

VÄGPLAN GRANSKNINGSHANDLING

Väg 49 Skara-Skövde, delen Axvall-Varnhem

Skara kommun, Västra Götalands län

SAMRÅDSREDOGÖRELSE, 2019-11-04

Projektnummer: 150304



Trafikverket

Postadress: Box 110, 541 23 Skövde

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: ÅF-Infrastructure AB

Dokumentdatum: 2019-11-04

Projektledare: Johan Larsson

Ärendenummer: TRV 2016/33389

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Väg 49 Skara-Skövde, delen Axfvall-Varnhem

Version: 1.0

Författare: ÅF-Infrastructure AB

Foto: ÅF

Kartor: © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	5
SAMRÅDSKRETS	5
SAMRÅD	5
Samråd med berörd länsstyrelse	5
Samråd med berörd kommun	7
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	7
Västtrafik	7
Försvarmakten	8
Jordbruksverket	8
Havs- och vattenmyndigheten	8
Samråd med allmänheten	8
Bilagor	11

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

Sammanfattning

Denna vägplan utgår delvis från tidigare framtagen arbetsplan (2008). Hänsyn till resultatet från tidigare samrådsprocess har, i de fall de är relevanta, tagits i beaktning.

Beslutet togs i början av projektet att samrådsprocessen (inklusive beslut om betydande miljöpåverkan) ska starta om. Därmed beskrivs inte den tidigare samrådsprocessen men den återfinns i den tidigare arbetsplanen.

Tidiga samråd med länsstyrelse, Skara kommun och Västtrafik ägde rum innan ett första samrådsmöte med allmänheten (samrådsmöte - tidigt skede) ägde rum i slutet av maj 2016. Samrådsunderlag, daterat 2016-04-22, har sedan dess funnits tillgängligt på projektets websida. Skara kommun har i ett yttrande på samrådsunderlaget konstaterat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan något som senare länsstyrelsen bekräftade genom ett nytt beslut om betydande miljöpåverkan.

I slutet av oktober 2016 ägde ett samrådsmöte för planförslaget rum i Varnhem. Planförslaget har funnits på projektets hemsida sedan dess. Miljökonsekvensbeskrivningen, som baserades på detta planförslag, skickades i oktober 2017 till länsstyrelsen för godkännande. I deras beslut, daterat 2017-11-27, beslutade de att miljökonsekvensbeskrivningen behöver kompletteras innan den kan godkännas avseende bland annat avsnitten om natura 2000-område, masshantering och kulturlandskap och kulturmiljö. Planförslaget har efter denna tidpunkt förändrats och tillhörande MKB har uppdaterats. Den slutgiltiga versionen av MKB:n godkändes av länsstyrelsen 2019-10-21.

Det reviderade planförslaget redovisades för allmänheten på ett samrådsmöte i september 2018. Den större skillnaden mot tidigare förslag var att trafikplats Varnhems norra ramper fått en ny utformning. På mötet visades även en detaljerad presentationsmodell för att öka förståelsen för planförslaget. Tillsammans med övrigt samrådsmaterial har en filminspelning från presentationsmodellen sedan dess legat på projektets hemsida.

Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2016-03-15, 2016-04-28, 2018-09-03.

Samrådsrets

Samrådsretsen var under vägplan status Samrådsunderlag avgränsad till länsstyrelsen, Skara kommun, Västtrafik samt allmänheten.

Utifrån att länsstyrelsen tog beslut om att projektet medför betydande miljöpåverkan utökades samrådsretsen.

Samråd

Protokoll från samtliga möten med länsstyrelse, Skara kommun, kollektivtrafiksmyndighet och allmänheten finns diarieförda (TRV 2016/33389).

Samråd med berörd länsstyrelse

Totalt fem samrådsmöten har hållits tillsammans med länsstyrelsen. En sammanfattning av dessa följer uppdelade efter tillfälle.

Samrådsmöte 7 mars 2016

Innan mötet hade underlagsmaterial och frågeställningar skickats till länsstyrelsen. Sammanfattningsvis resulterade mötet i att länsstyrelsen ansåg att BMP bör sökas på nytt (och därmed samrådsprocessen inför beslut om betydande miljöpåverkan genomföras på nytt), att tillstånden bör sökas på nytt och att MKB ska bli godkänd på nytt. Trafikverket kommer att följa länsstyrelsens rekommendationer.

