

Väghållningsmyndigheten,  
Trafikverket Region Väst

## Fastställelse av vägplan för ny sträckning av väg E20 m.m. på delen Bälinge – Vårgårda samt indragning av väg, Alingsås och Vårgårda kommuner, Västra Götalands län

### Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 18 § väglagen (1971:948) att fastställa vägplanen för ny sträckning av väg E20 m.m.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade 101T0201A, 101T0202A och daterad 2016-06-30, 101T0203A – 101T0209A, 101T0210A och daterad 2016-06-30, 101T0211A – 101T0214A samt 101T0215A – 101T0216A och daterade 2016-06-30.

Fastställelsen gäller också:

- Bilaga till plankartorna med status fastställelsehandling, betecknad 101T0217 och daterad 2016-06-30, "Specifikation av områden med inskränkt vägrätt, tillfällig nyttjanderätt samt skyddsåtgärder och försiktighetsmått".

Undantag från fastställelsen:

- Område med tillfällig nyttjanderätt enligt markering med rött kryss på plankarta med status fastställelsehandling betecknad 101T0216A och daterad 2016-06-30.

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

Trafikverket beslutar att delar av befintlig väg E20, väg 1779 och väg 1781 dras in från allmänt underhåll. Följande vägar och delsträckor dras in:

- Cirka 100 meter av befintlig väg E20 vid Bälinge och delar av vägområdet för befintlig väg E20 vid Vårgårda, på en sträcka av cirka 500 meter, där vägen byggs om till gång- och cykelväg, enligt redovisning på plankartorna med status fastställelsehandling betecknade 101T0201A samt 101T0215A och daterad 2016-06-30.
- Cirka 60 meter av väg 1779 och cirka 500 meter av väg 1781 där vägarna läggs om i nya sträckningar, enligt redovisning på plankarta med status fastställelsehandling betecknad 101T0210A och daterad 2016-06-30.

Indragningen av delar av väg E20, väg 1779 och väg 1781 sker när projektet är färdigbyggt.

### Sökande

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Väst.



## Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

### Den planerade vägen

Projektet omfattar ombyggnad av väg E20 i ny sträckning, cirka 15 km, mellan trafikplatsen i Bälinge, som byggs ut i etappen Kristineholm-Bälinge, och befintlig trafikplats i Hjultorp i Vårgårda. Vägen byggs ut till en 21,5 meter bred motorväg med två körfält i vardera riktningen och med en mittremsa med räcke som åtskiljer körriktningarna. Vägen förses med viltstängsel på båda sidor. Till trafikplatsen i Bälinge ansluts befintlig väg E20 via en cirka 600 meter lång lokalväg. Trafikplatsen i Hjultorp kommer delvis att byggas om och befintlig väg E20 ansluts till trafikplatsen i Hjultorp genom en cirka 1,2 km ny lokalväg. Vägarna 1779 och 1781 dras samman för att åstadkomma en gemensam passage under ny väg E20. Väg 1781 får därmed delvis en ny sträckning.

I projektet ingår vägportar under väg E20 och broar över väg E20 varav två, cirka 140 meter, parallella broar över Bäsjöbäcken/väg 1778. Utformningen av bron över bäcken/väg 1778 gör att den även fungerar som en av två faunapassager. Den andra faunapassagen byggs som en bro över den nya vägen vid Gongstorp. Driftvändplatser anläggs och vändmöjligheter för utryckningsfordon anordnas.

Väster om Vårgårda herrgård byggs en gång- och cykelväg, delvis på befintlig väg E20, som ansluts till befintlig väg E20 västerut och österut till det lokala enskilda vägnätet mot Vårgårda.

I trafikplats Bälinge anpassas avfartsrampens belysning till föreslagen utformning i pågående utbyggnad av trafikplatsen. Belysning föreslås även vid trafikplats Hjultorp.

Dagvattenhanteringen utformas med grunda diken, dämnda diken och i vissa fall fördröjningsdammar för att åstadkomma fördröjning och i viss mån öka reningsgraden innan dagvattnet når recipienterna.

### Mark som kommer att tas i anspråk

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

Sammanlagt kommer cirka 85 hektar mark att tas i anspråk med vägrätt. Arealen utgörs i huvudsak av skogsmark och jordbruksmark.

Inom ett område på cirka 4 hektar tas mark i anspråk med inskränkt vägrätt för tryckbank, område för säkerställande av faunapassage, terränganpassning för faunapassage, ledning för vägtagvatten och för erosionsskydd i bäck på så sätt att väghållaren inte får:

- bestämma över markens användning för annat ändamål än väg
- tillgodogöra sig tillgångar som kan utvinnas ur marken utöver nödvändig schaktnivå för väganordningarna.

Detta innebär att fastighetsägaren får fortsätta att använda marken så länge användningen inte äventyrar vägens funktion.

Cirka 40 hektar mark, som behövs för att bygga vägen, får tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Nyttjanderätten gäller under byggtiden, dock längst 48 månader från byggstart och behövs för arbetsområde/upplag, tillfällig väg, omgrävning av bäck/dike, dikesrensning och byggväg.

Mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt får disponeras under den tid som nyttjanderätten gäller. Efter den tiden har den sökande inte längre någon rätt att nyttja marken.



## Buller

Av vägplanen framgår att ett 20-tal bostadsfastigheter är bullerstörda över riktvärdena. Bullerskyddsåtgärder kommer att vidtas i form av bullerskyddsvallar samt erbjudande av fasadåtgärder/lokalt skydd av uteplats för en del bostadsfastigheter. Innan behov av fasadåtgärder/lokalt skydd av uteplats kan fastslås i detalj krävs en inventering. Bullerstörda bostadsfastigheter som omfattas av erbjudande av fastighetsnära åtgärder inventeras för att se vilka åtgärder som är aktuella.

## Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

I vägplanen ingår också följande skyddsåtgärder, utöver bullerskyddsåtgärder, som markerats som en Sk-åtgärder på plankartorna:

- Trummor ska konstrueras så att de inte utgör vandringshinder.
- Groddjurspassager
- Faunapassager avsedda för klövvilt och andra större djur.
- Viltuthopp
- Dämnda diken för att fördröja och rena dagvattnet i anslutning till befintliga vattendrag.
- Fördröjningsdammar för att fördröja dagvattnet i anslutning till befintliga vattendrag.
- Fördröjningsåtgärd i form av översilningsyta utförs vid bron över Bäsjöbäcken och väg 1778 för att fördröja och rena dagvattnet från väg E20 innan det når bäcken.
- Skydd av bevarandevärd ek
- Passagemöjlighet för småvilt ska finnas på i genomsnitt var 1000:e meter.

## Kommunala planer

För det berörda området gäller följande kommunala planer:

- Översiktsplan för Alingsås kommun (arbete med en ny översiktsplan pågår)
- Översiktsplan för Vårgårda kommun
- Fördjupad översiktsplan för staden Alingsås
- Vägplanen ansluter till detaljplan för väg E20 delen Kristineholm – Bälinge och verksamheter (Alingsås kommun) samt till detaljplan för ändring och utökning av detaljplan för foderindustri för Doggy AB (Vårgårda kommun).

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

Natura 2000-området Mängsholms ekhagar som ligger norr om projektet bedöms inte påverkas negativt av ny väg E20.

Siene-Landa är av riksintresse för naturvård. Området är ett kulturlandskap med mycket ekskog och hagmarker samt strandängar längs Sävån. Den nya vägen passerar genom området. Den sökande bedömer att någon påtaglig skada på riksintresset inte uppkommer då områdets kärnvärden bestående av ekhagar och Sävåns vattenmiljöer inte påverkas genom direkt intrång.

Siene och Vårgårda-Algutstorp är av riksintresse för kulturmiljövård men berörs inte direkt av projektet. Siene är ett odlingslandskap med rika och varierade fornlämningsmiljöer. Vårgårda-Algutstorp är en fornlämningsmiljö. Viss visuell påverkan på riksintresseområdet Siene kring Tubbetorp bedöms uppstå men bedöms enligt den sökande inte innebära risk för påtaglig skada.

Väg E20 och väg 42 är av riksintresse för kommunikation.

Ett skogligt biotopskyddsområde, som består av ett brandfält, har avsatts av Skogsstyrelsen nordost om Risabäcken. Biotopskyddet kommer att beröras av fysiskt intrång i den norra delen. Tillgången på död



ved kommer att minska vilket kan missgynna de arter som är brandberoende/brandgynnade och knutna till död ved. Skogsstyrelsen kommer att ompröva beslutet om biotopskydd och avgränsa den areal som återstår.

Projektet berör biotopskydd i form av öppna diken, stenmurar, odlingsrösen och en åkerholme. Diken hamnar inom vägområdet och behöver kulverteras. Stenmurar, odlingsrösen och en åkerholme behöver tas bort. Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår förslag till åtgärder för att kompensera biotopskydden.

I området finns ett antal arter som finns upptagna i artskyddsförordningen såsom ett antal fågelarter, fladdermöss, grodor, vattensalamandrar samt revlummer och lopplummer. Det finns även fynd av rödlistade växtarter. Arter som bedöms bli aktuella för artskyddsprovning är åkergroda, vanlig groda, större och mindre vattensalamander. Projektet påverkar ett antal våtmarksmiljöer som utgör fortplantningslokaler för groddjur och omgivningarna har troligen betydelse som övervintringsområden. Salamandrar finns i våtmarksmiljöer som berörs. Vägplanen redovisar skyddsåtgärder i form av grodpassager. Vid de våtmarker där salamandrar observerats kommer en grodpassage att anläggas vilken även kommer att utgöra en skyddsåtgärd för dessa. Genom föreslagna grodpassager bedöms de negativa konsekvenserna bli små. De fladdermusarter som finns i området kring Tubbetorp bedöms inte påverkas i någon större utsträckning. Dispenshantering är inte aktuell för revlummer och lopplummer. Den sökande har meddelat att en fågelinventering kommer att utföras.

Säveåns strandskyddsområde berörs av dagvattenledningar/dagvattendike.

Ett antal naturvärden berörs vilka klassas på en skala 1 - 3, bland annat våtmarker. Vägen passerar även bäckar som hyser bestånd av öring.

Ett antal vattendrag kommer att behöva grävas om vilket kan ge grumlingseffekter. Under byggskedet kommer åtgärder att vidtas för att minska grumling, sedimenttransport och spridning av föroreningar. Upplag av bergmassor med förhöjda svavelhalter ska undvikas i närheten av värdefulla vattendrag och våtmarker. Alla trummor ska konstrueras så att de inte ska utgöra vandringshinder.

Ett antal fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar påverkas av den nya vägen. Några äldre vägsträckningar och andra utpekade kulturmiljöer berörs också.

Den nya vägen kommer att passera vandringsleden Holleden på två ställen. Holleden kommer att behöva läggas om vilket ska ske i samråd med vandringsledsföreningen.

Säveån – Alingsås centrum till Vårgårda utgör en vattenförekomst som omfattas av miljökvalitetsnormer för vatten. Grundvattenförekomsterna Algutstorp – Horla och Hol omfattas också av miljökvalitetsnormer för vatten. Algutstorp – Horla berörs direkt och Hol ligger i anslutning till projektet. Arbeten i anslutning till biflöden till Säveån kommer att utföras med försiktighet för att begränsa grumling. För dagvattenhanteringen anläggs flacka gräsbeklädda diken och slänter tillsammans med dämnda diken och några fördröjningsdammar. Fördröjningsdammarna utförs med avstängningsmöjlighet. Projektet innebär även att trafiksäkerheten förbättras och därmed minskar risken för olyckor. Med dessa åtgärder gör den sökande bedömningen att gällande miljökvalitetsnormer för vatten kan följas. Säveån från mynningen i Göta Älv till Hedefors i Lerums kommun omfattas av miljökvalitetsnormer för fiskvatten. Detta är avsevärt nedströms projektet och möjligheterna att klara miljökvalitetsnormerna bedöms inte påverkas.

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft bedöms inte överskridas.

### Projektets aktualitet

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka en miljard kronor i prisnivå juni 2015. Projektet ingår i Nationell plan för transportinfrastrukturen 2014-2025. Byggstart planeras ske 2018.



## Andra utredningar och beslut

En förstudie färdigställdes 2002 för sträckan Alingsås (Hedvigsberg) – Vårgårda. Dåvarande Vägverket Region Väst beslutade efter förstudien att genomföra en vägutredning genom att komplettera tidigare lokaliseringsstudier, så att de anpassas till bland annat miljöbalkens krav.

Länsstyrelsen beslutade med förstudien som grund att projektet är av den art att det kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

En vägutredning med miljökonsekvensbeskrivning för sträckan Alingsås – Vårgårda togs fram. I vägutredningen studerades och utreddes tre korridorer; Järnvägskorridoren, korridor längs befintlig väg (här utreddes också ett förslag med ombyggnad av befintlig väg till 2+1-väg) och Skogskorridoren (med varianterna Gisslatorp, Befintlig och Hallstorp). Samtliga nybyggnadsalternativ har studerats med tre olika vägbredder. Dåvarande Vägverket Region Väst beslutade efter genomförd vägutredning i juni 2009 att gå vidare i planeringsprocessen genom att:

- Upprätta arbetsplan för delen Alingsås-Vårgårda enligt alternativ Skogskorridoren. Av de beskrivna alternativen i söder föreslås utbyggnaden ske via Gisslatorp.
- Projektera för en trafikteknisk standard på troligen 18,5 m bred motorväg. På delen Kristineholm - Bälinge föreslås bredden 21,5 meter. Oavsett vägbredd innebär detta planskilda korsningar och en mittremsa med vägräcke som åtskiljer köriktningarna. Referenshastigheten för 18,5 meters bredd är 110 km/h.
- Lokalisera trafikplatser till Bälinge, Hjultorp, Degrabo och Lund.
- Nuvarande väg E20 kommer till stora delar att utnyttjas som väg för lokaltrafik, långsamtgående fordon och oskyddade trafikanter. Åtgärder för att anpassa vägen till denna trafik studeras vidare i arbetsplaneskedet.

Av ställningstagandet efter vägutredningen framgår att samtliga studerade korridorer uppfyller målen om trafiksäkerhet, tillgänglighet och transportkvalitet på ett bra sätt. Vägutredningen visar att det inte finns något självklart "bästa-alternativ" för val av korridor då ingen av de tre korridorerna framstår som mest gynnsam. Däremot bedöms korridoren längs befintlig väg vara den sammantaget sämsta. Skogskorridoren och Järnvägskorridoren har till stor del helt olika miljöförutsättningar och miljökonsekvenserna av en vägutbyggnad i dessa var därför svåra att jämföra med varandra. Stora intrång i jordbruksmark i Järnvägskorridoren ställs mot intrång i oexploaterade skogs- och rekreationsområden i Skogskorridoren. Järnvägskorridoren gör liksom Skogskorridoren via Domarberget stort intrång i det planerade verksamhetsområdet vid Bälinge. De inkomna yttrandena från Alingsås kommun, Vårgårda kommun och Västra Götalandsregionen innebar ett ställningstagande för Skogskorridoren vilket vägt tungt i utvärderingen.

Av de tre korridorerna som redovisades mellan Tokebacka och Horssjön i Skogskorridoren föreslog dåvarande Vägverket Region Väst, trots störst negativ påverkan på landskapsbild, friluftsliv och natur- och kulturvärden, att vägen skulle dras via Gisslatorp med följande motiv:

- Korridoren är den kortaste av de tre och är därför den korridor som bäst uppfyller tre av de trafikpolitiska målen: Ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet samt säker trafik. Den kortare längden medför minst mängd utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser.
- Korridoren tar minst jordbruksmark i anspråk.
- Söder om Domarberget påverkar korridoren kommunens planerade verksamhetsområde, men överensstämmer i princip med FÖP (fördjupning av översiktsplanen) staden Alingsås.
- Under byggnadstiden medför korridoren minst störningar för trafiken och ger bäst förutsättningar för en säker arbetsmiljö.
- Antal bostadshus som riskerar rivas är likvärdigt med sträckningen genom Domarberget, men färre än i Korridor längs befintlig väg.



- Trafikantupplevelsen blir sämre än i sträckningen genom Domarberget, men bättre än i Korridor längs befintlig väg.

