

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## E20 förbi Mariestad

Mariestads kommun, Västra Götalands län

Vägplan, 2020-08-17

Projektnummer: 150307



**Trafikverket**

Postadress: Box 110, 541 23 Skövde

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse för E20 förbi Mariestad

Författare: Structor Mark Göteborg AB och ÅF-Infrastructure AB

Dokumentdatum: 2020-08-17

Ärendenummer: TRV 2015/80602

Projektnummer: 150307

Version: 1.0

Kontaktperson: Marie Söderlid, Trafikverket

Omslagsfoto: Rådhuset Arkitekter AB

Tryck: Majornas Grafiska AB

# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>6</b>
<b>PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING</b>	<b>8</b>
<b>SAMRÅDSKRETS</b>	<b>8</b>
<b>SAMRÅD VID VAL AV LOKALISERINGSALTERNATIV</b>	<b>9</b>
<b>Samråd med berörd länsstyrelse</b>	<b>9</b>
<b>Samråd med berörd kommun</b>	<b>10</b>
<b>Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda</b>	<b>11</b>
Boende Brodderud	11
Boende Hasslerör	11
Boende Karleby	11
Boende Krontorp	11
Boende Suntorp	11
Boende enskild väg "Slöbäsavägen"	11
Boende Ingarud Gaterud	12
Synpunkter där boendeort inte framgår	12
Boende Hindsberg	13
Boende Suntorp	13
Boende Ingarud	14
Boende Brodderud	15
Boende Bengtstorp	15
Boende Hasslerör samt "Slöbäsavägen"	16
Synpunkter från övriga	17
Synpunkter från boende där boendeort inte framgår	18
<b>Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer</b>	<b>19</b>
Rasta Mariestad/Rasta Sverige AB – Rattugglan	19
Rörs samfällighetsförening	20
Skogsstyrelsen	20
Statens geotekniska institut (SGI)	20
Västra Götalandsregionen, Kollektivtrafikmyndighet i Västra Götaland	21
Vänerenergi	21
Mariestads Fågelklubb	21
Mariestad Töreboda Jaktvårdskrets – Jägareförbundet Skaraborg	21
Naturskyddsföreningen i Mariestad	21
Tidans vattenförbund	22
Motormännens lokalklubb Skaraborg	22
Naturvårdsverket	22
St1 Sverige AB/Shell	22

Västtrafik AB	23
<b>Samråd med allmänheten</b>	<b>23</b>
<b>Övriga samråd</b>	<b>27</b>
<b>SAMRÅD VID UTFORMNING AV PLANFÖRSLAG</b>	<b>28</b>
<b>Samråd med berörd länsstyrelse</b>	<b>28</b>
Samråd	28
Yttranden	29
<b>Samråd med berörd kommun</b>	<b>30</b>
Samråd	30
Yttranden	31
<b>Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda</b>	<b>33</b>
<b>Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer</b>	<b>34</b>
Ledningsägarmöte 2017-10-26	34
Väner Energi	34
Skanova	34
Telenor	34
Norra Vadsbo Fiber	34
Bengtstorp Fiber	34
St1	35
Västtrafik	35
Rasta och OKQ8	35
Avfallshantering Östra Skaraborg (AÖS)	36
Försvarmakten	36
Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)	37
Jordbruksverket	38
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)	38
Statens geotekniska institut (SGI)	38
Naturvårdsverket	38
Skogsstyrelsen	38
Tidans vattenförbund	38
Polismyndigheten	39
<b>Samråd med allmänheten</b>	<b>39</b>
<b>Sammanfattning av inkomna yttranden och synpunkter</b>	<b>40</b>
Öppet hus 2017-09-13	40
Mariestads Vattenskidklubb	40
Vallby Herrgård	40
Allmänheten	40
Samrådsmöte 2018-06-18	41
Vägföreningen E20 – Karlsfält – Karlstorp, 2018-07-08	41
Gemensam skrivelse från boende kring Hasslerör, 2018-09-05	42
Samrådsmöte 2019-06-10 delen Muggebo-Tjos	42
Havs- och vattenmyndigheten	42
Skogsstyrelsen	42
St1	42

Försvarsmakten	42
Mariestads kommun	42
Ellevio	43
Allmänheten	43
Inkomna synpunkter för delen Hindsberg-Muggebo i skede samrådshandling under samrådsperioden mars-april 2020	45
Boende Hindsberg	45
Fastighetsägare/arrendator	45
Fastighetsägare vid väg 201	46
Rattugglan	46
Övriga inkomna synpunkter/frågor under projektets gång	47
Mariestads brukshundklubb	47
Vallby herrgård	47
Allmänheten	48
Underlag	50

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

Den här samrådsredogörelsen behandlar yttranden och synpunkter som kommit in till Trafikverket efter förstudieskedet. Skriftliga yttranden och synpunkter finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2015/80602. För yttranden och synpunkter som kommit in fram till och med förstudieskedet hänvisas till samrådsredogörelsen i förstudien, daterad 2010-01-26. Under förstudieskedet inkomna yttranden och synpunkter finns i sin helhet diarieförda under ärendenummer TRV 2009/9311, TRV 2009/0197, TRV 2009/30698, TRV 2011/53339 samt PP20 2008:80629.

## Sammanfattning

Under förstudieskedet hölls två samrådsmöten med länsstyrelsen och Mariestads kommun, den 22 maj 2008 och den 26 augusti 2008. Ett informationsmöte med allmänheten ägde rum den 19 november 2008 på Regionens Hus i Mariestad. Förstudie samrådshandling fanns sedan tillgänglig för allmänheten under perioden 11 augusti–1 oktober 2009. Annonser om samrådsmötet och utställningen av samrådshandlingen var införd i Mariestads-Tidningen. Information om mötet och utställningen fanns också på Trafikverkets webbplats. Samtliga inkomna yttranden och synpunkter finns sammanställda i samrådsredogörelsen från förstudieskedet.

Länsstyrelsen beslutade den 22 oktober 2009 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

I december 2012 beslutade Trafikverket om att förstudien skulle ligga till grund för upprättande av vägplan och miljökonsekvensbeskrivning för vägstandard genomgående fyrfältsväg med planskilda korsningar och passager samt hastighetsstandard om minst 100 km/tim.

Samrådsmöte med Länsstyrelsen i Västra Götaland har hållits i Mariestad den 30 november 2015 och den 13 juni 2016.

Samrådsmöte hölls med allmänheten den 15 december 2015 i Trädgårdens skolas aula i Mariestad.

Samrådsmöte med Mariestads kommun har hållits i Mariestad den 17 december 2015 och den 13 juni 2016.

Ytterligare ett samrådsmöte med allmänheten hölls den 21 juni 2016 i Jubileumsteatern, Karlsholme Folkets Park i Mariestad. I samband med mötet hölls öppet hus.

Under framtagandet av samrådshandling (utformning av planförslag) genomfördes ett öppet hus i Leksbergs församlingshem 13 september 2017. Detta för att visa förslaget inom blå korridor som arbetet med samrådshandling (val av lokaliseringsalternativ) resulterat i att projektet ska fortsätta arbeta utefter.

Den 18 juni 2018 genomfördes också ett möte på orten i syfte att presentera och få in synpunkter gällande omdragning av väg 2968, 2970 och enskilda vägar i norra delen av projektområdet.

10 juni 2019 genomfördes ett samrådsmöte i Mariestad gällande framtagen samrådshandling för norra vägplanen ”Muggebo – Tjos”. Samrådsperioden pågick fram till den 28 juni.

Torsdagen den 12 mars 2020 bjöd Trafikverket in till samrådsmöte för projektets södra del mellan Hindsberg och Muggebo. Mötets syfte var att informera om samrådshandlingen och att få in synpunkter den. På grund av coronavirusets spridning ställdes det planerade samrådsmötet in kort innan planerad mötestid. Samrådsperioden pågick under tiden 11 mars-16 april och samrådsmaterialet fanns tillgängligt på Trafikverkets webbplats och i stadshuset i Mariestad.

Under arbetet med framtagande av planförslag har möten genomförts med Länsstyrelsen i Västra Götaland vid följande tillfällen:

20 oktober 2017

19 mars 2018

14 december 2018

14 januari 2019

25 mars 2020

12 maj 2020

13 maj 2020

Under arbetet med framtagande av planförslag har möten genomförts med Mariestads kommun vid följande tillfällen:

24 oktober 2017

9 mars 2018

31 maj 2018

6 februari 2019

2 maj 2019

10 juni 2019

9 december 2019

12 mars 2020

12 maj 2020

Under 2018 och våren 2019 har även samråd hållits ett flertal gånger med ledningsägare, enskilda fastighetsägare och verksamheter som berörs för att samla in synpunkter och informera om projektet.

# 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: 2015-11-25, 2016-05-31, 2017-09-11, 2018-05-23, 2018-08-27, 2018-11-12, 2019-04-03 och 2019-05-23, 2020-02-28.

## Samrådskrets

Samrådskretsen har definierats utifrån Trafikverkets rutiner och ledningsdokument. Samrådskretsen har berört hela utredningsområdet. De som bland annat berörs av detta projekt är fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk, samfällda mark- och vattenområden där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk, nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastighet eller utrymme som kan komma att tas i anspråk. Av projektet kan även fastigheter med bostadsbyggnader som utan bullerdämpande åtgärder utsätts för buller över riktvärden för vägtrafikbuller/trafikbuller samt fastigheter vars utfart till allmän väg planeras ändras komma att beröras. Fastigheter kan även komma att beröras av indragning av väg. Gemensamhetsanläggningar och därmed jämställda vägsamfälligheter och vägföreningar kan också komma att bli berörda. I samrådskretsen ingår förutom länsstyrelse och kommun även övriga intressenter och myndigheter, lokala organ, föreningar med flera. Projektet har bedömts kunna anses medföra betydande miljöpåverkan, varför samråd med utökad krets är aktuellt.



# Samråd vid val av lokaliseringsalternativ

## Samråd med berörd länsstyrelse

Ett tidigt samrådsmöte hölls den 30 november 2015 med länsstyrelsen i Västra Götaland i Mariestad. Syftet med mötet var att redogöra för projektet, dess mål och tidplan. Trafikverket redogjorde för miljöförutsättningarna i projektet. Även gestaltungsfrågor diskuterades. En Powerpointpresentation skickades till länsstyrelsen som underlag inför samrådsmötet. Länsstyrelsen påpekade bland annat vikten av att studera frågor över etappgränserna tidigt, exempelvis masshantering. Andra synpunkter som framfördes var att Trafikverket bör beskriva effekterna inom influensområdet och inte bara utredningsområdet samt att tillståndsprövning krävs om Natura 2000-områden kommer att påverkas på något sätt. Länsstyrelsen ska kontrollera om arkeologisk utredning är beställd, vilka utredningar länsstyrelsen känner till angående fiskarter i Tidån samt om det finns någon vattendom angående planerad ny bro över Tidån. Riskutredning, anpassning av broar för friluftslivet samt kulturhistorisk utredning diskuterades också. Länsstyrelsens synpunkter kommer att beaktas i det kommande arbetet genom att miljökonsekvenserna behandlas i den integrerade planbeskrivningen för samrådshandlingen.

Ytterligare ett samrådsmöte hölls med länsstyrelsen i Västra Götaland den 13 juni 2016 i Mariestad. Syftet med mötet var att informera om pågående arbete med val av lokalisering. En Powerpointpresentation skickades till länsstyrelsen som underlag inför samrådsmötet. De diskussioner som fördes var konstaterandet att området för Sunds verksamhetspark kommer i konflikt med vägplanen för ny E20. Möjligheter för eventuell framtida exploatering utmed befintlig E20 på de avsnitt där röd och grön korridor går i nysträckning diskuterades, likaså hantering av gång- och cykelvägnätet samt lokalvägar och enskilda vägar. Möjliga lösningar redovisas så att alla vägsystem hänger ihop även efter en utbyggnad. I fortsatt arbete kommer dessa vägnät att studeras mer i detalj. Reservvattentäkten vid Hassle diskuterades. Skyddsområde för vattentäkten kommer att beröras av ny trafikplats för väg 26 i blå och röd korridor. Föreskrifterna för skyddsområdet påverkar byggnation. Mariestads kommun ska hantera frågan om skyddsområdet ska upphävas. Området är även utpekade som en grundvattenförekomst med miljö kvalitetsnormer, varför Trafikverket, oavsett vad som händer med skyddsområdet, kommer att vidta åtgärder för att skydda grundvattenförekomsten. Trafikverket meddelar att riskbedömning av olycka med farligt gods pågår för de respektive korridorerna. Ny bro över Tidån diskuterades. Skyddsåtgärder kommer att vidtas under byggnationen för att förhindra påverkan på bl.a. vattenkvaliteten. I grön och röd korridor kan artskyddsprövningar bli aktuella eftersom livsmiljöer för strikt skyddade groddjur sannolikt påverkas. Länsstyrelsen påminde Trafikverket om att en lokalisering som kräver artskyddsprövning endast får väljas om alla andra alternativ är uteslutna. Trafikverket bedömer att en breddning förbi Natura 2000-området Greby backar inte kommer att påverka området på ett betydande sätt. Tillstånd bedöms därmed inte vara aktuellt. Länsstyrelsen frågade om även risk för betydande påverkan kan uteslutas. Trafikverket svarar att man i nuläget gör den bedömningen. Åtgärder på befintlig väg bl.a. på sträckan förbi Ingarud-Berga diskuterades. Nya bullersituationer diskuterades. Röd och grön korridor medför nya bullerstörningar i tidigare ostörda miljöer. Samtidigt blir en del områden utmed blå korridor tystare. Trafikverkets behov av att genomföra lämpliga kompensationsåtgärder när det gäller vatten diskuterades. Trafikverket efterfrågade möjligheter till samarbete i vattenrelaterade projekt, t.ex. anläggande av våtmarker.

Hantering av massöverskott i projektet diskuterades. Samordning mellan E20-projekten sker i bl.a. viltfrågor (faunapassager).

Länsstyrelsen frågade om sammanställning av konsekvenser kommer att ske eller endast en avstämning mot projektmålen. Trafikverket svarade att både sammanställning av konsekvenser och avstämning mot projektmålen för respektive korridor kommer att göras. Länsstyrelsen frågade när arkeologisk utredning steg 2 kan bli aktuell. Trafikverket svarar att det arbetet kan påbörjas så snart lokalisering är vald.

## Samråd med berörd kommun

Ett samrådsmöte hölls den 17 december 2015 med Mariestads kommun. Syftet med mötet var att inhämta information samt synpunkter från kommunen. En Powerpointpresentation skickades till kommunen som underlag inför samrådsmötet. Trafikverket redogjorde för projektet och dess tidplan. Kommunen frågade hur minskning av CO2-utsläpp och energianvändning ska ske. Klassningen av Hassle som vattenskyddsområdet diskuterades, då detta inte längre är i bruk. Kommunen kontaktar länsstyrelsen i denna fråga. Kommunen ansåg vidare att en barnkonsekvensanalys även bör göras för Leksbergsskolan. Trafikverket föreslog att denna analys görs i en annan av etapperna av utbyggnaden av E20. Vidare gick kommunens planer igenom. Trafikverket efterfrågade ett antal dokument från kommunen. Trafikverket diskuterade även upprättande av ett geodataavtal med kommunen. Angående avfallsdeponin har Trafikverket en del frågor, bl.a. kring vattenavledningen. Sluttäckning av deponin pågår.

