

Ställningstagande angående val av lokaliseringalternativ för anläggning och ombyggnad av E20 Götene - Mariestad i Götene och Mariestads kommuner, Västra Götalands län.

Bakgrund och Motiv

Bakgrund

Väg E20 mellan Götene och Mariestad är en viktig transportled, men den har idag många brister och vägsträckan behöver byggas om för att uppnå bättre trafiksäkerhet och framkomlighet vilket också bidrar till den regionala utvecklingen. Vägsträckan är i nuläget en tvåfältsväg med hastighetsbegränsningen 80 km/h, förutom en sträcka vid Lugnås där hastigheten är 70 km/h. Vägen har bitvis låg bärighet och tjällyftningsproblem.

Ändamål med projektet, analys enligt fyrstegsprincipen och projektmål

Målet med utredningen och framtida utbyggnad är en mötesfri väg med mitträcke och 2+2 körfält med största tillåtna hastighet 100 km/h och planfria passager/trafikplatser. Trafikverket tog 2012 fram en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för hela E20 genom Västra Götaland där åtgärds kombinationer enligt Trafikverkets s.k. fyrstegsprincip för samtliga sträckor beskrivs. Gemensamma slutsatser från studien var bland annat att trafiksäkerheten och framkomligheten behöver förbättras med planskilda korsningar och mötesseparering.

De åtgärder som har studerats inom val av lokaliseringalternativ har framförallt aktualiserats av följande brister i transportsystemet:

- sträckan har ett stort antal anslutande vägar i plan, samt fastighets- och åkeranslutningar med låg säkerhet
- det finns endast en trafiksäker passage för gång- och cykeltrafikanter längs sträckan
- vägsträckan saknar mötesseparering
- ett parallellt vägnät för gående, cyklister och långsamgående trafik saknas
- bebyggelse i vägens närområde utsätts för ljudnivåer från vägen överskridande gällande riktvärden och hus i vägens närhet utsätts för risker med avseende på transporter av farligt gods
- vägens linjeföring med exempelvis backkrön med begränsad sikt leder till problem med trafiksäkerhet.

För väg E20 har övergripande projektmål formulerats baserade på riksdagens transportpolitiska mål att bland annat förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten samt främja den regionala utvecklingen. Det övergripande målet handlar även om att väganläggningen ska byggas på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Vägen ska också vara väl gestaltad och anpassad till omgivande landskap.

Under arbetet med val av lokalisering har följande mål preciserats:

- **Ökad trafiksäkerhet** för person- och godstrafik.
- **Ökad tillgänglighet** för person- och godstrafik.
- **Gång- och cykeltrafik** ska få bättre förutsättning parallellt och tvärs E20.
- **Viltstråk** – förbättrad trafiksäkerhet och minskad barriäreffekt för djur.
- **Hållbar avvattning:** Vid ombyggnad av E20 eftersträvas att bibehålla den nuvarande situationen med avseende på vattenkvalitet och avvattning. Om möjligt bör situationen förbättras.
- **Ett hållbart jordbruk:** Det ska finnas fortsatt möjlighet att driva ett hållbart jordbruk. Minskning av arealer med jordbruksmark samt fragmentering av brukningsenheter ska undvikas. Förutsättningar ska ges för fortsatt brukande, genom att åtgärder genomförs så att vägar och passager för jordbruksmaskiner är fortsatt funktionella.
- **Tillgänglighet:** Förutom den regionala och nationella trafiken ska E20 även vara tillgänglig på det lokala planet i form av ett fungerande lokalvägnät och kollektivtrafik.
- **Rörelsemönster och friluftsliv:** Rörelsemönster i området ska fungera och lokala målpunkter och besöksmål ska vara fortsatt tillgängliga. Barriäreffekter för sociala strukturer och rörligt friluftsliv ska minska. Byggnadsverk ska utformas med möjlighet till gång- och cykelvägar samt faunapassager.
- **Boendemiljö:** Störningar från trafiken, såsom trafikbuller, vibrationer eller visuella störningar, ska påverka så få boendemiljöer som möjligt. Nya bullerstörningar som uppstår för boendemiljöer i områden med låga bakgrundsnivåer eller med få andra störningskällor ska särskilt uppmärksammas vid bedömning av lokalisering och åtgärder.
- **Kulturmiljö:** De kulturhistoriska sammanhangen i landskapet och kontinuiteten i områdets bosättningsmönster ska kunna utläsas och förstås i framtiden. Intrång i fornlämningar, kulturmiljöer och äldre vägstrukturer begränsas.
- **Naturmiljö:** Påverkan på biologisk mångfald ska minimeras. De ekologiska sambanden i landskapet ska om möjligt behållas eller till och med stärkas. Lämpliga kompensande åtgärder ska studeras tidigt om påverkan på höga naturvärden inte kan undvikas. Arbetet ska ske i dialog med länsstyrelsen och kommunen.