Vid ställningstagandet efter vägutredningen fanns motorväg med bredden 18,5 m enligt Vägars och gators utformning (VGU). Utformningen av motorväg med bredden 18,5 meter togs sedermera bort i VGU och därför valdes vägbredden 21,5 meter för att hålla ihop den med delen Kristineholm – Bälinge där 21,5 meter föreslogs enligt vägutredningens beslutshandling.

En vägplan har tidigare tagits fram för delen Kristineholm – Bälinge där trafikplats i Bälinge ingår. Byggnation av den delen pågår och beräknas vara färdigställd 2017.

## 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 yttranden som huvudsakligen handlar om föreslagen vägsträckning och sträckning inom vald korridor, påverkan på skogs- och jordbruksmark, buller och bullerskydd, hantering av massor, diken, dagvattendammar, gång- och cykelvägar, påverkan på enskilda fastigheter/verksamheter och åtkomst till fastigheter, ledningar, påverkan på natur- och kulturvärden, luftföroreningar/klimat, passager av vägen/faunapassager, vattendrag, markföroreningar, enskilda vägar, ersättningsfrågor/inlösen samt befintlig väg E20. Synpunkterna har sammanfattats och kommenterats av den sökande i ett granskningsutlåtande.

Efter granskningen har den sökande ändrat vägplanen avseende läget för en dagvattendamm. Ändringarna redovisas i en särskild handling. Nya underrättelser har skett med dem som berörs av ändringarna. Inga synpunkter framfördes.

## Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har tillstyrkt att vägplanen fastställs.

Länsstyrelsen tar i sitt yttrande upp ett antal synpunkter. Den delar den sökandes bedömning att intrång på natur- och friluftsvärden är acceptabla och även uppfattningen att det inte blir påtaglig skada på riksintressen samt ingen risk för påverkan på Natura 2000-området.

Länsstyrelsen framför vidare synpunkter som i huvudsak handlar om kompensationsåtgärder, dispens enligt artskyddsförordningen, faunapassager, dikesmassor, överskottsmassor, grumling, föroreningspåverkan, svavelhaltiga massor och skyddsåtgärder för att minimera påverkan på Bäsjöbäcken. Arbete i bäck väster om Gongstorp kan innebära markavvattning och omprövning av dikningsföretag kan bli aktuell på grund av påverkan av vägport vid Arentorp.

Länsstyrelsen anser det att det är viktigt att anläggningarna utformas så att de klarar framtida ökade regnmängder/flöden och att det klargörs om korsningen med befintlig väg E20 medför grundvattensänkning. Bullerskydd bör göras täta i nederkant för att hindra att vätska rinner in mot fastigheter. Bullerskydd ska anordnas så att riktvärdena klaras.

Jordbruket berörs mest i båda ändar av projektet. Det är viktigt att så stor hänsyn som möjligt tas till de av markägarna framförda synpunkterna så att nödvändigt intrång minimeras.

Arkeologisk undersökning och borttagande av fornlämningar kvarstår att utföras vilket kan ske först när beslut finns.

Länsstyrelsen har slutligen inget att erinra mot indragning av delar av befintlig E20 från allmänt underhåll.



## Skälen för Trafikverkets beslut

### Allmänt

Väg E20 är av riksintresse för kommunikation och har en nationell, regional och lokal funktion. Väg E20 är en viktig del av det nationella stamvägnätet. Väg E20 ingår även som en del i det europeiska TEN-T vägnätet, transportleder som är särskilt viktiga.

Befintlig väg E20 har brister som är knutna till framkomlighet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan. Den grundläggande orsaken till vägens låga standard är blandningen mellan olika trafikantgrupper i kombination med vägens relativt höga trafikbelastning. Ett parallellt vägnät för gående, cyklister och lokal trafik saknas. Vägen uppfyller inte de krav som kan ställas på en europaväg. Långväga person- och lastbilstransporter blandas med pendlare, jordbrukstransporter samt gång- och cykeltrafik. Vägen är otrygg och osäker för oskyddade trafikanter samt för fordon som färdas med låg hastighet eller enbart behöver korsa eller färdas kortare sträckor på vägen. Även miljöpåverkan, framför allt bullerstörningar, är också ett problem. Vägen har idag en bredd på 12 - 13 meter, dålig profilstandard, ett flertal plankorsningar samt många fastighetsanslutningar. Hastigheten är 80 km/h men flera sträckor är begränsade till 60 km/h. Under perioden 2010 - 2014 inträffade också cirka 50 olyckor på sträckan Bälinge - Vårgårda.

Syftet med projektet är bland annat att öka trafiksäkerheten för både fordonstrafikanter och oskyddade trafikanter. De största positiva konsekvenserna av vägutbyggnaden är att säkerheten för boende och trafikanter väsentligt förbättras. För de flesta av de kringliggande fastigheterna längs befintlig väg kommer bullersituationen att förbättras. För fordonstrafiken ökar framkomlighet och säkerhet.

Ny väg påverkar natur-, kultur- och friluftsvärden. Vägens barriäreffekt minskas med portar och broar för korsande lokalvägar och skogsbilvägar vilka även kommer att medge passage för det rörliga friluftslivet m.m. samt säkerställa tillgängligheten till jordbruks- och skogsmarkerna. Faunapassager och andra passager för groddjur/småvilt anläggas också längs sträckan. De största konsekvenserna för kulturmiljön utgörs av en förändring av kulturlandskapet i Bälinge upp mot Gisslatorp och viss visuell påverkan på området kring Tubbetorp. Jord- och skogsbruk påverkas genom arealbortfall och i vissa fall försämrad tillgänglighet till markerna. Samtidigt förbättras tillgängligheten till jordbruksmarkerna på ömse sidor om befintlig E20 genom den kraftigt minskade trafikmängden. Den nya vägen kommer också påverka det stora oexploaterade skogsområdet och utgöra en barriär för det rörliga friluftslivet.

### Speciella frågor i projektet

#### Lokalisering

Vägplanen har föregåtts av förstudie och en vägutredning samt andra utredningar. Efter vägutredningen tog dåvarande Vägverket Region Väst beslut om att gå vidare med alternativet Skogskorridoren via Gisslatorp. Trafikverket delar den sökandes bedömning avseende val av lokalisering.

#### Delen Tubbetorp - Hjultorp

Framförallt delen Tubbetorp – Hjultorp påverkar jordbruksmark. Olika alternativ av E20/lokalvägar har studerats på denna del. Trafikverket delar den sökandes bedömning att det alternativ som redovisas i vägplanen gör minst intrång på befintlig bebyggelse, tar minst åkermark i anspråk samt gör minst intrång i känslig miljö. Trafikverket bedömer att redovisningen enligt vägplanen är godtagbar i denna del.

#### Påverkan på Natura 2000-områden och riksintressen

Trafikverket delar den sökandes bedömning att det inte finns någon risk för påverkan på Natura 2000-området och att ingen påtaglig skada uppstår på berörda riksintressen.



### Övriga naturvärden m.m.

Trafikverket delar den sökandes bedömning att intrång på natur- och friluftsvärden är acceptabla och att de åtgärder som redovisas för att minska den negativa påverkan är tillräckliga. Trafikverket bedömer att syftet strandskyddet vid Sävån inte motverkas.

### Faunapassager

Viltstråk har identifierats och faunapassager har studerats i Bälinge, vid Bäsjöbäcken/väg 1778 och vid Gongstorp/Tubbetorp. Projektet har haft som målsättning att åstadkomma två större funktionella faunapassager. Det största avståndet mellan faunapassagerna ligger i skogsområdet där viltstråken inte är lika uttalade. Faunapassage i Bälinge har valts bort eftersom det inte hittats någon lämplig lösning. Faunapassager kommer att anläggas dels under bro över Bäsjöbäcken/väg 1778 och dels över vägen söder om Gongstorp. Bron över Bäsjöbäcken/väg 1778 kommer att utgöra en naturlig passage för faunan och här vidtas åtgärder för att anpassa marken så att djuren ska ledas rätt och till ökad framkomlighet för djuren. Vid Gongstorp anläggs en faunabro över vägen. Åtgärder vidtas för att djuren ska kunna se över till andra sidan vägen och uppfatta att vegetationen fortsätter där. Dessa större passager kompletteras med passager i kombination med port- och broläggningar för mindre vägar och skogsbilvägar, trummor för mindre däggdjur samt grodpassager.

Länsstyrelsen bedömer att förslagen till faunapassager som redovisats är tillfredsställande för att upprätthålla den huvudsakliga faunarörelsen i landskapet. Trafikverket delar den bedömningen.

### Buller

Med föreslagna bullerskyddsåtgärder bedöms riktvärdena inomhus och vid uteplats i anslutning till bostad klaras. 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus i markplan kommer dock att överskridas vid vissa bostadsfastigheter eftersom det inte är ekonomiskt rimligt att bygga bullerskyddsskärmar eller bullerskyddsvallar för dessa.

Trafikverket konstaterar att uteplatsen på fastigheten Bälinge-Nygård 1:9 ska finnas bakom befintlig skärm längs nuvarande E20 och riktvärdet vid uteplatsen överskrids inte.

Fastighetsägarna till Gisslatorp 1:3, som både berörs av markanspråk och är bullerstörd, erbjuder inlösen av fastigheten. I det fall inlösen inte skulle bli aktuellt förutsätter Trafikverket att den sökande vidtar erforderliga bullerskyddsåtgärder så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Trafikverket bedömer att föreslagna bullerskyddsåtgärder i vägplanen är skäliga till omfattning och utförande.

### Undantag från fastställelse

Ett område med tillfällig nyttjanderätt vid Doggy i slutet av sträckningen tas bort eftersom det berör fornlämningar och detaljplanlagt område.

### Miljökvalitetsnormer – vattenförekomster

Trafikverket delar den sökandes bedömning att projektet inte kommer att försvåra möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för de berörda vattenförekomsterna.

### Synpunkter från Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har vid tillstyrkan av vägplanen framfört synpunkter om hänsynstaganden och åtgärder i det kommande arbetet. Trafikverket förutsätter att den sökande tar hänsyn till det som Länsstyrelsen framfört i det fortsatta arbetet.





### Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid granskningen i ett granskningsutlåtande, bilaga 1. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning.

Trafikverket konstaterar att den sökande, efter kompletteringskrav från Trafikverket, förtydligat motiv för val av sträckning på delen Tubbetorp - Hjultorp i en PM. Där framgår att tre alternativ studerats och att valt alternativ gör minst intrång på befintlig bebyggelse, tar minst åkermark i anspråk och gör minst intrång i känslig miljö. Trafikverket delar den sökandes slutsats att sträckningen enligt vägplanen av E20/lokalvägar på delen Tubbetorp - Hjultorp är att föredra.

### Kompletteringar under fastställelseprövningen

Trafikverket har begärt att den sökande ska genomföra underrättelser, komplettera höjdsättningen i vissa delar, tydliggöra motiv till vald sträckning/bortvalda sträckningar på delen Tubbetorp - Hjultorp samt ta del av upprättat underlags PM buller. Den sökande skulle även på plankartorna redovisa att ny väg E20 förses med viltstängsel, räcke vid mittremsan samt vändmöjligheter för utryckningsfordon.

Den sökande har underrättat berörda vid en kompletterande granskning och även ändrat vägplanen. Berörda av ändringar har underrättats. Synpunkter kom in som huvudsakligen handlar om bullerskyddsåtgärder, påverkan/markanspråk på enskilda fastigheter, enskilda vägar samt befintlig väg E20. Den sökande har sammanfattat och kommenterat inkomna synpunkter i kompletterande granskningsutlåtanden, bilaga 2 och 3. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning. Den sökande har även underrättat en tidigare missad fastighetsägare. Inkomna synpunkter med anledning av detta har den sökande kommenterat i ett kompletterande granskningsutlåtande, bilaga 4. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning.

Plankartorna har försetts med information att viltstängsel placeras på respektive sida av väg E20 utmed hela sträckan, dubbla mitträcken placeras i mittremsan på hela sträckan samt att vändmöjlighet för utryckningsfordon anordnas var tredje kilometer. Detta är ett tydliggörande på plankartorna med uppgifter som finns redovisade i planbeskrivningen och utgör därmed redaktionella ändringar på plankartorna. Trafikverket bedömer att detta inte behöver kommuniceras.

Den sökande har också förtydligat motiv för val av sträckning på delen Tubbetorp - Hjultorp i en PM.

### Kommunicering under fastställelseprövningen

De som har framfört synpunkter under granskningen har fått se det som senare har tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning. De har också fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Under denna kommunikering kom det in följande yttranden.

*Folkhälsomyndigheten* och *SMHI* har inga synpunkter utöver tidigare yttrande. *Svenska kraftnät* och *SGU* har inga synpunkter.

*Tobias Stark, Vårgårda Bäne 4:8*, framför att en faunapassage behöver byggas något mindre än 1 km väster om gården Svalbohult. Inom detta område är tillgången på vilt mycket god. Det huvudsakliga viltstråket går i NV och SO riktningar. En faunapassage kan kombineras med en enskild väg. Åtgärden skulle gynna markägare, djurliv och lokalbefolkningen då friluftslivet är rikligt. Inte minst skulle viltolyckor förebyggas. En faunapassage antas kosta cirka 5 miljoner medan en svår olycka år 2030 kostar cirka 6 miljoner. En projekterad överfart är en stig som knappast använts som traktorväg i sin fulla sträckning de senaste 30 åren.

### Trafikverkets kommentar

Två större faunapassager kommer att anläggas. Länsstyrelsen bedömer att de förslag till faunapassager som redovisats är tillfredsställande för att upprätthålla den huvudsakliga faunarörelsen i landskapet.



Några andra faunapassager på sträckan är därför inte aktuella. Överfarten för den enskilda vägen har föreslagits bland annat för att erhålla ett lämpligt avstånd mellan olika passager.

*Peter och Marie Björking, Alingsås Bälunge 6:17 och 6:7*, begär att Bälunge 6:17 ska lösas in. Bullerstörningar, luftföroreningar, utblickar och barriäreffekter kommer förändra boende miljön. Kan inte anses vara allmänvanliga och acceptabla. Ytterligare åtgärder behövs om inte fastigheten skulle lösas in. Kommer att begära ersättning för miljö- och förmögenhetsskada. Hur nås de cirka 10 hektar på Bälunge 6:7 som hamnar på andra sidan E20? Frågar om köpeskilling för fastigheten?

#### *Trafikverkets kommentar*

Frågor om ersättning prövas inte vid fastställelse av vägplanen. Vid Bälunge 6:17 föreslås en cirka 240 meter lång och 4 meter hög bullervall kompletterad med eventuella fönsteråtgärder på våning två. Föreslagna bullerskyddsåtgärder bedöms som skäliga till omfattning och utförande. Delen av Bälunge 6:7 på andra sidan E20 föreslås hanteras genom fastighetsreglering eller genom att ansluta enskild väg till denna del. Hur detta kommer att hanteras omfattas dock inte av fastställelsebeslutet.

*Kristian Olsson, Vårgårda Tubbetorp 1:8*, framför att förslag presenterats som delvis skulle minska bullernivån. Det har dock inte kunnat garanteras att bullernivån skulle bli tillräckligt låg. Ytterligare åtgärder ska utredas och åtgärden som nämnts fönsterbyte. Eventuella åtgärder och garantier för att dessa ska ge tillfredsställande effekt borde vara klara innan vägplanen fastställs. Hur ska fönsterbyte gå till och vilken ersättning skulle bli aktuell? När det gäller ersättning för fastighetens löpande intäkter samt att fastighetens totala värde kraftigt kommer att minska har inga besked kunnat ges. Detta borde vara tydligt förmedlat innan vägplanen fastställs.

#### *Trafikverkets kommentar*

Ett av bostadshuset på fastigheten omfattas av erbjudande av eventuella fönsteråtgärder. Innan behovet kan fastställas i detalj krävs inventering av bostaden. Frågor om ersättning prövas inte vid fastställelse av vägplanen.