Ytterligare ett samrådsmöte hölls med Mariestads kommun den 13 juni 2016 i Mariestad. Syftet med mötet var att informera om pågående arbete med val av lokalisering. Diskussion fördes bland annat om att området för Sunds verksamhetspark kommer i konflikt med vägplanen för ny E20. Föreslagen plangräns ligger nära och ger inte utrymme för en breddning eller ny bro. Kommunen tycker det är olyckligt att Trafikverket inte reagerat tidigare på utformning av planen. Ett möjligt sätt för kommunen att gå vidare kan vara att avvakta med den del av planen som berörs och fortsätta planarbetet endast på den norra delen. Det är av betydelse att korridoren optimeras mellan trafikplats Haggården och trafikplats Ullervad. Eftersom korridoren är gemensam för samtliga alternativ i detta läge kan det finnas möjligheter att börja detaljstudera detta avsnitt relativt snart i fortsatt arbete. Trafikverket återkommer i frågan. Möjligheter för exploatering utmed befintlig E20 på de avsnitt där röd och grön korridor går i nysträckning diskuterades. Reservvattentäkten vid Hassle diskuterades. Skyddsområde för vattentäkten kommer att beröras av ny trafikplats för väg 26 i blå och röd korridor. Skyddsområdet har föreskrifter som bl.a. reglerar hur djupt man får schakta, vilket påverkar möjligheterna att bygga väg i området. Vid det tidiga samrådet i december 2015 signalerade kommunen att man inte hade något behov av vattentäkten. Begäran skulle göras hos länsstyrelsen om att upphäva skyddsområdet. Frågan har ännu inte hanterats av kommunen. Området är även utpekade som en grundvattenförekomst med miljö kvalitetsnormer så oavsett vad som händer med skyddsområdet, kommer Trafikverket att vidta åtgärder för att skydda grundvattenförekomsten. Skyddsåtgärder under byggtiden i samband med byggnation av ny bro över Tidån diskuterades. Det är viktigt att vandringsmöjligheterna för öring inte försvåras. Trafikverkets behov av att genomföra lämpliga kompensationsåtgärder när det gäller vatten diskuterades. Trafikverket efterfrågade möjligheter till samarbete i vattenrelaterade projekt, t.ex. anläggande av våtmarker.

Hantering av massöverskott i projektet diskuterades. Trafikverket redogjorde för idén med landskapsanpassning. Avslutningsvis redogjorde Trafikverket för arbetet och tidplaner på samtliga delsträckor på E20.

E20-projektet är ett sk nationellt projekt, vilket innebär att det krävs regeringsbeslut för att få börja bygga. Regeringen tar beslut endast en gång om året, vilket kan innebära förseningar.

## Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Efter samrådsmötet den 15 december 2015 (kallelse till allmänheten skedde via annonsering i Mariestads-Tidningen och Post- och Inrikes Tidningar den 10 december 2015 och Skaraborgsbygden den 11 december 2015 och där så kallade åsiktsvykort fanns tillgängliga att ta med sig) inkom följande synpunkter till Trafikverket:

### Boende Brodderud

Ett hushåll i Brodderud förordar korridorerna Sydöst eller Lokaliseringsplan främst på grund av befintlig bullersituation.

### Boende Hasslerör

Ett hushåll i Hasslerör förordar att E20 ska behålla sin nuvarande sträckning, motsätter sig korridorerna Lokaliseringsplan och Sydöst bland annat på grund av att mycket jordbruksmark skulle behöva tas i anspråk samt att bullersituationen skulle försämrats.

### Boende Karleby

Förordar utbyggnad i befintlig sträckning för att kunna fortsätta bruka sin jord. Hindsbergsbron bör byggas om till en bredd som klarar jordbruksmaskiner.

### Boende Krontorp

Ett hushåll i Krontorp förordar korridor Lokaliseringsplan. Även korridor Sydöst kan accepteras. Motiveringen är att båda dessa alternativ skulle leda till bättre trafikmiljö och bullersituation vid deras bostad.

### Boende Suntorp

Fem boende i Suntorp förordar ombyggnad i befintlig sträckning, alternativt korridor Nordväst, främst på grund av den negativa påverkan som de andra alternativen skulle få på djur- och naturliv.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar samtliga synpunkter ovan.*

### Boende enskild väg "Slöbäsavägen"

Tre boende på Slöbäsavägen förordar ombyggnad i befintlig sträckning, alternativt korridor Nordväst, främst på grund av den negativa påverkan som de andra alternativen skulle få på djur- och naturliv.

Två fastighetsägare, varav en boende nära korridor Lokaliseringsplans anslutning till väg 26, har hört av sig till Trafikverket angående planerad försäljning respektive köp av fastighet inom det område som är aktuellt för utredning av olika korridoralternativ och uttrycker oro över att inte veta vilken korridor det blir.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna. Alla fyra alternativen i förstudien är lika aktuella och utreds under vintern/våren 2016. En kombination av de fyra alternativen är också möjlig. Bilagorna till förstudien som bl.a. visar de fyra olika korridorernas sträckning har skickats till den person som planerar inköp av fastighet. Beslut om korridorval kommer att fattas till sommaren 2016.*

## Boende Ingarud Gaterud

Förordar ombyggnad av E20 i befintlig sträckning och vill inte att ny E20 ska anläggas i korridor nära hans fastighet. Frågar hur det blir med väg 2959 och ser helst inte att den görs om till enskild väg.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket utreder i dagsläget de olika alternativen från förstudien. Samråd med bland annat allmänheten planeras till juni 2016 och inbjudan till detta kommer bland annat ske med brev. Vi kommer även att annonsera i Mariestads-Tidningen. På detta möte kommer vi att presentera hur vårt arbete fortskrider och vad vi vet hittills. Inget alternativ är beslutat och kommer inte heller vara det vid detta tillfälle. Samrådet är en del av arbetet som kommer leda fram till ett beslut om val av lokalisering för E20 förbi Mariestad under hösten 2016. Vi utreder flera olika alternativ för vägen, där möjligheten att behålla E20 i dagens sträckning är ett utav alternativen.*

## Synpunkter där boendeort inte framgår

Sju personer/hushåll förordar ombyggnad i befintlig sträckning, varav två även kan tänka sig korridor Nordväst i andra hand. En av dessa personer föreslår även en alternativ sträckning av vägen. Förslaget innebär att vägen dras i ny sträckning från avfallsanläggningen, går söder om Ingarud och ansluter åter vid korsningen E20/väg 26. De anledningar som främst anges till varför vägen ska byggas om i befintlig sträckning är att djur och natur samt friluftsliv kommer att påverkas negativt – flera boende påpekar att bland annat lodjur finns i området. Även stora arealer värdefull jordbruksmark kommer att behöva tas i anspråk om E20 ska dras i ny sträckning.

En person informerar om att viltstängslet inte är sammanhängande och vikten att viltpassager skapas.

Ytterligare en person anser att E20 ska anläggas i sträckning så långt bort från Mariestad som möjligt för att underlätta för lokal- och cykeltrafik samt stadens möjligheter till att växa.

En person frågar när beslut om sträckningen av E20 förbi Mariestad kommer att tas samt på vilket sätt detta beslut kommer att delges berörda fastighetsägare.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna. Faunapassager samt placering av viltstängsel kommer att studeras för samtliga korridorer och ska samordnas med övriga etapper på E20. Ett liknande alternativ till det ovan föreslagna studeras och kommer att presenteras när samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ, tillgängliggörs för allmänheten. Det finns i dagsläget inga beslutade datum för vare sig beslut eller delgivning. Trafikverket utreder i dagsläget de olika alternativen från förstudien.*

*Samråd med allmänheten planeras till juni 2016 och inbjudan till detta kommer bland annat att ske med brev till berörda men även via annons i Mariestads-Tidningen. På detta möte kommer vi att presentera hur arbetet fortskrider och vad vi vet hittills. Inget alternativ är beslutat och kommer inte heller att vara det vid detta tillfälle. Samrådet är en del av arbetet som kommer att leda fram till ett beslut om val av lokalisering för E20 förbi Mariestad under hösten 2016.*

Efter samrådsmötet den 21 juni 2016 (kallelse till allmänheten skedde via annonsering i Mariestads-Tidningen och Post- och Inrikes Tidningar den 13 juni 2016 samt per brev till de som kan antas bli enskilt berörda). Åsiktsvykort fanns tillgängliga att ta med sig efter samrådsmötet. Följande synpunkter inkom till Trafikverket:

### **Boende Hindsberg**

Boende i Hindsberg oroas över bullerpåverkan och hur bullret kommer att påverka boende- och livsmiljön i byn. Framför allt är det norra delen av sträckan Götene–Mariestad och den mest södra delen av sträckan förbi Hindsberg fram till Håggårdens trafikplats som kommer att påverka byn. Bland annat dubbdäck, vått väglag samt vindriktning påverkar bullernivåerna vid Hindsberg. Boende föreslår att Trafikverket mäter bullret i byn. De boende ser gärna att eventuella bullerskärmar görs av solpaneler för att förse det framtida projektet Electrivillage Mariestad med energi.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna. För buller hänvisas till vägplan samrådshandling, val av lokaliseringalternativ, daterad 2016-09-30. Beräkning av buller sker genom beräkningsmodell och inte mätning i verkligheten. Att utföra bullermätning med hög precision är komplicerat. Det beror bland annat på att ljudutbredning utomhus är kraftigt väderberoende. Faktorer som vindstyrka, vindriktning, luftfuktighet, temperatur och lufttryck spelar stor roll för mätningens resultat och det är svårt att hitta tidpunkter att mäta då dessa förutsättningar är de rätta. Blåser det till exempel åt fel håll blir uppmätta nivåer lägre än vad de skulle blivit med standardiserade förutsättningar.*

*I beräkningsmodellen kan man studera bullerutbredningen från E20 under standardiserade förhållanden, vilket gör beräknade värden jämförbara mot gällande riktvärden. Beräkningsmodellen baseras på en virtuell modell av terräng, topografi, byggnader och vägar. De standardiserade meteorologiska förhållanden som används i beräkningsmodellen innebär bl. a. att det alltid är medvind till alla byggnader, vilket är en omöjlighet i praktiken. Erfarenhetsmässigt är beräknade ljudnivåer högre än uppmätta.*

### **Boende Suntorp**

Boende kring Suntorp som inkommit med synpunkter efter samrådsmötet den 21 juni 2016 förordar blå korridor på grund av att den korridoren påverkar landskapsbilden, boendemiljön, rekreationsområden samt natur- och djurliv minst.

Flertalet av fastighetsägarna skulle få en kraftigt försämrad livsmiljö med grön korridor. Intrången i natur och jordbruksmark/åkermark blir mindre i blå korridor jämfört med grön korridor.

En del uttrycker oro för Rattugglans fortsatta existens och de arbetstillfällena som finns där samt ridskolan vid Munkhagen – båda verksamheterna anses hotas i alternativet med grön korridor.

En fastighetsägare oroas av värdeminskning på sin fastighet och önskar bli inlöst om grön korridor väljs. Ytterligare ett argument som används för blå korridor är fördelarna utifrån turismsynpunkt – turister får närmare att svänga av mot Mariestad än om E20 skulle dras i en sträckning längre bort från staden.

En person uppger att man vid tidigare informationsmöten blivit informerad om att ingen sträckning av E20 ska gå genom befintlig bebyggelse.

En annan boende undrar om kostnaderna för ny bro över Tidån är inkluderade i den totala kostnaden för grön korridor.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna. Kostnaderna för ny bro över Tidån är inkluderade i den totala kostnaden för grön korridor.*

## Boende Ingarud

Hälften av de boende kring Ingarud som inkommit med synpunkter förordar grön korridor och hälften blå korridor. Två boende/hushåll ger inte uttryckligen stöd för någon av korridorerna. Argumenten för blå korridor är att den innebär mindre intrång i naturmiljö och jordbruksmark/åkermark samt mindre påverkan på djurlivet än t.ex. grön korridor. En del boende skulle få grön korridor väldigt nära inpå sig och därmed förstörd boende- och livsmiljö. En del betonar att den störning som blå korridor skulle ge under byggtiden är tillfällig, medan konsekvenserna för de boende blir långvariga eftersom de boende måste leva med störningar permanent om grön korridor väljs. Ett annat vanligt förekommande argument för blå korridor och emot grön korridor är att de som idag bor längs med befintlig E20 har valt att bosätta sig där medan de som bor på landet har valt att bo långt bort från vägen.

En fastighetsägare understryker vikten av att vägbyggnationen kommer igång snarast, oavsett vilken korridor som väljs, att fastighetsägare erbjuds generös ersättning samt att bullerskydd/bullervallar blir ordentliga så att gällande riktvärden inte överskrids.

De som förordar grön korridor gör det bland annat för att färre antal hushåll påverkas och behöver lösas in, störningarna blir mindre under byggnation och säkrare arbetsmiljö för byggarbetarna, det är billigare än övriga korridorer samt förbättras boendemiljön, då bullernivåerna blir lägre. Ett hushåll menar att befintlig väg skulle kunna utnyttjas i lokalvägnätet.

Blå korridor skapar en barriär som hindrar eventuell framtida expansion av Mariestad samt ger stor påverkan under byggtiden. Ett hushåll menar dessutom att blå korridor påverkar natur och djurliv samt vattenskyddsområde negativt.

Ett annat förekommande argument är att samhällen/byar såsom Ingarud, Hasslerör och Slöbäsavägen, inte bör delas av, vilket blir fallet i alternativet med blå korridor.

Flera fastighetsägare oroar sig för värdeminskning av sina fastigheter och en fastighetsägare undrar om Trafikverket ersätter för värdeminskning.

En fastighetsägare uppger om att det ligger en stor telekabel under hennes fastighet samt att Mariestads kommun har godkänt jordvärmedragning på hennes mark. Vidare rinner en bäck vid gränsen mot Brodderud, där många hushåll har sitt dagvattenutlopp.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna. Ersättningen bestäms enligt expropriationslagens regler, dvs. marknadsvärdeminskningen plus 25 % där vägrätt tas. Hävdad marknadsvärdeminskning utan intrång ska hanteras mot Trafikverket centralt, inte mot projektet.*

*Väglagen och vägförordningen styr planprocessen och därmed delvis tidplanen för projektet. Just nu utreds de olika lokaliseringalternativen och Trafikverket kommer att fatta beslut om korridor under hösten/vintern 2016. Därefter kan detaljprojektering inom vald korridor ta vid. Sedan ska vägplanen och det upprättade förslaget möjliggöras för granskning och vägplanen fastställas. En bygghandling ska sedan upprättas innan byggnation kan påbörjas. I planlägningsbeskrivningen som finns på projektsidan på Trafikverkets webbplats framgår tiderna för projektet.*

## Boende Brodderud

Boende kring Brodderud som inkommit med synpunkter efter samrådsmötet den 21 juni 2016 förordar grön korridor. En boende förordar röd korridor och en annan boende kan tänkas sig röd korridor i andra hand. Argument för grön korridor är bättre boendemiljö, då färre hushåll skulle bli störda av buller och färre bostadshus behöva lösas in samt kostnadsskäl. Blå korridor ger större påverkan under byggtiden samt begränsar Mariestad från eventuell framtida expansion. En person menar också att vägen kommer för nära reservvattentäkt vid Hassle i alternativet med korridor blå.

Ett hushåll önskar att utfarterna till deras fastigheter på något sätt blir kvar.

Ett par boende önskar bullervall vid sina fastigheter och ett hushåll vill ha planskild passage med E20 för att ansluta till lokalvägen på västra sidan ifall valet faller på blå korridor.

En person som förordar grön korridor föreslår som alternativ blå korridor från Hindsberg fram till strax norr om Rattugglan, därefter röd korridor fram till korsningen med väg 202 och slutligen grön sträckning till Hassle.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna. Angående över- och underfarter samt bullervallar kommer detta att diskuteras i samråd med fastighetsägare i nästa skede av vägplanprocessen, efter att Trafikverket har fattat beslut om korridor och när detaljprojektering inom vald korridor påbörjas. Utfarter kommer att anslutas till lokalvägnätet.*

## Boende Bengtstorp

Boende kring Bengtstorp som inkommit med synpunkter efter samrådsmötet den 21 juni 2016 förordar blå korridor med anledning av att det ger minst påverkan på natur, landskapsbild och djurliv samt intrång i jordbruksmark/åkermark och skog. Flertalet skriver att deras boendemiljö skulle förstöras om grön eller röd korridor väljs och argumenterar att de som valt att bosätta sig där det bullrar, intill befintlig E20 eller i stan, har gjort ett aktivt val och att de som valt att bosätta sig på landet inte ska straffas för detta.

