

Väghållningsmyndigheten
Trafikverket Region Väst

Fastställelse av vägplan för ombyggnad av väg 49, delen Axvall – Varnhem samt indragning av väg i Skara kommun, Västra Götalands län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 18 § väglagen (1971:948) att fastställa vägplanen för ombyggnad av väg 49, delen Axvall – Varnhem.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade 101To201 och 101To206, daterade 2023-06-13 samt 101To202-101To205, daterade 2023-09-06.

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

Trafikverket beslutar att de delar av nuvarande vägar som inte sammanfaller med den nya vägen dras in från allmänt underhåll. Följande vägar och delsträckor dras in:

- Väg 2748 mellan väg 2683 och väg 49 (se plankartorna 101To201 och 101To206).
- Del av väg 2747 vid utfart till väg 49 (se plankarta 101To202).

Indragningen sker när det nya vägsystemet är färdigbyggt.

Sökande

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Väst.

Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

Den planerade vägen

Vägplanen avser ombyggnad av väg 49 i befintlig sträckning till mötteseparerad landsväg med mitträcke och en kombination av sträckor med 1+1, 2+1 och 2+2 körfält på en sträcka av knappt 6 kilometer mellan Axvall och Varnhem. Vägen projekteras för en hastighetsgräns på 100 kilometer i timmen.

I väster ansluter vägplanen till motorvägen på delen Skara-Axvall. Fram till väg 2748 mot Axvall breddas vägen till 16,5 meter och utformas med 2+2 körfält.

Mellan Axevalla hed och Tåsjön utformas vägen med 2+1 körfält på 14 meters vägbredd med omväxlande körfältsindelning. Trevägs korsningarna vid Skärv, Rospiggstorp och Hushagen utformas med separata körfält för vänstersvängande och vänsteraccelererande trafik. En av korsningarna förses även med högeraccelerationsfält. En gång- och cykelväg byggs på vägens norra sida. Den binder samman gång- och cykelportar under väg 49 vid Hedvägen och Rospiggstorp.

På delen förbi Tåsjön sker ingen breddning av vägen eftersom det skulle medföra intrång i Natura 2000-områdena och naturreservaten Höjentorp-Drottningkullen och Ökull. Vägen mötessepareras med ett körfält per riktning och stabilitetsåtgärder genomförs.

Efter Tåsjön och förbi Varnhem breddas vägen norrut för 2+2 körfält med vägbredden 16,5 meter fram till vägplanens slut. Korsningen i Varnhem byggs om till trafikplats, där väg 49 schaktas ner och lokalvägen passerar på bro över väg 49. Rampsystemen utformas på båda sidor av väg 49 med "klöverutformning" för att minimera intrånget i kända kulturmiljöer. Trafikplatsen förses med pendlarparkering och busshållplatser. En gång- och cykelväg byggs parallellt med väg 2687 från busshållplatsen vid trafikplatsen ner till skolan i Varnhem.

Genom Natura 2000-områdena förses vägen med sidoräcken för att minimera intrånget. Hela sträckan förses med faunastängsel. För att minska barriäreffekten för djurlivet byggs en ekodukt mellan Rospiggstorp och Hushagen som möjliggör passage för bland annat större klövvilt. Planen innehåller även färister, viltuthopp och mindre faunapassager, torrtrummor och koportar. Faunaåtgärderna redovisas som skyddsåtgärder på plankartorna.

Vilka platser som förses med belysning framgår av plankartorna och innefattar bl.a. busshållplatser, pendlarparkering och gång- och cykelbana vid trafikplats Varnhem.

Övriga anslutningar stängs och flera enskilda anslutningar kräver komplettering av sidovägnätet. Enskilda vägar illustreras i vägplanen men omfattas inte av fastställelseprövningen. De kan komma att justeras i ett senare skede och beslutas i annan ordning när vägplanen har vunnit laga kraft. Samtliga jordbruksmarker kommer att vara tillgängliga efter ombyggnationen, från väg 49 eller angränsande vägnät.

Mark som kommer att tas i anspråk

Mark och särskilda rättigheter som belastar marken kommer att tas i anspråk för vägen på det sätt som redovisas på plankartorna. Det nya vägområdet ligger i direkt anslutning till befintlig väg och utgörs till största delen av jordbruks- och skogsmark.

Sammanlagt kommer cirka 15,1 hektar mark att tas i anspråk med vägrätt. En mindre del av vägområdet är detaljplanelagt område där kommunen är huvudman för allmän plats.