*Berth Ottosson och Maria Lindholm, Vårgårda Dalbogården 1:1*, har tidigare påtalat att underfarten vid Arentorp bör flyttas cirka 100 – 200 meter söderut för att styra skogsbilstrafik. Trafikverket har svarat att det får man göra i en lantmäteriförrättning efter fastställd plan. Detta behöver vara klargjort innan vägplanen fastställs.

De påtalar vikten av bullerdämpande åtgärder för att minska buller mot Dalbogården och Hols by. Av stor vikt är att bullerdämpande åtgärder görs i samband med byggandet av vägen. En bullervall i skogslandskapet skulle varken förfula eller vara en hög kostnad.

Det är av största vikt att skogsbilvägar söder om planerad väg kan skötas utan stora inskränkningar i brukandet. Transporter innebär en dyr kostnad. Idag finns två planerade underfarter som båda ansluter mot nuvarande E20. Dessa borde förbindas söder om planerad väg för då skulle skogstransporterna kunna välja vilken av underfarterna som är mest lämplig.

Befintlig väg E20 är planerad som lokalväg med markerad cykelbana på båda sidor. Det är inte acceptabelt att cyklister ska samsas med långsamgående fordon. Det måste vara en separerad gång- och cykelbana med hinder åtminstone på ena sidan och åtminstone en väl tilltagen sträcka runt skola och idrottsplats.

#### *Trafikverkets kommentar*

Bostaden på Dalbogården 1:1 inte är bullerstörd över riktvärdena till följd av den nya vägen. Den sökande har studerat placeringen av underfarten och funnit att föreslaget läge är det lämpligaste. I föreslaget läge kan den även samordnas med Bergetbäckens passage av den nya vägen. Sträckningen av de enskilda vägarna är illustrerade på illustrationskartorna. I kommande lantmäteriförrättning kommer frågor om



läge och utformning för nya enskilda vägar att behandlas. Åtgärder på befintlig väg E20 omfattas inte av vägplanen utan kommer att hanteras separat.

*Jonas Olsson och Daniel Gatås, Vårgårda Siene 1:4*, framför att det är av stor vikt att intrånget på bördig jordbruksmark minimeras. Nuvarande förslag innebär stora olägenheter eftersom åtkomsten blir avsevärt sämre till en stor del av marken med mycket tidskrävande transporter. De har framfört synpunkter vid ett flertal tillfällen. Det har inte funnits någon vilja att försöka förbättra situationen. Flera andra tar upp vikten av att stor hänsyn tas till de av markägarna framförda synpunkter. Med små förändringar skulle förutsättningarna att kunna bruka fastigheten även i framtiden avsevärt förbättras. De kräver att förändringar genomförs i enlighet med vad som tidigare anförts.

#### *Trafikverkets kommentar*

Den sökande har tagit fram en PM för att tydliggöra motiv till vald sträckning/bortvalda sträckningar på delen Tubbetorp – Hjultorp. Denna PM har även kommunicerats med Olsson/Gatås. Trafikverket bedömer att sträckningen enligt vägplanen är den sträckning som är att föredra framför de andra studerade sträckningarna.

*Vårgårda kommun* vill vidhålla att en framtida cykelväg i anslutning till den blivande lokalvägen kommer att ge konsekvenser i form av ökad passage av cykeltrafikanter över väg 42. Detta bör ingå i vägplanen enligt tidigare yttrande.

#### *Trafikverkets kommentar*

Passagen av väg 42 ligger utanför vägplanens område och ingår därför inte i vägplanen.

*Frank Fredriksson, Alingsås Bälinge 1:10 och 1:11*, begär att fastigheterna ska lösas in. Bälinge 1:11 kan inte längre användas som hästgård och Bälinge 1:10 kan inte längre användas för den form av verksamhet som bedrivs idag. Intrånget minskar kraftigt möjligheterna till familjens försörjning i firman. Även arbetet med jord- och skogsbruket försvåras avsevärt. Bostadshuset på Bälinge 1:11 är den sammanhållande länken mellan de båda verksamheterna. Redovisar kopplingen mellan näringsverksamheten/firman på Bälinge 1:10 och boendet/stallet på Bälinge 1:11 och konsekvenserna näringsverksamheten, stall- och ridningsverksamheten samt för boendet.

#### *Trafikverkets kommentar*

Synpunkterna handlar om inlösen av fastigheterna och motiv för detta. Frågor om ersättning prövas inte vid fastställelse av vägplanen.

#### Kompletterande kommunikering

Trafikverket har även kommunicerat den sökandes PM angående val av vägsträckning Tubbetorp – Hjultorp med de som lämnat synpunkter på detta i samband med granskningen samt kommunerna och Länsstyrelsen. Trafikverket har även kommunicerat underlagsrapport buller och PM Buller åtgärdsdimensionering med ägare till bullerstörda bostadsfastigheter och några som lämnat synpunkter avseende buller vid granskningen samt till Länsstyrelsen. Under dessa kommunikationer inkom totalt fem yttranden.

*Vårgårda kommun* tillstyrker de motiv som anges för vald och icke valda sträckningar. Kommunen delar motiven till att alternativ 3 på delen Tubbetorp – Hjultorp är lämpligast. Kommunen förutsätter att kvarvarande åkermark mellan E20 och lokalväg blir brukningsbar. *Länsstyrelsen* ställer sig bakom alternativ 3 och förutsätter att tillfartsvägar löses på bästa sätt.

#### *Trafikverkets kommentar*

Alternativ 3 är den sträckning och utformning som ingår i vägplanen. Den sökande ska anordna tillfartsvägar till den kvarvarande åkermarken som blir brukningsbar.



*Wårgårda Herrgård, Vårgårda Vårgårda 5:3 och Hoberg 2:20*, förordar alternativ 3 till sträckning av vägen på delen Tubbetorp – Hjultorp eftersom vägen kommer längre från herrgårdsmiljön, mindre jordbruksmark tas i anspråk, den totala mängden mark som tas i anspråk blir mindre och de blir en mindre yta mellan motorvägen och lokalvägen med försvårad markanvändning. Alternativ 3 innebär också Vårgårda får en användarvänlig och miljövänlig gång- och cykelväg.

#### *Trafikverkets kommentar*

Alternativ 3 är den sträckning och utformning som ingår i vägplanen.

*Jonas Olsson och Daniel Gatås, Vårgårda Vårgårda Siene 1:4*, står fast vid tidigare yttranden. Förordar alternativ 1 och kräver ändring i planen då förslaget förstör mycket mer åkermark.

#### *Trafikverkets kommentar*

Olika alternativ av E20/lokalvägar har studerats på denna del. Trafikverket bedömer att sträckningen enligt med vägplanen är den sträckning som är att föredra framför de andra studerade sträckningarna.

*Länsstyrelsen* framför även i ett yttrande synpunkter angående buller. Bullerskydd som är tätt i nederkant kan även motverka att vätska rinner in. Bullerskyddsvall vid Bälinge 1:10 och 1:11 förbättrar riskbilden för fastigheterna som ligger nära vägen genom att motverka att vätska kan rinna in i samband med en olycka med farligt gods. Byggnader på Bälinge 1:10 ska skyddas avseende mekanisk konflikt/farligt godsolycka vilket kan göras med en vall.

Bälinge-Nygård 1:9 hamnar i en kil mellan nya och gamla E20. Fler aspekter än buller påverkar boendemiljön. Möjligheterna att lösa in fastigheten bör utredas om fastighetsägarna så önskar.

Överskottsmassor ska i första hand användas till att genomföra föreslagna bullervallar även de som enligt beräkningen inte ansetts lönsamma. Finns lämpliga massor ska bullerskyddsåtgärder ske med bullervallar.

#### *Trafikverkets kommentar*

Vid fastigheterna Bälinge 1:10 och 1:11 föreslås enligt plankartan en cirka 220 meter lång bullerskyddsvall med en höjd av 3 meter över vägbanan. Frågor om ersättning prövas inte vid fastställelse av vägplanen. Föreslagna bullerskyddsåtgärder i vägplanen bedöms som skäliga till omfattning och utförande.

Vid den sökandes kompletterande granskning, underrättelse och vid ändringar av vägplanen kom synpunkter in som sammanfattats och kommenterats i kompletterande granskningsutlåtanden. Dessa utlåtanden har Trafikverket kommunicerat. Inga synpunkter kom in.

## **Trafikverkets samlade bedömning**

Trafikverket bedömer att en utbyggnad enligt vägplanen är motiverad och har tillräcklig aktualitet. Vägplanen har handlagts i enlighet med reglerna i väglagen och vägförordningen. Vägens sträckning strider inte mot kommunernas översiktsplaner.

Sträckningen av ny väg E20 har detaljprojekterats enligt det valda alternativet och åtgärder vidtas för att minska påverkan på omgivningen. Den föreslagna sträckningen får sammantaget ett lämpligt läge och utförande och tillgodoser ändamålet med vägen med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad.

Trafikverket bedömer att väganläggningen är förenlig med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljö kvalitetsnormer. Anläggningen innebär även i övrigt en lämplig användning av mark- och vattenresurser.



Trafikverket bedömer att de fördelar som planen medför överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda när den sökande får ta mark och särskilda rättigheter i anspråk.

Trafikverket bedömer att det behov och den omfattning av tillfällig nyttjanderätt som har redovisats i vägplanen är skäliga.

De delar av befintlig väg E20, väg 1779 och väg 1781 som inte sammanfaller med de nya allmänna vägarna behövs inte längre som allmänna vägar när det nya vägsystemet är byggt. 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 chefsjuristen Charlotta Lindmark med Anders Olsson som föredragande.



Charlotta Lindmark

## Bilagor

1. Granskningsutlåtande, 2016-02-23
2. Kompletterande granskningsutlåtande, 2016-09-21
3. Kompletterande granskningsutlåtande, 2016-10-14
4. Kompletterande granskningsutlåtande, 2016-11-24
5. Anvisning "Hur man överklagar"
6. Allmänna upplysningar – fastställd vägplan

## Kopia till:

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







PM

Ärendenummer  
TRV2015/13957  
Projektnummer  
139016

Dokumentdatum  
2016-02-23  
Sidor  
1(22)

Kopia till:  
Diariet



Bilaga 1

TRAFIKVERKET

## Granskningsutlåtande över till Trafikverket Region Väst inkomna yttranden rörande vägplan för anläggning av väg E20 delen Bälinge-Vårgårda i Alingsås och Vårgårda kommuner, Västra Götalands län.

Vägplanen har projekterats av Ramböll Sverige AB och granskningshandlingen är daterad 2015-11-20. Länsstyrelsen i Västra Götalands län har godkänt miljökonsekvensbeskrivningen 2015-09-18. Planen med miljökonsekvensbeskrivning har handlagts enligt 3 kap 15-19§ och 4 kap vägförordningen (SFS 2012:707). Kungörandet har skett 2015-11-26 i Alingsås Tidning samt i Post- och Inrikes Tidningar. Granskningstiden har varit 2015-12-01 - 2016-01-05.

Med anledning av granskningen har 25 stycken yttranden inkommit, vilka numrerats 1-11 för fastighetsägare och 101-114 för myndigheter och organisationer.

I de fall då yttrande avser viss fastighet anges den längdsektion på planritning 101T0201-16 vid vilken fastigheten är belägen.

### Fastigheterna Vårgårda 5:3, Hoberg 2:20 och Vårgårda 5:7(ägs i privat regi), km 16/150-17/400, Vårgårda kommun

Lagfaren ägare/Andel	Wårgårda Herrgård AB
Namn	Viveka Reventberg/Måns Reventberg
Adress	Vårgårda Gamlegården, 447 91 Vårgårda

I yttrandet framförs följande:

1.1 Torpet Djupedal, km 16/300. Trafikverket föreslår i vägplanen att torpet ska skyddas med en bullervall tillsammans med att en ny anslutningsväg byggs. Wårgårda Herrgård föreslår att torpet, som är en äldre byggnad med låg standard, genom Trafikverkets försorg istället rivs. Man menar att det är ekonomiskt fördelaktigt. Wårgårda Herrgård är endast i behov av en enklare skogsbilväg för att nå in i området.

1.2 Vårgårda 5:7. Man önskar att överskottsmassor läggs upp som bullerskydd för att skydda Vårgårda 5:7 samt herrgårdsbebyggelsen på Vårgårda 5:3. Ingen ersättning krävs för den mark som tas i anspråk.

1.3 Damm vid trafikplats Hjultorp. Dammen är olämpligt utformad ur arronderings- och brukningsperspektiv. Den bör följa åkerkanten längs trafikplatsen.

1.4 Öppet dike längs enskild väg, km 17/000. För att bruka fältet krävs minst fyra trummor för god tillgänglighet till fältet, med trumbredd minst 5 meter, dimensionerade för en axelvikt om minst 10 ton.

1.5 Befintligt täckdikessystem vid ny lokalväg. Man förutsätter att befintligt system återställs.

1.6 Skogs- och jordbruksmark som splittras upp i mindre områden. Några av dessa är små och blir svårbrukade och man önskar därför att skadorna värderas och att de små områdena eventuellt löses in. För de områden som är brukningsbara önskar man infart från lokalvägen och enskilda vägar för skogsmaskiner. Man önskar också platser att lägga upp timmer samt utrymmen för timmerbilar.

Trafikverket  
Box 1170  
462 28 Vänersborg  
Besöksadress: Vassbottengatan 14

Texttelefon: 010-123 50 00  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

Martin Matsson  
Avdelning  
Direkt: 010-123 70 67  
Mobil: 070 333 25 17  
E-post: martin.matsson@trafikverket.se



1.7 Gång- och cykelväg. Man undrar över uteblivet möte med Vårgårda kommun och Trafikverket. Vårgårda Herrgård kommer inte att ansvara för underhåll eller vinterväghållning. Det är viktigt att obehörig trafik hindras att köra på gång- och cykelvägen. Det behövs fartreducerande hinder vid utfart mot enskild väg (km 17/000) i norr. Ett upplag för grus- och fyllnadsmassor finns där gc-vägen slutar. Upplaget måste även i fortsättningen vara åtkomligt för traktorer, lastmaskiner och lastbilar.

1.8 Optokabel längs enskild väg och genom vägport. Viktigt att inget avbrott sker.

1.9 Luftledning vid ny lokalväg. Önskemål om att ledningen grävs ned.

1.10 Hänsyn under byggtiden. Det är viktigt att befintligt täckdikessystem är i funktion under hela byggtiden. Dagliga transporter sker mellan fastigheterna Vårgårda 5:3 och Hoberg 2:20. Dessa sker genom den befintliga vägporten i km 17/000. Hänsyn måste tas till dessa transporter så att de kan utföras rationellt.

1.11 Värdering av mark, ersättningar m m. Då Vårgårda Herrgård är ett aktiebolag är marknaden betydligt större jämfört med privat ägd mark. Därför menar man att fastigheternas värde är väsentligt högre än privat ägd mark. Normala schabloner gäller därför inte vid beräkning av markvärde.

-----  
Kommentar från Trafikverkets Region Väst. (Endast Vårgårda 5:3 berörs av intrång (TrV kommentar)).

1.1 Torpet Djupedal, km 16/300. Trafikverket kommer att fastställa förslaget med bullervall. Andra lösningar som framförs av fastighetsägaren är osäkra. Trafikverket kommer att diskutera och utreda frågan tillsammans med fastighetsägaren och utföra den åtgärd som är mest ekonomiskt fördelaktig för Trafikverket. Fastighetsägarens förslag med rivning av torpet utförs dock endast under förutsättning att erforderliga tillstånd erhålls.

1.2 Vårgårda 5:7. Enligt gängse beräkningsmodeller har fastigheten Vårgårda 5:7 och herrgårdsbyggnaderna på Vårgårda 5:3 bullernivåer på cirka 45 dB(A), vilket är under gällande riktlinjer varför inga åtgärder utförs. Ur landskapssynpunkt föredrar Trafikverket att inte uppföra bullerskyddsvallar om behov saknas.

1.3 Damm vid trafikplats Hjultorp. Trafikverket har studerat nytt läge och ändrat dammens placering och utformning.

1.4 Öppet dike längs enskild väg, km 17/000. Trafikverket kommer att tillgodose tillgängligheten till fälten vid framtagandet av förfrågningsunderlaget för entreprenaden. I det skedet kommer antalet trummor och dess utformning att beslutas.