Studerade alternativ

Alternativen som har studerats är benämnda *Blå korridor västra*, *Blå korridor befintlig*, *Röd korridor* och *Grön korridor*, se karta i bilaga 4.

Blå korridorer

Utgångspunkten för lokaliseringen av de *blåa 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 existerande sträckan. Detta innebär att markintrången för nytt vägområde blir något mindre jämfört med övriga korridoralternativ, vilket innebär en hushållning med skogs- och jordbruksmark.

Blå korridor befintlig följer nuvarande E20 förutom nysträckning väster om Halvfaran, medan *blå västra* alternativet lämnar befintlig E20 innan Slättebråten och löper väster om befintlig väg för att sedan gå tillbaka till nuvarande sträckning efter Halvfaran. Många höga naturvärden ligger nära befintlig E20, vilka påverkas negativt av den blå korridoren. Möjligheter finns på många platser att placera väglinjen i en sträckning så att stora intrång i naturvärden undviks. Det finns även möjligheter att i samband med vägutbyggnaden skapa särskilda åtgärder som gynnar insekter i sandområden vid anläggande av slänter och andra arbeten.

Grön korridor

Grön korridor sträcker sig väster om befintlig E20 genom ett flackt odlingslandskap fram till Halvfaran där den viker av österut och korsar nuvarande E20 och fortsätter genom skogsområden öster om nuvarande E20 upp till Lugnås där samtliga korridorer går samman. Korridoren växlar till östra sidan om nuvarande E20 för att undvika vattenskyddsområdet vid Svaneberg samt värdefulla natur- och kulturmiljöer. 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 Lövåsslätten påverkas av bullerspridning.

Röd korridor

Röd korridor viker av österut vid Loftsgården och fortsätter långt österut inom utredningsområdet, öster om Brännebrona och byarna Tisslatorp och Myggeberg, innan den fortsätter i skogsområdet upp mot Lugnås där korridorerna sammanfaller. Korridoren har lagts så långt österut som möjligt för att undvika att splittra de bebyggelsegrupper och byar som breder ut sig öster om nuvarande E20. Trots denna placering innebär korridoren att en barriär skapas i områden som varit relativt oförändrade under lång tid. Småskaliga strukturer och sociala samband i detta område med lång kontinuitet bryts därmed. Även jord- och skogsbruk påverkas negativt. Korridoren påverkar tyst område som är utpekade i kommunal översiktsplan, ÖP.

Nollalternativ

Nollalternativet beskriver den framtida situationen om aktuellt projekt inte genomförs och är inte ett åtgärdsförslag. Syftet med nollalternativet är att det ska utgöra en referens som projektets effekter och konsekvenser kan jämföras med. I nollalternativet behålls befintlig väg som den är med en ökad trafikmängd fram till trafikprognosår 2045. Ingen breddning, mittseparering eller nysträckning med 2+2-körfält med planfria korsningar/trafikplatser anläggs. Hastighetsbegränsningen 80 km/h respektive 70 km/h vid Lugnås kvarstår.

Planer och bestämmelser som berör korridorerna

Både Götene och Mariestads kommuner arbetar med nya översiktsplaner och samråd har hållits för att stämma av korridoralternativens utformning mot planerna. Mariestads kommun har utpekat ett område öster om befintlig E20 som "tyst område". I synnerhet *Röd korridor* gör intrång i detta tysta oexploaterade område och nya vägen skulle innebära störningar.