Vägrätten inskränks inom ett område på cirka 3,75 hektar på så sätt att väghållaren inte får:

- bestämma över markens användning för annat ändamål än för landskapsanpassning av bullerskyddsvall, att säkerställa avvattning av gång- och cykelport, dikes funktion, ekoduktens funktion, tillgänglighet för boskapsdjur eller
- tillgodogöra sig alster eller andra tillgångar som kan utvinnas ur marken.

Detta innebär att fastighetsägaren får fortsätta att använda marken, för jordbruk o.s.v. så länge användningen inte äventyrar vägens funktion.

Cirka 4,93 hektar mark, som behövs för att bygga vägen, får tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Nyttjanderätten gäller under den tid som anges på plankartan.

Buller

I denna plan har all statlig infrastruktur sammanvägts vilket innebär att buller från planerad ombyggd väg 49, vägarna 2678, 2747 och 2751 har beaktats vid genomförda beräkningar och vid övervägande av skyddsåtgärder.

Utan bullerskyddsåtgärder kommer 32 bostadshus att få bullernivåer över 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad. Planförslaget innefattar vägnära åtgärder i form av två bullerskyddsvallar och en bullerskyddsskärm. Fastighetsnära åtgärder erbjuds i form av skyddad uteplats för 10 bostadshus och i form av fasad/ventilationsåtgärder för fem bostadshus.

Med föreslagna åtgärder klaras riktvärdena inomhus och vid uteplats för samtliga bostäder som berörs av vägplanen. Ett bostadshus i Rospiggstorp som har höga ljudnivåer kommer att lösas in av andra skäl än buller och finns därför inte med i sammanställningen för bulleråtgärder.

Andra skyddsåtgärder m.m.

De skyddsåtgärder för naturmiljö, kulturmiljö och vatten som ska fastställas redovisas på plankartorna med Sk-beteckning.

Avbaningsmassor sparas och sprids ut på dikesrenar och vägslänter för att gynna artrik flora, vilket gäller längs hela sträckan. Vid trafikplats Varnhem sänks vägen, bland annat för att väg 2687/2751 som har ett högt kultur- och landskapsvärde, ska kunna ligga kvar i sitt nuvarande läge. En stödmur per sida byggs för att undvika intrång i fornlämning jämte särskilda skyddsåtgärder under byggtiden. Genom vattenskyddsområdet Axvall och på hela sträckan anläggs semitäta diken. Som komplettering till den reningsfunktion som de semitäta dikena skapar föreslås även sedimenteringsytor där diken ansluter mot korsande vattendrag. Vid Tåsjön utformas utlopp i dammen så att ingen påverkan uppkommer på hydrologin uppströms. Trummor utformas så att de inte utgör vandringshinder eller förändrar nivåer och flöde i vattendragen.

Ett antal försiktighetsmått och anpassningar har inarbetats i vägplanen för att utformningen ska få så liten negativ konsekvens som möjligt på natur- och kulturmiljö och för landskapet. Även vissa kompensationsåtgärder som inte kan fastställas är planerade att genomföras i samband med byggnationen. De ingår i ansökan om tillstånd för intrång i Natura 2000-områden och intrång i landskapsbildskyddat område.

Masshantering och förorenad mark

Massor som uppkommer i samband med byggnationen kommer att användas för att bygga bullerskyddsvallar, för landskapsanpassning och för en nå en god funktion av ekodukten. Förhöjda arsenikhalter förekommer i hela jordprofilen. Undersökningar har utförts som visar att återanvändning av schaktmassorna bedöms kunna ske utan ökade hälsorisker eller ökad risk för spridning av föroreningar till omgivande yt- och grundvatten eller naturområden inklusive Natura 2000-områden förutsatt att ett växttäckte omger massorna för att förhindra spridning.

Kommunala planer

För det berörda området gäller följande kommunala planer:

- Översiktsplan Skara kommun
- Fördjupad översiktsplan för Varnhem och Ljungstorp
- Detaljplan för Varnhems bussterminal m.m.
- Stadsplan för Pickagården, Klostret 22:1 m.fl.

Av handlingarna framgår att vägplanen avviker från detaljplanen och stadsplanen. Planerna ligger intill varandra längs väg 2687 i Varnhem och berörs genom att utökat vägområde behövs för gång- och cykelvägen som ska byggas längs väg 2687, mellan trafikplats Varnhem och korsningen inne i

Varnhem. Den avsedda markanvändningen är allmän platsmark (park samt park och plantering). Åtgärden medför ett marginellt markintrång i "Detaljplan Varnhems bussterminal m.m.". Åtgärden innebär även att ett staket mellan vägen och en fotbollsplan behöver flyttas något (Stadsplan för Pickagården, Klostret m.fl.). Den sökande bedömer att anläggning av gång- och cykelvägen kan ses som ett marginellt avsteg från detaljplanerna. Kommunen har bl.a. under granskningen yttrat sig och bedömer att gång- och cykelvägen är förenlig med ändamålet allmän plats och park.

