnad av befintlig väg utan möjligheten till lokalvägnät behöver beaktas i de olika alternativen.

Länsstyrelsen har i sitt yttrande över lokaliseringsutredningen framfört att den inte förordar något av alternativen men att en kombination av grön korridor och blå korridor västra förefaller vara

rimlig. Götene kommun framför i sitt yttrande att blå korridor västra bäst uppfyller kommunens önskemål. Mariestads kommun bedömer att grön korridor är det bästa valet. Trafikverket noterar att inom Götene kommun ligger vald korridor i huvudsak inom korridor blå västra och inom Mariestads kommun i huvudsak inom grön korridor.

Oavsett vilken lokalisering som väljs kommer det att finnas fördelar och nackdelar. Trafikverket anser efter genomgång av vägplanens handlingar och med beaktande av samtliga omständigheter att någon annan lokalisering inte kan anses vara bättre.

### Detaljplan

Den sökande har under fastställelseprövningen uppdaterat uppgifterna gällande förslag till ny detaljplan för del av Leksberg 10:1. Vägplanen och den nya detaljplanen har anpassats till varandra och är i överensstämmelse. Detaljplanen antogs av kommunfullmäktige i Mariestads kommun den 27 september 2021. Länsstyrelsen har beslutat att pröva kommunens antagandebeslut i enlighet med reglerna i plan- och bygglagen och detaljplanen har därmed inte fått laga kraft.

Trafikverket delar den sökandes bedömning att vägplanen inte strider mot de nu gällande detaljplanerna inom Leksberg 10:1 och att den är i överensstämmelse med förslaget till ny detaljplan. Vägplanens genomförande är således inte beroende av att den antagna detaljplanen får laga kraft.

### Bygglovsbefrielse

I planen anges att bygglov inte krävs för vissa skärmar eller för stödmurar för viltuthopp. Götene och Mariestad kommun har lämnat skriftliga bekräftelser på att de godkänner undantagen.

### Påverkan på riksintressen

Ny E20 kommer i söder att gå i utkanten av ett område av riksintresse för naturvården, Holmestadsområdet, som har ett mycket stort värde ur geovetenskaplig synpunkt. Den sökande har bedömt att vägutbyggnaden inte kommer att medföra någon betydande påverkan på området. Länsstyrelsen har i sitt yttrande vid tillstyrkan angivit att den bedömer att riksintresseområdet inte påtagligt skadas av anläggandet av E20 enligt vägplanen. Trafikverket delar den uppfattningen.

Den sökande anser att vid val av lokalisering har avvägningar gjorts mellan intresset att behålla brukningsvärd åkermark och andra allmänna intressen, bland annat kommunikationsintresset, och att villkoren i miljöbalken är uppfyllda. Trafikverket delar den uppfattningen. Länsstyrelsen har i sitt yttrande 2021-03-31 med tillstyrkan av vägplanen särskilt tagit upp att en förutsättning för att mildra intrånget är att markbyten kan ske mellan markägare och att förutsättningar ges för fortsatt brukande, genom att åtgärder genomförs så att vägar och passager för jordbruksmaskiner är fortsatt funktionella. Trafikverket förutsätter att den sökande uppmärksammar detta i det fortsatta arbetet och därmed minimerar de negativa följderna för jordbruket så långt det är möjligt.

Riksintresset för kommunikation påverkas positivt.

Ytterligare några riksintressen ligger i närheten av den planerade vägdragningen. Trafikverket delar den sökandes bedömning att påverkan på dessa är marginell. Inget Natura 2000-område påverkas.

### Buller

I och med att vägen flyttas längre bort från samlad bebyggelse kommer färre bostäder att bli bullerstörda än tidigare. Samtidigt kommer några bostadsfastigheter att få högre bullernivåer utan

att nå upp till nivåer där bullerskyddsåtgärder är motiverade vilket kan komma att upplevas som en försämring.

Trafikverket delar dock den sökandes uppfattning att de bullerskyddsåtgärder som är föreslagna i planen är de som är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga att utföra. Under förutsättning att fastighetsägarna godtar de planerade erbjudandena om bullerskyddsåtgärder för respektive bostadsfastighet, kommer samtliga bostäder efter ombyggnaden att ha bullernivåer inomhus som underskrider riktvärdena samt en bullerskyddad uteplats.

#### Miljökvalitetsnormer – luftkvalitet, vattenförekomster, fisk- och musselvatten

Trafikverket bedömer att projektet inte medför att miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Projektet kommer inte heller att försvåra möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för de berörda vattenförekomsterna.

Övriga miljökvalitetsnormer bedöms inte vara aktuella.

#### Artskydd och biotopskydd

Länsstyrelsen anser att den sökande har visat att genomförandet av vägplanen inte påverkar bevarandestatusen för skyddade arter på ett otillåtet sätt. Länsstyrelsen poängterar dock att artskyddslagstiftningen kan komma att ändras innan anläggandet av vägen påbörjas.

Länsstyrelsen anser även att sökanden har visat att vägplanen är förenlig med biotopskyddets syften, och förutsätter att de föreslagna kompensationsåtgärderna för intrång i biotopskyddade områden genomförs.

Trafikverket har ingen annan uppfattning.

### **Trafikverkets samlade bedömning**

Trafikverket bedömer att en ombyggnad enligt vägplanen är motiverad och har tillräcklig aktualitet. Vägplanen har handlagts i enlighet med reglerna i väglagen och vägförordningen. Vägens sträckning strider inte mot kommunernas översiktsplaner. Den planerade vägen överensstämmer med berörda detaljplaner.

Den föreslagna ombyggnaden medför att framkomligheten och trafiksäkerheten förbättras. Det innebär att vägen får ett lämpligt läge och utförande.

Vägen byggs huvudsakligen om i ny sträckning. Genom detta kan den befintliga väg E20 byggas om till lokalväg. Därmed tillgodoses behovet för långsamtgående fordon och oskyddade trafikanter. En ny sträckning innebär oundvikligen nya intrång och olägenheter. Bullerskydd inom vägområdet kommer att uppföras på flera ställen och fastighetsnära bullerskydd kommer att erbjudas. Riktvärdena för inomhusmiljön kommer därmed att kunna innehållas för samtliga bostadshus. Vägavvattningen ses över och risken för föroreningar vid olyckor minskar. Faunastängsel och viltpassager uppförs vilket minskar risken för viltolyckor. Genom vald sträckning och utformning av vägen tillgodoses ändamålet med vägen med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad.

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

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 E20, väg 2764 och väg 2765 som inte sammanfaller med de ombyggda vägarna behövs inte längre som allmän väg när det nya vägsystemet är byggt. Indragningen innebär ingen olägenhet för bygden.

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

För att få en rationell väghållning, anpassad till det nya vägsystemet, har gränsen mellan statlig och kommunal väghållning ändrats genom ett idag fattat beslut i annat ärende, gällande vägplan för E20 förbi Mariestad, delen Hindsberg-Muggebo. Det beslutet om ändrat väghållningsområde gäller även de delar av vägsystemet som ingår i detta fastställelsebeslut.

## Överklagande

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga.

Beslutande i detta ärende har varit expeditionschefen Johan Barkelius med Gudrun Jonsson-Glans som föredragande.

Johan Barkelius

## Bilagor

1. Anvisning "Hur man överklagar
2. Allmänna upplysningar – fastställd vägplan

## Kopia till:

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



## 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 februari 2022.**





## 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 vägdropp 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 vägslänter, diken, gång- och cykelbanor, ledningar för avvattning av vägdroppen, 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.