1.5 Befintligt täckdikessystem vid ny lokalväg. Avsikten är täckdikessystemet ska ha samma funktion som före byggnationen.

1.6 Skogs- och jordbruksmark som splittras upp i mindre områden. Trafikverket kommer att tillgodose att markägaren har åtkomst till sin mark. På allmän mark kommer inga fickor för uppställning eller virkesförvaring att tillåtas. Ersättningsfrågor behandlas inte i vägplanen utan hanteras separat och efter att vägplanen vunnit laga kraft.

1.7 Gång- och cykelväg. Trafikverket noterar synpunkterna och kommer även i fortsättningen samråda med kommun och markägare. Trafikverket ansvarar för underhåll av den gång- och cykelväg som byggs.

1.8 Optokabel längs enskild väg och genom vägport. Trafikverket tackar för informationen.

1.9 Luftledning vid ny lokalväg. Frågan kommer att beaktas i förfrågningsunderlaget. Luftledningen tillhör dock Vattenfall, som äger luftledningen.

1.10 Hänsyn under byggtiden. Hänsyn kommer att tas till befintlig verksamhet för att minimera störningarna på dessa. Dock kan alternativa vägar behöva nyttjas.

1.11 Värdering av mark, ersättningar m m. Ersättningar kommer att göras enligt expropriationslagen.



PM

Ärendenummer  
TRV2015/13957  
Projektnummer  
139016

Dokumentdatum  
2016-02-23  
Sidor  
3(22)



## Fastighet Bälinge 6:7, km 3/400-4/350, Alingsås kommun

Lagfaren ägare/Andel 3/10

Namn Peter Björking  
Adress Gisslatorpsvägen 20, 441 93 Alingsås

Lagfaren ägare/Andel 3/10

Namn Anders Björking  
Adress Bälinge kyrkväg, 441 93 Alingsås

Lagfaren ägare/Andel 2/5

Namn Dödsboet efter Erland Björking  
Adress c/o Peter Björking, Gisslatorpsvägen 20, 441 93 Alingsås

I yttrandet framförs följande:

2.1 Ersättningsfrågor. Vad händer med värdet på framtida avkastning på mark som försvinner? Hur ersätts förlorat EU-stöd? Hur ersätts minskat jaktvärde? Hur ersätts minskat rekreativvärde?

2.2 Markåtkomst för cirka 10 ha norr om ny E20 försämras. Tillsammans med direkt intrång innebär det att marknadsvärdet kommer att minska. Hur ersätts det? Ägarna önskar en rimlig ersättning för så kallad förmögenhetsskada.

2.3 Peter Björking har för avsikt att lösa ut sina syskon och behöver snarast möjligt få besked från Trafikverket angående förmögenhetsskada och ersättningsnivå.

-----  
Kommentar från Trafikverket Region Väst

2.1 Ersättningsfrågor. Ersättningsberäkningar utgår från lagar, normer och riktlinjer så som b.l.a jordbruks- och skogsnormen som hanterar frågor som jaktskada samt förlorade stöd.

2.2 Markåtkomst för cirka 10 ha norr om ny E20 försämras. Ersättningsberäkningar utgår från lagar, normer och riktlinjer.

2.3 Trafikverket noterar informationen. Ersättningsfrågor behandlas inte i vägplanen utan hanteras separat och efter att vägplanen vunnit laga kraft.

## Fastighet Bälinge 6:17 km 3/900, Alingsås kommun

Lagfaren ägare/Andel 1/2

Namn Peter Björking  
Adress Gisslatorpsvägen 20, 441 93 Alingsås

Lagfaren ägare/Andel 1/2

Namn Marie Björking  
Adress Gisslatorpsvägen 20, 441 93 Alingsås

I yttrandet framförs följande:

3.1 Ägarna motsätter sig den föreslagna vägsträckningen. Man menar att möjligheten till bärkraftigt jord- och skogsbruk förstörs i Bälinge by. Landskapet delar upp och skär sönder landskapet i Bälinge.

Trafikverket  
Box 1170  
462 28 Vänersborg  
Besöksadress: Vassbottengatan 14

Texttelefon: 010-123 50 00  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

Martin Matsson  
Avdelning  
Direkt: 010-123 70 67  
Mobil: 070 333 25 17  
E-post: martin.matsson@trafikverket.se



Bälunge 6:18, som är en av kulturhistoriskt värde, rivs. Mark tas i anspråk där det finns förhistoriska boplatser. Varför skapa buller- och barriärproblem för ytterligare fastigheter utöver de som redan är berörda längs nuvarande väg.

3.2 Alternativ 1, ny korridor. Vägen bör ligga kvar i befintlig sträckning genom och förbi Bälunge by innan den övergår i skogsalternativet. Därmed förloras ingen jordbruksmark, inga byggnader behöver rivas. Inga fler fastigheter blir berörda än vad som är fallet idag. Berörda näringsidkare kan behålla sin verksamhet. Någon bro behöver inte byggas över Bälunge kyrkväg eller över Kärtaredsvägen.

3.3 Alternativ 2, ny sträckning inom korridoren. Om inte alternativ 1 genomförs föreslås att sträckningen förbi Bälunge 6:17 flyttas till andra sidan dungen, domarringarna och de nya arkeologiska fynden. En sådan sträckning förbättrar möjligheten att bruka fastigheten Bälunge 6:7.

3.4 Alternativ 3, inlösen. Boendemiljön kommer att helt förändras med bullerstörningar, luftföroreningar, utblickar och E20 som barriär. Ägarna önskar se kostnaderna för de tiotal åtgärder som man menar kommer att krävas för att åstadkomma en acceptabel miljö. Bland annat kostnader för bullerskyddsåtgärder och skador på brunnar. Man önskar också E20 får sänkt hastighet förbi Bälunge by.

3.5 Sträckningen för den enskilda vägen till Gisslatorp behöver diskuteras vidare.

3.6 Ersättnings- och andra frågor. Man önskar ersättning för miljö- och förmögenhetsskador som blir om E20 byggs i av Trafikverket föreslagen sträckning. Yttrandena har även ett antal detaljfrågor om bl a luftföroreningar och vibrationer.

#### Kommentar från Trafikverket Region Väst

3.1 och 3.2 Alternativ 1, ny korridor. I vägutredningen från 2008 utreddes alternativ via befintlig väg förbi Bälunge. I vägutredningen utreddes tre principiellt olika alternativ; Järnvägskorridoren, Korridor längs befintlig väg samt Skogskorridoren. Skogskorridoren bedömdes vara den korridor som innebar minst nackdelar. För Skogskorridoren, på delen mellan Tokebacka och Horsjön, studerades tre korridorer, varav en längs befintlig väg. I vägutredningens beslutshandling från 2009 togs beslutet att arbetsplan (numera benämmt vägplan) för väg E20 mellan Alingsås och Vårgårda skulle upprättas enligt alternativ Skogskorridoren via Gisslatorp då det sammantaget bedömdes vara det bästa alternativet. Trafikverket har inte för avsikt att ompröva beslutet.

3.3 Alternativ 2, ny sträckning inom korridoren. En sådan sträckning har studerats och beskrivs översiktligt i granskningshandlingen i kap 4.2.6, Studerade bortvalda alternativ under rubriken "Passage av Kärtaredsvägen (väg 1778) och Bäsjöbäcken i korridorrens norra del". Sträckningen har bortvalts av de skäl som där anges.

3.4 Alternativ 3, inlösen. Trafikverket har som mål att den ekvivalenta bullernivån från vägtrafiken inte ska överstiga 55 dB(A). För Bälunge 6:17 föreslås detta ske med en cirka 200 meter lång bullervall längs E20:s södra sida. För att klara inomhusnivån i plan 2 kan det bli aktuellt med fönsteråtgärder. Trafikverkets kostnader för dessa och andra åtgärder understiger kostnaderna för en eventuell inlösen. Vägen är dimensionerad för föreslagen hastighet 110 km/h.

3.5 Den enskilda vägens sträckning fastställs inte i vägplanen utan i förrättning genom Lantmäteriets försorg. Sträckningen som redovisas kan därför fastighetsägare och berörda parter påverka under förrättningen.

3.6 Ersättningsfrågor och andra frågor. Ersättningsfrågor behandlas inte i vägplanen utan hanteras separat och efter att vägplanen vunnit laga kraft.

Någon särskild utredning angående luftföroreningar har inte gjorts. En sådan har dock gjorts för E20, delen genom Alingsås. Trots drygt dubbelt så mycket trafik visar beräkningen där på att miljökvalitetsnormerna (MKN) för kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) och partiklar PM<sub>10</sub> inte överskrids. En klimatkalkyl har utförts för delen Bälunge-Vårgårda enligt gällande arbetssätt.

Sannolikheten för störande vibrationer är små. Den bedömningen baseras på de geologiska förutsättningarna. Utgående från jordartskartan byggs vägen på postglacial sand. Befintliga byggnader är också byggda på i huvudsak samma material. Detta innebär små risker för vibrationer. En vibrationsmätning som utförts i projektet E20, delen genom Alingsås, visar att trots sämre geologiska



PM

Ärendenummer  
TRV2015/13957  
Projektnummer  
139016

Dokumentdatum  
2016-02-23  
Sidor  
5(22)



förutsättningar (glacial lera) och kortare avstånd mellan väg och byggnad, 35 meter istället för 70 meter i vårt fall, ligger nivån med god marginal under känsletröskeln på 0,2 TMS mm/s.

## Fastighet Tubbetorp 1:8 km 15/200-15/500, Vårgårda kommun

Lagfaren ägare/Andel	1/1
Namn	Kristian Olsson
Adress	Ärred Östergården 2, 447 94 Vårgårda

I yttrandet framförs följande:

- 4.1 Bullerfrågor. Hur kommer Trafikverket lösa bullerfrågorna för tre boningshus som finns på fastigheten?
- 4.2 Ersättningsfrågor. De tre bostäderna är uthyrda och hyresintäkterna är fastighetens enda intäkt. De antas bli svåra att hyra ut då utsikten förstörs av motorvägen. Hur kommer Trafikverket att kompensera för den minskade intäkten? Hur kompenseras jag för minskat värde på fastigheten?

Kommentar från Trafikverket Region Väst

4.1 Bullerfrågor. Trafikverket har som mål att den ekvivalenta bullernivån från vägtrafiken inte ska överstiga 55 dB(A). För Tubbetorp 1:8 föreslås detta ske med en cirka 300 meter lång bullervall längs E20:s södra sida. För att klara inomhusnivån i plan 2 för en av byggnaderna kan det bli aktuellt med fönsteråtgärder.

4.2 Ersättningsfrågor. Ersättningsberäkningar utgår från lagar, normer och riktlinjer. Ersättningsförhandling behandlas dock inte i vägplanen utan hanteras separat och efter att vägplanen vunnit laga kraft.

## Fastighet Siene 1:4, km 15/050-16/150, Vårgårda kommun

Lagfaren ägare/Andel	1/2
Namn	Jonas Gunnar Olsson
Adress	Siene Östergård 1, 447 95 Vårgårda

Lagfaren ägare/Andel	1/2
Namn	Erik Daniel Gatås
Adress	Siene Mabacken 1, 447 95 Vårgårda

I yttrandet framförs följande:

5.1 Förslag till ändrad sträckning. Yttrandena önskar att motorvägen byggs längs den södra kanten av korridoren. Det av Trafikverket föreslagna läget försämrar förutsättningarna för ett effektivt, rationellt och miljöriktigt jordbruk, då marken splittras upp. Det blir tidskrävande transporter för att nå åkermarken söder om den av Trafikverket föreslagna sträckningen.

5.2 Damm och bullervall. Yttrandena kan omöjligt acceptera föreslagen bullervall och damm. Båda gör intrång och försvårar brukandet. Bullervallen skuggar dessutom.

Kommentar från Trafikverket Region Väst

5.1 Förslag till ändrad sträckning. Trafikverket har studerat olika alternativa utformningar av ny E20 och lokalväg, men den i vägutredningen beslutade korridoren ger begränsningar. Utifrån olika

Trafikverket  
Box 1170  
462 28 Vänersborg  
Besöksadress: Vassbottengatan 14

Texttelefon: 010-123 50 00  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

Martin Matsson  
Avdelning  
Direkt: 010-123 70 67  
Mobil: 070 333 25 17  
E-post: martin.matsson@trafikverket.se



PM

Ärendenummer  
TRV2015/13957  
Projektnummer  
139016

Dokumentdatum  
2016-02-23  
Sidor  
6(22)



aspekter, varav jordbruksintresset är ett, är den föreslagna vägsträckningen sammantaget den bästa lösningen.

Yttrandenas förslag att placera E20 längs korridorrens södra kant leder till svårigheter att utforma det lokala vägnätet på ett sådant sätt att det ryms inom korridoren. I väster kommer Sienevägens (väg 1782) anslutning till gamla E20 att hamna utanför korridoren. Alternativet är att korsningen hamnar på bron över ny E20, vilket är en både dyr och komplicerad lösning. Den redan sneda bron för lokalvägen över ny E20 i öster (km 16/6) blir ytterligare sned vilket fördyrar bron genom att den blir längre och mer komplicerad. För att undvika den sneda bron i korsningen (km 16/6) skulle en möjlig lösning vara att placera lokalvägen parallellt och cirka 30 meter norr om ny E20. Även den lösningen medför problem med korridoren för lokalvägnätet vid Siene, då båda lokalvägarna hamnar utanför den beslutade korridoren.

5.2 Damm och bullervall. Dammen är nödvändig för vägens funktion. Bullervallen anläggs för att dämpa bullernivåerna vid bostadsfastigheterna på Tubbetorp 1:8. För att minimera eventuell skuggning erbjuder sig Trafikverket att fylla upp marken söder om bullervallen under förutsättning att erforderliga tillstånd erhålls och massor finns i projektet. Vid en sådan lösning minskas intrånget i brukningsarealen.

---

## Fastighet Bäne 4:9, km 10/200, Vårgårda kommun

Lagfaren ägare/Andel

Namn Lennart Stark  
Adress Bäne Gategården 4, 447 95 Vårgårda

I yttrandet framförs följande:

6.1 Önskar passage av E20 vid cirka km 10. Yttranden undrar varför det inte är möjligt att få en passage av E20 vid fastigheterna Bäne Karlsgården. Utan passage blir det 3 km omväg. Körning på allmän asfalterad väg medför arbete med montage av band och kedjor på maskinerna. En passage skulle vara positivt för alla och inte minst för djurlivet.

6.2 Gammal väg från år 1890. På bifogad kartbild redovisas denna väg.

---

Kommentar från Trafikverket Region Väst

6.1 Önskar passage av E20 vid cirka km 10. Trafikverket tillgodoser tillgång till marken med den väg som byggs söder om E20. Ersättning utgår från gängse normer och riktlinjer. Ersättningsfrågor behandlas dock inte i vägplanen utan hanteras separat och efter att vägplanen vunnit laga kraft.

6.2 Gammal väg från 1890. Trafikverket noterar och tackar för informationen.

---

## Fastighet Bäne 4:8, km 10/000-10/300, Vårgårda kommun

Lagfaren ägare/Andel 1/2  
Namn Tobias Stark  
Adress Bäne Åsen 3, 447 95 Vårgårda

I yttrandet framförs följande:

7.1 Önskar faunapassage cirka km 10. Fem markägare råder över området söder om E20. Där finns god tillgång på rådjur, dovhjort och älg. Vildsvin och kronhjort finns i området. Djurens huvudsakliga stråk går tvärs planerad E20. Genom en utbyggnad av faunapassage vid cirka km 10 kan risken för viltolyckor minska på väg 1781 och 1779 och den där planerade underfarten. Yttranden har varit i kontakt med EnviroPlanning angående kostnad för en faunapassage. Kostnaden uppges till cirka 5 Mnr. Yttranden jämför den kostnaden med Trafikverkets ASEK 5.2 där kostnaden för en svår olycka

---

Trafikverket  
Box 1170  
462 28 Vänersborg  
Besöksadress: Vassbottengatan 14

Texttelefon: 010-123 50 00  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

Martin Matsson  
Avdelning  
Direkt: 010-123 70 67  
Mobil: 070 333 25 17  
E-post: martin.matsson@trafikverket.se



PM

Ärendenummer  
TRV2015/13957  
Projektnummer  
139016

Dokumentdatum  
2016-02-23  
Sidor  
7(22)



är cirka 4,4 Mnkr år 2012 och 6 Mnkr år 2030. Yttranden ifrågasätter också behovet av den väg som finns på faunapassagen i km 14/1.