Samrådsmöte 3 oktober 2016

Trafikverket kommer sammanställa vilka intrång i skyddade objekt och områden som vägplanen kommer beröra. Trafikverket kommer i och med detta även att upprätta förslag till kompensationsåtgärder. Olika alternativ till trafikplats Varnhem har studerats där utformningsförslaget blev att väg 49 går under lokalvägen, att det norra rampsystemet utformas som ruter och det södra som klöver.

Länsstyrelsen hade innan möte inkommit med synpunkter gällande kulturmiljön i anslutning till trafikplatsen. Trafikverket har följt dessa.

Samrådsmöte 30 januari 2017

Vägplanen är i detta skede två vägplaner med en gemensam MKB. Länsstyrelsen ser inga

hinder med detta. Länsstyrelsen påtalar att en komplettering och uppdatering av den tidigare karteringen av Tåsjöns naturvärden eventuellt bör ske. De förstärkningsåtgärder som väntas medföra intrång antingen temporärt under byggskedet eller permanent bör följas av kompensationsåtgärder. Angående markmiljö har provtagning skett och analysresultaten visar på att halten av arsenik är ungefär lika hög i de massor som schaktas upp som på de platser som planeras för bullerskyddsvallar. Diskussioner fördes också kring gång- och cykelvägar samt koportar vid Axevalla hed. Trafikverket har tagit fram ett antal alternativ på dragning av gång- och cykelväg över/förbi heden som länsstyrelsen lämnat synpunkter på.

Samrådsmöte 7 mars 2017

Huvudsyftet med detta möte var samråd för hantering av Natura 2000-områdena Axevalla hed, Höjentorp-Drottningkullen och Ökull samt naturreservatet Höjentorp-Drottningkullen.

Vid Axevalla hed medför tillkommande vägområde att tillstånd ska sökas för påverkan på Natura 2000-området. Nödvändiga stabilitetsåtgärder vid Tåsjön innebär anmälan vattenverksamhet, dispens för utfyllnad och anläggandet av väg (i naturreservatet) och tillstånd för planerad verksamhet i Natura 2000-området. Trafikverket frågar länsstyrelsen, som en underhandsfråga, om de anser att det finns behov av kompletterande undersökningar i/vid Tåsjön. Länsstyrelse återkommer om det.

Samrådsmöte 28 april 2017

Huvudsyfte med detta möte var att diskutera kulturmiljön, hur de fornlämningar som finns på bästa sätt ska skyddas. För gravfältet direkt öster om Varnhemskorsningen föreslås en stenmur för att undvika intrång i det södra gravfältet. Utformningen med "ruterlösning" för trafikplats Varnhems norra rampsystem är enligt länsstyrelsen att föredra då ingen påverkan på tidigare orörda fornlämningar sker med förslaget. Kan även bli aktuellt med slutundersökning.

För nydragningen av Skärvvägen har den, för kulturmiljö, bästa linjedragningen gjorts efter fältbesök av arkeolog.

Miljökonsekvensbeskrivningen skickades 2017-10-16 till länsstyrelsen för godkännande. I deras beslut, daterat 2017-11-27, beslutade de att miljökonsekvensbeskrivningen behöver kompletteras innan den kan godkännas avseende bland annat avsnitten om natura 2000-område, masshantering och kulturlandskap och kulturmiljö.

Samrådsmöte 9 februari 2018

Syftet med mötet var att redovisa de förändringar av miljökonsekvensbeskrivningen som har skett sedan länsstyrelsens beslut om att den behöver kompletteras innan den kan godkännas.

Slutsatsen av mötet blev att en ny utformning av trafikplats Varnhem behöver tas fram för att minska påverkan på kulturmiljön. Planförslaget behöver även visualiseras bättre för att konsekvenserna på kulturlandskapet ska kunna ses.

Enskilda kontakter har tagits löpande efter detta. Den slutgiltiga MKB:n godkändes av länsstyrelsen 2019-10-21.

Samråd med berörd kommun

Totalt fyra samrådsmöten har hållits tillsammans med Skara kommun.