En person är kritisk till att hon inte fick någon information om samrådsmötet i december 2015. Hon upprörs även över att brevet om samrådsmötet den 21 juni kom precis innan helgen när information fanns tillgänglig på Trafikverkets hemsida först efter helgen. Hon uppmanar Trafikverket att kommunicera i "moderna" medier och saknar information om kommunens landsbygdsstrategi samt om framtida transportutveckling.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna. Till samrådsmötet den 15 december 2015 kallades allmänheten genom annons. Projektet har följt Trafikverkets riktlinjer om annonsering och publicerat relativt nära i tiden inför mötet i de mest lästa tidningarna i området. Information om samrådsmötet fanns även på Trafikverkets webbplats. Kommun, länsstyrelse och berörda myndigheter och organisationer kallades per brev.*

*Hänsyn har tagits till framtida transportutveckling, trafikmängder har räknats upp till år 2045. Angående information om kommunens landsbygdsstrategi hänvisas till Mariestads kommun.*

## **Boende Hasslerör samt "Slöbäsavägen"**

Den övervägande majoriteten (15 av 18) boende kring Hasslerör och på Slöbäsavägen som inkommit med synpunkter efter samrådsmötet den 21 juni 2016 förordar blå korridor. Tre hushåll/fastighetsägare förordar grön korridor. Mindre intrång i natur- och kulturmiljö, landskapsbild, mindre påverkan på djurliv samt bättre boendemiljö uppges som skäl för att blå korridor bör väljas.

Många boende oroas av hur boendemiljön kommer att förstöras om grön korridor väljs. En familj skriver att de inte kommer att kunna bo kvar pga. de höga ljudnivåerna som skulle drabba dem i alternativen med grön och röd korridor. Samma familj skulle heller inte kunna fortsätta bedriva sin hästgård och inackorderingsverksamhet då grön och röd korridor skulle gå rakt över eller väldigt nära deras fastighet. Familjen menar att vinden sommartid pga. vindriktning skulle innebära ökat buller i alternativet med grön korridor. Två hushåll oroas av värdeminskning av deras fastigheter och möjligheten till att kunna bo kvar.

Ytterligare argument för blå korridor är att de som bor utmed befintlig väg har valt att bosätta sig där, att den är bättre ur turistnäringssynpunkt då det blir närmare för turister att svänga av mot Mariestad samt att byggnationen är tillfällig medan konsekvenserna för de boende är långvarig.

En person är kritisk till att det inte finns någon lösning på korsningen väg 26/Kinneullebanan. Han anser att hänsyn bör tas till kommunens vilja att elektrifiera Kinneullebanan. En plankorsning blir problematisk vid ökad turtäthet.

Han förvånas av att tidigare förslagen trafikplats vid Skarpan har tagits bort, då denna var en bra lösning i samtliga alternativ.

Ett hushåll föreslår att en trafikplats ska anläggas längre norrut, mellan Tjos och Skarpan, i samtliga alternativ. Väg 26 föreslås anslutas till E20 vid Råntorp där en planskild korsning görs över/under järnvägen. Fördelen blir att trafikplatsen kommer bort från bebyggelsen och att det finns stora nivåskillnader, vilket är bra förutsättningar för byggnation, menar man. Dessutom flyttas den trafikfarliga järnvägs korsningen bort från Hassle. Karta där den föreslagna trafikplatsen har ritats in bifogades.

De vill inte ha en trafikplats nordost om sin gård och undrar hur Trafikverket ska lösa bullerfrågan för dem (bostaden ligger högt) om grön korridor väljs.

En fastighetsägare undrar vad som kommer att hända med befintlig E20 om det blir en dragning i ny sträckning samt vad som händer med grundvattnet, då han menar att flera boende längs E20 besväras av salt i dricksvattnet.



Boende som förordar grön korridor gör det bland annat på grund av att man upplever att trafikmängderna på E20 har ökat de senaste åren och att man störs av buller. Grön korridor skulle förbättra bullersituationen för många som bor nära befintlig E20. En person menar att boendemiljön i Hasslerör förbättras om grön korridor väljs samt hänvisar till fördelarna under byggnation. Dessutom skulle viktiga kulturhistoriska områden såsom Berga och Ingarud skyddas. Ytterligare ett argument för grön korridor är att Hassles samhälles framtida utveckling gynnas liksom reservvattentäkten för Mariestad.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna. För buller hänvisas till vägplan samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ, daterad 2016-09-30. Vad gäller buller sker beräkning genom beräkningsmodell och inte mätning i verkligheten. Att utföra bullermätning med hög precision är komplicerat, tidskrävande och kostsamt. Det beror bland annat på att ljudutbredning utomhus är kraftigt väderberoende. Faktorer som vindstyrka, vindriktning, luftfuktighet, temperatur och lufttryck spelar stor roll för mätningens resultat och det är svårt att hitta tidpunkter att mäta då dessa förutsättningar är de rätta. Blåser det t ex åt fel håll blir uppmätta nivåer lägre än vad de skulle blivit med standardiserade förutsättningar.*

*I beräkningsmodellen kan man studera bullerutbredningen från E20 under standardiserade förhållanden, vilket gör beräknade värden jämförbara mot gällande riktvärden. Beräkningsmodellen baseras på en virtuell modell av terräng, topografi, byggnader och vägar. De standardiserade meteorologiska förhållanden som används i beräkningsmodellen innebär bl. a. att det alltid är medvind till alla byggnader, vilket är en omöjlighet i praktiken. Erfarenhetsmässigt är beräknade ljudnivåer högre än uppmätta.*

*Befintlig E20 kommer att ligga kvar som lokalväg i grön eller röd korridor, samt delvis i blå korridor.*

*Ingen av korridorerna omöjliggör en framtida planskildhet med Kinnekullebanan. Trafikplatsen vid Skarpan har valts bort av andra orsaker, såsom kostnader och restidsförlängning för trafiken på väg 26.*

*Lokalt kan grundvattennivån påverkas vid portar under E20, i övrigt kommer inte grundvattennivån att påverkas. Fortsatt detaljprojektering får påvisa effekterna och åtgärderna för att minimera påverkan på grundvattnet.*

## Synpunkter från övriga

En boende i Krontorp förordar det alternativ som ligger längst bort, vilket Trafikverket tolkar är grön korridor, på grund av bullersituationen vid dagens väg.

En boende i Berga förordar också grön korridor på grund av trafiksäkerhet, möjlighet för framtida expansion av Mariestad, kostnad samt att trafiken inte skulle störas under byggnation.

En boende i Lyrestad som arbetar inom aktuellt område förordar blå korridor, då det i mindre utsträckning påverkar landskapet och intrånget i åkermark. Grönt alternativ skulle "förstöra gårdsbilden för flera stora gårdar i Hasslerör som kommer att få mark på båda sidor av E20". Hon påpekar att argumentet för att blå korridor skulle vara mindre bra för att Ingarud och Berga skulle splittras inte håller, då så har varit fallet sedan befintlig E20 byggdes.

Ett hushåll i Korstorp förordar grön korridor och kan även acceptera röd korridor, då det skulle medföra en förbättring av boendemiljön. Idag är de hårt drabbade av bullret. Ytterligare en person vars ena förälder bor i Korstorp förordar blå korridor, eftersom den ger minst påverkan på natur- och kulturmiljö och friluftsliv och menar att det är onödigt att göra nya intrång i naturen. Byggnationen blir tillfällig medan konsekvenserna för boende blir långvariga. I grön och röd korridor förstörs mycket kulturhistorisk miljö samt naturmiljö.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna.*

### Synpunkter från boende där boendeort inte framgår

Tolv personer förordar blå korridor, varav en även kan tänka sig röd korridor. Ytterligare en person förordar blå korridor på sträckan Haggården–Tjos, i andra hand röd korridor. Det främsta argumentet för blå korridor är att den ger mindre intrång i naturen, tar mindre jordbruksmark/åkermark i anspråk och påverkar djurliv och landskapsbild i mindre utsträckning än övriga två korridorer. En person påpekar att habitatet för lodjur i Västermarken hotas förstöras/allvarligt skadas i alternativen med röd och grön korridor och understryker att lodjuret är fridlyst. Två personer påtalar hotet som grön korridor utgör mot Rattugglan och arbetstillfällena där. Ytterligare två personer ser att grön korridor hotar möjligheterna för ridskolan vid Munkhagen att vara kvar och fortsätta bedriva sin verksamhet.

Grön korridor stycker upp fastigheter och en person uppger att hans verksamhet hotas. En person föreslår att fartkameror sätts upp och att hastigheten sänks under byggnation för att skapa en säkrare arbetsmiljö för vägarbetarna ifall blå korridor väljs. En annan person påpekar att det trots allt är en tillfällig arbetsplats för vägarbetarna, medan de boende skulle påverkas permanent.

En person saknar beräkningar för miljöpåverkan med avseende på avgasutsläpp i utredningen.

Tio personer förordar grön korridor, varav fyra stycken även kan tänkas sig röd korridor och/eller en kombination av grön och röd korridor. En person förordar röd korridor fram till Rattugglan, därefter grön korridor.

Argumenten är att grön korridor skonar fler boende från buller och skapar därmed en bättre boendemiljö samt möjliggör eventuell expansion av Mariestad. Grön korridor innebär även fördelar under byggtiden, eftersom befintlig trafik inte skulle störas av den pågående byggnationen. Flera boende argumenterar för att grön korridor är bäst för kulturhistoriska miljöer och byar såsom Ingarud och Berga.

En av de tio personerna som förordar grön korridor föreslår även ett alternativ kallat ”Lila”, som innebär att E20 dras i nysträckning sydöst om befintlig E20 med start från trafikplats Brodderud fram till ca strax söder om korsningen där väg 2959 ansluter till E20. Personen som lämnat förslaget Alternativ lila frågar om förslaget inte innebär att ”färre fastigheter berörs och färre nya utfartsvägar behöver byggas.” Skiss på förslaget bifogades synpunkten.

En motionscyklister uppger att han är positiv till att Trafikverket planerar att bygga gång- och cykelväg längs med befintlig E20, men skriver att man som cyklist inte vill cykla utmed en motorväg utan förordar alternativen med grön och röd korridor där befintlig E20 istället blir lokalväg.

En person föreslår att av- och påfart vid Rattugglan i röd och blå korridorer görs kortare och flyttas närmare E20 och föreslagen bro där befintlig utfart i plan finns idag. Detta menar han är fördelaktigt både ur miljö- och kostnadssynpunkt då trafiken får kortare och enklare av- och påfarter. Skiss bifogades på förslaget.

En person föreslår trafikplats vid korsningen väg 26/Kristinehamnsvägen. Han upplyser även om en gravplats vid Hassle som skulle komma att påverkas i röd korridor samt att det finns risk för tjälhävning på grund av för klen överbyggnad vid breddning av nuvarande vägbank på sträckan Rattugglan–Törebodavägsavfarten.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna. Lokalvägnätets exakta utformning och placering samt dimensionering av vägbanken bestäms i nästa skede, efter att beslut lokalisering tagits. Befintligt E20 kommer att ligga kvar som lokalväg i grön eller röd korridor, samt delvis i blå korridor.*

*Trafikverket har inte gjort några beräkningar angående avgasutsläppens miljöpåverkan. För luftföroreningar hänvisas till vägplan samrådshandling, val av lokaliseringalternativ, daterad 2016-09-30.*

*Angående förslag Alternativ lila skulle en ny trafikplats behöva byggas öster om befintlig trafikplats Brodderud, då befintlig bro i trafikplatsen inte skulle gå att användas. Flertalet fastigheter söder och norr om väg 202 skulle drabbas negativt av detta förslag. Dessutom tas mer jordbruksmark i anspråk i Alternativ lila. Trafikverket bedömer att detta förslag inte ger några direkta fördelar jämfört med de i lokaliseringsstudien redovisade korridorerna.*

## Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Havs- och vattenmyndigheten och Riksantikvarieämbetet har valt att avstå från att lämna synpunkter. Riksantikvarieämbetet hänvisar till länsstyrelsen. Försvarsmakten har inget att erinra.

### Rasta Mariestad/Rasta Sverige AB – Rattugglan

Ett samrådsmöte har hållits mellan Trafikverket och representanter från Rasta, på initiativ från Rasta, den 5 juli 2016. På mötet redogjorde Trafikverket för de tre korridorerna och Rasta för påverkan på Rattugglans verksamhet, planer på framtida utveckling/expansion. För Rasta är det av stor vikt att synas och från E20 och det är avgörande att byggnaderna kan vara kvar och verksamheten på den östra sidan av E20 är viktigast. Rasta föredrar blå eller röd korridor.

I ett yttrande efter samrådsmötet den 21 juni 2016 och med det samrådsmaterial som underlag som gjordes tillgängligt i samband med samrådet skriver representant för Rasta Sverige AB att blå eller röd korridor förordas och att man motsätter sig grön korridor, då verksamheten skulle påverkas mycket negativt och en framtida utveckling likaså i alternativet med grön korridor eftersom det blir längre och krångligare för trafikanter att ta sig till Rattugglan. Ca 60 arbetstillfällen skulle hotas.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna och kommer att fatta beslut om lokalisering hösten/vintern 2016. Samtliga berörda av den korridor som beslutas kommer att få information om beslutet via brev. Efter att beslut om lokalisering fattats kommer arbetet med detaljutformning av väg E20 och övrigt vägnät att påbörjas.*

## Rörs samfällighetsförening

Rörs samfällighetsförening omfattar ca 60 fastigheter och uppskattningsvis ca 100–150 personer. Styrelsen inkom med ett yttrande i samband med samrådsmötet den 15 december 2015 där man skrev att man är emot utbyggnad enligt alternativ Sydost och Lokaliseringsplan, då båda dessa alternativ kommer att ta mycket jordbruksmark i anspråk.

Efter samrådsmötet den 21 juni 2016 och med det samrådsmaterial som underlag som gjordes tillgängligt i samband med samrådet har Rörs samfällighetsförening inkommit med ytterligare ett yttrande angående val av lokalisering. Samfällighetsföreningen förordar blå korridor, då både röd och grön korridor skulle innebära stora intrång i föreningens medlemmars åkermark och fastigheter. En del medlemmar skulle eventuellt inte kunna bo kvar, delvis på grund av den bullerpåverkan som skulle uppstå.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar yttrandet.*

## Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen inkom med en skrivelse i samband med samrådsmötet den 15 december 2015. I yttrandet står att Skogsstyrelsen avser att ”delta i ett myndighetsgemensamt yttrande.”

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.*

## Statens geotekniska institut (SGI)

SGI delar bedömningen som Trafikverket gör vad gäller fokuspunkter för det kommande arbetet som redogjordes för i presentationen som visades på samrådsmötet den 15 december. SGI förutsätter att även förorenade områden kommer att vara en fokuspunkt i det fortsatta arbetet.

Efter samrådsmötet den 21 juni 2016 och med det samrådsmaterial som underlag som gjordes tillgängligt i samband med samrådet har SGI inkommit med ytterligare ett yttrande. SGI anser att mer detaljerade undersökningar krävs av förorenade områden innan byggnation påbörjas. Enligt SGI framgår det inte om byggnation kan komma att ske på eller i anslutning till deponin vid Bångahagen.