---

Kommentar från Trafikverket Region Väst

7.1 Önskar faunapassage cirka km 10. Trafikverket strävar efter att det ska finnas goda passagemöjligheter för vilt vid utbyggnad av vägnätet. I vägplanen föreslås två faunapassager, vid Bäsjöbäcken och vid Gongstorp, som den särskilda faunautredningen visade. Utredningen redovisas i Fauna-PM. Utöver dessa finns flera passager som kan användas av vilt. Trafikverket anser därför att behov av ytterligare passage inte finns.

---

### Fastighet Arentorp 1:1, km 8/540-9/260, Vårgårda kommun

Lagfaren ägare/Andel	1/1
Namn	Alf Roger Svensson
Adress	Arentorp 3, 441 93 Alingsås

I yttrandet framförs följande:

8.1 Placering av enskild väg. Redovisar på karta ny sträckning av enskild väg mellan Dalbogården och vägport i km 8/7. Yttranden föreslår att flyttas cirka 100 meter åt söder på delen som passerar över Arentorp 1:1.

---

Kommentar från Trafikverket Region Väst

8.1 Placering av enskild väg. Den enskilda vägens sträckning fastställs inte i vägplanen utan i förrättning genom Lantmäteriets försorg. Sträckningen som redovisas kan därför fastighetsägare och berörda parter påverka under förrättningen. Trafikverket tackar dock för förslaget och kommer att se över det enskilda vägnätet innan ansökan om lantmäteriförrättning genomförs.

---

### Fastighet Bälinge 1:10 och 1:11, km 3/100-3/200, Alingsås kommun

Lagfaren ägare/Andel	1/2 (Bälinge 1:10), 1/1 (1:11) (Yttranden äger även 1/4 av Bälinge 1:1 (TrV kom.))
Namn	Frank Fredriksson
Adress	Gisslatorpsvägen 4, 441 93 Alingsås

I yttrandet framförs följande:

9.1 Inlösen av fastighet Bälinge 1:10. I yttrandet beskrivs den verksamhet som finns på Bälinge 1:10, varifrån familjens huvudsakliga försörjning kommer ifrån. Den verksamhet som bedrivs består av åkeri med lastbil och div släp, samt entreprenad med grävmaskin, hjullastare m m. Verkstad finns för reparation av fordon. Blästring och målning av containrar utförs. Försäljning sker av villapellets och ved. Verksamheten är utrymmeskrävande. E20 kommer att minska planen utanför byggnaderna med 60-70 procent.

Trafikverket har erbjudit sig att anlägga en stödmur mot den planerade bullervall som kommer att anläggas, vilket minskar intrånget med 5-6 meter. Trafikverket har också erbjudit sig att anlägga en uppställningsplan ett hundratal meter bort. De båda förslagen innebär ingen tillfredsställande lösning, då de medför att maskiner som ska in i verkstaden måste köras långa sträckor. Den minskade ytan utanför byggnaderna gör att lastbilar inte längre kommer att kunna vända utanför verkstaden. I yttrandet skrivs att konsekvenserna för verksamheten blir så stora att man önskar inlösen av fastigheten.

---

Trafikverket  
Box 1170  
462 28 Vänersborg  
Besöksadress: Vassbottengatan 14

Texttelefon: 010-123 50 00  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

Martin Matsson  
Avdelning  
Direkt: 010-123 70 67  
Mobil: 070 333 25 17  
E-post: martin.matsson@trafikverket.se



PM

Ärendenummer  
TRV2015/13957  
Projektnummer  
139016

Dokumentdatum  
2016-02-23  
Sidor  
8(22)



TRAFIKVERKET

9.2 Inlösen av fastighet Bälinge 1:11. På fastigheten finns stall med flera boxplatser och plats för kringutrustning. Förutom egna hästar hyrs boxplatser ut. Idag finns möjlighet att rida på gården, i byn och på skogsvägar, men möjligheterna att rida i närområdet försvinner pga ny E20. Grannfastighetens paddock försvinner, och i yttrandet skriver man att Trafikverket menar att det inte är lämpligt att rida på den nya bron över E20 för att nå ridområden söder om E20. Med vägar på båda sidor om fastigheten kommer vi nu att utsättas för buller från två håll vilket blir ohållbart. I yttrandet skrivs att konsekvenserna för boendet blir så stora att man önskar inlösen av fastigheten och hänvisar till liknande fall i närområdet.

---

#### Kommentar från Trafikverket Region Väst

9.1 Inlösen av fastighet Bälinge 1:10. Ersättningsfrågor behandlas inte i vägplanen utan hanteras separat och efter att vägplanen vunnit laga kraft.

9.2 Inlösen av fastighet Bälinge 1:11. Trafikverket har som mål att den ekvivalenta bullernivån från vägtrafiken inte ska överstiga 55 dB(A). För Bälinge 1:11 föreslås detta ske med den cirka 200 meter lång bullervall längs E20:s norra sida som gör intrång på fastigheten Bälinge 1:10. För att klara inomhusnivån i plan 2 kan det bli aktuellt med fönsteråtgärder. Bullernivåerna från lokalvägen i E20:s gamla sträckning överstiger inte 55 dB(A). Inlösen av fastigheten är därför inte aktuellt. Vägen som föreslås förändras och som kommer delvis bli förlagd på bro över ny E20 är enskild väg. Denna råder inte Trafikverket över utan det gör vägdelägarna, normalt är det tillåtet att rida på enskilda vägar. E20 kommer att ge en barriäreffekt i området men den minskas av ny bro över E20.

---

### Fastighet Bäne 3:2, km 9/800-10/000, Vårgårda kommun

Lagfaren ägare/Andel	1/2
Namn	Hans Bergström
Adress	Bäne Karlsgården 2, 447 95 Vårgårda

#### I yttrandet framförs följande:

10.1 Skolhusvägen. Den sk skolhusvägen finns inritad på bifogad karta. I yttrandet framförs att den används och undrar varför den inte finns med på Trafikverkets karta.

10.2 Önskar passage i cirka km 10. Helst bör E20 sprängas in i en tunnel. Även en undergång är acceptabel, men den måste anpassas för vilt också. I yttrandet ställs frågan om inte den föreslagna enskilda vägen på södra sidan är lika dyr som en passage.

---

#### Kommentar från Trafikverket Region Väst

10.1 Skolhusvägen. Trafikverket noterar och tackar för informationen.

10.2 Önskar passage i cirka km 10. Trafikverket har planerat en skogsbilväg söder om ny E20, med anslutning för den skogsbilväg som stängs av. Kostnaden för den nya skogsbilvägen understiger betydligt kostnaden för en underfart. Kostnaden för en tunnel överstiger i sin tur kostnaden för en underfart.

TMALL 0113 Mall Granskningsutlåtande ver. 1.0

---

Trafikverket  
Box 1170  
462 28 Vänersborg  
Besöksadress: Vassbottengatan 14

Texttelefon: 010-123 50 00  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

Martin Matsson  
Avdelning  
Direkt: 010-123 70 67  
Mobil: 070 333 25 17  
E-post: martin.matsson@trafikverket.se



PM

Ärendenummer  
TRV2015/13957  
Projektnummer  
139016

Dokumentdatum  
2016-02-23  
Sidor  
9(22)



## Fastighet Dalbogården 1:1, km 6/400-6/500, 7/800-8/500, Vårgårda kommun

Lagfaren ägare/Andel	18/25
Namn	Berth Ottosson
Adress	Hol Dalbogården 1, 441 93 Alingsås
Lagfaren ägare/Andel	7/50
Namn	Maria Lindholm
Adress	Hol Dalbogården 1, 441 93 Alingsås

I yttrandet framförs följande:

11.1 Yttrandena skriver att förbättringar har gjorts sedan samrådshandlingen.

11.2 Enskilda vägar. Gården är i huvudsak en skogsfastighet med en viss nötdjursuppfödning. På fastigheten finns cirka 9 km skogsbilväg. Genom gården går den enda skogsbilvägen som förbinder byarna Hol och Horla. Yttrandena skriver att det är positivt med två underfarter både ur bruks- och rekreationssynpunkt.

Däremot önskar man flytta underfarten vid km 8/7 cirka 200 meter närmare Alingsås enligt karta som bifogats yttrandet. Genom att flytta underfarten leds skogstrafik naturligt mot den utbyggda korsningen vid Hols kyrka, istället för att den leds genom Arentorp och ut på befintlig E20 där den enskilda vägen ansluts i en dold kurva. Yttrandena önskar också att skogsbilvägen förlängs mot "byggvägen" med en dragning över Dalbogårdens åkrar.

11.3 Buller. Man ställer sig frågande till om bullerberäkningarna stämmer och om de har beräknats utifrån att ny E20 kommer att ligga 5-10 meter över nuvarande marknivå. Man ifrågasätter också varför befintlig E20 inte bidrar till bullerstörningarna. Yttrandena önskar bullervall norr om ny motorväg längs med hela Dahlbogården för att minska bullernivåerna mot gården och Hols by.

11.4 E20 som lokalväg. Yttrandena är tveksamma till det redovisade förslaget med enbart målad linje som skiljer emsa mellan bilväg och cykelväg. Man önskar en gång- och cykelväg på ena sidan av vägen avskild med upphöjd barriär eller med räcke. För biltrafiken bör svängfälten finnas kvar. Om det vid Hols medför att en gång- och cykelfält inte får plats erbjuder man sig tillhandahålla mark på den sträckan.

### Kommentar från Trafikverket Region Väst

11.1. Trafikverket noterar synpunkten.

11.2 Enskilda vägar. Den enskilda vägens sträckning fastställs inte i vägplanen utan i förrättning genom Lantmäteriets försorg. Sträckningen som redovisas kan därför fastighetsägare och berörda parter påverka under förrättningen. När det gäller läget för passagen har Trafikverket tidigare studerat denna placering och funnit att det är tekniskt svårt att bygga en bro på föreslagna plats. Bron i den av Trafikverket föreslagna placeringen passerar också över Bergetbäcken, som då kan ledas öppet, vilket är en fördel från miljösynpunkt. Trafikverket tackar dock för förslaget och kommer att se över det enskilda vägnätet innan ansökan om lantmäteriförrättning genomförs.

11.3 Buller. Beräkning av bullernivåer utgår alltid från en terrängmodell där den nya vägen utgör en del av modellen tillsammans med trafik på alla allmänna vägar. När det gäller iakttagelsen att den högt liggande E20 sprider buller långt stämmer det, men bullernivåerna hamnar som högst i intervallet 50-

Trafikverket  
Box 1170  
462 28 Vänersborg  
Besöksadress: Vassbottengatan 14

Texttelefon: 010-123 50 00  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

Martin Matsson  
Avdelning  
Direkt: 010-123 70 67  
Mobil: 070 333 25 17  
E-post: martin.matsson@trafikverket.se



PM

Ärendenummer  
TRV2015/13957  
Projektnummer  
139016

Dokumentdatum  
2016-02-23  
Sidor  
10(22)



TRAFIKVERKET

55 dB(A), vilket är under det värde (55 d(A)) som Trafikverket har som gränsvärde för att utföra bullerdämpande åtgärder. Tillskottet från trafiken på den nya lokalvägen är litet varför det bara i ringa grad påverkar bullersituationen på Dahlbogården och i Hol. Däremot kommer ljudet från enskilda fordon att vara lika högt som idag. Det är inte aktuellt med en bullervall enligt yttrandenas förslag.

11.4 E20 som lokalväg. I samband med att nuvarande E20 blir lokalväg kommer gång- och cykelfält att utföras på båda sidor för att minimera korsande rörelser. Utförandet uppfyller Trafikverkets krav på en väg med hastigheten  $\leq 80$  km/h.

## NATURVÅRDSVERKET

Företrädare Handläggare, sektionen för genomförande

Namn Åsa Wisén

Adress 106 48 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

101 Naturvårdsverket avstår att yttra sig i ärendet.

Kommentar från Trafikverket Region Väst

101 Trafikverket noterar informationen.

## SGU, Sveriges geologiska undersökning

Företrädare Avdelningschef/Statsgeolog

Namn Anna Åberg/Cecilia Karlsson

Adress Box 670, 751 28 Uppsala

I yttrandet framförs följande:

102 SGU har inget att tillägga.

Kommentar från Trafikverket Region Väst

102 Trafikverket noterar informationen.

## Strålsäkerhetsmyndigheten

Företrädare Strålsäkerhetsmyndigheten

Namn Michael Wallin

Adress Michael.Wallin@ssm.se

I yttrandet framförs följande:

103 Strålsäkerhetsmyndigheten har inga synpunkter på förslaget.

Trafikverket  
Box 1170  
462 28 Vänersborg  
Besöksadress: Vassbottengatan 14

Texttelefon: 010-123 50 00  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

Martin Matsson  
Avdelning  
Direkt: 010-123 70 67  
Mobil: 070 333 25 17  
E-post: martin.matsson@trafikverket.se



PM

Ärendenummer  
TRV2015/13957  
Projektnummer  
139016

Dokumentdatum  
2016-02-23  
Sidor  
11(22)



Kommentar från Trafikverket Region Väst  
103 Trafikverket noterar informationen.

---

## SMHI, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut

Företrädare Chef Avdelning Samhälle och säkerhet

Namn Bodil Aarhus Andrae

Adress 601 76 Norrköping

I yttrandet framförs följande:

104 SMHI har inga synpunkter utöver yttrande till samrådshandlingen lämnat 2015-03-19.

---

Kommentar från Trafikverket Region Väst

104 Tidigare yttrande har hanterats i samrådshandlingen och i samband med framtagandet av granskningshandlingen och kompletteras nedan.

Någon särskild utredning angående luftföroreningar har inte gjorts. En sådan har dock gjorts för E20, delen genom Alingsås. Trots drygt dubbelt så mycket trafik, ett trängre gaturum och kortare avstånd till bostadshus visar beräkningen där på att miljö kvalitetsnormerna (MKN) för kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) och partiklar PM<sub>10</sub> inte överskrids.

En klimatkalkyl har upprättats för delen Bälinge-Vårgårda och omfattar klimatpåverkan från, byggande, drift och underhåll av väg E20. Trafikens effekter har beräknats och redovisats enligt befintliga riktlinjer och rutiner.

---

## SVENSKA KRAFTNÄT

Företrädare Koncessioner och kommunikation, Planhandläggare

Namn Jens Knutsson

Adress Box 1200, 174 24 Sundbyberg

I yttrandet framförs följande:

105 Svenska kraftnät har inget att erinra mot upprättat förslag.

---

Kommentar från Trafikverket Region Väst

105 Trafikverket noterar informationen.

---

## Skogsstyrelsen

Företrädare Stf Distriktschef/Skogskonsulent

Namn Johan Norman/Lena Sandell

Adress Frihamnen 16 B, 417 55 Göteborg

I yttrandet framförs följande:

---

Trafikverket  
Box 1170  
462 28 Vänersborg  
Besöksadress: Vassbottengatan 14

Texttelefon: 010-123 50 00  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

Martin Matsson  
Avdelning  
Direkt: 010-123 70 67  
Mobil: 070 333 25 17  
E-post: martin.matsson@trafikverket.se



PM

Ärendenummer  
TRV2015/13957  
Projektnummer  
139016

Dokumentdatum  
2016-02-23  
Sidor  
12(22)



TRAFIKVERKET

- 106.1 Skogsstyrelsen konstaterar att den planerade vägsträckningen berör befintliga biotopskyddsområden och att föreslagen väglinje har anpassats för att minimera intrånget i dessa.
- 106.2 Skogsstyrelsen kommer att ompröva och avgränsa den areal som återstår i samband med vägplanens fastställande.

---

Kommentar från Trafikverket Region Väst

- 106.1 Trafikverket noterar informationen.
- 106.2 Trafikverket noterar informationen.

