



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Larsson Johan, IVvåp5	2016-11-01	1.0

Protokoll Möte på orten - Planförslag, Väg 49 delen Axvall-Varnhem

Tid: 18:00 – ca 21:00
Datum: 2016-10-31
Plats: Varnhemsgården, Varnhem

Föredragande deltagare:

Trafikverket

Mikael Rintala, Projektledare	MR
Charlotta Glasell, Markförhandlare	CG
Tomas Blidsell, Entreprenadsakkunnig	TB
Cathrin Larsson, Projektingenjör	CL

ÅF-Infrastructure

Gustav Silverin, Uppdragsledare	GS
Anders Dahllöv, Miljöansvarig	AD
Karin Johansson, Vägprojektör	KJ
Nicklas Persson, Vägprojektör	NP
Cecilia Mattsson, Praktikant	CM

1 Mötets öppnande

MR hälsade välkommen till samrådsmöte - Planförslag för vägplan väg 49 delen Axvall – Varnhem. Han fortsatte med att presentera deltagarna från Trafikverket och ÅF-Infrastructure samt dagordningen.

Totalt deltog ca 120 personer. Uppskattningsvis en tredjedel av dessa var kvinnor.

2 Bakgrund till projektet och vad har hänt hittills

MR berättade att hela sträckningen av väg 49 mellan Skara och Skövde på sikt ska mötes-separeras. Arbetet med delen Axvall – Varnhem kommer troligen att delas upp i två delar, där den förbi Varnhem är högst prioriterad.

Projektets mål är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten. Samtidigt ska intrången i de värdefulla natur- och kulturmiljöerna minimeras. Därmed bör den aktuella sträckan mellan Axvall och Varnhem byggas om till mötesfri landsväg. Antalet direktanslutningar ska minskas och de som blir kvar få en trafiksäkrare utformning.

En arbetsplan upprättades år 2008, men eftersom inte finansieringen kunde lösas i tid blev vägen aldrig ombyggd.

Sedan dess har en ny planeringsprocess kommit. Istället för arbetsplan heter det nu vägplan.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Larsson Johan, IVväp5	2016-11-01	1.0

Vägplanen, vars utformningsförslag redovisas på detta möte, påbörjades i våras och arbetet bedöms vara klart att ställas ut för granskning till våren.

Den 31:a maj hölls ett tidigt samrådsmöte (skede samrådsunderlag) då syftet med vägplanen och en tidig utformning presenterades tillsammans med de förutsättningar som finns längs med sträckan. Många bra synpunkter inhämtades från allmänheten.

Samråd med Länsstyrelse, Skara kommun och Västtrafik skedde under sommaren.

Ett antal utredningar ledde under tidig höst fram till beslut om att exempelvis en trafikplats vid Skärv inte kommer att förordas, att en viltpassage över väg 49 föreslås anläggas mellan Skärv och Hushagen samt vilken utformning en trafikplats vid Varnhem bör få.

Under hösten har även Länsstyrelsen beslutat att projektet kan medföra betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning därmed ska upprättas.

Olika inventeringar och geotekniska undersökningar har gjorts (och kommer att fortsätta under vecka 45).

3 Redogörelse för planeringsprocessen

MR redogjorde för de olika skedena i vägplaneprocessen; Samrådsunderlag, Samrådshandling, Granskningshandling och Fastställelsehandling, och vilka möjligheter det finns att lämna synpunkter, yttranden och även hur man kan överklaga. Det är en process med succesivt ökad detaljrikedom i projekteringen och med kontinuerliga samråd.

Projektet är just nu i det andra av de fyra skedena, Samrådshandling, där man ska beskriva hur projektet kan påverka miljön. Inventeringar, mätningar, fältundersökningar är gjorda vid framtagandet av vägförslaget. Länsstyrelsen har även beslutat att projektet kan medföra betydande miljöpåverkan och därför ska en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas. Samråd för denna ingår i dagens möte. Efter dagens möte finns det möjlighet att lämna synpunkter på presenterat planförslag under tre veckor.

Vägplanen, som eventuellt revideras efter inkomna synpunkter, ställs sedan ut för granskning, Granskningshandling, där det finns möjlighet att påverka i form av skriftliga synpunkter. När alla synpunkter sammanställts och bemötts yttrar sig Länsstyrelsen över vägplanen innan den skickas till Trafikverkets Planprövning för fastställelse, Fastställelsehandling. Ett fastställelsebeslut kan sedan överklagas och då skickas ärendet till Sveriges regering.

MR visade också vad en vägplan innehåller och hur åtgärder kan visualiseras på olika kartor.

4 Presentation av vägförslaget

GS inledde presentationen av tänkbara åtgärder med att berätta om förutsättningarna avseende nuvarande väg och trafikflöde. Vägen är idag mellan 12 och 13 meter bred och har ett – för vägtypen – högt trafikflöde. Årsmedeldygnstrafiken (antalet fordon i snitt under ett dygn) uppgår som mest idag till över 10 100 fordon. Till prognosår 2040 kan den siffran ha ökat till ca 12 000 fordon.