SGI framhåller risken med att bygga på deponier som innehåller organiskt material som ännu inte brutits ned och att detta kan påverka korridorvalet. SGI påminner även om skyldigheten av genast underrätta tillsynsmyndighet om förorenade massor påträffas.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkten. Förorenade områden kommer att beaktas. Utförda undersökningar är översiktliga och har tagits fram i samband med utredning av olika lokaliseringalternativ inom ramen för en förstudie. Trafikverket avser att utföra mer detaljerade undersökningar innan byggnation.*

*Ingen byggnation kommer att ske på Bångahagendeponin. Detaljplanen för Bångahagens avfallsanläggning berörs av några av alternativen. Sannolikheten för påverkan av lakvatten från deponin vid vägsträckningen bedöms vara liten, men kommer att utredas vidare i det fall sträckningen närmast Bångahagens avfallsanläggning väljs.*

## Västra Götalandsregionen, Kollektivtrafikmyndighet i Västra Götaland

Kontakt har tagits per mejl med Kollektivtrafikmyndigheten den 9 november 2015. Kollektivtrafikmyndigheten meddelar att Västtrafik kommer att yttra sig i ärendet.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.*

## VänerEnergi AB

VänerEnergi AB har kontaktat Trafikverket per brev den 10 mars 2016 med önskemål om att ingå i samrådsretsen angående planerna för ombyggnad av E20. VänerEnergi äger fiberlednings- och elnät i berört område.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket har i Ledningskollen noterat att VänerEnergi kan komma att beröras av projektet och har lagt till VänerEnergi i sändlistan för utskick av samrådsmaterial och information.*

## Mariestads Fågelklubb

Fågelklubben har i februari 2016 skickat underlag i form av karta på vilken observationer av skogsduva och hornuggla markerats ut. En del av dessa platser tros även vara häckningsplatser. Fågelklubben förordar att E20 byggs om i befintlig sträckning i så stor utsträckning som möjligt.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.*

## Mariestad Töreboda Jaktvårdsrets – Jägareförbundet Skaraborg

Trafikverket har i januari och mars 2016 varit i kontakt med jaktvårdsretsen per mejl i syfte att samla in information om viltstråk. Jaktvårdsretsen har inte lämnat någon sådan information, men framhåller att man önskar hjälpa till i det fortsatta arbetet med att placera viltpassager på lämpliga platser. Retsen anger även en port under E20 vid Götene som ett bra exempel på viltpassage.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.*

## Naturskyddsföreningen i Mariestad

Trafikverket har i april 2016 varit i kontakt med Naturskyddsföreningen i Mariestad per mejl i syfte att samla in information om förekomst om fauna. Syftet var även att samråda om ett förslag på läge för viltpassage som föreningen angett i samband med samrådet för förstudien. Föreningens representant bekräftar ett läge sydväst om Hindsberg, vid skogspartiet, som en tänkbar lämplig passage.

Naturskyddsföreningen kan även bekräfta förekomsten av lodjur, som främst verkar förekomma norr om Mariestad.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.*

## Tidans vattenförbund

Trafikverket har i februari 2016 varit i kontakt med Tidans vattenförbund per telefon. Verksamhetsledaren påpekar bland annat att Tidan är av Riksantikvarieämbetet och Naturvårdsverket utpekade som särskilt nationellt värdefullt vatten. I Tidan finns bland annat några rödlistade arter (asp och Tidan-öring) men även utter, varför det är viktigt att tänka på faunapassager. Aspen tror man inte går förbi bron vid Tidan utan stannar vid första vandringshindret. Troligen finns det inte någon direkt värdefull bottenfauna i aktuellt läge.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.*

## Motormännens lokalklubb Skaraborg

Efter samrådsmötet den 21 juni 2016 och med det samrådsmaterial som underlag som gjordes tillgängligt i samband med samrådet har Motormännens lokalklubb i Skaraborg inkommit med synpunkter på val av lokalisering.

Lokalklubben förordar grön korridor av trafiksäkerhetsskäl, såsom att avståndet till bostadsbebyggelse blir längre, korsningar och direktutfarter från t.ex. fastigheter i plan tas bort, samt pga. mindre påverkan under byggtiden.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna.*

## Naturvårdsverket

Efter samrådsmötet den 21 juni 2016 och med det samrådsmaterial som underlag som gjordes tillgängligt i samband med samrådet har Naturvårdsverket inkommit med synpunkter på val av lokalisering. Naturvårdsverket förordar blå korridor pga. hänsyn till natur- och friluftsvärden. Naturvårdsverket påtalar att Trafikverket vid val av lokalisering måste beakta innebörden av artskyddsförordningen; Trafikverket får inte välja en korridor där artskyddsdispens krävs om det finns ett annat alternativ.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna.*

## St1 Sverige AB/Shell

Efter samrådsmötet den 21 juni 2016 och med det samrådsmaterial som underlag som gjordes tillgängligt i samband med samrådet skriver St1 angående val av lokalisering att man emotsätter sig "förslag som motverkar en fortsatt stationsverksamhet på fastigheten eller på annat sätt påverkar St1 negativt."

I blå och röd korridor kommer bensinstationen att vara inom synhåll från E20 och då behövs av- och påfarter i anslutning till stationen för att verksamheten ska kunna fortsätta bedrivas i befintligt läge. St1 menar att det inte är särskilt troligt att kunder skulle ta sig till stationen via 1,5 km lokalväg, även om stationen i samtliga alternativ skulle kunna nås från E20 genom trafikplatsen vid väg 26.

St1 menar att en av- och påfart i båda riktningar i anslutning till bensinstationen är nödvändigt och önskar fortsatt samråda med Trafikverket om en lösning.

Om en lösning inte kan nås som möjliggör fortsatt verksamhet i ”befintligt läge, vill St1 ges möjlighet till ersättningsläge, vid av-/påfart, i närhet till dagens läge.”

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar yttrandet. När det gäller ersättningsläge erbjuder Trafikverket inte detta. Lokalvägnätets exakta utformning och placering bestäms i nästa skede, efter att beslut lokalisering tagits.*

## Västtrafik AB

Efter samrådsmötet den 21 juni 2016 och med det samrådsmaterial som underlag som gjordes tillgängligt i samband med samrådet meddelar Västtrafik att man inte har några synpunkter men vill delta i det fortsatta arbetet för de delar som berör kollektivtrafiken.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.*

## Samråd med allmänheten

Samrådsmöte med allmänheten hölls den 15 december 2015 i Trädgårdens skolas aula i Mariestad. Trafikverket bjöd in till två mötestillfällen, det första med start klockan 17 och det andra från klockan 19. Allmänheten har kallats till mötet genom annonsering i Mariestads-Tidningen och Post- och Inrikes Tidningar den 10 december 2015 och Skaraborgsbygden den 11 december 2015. Övriga myndigheter och organisationer som ingår i den utökade kretsen har fått kallelse per brev. Syftet med samrådsmötet var att informera allmänheten, särskilt berörda, myndigheter och organisationer om projektet samt att inhämta synpunkter. Underlag för samrådet fanns tillgängligt på Trafikverkets webbplats. Närvarande kunde ta med sig ett förfrankerat åsiktsvykort och skicka in sina synpunkter på. Samtliga synpunkter finns diarieförda under projektets diarienummer. Synpunkterna behandlas och besvaras av Trafikverket i denna samrådsredogörelse. Presentationen från samrådsmötet har publicerats på projektsidan efter mötet och protokoll från de båda mötena finns diarieförda. Följande synpunkter framfördes under mötet:

Fråga: Finns de olika korridorerna redovisade på hemsidan?

*Svar Trafikverket: Ja.*

Fråga: Blir sträckan söderut mellan Götene och Mariestad av någon annan gång?

*Svar Trafikverket: Ett motsvarande samrådsmöte kommer att hållas om ca ett halvår för den etappen. Den etappen ligger lite efter vår etapp. År 2022 ligger byggstarten för etappen mellan Götene och Mariestad.*

Fråga: Vilket av de fyra korridorerna är bäst kostnadsmässigt?

*Svar Trafikverket: Inga kostnadsberäkningar är gjorda ännu. Kostnadsberäkningar kommer att göras i detta skede då vi tar fram samrådshandling, val av lokaliseringalternativ.*

Fråga: Kan ni säga något om vilka kriterier ni tar hänsyn till vid valet av lokaliseringalternativ?

*Svar Trafikverket: Trafikverket gör en sammanvägd bedömning av respektive lokaliseringalternativ. Trafikverket tittar då på bland annat miljöpåverkan och lyssnar på de boende men också på organisationer och föreningar. Trafikverket samråder även med länsstyrelsen och kommunen. Sedan vägs allt samman, inklusive kostnaden, och man får fram en korridor. Det är inte självklart vilken korridor det blir. Trafikverket försöker ta fram en helhetsbild. Till nästa samrådsmöte kommer vi att veta mer och då kanske en del alternativ försvinner. Det finns inget poängsystem som man bedömer utifrån.*

Fråga: På tidigare samrådsmöten har ni alltid sagt att trafiksäkerheten går i första hand. Den har ni inte nämnt så mycket om idag. Vägens standard håller inte måttet.  
Svar Trafikverket: *Trafiksäkerhet är ett övergripande mål, det gäller oavsett korridor.*

Fråga: Blir bron på E20 över Götakanal i Lyrestad kvar?  
Svar Trafikverket: *I denna etapp händer inget med den bron.*

Fråga: Vart tar fordonsskatten vägen?  
Svar Trafikverket: *Det är transportstyrelsen som administrerar denna. Det finns inga öronmärkta skattepengar från fordonsskatten till vårt projekt.*

Fråga: Är det stopp i Hovaprojektet pga. överklagan?  
Svar Trafikverket: *Ja, den vägplanen är överklagad och ligger hos regeringen för beslut. Så fort Trafikverket får ett positivt besked påbörjas upphandling av entreprenör.*

Fråga: Blir det bättre att cykla på E20 efter projektet? Det finns inget förbud mot att cykla idag.  
Svar Trafikverket: *Vi kommer att se över gång- och cykelvägnätet i detta projekt, man kommer inte att behöva cykla på E20.*

Synpunkt: Det är lite svårt att förstå att det här är ett tidigt skede. Det har pågått sedan 1994.  
Kommentar Trafikverket: *Vi tror att vägen kommer att byggas nu. Vi har ett utredningsområde i dagsläget. Till sommaren kommer vi att ha en lokalisering klar.*

Samma person frågade om Trafikverket då löser in fastigheter.  
Svar Trafikverket: *Trafikverket löser inte in alla fastigheter inom en korridor.*

Fråga samma person: Läger ni över lokalvägnätet på de boende som enskilda vägar?  
Svar Trafikverket: *Nej, det beror på behovet och vägens funktion.*

Fråga: Hur nära räknar ni med att vägen kan gå bostadshus utan att fastigheten löses in?  
Svar Trafikverket: *Det går inte att säga något avstånd. Det beror bland annat på vägens profil. Trafikverket arbetar också med bullerdämpande åtgärder.*

Fråga: Ni sa att ni skulle utreda ny bro över Tidån och ny bro vid Hindsberg. Innebär det att ni får in fyra körfält på befintlig bro över Tidån?  
Svar Trafikverket: *Vi kommer att utreda detta i det fortsatta arbetet.*

Fråga: Även om vi befinner oss i ett tidigt skede, ser ni att det lutar åt någon av korridorerna?  
Svar Trafikverket: *Nej, det är fortfarande helt öppet.*

Fråga: Med tanke på de fornlämningar som finns, blir det mindre påverkan om man breddar befintlig väg?  
Svar Trafikverket: *Att vägen ligger där den gör idag betyder inte det att den inte påverkar sin omgivning. Det finns fornlämningar även utmed befintlig väg.*

Fråga: Hur mycket påverkar kommunen valet av korridor?  
Svar Trafikverket: *Kommunen är en samrådspartner som alla andra. Vi samråder med många olika parter: markägare, föreningar och myndigheter. Sedan måste vi ta hänsyn till kommunens detaljplan och översiktsplan.*

Fråga: Får långsamtgående fordon köra på den nya vägen?  
Svar Trafikverket: *Ja.*



Fråga: Angående markbyten, kan man tänka sig att Trafikverket köper hela fastigheter och byter mellan markägare?

Svar Trafikverket: *Trafikverket kan köpa hela fastigheter som berörs av intrång om de är till salu, strategiska förvärv i området är inte troligt.*

Synpunkt: Mellan de stora överfarterna blir det ganska stora avstånd för att köra runt.

Kommentar Trafikverket: *Vi ser över det lokala vägnätet i samband med valet av lokalisering.*

Samma person frågar om det blir några underfarter.

Svar Trafikverket: *Det kan lika gärna bli en underfart som en överfart. Detta ska vi utreda.*

Samma person frågar: Behöver man höra av sig som markägare eller tittar ni på lösningar i samband med att ni berör en fastighet?

Svar Trafikverket: *Vi ser över lösningar i samråd med markägare.*

Fråga: Blir det något viltstängsel?

Svar Trafikverket: *Ja, det blir viltstängsel.*

Synpunkt: Ni pratar om marklösen. Om vägen går 200 m från mitt hus kommer det att dundra på rejält. Jag kommer inte vilja bo kvar. Mitt hus faller i värde, ingen kommer vilja bo där.

Kommentar Trafikverket: *När vi bygger en ny väg och projektet klassas som väsentlig ombyggnad blir bullerriktlinjerna snävare. För att nå riktvärdet 55 dB(A) vid fasad kan det behövas bullervall eller bullerskärm.*

*Klaras ändå inte värdena kan det bli fråga om inlösen. Trafikverket ersätter inte värdeminskningen om det inte är fråga om inlösen. Vi kommer att ha en dialog med fastighetsägaren om man vill bo kvar eller inte. Det ska ställas i relation till kostnaden. Vi kan inte uttala oss generellt utan det får vi titta på i det enskilda fallet. Om vi inte klarar att få ner bullernivån löser vi in fastigheten.*

Ytterligare ett samrådsmöte med allmänheten hölls den 21 juni 2016 i Jubileumsteatern, Karlsholme Folkets Park i Mariestad. I samband med mötet hölls öppet hus. Allmänheten har kallats till mötet genom annonsering i Mariestads-Tidningen och Post- och Inrikes Tidningar den 13 juni 2016. Brev om mötet skickades till de som kan antas bli särskilt berörda av någon av korridorerna samt myndigheter och organisationer som ingår i den utökade kretsen. Syftet med samrådsmötet var att informera allmänheten om pågående arbete med vägplan samrådshandling, val av lokaliseringalternativ. Trafikverket kommer efter sommaren 2016 att fatta beslut om en av tre korridorer, alternativt en kombination av dessa korridorer, och vill därför inhämta allmänhetens synpunkter. Underlag för samrådet har funnits tillgängligt digitalt på Trafikverkets webbplats samt fysiskt på stadshuset i Mariestads kommun under perioden 22 juni–8 juli 2016. Närvarande på mötet kunde ta med sig ett förfrankerat åsiktsvykort och skicka in sina synpunkter på. Samtliga synpunkter finns diarieförda under projektets diarienummer. Synpunkterna behandlas och besvaras av Trafikverket i denna samrådsredogörelse.

Presentationen från samrådsmötet har publicerats på projektsidan efter mötet och protokoll från mötet finns diariefört. Följande synpunkter framfördes under mötet:

Fråga: Varför gör Trafikverket ingen korsning med väg 26 och Kinnekullebanan norr om dagens plankorsning?

Svar: *Trafikverket har studerat alternativet med trafikplats i norr inkl. planskild korsning med Kinnekullebanan men valt bort det alternativet. En av anledningarna till detta är att arbete pågår med Kinnekullebanans framtid och inget beslut är taget. Alternativet är kostsamt och innebär restidsförlängning för trafiken på väg 26. Möjlighet till planskildhet med Kinnekullebanan finns i befintligt läge.*

Fråga: Om man bygger E20 enligt grön korridor kommer väl produktionen påverka trafiken i väldigt stor grad på befintlig E20 och väg 26 där väg 26 ansluter E20?

Svar: Ja, trafiken kommer påverkas i anslutningarna till befintlig väg. I övrigt sker arbetet utan påverkan på befintlig E20.

Fråga: Är lokalvägnätet beslutat och fast? Kan man lämna synpunkter på det?

Svar: Nej, det är inte beslutat utan redovisas som förslag i respektive korridor.

Fråga: Tidigare förslag om att bygga väg 26 söder om Enåsa kyrka ut till ny trafikplats vid Tjos förstörde mindre. De andra alternativen förstör för mycket av landskapsbilden.

Svar: Trafikverket noterar synpunkten.

Fråga: Att bygga om befintlig E20 måste väl bli billigare, det går väl åt mindre material?

Svar: Alternativen har beräknats ha likvärdiga kostnader. Att bygga om befintlig väg kräver mindre material men bl.a. kostnaden för att bygga i befintlig trafik är högre.

Fråga: Blir E20 huvudled eller motortrafikled? Vilka fordon kommer att få köra på vägen?

Svar: Huvudled, alla typer av fordon får köra på vägen.

Fråga: Vad händer söder om Hindsberg?

Svar: Även för sträckan Götene – Mariestad pågår arbetet med en vägplan för val av lokalisering och vägen kommer byggas om till 2+2 på samma sätt som det här projektet. När hela utbyggnaden är färdig är det dubbelfiligt från Lundsbrunn till norr om Greby motorstadion.

