

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Vägplan E20 – Götene - Mariestad

Götene och Mariestads kommuner, Västra Götalands Län

Vägplan, 2017-07-03

Projektnummer: 150309



Trafikverket

Postadress: Box 110, 541 23 Skövde

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse – Vägplan E20 Götene-Mariestad

Författare: Attelind Anders, IVnbd Konsult

Dokumentdatum: 2017-07-03

Uppdragsnummer: 150309

Version: 0.3

Kontaktperson: Marita Karlsson

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	5
SAMRÅDSKRETS	5
SAMRÅD	5
Samråd med berörd länsstyrelse	5
Samråd med berörd kommun	5
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda, Samrådsunderlag	6
Synpunkter under mötet	6
Inkomna skriftliga synpunkter efter samrådsmöte 2016-05-31	9
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	11
Inkomna synpunkter på Samrådsunderlaget 2016-12-12 – 2017-01-20	12
Berörda kommuner, Götene	12
Berörda kommuner, Mariestad	12
Enskilda som kan bli särskilt berörda samt allmänheten	13
Övriga berörda myndigheter och organisationer	14
SAMRÅDSHANDLING	FEL! BOKMÄRKET ÄR INTE DEFINIERAT.
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda, Samrådshandling	15
Synpunkter under mötet, 2017-04-27	15
Inkomna skriftliga synpunkter efter samrådsmöte 2017-04-27	17

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

Sammanfattning

Trafikverket har för avsikt att bygga ut E20 till mötesfri väg från nuvarande motorvägsetapp vid Götene i väster till strax väster om trafikplats Haggården vid Mariestad. Vägen planeras för ombyggnad till mötesfri väg med 2+2-standard och hastighetsbegränsningen 100 km/h med planfria korsningar/trafikplatser och där motriktade körfält är separerade med mitträcken. Vägkorridor ska antingen väljas i ny sträckning eller längs befintlig väg. Målsättningen är att öka trafiksäkerheten för person- och godstrafiken och förbättra framkomligheten på E20. Målet är även att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter genom att erbjuda säkra passager av E20 och att erbjuda annat vägnät än E20 för gång och cykeltrafik.

En samrådsredogörelse tas fram för att beskriva och sammanfatta hur samråd bedrivits under vägplaneprocessen. För väg E20, delen Mariestad-Götene, finns en planlägningsbeskrivning framtagen, daterad 2017-04-06.

Under upprättandet av samrådsunderlaget för vägplanen har ett informations- och samrådsmöte hållits 31 maj 2016 för att informera allmänheten om projektet och samtidigt inhämta information och synpunkter. Mötet hölls i Björsäter pastoratsgård, vilket var välbesökt och ca 300 personer deltog vid samrådet. Inbjudan hade skickats i brev till alla fastighetsägare inom utredningsområdet. Samrådet annonserades även i lokaltidningarna.

En presentation, Samråd tidigt skede E20Vårgårda–norr Mariestad delen Götene-Mariestad daterad 2016-05-31, presenterades under mötet och finns publicerad på Trafikverkets projekthemsida. Presentationen hölls vid två tillfällen under kvällen och efter presentationen fanns det möjlighet att ställa frågor samt att skriva upp sig på intresselista för att delta vid medborgardialog. Åsiktskort för skriftliga synpunkter fanns att ta hem och synpunkter skulle sändas till Trafikverket senast 8 juni 2016.

Under 15 och 16 juni 2016 hölls samrådsmöten med Länsstyrelsen och berörda kommuner i syfte att informera om projektet och samtidigt inhämta information och synpunkter i ett tidigt skede. Synpunkter från dessa möten presenteras i denna redogörelse.

I december 2016 publicerades Samrådsunderlaget för vägplanen vilken bland annat utgör underlag för Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Synpunkter som har inkommit på Samrådsunderlaget presenteras i denna redogörelse.

Under upprättande av samrådshandling – val av lokaliseringsalternativ för vägplanen hölls ännu ett informations- och samrådsmöte 27 april 2017 för allmänheten med samma upplägg som samrådsmötet 2016-05-30. Även detta möte hölls i två omgångar och var välbesökt. Åsiktskort för skriftliga synpunkter fanns att ta hem och synpunkter skulle sändas till Trafikverket senast 19 maj 2017. Presentationen samrådsmöte 2017-04-27, presenterades under mötet och finns publicerad på Trafikverkets projekthemsida.

Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2016-05-17, 2016-11-25, 2017-04-06, <Ange datum>.

Samrådskrets

Samrådskretsen har definierats utifrån Trafikverkets rutiner och ledningsdokument. I samrådskretsen ingår förutom länsstyrelse och kommun även övriga intressenter och myndigheter, lokala organ, föreningar, ledningsägare med flera.

Samråd

Samråd med berörd länsstyrelse

Ett tidigt samrådsmöte hölls den 15 juni 2016 med Länsstyrelsen i syfte att informera om projektet och samtidigt inhämta information och synpunkter i ett tidigt skede. Samrådet och det färdigställda samrådsunderlaget kommer att ligga till grund för Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

Trafikverket presenterade en powerpointpresentation med projektets process, tidplan, mål och miljöförutsättningar. Länsstyrelsen påpekade att aspekterna farligt gods, gestaltning och massbalansering saknas i underlaget. Andra synpunkter som framfördes var att Holmestadsområdet där två riksintressen vägs mot varandra bör ingå i en noggrann utredning, eftersom det finns en del luckor i information. Frågan om biotopskydd och konflikter mellan jordbruk och landskap och biotopmiljö diskuterades, där Trafikverket vill lyfta frågan om att ta sitt ansvar kring biotopfrågor.

Länsstyrelsen efterfrågar en vidare blick på kompensationsåtgärder där ekologisk kompensation som helhet ingår i stället för enstaka objekt. Länsstyrelsen poängterade även vikten av dokumentation av vattenförekomster och att utredningar utförs om faunapassager samt över/undergångar för djur och fiskar med tillräcklig hydraulisk kapacitet.

Naturvårdsinventering i fält samt inventering av groddjur kommer att utföras under 2016/2017. Arkeologisk utredning inleddes sommaren 2016 av Västergötlands museum. Länsstyrelsens synpunkter kommer att beaktas i det kommande planeringsarbetet.

Samråd med berörd kommun

Ett tidigt samrådsmöte hölls den 16 juni 2016 med Götene och Mariestads kommun i syfte att informera om projektet och samtidigt inhämta information och synpunkter i ett tidigt skede. Vid mötet genomfördes en presentation av ett bildspel som avhandlade planeringsprocessen, nuläge, projektförutsättningar, miljöförutsättningar, kommunala planer, projektmål och tidplan.

Kommunerna upplyste om de pågående översiktsplanerna för både Götene och Mariestad. Trafikverket kommer att bjudas in till dialog angående planerna. Kommunerna upplyste även om att det finns ytterligare detaljplaner än de som presenterades i bildspelet. Kommande medborgardialog diskuterades och Trafikverket efterfrågade om det finns särskilda intresseföreningar som kan vara intresserade att delta. Även rastplatser längs sträckan och olika förslag för dessa diskuterades. Inom barnkonsekvensanalysen som ska tas fram erbjuder kommunen att hjälpa Trafikverket med att göra en sökning vilka barn vid de olika skolorna som bor inom utredningsområdet.

Ytterligare ett samrådsmöte hölls den 1 mars 2017 med syfte att informera kommunerna om projektet och det arbetet med korridorer inom utredningsområdet som genomförts sedan det senaste samrådsmötet. Vid mötet genomfördes presentation av ett bildspel som avhandlade hur framtagandet av korridorer gått till och motiven till varför korridorförslagen hamnat där de ligger idag. Trafikverket önskade även från kommunerna inhämta information och synpunkter om de nu föreslagna vägkorridorerna. Kommunernas skriftliga synpunkter redovisas i detta dokument.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda, Samrådsunderlag

Ett informations- och samrådsmöte för enskilda och allmänheten hölls den 31 maj 2016 för att informera om projektet och samtidigt inhämta information och synpunkter. Mötet hölls i Björsäter pastoratsgård, vilket var välbesökt och ca 300 personer deltog vid samrådet. En presentation, Samråd tidigt skede E20Vårgårda –norr Mariestad delen Götene-Mariestad daterad 2016-05-31, presenterades under mötet och finns publicerad på Trafikverkets projekthemsida. Det fanns även en karta över brunnar i området och man kunde lägga till information om den egna brunnen ifall den saknades i kartan som visade registrerade brunnar från brunnregistret. Åsiktskort för skriftliga synpunkter fanns att ta hem och synpunkter skulle sändas till Trafikverket senast 8 juni 2016. Samtliga synpunkter har diarieförts med TRV2015/80604. Nedan sammanfattas de synpunkter som inkommit i samband med samrådet för allmänheten, vilket innefattar muntliga synpunkter under mötet samt skriftliga synpunkter efter samrådet.