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

Natura 2000

Vägplanen kommer att medföra intrång i Natura 2000-områdena Axevalla hed och Höjentorp-Drottningkullen samt beröra Natura 2000-området Ökull. Områdena Höjentorp-Drottningkullen och Ökull är också avsatta som naturreservat.

Axevalla hed innefattar en stor sammanhängande betesmark. Utpekade naturtyper som ska bevaras är enbuskmarker och silikatgräsmarker. Inga arter är utpekade för bevarande inom området. Intrång sker främst till följd av breddning av väg 49 tillsammans med parallell gång- och cykelväg på vägens norra sida. Länsstyrelsen har meddelat tillstånd för åtgärderna.

Höjentorp-Drottningkullens värden utgörs av ett mycket varierande och artrikt landskap med stor biologisk mångfald och hotade arter. Större vattensalamander kan antas finnas i området då en observation finns noterad i artportalen. Området berörs främst genom de åtgärder som vidtas för att förstärka väg 49. Någon skada av betydelse på de livsmiljöer som området avser att skydda bedöms inte uppkomma och åtgärderna bedöms inte heller på ett betydande sätt försvåra bevarandet av arten större vattensalamander. Natura 2000-området Ökull berörs till liten del av en tryckbank i den angränsande västra dammen. I och med att vägen blir mer trafiksäker och att reningen av dagvattnet förbättras minskar risken för påverkan på området. Inga skador bedöms uppkomma på de livsmiljöer som avses att skyddas. (Tillståndsprovning för åtgärderna inom Höjentorp-Drottningkullen och Ökull sker i samband med ansökan om tillstånd för vattenverksamhet.)

Biotopskydd och strandskydd

Intrång kommer att ske i några skyddade biotoper i odlingslandskapet, bland annat stenmurar och diken. Endast mindre delar av biotoperna berörs och konsekvensen för respektive biotop blir liten. Där möjligt avses vissa kompensande åtgärder vidtas och intrången bedöms därmed kunna tillåtas.

Vägplanen berör strandskyddsområden kring de sjöar som finns i anslutning till sträckan. Den allemansrättsliga tillgången till strandområdena kommer inte att påverkas. Intrånget i mark och vatten är minimerat och med tidsanpassat arbete under byggtiden och skyddsåtgärder för att minimera grumling minskar påverkan på växt- och djurlivet.

Riksintressen

Vägplanen ligger inom ett område som till allra största delen är av riksintresse för kultur, natur och friluftsliv. Väg 49 utgör riksintresse för kommunikationer. Intrången i riksintressena för naturvård (Valle) och friluftsliv (Billingen-Valle-Hornborgarsjön) är marginella och bedöms inte innebära någon påtaglig skada. Friluftslivet påverkas positivt, bl.a. genom tillkomsten av gång- och cykelvägar och passagemöjligheter. När det gäller kulturmiljön är ingreppen mer omfattande. Området kring väg 49 är mycket rikt på fornlämningar. De viktigaste värdebärande miljöerna som

berörs av vägplanen är Axevalla hed samt Varnhemsområdet. Ombyggnaden av vägen går inte att genomföra utan att beröra fornlämningar och kulturlandskapet inom riksintresseområdet. Påverkan sker främst genom breddning av väg 49 och ny gång- och cykelväg vid Axevalla hed samt den nya trafikplatsen vid Varnhem. Genom de anpassningar och skyddsåtgärder som vidtas bedöms det inte uppkomma någon påtaglig skada på kulturmiljön.

Landskapsbildsskydd

Öster om Axevalla hed samt väster och norr om Varnhem breder ett område med landskapsbildsskydd ut sig. Vägen passerar det landskapsbildsskyddade området Valle i tre etapper.

Väg 49 kommer att göra ett större visuellt och fysiskt hinder i landskapet med tillkommande mitträcken, sidoräcken, faunastängsel, en bredare vägbana, samt trafikplats och bullerskyddsvallar. Detta kompenseras till viss del av åtgärder och anpassningar såsom landskapsanpassning av bullerskyddsvallarna, en ekodukt med god förankring i landskapet och stödmurar vid trafikplats Varnhem med sten som knyter an till klosterkyrkan.

Dispens söks hos länsstyrelsen avseende åtgärder inom det landskapsbildsskyddade området.