Samrådsmöte 9 maj 2016

På mötet presenterades de förslag på förändringar mot den tidigare arbetsplanen som utreds i vägplanen. Huvudområden var trafiklösning Skärv (kommunen kan acceptera en lösning utan trafikplats vid väg 2747), utformningen av trafikplats Varnhem, gång- och cykelvägar, faunapassagen, masshantering, grundvattnet och kommunens planarbete.

Kommunen har i ett yttrande, daterat 2016-06-14, utifrån samrådsunderlaget bedömt att utbyggnaden av väg 49 kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Samrådsmöte 7 oktober 2016

Genomgång av projekteringsläget samt mobility management-åtgärder för att minska resandet med bil under byggtiden. Diskussion kring de överskottsmassor som bildas inom projektet och att dessa i största mån skulle återanvändas men om inte kunde ett avtal mellan Trafikverket och kommunen för att nyttja massorna utanför vägplanen vara aktuellt. Förändring av "Hedvägen" från statlig till kommunal väg bör utvecklas och vara klar att ge besked om till allmänheten på det samrådsmöte som kommer hållas 31 oktober 2016.

Samrådsmöte 5 december 2016

Genomgång av inkomna synpunkter från allmänheten efter det samråd som hölls den 31 oktober 2016. Gång- och cykelvägar var av stor vikt för allmänhet, kommun och Trafikverket. Minskning av trafik under byggskedet skulle hanteras via den mobility management-utredning som finns i projektet.

Samrådsmöte 29 maj 2017

Vägförslaget hade till detta tillfället inte förändrats nämnvärt. Gång- och cykelvägar hade däremot förändrats vilket medförde längre sträckor som gående och cyklister kunde färdas utan att korsa 49:an. Kommunen ställde sig positiv till detta men vid diskussioner kring markmiljön efterfrågades program för uppföljning när vägen är byggd. ÅF svarade att ett kontrollprogram skulle tas fram. Vägplaneförslaget kommer inte påverka den detaljplan som kommunen arbetar med men problematiken med arseniken studeras och hur området bör angöras.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Då projektet förväntas medföra betydande miljöpåverkan har samråd med en utökad krets skett.

Västtrafik

Ett tidigt samrådsmöte med Västtrafik hölls den 4:e maj 2016 för att presentera arbetet med vägplanen och inhämta information och önskemål från Västtrafik. Fokus var på kollektivtrafiklösningarna vid Varnhem, hur busshållplatserna på ramperna samt pendelparkeringen skulle utformas och ligga. Även busstrafik under byggtiden och mobility management diskuterades. Beslut togs att ett nytt möte ska genomföras när planförslaget finns framme.

Under vintern 2016/2017 hölls ett antal avstämningar med Västtrafik för att diskutera utformningen vid trafikplats Varnhem. Nuvarande förslag med en busshållplats på den södra sidan där gående inte behöver korsa rampen godtogs under åren 2017.

En synpunkt har även framförts till Västtrafik att busshållplats "Posgården" skulle få en bättre placering ca 400 m längre upp på väg 2747 efter genomförda åtgärder med gång- och cykeltrafikvägar samt enskilda vägar.

Försvarsmakten

En telefonkontakt har skett med Försvaret angående infarten till Pansarmuséet. Beskedet blev att verksamheten nu är civil och att inga tunga transporter (släp med stridsvagnar) kommer att behöva trafikera anslutningen. Försvaret ser ingen anledning till ytterligare samråd än de som normalt sker i vägplaneprocessen.

Jordbruksverket

Efter att inbjudan om samrådsmöte – planförslag skickats ut meddelade Jordbruksverket 2016-10-21 att de inte avser att lämna några synpunkter i ärendet.

Havs- och vattenmyndigheten

Myndigheten meddelade 2016-10-24 att de avstår från att yttra sig i rubricerat ärende.

Samråd med allmänheten

I samband med uppdragstarten och de inledande mätarbetena skickades ett brev ut, den 29:e februari 2016, till berörda markägare med information om kommande fältarbeten (inventering, mätarbete och geotekniska undersökningar).