Synpunkter under mötet, 2016-05-31

Arrendatorer får ingen information om inte fastighetsägare förmedlar.

Trafikverkets kommentar: Arrendatorer på mötet uppmuntras att skriva upp sig på en lista så att de kan få direkt information framöver.

En konsekvens av utbyggnad blir att bullret borde öka.

Trafikverkets kommentar: Det är troligt att trafiken ökar med bättre väg. Trafikbuller berör många och kommer att vara en fokusfråga under utredningen.

Varför är tidplanen så lång mellan fastställelse 2019 och byggstart 2022?

Trafikverkets kommentar: Tidplanen har tagit höjd för överklaganden och är anpassad för tillgänglig finansiering.

Tittar man på breddning av befintlig väg?

Trafikverkets kommentar: Under utredningen undersöks både nya lokaliseringar och breddning av befintlig väg. Det kan också vara aktuellt att bygga nya lokalvägar eller att förändra delar av E20 till en lokalväg.

Det pågår och planeras fiberföretag, behöver de avvakta i väntan på beslut om vägsträckning?

Trafikverkets kommentar: Trafikverket hindrar inte planerade dragningar.

Vad gäller för husinlösen?

Trafikverkets kommentar: Ersättning ges för mark som behöver tas i anspråk för vägen, försvårad brukning mm. Ev inlösen av hus bedöms utifrån hur stor påverkan det blir på fastigheten och av trafikbuller. Inlösen diskuteras alltid med berörd ägare.

Saltning av vägen sänker bördigheten på åkermark. Vibrationer från vägen kan orsaka jordpackning. Runt vägen hamnar skräp som glas, plåt och plast som är farliga för betande djur. I dagsläget är det markägaren som plockar upp detta.

Trafikverkets kommentar: Ersättning sker enligt jordbruksnormen som är framtagen i förhandling mellan LRF och Trafikverket. I dagsläget ingår inte dessa aspekter.

Får stora jordbruksmaskiner plats med den planerade lösningen? Skördetröskan tar exempelvis mycket plats. Jordbruksmaskiner är vanliga fordon i detta jordbruksområde som också sänker hastigheten på annan trafik.

Trafikverkets kommentar: I projektet ingår även lokalvägar. Vi hoppas att jordbrukstransporter väljer dessa i stället för E20.

En ombyggnad kommer innebära att många får det bättre längs vägen, men det kan också bli mer buller och svårare att ta sig över. Det är bra att ni tittar på olika miljöaspekter men det saknas egentligen vackra landskap på den här sträckan, ingen vattenkontakt och knappt några plataberg. Jag tycker människan borde stå i fokus för utredningen. Projektmålet borde vara Sveriges människo-vänligaste 2+2väg!

Trafikverkets kommentar: Bra förslag.

Tre gårdar väster om E20 har gjort stora investeringar i sina anläggningar med mjölkkor, både i byggnader, brukningsvägar och inhägnader mm. Dessa investeringar har gjorts de senaste 5-10 åren och produktionen är till stor del ekologisk.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

Utbyggnad av E20 innebär stora nya hårdgjorda ytor där dagvattnet kommer att belasta vattenföretagen väster om vägen. Tillsammans med jordbrukets utdikning och dikesrätning från 1800-talet och framåt skapas snabba vattenflöden och områden och byggnader kan bli översvämmade. Det är viktigt att samma misstag inte görs igen för denna del av E20 som vid Götene. Markavvattningsföretaget klarar inte mer vatten nu med de snabba förlopp som mer hårdgjordyta innebär.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

Det är otroligt många som korsar E20. De korsande rörelserna borde ni ta stor hänsyn till. Titta särskilt på det farliga Halvfarakorset. Det ligger i gränsen mellan kommunerna och hamnar oftast utanför ”radarn”. Här tar många barn och ungdomar bussen till skola och gymnasiet i Mariestad eller Lidköping.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

Det går en klar gräns mellan Mariestads kommun och Götene. Barnen på Mariestadssidan går i Kvarnstensskolan i Lugnås och fritidsaktiviteter är där och i Mariestad, Töreboda och åt det hållet. De södra barnen går i Prästgårdsskolan och Liljestensskolan i Götene. Finns även LRF Götene och LRF Lugnås.

Trafikverkets kommentar: Vi ska försöka få med synpunkter från båda kommundelarna.

Brännebrona flygklubb arrenderar mark från Götene kommun. Inflygning, buller och höjder på omgivande anläggningar påverkar anläggningen. En bygger inte nya flygfält. Vill gärna delta i medborgardialog.

Trafikverkets kommentar: Tack vi tar med informationen i fortsatt arbete.

Hur stort är det totala vägområdet?

Trafikverkets kommentar: Det varierar beroende på vart det är och hur terrängen ser ut. Vägbredden blir 16,5 m men sedan tillkommer slänter, dike och viltstängsel mm.

Hur ser det ut med trafikmättningsdata. De data ni hänvisar till här är från 2014 och har inte mer tung trafik börjat ta andra vägen via E4 från Göteborg till Stockholm efter att skyltningen i Göteborg ändrades?

Trafikverkets kommentar: En stor del av trafiken på E20 har någon målpunkt inom området och kör därför inte hela sträckan i ett svep. Därför har sannolikt inte trafikmönstret ändrats så mycket sedan mätningen. Trafikmängden är också kopplad till konjunkturen.

Vart på sträckan börjar man att bygga?

Trafikverkets kommentar: Det styrs av den entreprenör som handlas upp.

Hur kommer Trafikverket klara kostnaden för underhåll på alla dessa vägar då man inte fixar det idag?

Trafikverkets kommentar: Svårt att svara på – även inom Trafikverket finns synpunkter på detta.

Hur många trafikplatser är det tänkt att bli.

Trafikverkets kommentar: En trafikplats ingår i projektet men vi kommer att se över om det är bästa lösningen.

Hur blir det med underhållet av nuvarande väg under utredningstiden?

Trafikverkets kommentar: Sannolikt kommer det inte att utföras några omfattande underhållsåtgärder och omasfalteringar under denna tid utan bara det mest akuta.

Vad är det för vikt och längd som gäller för den nya vägen?

Trafikverkets kommentar: Det är 74 ton som gäller. Längd max 24 m som på alla vägar.

Viktigt att ni inte missar jakttskyttebanan och brukshundsklubben öster om vägen vid Brännebrona. Det trafikeras intensivt vid aktiviteter.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

Viktigt att ni inte missar växthusen som Mariestads blommor AB har vid Karleby. Under den mest intensiva delen av året har de 15-20 transporter per dygn. De har även en vattenledning från Tidans längs med E20.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

Inkomna skriftliga synpunkter efter samrådsmöte 2016-05-31

Boende Myggeberg, Muggeberg, Sörmossen

En person informerar om att byn Myggeberg har fin gemenskap och sammanhållning med bland annat jaktträffar som inte bör splittras med flytt av E20 österut.

En person oroas över att byn ska splittras vid en nydragning av E20 och anser att billigaste alternativet skulle vara att bredda befintlig väg. Informerar om ett rikt djurliv och att många kör på skogsvägarna för att ta sig till olika sevärigheter såsom vargagraven och sjön Flarken.

En person informerar om jordvärme på fastighet i Sörmossen samt om en stenmur som ligger väster om fastigheten.

Två personer anser att bygden Muggeberg som är naturskön, gammal och välkänd och har ett rikt friluftsliv inte bör påverkas.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar samtliga synpunkter ovan och kommer att beakta dessa i lokaliseringsutredningen.

Boende Brännebrona

En fastighetsägare i Brännebrona motsätter sig en sydlig/östlig dragning av ny E20 förbi Brännebrona och oroas över förödande miljöintrång, eftersom markområdet består av jordbruk, viltstråk, åkerholmar, stenmurar och gravfält samt sjötomt. En samfällad grusväg som är en del av vägen kring "Malmen" används av friluftslivet. Inflygning till flygfältet sker ofta på mycket låg höjd över sädesfälten. En djupborrad brunn finns på gårdsplanen på denna fastighet som ej är markerad i nuvarande inventering.

Två personer informerar om en vattentäkt från en grusås i nordlig riktning, även kallad isotop mark, som flera hushåll tar sitt vatten från, vilket är av god kvalitet och där sandgropen fungerar som ett reningsverk. De oroas över att buller och avgaser ska öka eftersom huset ligger 100 m från vägen i nuläget. De informerar även om ett rikt djurliv i området med vilt, småvilt och fågelarter samt även fladdermöss.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar samtliga synpunkter ovan och kommer att beakta dessa i lokaliseringsutredningen där lokaliseringsalternativ i form av korridorer utarbetas och jämförs för att ta fram det bästa läget för den aktuella vägsträckan. Under detta arbete kommer ytterligare samråd att ske med enskilda som är särskilt berörda, allmänhet, myndigheter och organisationer.