Fråga: Tar Trafikverket hänsyn till en eventuell värdeminskning av fastighet som inte berörs av markintrång? Ersätts det?

Svar: Det är en svår fråga, men utifrån rättsfall säger domstolarna att man får tåla en värdeminskning om ca 10%, ingen generell hantering, utan de enskilda fallen bedöms var för sig.

Kommentar efter mötet: Ett sådant ärende hanteras utanför projektet, med en stämningsansökan mot Trafikverket och ett ev. avgörande i domstol. Ärendet prövas enligt 32kap Miljöbalken som ska utreda om skadan bör tålas med hänsyn till förhållanden på orten eller dess allmänna förekomst under jämförliga förhållanden

Fråga: Var ska man cykla? Och var ska man cykla mellan trafikplats Haggården och trafikplats Ullervad?

Svar: Cykeltrafiken kommer att hänvisas till parallellvägnätet i Mariestads tätort.

Fråga: Görs det viktningar av resultat från alla inventeringar som gjorts inför beslutsfattandet?

Svar: Inga viktningar med nyckeltal görs. Trafikverket gör en sammanvägd bedömning där alla förutsättningar, effekter, konsekvenser o.s.v. vägs samman för respektive alternativ.

Fråga: Hur får man besked om vilken korridor det har beslutats om? Kan man överklaga beslutet?

Svar: Berörda fastigheter kommer att få brev om beslutet. Det kommer även att skrivas på Trafikverkets hemsida. I brevet beskrivs hur man kan påverka den fortsatta processen.

Fråga: Finns det någon möjlighet att kombinera alternativen på olika sträckor, t.ex. grön korridor från söder och fram till ny trafikplats Brodderud och röd korridor norr där om, eller tvärt om.

Svar: Ja, det är fullt tänkbart. Detta kommer att framgå beslutsunderlaget för val av lokalisering att dessa möjligheter finns och vad de skulle innebära.

Fråga: I förstudien finns alternativet "Lokaliseringsplan" med en korridor söder om befintlig trafikplats Ullervad, varför är den borttagen? Den gröna korridoren är sämre för de boende i Munkahagen och Suntorp än denna.

Svar: Alternativet "Lokaliseringsplan" bygger dels på motorvägsutbyggnad med nystreckning söder ut och att de befintliga trafikplatserna Haggården och Ullervad skulle rivas och ersättas med nya. Detta har vi förkastat som ett gångbart alternativ bl.a. av kostnadsskäl.

## Övriga samråd

Brev om fältarbeten har skickats ut till berörda markägare i månadsskiftet februari/mars och i maj 2016. Brev om utsättning av grundvattenrör har skickats ut i maj 2016.

# Samråd vid utformning av planförslag

## Samråd med berörd länsstyrelse

### Samråd

Fredagen den 20 oktober 2017 genomfördes ett samrådsmöte med länsstyrelsen i Mariestad. Projektet presenterade att man nu fortsätter arbeta med lokaliseringsalternativet, tidigare benämnt "blå korridor". Detta är även den lokalisering som länsstyrelsen förespråkade i sitt tidigare utlåtande. Det förklarades att projektet kommer innehålla två vägplaner, med en gemensam miljökonsekvensbeskrivning. Ett av fokusområdena under mötet var att diskutera de miljöutmaningar som projektet har identifierat i nuläget och hur man planerar att hantera dessa framöver i arbetet med samrådshandlingen. Det finns bland annat värdefulla miljöer vid Hindsberg, i södra delen av projektet, samt ett Natura 2000-område i den norra delen. Projektet innehåller även utmaningar gällande hantering av grundvatten då det utmed sträckan planeras flera underfarter under E20. En av dessa, som kräver mycket hantering, är underfarten för väg 26 i den nya trafikplatsen vid Hasslerör. Även lokalvägnätet samt samordningen med berörd kommun var frågor som togs upp under mötet.

Den 19 mars 2018 genomfördes ytterligare ett möte med berörd länsstyrelse. Syftet med mötet var att dels att ge en beskrivning av projekteringsläget med väganläggningens utformning och dess miljöpåverkan, och dels att få synpunkter från länsstyrelsen inför det fortsatta arbetet. Med projektets samordningsmodell som underlag presenterades kort det förslag på utformning av E20 och dess lokalvägar som var aktuellt inför framtagandet av samrådshandlingen av vägplanerna och miljökonsekvensbeskrivningen.

Den 14 december 2018 genomfördes ett samrådsmöte med fokus på utmaningarna och frågeställningarna kring Natura 2000-området Greby Backar. Syftet var att presentera underlag inför länsstyrelsens bedömningen kring eventuellt behov av tillstånd med avseende på området. Trafikverkets bedömning är att utbyggnaden av E20 inte är av den karaktär att den medför betydande påverkan på Natura 2000-området.

Den 14 januari 2019 genomfördes som planerat ett samrådsmöte med länsstyrelsen. Syftet med mötet var att:

- Beskriva väganläggningens senaste utformning.
- Redovisa tidigare samrådsmöte angående Natura 2000-området Greby backar samt fortsatt arbete.
- Klargöra ärendehantering och omfattning av MKB.
- Samråda om bl.a. skyddsbestämmelser för strandskydd och generella biotopskydd.
- Redovisa tänkt hantering av känsliga konfliktområden kopplat till kulturmiljö.

Som uppföljning av föregående möte meddelade länsstyrelsen att man gör samma preliminära bedömning som Trafikverket avseende påverkan på Natura 2000-området.

Den 25 mars 2020 genomfördes ett samrådsmöte avseende skyddsbestämmelser och artskydd för delen Hindsberg-Muggebo.

Den 28 februari 2020 skickade Trafikverket ett brev till Länsstyrelsen Västra Götalands län med en inbjudan till samrådsmöte den 12 mars för ombyggnad av E20 förbi Mariestad delen Hindsberg – Muggebo.

På grund av coronavirusets spridning ställdes det planerade samrådsmötet in kort innan planerad mötestid. Information om att mötet ställdes in meddelades på mötesplatsen via lappar på dörrar samt på Trafikverkets hemsida. Brev om det inställda mötet skickades även ut till länsstyrelsen.

Den 12 maj 2020 genomfördes ett samrådsmöte inför upprättande av ansökan om tillstånd för vattenverksamhet bro över Tidan.

Den 13 maj 2020 genomfördes ett samrådsmöte gällande ny utformning av trafikplats Hasslerör.

## Yttranden

Länsstyrelsens yttrande, daterat 2019-06-26 samt Tillägg till yttrande, daterat 2019-10-04, över vägplan i skedet samrådshandling och preliminär MKB för E20 Förbi Mariestad för delen Muggebo – Tjos, daterad 2019-06-10.

Länsstyrelsen sammanfattar sina synpunkter enligt följande.

När det gäller den fortsatta planeringen bör analysen av miljökonsekvenserna ytterligare belysa: Farligt gods, förändrat klimat- höga flöde, artskydd, biotopskydd, masshantering, Natura 2000 Greby backar, vattenverksamhet, konsekvenser för kulturmiljön, buller förorenade massor samt användning av brukligt jordbruksmark.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket och kommer att klargöra frågeställningarna i färdig MKB.*

Länsstyrelsens yttrande, daterat 2020-03-31, över vägplan i skedet samrådshandling och preliminär MKB för E20 Förbi Mariestad, delen Hindsberg- Muggebo i Mariestads kommun, Västra Götalands län upprättad av Trafikverket, daterad 2020-02-19.

Länsstyrelsen anser att samrådsunderlaget kan ligga till grund för fortsatt planering. Efter vägplanens samrådsprocess kommer en uppdaterad miljökonsekvensbeskrivning lämnas till Länsstyrelsen för godkännande. Miljökonsekvensbeskrivningen ger överlag en god bild av vägplanens samlade påverkan, effekter och konsekvenser för naturmiljön. Länsstyrelsen har några synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen i nuvarande skick.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer att åtgärda synpunkterna på miljökonsekvensbeskrivningen.*

## Samråd med berörd kommun

### Samråd

Tisdagen 24 oktober 2017 genomfördes ett möte mellan Mariestads kommun och Trafikverket. På mötet diskuterades bland annat kommunens pågående detaljplanarbeten i berörda områden samt viktiga frågor med betydelse för projektets framdrift och kommunens arbete.

Ytterligare möten genomfördes med Mariestads kommun den 9 mars samt 31 maj 2018. Detta för att bland annat diskutera de detaljplaner som berörs av projektet samt inhämta kommunens synpunkter och önskemål.

Den 6 februari 2019 ägde ytterligare ett nytt samrådsmöte med Mariestads kommun rum. Mötets syfte var att gå igenom vägförslagets påverkan på befintliga och kommande detaljplaner för att projektet ska ligga i fas med den kommunala planeringen. Mariestads kommun utför ändringar av berörda detaljplaner där detta behövs.

Den 2 maj 2019 anordnades ett gemensamt möte mellan de två projekten "E20 Götene-Mariestad" och "E20 förbi Mariestad" tillsammans med Mariestads kommun. På mötet presenterades vägförslag för E20 och lokalvägar med fokus på området runt Hindsberg och Haggården. Nytt förslag på lokalväg som föreslås gå parallellt med E20 och gemensamt under samma bro vid Hindsberg visades.

I samband med samrådsmötet med allmänheten 10 juni 2019 genomfördes tidigare under samma dag ett möte med Mariestads kommun för att diskutera framtagna samrådshandling för norra delen "Muggebo-Tjos".

Den 9 december 2019 genomfördes ett möte med Mariestads kommun. På mötet redovisades läget i projekten för delen Hindsberg-Muggebo och delen Muggebo-Tjos. Kommunen redovisade läget avseende berörda detaljplaner. Vidare gick kommunens yttrande över delen Muggebo-Tjos igenom. Förändring av väghållningsområde och behov av kommande samråd diskuterades.

Den 28 februari 2020 skickade Trafikverket ett brev till Mariestads kommun med en inbjudan till samrådsmöte den 12 mars för ombyggnad av E20 förbi Mariestad delen Hindsberg – Muggebo.

På grund av coronavirusets spridning ställdes det planerade samrådsmötet in kort innan planerad mötestid. Information om att mötet ställdes in meddelades på mötesplatsen via lappar på dörrar samt på Trafikverkets hemsida. Brev om det inställda mötet skickades även ut till kommunen.

Den 12 mars 2020 genomfördes ett möte med Mariestads kommun gällande delen Hindsberg-Muggebo. På mötet redovisade Trafikverket övergripande om vad som ska byggas. Bland annat redovisades och diskuterades utformningen av anläggningen, miljöpåverkan och övriga frågor.

Den 12 maj genomfördes ett samrådsmöte med Mariestads kommun gällande ny utformning av trafikplats Hasslerör.

## Yttranden

Mariestads kommuns yttrande, daterat 2019-06-26, över vägplan i skede samrådshandling för E20 Förbi Mariestad, delen Muggebo - Tjos i Mariestads kommun, Västra Götalands län, daterad 2019-06-10.

Kommunen tar bland annat upp följande synpunkt.

Lokalvägnätet bör förses med separerad gång- och cykelväg för oskyddade trafikanter och inte hänvisas till vägren som i nu liggande förslag.

*Trafikverkets kommentar: Denna separeringsform, med gång- och cykeltrafik på breda vägrenar mellan Brodderud och Hasslerör, har bedömts vara tillräcklig avseende trafiksäkerhet på befintlig E20 som byggs om till lokalväg.*

Mariestads kommuns yttrande, daterat 2020-04-01, över vägplan i skede samrådshandling för E20 Förbi Mariestad, delen Hindsberg- Muggebo i Mariestads kommun, Västra Götalands län, daterad 2020-02-19.

Kommunen tar bland annat upp följande synpunkter.

Kommunen förutsätter att Trafikverket utformar den nya vägen så eventuella läckande vätskor eller liknande från olycka med farligt godstransporter stannar i område för vägplanen.

*Trafikverkets kommentar: Ny E20 kommer att ha väg diken för omhändertagande av vägdagvatten och även eventuella föroreningar och spill från olycka med farligt gods som avrinner från vägbanan. Räcke för att hindra avåkning sätts upp där avstånd till befintliga skyddsobjekt utanför vägområdet motiverar detta, eller där det behövs av trafiksäkerhetsskäl.*

Kommunen bedömer att föreslagen vägplan på flera delar ligger inom det kommunala väghållningsområdet. Kommunen föreslår att Trafikverket genomför en översyn av hur den föreslagna vägplanen påverkar det kommunala väghållningsområdet i det fortsatta arbetet samt redovisar och föreslår en ny anpassad avgränsning av det kommunala väghållningsområdet.

*Trafikverkets kommentar: Gränsen för det kommunala väghållningsområdet för allmän väg föreslås ändras i både vägplan Hindsberg- Muggebo och vägplan Muggebo-Tjos, detta kommer framgå av planbeskrivningarna och kommer att redovisas på separata ritningar som underlag till vägplanerna. Ändringarna kommer bl.a. innebära att väg 2755, väg E20/26 och väg 2981 i sin helhet kommer ligga utanför kommunalt väghållningsområde.*

I aktuellt förslag till vägplan föreslås E20 bli motortrafikled. Detta innebär bland annat ett förbud för långsamtgående fordon (LGF) att trafikera vägen. Klassificeringen och förbudet kommer enligt kommunens bedömning få stor negativ påverkan LGF-transporter. Då E20 inte längre kan nyttjas av LGF är lantbrukare hänvisade till alternativa vägar från Haggården till Brodderud. Kommunen anser i likhet med berörda lantbrukare att Göteborgsvägen, Marieforsleden och Stockholmsvägen inte är lämpliga för dessa transporter. Kommunen anser att sträckan genom Ullervad (väg 2985, 2957 och 2959) ska byggas om för att möjliggöra dessa transporter på ett trafiksäkert sätt.

Kommunen föreslår att sträckan inom ramen för en åtgärdsvalsstudie, tillsammans med berörda lantbrukare, boende och övrigt berörda utreds för att möjliggöra LGF-transporter. Vidare anser kommunen att vägplanen inte tillräckligt redogör för hur Trafikverket avser tillgodose lantbrukarnas transportbehov och att vägplanen kompletteras med detta i granskningshandlingen.

*Trafikverkets kommentar: När E20, mellan Götene och Hasslerör, byggs om till mötesfri motortrafikled kommer mycket stora förbättringar av framkomligheten och trafiksäkerheten uppnås. Detta är de två viktigaste projektmålen och de huvudsakliga ändamålen med E20-utbyggnaden. Att E20 blir motortrafikled på sträckan innebär att långsamtgående fordon, cyklister och gående inte får trafikera väg E20 och därmed blir hänvisade till att använda det övriga vägnätet.*

*Jordbrukets behov av transporter med lastbil kommer inte påverkas av E20-projektet, utöver de begränsningar som uppkommer för alla fordon i och med bl.a. stängning av anslutningar till E20. Det som påverkas mest är transporter med traktor och motorredskap som idag går på E20 vid förflyttning mellan olika brukningsytor. För detta behov anser Trafikverket att Marieforsleden inklusive Göteborgsvägen, Sandbäcksvägen och Stockholmsvägen har tillräcklig standard.*

*Förändringarna i vägnätet som E20-utbyggnaden innebär, får positiva effekter för det stora flertalet trafikantgrupper, men inte för alla. För jordbruket ger det en del negativa effekter med bl.a. längre transportavstånd och förändrade förutsättningar för förflyttning av breda traktorer och motorredskap. De förändringar som E20-utbyggnaden medför kommer att innebära att även jordbruket måste anpassa sig till de nya förutsättningarna t.ex. köra mer på lastbil och mindre med traktor och släp samt att minska de längre transporterna med breda fordon genom att förändra sin logistik.*

*Väg 2958 och väg 2959, dvs sträckan från väg 26 via Ullervad och Bengtstorp till väg 202 (Törebodavägen), är också en möjlig väg för jordbrukstransporter med långsamtgående fordon. Sträckan är mindre lämplig för breda transporter eftersom den passerar genom tätorten Ullervad samt är smal och saknar mötesfickor norr om Ullervad. Trafikverket anser att åtgärder på 2958 och 2959 inte behöver göras inom E20-projektet eftersom vägen via Marieforsleden är tillräcklig för jordbrukets transportbehov. Om Mariestad kommun ändå önskar att bristerna på väg 2958 och 2959 åtgärdas, får detta lyftas till kommunalförbundet för åtgärder inom den mindre vägnätspotten.*



## Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Den 5 december 2017 genomförs ett separat möte mellan Trafikverkets markförhandlare och fastighetsägare kring Tjos. Utformningen av E20 och lokalvägarna diskuteras. Även åtkomst till åkermark diskuteras.