Möte på orten – Tidigt skede år 2016

Ett samrådsmöte genomfördes i Varnhemsgården den 31:a maj. Annonsering skedde i lokala tidningar och brev skickades även till en väl tilltagen samrådsrets (ca 100 personer). Sedan efter mötet har presentation och samrådsunderlag funnits på objektets hemsida <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/projekt-i-vastra-gotalands-lan/Vag-49-mellan-Axvall-och-Varnhem/>

Efter samrådsmötet hade allmänheten till den 21 juni att inkomma med synpunkter. Synpunktpapper med alla nödvändiga uppgifter fanns tillgängliga på mötet (samt webben).

Följande synpunkter/information inkom efter mötet:

1. Synpunkt: Viktigt att sänka väg 49 förbi Varnhem för att minska bullerpåverkan från trafiken.
Svar Trafikverket: Att sänka väg 49 ytterligare ökar både kostnaderna och överskottsmassorna. Som alternativ studeras bullerskyddsvallar som skulle ge motsvarande effekt.
2. Synpunkt: En fastighetsägare önskar tidig inlösen.
Svar Trafikverket: Trafikverket noterar vilken och kommer att behandla frågan skyndsamt.

3. Information/synpunkter: Två brunnar och ett avlopp. Meddelar även att Försvaret fortfarande kör tunga transporter till det fd Pansarmuséet. Anser det viktigt med gc-passage under väg 49.
Svar Trafikverket: Tackar för informationen.
4. Information: Angående ett servitut.
Svar Trafikverket: Tackar för informationen.

Möte på orten – Planförslag år 2016

Nästa samrådsmöte med allmänhetens hölls i Varnhemsgården 2016-10-31. Runt 120 personer deltog, varav cirka en tredjedel kvinnor. Efter mötet fanns samrådsmaterial tillgängligt på projektets hemsida.

På mötet och under samrådstiden fram till 2016-11-21 inkom frågor och synpunkter. Flera av dessa var av liknande art. De finns sammanställda i bilaga 1.

Möte på orten – Planförslag år 2018

På grund av att planförslaget arbetades om under våren/sommaren 2018 hölls den 11:e september 2018 ytterligare ett möte i Varnhemsgården då det nya planförslaget presenterades för allmänheten. Skillnaderna mot tidigare planförslag var i huvudsak den nya utformningen av trafikplats Varnhems ramper på den norra sidan av väg 49. En detaljerad presentationsmodell visades på mötet där ca 80 personer deltog.

Efter mötet har samrådsmaterial (illustrationsplaner, presentationen samt film från presentationsmodellen) funnits tillgängligt på projektets hemsida.

På mötet och under samrådstiden fram till 2018-10-01 inkom frågor och synpunkter som finns sammanställda i bilaga 2.

Övriga samråd

Enskilda vägar vid Axevalla hed

I ett tidigt vägförslag drogs den befintliga enskilda vägen mot Hulan endast om för att anpassas till väg 2747:s nya anslutning till väg 49. Under senare arbete med vägförslaget och miljökonsekvensbeskrivningen har det identifierats ett behov av att kompensera för den mark som tas i anspråk av den nya väganläggningen inom natura 2000-området. Nuvarande förslag går därmed ut på att den enskilda vägen inom natura 2000-området ersätts med en ny enskild väg, av samma standard, utanför natura 2000-området. Befintlig väg återställs till betesmark.

Samråd har ägt rum med berörda, senast under december 2018, och de önskar att det tidiga utformningsförslaget kvarstår. Trafikverket har meddelat att nuvarande förslag tyvärr behöver ligga fast.

Ekodukten

Samråd har skett med det lokala jägarförbundet. Efter mötet på orten – planförslag år 2016 inkom en synpunkt från dem där de önskade att ekodukten skulle flyttas närmare Varnhem. Efter telefon- och epostkontakt, där bland annat "PM Faunakonnektivitet och faunapassager i naturlandskapet" delgavs jägarförbundet, accepterades nuvarande lokalisering.

Hushagen

Vid ett möte i fält med markägaren framfördes önskemål om att breddning av vägen ska ske på motsatta sidan. Trafikverket förklarade att det finns höga naturvärden på den sidan samtidigt som det inte är byggnadsmässigt bra att byta breddningssida.