Boende Lugnås

En skogsägare informerar om fornlämningar och nyckelbiotopen "Randskog utan mindre bäck" mellan befintliga E20 och Lugnås kyrka och Trankärr.

Boende på gård i Sidlännet Lugnås oroas över utredningsområdet som sträcker sig över deras gård. En motorväg närmare en 1 km anser de skulle störa på grund av buller, begränsning i ridvägar m.m. och de ser helst att breddning förläggs österut på andra sidan befintlig E20. I området finns en del blötmarker och en stor damm med rikt djurliv och stengårdsgårdar runt och mellan fastigheten.

Boende i Trankärr nära Lugnås vill uppmärksamma det artrika fågellivet med bland annat häckande svalor, tornseglare och tofsvipa.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar samtliga synpunkter ovan och kommer att beakta dessa i lokaliseringsutredningen.

Boende Holmestad, Götene

En fastighetsägare i Holmestad informerar om ett borrat energihål samt en grävd dricksvattenbrunn (gemensam med annan fastighetsägare) med mycket fin vattenkvalitet på fastigheten. Kartor bifogades till Trafikverket.

En fastighetsägare beskriver problem med vattenavrinningen från nuvarande E20. Trafikverket släpper väg- och dikesvatten från ett 500 m långt vägavsnitt i ett skogsdike och slutligen ner i en brunn. Problem med översvämning på tomten vid mycket regn finns idag och ägaren föreslår ett möte för att diskutera en lösning på problemet.

Två personer önskar att en parkeringsplats som finns utmed E20 i nordlig färdriktning flyttas ca 200 m söderut eftersom den är störande.

Två personer vill inte att deras gårdar som drivs som ett gemensamt jordbruksföretag får en barriär i form av nydragning av E20. Transporter sker dagligen mellan gårdarna och är mycket viktigt för företaget.

En person informerar om en fin rullstensås och natur i Noltorpområdet med fornminne, växtflora och vilda djur.

14 st markägare i Holmestad som bor inom det grönmarkerade naturvårdsområdet hoppas att det får vara kvar i orört skick. De små gårdarna har kvar den gamla gårdsmiljön och har slagits ihop till större enheter. Många små lämningar finns och området utnyttjas av många som strövområde. I en gammal grustäkt går det en lerbank som håller kvar grundvattnet i rätt nivå och som sträcker sig till grannfastigheter.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar samtliga synpunkter ovan och kommer att beakta dessa i planeringsprocessen. Gällande natur- och kulturmiljö så kommer fler utredningar att utföras, exempelvis en naturvärdesinventering med fältstudier samt en arkeologisk utredning som kommer att genomföras under hösten 2016.

Boende Karleby, Mariestad

En person informerar om att det finns en damm på ca: 100 m² på deras tomt i Karleby, Mariestad som innehåller ett rikt djurliv.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen och noterar synpunkten.

Boende Halvfaran

En person informerar om en bäck som rinner vid tomtgräns där det observerats groddjur och bävrar. Personen tycker att det är en bra idé att prata med barnen på Kvarnstenen samt de ungdomar som bor längs sträckan som måste korsas och även gå i väggen på E20 till hållplatser.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar informationen. En barnkonsekvensanalys kommer att tas fram i det fortsatta arbetet med vägplanen. Inom denna kommer en kartläggning, analys och utvärdering av konsekvenser för barn och ungdomar att utföras för de olika lokaliseringalternativen att utföras. Samverkan med elever, föräldrar och lärare är en viktig del i barnkonsekvensanalysen.

Boende Hindsberg

En person oroas över att Hindsbergsbron eventuellt ska plockas bort, vilket skulle innebära problem om den inte ersätts eftersom många cyklar över denna bro för att nå skola och jobb.

Prästkvarn

En person anser att det är viktigt att behålla gamla byggnader som exempelvis Prästkvarns gamla skola byggd 1926.

Synpunkter där boendeort inte framgår

Två personer anser att tillbyggnaden av motorväg ska fortsätta öster om befintliga E20 och inte på den bördiga åkermarken som redan är delvis tagen i anspråk av befintliga E20.

En person motsätter sig förslaget med två stora vägar nära varandra, vilket skulle påverka landskapsbilden för mycket.

En person informerar om att det under 90-talet gjordes en undersökning av Vägverket gällande salthalten i brunnar i närheten av E20.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna och kommer att beakta dessa i den fortsatta planeringsprocessen.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Två lokala organisationer/företag skickade skriftliga synpunkter efter informations- och samrådsmötet för enskilda och allmänheten.

Intresseföreningen för Lugnås Stationsområde

Föreningen har ett stort antal medlemmar boende längs nuvarande E20 i tätorten Lugnås, varför de är intresserade av hur den kommande vägen kommer att dras och hur den ansluts till tätorten Lugnås.

NCC Industry

NCC driver bergtäkt vid Bredsäter, Lugnås i Mariestad och inom området finns även ett asfaltverk. Täkten försörjer Mariestadsregionen med ballastmaterial och asfaltprodukter. In- och uttransporter sker längs väg 2714 för vidare transport mot E20. Lokalisering av framtida trafikplatser och anslutningsvägar runt Lugnås är av mycket stor vikt för bolaget och framtida verksamhet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer att beakta detta i den fortsatta lokaliseringsutredningen. Ytterligare samråd kommer att genomföras under denna process.

Inkomna synpunkter på Samrådsunderlaget 2016-12-12 – 2017-01-20

Berörda kommuner, Götene

Götene kommun ser positivt på att området utreds för det nya vägprojektet, då förbättrade resmöjligheter inom regionen och även nationellt är av stor betydelse även för den lokala utvecklingen. Kommunen anser det relevant att Trafikverket beaktar att gällande översiktsplan från 2009 endast har illustrerat en trafikkorridor väster om nuvarande sträckning, varför den östra sträckningen utgör påtagligt nya förutsättningar för boende i området.

Gällande befintlig sträckning anser kommunen att det finns fördelar genom att vägområdet redan är etablerat, men innehåller en mängd svårigheter med farligt godssituationer nära bebyggelse, anslutande och korsande situationer och passager som måste tas om hand i det nya projektet. För näringslivet i Brännebrona är det viktigt att lättanvänd av- och påfart finns för godstransporter. Brännebrona är detaljplanelagt, och nya detaljplaner kommer sannolikt att behöva upprättas.

Sträckning i västra läget: Ur gestaltningssynpunkt ses fördelar med denna sträckning då det gör Vänerlandskapet och Kinnekulleområdet mer påtagligt som trafikupplevelse. När sträckningar redovisas i nästa skede efterlyses landskapsstudier som kan tydliggöra på vilket sätt möjligheterna till öppna vyer och siktlinjer utnyttjas.

Sträckning i östra läget: Som tidigare beskrivits är det bra att alternativ utreds grundligt. Även problematiken kring tidigare översiktlig planering har beskrivits ovan. Området är mer varierat både avseende bebyggelse och naturtyper, vilket också innebär större konflikter ur gestaltningssynpunkt, i skala mellan storskaligt vägområde och småskalig omgivning. Precis som den västra streckningen blir landskapsstudier ett viktigt underlag för fortsatt bedömning.

Kommunen påpekar vidare att vid samtliga fall av utnyttjande av nya lokaliseringar, uppskattas en omfattande dialog kring den befintliga sträckningens framtida roll i vägnätet. Befintlig sträckning kommer att fylla en viktig funktion även i framtiden, och möjlighet finns till både omgestaltning för att utveckla Brännebrona tätort samt för att gynna framtida cykelstråk, både för arbetspendling och friluftscyklning. Om sträckningen förändras kommer en hel del jordbruksmark i Götene påverkas. Götene kommun är en stor matproduktionskommun och jordbruksmark värderas högt. Därför är det viktigt att det skapas passager över eller under E20 så att jordbrukarna ska kunna nå sina marker utan att behöva köra längre sträckor. Dessa passager måste i bredd och höjd vara anpassade för stora jordbruksmaskiner. Man bör också belysa hur påverkan från trafikföroreningar på närbelägen jordbruksmark och grödor kan minimeras.

Kommunen bedömer att en MKB behöver upprättas. Oavsett vilken sträckning som blir aktuell blir det många som blir påverkade av projektet. Därför är att viktig att medborgardialoger sker tidigt i processen. Götene kommun välkomnar Trafikverket att inför nästa skede: Samrådshandling – Val av lokaliseringsförslag - utforma en ”mer permanent” utställning i Centrumhuset Götene, som också skulle kunna bemannas av Trafikverket vid särskilda tidpunkter.