GS betonade att det som visas i dag, även om det är ett skarpt förslag som projekteringsmässigt skulle fungera, så är det fortfarande endast tänkbara lösningar som kan förändras av inkomna synpunkter och idéer från allmänheten.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Larsson Johan, IVvåp5	2016-11-01	1.0

Vägförslaget ser idag ut enligt följande:

I väst startar projektet öster om trafikplats Axvall och motorvägens två 2+2 körfält fortsätter österut fram till Axvalla hed (väg 2748 mot Axvall).

Väg 2748 (Hedvägen) mot Axvall föreslås stängas för biltrafik. En gång- och cykelport byggs bredvid den tidigare anslutningen. Mellan Axvall och Skärv föreslås en gång- och cykelväg/ägoväg. Några alternativa dragningar studeras fortfarande.

Mellan Axvalla hed och Tåsjön utformas vägen med 2+1 körfält, där omkörningsmöjligheterna växlar mellan körriktningarna. Totalt tre anslutningar i plan föreslås på sträckan:

- Väg 2747 mot Skärv
- Ny anslutning söder om Skärv som samlar upp befintliga anslutningar (Rospiggstorp)
- Hushagen

Samtliga får separat körfält för vänstersvängande trafik från väg 49 och vänsteraccelerationsfält. Väg 2747 även fri högersväng ut på väg 49.

Förbi Tåsjön kommer det att finnas ett körfält per riktning (1+1 körfält) och därmed krävs ingen breddning där.

Öster om Tåsjön, via Varnhemskorset och fram till busshållplatserna vid Axvallevägen kommer vägen att få två körfält per riktning (2+2 körfält).

Varnhemskorset kommer att byggas om till trafikplats med pendlarparkering och busshållplatserna flyttas dit. I den nya trafikplatsen föreslås:

- väg 49 att gå under lokalvägen
- ramperna på den norra sidan byggs med raka av- och påfarter ("ruter") som kommer att nyttjas som omledningsväg under byggtiden (8 meter breda)
- ramperna på den södra sidan får en mer kurvig utformning ("klöver") där även pendlarparkering och busshållplats ryms
- en gång- och cykelväg byggs mellan trafikplatsen och skolan

Flera alternativ har studerats eftersom det finns många olika värden att ta hänsyn till. Ovanstående har bedömts ge den största samlade nyttan.

Kartor över ovanstående visades.

GS berättade att synpunkter på alla delar av förslaget är välkommet men att följande är speciellt viktig att få allmänhetens synpunkter/kunskap om:

- De anslutningar som föreslås stängas
- Gång- och cykeltrafik
- Behov av traktoröverfarter och brukstransporter
- Kollektivtrafiken



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Larsson Johan, IVvåp5	2016-11-01	1.0

5 Miljö

AD berättade om hur miljöarbetet kommer att bedrivas i projektet:

- Betydande miljöpåverkan
- Miljökonsekvensbeskrivning upprättas som en del av vägplanen
- Grundas på bestämmelserna i miljöbalken
- Anpassningar och skyddsåtgärder
- En samlad bedömning av effekterna på människors hälsa och miljön

Och om de viktigaste miljöfrågorna i projektet:

- Naturvärden inklusive sjöar och vattendrag
- Barriäreffekter för vilt och annat djurliv
- Rekreation och friluftsliv
- Fornlämningar och andra kulturvärden
- Grundvatten
- Boendemiljöer (bullerstörningar)

Kartor på Natura 2000-områden, naturreservat, riksintressen för natur och kultur, fornlämningar och grundvatten visades.

AD berättade att i en viltutredning har en plats väster om Hushagen identifierats som den mest effektiva. I övrigt kommer viltstängsel att sättas på hela sträckan. Vid planpassagerna kommer viltuthopp att ordnas.

Andra passager som exempelvis torrtrummor kommer att ordnas för djurlivet. Befintliga koportar rustas upp alternativt ersätts med en större trumma.

Markmiljöprovtagning har visat på förekomsten av alunskiffer som kan innehålla olja, tungmetaller och uran. Det enda som har hittats och som har något förhöjda nivåer är arsenik. Vidare provtagningar kommer att ske för att se om överskottsmassorna kan användas i bullerskyddsvallar och/eller som terrängmodulering. Föroreningssituationen ska i vilket fall inte försämrats.

GS avslutade med att beskriva vilka riktvärden som finns för buller från vägtrafiken och att det kommer att bli planeringsfallet "Väsentlig ombyggnad av väg" vilket innebär att riktvärdena sänks mot nuläget och fler kommer troligen att kunna erbjudas bullerskyddsåtgärder. GS visade bullerutbredningskartor på "nollalternativet", det vill säga den förväntade situation som bedöms uppstå om inga förändringar sker förutom att trafikökningen fortsätter enligt prognos.