Ett antal detaljplaner berörs av vägutbyggnaden, se avsnitt 6.3 och 10.2.2 i bilaga 1 Samrådshandling. *Blå korridor befintlig* är i konflikt med både industriverksamhet väster om vägen samt planer för bostäder, småindustri, park och samhälle.

Kinneullebanan som är av riksintresse för kommunikation berörs av ett förslag i samrådshandlingen i form av en passage över Kinneullebanan, som binder ihop befintliga E20 med en ny lokalväg (från väg 2714) norr om Kinneullebanan vid Lugnås, se avsnitt 9.4.5. Aktuellt projekt påverkar dock inte Kinneullebanans funktion eller möjlighet till framtida standardhöjning på banan.

Följande bestämmelser för skydd av natur- och kulturmiljöer berörs av korridoralternativen:

- **Riksintresse för naturvård 3 kap 6 § MB:** Holmestadsområdet. Påverkas negativt i röd korridor, se avsnitt 7.1 och 10.5.2.
- **Miljö kvalitetsnormer** för vatten, luft och buller. Berör samtliga alternativ, se avsnitt 7.2 och 11.3, men luft- och vattenkvalitet bedöms inte försämrats eller överskridas. En bullerutredning har utförts som kartlägger vilka bostäder och omgivningar som utsätts för bullerstörningar från nya vägen.
- **Biotopskyddsområden:** Generella och enskilt beslutade. Samtliga korridorer innebär att värdefulla betesmarker och biotopskyddade objekt i jordbruksmark, såsom alléer, öppna diken, stenmurar och åkerholmar, påverkas.
- **Vattenskyddsområde:** Lugnås vattenskyddsområde vid Svaneberg är en grundvattentäkt. Den *blå korridoren* berör vattenskyddsområdet.
- **Artskydd:** Ett flertal arter påträffades i området som går under artskyddsförordningen som fridlysta eller upptagna i EU:s art- och habitatdirektiv och som berör samtliga alternativ, se avsnitt 7.3 i Samrådshandlingen.

Utvärdering och bedömning av måluppfyllelse

I Samrådshandlingen finns tabeller som visar en samlad bedömning av alternativens effekter och konsekvenser samt måluppfyllelse, se avsnitt 11.1 och 11.2. Sammanfattningsvis framträder att *Röd korridor* och *Blå korridor befintlig* innebär dålig måluppfyllelse och/eller alltför negativa effekter och konsekvenser. Det framgår även att nollalternativet innebär negativa konsekvenser gällande de flesta aspekterna och liknande nuläget för de resterande aspekterna.

Alternativen har jämförts ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Korridorerna uppvisar inga större skillnader i kostnader, men *Blå korridor befintlig* är något dyrare än övriga korridorer. *Röd korridor* är samhällsekonomiskt minst lönsam av korridoralternativen, se avsnitt 10.3.3 Samrådshandlingen. Framst p g a att röd korridor innebär en vägförlängning på ca 1 km vilket ger ökade fordonskostnader och mindre restidsnyttor.

Den gröna korridoren innebär att stora jordbruksenheter i den sydvästra delen av området splittras och att skogsmark försvinner söder om Lugnås. Det finns ändå potential att vägen kan anpassas till landskapet. Det relativt tysta odlingslandskapet på Lövåsslätten påverkas av bullerspridning. Sträckningen bedöms beröra flera kulturhistoriska bebyggelsemiljöer och fornlämningar. Norr om Halvfaran löper korridoren genom skogsmark på den östra sidan av nuvarande E20, där det finns få intressekonflikter med natur- och kulturmiljöer, bostäder och verksamheter. Dock tas produktionsskog i anspråk. En fördel med grön korridor som går mycket i nysträckning är att konsekvenserna under byggskedet blir små. Arbetet kan utföras utan att vägsträckan samtidigt behöver trafikeras. Problem med avstängningar och säkerhetsproblem som uppkommer med pågående trafikering av vägsträckan uteblir.