Berörda kommuner, Mariestad

Mariestads kommun bedömer att Samrådsunderlaget behandlar relevanta frågeställningar och effekter på ett i huvudsak bra sätt. Kartmaterialet är dock överlag av låg kvalitet och behöver förbättras och förfinas inför nästa steg i planeringen. Det gäller särskilt områden där det är aktuellt med nysträckning eller breddning av vägen. I det fortsatta arbetet bör

utöver vad som framgår under punkten 6.2 utredas och redovisas hur framkomlighet och trafiksäkerhet säkerställs under ombyggnadstiden. Kommunens ställningstagande i fråga om betydande miljöpåverkan meddelas i särskilt beslut från miljö- och byggnadsnämnden.

Enskilda som kan bli särskilt berörda samt allmänheten

En person påpekar att det finns felaktigheter i tabellen med potentiellt förorenade verksamheter.

Trafikverkets kommentar: Några verksamheter stod under fel id-siffra, det är nu justerat.

En ägare till jordbruksfastigheter utanför den sydvästra delen av utredningsområdet nedströms E20 är oroad för markavvattningsituationen med översvämningar i området, eftersom hårdgjorda ytor och även klimatförändringar innebär större vattenmängder i dikningssystemen.

En boende vid Äskekärrensån oroas över vattennivån vid utbyggd E20 och förslår utjämningsdammar i närheten av E20 för jämna ut flödet vid nederbörd.

Trafikverkets kommentar: Markavvattningsituationen inklusive förutsättningarna i de olika åarna/dikena ska studeras mer detaljerat för att utreda vilka vägavvattnings tekniska åtgärder som behövs.

En ägare till ett lantbruksföretag i sydöstra delen av utredningsområdet förordar alternativet befintlig väg med eventuella nysträckningar förbi vägnära samlad bebyggelse. Ägaren oroas över att produktionsjord med optimal arrondering kommer att förstöras vid en östlig sträckning, vilket gör det svårt att driva ett produktivt och lönsamt jordbruksföretag. Vägsträckningens konsekvenser för det produktiva jordbruket saknas i beskrivningen. Dessutom påpekas att åsen som sträcker sig österut vid Ringsåsen riskerar att raseras.

En lantbruksföretagare med skogs- och jordbruk i den sydöstra delen av utredningsområdet lyfter fram att en splittring av deras jordbruks- och skogsmark skulle innebära att det inte skulle vara möjligt längre med ekologisk odling samt att fastigheten skulle tappa mycket i värde.

En fastighetsägare som bedriver lantbruk i den sydvästra delen av utredningsområdet oroas över stora ekonomiska konsekvenser om nya vägen förläggs väster om befintliga E20. Produktionen kräver ett stort arealunderlag för att ta fram foder och med mycket transporter.

En boende väster om befintliga E20 med skogs- och jaktmarker förordar en breddning av befintlig väg på sträckan Lugnås- Trankärr- Prästkvarn på grund av tillgänglighet till markerna med skog och jakt, bevarande av natur- och kulturvärden samt rekreation (pilgrimsled).

En fastighetsägare i Motorp önskar att E20 grävs ned mellan sträckan Månstorpsvägen och infart Svaneberg om E20 läggs i befintlig sträckning. En automatisk bullervall skapas därmed. Fastighetsägaren informerar även om en vattenbrunn som måste tas hänsyn till.

Ägare till en hästgård väster om E20 i höjd med Motorp förordar en korridor i östlig eller befintlig sträckning, eftersom stora investeringar har gjorts i denna hästgård och en bullrande väg väster om befintliga E20 skulle sänka värdet. De rapporterar även om flera naturvärden, bland annat grod- och kräldjur, vid blötmarker och dammar på markerna.

Markägare vid Slättebråten, Brännebrona anser att den nya vägen bör förläggas i nysträckning förbi Brännebrona och Halvfaran ur trafiksäkerhets- och miljöskäl. Detta för att undvika buller och att det bli svårigheter att få ett fungerande lokalvägnät om E-20 skulle vara kvar i nuvarande sträckning.

En boende på östra sidan om befintlig E20 påpekar att en flytt av E20 österut skulle innebära både ekonomiska och sociala konsekvenser för boende i byn Mugeberg/Tisslatorp/Älghagen. Detta då grusvägar i området används till ridning, cykling, fysisk aktivitet och friluftaktiviteter samt att de socialt har gemenskap som en by.

En fastighetsägare på östra sidan om befintlig E20 finner att utredningsområdet är oklart avgränsat och att linjerna för utredningsområdet skiljer sig på olika kartor. Vidare anses att de lokala och regionala rörelsemönstren är så att en sydostlig placering skulle skapa barriäreffekter, faktiska och mentala, mot storskogens rekreationsområden med promenad, cykel- och ridstigar, brukshundsklubb, skytte- och älgskyttebana, samt för timmervägar och vägen som i alla tider gått här till Myggeberg, Vristulven och Skövde. Vidare efterlyses i materialet en värdering, beskrivning och erkännande av anskilda fastighetsägares rätt till upplevelser på den egna egendomen, utöver allmänintresse och brukande av marken. Ägaren förordar en breddning av befintlig väg, där de boende i alla tider varit medvetna om vägen.

Ett område i Brännebrona som ingår i detaljplan är enligt Samrådsunderlaget ägt av Götene kommun. En ny ägare av fastigheten påpekar dock att fastigheten såldes till denne under år 2014 och ska genom att bygga lokaler för verkstad och lager utveckla sitt företag.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna och kommer att beakta dessa i den fortsatta planeringsprocessen. Inom lokaliseringstuderingen kommer effekter och konsekvenser av olika väggörkorridorer, både öster och väster om befintliga E20, att utredas vidare och mer detaljerat. Kartmaterialet kommer att förbättras med mer detaljerade kartor i mindre skala.

En person informerar om att ha sett salamander med lekdräkt i skogen strax söder om Växthusen (Mariestads blommor).

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen. En riktad inventering av grod- och kräldjur kommer att utföras under våren 2017 som underlag för den fortsatta planeringen, exempelvis för placering av faunapassager.

Övriga berörda myndigheter och organisationer

Flera markavvattningsföretag vill att Trafikverket ska ansöka om omprövning av dikningsföretagen som omfattar både dimensioner och ny kostnadsfördelning. Sedan dikningsföretagens tillkomst har nuvarande E20 byggts om, breddats och asfalterats. Dikningsföretagen menar att detta har vållat och vållar skada i dikningsföretagen nedströms eftersom ingen utjämning av flödena skett.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tar med sig önskemålen gällande omprövning av dikningsföretagen. Dikningarna och avvattningssituationen ska studeras mer detaljerat för att utreda vilka vägavvattningstekniska åtgärder som behövs samt vilka dikningsföretag som är aktuella för eventuella åtgärder.

Personer som driver ett vandrarhem på Lugnäsberget önskar att E20 förläggs väster om befintliga E20 utefter sträckningen där Spårvägen korsar E20 (som går mellan Kinneskogen och Äskekärr) och fram till Motorps rastplats - Svaneberg. Detta på grund av att det finns flera vägar och leder på den östra sidan vilka nyttjas av lokalbefolkningen för friluftsliv samt Biosfärled, Pilgrimsled och en Ridled som kan komma att bli fördärvade om nya sträckningen hamnar där. De ser vidare fram emot en ny och trafiksäker väg som även gäster kommer att använda. För närvarande anser de att är vägen jobbig att åka på, då många inte håller hastigheten och kör om och tvingar ut en i vägkanten. Det är också väldigt svårt att komma ut på E20 om man vill åka söderut speciellt sommartid.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna och kommer att beakta dessa i den fortsatta planeringsprocessen. Inom lokaliseringsutredningen kommer effekter och konsekvenser av olika vägkorridorer, både öster och väster om befintliga E20, att utredas vidare och mer detaljerat.