---

## Värgårda kommun

Företrädare	Kommunstyrelsen, ordförande
Namn	Bengt Hilmersson
Adress	kommunen@vargarda.se

I yttrandet framförs följande:

Kommunen refererar till lämnat yttrande över samrådshandlingen där man är positiv till utbyggnaden av E20 i föreslagen sträckning. Några av synpunkterna har Trafikverket tagit hänsyn till, men några kvarstår.

107.1 Cykelväg vid Vargårda herrgård/Doggy. Kommunen ställer sig positiv till att den enskilda vägen väster om Vargårda herrgård nu istället är en gång- och cykelväg.

107.2 Cykelpassage över väg 42. Kommunen föreslår att en säker passage anordnas över väg 42, i samband med utbyggnaden av E20, för att ansluta cykelstråket från Vargårda herrgård med lokalt gång- och cykelnät utmed norra sidan av väg 42. På så sätt erhålls ett sammanhållet och tydligt gång- och cykelstråk mellan nuvarande E20 och Vargårda tätort.

107.3 Gång och cykeltrafik utmed lokalvägen (nuvarande E20). Kommunen ser positivt på förslaget att smalna av körbanan på E20 och avskilja 2-3 meter på båda sidor för gång- och cykeltrafik. Trots detta och minskade trafikmängder finns sträckor där det finns anledning att vidta ytterligare åtgärder för att trygga trafikmiljön. Exempelvis vid Hols skola och idrottsanläggningen i Hol, vid busshållplatser och vid vissa passager över lokalvägen. På sådana ställen är en ytterligare separering av gång- och cykeltrafik viktigt ur barnsäkerhetsperspektiv. Kommunen anser att Trafikverket behöver studera delsträckor av lokalvägen och förse dessa med åtgärder som skapar trygga skolvägar för barn som går i Hols skola.

107.4 Gång- och cykelväg mellan Horla och befintlig E20. Kommunen har framfört synpunkter om att man önskar att den passage under E20 som byggs för väg 1779 och 1781 också ska ha utrymme för en gång. Och cykelbana. Detta saknas i handlingen.

107.5 Faunapassager. Kommunen ser positivt på de föreslagna åtgärderna för faunarörelser, bland annat faunabron i Gongstorp.

107.6 Intrång i jordbruksmark. Intrång i jordbruksmark ska minimeras.

107.7 Vattendrag. Hänsyn ska tas till vattendrag för att undvika vandringshinder för fisk. Grumling ska undvikas för att bevara fauna och ekologisk status.

---

Kommentar från Trafikverket Region Väst

107.1 Cykelväg vid Vargårda herrgård/Doggy. Trafikverket ser positivt på att kommunen accepterar den föreslagna förändringen.

Trafikverket  
Box 1170  
462 28 Vänersborg  
Besöksadress: Vassbottengatan 14

Texttelefon: 010-123 50 00  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

Martin Matsson  
Avdelning  
Direkt: 010-123 70 67  
Mobil: 070 333 25 17  
E-post: martin.matsson@trafikverket.se



PM

Ärendenummer  
TRV2015/13957  
Projektnummer  
139016

Dokumentdatum  
2016-02-23  
Sidor  
13(22)



107.2 Cykelpassage över väg 42. En eventuell utbyggnad av en säker passage över väg 42 ingår inte denna vägplan.

107.3 Gång och cykeltrafik utmed lokalvägen (nuvarande E20). Trafikverkets förslag innebär att trafikmängderna på nuvarande E20 minskar till en årsmedeldygnstrafik på mellan 1 000 och 2 000 fordon. Närmast Alingsås blir trafikmängden 3 000 fordon. Detta ska jämföras med dagens cirka 12 000 fordon. Dessutom ändrar trafiken karaktär genom att fjärrtrafiken försvinner vilket både minskar andelen och antalet tunga fordon. Trafikverket anser därför att de ytterligare trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder som kommunen föreslår inte ska ingå i denna vägplan utan får hanteras i kommande planering.

107.4 Gång- och cykelväg mellan Horla och befintlig E20. Åtgärden har hanterats i samrådsredogörelsen. Trafikverket avser att utforma vägporten under E20 med sådan bredd att en framtida gång- och cykelpassage får plats.

107.5 Faunapassager. Trafikverket noterar informationen.

107.6 Intrång i jordbruksmark. Den sträckning för E20 som redovisas i vägplanens granskningshandling är optimerad utifrån flera olika intressen i den korridor som ingår som en förutsättning för vägplanen. Oberoende av vägdragning kommer ungefär lika stor mängd jordbruksmark att tas i anspråk.

107.7 Vattendrag. Stor omsorg har i planeringen lagts ned på och kommer även i den fortsatta planeringen läggas ned på att i möjligaste mån minimera negativ inverkan på vattendrag.

---

## Riksantikvarieämbetet

Företrädare	Kulturmiljöavdelningen
Namn	Anders Hedlund
Adress	Box 5405, 114 84 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

108.1 Riksantikvarieämbetet avstår att lämna synpunkter och hänvisar istället till Länsstyrelsen i Västra Götaland län såsom företrädare för de statliga kulturmiljöintressena.

---

Kommentar från Trafikverket Region Väst

108.1 Trafikverket noterar informationen.

---

## Energimyndigheten

Företrädare	Avdelning för energieffektivisering
Namn	Adam Mickiewicz
Adress	Box 310, 631 04 Eskilstuna

I yttrandet framförs följande:

109.1 Energimyndigheten har inga synpunkter att redovisa.

---

Kommentar från Trafikverket Region Väst

109.1 Trafikverket noterar informationen.

---

Trafikverket  
Box 1170  
462 28 Vänersborg  
Besöksadress: Vassbottengatan 14

Texttelefon: 010-123 50 00  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

Martin Matsson  
Avdelning  
Direkt: 010-123 70 67  
Mobil: 070 333 25 17  
E-post: martin.matsson@trafikverket.se



PM

Ärendenummer  
TRV2015/13957  
Projektnummer  
139016

Dokumentdatum  
2016-02-23  
Sidor  
14(22)



## Lantbrukarnas Riksförbund, LRF Västra Götaland

Företrädare	Ordförande/Regionchef
Namn	Sofia Karlsson/Robert Larsson
Adress	LRF Västra Sverige, Box 787, 451 26 Uddevalla

I yttrandet framförs följande:

110.1 Intrång på jordbruksmark. Poängterar vikten av att minimera intrånget på bördig jordbruksmark. Motorvägen bör ligga invid korridorrens södra del (Siene 1:4). Delningar av fält ger högre brukningskostnader och mer utsläpp. Förstörd åkermark kan inte återställas.

110.2 Vägportar måste dimensioneras så att både bil och släp får plats. Hänsyn måste även tas till framtida längre fordonskombinationer.

110.3 Koportar. För säker djurhantering får eventuella koportar inte vara runda utan ska ha raka sidor.

110.4 Trafikverkets ansvar för entreprenörer under byggtiden poängteras.

110.5 Avtal om upplag ska vara skriftliga.

110.6 Lantmäteriförrättningar ska bekostas av Trafikverket.

Kommentar från Trafikverket Region Väst

110.1 Intrång på jordbruksmark. Den sträckning för E20 som redovisas i vägplanens granskningshandling är optimerad utifrån flera olika intressen i den korridor som ingår som en förutsättning för vägplanen. Korridoren sträcker sig över jordbruksmark på Siene 1:4. Oberoende av vägdragning kommer ungefär lika stor mängd jordbruksmark att tas i anspråk.

110.2 Föreslagna vägportar och broar kommer att dimensioneras i enlighet med gällande riktlinjer..

110.3 Koportar. I projektet ingår inga koportar.

110.4 Trafikverket noterar synpunkten.

110.5 Trafikverket noterar synpunkten.

110.6 Trafikverket står för kostnader för lantmäteriförrättningar påkallade av vägförslaget.

## LRF Kommungrupp, Vårgårda

Företrädare	-
Namn	Lennart Larsson
Adress	ll.jonstorp@telia.com

I yttrandet framförs följande:

111.1 Nuvarande vägs utformning som lokalväg. Man ser positivt på projektet som helhet, men synpunkter redovisas på nuvarande vägs utformning som lokalväg. Den används och kommer att användas för trafik med långsamgående fordon. Idag kan väggenarna användas för denna trafik och man pekar på vikten att även i fortsättningen kunna göra det för att inte hindra snabbare trafik. Speciellt pekar man på vikten att inte anlägga betongrefuger, räcken eller farthinder som hindrar breda fordon.



PM

Ärendenummer  
TRV2015/13957  
Projektnummer  
139016

Dokumentdatum  
2016-02-23  
Sidor  
15(22)



111.2 Lokalväg förbi Vårgårda. Redan idag måste planering ske för hur en lokalväg förbi Vårgårda ska utformas.

111.3 Sträckning vid Tubbetorp. Vägen bör placeras och utformas så att den gör minsta möjliga intrång på denna sträcka. Man ifrågasätter bullervallen och fördröjningsdammen som planeras på åkermarken.

---

#### Kommentar från Trafikverket Region Väst

111.1 Nuvarande vägs utformning som lokalväg. Trafikverkets förslag innebär att trafikmängderna på nuvarande E20 minskar till en årsmedeldygnstrafik på mellan 1 000 och 2 000 fordon. Närmast Alingsås blir trafikmängden 3 000 fordon. Detta ska jämföras med dagens cirka 12 000 fordon. Dessutom ändrar trafiken karaktär genom att fjärrtrafiken försvinner vilket både minskar andelen och antalet tunga fordon. De i denna vägplan föreslagna åtgärderna på nuvarande E20 fastställs inte. Trafikverket har dock för avsikt att genomföra dem såsom de beskrivs i vägplanens beskrivning.

111.2 Lokalväg förbi Vårgårda. Frågan kommer att studeras vid kommande projektering för den delsträckan.

111.3 Sträckning vid Tubbetorp. Trafikverket har studerat olika alternativa utformningar av ny E20 och lokalväg, men den i vägutredningen beslutade korridoren ger begränsningar. Utifrån olika aspekter, varav jordbruksintresset är ett, är den föreslagna vägsträckningen sammantaget den bästa lösningen. Dammen krävs för att fördröja vägens dagvatten innan det släpps ut i ledning ned mot Sæveån. Den är inte möjlig att placera på annan plats än i förslaget. Bullervallen anläggs för att dämpa bullernivåerna vid bostadsfastigheterna på Tubbetorp 1:8.

## Skanova

Företrädare	Handläggare
Namn	Greger Rosell
Adress	TeliaSonera Skanova Access AB, Arbetsområde Väst, 405 35 Göteborg

I yttrandet framförs följande:

112.1 Skanova bifogar förteckning över kablar som kan bli berörda. Skanova ska kontaktas angående eventuella åtgärder förslås för kablar so påverkas.

---

#### Kommentar från Trafikverket Region Väst

112.1 Trafikverket noterar de framförda synpunkterna och kommer vid upprättandet av förfrågningsunderlaget att samråda med Skanova.

## Naturskyddsföreningen i Alingsås

Företrädare	Plangruppen
Namn	B. Ingvar Andersson
Adress	Svarteviksvägen 15, 441 91 Alingsås

I yttrandet framförs följande:

113.1 Allmänna synpunkter. Föreningen anser att aktuella handlingar ger en omfattande och noggrann beskrivning av projektet. Man anser att privatbils- och tungs lastbilstrafik måste minska inte minst av klimatskäl och ifrågasätter utbyggnaden överhuvudtaget och menar att exempelvis utbyggnad som 2+1

Trafikverket  
Box 1170  
462 28 Vänersborg  
Besöksadress: Vassbottengatan 14

Texttelefon: 010-123 50 00  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

Martin Matsson  
Avdelning  
Direkt: 010-123 70 67  
Mobil: 070 333 25 17  
E-post: martin.matsson@trafikverket.se



väg och nuvarande hastighet snabbare hade kunnat åstadkomma en säker väg. Man konstaterar vidare att storskaliga projekt som detta alltid innebär intrång som skapar barriäreffekter och påverkar landskapsbilden, vilket måste beaktas. Man ser också att Trafikverket har en medvetenhet om denna problematik. Det är viktigt att denna medvetenhet förs vidare till byggskedet. Valet av Skogskorridoren medverkar negativt till möjligheterna för friluftsliv och rekreation.

113.2 Vattendrag och klimatförändringar. Föreningen anser att mer hänsyn måste tas till att extrema hydrologiska skeenden blir vanligare. De diken och dammar som föreslås i anslutning till vattendragen måst tydligare dimensioneras efter detta.

113.3 Vattendrag och öring. Vissa åtgärder i vattendragen kan positivt bidra till deras funktion som reproduktionslokaler för öring. Exempelvis kan nödvändig omgrävning kombineras med materielltillsättning för anordnande av lekbottnar. Det är viktigt att grumling undviks under byggnadstiden och att arbeten som påverkar vattenkvaliteten sker vid lämplig årstid.

113.4 Överskottsmassor. Placering av överskottsmassor får inte förorsaka negativ påverkan på miljön.

113.5 Tjäder och nattskär. I anslutning till passagen av Bäsjöbäcken och skogsområdena öster därom förekommer tjäder och nattskär. Det behövs en genomgång av dessa områden under tjäders speltid för att säkerställa att tjäderspel inte förekommer i vägens närområde.

113.6 Skogsstyrelsens biotopskydd. Området måste skonas så mycket som möjligt från ingrepp.

113.7 Större vattensalamander. Det måst undersökas om arten även förekommer vid Stenbrokrossen. Våtmarkernas hydrologi får inte påverkas negativt.

113.8 Stenmurar och rösen. Föreningen anser att förslaget att använda material från stenmurar och rösen för att bygga på befintliga objekt sannolikt inte är det bästa. Samråd bör ske med biologisk expertis och länsstyrelse.

113.9 Faunapassager. Både större och mindre faunapassager måste ges en utformning som innebär att barriäreffekten så långt möjligt minimeras. Placering och utformning av passager för groddjur måste ägnas uppmärksamhet så att ex vis större vattensalamander inte påverkas negativt under byggtiden eller permanent.

113.10 Miljökvalitetsmål. Föreningen anser att Trafikverkets bedömning att miljökvalitetsmålen för utsläpp till luft inte motverkas är felaktigt, då högre hastigheter leder till ökade utsläpp samt att på sikt kommer trafikarbetet att öka vilket ytterligare ökar utsläppen. När det gäller miljömålen för vattenmiljö delar föreningen den bedömning som gjorts utifrån förutsättningen att minst alla åtgärder genomförs och att det finns beredskap för ytterligare insatser.

113.11 Påverkan på skyddsvärd natur samt skogs- och jordbruksmark. Föreningen delar Trafikverkets bedömningar om den påverkan som sker. Det behövs ett väl utformat kontrollprogram och en beredskap för förändringar för att minimera negativ påverkan.

113.12 Boendemiljön. Föreningen ser positivt på den förbättrade boendemiljön kring nuvarande E20. Insatser krävs för att inte nya boendemiljöer ska påverkas.

113.13 Bedömning mot uppställda mål och konsekvensbedömning. Föreningen delar Trafikverkets bedömningar. Föreningen önskar dock en särskild målsättning för de arter som omfattas av Artskyddsförordningen.

#### Kommentar från Trafikverket Region Väst

113.1 Allmänna synpunkter. Trafikverket noterar synpunkterna.

113.2 Vattendrag och klimatförändringar. Studier av dimensionering av trummor, dämde diken och dammar med hänsyn till kommande klimatförändringar kommer att fortsätta i arbetet med förfrågningsunderlaget.



PM

Ärendenummer  
TRV2015/13957  
Projektnummer  
139016

Dokumentdatum  
2016-02-23  
Sidor  
17(22)



113.3 Vattendrag och öring. Arbetena utgörs av anmälnings- eller tillståndspliktig vattenverksamhet, där Trafikverket kommer att ange lämpliga skyddsåtgärder, att gynna fiskfaunan skulle kunna vara ett förslag. I besluten kommer villkor att ställas för verksamheterna.

113.4 Överskottsmassor. Kända natur- och kulturvärden har undvikits vid val av föreslagna platser för uppläggning av massor. Platserna kommer att samrådats med länsstyrelsen och aktuell kommun.