Angående utformning av trafikplats Varnhem

En privatperson tog telefonkontakt under hösten 2016 samt med ett brev till Skara kommun och Trafikverket den 17:e mars 2017. Under januari 2019 skrev även två artiklar i Skaraborgs tidning. Den första ifrån privatpersonen och i den andra intervjuades Trafikverket och Skara kommun.

Nuvarande utformningen av trafikplatsen ifrågasattes och en utformning där befintlig korsning används för det södra rampsystemet och en ny väg 49 byggs direkt norr om befintlig. Trafikverket håller med om de fördelarna som lyftes fram; en förbättrad boendemiljö i Varnhem, mer utrymme för nybyggnation mot Varnhem skapas samt bättre möjligheter att hantera trafiken under byggtiden. Alternativet har studerats och avfärdats bland annat för att gravfältet norr om väg 49 blir helt påverkat samtidigt som en biotopskyddad stenmur och andra fornlämningar blir påverkade samt att det troligen kommer att krävas inlösen av en fastighet. Dessutom innebär förslaget att vägens och flera av rampernas linjeföringar inte kan nå upp till de utformningskrav som krävs för en väg med ett hastighetsanspråk på 100 km/tim.

Nordost om Varnhemskorsningen

Under sommaren 2016 tog Nygårdens stuteri kontakt med Trafikverket. De nyttjar till viss del anslutningen vid busshållplatserna idag men anser att den är så pass trafikfarlig att de ofta använder enskild väg fram till väg 2751. Det är omfattande trafik till stuteriet (20-25 hästtransporter på en förmiddag är inte ovanligt). Efter platsbesök och framtagande av förslag på lösning av trafiken kunde de boende och Trafikverket enas om en lösning där nuvarande anslutning stängs och en ny enskild väg byggs parallellt med väg 49 mellan den enskilda vägen och väg 2751.

Ett samrådsmöte på plats med markägare nordost om Varnhemskorsningen skedde 2018-10-03 med anledning av stängning av åkeranslutningar och att den tidigare föreslagna enskilda vägen (se ovan) inte längre är aktuell, främst på grund av svårigheter att komma fram med arbetsfordon vid allén. Konsekvenser av stängningarna och lösningar för dessa diskuterades under mötet. En av de större punkterna under mötet var diskussion kring arbetsfordon och att dessa inte får plats på grund av bredden på maskinerna kontra vägbredden. Ett förslag var att rusta upp en befintlig väg som idag används som gångväg för att undvika att förändra korsningen vid "Knivaledet" då det är stort kulturhistoriskt värde här. Det tillsammans med att dagens öppning i banvallen för den enskilda vägen förbi Nygården breddas, medför en acceptabel lösning för de enskilda som bor norr om väg 49 och som blir särskilt berörda av åtgärderna på väg 49 mellan Varnhemskorsningen och östra Varnhem.

Gemensamhetsanläggningar och enskilda har fortsatt anslutning till det allmänna vägnätet.

Johan Larsson

projektledare

Bilagor

Bilaga 1 - Sammanställning av svar på allmänhetens synpunkter (skede samrådshandling november 2016)

Bilaga 2 - Sammanställning av svar på allmänhetens synpunkter (skede samrådshandling oktober 2018)



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Silverin, Gustav, ÅF-Infrastructure	2017-06-15	1.0

Sammanställning av svar på yttranden efter *Möte på orten - Planförslag, Väg 49 delen Axvall-Varnhem*

Inledning

I följande dokument har sammanställts de synpunkter som inkom under samrådstiden (skede Samrådshandling) efter Möte på orten – Planförslag som hölls i Varnhemsgården den 31:a oktober 2016. Tiden att komma in med yttranden var satt till den 21:a november.

Totalt inkom 9 på skriftliga synpunktspapper (som delades ut på mötet) samt 20 via e-post. Utöver det har ett antal telefonkontakter skett.

På grund av mängden inkomna synpunkter, många av liknande art, så har synpunkterna sammanställts i ett antal kategorier som Trafikverket svarar på. Vissa synpunkter har tagits direkt med berörda.

Sammanställningen skickas ut till de som har lämnat synpunkter och kontaktuppgifter innan utställelse av vägplanen sker.