Ordföranden i viltvårdsområdet informerar om att det är stor vandring av vilt över E20 där motorvägen slutar norr om Götene. 2016 var det fem påkörda hjortar och 3 älgar. Åkermark övergår i skogsmark mot Kinnekulle och Klyftamon och djuren vandrar mellan Kinnekulle och Billingen. Det är bergigt på platsen och passar in i djurens vandringsriktning, så det borde passa att anlägga en viltbro där.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen, vilken är värdefull och kommer att ingå i utredningen om viltstråk och placering av faunapassager.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda, Samrådshandling

Under upprättande av samrådshandling – val av lokaliseringsalternativ för vägplanen hölls ännu ett informations- och samrådsmöte 27 april 2017 för allmänheten med samma upplägg som samrådsmötet 2016-05-30. Även detta möte hölls i två omgångar och var välbesökt. En presentation, presentation samrådsmöte 2017-04-27, presenterades under mötet och finns publicerad på Trafikverkets projekthemsida. I presentationen och på skärmar i lokalen visades korridorförslagen och de tänkbara väglinjerna inklusive förslag till passager och lokalvägnät. Efter mötet gavs deltagarna på mötet möjlighet att gå runt bland kartorna på skärmarna och ställa frågor. Åsiktskort för skriftliga synpunkter fanns att ta hem och synpunkter skulle sändas till Trafikverket senast 19 maj 2017.

Synpunkter under mötet, 2017-04-27

Hur nära husen går ni innan ni löser in?

Trafikverkets kommentar: Det finns inga generella regler utan det avgörs från fall till fall.

Kommer Karlebyvägen att avslutas?

Trafikverkets kommentar: Alla korsningar i plan kommer att stängas (förutom trafikplats(er)), men Karlebyvägen kommer att knytas ihop med andra lokalvägar så att vägnätet fortsätter att fungera.

Blir det någon mer korsningspunkt mellan Mariestad och Lugnås?

Trafikverkets kommentar: Idag finns det inritat en korsningspunkt ung vid Trankärr men detta är fortfarande bara på skisstadiet.

Kommer busstrafiken mellan Mariestad och Götene att försvinna?

Trafikverkets kommentar: Nej den kommer inte försvinna utan det ska lösas med eventuella nya hållplatser och säkerhetsåtgärder. Trafikverket samråder med Västtrafik och trafikföretaget om detta.

Varför har inte vägsamfälligheterna fått information eller bjudits in (Ordförande i vägsamfälligheterna)?

Trafikverkets kommentar: Vägsamfälligheterna representeras säkert redan av de boende i området som är här. Detta är inte heller någon fråga som är specifik för vägsamfälligheterna. Innan slutfasen av projekteringen och byggtiden kommer frågor

beträffande omledning, besiktning och eventuella förbättringar av dessa vägar kan vara aktuellt.

16 meter i bredd, är det bara den asfalterade delen? Kommer området vara minst 30 meter brett?

Trafikverkets kommentar: Ja 16 meter är själva körbanebredden. Själva vägområdet blir säkert minst 30 m.

Vad blir hastigheten på gamla E20 vid eventuell nysträckning och vad händer med lokalvägnätet?

Trafikverkets kommentar: Vi vet inte ännu vad det kommer bli för hastighet men vägen kommer bl.a. att smalnats av.

Många kommenterade att rondellen vid Götene Rasta är trång. Det är därför som den gamla vägen fortfarande används av den tunga trafiken. Lastbilarna har benägenhet att åka på gamla E20.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

Kommer lokalvägarna att vara enskilda eller hur blir det med lokalvägarna? Vem ska ta hand om lokalvägen till gamla E20?

Trafikverkets kommentar: Det är för tidigt att säga ännu men det kan mycket väl bli så att en del av vägarna blir enskilda. Så har det blivit t.ex. vid Hova som nu byggs.

Finns det risk för att hela projektet läggs ner?

Trafikverkets kommentar: Nej det hoppas vi inte.

Ska cyklister vara tillåtna på den nya vägen?

Trafikverkets kommentar: Det finns inget förbud mot det på fyrfältsväg, men tanken är att bygga ut gc-vägar så att det går att färdas säkert på dessa i stället.

Blir det byggnation av motorväg, 21,5 meter i bredd?

Trafikverkets kommentar: Nej det blir 2+2 körfält med 100 km/h. Både långsamma fordon och cykel kan bli tillåtna på vägen.

Efter mötet fick allmänheten gå runt och kolla på kartor där de även kunde komma med synpunkter om de olika förslagen. Ett urval av synpunkter och diskussioner som kom upp redovisas nedan:

En grupp berättade att många lastbilar kör fel vid rondellen i Götene och kommer ut på småvägar väster om befintliga E20, där det är problematiskt att vända. De tycker att skyltningen i rondellen kan förbättras.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

Under högsäsong åker 15-10 lastbilar med släp per dag under våren till växthusen vid Mariestads blommor. Att hänvisa lastbilar till vägen genom Karleby är inte ett bra alternativ. Det behövs en bra anslutning till nya E20. Det finns oro att lastbilar ska tvingas åka genom Karleby när anslutningar stängs. Avsaknad av passager mellan Prästkvarn och Karleby kommer att medföra att E20 bli en alltför stor barriär, som kommer få sociala och ekonomiska konsekvenser.

Trafikverkets kommentar: En annan lösning på denna sträcka ska ses över. Vi är medvetna om problematiken med lastbilstrafik och få passager mellan Prästkvarn och Hindsberg.

Blå korridor vid lilla Moholm, skulle kunna dras närmare befintliga E20. Det finns ett hus som blir påverkat då, men det är inte i bra skick.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

En markägare med mark på båda sidor av nuvarande E20 vid korsning med väg 2738 berättar att det är många som korsar dagens E20 då det är ett populärt promenadstråk.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

Verksamheter t.ex. lantbrukare använder småvägar att korsa E20 för att nå sina olika arrenden/gårdar. Problematiskt att det saknas passager mellan Prästkvarn och Hindsbergsbron. En passage behövs för att undvika långa omvägar.

Trafikverkets kommentar: En annan lösning på denna sträcka ska ses över. Vi är medvetna om problematiken med få passager mellan Prästkvarn och Hindsberg.

Om det blir den röda korridoren, kommer inte tung trafik fortsätta att köra på gamla E20 för att det är kortare?

Trafikverkets kommentar: Gamla E20 ska göras om till lokalväg med lägre hastighet än det är nu.

Vägen mellan Holmestad Boagården är hal på vintern och måste ibland stängas av. Timmersdala borde vara skyltat från trafikplats Kinnekulle istället. Särskilt besvärligt då tung trafik väljer den vägen.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

Norr om "spårvägen" äger Sveaskog mark. Här finns ridstigar som saknas på friluftslivskartan.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

Det finns oro för att fastigheterna närmast E20 vid Prästkvarn ska bli kringskurna av vägar om ny väg läggs öster om Prästkvarn. Den obebodda skogen mellan Prästkvarn och Trankärr kan vara ett alternativ för vägdragning, vilket är bättre för husen närmast befintliga E20. Det är även tveksamt att föreslagen korsning vid Prästkvarn får plats eftersom den ligger nära järnväg.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete och ska se över korridor och vägdragning i detta område.

Inkomna skriftliga synpunkter efter samrådsmöte 2017-04-27

Berörda kommuner, företag och föreningar

Götene kommun

Kommunen anser att det är av yttersta vikt att skapandet av barriärer undviks samt att känslan av en levande landsbygd behålls när vägen utformas. De motsätter sig starkt det blå alternativet då detta skapar en stor barriär och går genom stor del bebyggelse. Det är väldigt viktigt att det skapas nya statliga vägar och att boende och industrier kan ta sig med enkelhet till Götene. En utebliven trafikplats i Brännebrona försvårar resandet för de boende i området. Detta skapar en utebliven möjlighet att pendla till och från Brännebrona, längre resväg för skolbarnen, sämre möjligheter att ta sig till Götene och Mariestad från Brännebrona samt sämre transportmöjligheter för industrierna i området.

Att grön och röd korridor använder nuvarande E20 som ett lokalt vägnät är kommunen positiva till. Detta innebär att rörelsestråket mot Götene behålls och möjlighet till utvecklandet av GC-vägar finns, pendlingsmöjligheter behålls samt att det gynnar en fortsatt utveckling av industriverksamheter i Brännebrona. En viktig förutsättning för att kunna använda gamla E20 som ett lokalt vägnät är att koppla ihop väg 2755 norr om Götene med nuvarande E20 vid infart Jättadansen.

Det är viktigt att industriverksamheter i området har bra transportmöjligheter. Det kommer skapa nya trafikflöden från Lugnås och Årnäs på grund av turiststråket från Brännebrona,

eftersom förslaget inte innefattar en av- och påfart i Brännebrona. Det kommer främst drabba personer kommande norrifrån som kör av E20 för att fortsätta sin resa mot Årnäs.

Det är föreslaget att en rastplats placeras i närheten av korsningen E20-Riksväg 44. Detta skapar möjlighet att handla, tanka och för tung trafik att ta längre stopp. Det finns även chans till naturupplevelser i anknötning till platsen. Att ha en rastplats i korsningen mellan två högt trafikerade vägar bör vara ett naturligt rastställe.