113.5 Tjäder och nattskärpa. Bedömning av områdets potential för tjäder har bedömts i 2015 års inventering. Vid behov får eventuella kompletteringar göras när det gäller inventeringar av områdets fågelfauna.

113.6 Skogsstyrelsens biotopskydd. Föreslagen väglinje har anpassats för att minimera intrånget i biotopskyddet. Ny avgränsning och nytt beslut kommer att fattas av Skogsstyrelsen efter att vägplanen vunnit laga kraft.

113.7 Större vattensalamander. 2015 års groddjursinventering har konstaterat att det är troligt att arten även finns vid Stenbromossen. Studier av lämplig utformning av groddpassager och barriärer kommer att fortsätta i arbetet med förfrågningsunderlaget. I MKB:n har bedömningen gjorts att våtmarkernas hydrologi inte påverkas då vägen går på bank genom området.

113.8 Stenmurar och rösen. Samråd kring placeringen av biotopskyddade objekt kommer att ske med länsstyrelsen.

113.9 Faunapassager. För mindre djur kommer passagernas placering och utformning att fortsätta utredas under arbetet med förfrågningsunderlaget.

113.10 Miljökvalitetsmål. Trafikverket noterar synpunkten.

113.11 Påverkan på skyddsvärd natur samt skogs- och jordbruksmark. Kontrollprogram kommer att upprättas för en rad olika miljöaspekter.

113.12 Boendemiljön. Anpassningar av väglinjen har gjorts för att minimera påverkan på i dag ostörda boendemiljöer. Skyddsåtgärder som till exempel bullerskyddsåtgärder kommer att vidtas för vissa bostäder.

113.13 Bedömning mot uppställda mål och konsekvensbedömning. Trafikverket noterar synpunkten. Trafikverket kommer utföra det som krävs av artskyddsförordningen.

---

## Yttrande som inkommit efter granskningstiden

### Statens geotekniska institut

Företrädare	Enhetschef, Myndighetsfunktionen, Infrastruktur
Namn	HannaSofie Pedersen
Adress	581 93 Linköping

I yttrandet framförs följande:

114.1 SGI konstaterar att de kommentarer som SGI framförde på samrådshandlingen har blivit bemötta av Trafikverket i samrådsredogörelsen och har inga ytterligare synpunkter.

---

Kommentar från Trafikverket Region Väst

114.1 Trafikverket noterar yttrandet.

---

Trafikverket  
Box 1170  
462 28 Vänersborg  
Besöksadress: Vassbottengatan 14

Texttelefon: 010-123 50 00  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

Martin Matsson  
Avdelning  
Direkt: 010-123 70 67  
Mobil: 070 333 25 17  
E-post: martin.matsson@trafikverket.se



PM

Ärendenummer  
TRV2015/13957  
Projektnummer  
139016

Dokumentdatum  
2016-02-23  
Sidor  
18(22)



TRAFIKVERKET

## Folkhälsomyndigheten

Företrädare                      Utredare  
Namn                                Michael Ressner  
Adress                                171 82 Solna

---

I yttrandet framförs följande:

115.1 Folkhälsomyndigheten anser att miljökonsekvensbeskrivningen behöver kompletteras med mätningar och beräkningar av halter luftföroreningar längs befintlig och ny vägsträckning för att kunna bedöma påverkan på människors hälsa.

---

Kommentar från Trafikverket Region Väst

115.1 Någon särskild utredning angående luftföroreningar har inte gjorts. En sådan har dock gjorts för E20, delen genom Alingsås. Trots drygt dubbelt så mycket trafik, ett trängre gaturum och kortare avstånd till bostadshus visar beräkningen där på att miljö kvalitetsnormerna (MKN) för kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) och partiklar PM<sub>10</sub> inte överskrids.

---

## Alingsås kommun, Miljöskyddsnämnden

Företrädare  
Namn  
Adress

---

I yttrandet framförs följande:

Miljöskyddsnämnden gör först en genomgång av projektet och de åtgärder som föreslås i vägplanen. Därefter redovisas Miljöskyddskontorets synpunkter när det gäller buller, naturvärden, förorenad mark, masshantering och dagvatten. Slutligen skriver man att vägplanen tillstyrks under förutsättning att 16, i punktform, redovisade åtgärder genomförs. Bland annat föreslår man under några punkter att vägplanens beskrivning eller MKB behöver kompletteras. De 16 punkterna redovisas nedan.

116.1 Vägplanbeskrivningen eller MKB kompletteras med en utredning för att kontrollera att inomhusljudnivå inte överskrider riktvärden efter vägåtgärd samt bullerskyddsåtgärd genomförs.

116.2 Vägplanbeskrivningen eller MKB kompletteras med en förklaring, motivering, till varför endast två större faunapassager anses vara tillräckliga trots att området är rikt på älg och rådjur samt håller ett visst bestånd av kron- och dovhjort.

116.3 Vägplanbeskrivningen eller MKB kompletteras med ett samlat avsnitt om det behov av kompensation som återstår, efter skydds- och försiktighetsåtgärder, för att bibehålla bevarandestatus för skyddsvärda biotoper och eventuellt arter.

116.4 Vägplanbeskrivningen eller MKB kompletteras med en kompensationsåtgärd för intrång i den naturliga bäckmiljön och för störningar i samband med byggnationen. En lämplig kompensationsåtgärd kan vara ta bort vandringshinder i form av stora sprängstenar intill ny planerad infart till tåkten i Bälunge-Torp 2:7.

116.5 Vägplanbeskrivningen eller MKB kompletteras med motivering till att upphöjda passager valts bort som alternativ för trummor eller kulvertar.

116.6 Trummorna över vattendragen utformas med möjlighet för småvilt att passera, särskilt t ex för arter som uter m fl.

TMALL 0113 Mall Granskningsutlåtande ver. 1.0

---

Trafikverket  
Box 1170  
462 28 Vänersborg  
Besöksadress: Vassbottengatan 14

Texttelefon: 010-123 50 00  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

Martin Matsson  
Avdelning  
Direkt: 010-123 70 67  
Mobil: 070 333 25 17  
E-post: martin.matsson@trafikverket.se



PM

Ärendenummer  
TRV2015/13957  
Projektnummer  
139016

Dokumentdatum  
2016-02-23  
Sidor  
19(22)



116.7 Misstänkt förorenade platser och platser med misstänkt tjärasfalt som ligger i Alingsås kommun provtas och resultatet redovisas till miljöskyddsnämnden i Alingsås. Trafikverket behöver också redovisa hur eventuellt påträffade föroreningar ska hanteras. Syftet är att miljöskyddsnämnden ska kunna lämna synpunkter i god tid innan Trafikverket upphandlar entreprenaden.

116.8 Trafikverket förtydligar syfte och anläggningsändamål för de 4 platserna som redovisas som möjliga avsättningsmöjligheter för överskottsmassor. För alternativ 1 behöver ytan som avses ansluta till bullervallens höjd beskrivas närmare med avseende utformning och syftet med anläggningen. De allmänna möjligheterna till alternativ 2 behöver redovisas och volymbehov redovisas. För alternativ 3 behöver syftet med utfyllnaden beskrivas och motiveras. För alternativ 4 behöver syftet förtydligas och eventuella volymer utanför vägområdet beskrivas.

116.9 Trafikverket redovisar förekomst av leror av tekniskt sämre kvalitet.

116.10 Trafikverket utreder förekomst av sulfidhaltiga jordar och berg. De försiktighetsmått som kan komma att krävas behöver beskrivas.

116.11 Trafikverket tydligare beskriver eventuellt behov av tillfällig mellanlagring av massor för att kunna återvinna eller återanvända massorna vid senare tillfälle. Platser för ändamålet bör redovisas, volymer uppskattas, eventuella provningsplikter redovisas liksom behov av försiktighetsmått.

116.12 Trafikverket preciserar andel av den totala mängden massor som kommer att kunna återvinnas eller återanvändas inom fastställt vägplanområde.

116.13 Trafikverket reviderar alternativen för omhändertagande av schaktmassor med en tydligare utgångspunkt i miljöbalkens avfallshierarki och med inriktning mot återvinning och återanvändning snarare än bortskaffning.

116.14 Dagvattenanläggningar bör förutom fördröjning ha goda förutsättningar för att rena dagvatten.

116.15 Konkreta förslag på dagvattenåtgärder där det finns kontakt mellan E20 och skyddsvärda vattendrag.

116.16 Trafikverket kompletterar Vägplanen och Miljökonsekvensbeskrivningen med förslag på genomförbara åtgärder i projektet för att minska grumling, sedimenttransporter och spridning av föroreningar, samt redovisar förslag på genomförbara åtgärder i de fall grumligt vatten inte ska ledas direkt till vattendrag eller våtmarker.

#### Kommentar från Trafikverket Region Väst

Trafikverket tackar för de omfattande och detaljerade synpunkterna som visar på stort engagemang när det gäller miljöfrågor. Liksom Alingsås kommun har även Trafikverket höga ambitioner i miljöfrågor vilket framgår av verkets styrdokument i miljöfrågor. Arbetet med miljöhänsyn och anpassningar kommer att fortsätta i skedet med förfrågningsunderlag och senare i entreprenörens bygghandling. Erforderliga tillståndsansökningar och anmälningar kommer att göras samt samråd kommer att hållas med relevanta parter. Vägplanens MKB godkändes av länsstyrelsen 2015-09-18. Trafikverket kommenterar nedan Miljönämnden synpunkter.

116.1 En detaljerad inventering av förhållandena på respektive fastighet som erbjuds fastighetsnära bullerskyddsåtgärder kommer att göras. De fastighetsnära åtgärderna kommer att dimensioneras utifrån den.

116.2 Studier av viltrörelser och behovet av faunapassager har utretts under arbetet med MKB och vägplan. Trafikverket anser att de behov som de större klövdjur har av att passera vägen är tillgodosedda med de två stora faunapassager som planeras, tillsammans med de port- och broläggningar som också kommer möjliggöra passage.

116.3 En mer detaljerad beskrivning av hanteringen av biotopskyddade objekt kommer att tas fram, som kommer att ligga till grund för samråd med berörda markägare samt Länsstyrelsen.

Trafikverket  
Box 1170  
462 28 Vänersborg  
Besöksadress: Vassbottengatan 14

Texttelefon: 010-123 50 00  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

Martin Matsson  
Avdelning  
Direkt: 010-123 70 67  
Mobil: 070 333 25 17  
E-post: martin.matsson@trafikverket.se



116.4 Förslag på kompensationsåtgärder i MKB för intrång i Bäsjöbäcken är bland annat att befintlig trumma i Bäsjöbäcken under befintlig E20 kommer att tas bort efter att den nya vägen byggts och den aktuella sträckan av befintlig E20 tas bort. En annan kompensationsåtgärd som beskrivs är att ett kulverterat dike norr om ny väg i km ca 3/000 kommer att tas bort och ersättas med ett öppet dike. Ytterligare förslag på kompensationsåtgärder vid vattenverksamhet kommer att bedömas i samband med de kommande anmälningarna om vattenverksamhet, som lämnas till Länsstyrelsen.

116.5 Passager utmed mindre vattendrag, som till exempel biflöden till Bäsjöbäcken i bland annat km ca 2/900 och 3/200 har av kostnadsskäl utformats som trummor. Dessa kommer att utformas så att de inte utgör vandringshinder för fisk och andra vattenorganismer.

116.6 Möjligheter till landpassage i vattenförande trumma eller i torrtrumma kommer att studeras vidare i arbetet med förfrågningsunderlaget.

116.7 Trafikverket noterar synpunkten. Provtagning kommer att utföras och hantering av förorenade massor kommer att föreskrivas i förfrågningsunderlaget för totalentreprenad.

116.8 Trafikverket strävar alltid att uppnå massbalans inom varje projekt. Av erfarenhet vet vi dock att alla massor inte är användbara inom ett projekt. Det totala massöverskottet bedöms till 100 000 m<sup>3</sup>. Det är dock en osäker siffra som kan komma att förändras utifrån hur entreprenören väljer att detaljutföra bland annat vägens överbyggnad.

Alternativ 1 syftar till att göra en anpassning av markytan i anslutning till en föreslagen bullervall, för att få en bättre anslutning till det omgivande landskapet och dess karaktär. För förslag till utformning hänvisas till sida 25 i Vägplanens gestaltungsprogram. Platsen har i MKB bedömts rymma cirka 20 000 m<sup>3</sup> massor.

Alternativ 2, den befintliga bergtälten. Syftet är att massor ska kunna användas till återställning av tälten. Fortsatta samråd kommer att hållas med tälteägaren.

Alternativ 3 ligger i skogsterräng och bedöms rymma cirka 100 000 – 130 000 m<sup>3</sup> massor. Syftet är att ha möjlighet att hantera de massor som inte används inom vägområdet i närområdet. Detta för att uppnå en klimateffektiv och samhällsekonomisk lösning. Utformningen kommer att platsanpassas för att samspela med landskap och naturmiljö.

Alternativ 4 syftar till att göra en markmodellering kring den föreslagna faunapassagen i Gongstorp. Markmodelleringen är nödvändig för att uppnå en god funktion på faunapassagen och volymen uppskattas till 50 000 – 70 000 m<sup>3</sup> massor.

Trafikverket kommer att hantera dessa områden i dialog med tillsynsmyndigheterna.

116.9 Inga större mängder leror av sämre kvalitet har identifierats inom vägområdet.

116.10 Förekomst och hantering av sulfidhaltiga massor kommer att hanteras i förfrågningsunderlaget. Skyddsåtgärder och kontrollprogram som behövs under byggskedet kommer att tas fram.

116.11 Mellanlagring av massor kommer i första hand att ske inom arbetsområdet, dvs. vägområde och område med tillfällig nyttjanderätt. I den mån som platser utanför vägområdet eventuellt behöver utnyttjas, kommer samråd kring detta att genomföras med tillsynsmyndigheten.

116.12 Totalt beräknas schaktvolymen uppgå till cirka 1 700 000 m<sup>3</sup>. Av dessa bedöms cirka 100 000 m<sup>3</sup> utgöras av överskottsmassor.

116.13 För att uppnå en klimateffektiv och samhällsekonomisk lösning eftersträvas så korta transporter som möjligt samt att massorna används i projektet så långt som möjligt.

116.14 Vägplaneförslaget innehåller åtgärder, vegetationsklädda diken och fördröjningsåtgärder så som dämnda diken och fördröjningsdammar.

116.15 MKB och vägplan anger ett antal konkreta dagvattenåtgärder, där vägdagvattnet föreslås tas omhand i gräsbeklädda slänter och grunda vägdiken, kompletterat med dämnda diken vid passage och närhet av känsliga vattendrag. Fördröjningsåtgärd föreslås vid Bälinge by och vid vägens passage över Bäsjöbäcken och väg 1778. Fördröjningsdammar föreslås vid Tubbetorp och Hjultorp.



PM

Ärendenummer  
TRV2015/13957  
Projektnummer  
139016

Dokumentdatum  
2016-02-23  
Sidor  
21(22)



116.16 Arbetet med att beskriva åtgärder för att minska påverkan under byggtiden fortsätter i skedet då förfrågningsunderlag för totalentreprenad tas fram. Entreprenören kommer sedan i sin miljöplan att redovisa åtgärder mot grumling, sedimentstransporter och spridning av föroreningar.

---

## Alingsås kommun, Kommunstyrelsen

Företrädare

Namn

Adress

I yttrandet framförs följande:

117.1 Yttrandet konstaterar att kommunen har deltagit i arbete med ny vägsträckning och den stämmer både med kommunens förslag till ny översiktsplan och med den fördjupade översiktsplanen för centrala staden och med detaljplan.

117.2 Trafikverket bör undersöka möjligheten att flytta det kulturhistoriskt värdefulla hus i Bälinge som ligger i vägens sträckning.

117.3 Kommunens tidigare synpunkter avseende minskning av körbanebredderna på nuvarande E20 till utrymme för gång- och cykeltrafik har beaktats. Föreslagen åtgärd bedöms vara acceptabel.

---

Kommentar från Trafikverket Region Väst

117.1 Trafikverket noterar yttrandet.

117.2 Trafikverket kommer inte att motsätta sig om fastighetsägaren önskar flytta byggnaden. Byggnaden måste vara flyttad innan entreprenör upphandlas.