Dokumentet kommer att utgöra en bilaga till samrådsredogörelsen.

Inkomna synpunkter och svar

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INKOMNA SYNUNKTER OCH SVAR.....	1
1. Vägens föreslagna standard	2
2. Hastighetsbegränsning	2
3. Trafiklösning Skärv	2
4. Oskyddade trafikanter	3
5. Kollektivtrafiken.....	3
6. Vägtrafikbuller	3
7. Vilt.....	4
8. Övrigt.....	4
9. Från samrådsmötet.....	4



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Silverin, Gustav, ÅF-Infrastructure	2017-06-15	1.0

1. Vägens föreslagna standard

I flera inkomna synpunkter ifrågasattes vald ambitionsnivå på utformningen. Flera ställde sig frågan varför det inte längre är motorvägsstandard som gäller. Både trafiksäkerheten och framkomligheten med föreslagen utformning ifrågasattes.

Svar Trafikverket: Utifrån vägens funktion och trafikflöde samt intrång i natur- och kulturvärden har vägtypen mötesfri landsväg valts. Med föreslagen utformning kommer andelen omkörningsbar längd att vara högre än normalt. I vägtypen mötesfri landsväg tillåts korsningar i plan. Föreslagna korsningsutformningar är av den högsta standard som vanliga plankorsningar kan få. En högre vägstandard skulle innebära motorväg och endast planskilda korsningar. Trafikverket har gjort bedömningen att en ombyggnation till motorväg inte kan motiveras.

Trafikverket väljer och prioriterar investeringar i transportinfrastrukturen genom att göra samhällsekonomiska beräkningar för att säkerställa att valda lösningar blir samhällsekonomiskt lönsamma. En viktig faktor i dessa beräkningar är mängden fordon på vägen. Men vald utformning, mötesfri landsväg med en hög andel omkörningsbar längd samt en trafikplats vid Varnhem, blir den samhällsekonomiska nyttan positiv.

2. Hastighetsbegränsning

Synpunkter och frågor om den skyltade hastighetsbegränsningen har inkommit. Speciellt vid Skärv (väg 2747) och förbi Rospiggstorp.

Svar Trafikverket: Projekteringen utgår ifrån en referenshastighet på 100 km/tim på väg 49. Det är dock Länsstyrelsen som beslutar om vilka hastighetsgränser som ska gälla efter ombyggnationen. Det är många faktorer som spelar in vid beslut om hastighetsgränser, men en av de som väger tyngst är trafikflöden i kombination med korsningarnas utformning. Enligt Trafikverkets regelverk så kommer hela sträckan, inklusive korsningarna, att klara 100 km/tim.

3. Trafiklösning Skärv

I den tidigare arbetsplanen föreslogs en trafikplats vid Skärv. Flera synpunkter inkom som inte ansåg eller var oroliga för att visad utformning med korsningar i plan kommer inte kommer att förbättra (eller till och med försämra) förutsättningar att ta sig tvärs väg 49, både med fordon och för gående och cyklister. Vidare ansåg flera att trafiken över Varnhem kommer att öka när ingen trafikplats vid Skärv skapas och dessutom Hedvägens utfart stängs.

Svar Trafikverket: När det gäller den tidigare arbetsplanens förslag på trafikplats vid Skärv så har lösningen studerats men inte bedömts som samhällsekonomiskt lönsam på grund av kostnaden och att det, utifrån vald vägtyp, så finns acceptabla alternativ. Vidare så är alla intrång i Axevalla hed mycket känsliga.

Att ta vägen via Varnhem mellan Axvall och Skövdehålet ger mycket marginella tidsvinster (om några) efter att väg 49 byggs om. Trafiksäkerheten blir avsevärt mycket högre på väg 49 efter ombyggnation i jämförelse med Axevallavägen. Därmed ifrågasätter Trafikverket starkt att Axevallavägen kommer att nyttjas i någon större omfattning.

Föreslagna korsningsutformningar är av den högsta standard som vanliga plankorsningar kan få med skyddade, separata körfält för vänster avsvängande från väg 49 och vänster påfarter ut på väg 49.