Miljökvalitetsnormer

Vägplanen berör grundvattenförekomster längs hela sträckan. Alla grundvattenförekomster har god kemisk och kvantitativ status. Skara kommuns vattentäkt i Axvall finns cirka 800 meter söder om väg 49. Inga föreskrifter gäller för den zon som vägen passerar genom. Av de ytvatten som direkt berörs av vägplanen är Tåsjön och ett vattendrag som korsar väg 49 vid Hushagen klassade som vattenförekomster. Ytvattenförekomsterna har god ekologisk status men uppnår inte god kemisk status. Genom anpassningar, skyddsåtgärder och förbättrad trafiksäkerhet kommer risken för påverkan på närliggande yt- och grundvattenförekomster att minska och dess status kommer inte att påverkas negativt. Vissa störningar kan uppkomma under byggtiden, men gällande miljökvalitetsnormer bedöms kunna innehållas.

I detta projekt är vägrummet öppet och trafikmängderna relativt låga varför föroreningshalterna i luft kommer att underskrida gällande miljökvalitetsnormer med god marginal. Inga andra miljökvalitetsnormer berörs.

Projektets aktualitet

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 427 mkr i prisnivå 2021-02.

Finansiering sker med medel ur den regionala planen.

Byggstart planeras ske 2024.

Andra utredningar och beslut

Planläggningen enligt väglagen har föregåtts av en utredning från 1997-98 och kompletterades under 2005 med en förstudie enligt den då gällande lydelsen i väglagen för sträckan Skara-Varnhem. I förstudien beslutades att arbetet skulle gå vidare enligt alternativ 1, vilket innebar mötesfri landsväg mellan Axvall-Varnhem i befintlig vägsträckning. En arbetsplan upprättades 2008 med godkänd miljökonsekvensbeskrivning och tillstyrkan från länsstyrelsen, men kunde inte fastställas då finansiering saknades. Trafikverket fick i samband med arbetsplanen nödvändiga tillstånd enligt miljöbalken för att genomföra planen. Denna vägplan utgår delvis från arbetsplanen, men då vägplaneprocessen tillkommit och vissa riktlinjer förändrats gjordes ett omtag med start

2016. Skillnaden mot tidigare förslag är huvudsakligen att vägen endast breddas upp till 16,5 meter på 2+2 sträckor mot tidigare 21,5 meter samt att trafikplats Skärv utgått då andra lösningar bedömts uppfylla kravet på trafiksäkerhet och framkomlighet.

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

Den sökandes handläggning av vägplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med miljökonsekvensbeskrivning och övrigt underlag och låtit det granskas. Vid granskningen kom det in 16 yttranden som har besvarats i ett granskningsutlåtande. Synpunkterna handlar i huvudsak om:

- Enskilda – Placering och påverkan av planerad lokalväg, utformning av säkra av- och påfarter till åkermark, utformning av korsningarna vid Skärv och Varnhem samt anslutningar.
- SGU – beakta risken för urlakning av tungmetaller ur jordlagren i samband med hantering av schaktmassor och beakta grundvattenfrågor.
- Kommunen – bl.a. frågor kring väg 2748, gång- och cykelvägens placering förbi väg 2747, bullerskyddsåtgärder och anslutning till fastighet.
- Länsstyrelsen erinrar bl.a. om att tillstånd för vattenverksamhet kan behöva sökas, ansökan om dispenser bör göras skyndsamt och att dragningen av enskilda vägar kan behöva justeras.
- Västtrafik – prioritera kollektivtrafikens behov av framkomlighet under byggtiden.
- Vattenfall – information om befintliga elledningar
- Försvarsmakten – upplysning om minsta krav på bärighet, placering av stolpar, fri höjd m.m.

Efter granskningen har den sökande ändrat vägplanen så att åkeranslutningar, nytt läge för enskild väg och en ägoslagsväg på fanuapassagen har lagts till (illustrationskartor) för att ge fastighetsägare och arrendatorer möjlighet att ta sig till och från jordbruksmarkerna eller ge åtkomst till mark. En färäst har lagts till vid km 10/300 för att säkerställa att inga djur tar sig ut i vägområdet. Därtill har ytterligare ett par redaktionella justeringar gjorts. Ändringarna redovisas i en särskild handling *PM Ändringar efter granskning av vägplan (2020-02-21)*. De som berörs av ändringarna har underrättats. Vid dessa ändringar kom det in två yttranden från fastighetsägare som handlar om placering av enskild väg över fastighet, åkeranslutningar och servitut. Synpunkterna har besvarats i ett kompletterande granskningsutlåtande:

Kompletterande granskning under fastställelseprövningen

Under fastställelseprövningen har den sökande uppmärksammat felaktigheter i redovisat befintligt vägområde. En detaljprojektering har även visat förändringar i avvattningslösningen och vägutformningen vilket har inneburit en utökning av vägområdet. Ändringarna har sammanställts i en *PM Ändringar efter granskning av plan (2022-04-22)*. Projektet har med anledning av ändringarna uppdaterat miljökonsekvensbeskrivningen och en kompletterande granskning har genomförts. Vid denna granskning inkom sammanlagt 10 yttranden (varav fyra med synpunkter) som har sammanställts och kommenterats i tre kompletterande granskningsutlåtanden.