Den blå korridoren innebär en god hushållning med skogs- och jordbruksmark eftersom den följer befintlig sträckning i större utsträckning. Den pågående markanvändningen i området kan i stor grad fortsätta. Det finns dock en risk för att vägen kan komma att bli en större visuell och fysisk barriär genom att korsande vägar minskar i antal, anslutningar stängs av och bullerskydd anläggs. Korridoren ligger i anslutning till vattenskyddsområdet vid Svaneberg, vilket innebär att särskilda åtgärder krävs för att skydda grundvattentäkten. Många höga naturvärden ligger nära befintlig E20 vilka påverkas negativt av den blå korridoren.

Den röda korridoren ger störningar bl a i form av buller i tidigare ostörda områden. Korridoren kommer att utgöra en barriär i tidigare opåverkat område och bryter sociala samband i boendemiljöer med lång kontinuitet. Stora negativa konsekvenser för jord och skogsbruk och mer kostsam masshantering. *Röd korridor* är längst av alla alternativ och ger mindre samhällsekonomisk vinst och högst trafikarbete. En fördel med röd korridor som går i nysträckning är att konsekvenserna under byggskedet blir små. Arbetet kan utföras utan att vägsträckan samtidigt behöver trafikeras. Problem med avstängningar och säkerhetsproblem som uppkommer med pågående trafikering av vägsträckan uteblir.

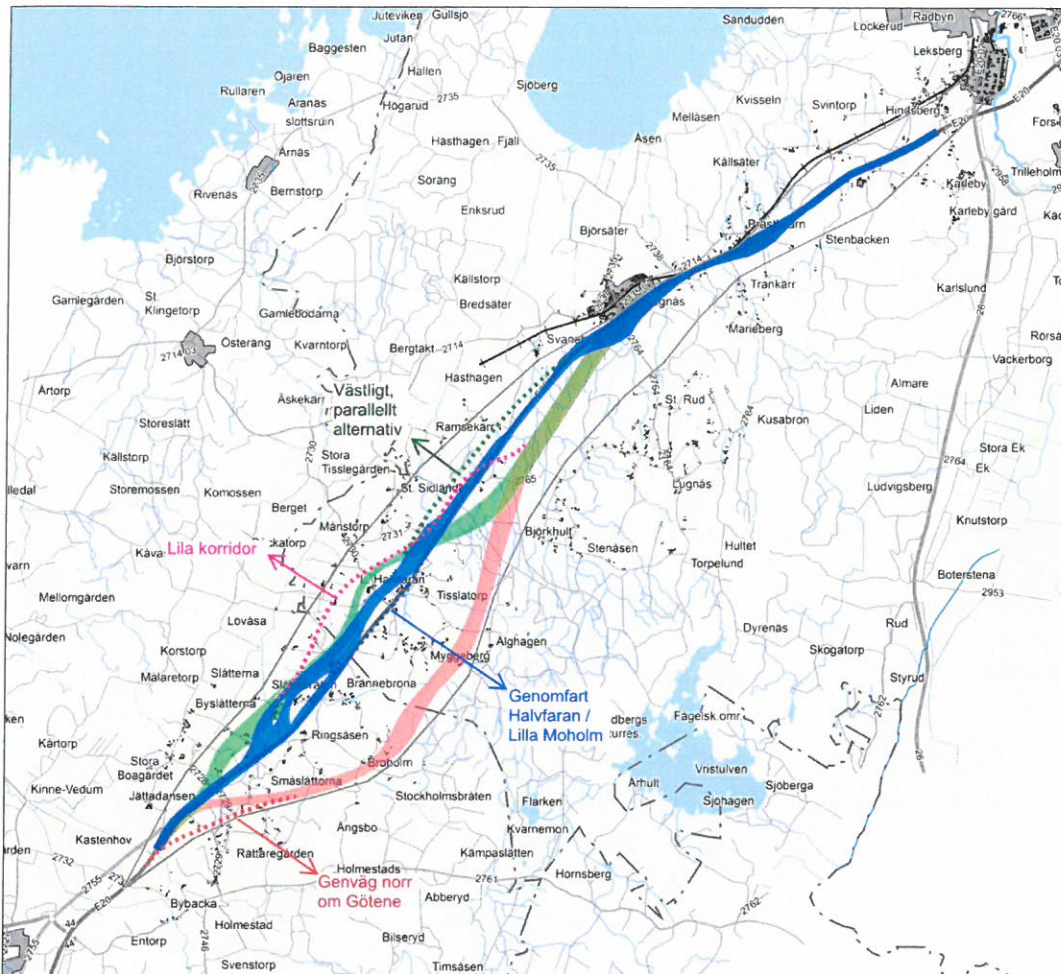
Kombinationsalternativ med en kombination av *Blå* och *Grön korridor* bedöms vara det mest fördelaktiga alternativet, där *Blå korridor västra* från start i Götene till Halvfaran övergår till *Grön korridor* från Halvfaran till Lugnås, se karta bilaga 3. Efter Lugnås går korridorerna ihop och följer befintlig sträckning fram till Hindsberg, Mariestad. Vid Brännebrona har korridorgränserna anpassats till den gröna korridorens gränser (något mer västerut) för att ta hänsyn till pågående och framtida industriverksamhet. Detta område är markerat med grönt i bilaga 3.