Blå och grön korridor påverkar detaljplaner i Brännebrona, främst blå korridor innebär ett omfattande detaljplanearbete. Om nuvarande E20 finns kvar som ett lokalt vägnät skulle behålla förutsättningarna och möjliggöra en fortsatt utveckling av Brännebrona som bostads- och industriort.

Mariestads kommun

Mariestads kommun ser positivt på det fortsatta arbetet med att ta fram en vägplan. De instämmer med Trafikverkets slutsats att det finns en viktig förbindelse med Lugnås och Lugnåsbergets kulturbemängda landskap. Biosfärsområdet är en viktig del i kommunens planering och vägsträckan mot Lugnåsberget är viktig. Kommunen ser inga hinder för den lokala detaljplaneringen, interna vägnät eller GC-vägar. De håller med Götene kommun om att en rastplats längs vägsträckan inom deras kommun ger fördelar ur ett näringslivs- och naturperspektiv.

Det är viktigt att undvika att tung trafik från NCC och Nimbus Boats går genom Lugnås samhälle, därför bör den närliggande bergtälten anslutas till trafikplatsen för att förhindra detta. Den nya trafikplatsen vid Lugnås bör säkerställa Lugnåsbornas möjlighet att ta del av natur- och friluftsområden som Lugnåsberget erbjuder.

I den södra delen av vägsträckan finns ett stort opåverkat område som är utpekad i kommunens gällande Översiktsplan från 2003 "Mariestad vision 2015".

Rekommendationen är att större exploateringar i området ska undvikas, och detta tycks komma i konflikt med de röda och gröna alternativen. Utgångsläget för kommande översiktsplan är att detta område ska finnas kvar. Det är önskvärt att vägplanen presenterar bullerutredning i förhållande till eventuella bulleråtgärder, då bullerfrågan är viktig att lösa förbi Lugnås.

Det blå alternativet, söder om Lugnås, passerar idag nära Svanebergs grundvattentäkt, Trafikverket bör presentera vilka åtgärder som vidtas för att skydda vattentälten.

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen konstaterar att röd och grön korridor innebär stor inverkan på skogsbruket, då skogsområdet kommer att uppdelas och skogsmark kommer få förlorad. Fragmentering av landskapet skapar negativa effekter för skogsbruket och djurliv och artrikedom. Området mellan röd korridor och sjön Vristulven pekas ut som ett lämpligt tyst område av Mariestads kommun i deras förslag till ny översiktsplan. Därför förordar Skogsstyrelsen blå korridor som kommer ha obetydlig påverkan på skogsbruket.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

Sveaskog

Sveaskog anser att blå korridor är det mest fördelaktiga alternativet. Röd och grön korridor innebär en försämring av arronderingen. De marker som skulle hamna mellan nuvarande E20 och den nya vägen skulle bli svårbrukade och svåråtkomliga och innebär större risk för stormskador.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

Tostorps samfällighetsförening

Medlemmarna i föreningen är överens om att nuvarande E20 behöver uppgraderas för att hantera trafikmängden och öka trafiksäkerheten. De motsätter sig att bli instängda mellan nuvarande och nya E20. Samtliga berörda fastigheter är överens om att dragning av E20 i nuvarande sträckning är att rekommendera, vilket ger minst markintrång för de boende. Om E20 hamnar bakom fastigheterna vid nuvarande E20 förloras naturkänslan och fastigheterna blir lägre värderade.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

Mariestads Naturskyddsförening

Mariestads Naturskyddsförening var enhälligt bestämda över att blå korridor är att förorda. Röd korridor sträcker sig genom ett artrikt och biologiskt värdefullt område i syd och området mellan Tisslatorp och Lugnås. Naturreservatet vid Vristulven har heller inte tagits hänsyn till och finns inte med i kartorna. Grön korridor där den sammansluter med röd korridor väster om Björkhult går också igenom värdefulla områden med mycket natur och djurliv. Det önskas att viltövergångar skapas norr om Lugnås och mellan Halvfara och Brännebrona för att gynna en genetisk mångfald.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete. Naturreservat och övriga värdefulla områden utanför utredningsområdets gränser har tagits i beaktande, men i detta skede har inte alla områden visats på karta.

NCC

NCC driver en bergtäkt vid Äskekärr i Mariestads kommun. De har fått förnyad och utökad täktverksamhet fram till år 2047. Det årliga transportbehovet för företaget är cirka 10 000 tunga transporter vid normalproduktion och 15 000 tunga transporter vid maxproduktion (snitt 100-150 transporter per dag). In- och uttransporter sker längs väg 2714 för vidare transport mot E20. Företaget ser positivt på den föreslagna förbifarten förbi Lugnås. För framtida leveranser av ballast- och asfaltsprodukter är det dock avgörande för verksamheten att förbifartsvägen vid Lugnås möjliggör av- och påfart i både norr- och södergående riktning till E20.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

Svenska Cement AB

Investeringar pågår i företaget för att få igång fabriken igen och deras önskemål är att E20:s nya sträckning hamnar västerut och inte inskränker på planerna att bygga en ny produktionslinje i väst nordvästlig riktning.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

LRF Lugnås

De är i det stora hela positiva till att det sker en uppgradering av vägar i området för att gynna tillväxt bland boende och företag. Den röda korridoren är lämpligast för att bebyggelsen hamnar främst på en sida av vägen och delar inte upp samhällen. Detta är viktigt av sociala skäl och för att minska barriärer. Det tas mindre areal åkermark i anspråk vid byggandet av vägen, det skapar bättre förutsättningar att fördröja ytvatten vid regn, då en större del av vägen går genom skogsmark skapas en naturlig bullerdämpning, det finns även större tillgång till naturliga fyllnadsmaterial i röd korridor (grön korridor ligger främst på lera och skapar behov av transporter av fyllnadsmaterial). Nuvarande E20 kan användas

som lokalväg men då är det viktigt att den är av god standard dels för jordbrukstransporterna men även för lokalbefolkningen som kommer att nyttja vägen.

Övriga viktiga synpunkter som Trafikverket bör ta hänsyn till är att den tunga trafiken på väg 2714 kommer att öka markant då den enda utfarten på nya E20 hamnar i Lugnås. Vägen kommer då gå förbi Lugnås skola och därmed är det viktigt att väg 2714 får en annan sträckning till kommande trafikplats i Lugnås. Det är även viktigt att det skapas en trafiksäker miljö på lokalvägarna för gång- och cykeltrafik. Det bör även förläggas ”paket” med kanalisation (minst 110mm diameter) tvärs under vägen med jämna mellanrum vid lämpliga platser. Syftet med detta är att framtidssäkra kommande infrastruktursatsningar (ledningarna och kablar). Detta är i förebyggande syfte då man inte vet framtidens behov.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

Lövåsavägsamfällighet

Vägsamfälligheten uttrycker oro för ansvarsfördelningen av de nya vägar som planeras. Särskilt ”Anslutningen från Stomslätternavägen” till nya E20, anslutningen från gamla E20 vid Jättedansen, norra påfarten på motorvägen till Preem-rondellen. Samt nuvarande E20 från norra påfarten till Brännebrona, om det röda alternativet blir en lokal väg. På grund av ekonomiska skäl kan de inte ta hand om fler vägar.

Trafikverkets kommentar: Frågan blir aktuell i ett senare skede. Innan slutfasen av projekteringen och byggtiden kommer frågor beträffande omledning, besiktning och eventuella förbättringar av dessa vägar kan vara aktuellt.

Björstätters IF

Den tänkta sträckningen på väganslutningen mellan 2714 till trafikplats Lugnås är inte bra eftersom den går rakt genom elljusspåret vid Kvarnstensskolan. Förslag att lägga den mer mot Svaneberg där det finns en järnvägsövergång.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

Boende Ryssatorp, Mariestad

En fastighetsägare som bor norr om E20 vid växthusen önskar att vägen ska gå på andra sidan E20, eftersom huspriserna kommer sjunka om vägen kommer för nära.

En person har en synpunkt gällande röd korridor Brännebrona/Muggeberg/Tisslatorp. Denna korridor innebär att området Muggeberg kommer att delas upp samt störa bykänslan och skapa missnöje bland de boende.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

Boende Björstätter, Mariestad

En person anser att utbyggnad av E20-sträckan Lugnås-Trankärr-Prästkvärn bör ske genom breddning av befintlig väg samt att berörda fastighetsägare erbjuds skälig ersättning för sina marker och fastigheter.

Fastighetsägare vill påpeka missnöje mot den föreslagna dragningen av E20. Dennes bostad med ekonomibyggnader kommer att avskäras från övriga fastigheter vilket gör dem obrukbara. Det som gör minst åverkan är att bredda nuvarande sträckning och komplettera med bullerskydd och ny infartsväg.