Den 18 juni 2018 genomfördes ett samrådsmöte gällande lokalvägnätet i norra delen av projektet kring Vallby, Greby och Tjos. Inbjudan gick ut med brev till de fastighetsägare som kan tänkas påverkas av de förändringar av lokalvägnätet (väg 2968 och 2970) som planeras. Syftet var att presentera föreslagna åtgärder samt inhämta eventuella synpunkter på dessa inför färdigställandet av samrådshandlingen.

Den 21 september genomföres ett nytt samrådsmöte med särskilt berörda för att se över olika alternativ gällande tillgängligheten kring Tjos. Trafikverkets markförhandlare närvarade under mötet.

Den 17 december 2018 genomfördes ett samrådsmöte med ägaren till Vallby herrgård. Underlaget som redovisades på samrådsmötet med boende kring Vallby presenterades. Frågor angående busshållplatsen vid Vallby och bensinstationen i Vallby togs upp. Verksamheten på herrgården presenterades.

Den 10 december 2018 genomfördes ett samrådsmöte i Karleby hembygdsgård. Närvarande var Trafikverket och markägare/arrendatorer mellan Hindsberg och Rattugglan. Projektets skede förklarades och bl.a. presenterades tänkt breddning av Hindsbergsbron. Anslutningar till enskilda fastigheter och åkrar diskuterades också.

Den 10 december 2018 genomfördes även ett kombinerat samrådsmöte för de två projekten E20 Götene-Mariestad och E20 förbi Mariestad. Inbjudna var de boende kring Hindsberg. Fokus låg på att diskutera den planerade lokalvägen norr om E20 som ska ansluta till Mariestad. Flera olika alternativ diskuterades under mötet.

Med anledning av en gemensam inkommen skrivelse från fastighetsägare kring Torp, Hasslerör och Vallby efter genomfört samrådsmöte 18 juni 2018, daterad 5 september 2018, hölls ett nytt samråd med dessa fastighetsägare den 22 januari 2019. Synpunkter enligt skrivelsen diskuterades och Trafikverket redogjorde för det aktuella vägförslaget.

Den 28 februari 2020 skickade Trafikverket brev till berörda fastighetsägare med en inbjudan till samrådsmöte den 12 mars för ombyggnad av E20 förbi Mariestad delen Hindsberg – Muggebo.

På grund av coronavirusets spridning ställdes det planerade samrådsmötet in kort innan planerad mötestid. Information om att mötet ställdes in meddelades på mötesplatsen via lappar på dörrar samt på Trafikverkets hemsida. Brev om det inställda mötet skickades även ut till berörda fastighetsägare.

## Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

### Ledningsägarmöte 2017-10-26

26 oktober 2017 genomfördes ett samråd med nedan berörda ledningsägare. Respektive ledningsägare kommer i ett senare skede att projektera ledningssystem i sina egna anläggningar.

Mariestadsblommor

Mariestads kommun

Skanova

Ellevio

VänerEnergi

Telenor

### VänerEnergi

2018-04-23 hölls ett nytt samrådsmöte med VänerEnergi. Projektets aktuella utformning diskuterades med utgångspunkt utifrån VänerEnergis intressen och framtida planer.

Den 15 april 2020 inkom VänerEnergi med sitt yttrande över samrådshandlingen för delen Hindsberg-Muggebo.

Ombyggnaden av E20 samt nya lokalvägar påverkar våra fiber- och elanläggningar i området. Fjärrvärme finns i området men bedöms inte påverkas av ombyggnaden av E20 i dagsläget. Vi förutsätter att de kostnader som uppkommer för flytt och ombyggnad av våra anläggningar i samband med ombyggnaden bekostas av Trafikverket. Kontakta oss i god tid innan byggstart så att vi kan bygga om de anläggningar som berörs av ombyggnaden av E20.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket följer gällande branschavtal avseende fördelning av kostnader för flytt och ombyggnad av berörda anläggningar. Trafikverket kommer att kontakta er i god tid innan byggstart.*

### Skanova

2018-04-24 hölls ett nytt samrådsmöte med Skanova. Projektets aktuella utformning diskuterades med utgångspunkt utifrån Skanovas intressen och framtida planer.

### Telenor

2018-04-25 hölls ett nytt samrådsmöte med Telenor. Projektets aktuella utformning diskuterades med utgångspunkt utifrån Telenors intressen och framtida planer.

### Norra Vadsbo Fiber

Under projektets gång har kontakt hållits med Norra Vadsbo Fiber ekonomisk förening. Det har konstaterats att ingen påverkan sker på deras intressen.

### Bengtstorp Fiber

Under projektets gång har kontakt hållits med Bengtstorp Fiber ekonomisk förening. Det har konstaterats att ingen påverkan sker på deras intressen.

## St1

Den 9 augusti 2017 genomfördes ett samrådsmöte med St1. St1 tog initiativ till detta möte med Trafikverket gällande projekt E20 förbi Mariestad för att diskutera hur deras verksamheter kommer att påverkas av nya E20 samt för att framföra sin åsikter och önskemål. St1 driver stationer i Hasslerör samt i Vallby.

Även den 13 juni 2018 genomfördes ett möte med ST1 för att diskutera deras påverkan och möjligheter i samband med projektet.

## Västtrafik

Kollektivtrafikmyndigheten har hänvisat vidare till Västtrafik och ett samrådsmöte genomfördes den 5 april 2018. Bland annat diskuterades hållplatslägen kring Tjos och Vallby. Västtrafik är i behov av ett hållplatsläge vid Tjos men ställer sig osäkra till behovet av ett hållplatsläge vid Vallby. En ny hållplats, i samband med nya trafikplatsen i Hasslerör, skulle kunna användas av resande från Vallby. Även pendelparkering diskuterades.

Den 5 april 2019 ägde ett nytt samrådsmöte rum. På grund av geotekniska utmaningar har trafikplatsen i Hasslerör behövt flyttas något söderut. Trafikverket visade ett förslag på placering av hållplats och pendelparkering i anslutning till korsningen väg 2970/gamla E20. Västtrafik konstaterade på mötet att placeringen inte är optimal utan att man istället borde lägga ny hållplats och pendelparkering i korsningen mellan gamla E20 och Hasslerörsvägen. Beslut togs på mötet att Trafikverket ser över om ny pendelparkering/hållplats kan placeras i korsningen vid Hasslerörsvägen. Några dagar efter mötet förtydligade Västtrafik behovet av pendelparkering och hållplatslägen ytterligare.

Den 27 mars 2020 inkom Västtrafik med sitt yttrande över samrådshandlingen för delen Hindsberg-Muggebo.

Västtrafik ser att planen i huvudsak inte påverkar befintlig kollektivtrafik nämnvärt, då denna del av E20 inte trafikeras av regional kollektivtrafik. Däremot korsas både trafikplats Haggården och trafikplats Ullervad av kollektivtrafik, och i den senare kommer sannolikt även befintlig hållplats Sandbäcken behöva justeras på grund av ny cirkulationsplats.

Västtrafik önskar vara delaktiga i det fortsatta planeringsarbetet både vad gäller berörda hållplatslägen och kollektivtrafikens behov av god framkomlighet under byggtiden.

*Trafikverkets kommentar: Vägförslaget ses över och revideras till nästa skede (granskningshandling) med nytt läge för busshållplats som påverkas vid trafikplats Ullervad.*

## Rasta och OKQ8

Ett samrådsmöte ägde rum den 12 april 2018 med representanter för Rasta och OKQ8 som har verksamheter vid Rattugglan. Olika förslag på vägutformning vid Rattugglan diskuterades.

Den 6 september 2018 genomfördes ett nytt samrådsmöte med Rasta och OKQ8. Det vidareutvecklade vägförslaget diskuterades. Trafikverket framförde att tidigare önskemål om en underfart för biltrafik både är komplicerad och dyr vid aktuell plats. Även utformning och drift av gångpassagen under E20 diskuterades.

Motivet till att frånga korsningar i plan lyftes igen då det dök upp frågor kring vänstersvängskörfält för att enklare nå båda sidor om E20. Viltstängslets utformning visades.

Den 13 mars 2020 genomfördes ytterligare ett möte med Rasta och OKQ8. Trafikverket informerade om läget i projektet och visade planer över det aktuella området. Frågor gällande trafik under byggtiden, räcken samt skydd mot utsläpp av vätska och gångporten under E20 diskuterades.

### Avfallshantering Östra Skaraborg (AÖS)

I februari 2018 var projektet i kontakt med AÖS gällande E20:s sträckning över torvmossen vid trafikplats Brodderud. AÖS har en anläggning på västra sidan om E20 som diskuterades. Det framkom att de har grundvattenrör i området som de helst ser ej påverkas av byggnationen av E20. De lyfte även vikten av att ha kvar en trädråd mellan avfallsanläggningen och E20. Dels på grund av insyn men också på grund av dammspridning ut mot E20.

29 augusti 2018 genomfördes ett samrådsmöte med representanter från Trafikverket och ÅF. Projektet presenterades med fokus på vägsträckan över torvmossen utmed AÖS:s anläggning vid E20. Problematiken med vägens avvattning, då det är väldigt platt, samt risken för sättningar över torvmossen togs upp. Detta är orsaker som gör att nuvarande vägförslag innebär en nysträckning av E20 över mossen för att på bästa sätt lösa dessa problem. AÖS lyfte bl.a. igen frågorna gällande dammspridning, provtagningspunkter och trädrådan som senast togs upp under samtalen i februari 2018. Dammspridningen kommer avta allteftersom sluttäckningen av deponin slutförs. Trafikverkets ambition är att ha kvar så stor del av trädrådan som möjligt, och givetvis får provtagningspunkterna hanteras på lämpligt vis.

Den 4 juni 2019 ägde ett nytt möte rum angående sluttäckning av AÖSs deponi. E20 förbi Mariestad kommer medföra ett överskott av massor. AÖS är i behov av massor för att sluttäcka sin deponi. Vidare kontakt hålls mellan Trafikverket och AÖS för att diskutera tider, mängder och typ av massor.

Den 24 oktober 2019 genomfördes ytterligare ett möte med AÖS med samma diskussionspunkter som på mötet den 4 juni 2019.

### Försvarsmakten

Den 3 april 2020 inkom Försvarsmakten med sitt yttrande över samrådshandlingen för delen Hindsberg-Muggebo.

Försvarsmakten framför följande synpunkter i rubricerat ärende.

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende under förutsättning att det tas hänsyn till utformningen av vägar, broar och cirkulationsplatser för Försvarsmaktens tyngsta och bredaste fordon enligt nedan:

- Vägen ska ha en vägbredd på minst 4 m.
- Vägen, broar och cirkulationsplatser ska klara tunga transporter av upplastade stridsvagnar eller motsvarande (totalvikt 100 ton, axeltryck 12 ton, bredd 4,2 m).

- Sidomarkeringsstolparna vid vägrepen ska anläggas minst 0,5 m utanför asfaltsbeläggningen.
- Cirkulationsplatsernas innerdiameter bör vara minst 20 m och ytterdiametern bör vara minst 32 m med körfältet(-ens) minsta bredd 6 m eller så bör det vara en överkörningsbar mitt med tillräckligt bärande lager för 100 ton.
- Om infart i rondell görs vinklad före infarten för att sänka personbilars hastighet, behöver även den bromsande refugdelen före rondellen göras överkörbar, med tillräckligt bärande lager för 100 ton.
- Något att beakta är även trafikmärkenas placering vid och omkring cirkulationsplatser. De bör stå minst 1,5 m från kanten på vägen. Märken som är placerade närmare vägen är oftast ett större bekymmer än själva bredden på vägen.
- Fri höjd ska minst vara 4,50 m.

Framkomligheten under byggtiden måste säkerställas för fordonstyper som tidigare nämnts.

*Trafikverkets kommentar:*

*Minsta vägbredd på 4 m uppfylls för alla allmänna vägar.*

*Transport av fordon, med en bredd på 4.2 m, kommer att vara möjligt i broar och cirkulationsplatser. Anläggningarna klarar 12 tons axeltryck. Trafikverket förutsätter att man gällande bestämmelser för boogietryck och trippelaxeltryck inte överskrids. Broarna inom projektet kommer att dimensioneras enligt Eurocode för många olika lastfall och fordonstyper, med bl.a. fordon med 99 ton totalvikt och 18.75 m längd.*

*Sidomarkeringsstolparna vid vägrepen anläggs minst 0,5 m utanför asfaltsbeläggningen.*

*De cirkulationsplatser som planeras inom projektet kommer att ligga i trafikplatserna på E20, vid sidan om huvudvägen, ingen på själva E20. Dessa kommer byggas med 15 m innerdiameter och cirkulationsbredder etc. som dimensioneras för stora fordon, bl.a. långtradare med släp med 25.25 meters längd och grävmaskinstrailer. Det kommer även finnas överkörningsbara delar. Cirkulationsplatsens körbara delar kommer att dimensioneras för lastbestämmelserna enligt ovan.*

*Vissa vägmärken måste stå närmare vägen än 1,5 m och kommer därför att monteras i fundament så att de enkelt ska kunna demonteras vid dispenstransporter och för försvarsmaktens transporter.*

*Fri höjd på allmänna vägar är minst 4,6 m.*

*Framkomligheten kommer säkerställas för tunga och breda transporter under byggtiden. Under kortare tidsperioder kommer trafiken gå på omledningsväg vid sidan av E20.*

## Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)

26 juni 2019 meddelade SGU att de avstår från att svara i ärendet avseende delen Muggebo-Tjos.

Den 11 mars 2020 meddelade SGU följande avseende delen Hindsberg-Muggebo. Till stöd för ansökningar angående olika typer av infrastrukturprojekt har SGU sammanställt vad lagen säger, och vilka SGU:s generella ställningstagande är, sammanfattade i checklistor för infrastrukturprojekt. Denna information ersätter generellt SGU:s yttrande i samrådsfasen och SGU lämnar därför endast i undantagsfall platsspecifika synpunkter.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.*

### Jordbruksverket

Jordbruksverket meddelade den 18 mars 2020 att de inte lämnar inte några synpunkter på samrådshandlingen för delen Hindsberg-Muggebo.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.*

### Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

Den 18 mars 2020 meddelade MSB att de avstår från att yttra sig i ärendet för delen Hindsberg-Muggebo.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.*

### Statens geotekniska institut (SGI)

Den 20 mars 2020 inkom SIG med besked om att de avvaktar med att lämna ett yttrande i detta skede (samrådshandling) för delen Hindsberg-Muggebo.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.*

### Naturvårdsverket

Den 26 mars 2020 meddelade Naturvårdsverket att de avstår från att yttra sig över samrådshandlingen för delen Hindsberg-Muggebo.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.*

### Skogsstyrelsen

Den 2 april 2020 meddelade Skogsstyrelsen att de inte har några synpunkter på presenterat underlag och inte heller någon ytterligare information att tillföra som har bäring på samrådshandlingen för delen Hindsberg-Muggebo.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.*

### Tidans vattenförbund

Den 16 april 2020 meddelade Tidans Vattenförbund/vattenråd att de inte här något att erinra mot remitterad vägplan för delen Hindsberg-Muggebo. Förbundet ser positivt på de förslag som anges för hantering av vägdragvatten och anläggande av våtmarker i landskapet. Det är också bra med en faunapassage under bron över Tidån.

I kommande skeden är följande frågor viktiga:

Konstruktionen av ny bro behöver utföras så att det inte uppkommer en dämmande effekt på vattenflödet mer än vad som råder med den befintliga bron. Detta kan handla om hur stor del av vattendragets tvärsnittsarea som tas i anspråk av stöd i vatten m.m. Tidans varierande vattenföring behöver då beaktas.