6 Information om markförhandling

CG informerade om markförhandling, hur vägrätt uppkommer, hur Trafikverket arbetar med markfrågor under projektets gång och hur ersättning för skador under projekteringen ersätts.

Hon berättade även om hur reglerna ser ut vid reglering av intrång för nytt vägområde och för tillfällig nyttjanderätt. Även hur ett vägområde ser ut gicks igenom.

CG avslutade med att informera om att Trafikverket inte har någon skyldighet att ersätta ombudskostnader och vad som kan hända under själva byggtiden.

Se presentationen för mer detaljer.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Larsson Johan, IVvåp5	2016-11-01	1.0

7 Tidplan och kontaktuppgifter

MR visade de större punkterna i tidplanen:

- Granskning för allmänheten (utställelse) preliminärt under mars 2017
- Fastställelseprövning klar sen höst 2017
- Byggnation troligen 2018 – 2021

Synpunkter skickas till Trafikverket
goteborg@trafikverket.se

eller

Trafikverket Ärendemottagningen
Region Väst
Box 810
781 28 Borlänge

Senast 2016-11-21. Referera till ärendenummer TRV 2016/33389.

Kontaktuppgifter finns även på webben www.trafikverket.se/vag-49-Axvall-Varnhem/ (projektets hemsida visades).

8 Avslutning med fika

Efter presentationen gav möjlighet till enskilda samtal. Nedan följer en sammanställning av de frågor och svar som uppkom under samtalen. En mer detaljerad sammanställning med namn och kontaktuppgifter finns som arbetsmaterial i projektet.

Synpunkter/påståenden/frågor (F) samt dess eventuella svar (S) under kvällen:

F: Buller från vägen upplevs störande vid campingen enligt ägaren av campingen

F: Hur blir det med viltstängsel mellan denna etapp och befintligt längre öster ut? Risk för att det blir mycket vilt.

S: Det blir viltstängsel på hela sträckan Axvall – Varnhem (t.o.m 12/050). Inga åtgärder är planerade längre österut, men viltstängslet kommer med största sannolikhet att fortsätta österut när den delen blir ombyggd.

F: I dag är infarten till Skärv obehaglig då arbetsfordon in till Skärvs – Hulan 1:3 ofta får personbilar som kör om på insidan - Förslagsvis flyttas anslutande väg längre norrut med eget vänstersvängfält, vilket skulle bli en naturlig förlängning på gång och cykelbanan.

F: Eftersom det är ganska mycket trafik till och från ridhuset bör gc-banan gå bredvid vägen fram till gc-banan mot Skärv.

F: Markera att vägen övergår i motorväg tydligare, ofta det kommer traktorer ut på motorvägen mot Skövde.

S: Projektet tar med sig frågan internt på Trafikverket.

F: Går det att få till en GC mellan Axvall-Varnhem?

S: Representant från kommun svarade att det finns med i planeringen för år 2018.

F: Kommer trafikmängden på vägen mellan Axvall-Varnhem att öka?

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Larsson Johan, IVvåp5	2016-11-01	1.0

S: Genom att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten i Varnhemskorset så finns risken. Den teoretiska restiden på vägen blir dock längre i jämförelse med väg 49, även om Axvallavägen stängs.

F: Kollar man på bullerproblematiken för Överbo 11:15, 11:14, 11:13, 12:19

S: Alla fastigheter som riskerar bullernivåer över 55 dBA ekvivalent ljudnivå eller 70 dBA maximal ljudnivå kommer att studeras.

F: Varför utformas inte rampanslutningarna vid trafikplats Varnhem med cirkulationer?

S: Anledning till det är bl.a. naturvärden (minimera intrånget) samt att trafikmängden inte nödvändigtvis kräver cirkulationer.

F: Vad är anledning till att vi stänger Hedvägen? Risken finns ju att folk i östra delarna av Axvall kommer att via Varnhem för att nå Skövde.

S: Restiden blir endast marginellt längre samtidigt som trafiksäkerheten blir avsevärt bättre om vägskälet stängs.

F: Vad är det som skapar det mesta bullret?

S: Över 50 km/tim så är det ljudet som uppstår från friktionen mellan asfalt och däck.


F: Hur förskjuts färgskalan på bullerutredningskartorna efter ev. åtgärd?.

S: Ca en färgskala inåt på nuvarande skala.

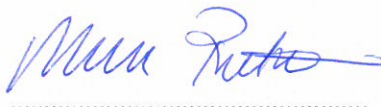
F: Ungefär hur mycket kommer projektet att gå på?

S: Omkring 250-300 mkr.

Justeras


.....
Gustav Silverin

Justerare


.....
Mikael Rintala