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.

En annan fördel med detta val som innebär att vägen går i nysträckning stora delar är att konsekvenserna under byggskedet blir små. Problem med avstängningar och säkerhetsproblem som uppkommer med pågående trafikering av vägsträckan kan minimeras.

Bortvalda alternativ

Under utformandet och lokaliseringen av föreslagna korridorer har ett flertal olika alternativ tagits fram och utvärderats. Ett flertal initiala idéer blev senare bortvalda eftersom de var mindre fördelaktiga, hade negativa effekter och konsekvenser samt dålig måluppfyllelse. Alla framtagna och bortvalda alternativ presenteras i figuren nedan. De bortvalda korridorerna presenteras som streckade linjer i Figur 1.



Figur 1. Bortvalda alternativ, vilka presenteras som streckade linjer.

Blå korridor - Genomfart Halvfaran/Lilla Moholm följer befintlig E20. Alternativet utgick då den efter genomförd utvärdering ansågs ogenomförbar. För att få plats med vägområdet skulle ett flertal hus och byggnader längs med vägen behöva rivas och det skulle krävas relativt omfattande bullerskyddsåtgärder. Vägen skulle även bli en kraftfull barriär genom bebyggelsen precis vid befintliga E20 finns även naturmiljöer med höga och påtagliga naturvärden, bland annat en svåmlövskog som skulle påverkas mycket negativt av en utbyggnad, dels på grund av intrång men även av förändringar i det vattendrag som korsas av E20 eftersom skogens värde delvis beror på regelbundna översvämningar i vattendraget.

Grön korridor - Västligt, parallellt alternativ till nuvarande E20. Denna sträckning av korridoren var inte lämplig eftersom det finns ett flertal platser med höga natur- och kulturmiljövärden enligt den naturvärdesinventering och kulturarvsanalys som har genomförts. Vid Svaneberg finns även ett vattenskyddsområde som skulle ha påverkats. Korridoren skulle i detta läge skapa både fragmentering och förlust av odlingsbar mark, påverka höga miljövärden samt även ge en stor påverkan på befintligt landskap.

Röd korridor – genväg direkt åt öster innebar att röd korridor skulle vika av åt öster direkt vid utredningsområdets början. Denna sträckning skulle ha en större påverkan på Holmestadsområdet och de platser med höga naturvärden som finns inom riksintresseområdet för naturvård. Sträckningen skulle även ge en större påverkan på landskapet. Att ge korridoren denna sträckning skulle innebära bättre linjeföring och kortare restid, men slutet på motorvägssträckan förbi Götene skulle behöva rivas.