117.3 Trafikverket noterar yttrandet.

---

## Boende i Horla by, Vårgårda kommun

---

Namn	Stefan Larsson
Adress	Horla Källgården 1, 447 95 Vårgårda

I yttrandet framförs följande:

118.1 Yttrandet tolkar att underfarten under E20 för väg 1779 och 1701 kommer bli en kombinerad bil och viltpassage samt att vilt och bilpassage koncentreras till en punkt. Vidare framförs att trafiken och viltet kommer öka. Trafikverket bör undersöka möjligheten att fordon och vilt separeras.

---

Kommentar från Trafikverket Region Väst

118.1 Underfarten är ingen faunapassage. Trafikverket strävar efter att det ska finnas goda passagemöjligheter för vilt vid utbyggnad av vägnätet. I vägplanen föreslås två faunapassager, vid Bäsjöbäcken och vid Gongstorp, som den särskilda faunautredningen visade. Utredningen redovisas i Fauna-PM. Utöver dessa finns flera passager som kan användas av vilt. Trafikverket anser därför att behov av ytterligare passage inte finns.

---

Trafikverket  
Box 1170  
462 28 Vänersborg  
Besöksadress: Vassbottengatan 14

Texttelefon: 010-123 50 00  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

Martin Matsson  
Avdelning  
Direkt: 010-123 70 67  
Mobil: 070 333 25 17  
E-post: martin.matsson@trafikverket.se



PM

Ärendenummer  
TRV2015/13957  
Projektnummer  
139016

Dokumentdatum  
2016-02-23  
Sidor  
22(22)



För Trafikverket Region Väst den 2016-02-23.

Martin Matsson, projektledare

Bilagor:  
1 Inkomna yttrande under granskningen  
2 Karta över inkomna yttranden

*Bifogas ej*



## Granskningsutlåtande över till Trafikverket Region Väst inkomna yttranden rörande vägplan för anläggning av väg E20 delen Bälinge-Vårgårda i Alingsås och Vårgårda kommuner, Västra Götalands län.

Vägplanen har projekterats av Ramböll Sverige AB och granskningshandlingen är daterad 2015-11-20. Länsstyrelsen i Västra Götalands län har godkänt miljökonsekvensbeskrivningen 2015-09-15. Planen med miljökonsekvensbeskrivning har handlagts enligt 3 kap 15-19§ och 4 kap vägförordningen (SFS 2012:707). Kungörandet har skett 2015-11-25 i Alingsåskuriren, 2015-11-26 i Alingsås tidning samt 2015-11-25 och 2015-12-02 i Post- och Inrikes Tidningar. Granskningstiden har varit 2015-12-01 – 2016-01-05.

En kompletterande granskning har genomförts 2016-07-13 – 2016-08-12 med anledning av att ytterligare berörda av vägplanen, bland annat vägföreningar och vattenregleringsföretag, inte underrättats vid den tidigare granskningen. Berörda av den kompletterande granskningen underrättades per brev. Under samma period fick fastighetsägare ta del av revideringar som utförts efter utställelsen av planen. Deras synpunkter återfinns sist i detta dokument.

Med anledning av den senaste granskningen har två stycken yttranden inkommit.

I de fall då yttrande avser viss fastighet anges den längdsektion på planritning 101T0201-16 vid vilken fastigheten är belägen.

### Fastighet Bälinge 6:7, km 3/400-4/350 Alingsås kommun

Lagfaren ägare/Andel	1/3
Namn	Peter Björking
Adress	Gisslatorpsvägen 20, 441 93 Alingsås
Lagfaren ägare/Andel	3/10
Namn	Anders Björking
Adress	Bälinge kyrkväg, 441 93 Alingsås
Lagfaren ägare/Andel	2/5
Namn	Dödsboet efter Erland Björking
Adress	c/o Peter Björking, Gisslatorpsvägen 20, 441 93 Alingsås

### Fastighet Bälinge 6:17, km 3/900, Alingsås kommun

Lagfaren ägare/Andel	1/2
Namn	Peter Björking
Adress	Gisslatorpsvägen 20, 441 93 Alingsås



---

Lagfaren ägare/Andel	1/2
Namn	Marie Björking
Adress	Gisslatorpsvägen 20, 441 93 Alingsås

---

I ett gemensamt yttrande för båda fastigheterna framförs följande.

- 1.1 Vägområdet bör hamna så långt bort från fastigheten 6:17 som möjligt.
- 1.2 Planerad bullervall bör förlängas åt väster
- 1.3 Vändplan för virkestransporter med lastbil och släp behöver flyttas till lämplig plats
- 1.4 Trädkullen väster om 6:17 bör skyddas under byggtiden

---

#### Kommentar från Trafikverkets Region Väst

- 1.1 Vägens sträckning har optimerats och Trafikverket ser inga möjligheter att förändra vägsträckningen.
- 1.2 Bullervallen är utformad för att klara gällande riktlinjer. Trafikverket kommer inte att utföra några förändringar på planförslaget.
- 1.3 Trafikverket kommer att i samband med lantmäteriförrättning av den enskilda vägen se över så att dess nuvarande funktion bibehålls.
- 1.4 Trafikverket kommer i nästa skede, vid upprättande av bygghandling, se över möjligheten spara dessa träd.

---

## Fastighet Dalbogården 1:1, km 6/400-6/500, 7/800-8/500, Vårgårda kommun

---

Lagfaren ägare/Andel	18/25
Namn	Berth Ottosson
Adress	Hol Dalbogården 1, 441 93 Alingsås

---

---

Lagfaren ägare/Andel	7/25
Namn	Maria Lindholm
Adress	Hol Dalbogården 1, 441 93 Alingsås

---

I yttrandet framförs följande:

- 2.1 Underfart Arentorp/Dalbogården. Önskar att det klargörs innan vägplanen fastställs var underfarten hamnar. Markägarna önskar att den flyttas 100-200 meter åt söder.
- 2.2 Bullervall Dalbogården. Önskar enligt tidigare skrivelser att bullerdämpande åtgärder utförs nu och inte i efterhand. Menar också att då mycket av den tunga trafiken blir kvar på nuvarande E20 kommer bullernivåerna att bli fortsatt höga.
- 2.3 Skogsväg. Önskar att skogsbilvägarna söder om ny E20 förbinds så att sammanhängande vägnät skapas. Det fattas endast cirka 100 meter.
- 2.4 Avfart nuvarande E20. Både refuger och svängfält bör behållas. Korsningen ansluter till kyrka och skola.
- 2.5 Cykelbana nuvarande E20. Önskar att cykelbanan byggs ut så att fordon inte har möjligt att köra på den. Detta är speciellt viktigt vid Hols skola och idrottsplats.



## Kommentar från Trafikverkets Region Väst

2.1 Underfart Arentorp/Dalbogården. När det gäller läget för passagen har Trafikverket tidigare studerat denna placering och funnit att det är tekniskt svårt att bygga en bro på föreslagna plats. I den av Trafikverket föreslagna placeringen kommer Bergetbäcken att samlokaliseras och ledas öppet, vilket är en miljömässig fördel.

2.2 Bullernivåerna vid bostadshuset kommer inte att överstiga 55 dB(A). Enligt Trafikverkets riktlinjer kommer därför inga bullerdämpande åtgärder att utföras.

2.3 Trafikverket ser fördelar med att knyta ihop skogsbilvägarna söder om E20 men Trafikverket avser att hålla vidare diskussioner med fastighetsägarna om hela skogsbilvägsnätet.

2.4 och 2.5 Trafikverket noterar synpunkten.

Trafikverkets förslag innebär att trafikmängderna på nuvarande E20 minskar till en årsmedeldygnstrafik på mellan 1 000 och 2 000 fordon. Närmast Alingsås blir trafikmängden 3 000 fordon. Detta ska jämföras med dagens cirka 12 000 fordon. Dessutom ändrar trafiken karaktär genom att fjärrtrafiken försvinner vilket både minskar andelen och antalet tunga fordon.

Åtgärder på nuvarande E20, undantaget nya sträckningar i väster och i öster, kommer inte att utföras i denna entreprenad utan kommer att utföras separat då ny E20 öppnats för trafik. Utgångspunkten är dock att svängfält och refuger kommer att tas bort. Gång- och cykelfält utförs på båda sidor för att minimera korsande rörelser. Utförandet uppfyller Trafikverkets krav på en väg med hastigheten  $\leq 80$  km/h.



PM

Ärendenummer  
TRV2015/13957  
Projektnummer  
139016

Dokumentdatum  
2016-09-21  
Sidor  
4(4)



## Synpunkter på revideringar som gjorts efter utställelsen av planen

### Fastighet Bälinge 1:1, km 3/100-3/500, Alingsås kommun

Lagfaren ägare/Andel 1/4

Namn Annika Lidén

Adress Svanviksvägen 22, 441 95 Alingsås

I yttrandet framförs följande:

- 10.1 Görs åtgärden på den mark som hör till vägområdet eller på vår mark?
- 10.2 Vad innebär inskränkt vägrätt för vårt ägande, brukande och ersättning för markintrång?
- 10.3 Vem har det juridiska ansvaret och vem har underhållsansvaret?

-----  
Kommentar från Trafikverkets Region Väst

- 10.1 Åtgärden görs inom vägområdet markerat med inskränkt vägrätt.
- 10.2 Den inskränkta vägrätten innebär att väghållaren bestämmer över markens användning under den tid vägrätten består, med undantag för skogsbruk och jordbruksändamål. Denna användning får dock inte hindra vägens funktion, drift och brukande (trafikering). Vägrätten är inskränkt även på det sättet att väghållaren inte har rätt att använda material och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken. Ersättning kommer att utgå för markintrång.
- 10.3 Trafikverket ansvarar inom vägområdet för skötsel och underhåll av i det här fallet diket och dess erosionsskydd.

-----  
För Trafikverket Region Väst den 2016-09-21.

Martin Matsson, projektledare



PM

Ärendenummer  
TRV2015/13957  
Projektnummer  
139016

Dokumentdatum  
2016-10-14  
Sidor  
1(2)

Kopia till:  
Diariet



## Granskningsutlåtande över till Trafikverket Region Väst inkomna yttranden rörande vägplan för anläggning av väg E20 delen Bälinge-Vårgårda i Alingsås och Vårgårda kommuner, Västra Götalands län.

Vägplanen har projekterats av Ramböll Sverige AB och granskningshandlingen är daterad 2015-11-20. Länsstyrelsen i Västra Götalands län har godkänt miljökonsekvensbeskrivningen 2015-09-15. Planen med miljökonsekvensbeskrivning har handlagts enligt 3 kap 15-19§ och 4 kap vägförordningen (SFS 2012:707). Kungörandet har skett 2015-11-25 i Alingsåskuriren, 2015-11-26 i Alingsås tidning samt 2015-11-25 och 2015-12-02 i Post- och Inrikes Tidningar. Granskningstiden har varit 2015-12-01 – 2016-01-05.

En kompletterande granskning har genomförts 2016-07-13 – 2016-08-12 med anledning av att ytterligare berörda av vägplanen, bland annat vägföreningar och vattenregleringsföretag, inte underrättats vid den tidigare granskningen. Berörda av den kompletterande granskningen underrättades per brev. Under samma period fick fastighetsägare ta del av revideringar som utförts efter utställelsen av planen.

Utöver den kompletterande granskningen har Olstorps vägsamfällighet och Gisslatorps vägsamfällighet underrättats om planförslaget. Nedanstående yttrande har inkommit.

### Olstorps vägsamfällighet

I yttrandet framförs följande:

Efterlyser lantmäteriförrättning på ny väg.

---

Kommentar från Trafikverket, Region Väst:

Lantmäteriförrättning kommer att hållas för vägen.

---

### Gisslatorps vägsamfällighet

I yttrandet framförs följande:

Önskar ändra den sista delen mot Bälinge Kyrkväg, enligt bifogad karta, samt att den nya vägen asfalteras då denna ligger i skugga.

---

---

Trafikverket  
Box 1170  
462 28 Vänersborg  
Besöksadress: Vassbottengatan 14

Texttelefon: 010-123 50 00  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

Martin Matsson  
Avdelning  
Direkt: 010-123 70 67  
Mobil: 070-333 25 17  
E-post: martin.matsson@trafikverket.se



PM

Ärendenummer  
TRV2015/13957  
Projektnummer  
139016

Dokumentdatum  
2016-10-14  
Sidor  
2(2)



Kommentar från Trafikverket, Region Väst:

De enskilda vägarna kommer beslutas i kommande lantmäteriförättningar. I samband med dessa kommer vägens sträckning och uppbyggnad att hanteras.

---

För Trafikverket Region Väst den 2016-10-14.

Martin Matsson, projektledare



PM

Ärendenummer  
TRV2015/13957  
Projektnummer  
139016

Dokumentdatum  
2016-11-24  
Sidor  
1(2)

Kopia till:  
Diariet



## Granskningsutlåtande över till Trafikverket Region Väst inkomna yttranden rörande vägplan för anläggning av väg E20 delen Bälinge-Vårgårda i Alingsås och Vårgårda kommuner, Västra Götalands län.

Vägplanen har projekterats av Ramböll Sverige AB och granskningshandlingen är daterad 2015-11-20. Länsstyrelsen i Västra Götalands län har godkänt miljökonsekvensbeskrivningen 2015-09-15. Planen med miljökonsekvensbeskrivning har handlagts enligt 3 kap 15-19§ och 4 kap vägförordningen (SFS 2012:707). Kungörandet har skett 2015-11-25 i Alingsåskuriren, 2015-11-26 i Alingsås tidning samt 2015-11-25 och 2015-12-02 i Post- och Inrikes Tidningar. Granskningstiden har varit 2015-12-01 – 2016-01-05.

En kompletterande granskning har genomförts 2016-07-13 – 2016-08-12 med anledning av att ytterligare berörda av vägplanen, bland annat vägföreningar och vattenregleringsföretag, inte underrättats vid den tidigare granskningen. Berörda av den kompletterande granskningen underrättades per brev. Under samma period fick fastighetsägare ta del av revideringar som utförts efter utställelsen av planen.

Utöver den kompletterande granskningen har delägare för fastigheten Mellantorp 1:10, Emma Ståhlberg, underrättats om planförslaget. Nedanstående yttrande har inkommit.



## Mellantorp 1:10

I yttrandet framförs följande:

- 1 Undrar om det finns risk för påverkan på fastigheten gällande sättningar med anledning av byggtrafiken.
- 2 Påtalar att det finns en vattenbrunn på fastigheten.
- 3 Påtalar oro för barnens säkerhet.
- 4 Undrar om det finns risk gällande kvartsdamm.

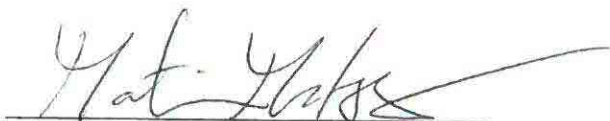
---

Kommentar från Trafikverket, Region Väst:

- 1 För att minska risken för påverkan på fastigheten har denna inventerats och resultatet lämnas med i förfrågningsunderlaget till entreprenören. Fastigheten kommer att besiktigas före vägbygget påbörjas och efter det är avslutat.
- 2 Det kommer att tas prover på vattnet före vägbygget påbörjas och efter det är avslutat.
- 3 Vid fastigheten kommer sträckningen på vägen som ska nyttjas för byggtrafiken att ändras så att avståndet mellan fastigheten och vägen utökas.
- 4 Entreprenören kommer vara ansvarig för vägen under bygget. I ansvaret ligger att vägen ska vara framkomlig och åtgärder mot damning ska vidtas om det erfordras.

---

För Trafikverket Region Väst den 2016-11-24.



Martin Matsson, projektledare



### **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 17 januari 2017**.







## 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) maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad
- 70 dB(A) maximalnivå 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) ekvivalentnivå.

När man bedömer behovet av skyddsåtgärder antar man schablonmässigt att fasaden på befintliga bostäder 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 lantmåteriförrättning 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
- 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 väggropp 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 väggroppen, 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.

## Lantmåteriförrättning

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

Lantmåteriförrättning 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.