Arbete i vatten som grumlar eller försvårar framkomligt för vandrande fisk bör inte ske under Tidanöringens vandringsperiod (augusti och september). Även utvandrande smolt på våren (oklart exakt när) behöver kunna komma fram.

Vid rivning av den befintliga bron behöver försiktighetsmått vidtas för att motverka förorening av vattendraget från betongrester, oljespill eller liknande.

Vid utformning av fördröjningsanläggningar för vägdagvatten vid Tidan är det bra om dessa förses med stängningsmöjlighet, så att utsläpp vid en eventuell olycka kan fångas upp innan det når ut i vattendraget.

*Trafikverkets kommentar: Vägplanen inkluderar diken som anläggs med en semipermeabel vall innan utsläpp till Tidan. Vallen ger en tidsmässig fördröjning innan ett eventuellt utsläpp passerar igenom den för att ge räddningstjänsten tid att hinna hantera ett eventuellt utsläpp innan det når Tidan. Anläggningen bedöms vara en mer funktionssäker lösning än oljeavskiljare eller stängningsventiler i utloppsledning.*

## Polismyndigheten

Den 15 april 2020 meddelade Polismyndigheten att de inte har några synpunkter eller något att erinran mot framtida ombyggnad av E20 för delen Hindsberg-Muggebo.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.*

## Samråd med allmänheten

Onsdagen den 13 september 2017 bjöds allmänheten in till öppet hus i Mariestad. Inbjudan skedde i förväg via dagstidning och med brev till de särskilt berörda. Under öppet hus gavs möjligheten att ta del av den vägutformning som fanns framtagna inom den blå korridoren samt att ställa frågor till projektets representanter. Det gavs också möjlighet att lämna in synpunkter på plats eller skicka in dem till Trafikverket under efterföljande vecka.

På kvällen, måndagen den 10 juni 2019, genomfördes ett samrådsmöte med allmänheten i Mariestad. Inbjudan hade tidigare gått ut via brev till de som antas bli berörda av projektets norra del "Muggebo-Tjos". Annonsering hade även gjorts i tidning. Under kvällen fanns möjlighet att se framtagna vägplaner och ställa frågor. Samrådsperioden pågick fram till 28 juni.

Samråd har skett kontinuerligt med berörda utmed sträckan bland annat för att säkerställa tillgänglighet för fastigheter som påverkas av projektet.

Torsdagen den 12 mars 2020 bjöd Trafikverket in till samrådsmöte i Trädgårdens skola i Mariestad för projektets södra del Hindsberg-Muggebo. Inbjudan hade tidigare gått ut via brev till Mariestads kommun, Länsstyrelsen i västra Götaland, övriga myndigheter och organisationer samt de som antas bli särskilt berörda. Annonsering om mötet hade även gjorts i tidning.

På grund av coronavirusets spridning ställdes det planerade samrådsmötet in kort innan planerad mötestid. Information om att mötet ställdes in meddelades på mötesplatsen via lappar på dörrar samt på Trafikverkets hemsida. På mötesdagen ringde Trafikverkets markförhandlare runt till flertalet av de direkt berörda för att informera om att mötet ställts in.

De som fått inbjudan till samrådsmötet den 12 mars fick även ett brev med information om att mötet blivit inställt veckan efter mötet. Synpunktsformulär samt svarskuvert bifogades breven.

Direkt berörda fastighetsägare gavs även möjligheten att återkoppla om de var nöjda med informationen på hemsidan eller om de önskade ett enskilt samråd på orten eller något material skickat till sig per post. Med anledning av att samrådsmötet blev inställt förlängdes samrådstiden med två veckor till den 16 april och samrådsmaterialet fanns tillgängligt på Trafikverkets webbplats och i stadshuset i Mariestad.

## Sammanfattning av inkomna yttranden och synpunkter

### Öppet hus 2017-09-13

#### Mariestads Vattenskidklubb

Den 17 september 2017 inkom Mariestads Vattenskidklubb med synpunkter och önskemål efter genomfört öppet hus. De är oroliga för att projektet kommer påverka sjön som de bedriver verksamhet i. De lyfter också osäkerheterna kring tillfartsvägar och ytor som de nyttjar. Även situationen under byggnation nämns då de önskar liten påverkan på deras verksamhet. De förklarar också att det idag finns ett viltstängsel i närheten som de önskar flyttas i samband med övriga kommande arbeten. De vill även få tillstånd att sätta upp skyltar för deras verksamhet.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar dessa synpunkter och har beaktat dem vid framtagandet av nu presenterat förslag. Tillstånd gällande skyltning är dock en fråga för Mariestads kommun.*

#### Vallby Herrgård

Efter öppet hus i Mariestad den 13 september 2017 inkom Vallby Herrgård med synpunkter. De är positiva till en förbättrad trafiksituation men lyfter risken med att kommunikationerna till andra verksamheter kan försvinna/försämrats, till exempel tillgången till kollektivtrafik. Detta i sin tur kan påverka deras verksamhet över längre tid. De lyfter också behovet av säker gång- och cykeltrafik i området och skriver också att de önskar nödvändiga åtgärder för fastigheter som berörs av buller från vägtrafiken.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna. Projektet innehåller en bullerutredning som redovisar lämpliga åtgärder. Även kollektivtrafiken och situationen för oskyddade trafikanter har setts över.*

#### Allmänheten

- Anser det viktigt att anslutningsvägen från växthusen i Karleby leds via en övergång in mot Mariestad. Önskar ej en anslutningsväg från växthusen i Karleby, över befintlig "lokalbro" in mot Hindsbergs by och Leksberg.

- Ägare och arrendator av jordbruksmark söder om E20, norr om Tidån, nyttjar idag befintliga anslutningar till E20. Anser det viktigt att ett bra alternativ tas fram då dessa anslutningar tas bort. Har som markägare, jägare och ordförande i Ullervads viltvårdsområde intresse i att samråda om alternativa lösningar till olika typer av viltpassager, utförande av viltstängsel mm.

- Anser att trafik på E20 hamnar nära befintlig fastighet och att bullerreducerande plank ej fungerar.



- Önskar access till lokalväg (befintlig E20) via väg 2968 och att det skapas en port för lantbruksfordon under nya E20. Önskar även att 2968 beläggs med asfalt.
- Trafiken norrifrån som ska köra av E20 in till Mariestad borde kunna dras ihop med gamla E20:s infart vid trafikplats Brodderud. Detta för att minska intrång.
- Anser att vägen över Brodderud är en för lång öppen yta. Framkomligheten är ibland dålig då snön yr igen snabbt. Vägen bör vara dimensionerad både för vår genomfart samt för gårdens maskiner. Önskvärt med en parallellväg utmed E20 till trafikplats.
- Finner lösningarna bra! Särskilt att vägen (nuvarande E20) blir kvar som lokalväg till Torsö där korsningen varit mycket svår att komma på från Torsö vid hög trafikintensitet i nuvarande skick.
- Ser att vägen kommer mer åt vårt håll och att den skogsridå vi har idag för att avskärma oss och djuren från trafiken kommer tas ner. Stämmer detta önskas denna ersättas med en vall.
- Förslaget med att förlägga trafikplats där det är ritat i nuläget mellan Vallby och Hassletorp, på extremt bördig åkermark, ser jag som en dålig idé ur miljösynpunkter såsom vattenförsörjning och matproduktion. Dessutom är det en levande landsbygd med många boende samt lantbrukare. Varför föreslås en sådan lösning istället för att förlägga trafikplatsen längre upp mot Tjos där markförhållandena är mycket bättre samt störningar minskas?

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket har noterat de inkomna synpunkterna ovan och har beaktat dessa i framtagandet av de två vägplanerna för E20 förbi Mariestad. Det är flera olika aspekter som det tas hänsyn till och som bedöms under arbetets gång.*

### Samrådsmöte 2018-06-18

Ett samrådsmöte för väg 2968, 2970 och enskilda vägar genomfördes den 18 juni 2018. Syftet med mötet var att presentera en tänkbar förändring av det lokala vägnätet som kommer krävas i samband med att E20 byggs om.

### Vägföreningen E20 – Karlsfält – Karlstorp, 2018-07-08

Förslaget med en samlad infart till berörda fastigheter är godtagbar. Vi motsätter oss med bestämdhet en eventuell utveckling av förslaget som skulle innebära ytterligare en infart och utfart till Tjos från E20.

Förslaget med en planskild passage (undergång) i läge för nuvarande anslutning till E20 är en förutsättning för att vi ska kunna godta förslaget. I anslutning till denna passage är det viktigt att en busshållplats med väderskydd för bl.a. skolbuss anordnas. Denna hållplats kommer att behövas för de skolbarn som under de närmaste 20 åren kommer att bo i området.

Vad gäller alternativ för dragning av den nya anslutningen till E20 förordar vi alternativ A, med justering av vägen så den förskjuts till Tjos 1:1 fastighetsgräns i öster.

Vi emotsätter oss att förvaltningen av den nya lokalvägen i alternativ A eller B organiseras som en utvidgning av befintlig vägförening.

Det är även av största vikt att lokalvägen dimensioneras och ges en geometrisk utformning anpassad till virkestransporter från området.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar de inkomna synpunkterna. Åsikterna beaktas i arbetet med att skapa en god utformning av E20 förbi Mariestad.*

#### Gemensam skrivelse från boende kring Hasslerör, 2018-09-05

Det är med stor bestörtning vi konstaterar att det som tidigare skulle bli en så liten trafikplats som möjligt nu har växt till att förstöra arronderingen på ca 30-35 hektar mycket bra åkermark. Om man sen betänker att det blir ett mycket attraktivt läge för service och handel så kan ytterligare åkermark komma att tas i anspråk.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna och arbetar målinriktat för att få fram en bra utformning inför byggnation.*

#### Samrådsmöte 2019-06-10 delen Muggebo-Tjos

##### Havs- och vattenmyndigheten

2019-06-04: Havs- och vattenmyndigheten avser inte att medverka vid samrådsmötet den 10 juni 2019. Det innebär inte att myndigheten tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.*

##### Skogsstyrelsen

2019-06-11: Skogsstyrelsen har inget att tillföra detta samråd.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.*

##### St1

2019-06-24 meddelar St1 (som driver verksamheten i Shellstationen) att man inte är nöjda med tillgången till stationen som vägplanen föreslår. Man vill att trafikplats Hasslerör flyttas närmare söderut, eller att tillfartsvägar görs direkt från E20 till stationen.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.*

##### Försvarsmakten

2019-06-28: Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.*

##### Mariestads kommun

2019-06-28 inkom Mariestads kommun med ett yttrande. De anser att lokalvägnätet ska förses med gång- och cykelbanor istället för att hänvisa till vägrenen. Man betonar också vikten av en god masshantering i projektet då överskott förväntas samt att stor vikt läggs på att säkerställa projektets effekter på grundvattnet. Föreslår att trafikplats Brodderud byter namn till Mariestad Norra.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för synpunkterna.*

## Ellevio

2019-07-25: Ellevio AB har tagit del av planlägningsbeskrivning för E20 Muggebo – Tjos. Ellevio AB har ledningsnät för både låg-, mellan- och högspänning längs sträckan för E20. Vi har regionnätledning som korsar sträckan och 10 och 0,4kVs nät i mark och luft som både korsar och följer längs med vägen. För uppgift om befintliga ledningars läge vänligen använd Ledningskollen.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna och är medvetna om Ledningskollen.*

## Allmänheten

2019-06-10: Jag äger en fastighet och den enda vägen till fastigheten är från E20 norr om norra avfarten till Mariestad. Nu, när E20 ska byggas ut, blir jag lite orolig att vägen till stugan inte blir tillgänglig under en längre period. Så jag ber er ha överseende med att spärra den delen under en längre period.

*Trafikverkets kommentar: Nuvarande anslutning kommer finnas kvar framöver, men då ansluta till nya lokalvägen 2981. Nya E20 byggs vid sidan om befintlig väg vilket medför att påverkan på infarten under byggnationen bedöms som mycket liten.*

2019-06-19 inkom en fråga hur det kommer bli med tillgång för post, tidningar och sopbil efter att E20 byggs om.

*Trafikverkets kommentar: Servicefunktioner ska fungera även när E20 är färdigbyggd.*

Under samrådstiden inkom ett flertal synpunkter från boende utmed den aktuella sträckan med önskemål om bullerdämpande åtgärder. Två synpunkter har inkommit där boende i Hasslerör önskar bullerdämpande åtgärder vid E20 istället för plank vid tomtgräns samt bullerdämpande åtgärder mellan E20 och sin fastighet.

Det har även inkommit flera synpunkter med önskan om att anlägga trafikplats Hasslerör längre norrut och anslutande lokalvägar längre från befintlig bebyggelse. Bland annat för att minska påverkan på värdefull jordbruksmark samt för att minska risken för påverkan på grundvattnet och i sin tur enskilda brunnar.

2019-06-25 inkom en synpunkt där man önskar att ett farthinder byggs i norra änden av Slöbäsavägen som ersättning för befintligt farthinder som man menar blir verkningslöst när ny bro över E20 byggs.

2019-06-25 inkom en synpunkt från boende i Hasslerör med önskan om att en avgränsad cykelväg utförs längs med vägen istället för att sektionen görs smalare då nuvarande E20 görs om till lokalväg. Tycker till sist att djur- och växtliv prioriteras för högt jämfört med boende i området.

2019-06-26 inkom en synpunkt där man förespråkar tidigare grön korridor istället för nuvarande blå.

2019-06-26 inkom en synpunkt från en ägare till fem dammar där det odlas signalkräftor. Ägaren önskar ej att E20 placeras så nära dessa dammar. Nämnar även att det finns rödlistade amfibier i dessa dammar.

2019-06-26 inkommer en synpunkt där boende på Stenkrossvägen undrar om man skulle kunna öppna upp norra ändan på Krontorpsvägen igen så att inte all trafik passerar deras bostad.

2019-06-26 inkom en synpunkt från en verksamhetsutövare i Vallby där man anser att brist på infart och busshållplats kommer få stora negativa konsekvenser på området och dess verksamheter.

2019-06-28 inkom en skrivelse där en fastighetsägare framför kritik på ett antal områden. I skrivelsen tas bl.a. följande upp; Man anser att nuvarande sträckning av E20, i anslutning till Slöbäsvägen, inte är redovisad som tidigare kommunicerat.

Man tycker därför att värdefull grönmiljö, i ett annars öppet landskap, påverkas negativt. Avsändaren hade också önskat att det under samrådsmötet hade varit tydligare information kring ersättning till markägare som påverkas. Avsändaren ställer sig frågande till trafikplats Hasslerör då man tycker anslutningarna vid Hova kan användas för norrgående trafik samtidigt som de som reser från Gullspång-Sjötorp kan använda befintlig väg. Önskar en förlängd samrådstitid.

2019-07-08 inkom en synpunkt från en fastighetsägare som inte anser att utformningen av väg 2970 över fastighet Torp 1:8 är bra. Önskar ha en rakare sträckning av vägen.

Två insända synpunkter från boende i Krontorp och Korstorp som önskar att gång- och cykelväg på bron i trafikplats Brodderud anläggs på södra sidan istället för norra.

Inkommen synpunkt anser att korrekt namn på enskild väg som i vägplanen benämns Slöbergsvägen ska vara Slöbäsvägen. För övrigt nöjd med vägförslaget men vill att vikt läggs vid god skyltning.

Inkommen synpunkt från boende i Ingarud där avsändaren anser att nya E20 bör dras närmare gamla E20 för att bl.a. minska påverkan på alléer. Fastigheter i närheten löses in och man tycker då att dessa inlösta tomter bättre kan användas för den nya vägen. Man önskar en bullervall mellan sin fastighet och nya E20 men är samtidigt nöjd med att man planeras erbjudas fastighetsnära bulleråtgärder. Avsändaren funderar på hur det kommer kompenseras då allé, hagar, entré och närheten till grannar kommer påverkas av projektet. Man framför till slut att man också tycker det är för lite information som skickas ut om projektets status/framdrift, och att den information som väl kommer når mottagaren för sent.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar och beaktar samtliga inkomna synpunkter.*

## Inkomna synpunkter för delen Hindsberg-Muggebo i skede samrådshandling under samrådsperioden mars-april 2020

### Boende Hindsberg

Den 15 april 2020 inkom ett yttrande från boende i Hindsberg angående placeringen av faunapassagen, problemet med att vilt leds in mot hästhagen, grusvägen från lokalvägen samt oro för ökad trafik.