Lila korridor utformades först för att undvika samhällen och gårdar men avfärdades. Korridoren ansågs sämre än övriga liknande alternativ (*grön korridor* och *blå västra*) på grund av att den skulle ge en större påverkan på befintligt landskap samt skapa en ökad fragmentering och förlust av odlingsbar mark i jämförelse med korridoralternativen närmre befintliga E20. Korridoren skulle även korsa ett flertal platser med höga naturvärden. Eftersom lila korridoren löper parallellt med E20 med ett litet avstånd mellan nya och gamla E20 skulle marken emellan dessa bli ett så kallat impediment, mark överbliven efter exploatering, som är svår att utnyttja.

Blå korridor - mitt utvärderades som ett alternativ till de blå alternativen som precis som *blå västra* går förbi vägnära samlad bebyggelse. Alternativ *blå mitt* utgick då den skulle skapa en kraftfull barriär genom Slättebråten by samt göra intrång i en betesmark och en allé med påtagliga respektive stora naturvärden.

Samråd och yttranden

Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har beslutat 2017-02-24 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Samråd

En samrådsredogörelse har tagits fram för att beskriva och sammanfatta hur samråd bedrivits under vägplaneprocessen. Samrådsredogörelsen daterad 2017-12-04 bifogas detta underlag som bilaga 2.

För väg E20, delen Mariestad-Götene, finns en planlägningsbeskrivning framtagen, daterad 2017-10-09.

Tidigt samrådsmöte hölls 31 maj 2016 för att informera allmänheten om projektet och samtidigt inhämta information och synpunkter. Mötet hölls i Björsäter pastoratsgård och ca 300 personer deltog vid samrådet. Inbjudan hade skickats i brev till alla fastighetsägare inom utredningsområdet. Samrådet annonserades även i lokaltidningarna. Presentation hölls vid två tillfällen under kvällen och efteråt 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.

I december 2016 publicerades Samrådsunderlaget för vägplanen och det fanns möjlighet att återigen lämna synpunkter.

Parallellt med samråden genomfördes även medborgardialog och företagsdialog i mindre grupper.

Med samrådsunderlaget som grund fattade Länsstyrelsen 2017-02-24 beslut om att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, BMP.

Under upprättande av samrådshandling – val av lokaliseringalternativ, hölls ännu ett samrådsmöte 27 april 2017 för allmänheten med samma upplägg som samrådsmötet 2016-05-31.

Efter att samrådshandling - val av lokaliseringalternativ färdigställts hölls ytterligare ett samråd där det gavs ännu en möjlighet för sakägare och allmänhet att lämna synpunkter skriftligt. Inbjudan till samrådet skickades till samtliga sakägare samt annonserades i lokaltidningarna. Samrådshandlingen ställdes ut på kommunkontoren i Götene och Mariestad samt på Trafikverkets lokalkontor i Skövde. Handlingen har även publicerats på Trafikverkets projekthemsida. Under samrådstiden, 23 oktober till 10 november, inkom ett drygt 30-tal synpunkter från allmänhet och föreningar i området.

Länsstyrelsens och Kommunens/Kommuners yttranden

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen framför i sitt yttrande att en kombination av Grön korridor och Blå korridor västra förefaller vara rimligt utifrån vad som framkommit i Trafikverkets samrådshandling. Länsstyrelsen har lämnat synpunkter på samtliga korridoralternativ. Trafikverket bör i sitt slutgiltiga beslut om val av korridor beakta länsstyrelsens synpunkter. Följande generella synpunkter har framförts från Länsstyrelsen:

Samrådshandlingen är tydligt, relevant och konsekvent strukturerad. Kartor innehåller väsentlig och väl strukturerad information. Trafikverket har gjort en konsekvensanalys för jord- och skogsbruket. Länsstyrelsen bedömer att slutsatsen verkar vara rimlig. Att följa befintlig sträckning är ofta det som innebär minst konsekvenser med nya skärningar och delningar av mark och fastigheter.