- Vattenfall inkom med samma synpunkter som vid det första granskningstillfället (se Trafikverkets kommentar under skäl/kommunicering under fastställelseprövningen).
- Även kommunen inkom med samma synpunkter med tillägg att kommunen ställer sig bakom den sökandes ”förtydligande angående mindre avvikelse Stadsplan för Pickagården, Klostret 22:1 m.fl...”.

- En privatperson har synpunkter på utformningen av korsningen med väg 2747 och föreslår en rondell. Den sökande har svarat att den föreslagna lösningen kommer att vara mer trafiksäker än dagens utformning och att en cirkulationsplats skulle begränsa framkomligheten på väg 49 och öka intrången i Natura 2000-området.
- En privatperson har återkommande synpunkter som främst gäller utformningen av trafikplatsen i Varnhem (se Trafikverkets kommentar under skäl/kommunicering under fastställelseprövningen).

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har tillstyrkt att vägplanen fastställs.

Trafikverkets handläggning och skäl

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

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

Kompletteringar under fastställelseprövningen

Trafikverket har begärt in länsstyrelsens yttrande angående markanspråket som avser ”inskränkt vägrätt för landskapsanpassning för bullervallar”. Den sökande har tagit del av yttrandet. Trafikverket har vidare begärt att den sökande ska redovisa en bedömning av hur intrången avseende pendelparkering, ramper i trafikplatsen m.m. är förenliga med berörd stadsplan samt inhämta kommunens bedömning angående mindre avvikelser. Uppgifterna har inte ansetts vara av sådan art att ytterligare kommunikering har varit nödvändig. Trafikverkets bedömning i frågorna redovisas närmare nedan under ”Skäl”. Några redaktionella justeringar avseende Sk-åtgärder har skett på plankartorna så att markeringen stämmer överens med den faktiska placeringen.

Kommunicering under fastställelseprövningen

De som har framfört synpunkter under granskningarna har fått se det som senare har tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning. De har också fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter.

Under den första kommunikeringen (i samband med begäran om fastställelse) kom det in två yttranden med synpunkter. Till följd av den kompletterande granskningen har ytterligare två kommunikeringar skett varvid det kom in tre yttranden med synpunkter. Nedan följer en sammanställning av synpunkterna med Trafikverkets kommentar.

Jan och Mari Drakfors, Skärvs Attorp 6:5 (km 8/430-8/460) anför bl.a. att bullervallen är efterlängtdad men ser ingen anledning till att lokalvägen ska inkräkta på deras mark då det finns möjlighet att bredda väg 49 norrut. Tomten ligger inom strandskyddat område och fastighetsägarna undrar varför deras träd inte är skyddsvärda. Det framgår inte av sökandes svar i granskningsutlåtandet om de planterade träden på tomten (en björk, tre fågelbärsträd och en ek) berörs av vägbygget. De emotsätter sig att träden tas ner.

Trafikverket anser att den sökande i möjligaste mån har beaktat olika intressen på vid val av utformning såsom breddning av väg och bullerskyddsåtgärder. Den enskilda vägens läge och intrång

eller ersättning som följer av den omfattas inte av detta fastställelsebeslut. Trafikverket konstaterar emellertid att sedan synpunkten lämnades har avtal tecknats om ny allé på fastigheten inklusive ersättning för enskild väg och de träd som försvinner (TRV 2022/14058).

Sture Grauers anser att vägplanen är ofullständig och har brister. Synpunkterna gäller huvudsakligen utformningen av trafikplatsen i Varnhem. Han anför att det saknas en redovisning av hur projektet påverkar utvecklingsmöjligheterna för tätorten Varnhem. Vägplanen medför bl.a. att ett centralt område som är lämpligt för nya bostäder inte är tillgängligt, en stor schakt för sex körfält i landskap av riksintresse, intrång i fornminnesområde norr om väg 49 och ett besvärligt byggskede.

Vidare finns det ett förbiset alternativ som han har bearbetat, "Värna Varnhem", vilket redovisas översiktligt i yttrandet och huvudsakligen innebär en cirkulationsplats med två körfält istället för en trafikplats. Under 2010 byggde Trafikverket den typen av trafikplats på väg 44/49 i Lidköpings kommun på två platser och den borde med fördel kunna användas även i Varnhem utan att vägens funktion som pendelstråk i Skaraborg äventyras. Ytterligare förslag på förbättring genom snabba åtgärder lämnas som innefattar sänkt hastighet och mittrefug för oskyddade trafikanter. Alternativen bör utredas snabbt och projektet delas upp i två delar så att delen vid Varnhem får en egen tidplan.