*Trafikverkets kommentar: Vid Hindsberg har ett behov av säker passage identifierats för bland annat rådjur och medelstora däggdjur.*

*Ny bro vid Hindsberg utförs därför med faunaanpassning vilket innebär att 5 meter av brobredden förses med en asfalterad enskild väg och resterande del av bron, 10 meter, förses med jord som underlag. På delen med jordlager anläggs torräng samt låg buskvegetation.*

*Lokalvägen är en samfällighet (Hindsberg S:1) och inget som Trafikverket kan besluta om gällande drift eller eventuell indragning.*

Den 21 april 2020 inkom ett yttrande från en boende i Hindsberg.

Första delen av lokalvägen mellan Mariestad och Lugnås slopas. Den börjar istället vid den avstängda vägen 25974 med motiveringen att det blir en kostnadsbesparing på säkert flera miljoner.

*Trafikverkets kommentar: Den aktuella lokalvägen behövs bland annat för att kunna användas som omledningsväg vid en eventuell trafikolycka eller vägarbete längs E20.*

### Fastighetsägare/arrendator

Den 13 april 2020 inkom ett yttrande från en fastighetsägare samt arrendator och brukare av ytterligare en fastighet.

Då E20 inte längre kommer acceptera långsamtgående trafik finns önskemål om att det anläggs en anslutningsväg parallellt med ny E20-sträckning från punkten 2/800 ca och österut till lämplig anslutning mot väg 201 intill trafikplats Ullervad.

Inte alla men en hög andel av de transporter och framförallt tunga och breda transporter både till och från marken har gått via E20. Att dra ut alla transporter via Ullervads samhälle är inget bra alternativ och blir vid dålig bärighet ett omöjligt alternativ med långa fälttransporter

Vid anläggning av åkerväg är behovet av framfartsbredd ca 5-5,5 meter.

Inom planerat vägområde, i nära anslutning till ån Tidån, finns en dräneringsbrunn som är kopplat till en stam som dränerar och avvattnar ett större markområde, vad händer kring den?

Angående placering av nya bron över ån Tidån, söder om befintlig. En rakare sträckning, utan någon större kurvradie, mellan Haggårdens och Sandbäckens trafikplatser skulle väl placera bron på norra sidan av befintlig. Anser att detta kan vara ett bättre och trafiksäkrare alternativ

*Trafikverkets kommentar: En ny anslutningsväg föreslås från väg 201, söder om trafikplats Ullervad, till den arrenderade fastigheten.*

*För långsamtgående fordon anser Trafikverket att Marieforsleden inklusive Göteborgsvägen, Sandbäcksvägen och Stockholmsvägen har tillräcklig standard.*

*Sträckan är omledningsväg för E20 och har god framkomlighet samt inga bärighetsbegränsningar eller trafikregleringar som förhindrar trafik med traktorer och motorredskap. Väg 2958 och väg 2959, dvs sträckan från väg 26 via Ullervad och Bengtstorp till väg 202 (Törebodavägen), är också en möjlig väg för jordbrukstransporter med långsamtgående fordon.*

*Åkervägar kommer medge en framfartsbredd på 5,5 m.*

*Informationen om dräneringsbrunnen noteras. Flytt av brunn och anslutande ledningar kommer att arbetas in i kommande bygghandling.*

*En placering av ny bro över Tidån med ett läge norr om befintlig bro har övervägts men valts bort då det skulle påverka områden med detaljplan (antagna och pågående detaljplaner) negativt.*

#### **Fastighetsägare vid väg 201**

Den 15 april inkom ett yttrande från en fastighetsägare med önskan om en cykelväg som kopplas ihop med befintlig från Ullervad till Haggården (över gårderna) samt ett bullerplank vid bostadshuset.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket gör bedömningen att behovet av gång- och cykelväg utmed E20 på denna sträcka inte är så stort. Gång- och cykeltrafikanter är hänvisade till alternativa vägar genom t. ex. Ullervad eller via Marieforsleden i Mariestad. Det går inte att föreslå bullerskyddsskärm vid det här bostadshuset. Trafikbuller kommer från olika håll och den direkta infarten från väg 201 kan inte stängas av med en skärm. Ert bostadshus kommer erbjudas fasadåtgärder och åtgärder vid uteplats (balkong).*

#### **Rattugglan**

Den 21 april 2020 inkom ett yttrande från en anställd på Rattugglan med följande synpunkter:

- Vill att ni gör så att vi som cyklar och går till jobbet på Rattugglan kan komma dit.
- Vi kommer att förlora tankningsmöjligheter för trafik norrifrån.
- Snöröjning med traktor ej möjlig.
- Hur ska kunder som kommer norrifrån kunna besöka restaurangen om de använder rullstol eller rollator?
- Gräsklippning och sophämtning ej heller möjlig på västra sidan.  
Parkeringsmöjligheter på västra sidan, för liten.

*Trafikverkets kommentar: Det kommer gå att cykla från/till Mariestad via den enskilda vägen öster om vattenskidsjön och den nya gångpassagen under E20. En gånggrind kommer finnas i viltstängslet i anslutning till anläggningen på den västra sidan*

*I vägplanen kommer det inte finnas någon direktkoppling för motorfordon mellan västra och östra sidan.*

*Den nya gångpassagen under E20 kommer att utformas med ramper så att även personer med rullstol eller rollator kan nyttja den.*

*När det gäller tankningsmöjligheter för trafik norrifrån och parkeringsmöjligheter på den västra sidan är det en fråga för verksamhetsutövaren och ingår inte i projektet.*

## Övriga inkomna synpunkter/frågor under projektets gång

### Mariestads brukshundklubb

2019-04-17 inkommer en skrivelse från klubben där man meddelar att man har sin verksamhet i närheten av trafikplats Brodderud och att man vill säkerställa att verksamheten kan fortgå när trafikplatsen byggs om.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna.*

### Vallby herrgård

Den 28 april 2020 inkom Vallby herrgård med en skrivelse som bland annat tar upp följande.

De företag som nu hyr övernattning för förare är beroende av uppställning för långtradare. Om den enskilda vägen, för angöring till Vallby, efter stängning av avfart kommer gå över skogen mot Färed/Hassle kommer den inte klara de fordon (tyngd och längd) som idag angör Vallby.

Kommunen har inte planerat för detaljplanering för boende och verksamheter i Hassle-Vallby.

En rak kortare anslutning till Vallby skulle möjliggöra tyngre fordon och t.ex. uppställning av husvagnar, båtar, lager och liknande på den industritomt som macken och grillen idag disponerar. Anslutning till Canvac Arena bör lösas enligt ert förslag från Färedsvägen.

Vår anläggning skulle även kunna lämpa sig för inlösen för användande av depå, övernattning mm för entreprenörer och material under byggnationen av E20.

*Trafikverkets kommentar: Väg 2970, som mellan dagens anslutning till E20 och strax söder om Vallbytorp kommer att övergå till att bli enskild väg, håller idag BK1 (bärighetsklass 1) liksom E20. Vägen kommer att anslutas mot en ny sträckning av 2970 som också kommer att ha BK1 vilket innebär att de bärighetsmässigt kommer klara tunga fordon. Däremot är dagens väg 2970 smal, 5.3 m, och stängningen av anslutningen kommer medföra en längre väg för fordon mellan Vallby och närmaste anslutning till E20.*

*Trafikverket kan inte påverka vilka områden kommunen avser att detaljplanera.*

*Det är inte lämpligt med enskild anslutning till en 4-fältsväg.*

*Trafikverket kan inte expropriera en fastighet som inte vägen till stor del placeras på. I fråga om andra typer av ersättningar så kan kontakt tas med projektets markförhandlare.*

## Allmänheten

2018-01-04: Som boende längs med E20 påverkas vi av utbyggnaden och har därför en fråga om detta. Våra barn åker skolbuss från hållplatsen vid Tjos. Vi är flera familjer som bor i området, både yngre barnfamiljer och äldre. Vi är direkt beroende av att barnen och även vuxna på ett hyfsat bekvämt och säkert sätt kan resa med buss härifrån. Skulle uppskatta ett besked om hur planen ser ut och vart bussen ska stanna framöver.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket samråder under arbetets gång med berörd kollektivtrafik för att på bästa sätt lösa frågan med busstrafiken utmed E20.*

2018-12-20: Vi äger en fastighet som kommer att påverkas av nya E20 dragningen. Vi tycker att den planerade pendelparkeringen ska flyttas mer norrut. Vi tycker även att den rondell som tillkommer också bör flyttas norrut ev. i höjd med nuvarande väg mot Värmland. Den trafik som kommer från Värmland får växla upp just utanför där vi bor och vi har sett fram emot att få bort den trafikväxling som varit från Shell Hasslerör. Om rondellen flyttas norrut och även längre fort från bebyggelsen så blir det mindre ljudstörningar.

*Trafikverkets kommentar: Cirkulationsplatsens placering styrs av trafikplatsens utformning och placering. Underfarten för väg 26 har placerats utifrån de geotekniska och hydrogeologiska förutsättningarna på platsen. Cirkulationsplatsens avstånd från underfarten har valts så nära som möjligt utan att behöva schakta ner den i förhållande till befintlig mark. Efter samråd med Västtrafik har förslag på annat läge för pendelparkeringen framkommit som kommer att presenteras vid samrådet kring samrådshandlingen.*

2019-01-21 inkom en gemensam skrivelse från fastighetsägare kring Hindsberg som deltog på samrådsmötet som genomfördes 2018-12-10. Skrivelsen behandlar den planerade lokalvägen mellan Lugnås och Mariestad. Denna lokalväg sträcker sig genom de båda projekten Götene-Mariestad och Förbi Mariestad varvid en god dialog mellan de båda projekten hålls. Under mötet presenterade Trafikverket en utformning/dragning som de boende anser påverkar boendemiljön samt värdefull natur och kultur på ett negativt vis.

Det framfördes därför förslag på alternativa dragningar. Bland annat ett alternativ som innebär att lokalvägen går längs E20 till Haggården, under bron i Hindsberg.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket beaktar synpunkterna i skrivelsen och kommer att presentera en möjlig lösning i samband med samrådshandlingen för vägplanen mellan Hindsberg och Muggebo.*

2019-03-22 inkom en skrivelse där avsändaren önskar att tänkt pendelparkering placeras längre norrut, längre från sitt bostadshus. Man har även åsikter på trafikplats Hasslerörs placering med anslutande vägar.

*Trafikverkets kommentar: Pendelparkeringens läge har diskuterats med Västtrafik. Troligtvis placeras den i anslutning till väg 2979 vid Berga. Trafikplatsen har delvis placerats med hänsyn till geotekniska förutsättningar. Anslutande vägar har utformats för minsta möjliga påverkan på angränsande miljö.*

2019-05-16 inkom en skrivelse där avsändaren anser att en ny dragning av järnvägen mellan Hassle och Leksberg bör utredas. Man har även åsikter på järnvägens dragning kring Lugnås.



*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna men vill samtidigt förtydliga att inga åtgärder på järnväg ingår i denna vägplan.*

2020-04-16 I telefonsamtal med Trafikverket framförde Mariestads blommor frågan om hur deras vattenledning kommer att hanteras i samband med ombyggnationen.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer titta vidare på det i bygghandlingsskedet.*

Marie Söderlid  
Projektledare

## Underlag

1. Minnesanteckningar tidigt samrådsmöte med länsstyrelsen, daterade 2015-11-30, TRV 2015/80602
2. Brev, inkl. sändlista, inbjudan till samrådsmöte, daterat 2015-12-03, TRV 2015/80602 samt annonser publicerade den X i Mariestads-Tidningen och Skaraborgsbygden
3. Protokoll (2 st.) från samrådsmöte med allmänheten, daterat 2015-12-15, TRV 2015/80602
4. Minnesanteckningar samrådsmöte med Mariestads kommun, daterade 2015-12-17, TRV 2015/80602
5. Tjänsteanteckningar telefonsamtal med representant från Tidans vattenförbund, daterade 2016-02-23, TRV 2015/80602
6. Minnesanteckningar samrådsmöte med Mariestads kommun, daterade 2016-06-13, TRV 2015/80602
7. Minnesanteckningar samrådsmöte med länsstyrelsen, daterade 2016-06-13, TRV 2015/80602
8. Brev, inkl. sändlista, inbjudan till samrådsmöte med allmänheten, daterat 2016-06-07, TRV 2015/80602
9. Protokoll från samrådsmöte med allmänheten, daterat 2016-06-23, TRV 2015/80602
10. Protokoll från samrådsmöte med länsstyrelsen, daterat 2017-10-20, TRV 2015/80602
11. Anteckningar från möte med Mariestads kommun, daterat 2017-10-24, TRV 2015/80602
12. Anteckningar från ledningsägarmöte, daterat 2017-10-26, TRV 2015/80602
13. Anteckningar från möte med St1, daterat 2017-08-09, TRV 2015/80602
14. Anteckningar från möte med Mariestads kommun, daterat 2018-03-09, TRV 2015/80602
15. Anteckningar från möte med Mariestads kommun, daterat 2018-05-31, TRV 2015/80602
16. Protokoll från samrådsmöte med länsstyrelsen, daterat 2018-03-19, TRV 2015/80602
17. Anteckningar från möte med Västtrafik, daterat 2018-04-05, TRV 2015/80602
18. Anteckningar från möte med Rasta och OKQ8, daterat 2018-04-12, TRV 2015/80602
19. Anteckningar från möte med Skanska m.fl., daterat 2018-06-08, TRV 2015/80602
20. Anteckningar från möte med St1, daterat 2018-06-13, TRV 2015/80602
21. Anteckningar från möte med Avfallshantering Östra Skaraborg, daterat 2018-08-29, TRV 2015/80602
22. Anteckningar från möte med Rasta/OKQ8, daterat 2018-09-06, TRV 2015/80602
23. Anteckningar från möte med markägare/arrendatorer mellan Hindsberg och Rattugglan, daterat 2018-12-10, TRV 2015/80602

24. Anteckningar från möte med boende vid Hindsberg, daterat 2018-12-10, TRV 2015/80602
25. Anteckningar från möte med länsstyrelsen, daterat 2018-12-14, TRV 2015/80602
26. Anteckningar från möte med länsstyrelsen, daterat 2019-01-14, TRV 2015/80602
27. Anteckningar från möte med Mariestads kommun, daterat 2019-02-31, TRV 2015/80602
28. Anteckningar från möte med Västtrafik, daterat 2019-04-05, TRV 2015/80602
29. Anteckningar från möte med Mariestads kommun, daterat 2019-06-02, TRV 2015/80602
30. Anteckningar från möte med Avfallshantering Östra Skaraborg, daterat 2019-06-04, TRV 2015/80602
31. Anteckningar från möte med Mariestads kommun, daterat 2019-06-10, TRV 2015/80602
32. Länsstyrelsens yttrande över samrådsunderlag till vägplan för E20 Förbi Mariestad, delen Muggebo - Tjos i Mariestads kommun, Västra Götalands län
33. Samtliga yttranden och synpunkter från allmänheten, de som kan bli särskilt berörda samt myndigheter och organisationer finns diarieförda under ärendenummer TRV 2015/80602
34. Anteckningar från möte med Mariestads kommun, daterat 2019-12-09, TRV 2015/80602
35. Anteckningar från möte med Mariestads kommun, daterat 2020-03-12, TRV 2015/80602
36. Anteckningar från möte med länsstyrelsen, daterat 2020-03-25, TRV 2015/80602
37. Anteckningar från möte med Mariestads kommun, daterat 2020-03-12, TRV 2015/80602



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, Box 110, 541 23 Skövde. Besöksadress: Trädgårdsgatan 15D.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)