I det fortsatta arbetet ser länsstyrelsen ett behov av fördjupad riskanalys av personsäkerhet. Det är även viktigt att hänsyn ska tas till närheten till all typ av bebyggelse. Länsstyrelsen framför även vikten av att den nya vägen säkras mot klimatförändringar vad gäller bl.a. dimensionering av trummor. Länsstyrelsen önskar en djupare bebyggelseinventering med avseende på kulturmiljö. När det gäller naturvärden är det viktigt att man i det fortsatta arbetet strävar efter att ta hänsyn till berörda naturvärden och i största möjliga mån försöker att undvika dessa och särskilt potentiella lekvatten för groddjur.

Beträffande buller framför länsstyrelsen att det är viktigt att framförallt fastigheter som inte riskerar att få någon tyst sida identifieras.

När det gäller markföroreningar är det viktigt att det beroende på val av korridor görs ytterligare undersökningar i fråga om bedömning av jordmassor. Länsstyrelsen konstaterar att det finns inga markanta skillnader mellan korridoralternativen i potentiell mängd förorenade massor.

Götene kommun

Framför i sitt yttrande att Blå korridor västra uppfyller kommunens önskemål bäst. En förutsättning för detta är dock att en halv trafikplats byggs i Brännebrona samt att sträckningen av Blå västra går så långt västerut som möjligt i korridoren.

Kommunen lägger stor vikt vid att:

- invånare och industrier ska kunna ta sig enkelt till och från Brännebrona
- inte mer jordbruksmark än nödvändigt tas i anspråk
- industrin i Brännebrona får förutsättning för att utvecklas
- Brännebrona ska kunna utvecklas som ort
- värdefulla naturmiljöer påverkas så lite som möjligt
- tydliga dialoger med invånare och markägare sker under hela processen
- framtida rastplats bör läggas nära Götene tätort
- frågan om vem som blir väghållare för de nya parallellvägarna behöver diskuteras

Mariestads kommun

Mariestads kommun framför att Grön korridor bedöms som det bästa valet utifrån flera aspekter såsom naturvårdsperspektiv, skyddsavstånd till vattenskyddsområdet i Svaneberg, mindre barriärverkan än andra alternativ eftersom lokalvägnät parallellt med E20 inte behöver anläggas. Lokalvägnätet mellan Hindsberg och Nylund behöver utredas ytterligare. Kommunen framför även att man önskar att lokalvägsfrågan från Karleby mot Hindsberg utreds vidare då man inte anser det lämpligt att dra lokaltrafiken via Lugnåsvägen genom villabebyggelsen i Mariestad. Man påtalar även vikten av att trafikplats Lugnås utformas så att det blir lätt för

ortsborna att ta sig mellan samhället och friluftslivet på Lugnåsberget. Trafikplatsen bör gestaltas som en självklar entré till samhället med kollektivtrafiklägen och hänsyn bör även tas till de skrymmande transporterna till Nimbus boats.

Kommunen understryker även att frågan om masshantering är viktig att ta med i ett tidigt skede. Ingrepp i värdefulla naturmiljöer kan ge behov av kompensationsåtgärder och detta måste också planeras och plats säkras för i ett tidigt skede.

Trafikverkets ställningstagande

Projektet E20 Götene-Mariestad ska drivas vidare till nästa skede i planprocessen, vägplan utformning av planförslag, och **Blå korridor västra i kombination med Grön korridor ska ligga till grund för den fortsatta planeringen.**

Den korridor som utbyggnaden av E20 ska rymmas inom redovisas på karta bilaga 3.

Riktlinjer för fortsatt planering

I den fortsatta planeringen kommer utformning inom den valda vägkorridoren att detaljstuderas och en miljökonsekvensbeskrivning kommer att tas fram. Nedan redovisas viktiga utredningar, frågeställningar och möjligheter som ska beaktas i det fortsatta arbetet.

Avvattning: Den sydvästra delen av utredningsområdet har problem med översvämningar och sankmark. Därför ska vägens avvattning studeras och vidare geohydrologiska utredningar utföras. Kommunikationen med markavvattningsföretagen ska fortgå och eventuell påverkan utredas. Flöden för dimensionering av trummor ska ta fram.

Farligt gods: En fördjupad riskutredning gällande farligt gods ur ett personperspektiv ska göras där behov av skyddsåtgärder ska ingå.