En person motsätter sig en breddning av befintliga E20 mellan Lugnås och Mariestad.

Boende längs med vägen kommer ännu längre från Lugnås än i dagsläget. Det blir även svårt att ta sig in till Mariestad, då det blir längre restid och resandet sker på grusväg.

Utryckningsfordon och skötsel av vägarna kommer att försvåras och påverkas då de främst rör sig om mindre lokala vägar att ta sig fram på. Att bygga en ny sträckning och använda nuvarande E20 mellan Lugnås och Mariestad som en lokalväg är ett bättre alternativ.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete. Korridoren är placerad så att både en ny sträckning eller breddning av E20 är möjlig. Där nya E20 eventuellt går i ny sträckning kan gamla E20 användas som lokalväg.

Boende Prästkvarn, Mariestad

Ett par bosatta i Prästkvarn vill påpeka att i dagsläget har nuvarande E20 på framsidan av huset och påverkas en del av buller, om det nu skulle dras ytterligare en väg österut hamnar deras boende mitt emellan två vägar, och menar då att boendesituationen påverkas så pass starkt negativt att de vill flytta, men påpekar att det blir svårt att få ett hus med ett sådant läge sålt. Därför hade det varit bättre att nuvarande väg breddas istället och att Trafikverket löser in bostaden.

En boende vill att E20 fortsätter på nuvarande läge genom Prästkvarn. Om vägen dras mellan boendet och Trankärr blir dennes hus helt avskuret från skog och mark.

En person vill rekommendera att E20 förbi Lugnås sänks och lokalvägen till övre Lugnås går över nya E20 för att stigningen upp till övre Lugnås inte blir för stor. E20 förbi Prästkvarn bör förbli i nuvarande läge. Att flytta E20 vid Prästkvarn från nuvarande läge söderut leder till att fastigheterna i området blir omringade av vägar. Hellre att E20 går i nuvarande sträckning vid Prästkvarn, vilket leder till mindre påverkan för markägare.

Trafikverkets kommentar: Vid Prästkvarn ska korridor och vägdragning ses över en gång till för att säkerställa en bra placering av den tänkbara väglinjen.

Boende Sidlandet, Mariestad

En person har synpunkter om sträckan från Lugnås söderut mot Holmestad. Det blå alternativet är en sämre lösning då det kommer påverka trafik och människor i området. Då E20 passerar ett grundvattenområde från Svaneberg till Tisslatorp vore det negativt att få en ökad mängd tung trafik med miljöfarligt gods genom dessa täkter. Skogarna i området kan vid riklig nederbörd vara vattensjuka. Röd korridor är mest fördelaktig, då den berör minst fastigheter och har nästintill obefintlig påverkan på befintliga E20. Den går även utanför vattenområdena. Den gröna korridoren påverkar vattenområdena och en del fastigheter i Götene. Om den blå korridoren mot förmodan skulle väljas är det bäst med den alternativa lokalväglösningen. Vid grön och blå korridor önskas bullerdämpande åtgärder då fastigheten ligger nära vägen.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

Boende Torstorp, Mariestad

Två fastighetsägare vill protestera mot föreslagen vägdragning, eftersom de kommer bli instängda mellan nya och gamla E20. Förslaget är att nya E20 byggs i nuvarande sträckning och att det finns möjlighet till breddning. Detta behöver då kompletteras med bullerskydd och en ny infart till fastigheten.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

Boende Muggeberg, Mariestad

Två boende vid den röda korridoren håller med om att en ombyggnation är nödvändig och att det röda alternativet är bäst. Däremot behöver deras fastigheter förmodligen lösas in då

föreslagen vägsträckning ligger väldigt nära boendet. Trafik och buller kommer att påverka fastigheterna och boendeupplevelsen kommer att påverkas starkt negativt till den grad att personerna överväger att flytta. Personerna kan tänka sig att sälja fastigheten till Trafikverket vid överenskommelse om pris.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

Person anser att det röda alternativet skulle dela byn i två delar och föredrar det gröna alternativet eftersom det berör minst fastigheter.

Några boende i Muggeberg anser att det röda alternativet kommer dela upp byn, vägen hamnar nära eller över flera hus på ett litet område. Det missgynnar byns utveckling och det blir svårare att förflytta sig och åka kollektivt. Personerna anser att det är bättre att bredda befintlig väg istället för att dra en ny väg genom skogen eller det gröna alternativet vilket verkar påverka färre fastigheter. Det påverkar djur- och friluftsliv negativt och stör ett orört naturområde.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

Namninsamling:

Om E20 flyttas och byggs ut österut skulle detta innebära att byn Muggeberg/Tisslatorp delas upp i två delar. Vilket leder till minskad gemenskap, sociala aktiviteter och minskade möjligheter till fysisk aktivitet. Inflyttningen till byn skulle minska och påverka redan utsatt glesbygd.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket är medveten om problematiken av barriäreffekter i detta område och placeringen av korridoren har lagts så långt österut som går för att undvika att splittra byarna. Trafikverket planerar för åtgärder såsom passager om det skulle bli den röda korridoren som vi går vidare med.

Boende påpekar att ornitolog och lantmästare konstaterar att det finns rikt fågelliv i Muggeberg, som kommer att minska till följd av att en större väg byggs.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

Boende Karleby

Namninsamling:

Boenden i Karleby vill påpeka att avstängning av påfarterna vid E20 från Karleby och Stenbacken innebär att lastbilar till och från Mariestads blommor måste köras genom Karleby och boenden i Stenbacken måste köra genom Karleby för att ta sig vidare till väg 26 eller E20. Lastbilstrafiken skulle påverka boenden i byn negativt, då många vandringsleder och ridvägar korsar/ansluter till Karlebyvägen. Djurliv skulle påverkas negativt av tung trafik genom byn, samt även attraktioner och historiska- och kulturella värden i området.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket är medvetna om problemet och en annan lösning på denna sträcka ska ses över så att lastbilstrafiken inte behöver köra genom Karleby.

Boende Brännebrona, Götene

Familj boende i Brännebrona oroas över om deras vatten- och elledning kommer att drabbas i samband med grön korridor. Ledningarna är idag nedgrävda från deras fastighet till en djuphavspump som är nedsänkt i en brunn ute i skogen. Grön korridor orsakar även stor skada på skyddade områden och natur och mark. Området är en skyddad Biotop innehållande bland annat fridlysta salamandrar.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen och registrerar brunnens koordinater för det fortsatta arbetet.

Boende Holmestad, Götene

Fastighetsägare är oroliga över hur de kommer nå närliggande gården utan omväg till följd av den nya vägen. De är också oroliga för hur deras vatten/brunn kommer att påverkas. De vill även framhäva att röd korridor är ett bättre alternativ då blå och grön korridor kommer förstöra mycket åkermark.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete. Passager kommer att utformas över E20, men det kan säkert bli en del omvägar beroende på var de placeras.

Ett flertal personer anser att ekologiskt jordbruk och djur- och naturliv påverkas negativt av röd korridor. Även mycket orörd natur i området förstörs. Hänsyn bör tas till historiska värden, rullstensåsen, dammar och djurliv. Även bikupor i området och en anrik fastighet (knektbostad) kommer att försvinna. Att göra vägsträckan längre bidrar med ökade utsläpp och påverkar miljön negativt. Nya E20 bör i stället gå på befintlig sträcka.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

Ett par föredrar att vägen dras nära befintlig väg med ändrad sträckning utmed tätbebyggelse. Gällande det blå förslaget hade det varit bättre att använda den östra sidan där det är skogsmark istället för att dra en lokalväg mellan bostadsområden. Den röda sträckningen skulle ge negativ påverkan på miljö, kulturmiljövärden och riksintressen, då vägen dras genom åsen vid Holmestad. Grundvattnet kan även påverkas negativt. Nuvarande problem med dagvatten löses inte då vattnet rinner åt samma håll från nya vägen. Längre vägsträckning ökar miljöbelastningen, det finns även risk att man väljer lokalvägen istället på grund av längre sträcka på nya vägen. Vilt påverkas också negativt då det är vanligt förekommande i området.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

Det mest fördelaktiga är att bredda befintlig väg och lösa in husen längs med vägen. På grönt och rött alternativ drivs lantbruksföretag med djur och växtodling. Röd korridor drabbar personens företag med djurhållning. Maskinsamarbete med lantbruk i Ringsåsen pågår och rött alternativ medför då längre transportsträckor, vilket påverkar miljö och effektiviteten på arbetet mycket. Vattenflöden i vattendrag kommer att öka då det blir mer asfalterad yta.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete. Passager kommer att utformas över E20, men det kan säkert bli en del omvägar beroende på var de placeras. Exakt placering kommer att utredas i nästa skede.