Sture Grauers har även yttrat sig under den kompletterande granskningen och inkommit med liknande synpunkter under påföljande kommunikering bl.a. med förslag till förbifart istället för trafikplats vid Varnhem.

Trafikverket konstaterar att *Sture Grauers* genomgående har lämnat liknande synpunkter. Den sökande har i granskningsutlåtandena bemött synpunkterna och bland annat svarat att olika alternativa åtgärder, vilka redovisas i planbeskrivningen, har studerats under en period som sträcker tillbaka till 1997. Eftersom huvudstråket längs väg 49 har ett högt ÅDT (årsdygnstrafik) jämfört med den anslutande vägen har en cirkulationsplats inte ansetts möjlig då trafikflödet är för stort för en sådan utformning. Projektmålet förbättrad framkomlighet uppnås inte med en cirkulationsplats och fördelarna med en planskild korsning har bedömts överväga alternativet med en cirkulationsplats. Alternativet med förbifart har avfärdats bl.a. för att gravfältet norr om väg 49 blir helt påverkat samtidigt som en biotopskyddad stenmur och andra fornlämningar också påverkas. Rampernas linjeföring enligt förslaget uppfyller inte heller utformningskraven i Vägar och gators utformning (VGU). Förslaget innebär även inlösen av en fastighet.

Utformningen har skett efter samråd med länsstyrelsen som också har godkänt miljökonsekvensbeskrivningen och tillstyrkt planen. Den sökande har bedömt att intrången är godtagbara med tanke på övriga positiva effekter av förslaget. Skara kommun står bakom vägplaneförslaget och har inte i sina planer pekat ut området för framtida exploatering av bostäder eller vid samråd under planprocessen framfört några nya tankar kring ett behov av utbyggnad.

Trafikverket har vid fastställelsen att pröva det förslag som presenteras och har utarbetats i vägplanen. Motiven till föreslagen vägtyp och trafikplats är att den ger en god framkomlighet och säkerhet utifrån vägens trafikmängd och funktion. Flera alternativ har utretts, men valts bort. Trafikverket anser att den sökande har tagit fram ett förslag som på ett godtagbart sätt uppfyller projektmålet och att hänsyn har tagits till såväl allmänna som enskilda intressen under framtagandet av vägplanen. Trafikverket anser även att den sökande har bemött *Sture Grauers* förslag på utformning med en rimlig motivering till varför hans förslag inte skulle uppfylla syftet med ombyggnaden utifrån de mål som har ställts upp för projektet.

Vattenfall Eldistribution AB har yttrat sig två gånger tidigare i projektet men kan inte se att synpunkterna har kommenterats av projektet. De tidigare inskickade synpunkterna är fortfarande aktuella och Vattenfall Eldistribution AB vill gärna ha en bekräftelse på att synpunkterna har mottagits och införlivas i samråds- och granskningsredogörelse.

Trafikverket konstaterar att den sökande i granskningsutlåtandena genomgående har svarat att synpunkten noteras och att informationen tas med till kommande skede. Trafikverket har erfarenhet att den sökande efter granskningarna har haft samråd med Vattenfall Eldistribution AB och identifierat de åtgärder som behöver göras. Åtgärderna beslutas inte genom fastställelsen utan kommer att hanteras vidare av den sökande i nästa skede.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län upplyser Trafikverket Planprövning om att Natura 2000-tillstånd enligt 7 kap 28 § miljöbalken har lämnats för åtgärder inom Natura 2000-området Axevalla hed. Trafikverket (den sökande) uppmanas vidare att snarast inkomma med ansökan om tillstånd enligt förordnande till skydd för landskapsbilden.

Trafikverket tackar för informationen.

Skäl

Väg 49 är en viktig regional öst-västlig förbindelse genom Skaraborg och ingår i det nationella stamvägnätet och är ett riksintresse. Nuvarande väg är 12 meter bred och hastighetsbegränsningen är 90 km med lokal sänkning till 70 km vid Varnhem. Vägen har idag otillräcklig standard i förhållande till trafikmängd (ÅDT varierar mellan 8900–10100 fordon varav cirka 10 % tung trafik), främst då mötesseparering saknas men framkomligheten och säkerheten påverkas också negativt av flera korsningar, anslutningar och direktutfarer, i synnerhet korsningen vid Varnhem. Till nuvarande brister hör även miljöpåverkan, framförallt bullerstörningar.