Kulturmiljö: Kulturlandskapets äldre delar kommer att påverkas och vissa skäras av från sitt landskapsrum. Det är därför viktigt att den slutliga väglinjen utformas med hänsyn till bland annat gårdsmiljöer för att minska fragmentering av kulturlandskapet. Bebyggelseinventering ska utföras och ligga till grund för vidare beslut av vägens dragning.

Landskap: Anpassning av ny väg till omgivande landskap och möjligheter till utblickar ska studeras. I samrådshandlingsskedet har behov av lokalvägnät översiktligt studerats och förslag till fungerande vägnät tagits fram. I den fortsatta planeringen av anläggande av enskilda vägar ska den göras med hänsyn till den äldre historiska vägstrukturen. En analys av behovet av lokalvägar ska göras samt en värdering av hur förändringen av enskilda vägar påverkar landskapet.

Masshantering: Vägens anpassning till landskapet (linje och profil) kräver en aktiv masshantering som syftar till god landskapsanpassning, resurshushållning och minimering av intrång och masstransporter. Massor i väglinjen bedöms utifrån användbarhet till vägbyggnad, landskapsmodellering och möjligheter att skapa nyttor för exempelvis biologisk mångfald, buller och upplevelse av landskapet. Behov av massor som behöver till- eller bortföras ska anges.

Naturmiljö: Höga naturvärden påverkas i den valda sträckningen och för att minimera intrång är det viktigt att detaljstudera väglinjen och undvika dessa naturvärden. Det är viktigt att identifiera och i möjligaste mån undvika kända och potentiella lekvattnen för groddjur och att med lämpliga skyddsåtgärder förhindra att groddjur tar sig ut på den nya vägen. Lämpliga skadeförebyggande och kompensera åtgärder exempelvis sandområden norr om Brännebrona och möjligheter att utveckla sidoområden till artrika miljöer, ska studeras vidare.

Faunapassager: Fortsatt detaljplanering och utformning av faunapassager och förslag till åtgärder för att minska barriäreffekter för djur.

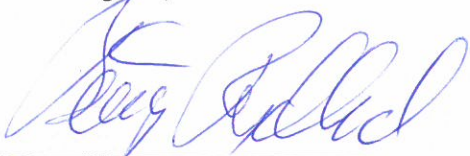
Jord- och skogsbruk: Studera hur vägens sträckning kan optimeras ur ett jord- och skogsbruksperspektiv och var lämpliga passager ska placeras.

Buller: Fördjupad bullerutredning och behov av skyddsåtgärder.

Lokalvägnät och tung trafik: Målsättning är ett långsgående parallellt vägnät så att lokal trafik, långsamtgående fordon och oskyddade trafikanter inte behöver vara på E20. Planeringen av nya lokalvägar behöver även innehålla en diskussion om vem som blir väghållare. Möjlighet att ansluta befintlig E20 som kvarstår som lokalväg så att den kan användas som omledningsväg ska studeras. Den lokala trafiken i Brännebrona behöver studeras samt hur transporter till industrierna i närområdet kan lösas på bästa sätt. Det behöver även arbetas vidare med bästa möjliga lösning för hur lastbilstrafik vid växthuset nära Mariestad kan hanteras utan att den behöver passera Karleby. Generellt behöver lösningar för den lokala trafiken detaljstuderas på många ställen efter att valet av korridor gjorts.

Trafikplats och passager: Inriktning är att trafikplats ska anläggas vid Lugnås. Dessutom ska planskild passage över Kinnekullebanan väster om Lugnås studeras för att minska problem med tung trafik genom samhället. Behovet av trafikplats i Brännebrona är litet vid val av kombination *blå västra och grön*, men kommer att studeras.

Göteborg 2017-12-11



Bengt Rydhed

Ställföreträdande Regional direktör, Trafikverket Region väst

Bilagor:

- 1 Samrådshandling, underlag för val av lokaliseringsalternativ 2017-09-15
- 2 Samrådsredogörelse, daterad 2017-12-04
- 3 Karta utvisande korridor för valt alternativ
- 4 Karta studerade alternativ