Blå eller grön korridor skulle skapa problem med många utjämningsmagasin på ett onaturligt sätt i slättbygden. Röd korridor belastar Årnäsån, men ligger däremot långt ifrån själva ån så mycket av vattnet hinner naturen ta hand om innan det rinner ner i vattendraget. En mindre del bebyggelse påverkas av röd korridor jämfört med grön och blå. Nuvarande E20 blir en bra lokalväg. Om blå korridor väljs bör den breddas österut för att kunna utnyttja de gamla grustäkterna, istället för att gå in mellan tätbebyggda områden med en lokalväg och broar. Grön korridor skapar också intrång i tätbebyggelsen. Deras dricksvattenbrunn blir även påverkat i lokalvägsförslaget.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

En boende vid Holmestad motsätter sig det röda alternativet eftersom det förstör en väldigt fin grannskap/grannsamverkan och familjesamband samt försvårar den stuguthyrning som bedrivs.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

Några personer boende vid den röda korridoren lyfter fram områdets stora natur-, kultur- och sociala värden och ställer specifika frågor vilka ses nedan:

Fråga 1: Vi som bor här undrar och skulle vilja veta hur ni ser på att dessa marker med sitt rika djurliv splittras och förstörs?

Trafikverkets svar: En naturvärdesinventering har utförts under 2016 för att fånga upp olika typer av naturvärden (både utefter biotopvärde och artvärde) inom och nära alla korridorer. Under 2017 har även en grod- och kräldjursinventering utförts eftersom området har goda förutsättningar för dessa arter. Ett PM som handlar om vilt analyserar även utefter faunans rörelsemönster var det behövs faunapassager längs sträckan. Alla korridorer analyseras utifrån dessa inventeringar och andra tidigare underlag för att kunna bedöma effekter och konsekvenser av vägutbyggnaden i varje korridor. Allt material kommer att publiceras under hösten 2017. Målet vid utformning av korridorerna har varit att undvika områden med förhöjda naturvärden. Om det inte går att undvika intrång i miljöer med höga naturvärden, kan åtgärder och kompensationer vara aktuellt.

Fråga 2: Vi som bor här undrar och skulle vilja veta hur ni ser på att dessa sammanhängande orörda kulturmiljöer förstörs?

Trafikverkets svar: En kulturarvsanalys samt en arkeologisk förundersökning (inklusive provschakt) i hela utredningsområdet har utförts under 2016. Dessa har legat till grund för att utforma korridorerna så att så få kulturmiljöer som möjligt berörs. Effekt- och konsekvensbedömningen av de olika alternativen grundar sig på dessa underlag. Det kommer gå att läsa om detta i en samrådshandling som ska publiceras i höst. Dessa utredningar samt många andra ligger till grund för Trafikverkets val av bästa möjliga lokalisering. Enskilda byggnader, fornlämningar, äldre grusvägar och andra kulturhistoriska element kommer att beröras och några kommer att behöva tas bort. Det kommer att bli aktuellt med arkeologiska undersökningar eftersom det är omöjligt att helt undvika fornlämningar.

Fråga 3: Vi som bor här undrar och skulle vilja veta hur ni ser på att dessa viktiga värden ur social- och rekreationssynpunkt försvinner?

Trafikverkets svar: Korridoren är placerad så långt det är möjligt österut inom utredningsområdet för att i största möjliga mån undvika splittring av bebyggelsesamlingar. Trafikverket är medvetna om de många mindre lantbruksföretagen/verksamheter och lokala gemenskapen i detta område, vilket även har framkommit under medborgardialoger.

Fråga 4: Vi som bor här undrar och skulle vilja veta hur er uträkning gällande den klimatpåverkan genom utsläpp som det längre röda alternativet ger, till skillnad mot nuvarande streckning/kortare alternativ ser ut?

Fråga 5: Vi som bor här undrar och skulle vilja veta vad kostnaden är att åtgärda nuvarande väg med rätt bärighet och bygga om nuvarande sträckning till 2+2-väg, kontra bygga ny väg i helt ny sträckning?

Trafikverkets svar: Klimatkalkyl och anläggningskalkyl för samtliga alternativ är framtaget och kommer att redovisas i samrådshandlingen som kommer att publiceras hösten 2017. Som en del i kalkylen ingår kostnad att bygga ut existerande väg.

Synpunkter där boendeort inte framgår

Ett 15-tal personer föredrar det röda alternativet. Det berör minst bebyggelse och går främst genom skogsmark jämfört med övriga alternativ. Det är även av miljömässiga skäl samt för samhällsvärden i bygden. Skolbussar påverkas inte heller då det lokala vägnätet blir minst påverkat. Även ur bullerhänsyn är röd korridor ett bättre förslag, då det går främst genom skogsmark.

Ett par meddelar att om det blå alternativet blir aktuellt, föredras det att vägen följer marken och inte höjs upp bakom fastigheterna i Halvfara och att en bullervall anläggs.

Trafikverkets kommentar: Tack för synpunkterna, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

Ett flertal personer anser att det gröna alternativet inte är att föredra, då det påverkar både socialt och ett drygt 10-tal lantbruksföretag kommer att få sina boenden och åkermark på varsin sida av vägen. Det försvarar för verksamheterna.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete och ska försöka minska de barriäreffekter som eventuellt kan uppstå.

En person konstaterar att om blå korridor väljs är det bättre att bredda öster om befintliga E20 vid de gamla grustäckerna, då gamla E20 frigörs till en lokalväg. Istället för att lägga en ny lokalväg precis intill grundvattenbrunn där två fastigheter hämtar dricksvatten. Grön korridor påverkar tätbebyggda områden.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverkets kommentar:* Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete. Korridoren är placerad så att både en ny sträckning eller breddning av E20 är möjlig.

En person vill påpeka sträckningen förbi Lugnås med trafikplars kräver ett förbättrat bullerskydd, jordvall snarare än plank, då plank inte ger förväntat resultat enligt personer med erfarenhet.

En person hoppas att hänsyn kommer att tas till den skulptur som står vid korsningen i Lugnås intill tunnelvägen. Om inte skulpturen integreras i rondellen bör den flyttas till en central plats.

En person anser att om det röda alternativet används så bör vägen dras längre österut från Muggeberg då det annars drabbar flera fastigheter och jordbruksmark.

Trafikverkets kommentar: Tack för synpunkterna, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

En person påpekar att det är oundvikligt att undkomma bullerstörningar och barriäreffekter oavsett vilket alternativ som väljs men grön korridor blir nog mest fördelaktigt med den blå korridoren som lokalväg. Det är även ett flertal personer som anser att röd korridor kommer att dela upp byarna i området och förstöra idyllen.

Trafikverkets kommentar: Tack, vi tar med informationen i fortsatt arbete och ska försöka minska de barriäreffekter som eventuellt kan uppstå.

En person anser att vägen bör följa nuvarande sträckning eftersom det ger minst påverkan på djur, natur samt boende.

Den nya tilltänkta vägen kommer att påverka brukshundsklubben och skjutbanan negativt i området. Även djurlivet kommer att påverkas. Det röda alternativet påverkar omkringliggande skog, djurliv och grundvatten till följd av vägsalt. Det röda alternativet är ett olämpligt alternativ. Blå alternativ förstör minst natur och följer vägens naturliga sträckning bäst. Det är bäst att vägen läggs enligt nuvarande sträckning för att bevara en stor areal skog och jordbruksmark.

Två personer tycker att det blå alternativet är mest fördelaktigt eftersom det förstör minst natur- och kulturmiljö. De andra alternativen ger ökad asfalterad yta i naturen, vilket förstör många hektar natur och koldioxiduppfångande skog. Genom att ha lokaltrafik parallellt ger ökad mängd asfalterade vägar.

En person tycker att grön korridor är bäst, men då bör vägen flyttas norrut från Brännebrona, några hundra meter från bebyggelsen. Öster om Halvfara kan den gröna korridoren följa blå korridor till Lugnås.

Trafikverkets kommentar: Tack för synpunkterna, vi tar med informationen i fortsatt arbete.

Underlag

Minnesanteckningar Samrådsmöte vid Länsstyrelsen Mariestad, daterat 2016-06-16, TRV 2016/19974

Minnesanteckningar Samrådsmöte Götene och Mariestads kommun, daterat 2016-06-15, TRV 2016/19974

Minnesanteckningar Samrådsmöte allmänheten, Lugnås, daterat 2017-04-28, TRV 2016/19974

Brev och åsiktskort samt anteckningar från samrådsmöte med allmänheten.

Inkomna synpunkter på Samrådsunderlaget via brev eller mail.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 110, 541 23 Skövde. Besöksadress: Trädgårdsgatan 15D, 541 30 Skövde.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se