Mitträcke och faunastängsel samt höjd hastighet på sträckan ökar barriäreffekten för människor och djur. Faunastängslet minskar emellertid risken för att djur ska bli påkörda och genom att anlägga passager såsom ekodukt, torrtrummor, koportar och viltuthopp för vilt och annat djurliv längs vägen möjliggörs och underlättas passage. Åtgärderna innebär även att förutsättningarna för gång- och cykeltrafik förbättras parallellt med och tvärs väg 49. Genom att höja vägstandarden och bygga om väg 49 till mötesfri landsväg på delen mellan Axvall och Varnhem tillsammans med trafikplats Varnhem och de planskilda passagerna för oskyddade trafikanter och vilt förbättras framkomligheten och trafiksäkerheten på sträckan.

Vägsträckan har utformats med särskild hänsyn till omgivningens höga natur- och kulturvärden och för att minska negativ inverkan på landskapsbilden och bibehålla andelen odlingsbar mark.

Speciella frågor i projektet

Detaljplan

Den norra delen av Stadsplan för Pickagården, Klostret m.fl. berörs av ytterligare åtgärder i vägplanen än vad som har redogjorts för i handlingarna. Den sökande har under fastställelseprövningen anmodats att förtydliga och motivera hur dessa åtgärder är förenliga med detaljplanens syften och om avvikelsen kan betraktas som mindre. Nuvarande vägplan innebär att en pendelparkering byggs öster om den idrottsplats som ligger norr om Varnhemsskolan och innehåller också tillfällig nyttjanderätt i anslutning till parkeringen. Stadsplanen är utvecklad i sin helhet förutom parkeringsplatser. Kommunen har för avsikt att utöka den norra delen av stadsplanen med parkeringsplatser och den tillfälliga nyttjanderätten är placerad i samförstånd med

kommunen för att möjliggöra ytterligare parkering. Den sökande bedömer att vägplanens intrång innebär en mindre avvikelse och möjliggör samtidigt kommunens genomförande av stadsplanen. Trafikplatsens rampsystem utgör ett mindre intrång (4 % av ytan) i stadsplanens norra del där markanvändningen är ”prickmark som inte avses bebyggas, specialområde för idrottsändamål”. Eftersom stadsplanen är utvecklad i sin helhet efter utbyggnation av parkering motverkas inte planens syfte och intrånget bedöms utgöra en mindre avvikelse.

Kommunen instämmer i de bedömningar som den sökande har gjort kring mindre avvikelse mot gällande stadsplan och ser positivt på förslaget. Trafikverket delar bedömningen och anser att avvikelserna är sådana mindre avvikelser som kan tillåtas och inte strider mot detaljplanens eller stadsplanens syften.

Påverkan på Natura 2000-områden

Länsstyrelsen har den 31 maj 2023 lämnat s.k. Natura 2000-tillstånd enligt 7 kap 28 a § miljöbalken för att bygga om väg 49 inom Natura 2000-området Axevalla hed. De delar av vägplanen som kräver åtgärder inom Ökull och Höjentorp-Drottningkullens Natura 2000-område hanteras av Mark- och Miljöödomstolen tillsammans med ansökan om tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken. Den sökande bedömer att sådant tillstånd bör kunna beviljas eftersom ingen skada av betydelse bedöms uppkomma på de livsmiljöer eller arter som är avsedda att skyddas. Trafikverket delar den bedömningen.

Påverkan på riksintressen

Trafikverket delar den sökandes bedömning att åtgärderna i vägplanen inte medför någon påtaglig skada på de värden som utgör grunden för riksintressena.

Buller

Med de i vägplanen föreslagna väg- och fastighetsnära bullerskyddsåtgärderna klaras riktvärdena inomhus och vid uteplats för samtliga fastigheter.

Riktvärdet vid fasad bedöms överskridas för 20 bostäder. För större delen av dessa bostadshus handlar det om ett fåtal decibel och det har inte bedömts som tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att bygga bullerskyddsåtgärder som gör att riktvärdet vid fasad innehålls.

Trafikverket anser att de föreslagna bullerskyddsåtgärderna är godtagbara till omfattning och utförande.

Miljö kvalitetsnormer

Trafikverket bedömer att projektet inte medför att miljö kvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Projektet kommer inte heller att försvåra möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för de berörda vattenförekomsterna.

Landskapsanpassning

I planen föreslås mark tas i anspråk med inskränkt vägrätt för landskapsanpassning av bullerskyddsvall på två platser. Vid området öster om den planerade trafikplats Varnhem rör det sig om en större yta. Markmodelleringen innebär där att bullervallens bakslänt görs flack så att åkermarken höjs upp mot bullerskyddsvallen. Denna landskapsanpassning motiveras med att största möjliga yta kan fortsätta brukas effektivt som åker, att vallen inte ska framträda så tydligt från bebyggelsen samt att den ska passa bättre in i landskapet. Landskapsanpassningen minskar

därmed de negativa konsekvenserna av väganläggningen och bullerskyddsvallen på landskapsbilden och jordbruksmarken.

Länsstyrelsen har i ett yttrande under fastställelseprövningen påtalat vikten av att markmodellering utformas på föreslaget sätt för att undvika att vägplanen ger oacceptabla konsekvenser för landskapsbilden inom område av riksintresse för kulturmiljövården. De vägnära bullerskyddsåtgärderna i form av bullervallar som anläggs utmed väg 49 skulle, om de inte anpassades till landskapet på den sida som vetter från vägen, ge en mycket stor påverkan på landskapsbilden inom den del av riksintresseområdena (även naturvård och friluftsliv) som utgör området närmast norr om Varnhem.

Av underlaget i planen framgår det att upplevelsen av landskapet är av stor vikt i området och att det bl.a. finns riksintressen, framförallt för kulturmiljövården t.ex. avseende utblicken till och från Varnhem att ta hänsyn till vid utformningen av anläggningen. Bullervall har valts som bullerreducerande åtgärd för att i möjligaste mån begränsa utblickarna genom det känsliga kulturlandskapet. Trafikverket anser att markmodelleringen med att flacka slänterna från vägen och bullerskyddsvallen bidrar till att minska konsekvenserna av de planerade vägåtgärderna för kulturmiljön i området och minimerar påverkan på landskapsbilden. Eftersom markintranget är inskränkt vägrätt kan området fortsätta brukas som jordbruksmark, vilket är positivt.

Trafikverket bedömer sammantaget att markanspråket för landskapsanpassningen i detta fall är godtagbart till omfattning och utformning.

Förändrad väghållning (indragning)

Anslutningen av väg 2748 till väg 49 stängs i och med ombyggnaden och väg 2748 behövs därför inte längre för det allmänna. Den norra delen av vägen rivs och återgår till markägaren och resterande delen övergår till kommunal väg (kommunen kommer att äga marken) där större delen blir gång- och cykelväg.

När det gäller väg 2747 flyttas anslutningen till väg 49 något längre österut. Den del av vägen som inte sammanfaller med den nya vägen rivs och återgår till markägaren.

Trafikverkets samlade bedömning

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

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

Den föreslagna ombyggnaden - mötesseparering tillsammans med trafikplats Varnhem och planskilda passager för oskyddade trafikanter och vilt - medför att framkomligheten och trafiksäkerheten förbättras väsentligt totalt sett på sträckan. Utbyggnaden följer befintlig sträckning vilket minimerar markintranget, främst i jordbruksmark och områden med värdefulla naturvärden. Stor hänsyn har även tagits till landskapsbilden vid utformningen, bl.a. av bullerskyddsvallar. Det

BESLUT

Ärendenummer
TRV 2020/72069

Dokumentdatum
2023-10-16

Sidor
12(12)



innebär att vägen får ett lämpligt läge och utförande och att ändamålet med vägen tillgodoses med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad.

Trafikverket bedömer att de fördelar som planen medför överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda när den sökande får ta mark och särskilda rättigheter i anspråk. Det behov och den omfattning av tillfällig nyttjanderätt som har redovisats i vägplanen är skäliga.

Nuvarande väg 2748 och den del av nuvarande väg 2747 som inte sammanfaller med den nya allmänna vägen behövs inte längre som allmän väg när den nya vägen är byggd. Indragningen innebär endast ringa olägenhet för bygden.

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

Överklagande

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga.

Beslutande i detta ärende har varit biträdande chefsjurist Anders Ljungberg med Lisa Eriksson som föredragande.

Anders Ljungberg

Bilagor

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

Kopia till:

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

Bilaga 1

Hur man överklagar

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

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

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

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

Skrivelsen måste vara hos Trafikverket **senast den 20 november 2023**.

Bilaga 2

Allmänna upplysningar, fastställd vägplan

Fastställelsebeslutets giltighetstid

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

Rätt att använda mark

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

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

Undantag från bestämmelser i miljöbalken

Beslutet innebär att:

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

Utgångspunkter för bedömning av buller

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

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

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

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

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

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

Vägen måste stämma med detaljplan och områdesbestämmelser

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

Frågor som inte omfattas av fastställelsebeslutet

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

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

Väg och väganordningar

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

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

Lantmäteriförrättning

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

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

Byggförbud

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