God möjligheter för gående, cyklister och ridande att ta sig säkert över väg 49 kommer att skapas. Se punkt "Oskyddade trafikanter" nedan.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Silverin, Gustav, ÅF-Infrastructure	2017-06-15	1.0

Det kommer att bli något längre resväg (några få minuter) för de som idag med fordon använder Hedvägen mellan Axvall och väg 2747, men de negativa effekterna i restid övervägs avsevärt av de positiva i form av trafiksäkerhet och minskat intrång i Axevalla hed.

4. Oskyddade trafikanter

Fler frågor om hur ridande, gående och cyklister kommer att kunna ta sig mellan olika målpunkter inkom.

Svar Trafikverket: Efter samrådstiden så har förslaget kompletterats så att det nu totalt sett kommer att finnas fyra punkter längs sträckan som kan passeras på ett trafiksäkert sätt.

1. Gång- och cykeltunnel vid Hedvägen (fri höjd 4,7 m så att ridning genom den möjliggörs)
2. Gång- och cykelpassage vid Skärv/Rospiggstorp (som ansluter till den nya enskilda vägen)
3. Viltbron (en stig kommer att finnas för friluftslivet)
4. Trafikplats Varnhem (en gång- och cykelväg anläggs över trafikplatsens bro)

Mellan 1 och 2 kommer en gång- och cykelväg att anläggas parallellt med väg 49. Det medför att från campingplatsen finns det möjlighet att till exempel ta sig mot Skärv, Axvall och travbanan utan att korsa väg 49 i plan. Exempelvis kommer gångvägen för skolbarn vid Rospiggstorp till busshållplatsen på väg 2747 att vara helt bilfri förutom den första biten på den nya enskilda vägen samt väg 2747.

Från trafikplats Varnhem kommer en gång- och cykelväg att skapas längs med den västra sidan av väg 2687/Simmesgårdsvägen ner till busshållplatsen vid skolan i Varnhem.

Utöver ovanstående så planerar Skara kommun för att anlägga en gång- och cykelväg på den gamla banvallen mellan Axvall och Varnhem. Den planeras att öppnas innan ombyggnationen av väg 49 kan bli aktuell.

5. Kollektivtrafiken

Flera önskade att nuvarande busshållplatser vid Överbo behålls.

Svar Trafikverket: Nya busshållplatser samt en pendlarparkering kommer att anläggas vid trafikplats Varnhem medan de befintliga vid Överbo utgår. Den fysiska ytan kommer dock att finnas kvar om hållplatsen ska öppnas i framtiden.

Frågan om antalet och lokaliseringen av busshållplatser ägs av Västtrafik. De har blivit upplysta om inkomna synpunkter angående Överbo.

6. Vägtrafikbuller

På samrådsmötet redovisades en tänkbar lösning med bullerskyddsvallar. Förutsättningen var att Trafikverket skulle kunna återanvända massor i projektet för Skara kommun och Länsstyrelsen, då de har förhöjda halter av arsenik på grund av alunskiffret i marken.

Frågor har inkommit på hur bullersituationen kommer att bli/lösas.

Svar Trafikverket: Efter kompletterande markmiljöprovtagningar, laboratorieanalyser och samråd kommun och Länsstyrelsen kommer Trafikverket nu att gå fram med ett förslag, som ställs ut för allmänhetens granskning, där bullerskyddsvallar föreslås. Dessa kommer att täcka samtliga fastigheter (och stugor) på den södra sidan av väg 49 vid Rospiggstorp. Bullerskyddsvallar kommer även att föreslås förbi Varnhem och fram till Överbo på väg 49:s södra sida.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Silverin, Gustav, ÅF-Infrastructure	2017-06-15	1.0

De fastigheter som trots bullerskyddsvallarna får för höga bullernivåer kommer att erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder (exempelvis skyddade uteplatser, nya fönster, extra rutor och/eller nya luftdon) för att klara inomhusnivåerna.

Det kommer inte att bli aktuellt med en sänkning av väg 49:s profil för att minska bullerspridningen. Profiljustering är inte samhällsekonomisk lönsam som bullerskyddsåtgärd.

7. Vilt

Några inkommande synpunkter handlade om viltet och de åtgärder som görs för det.

Svar Trafikverket: Hela sträckan kommer att förseas med viltstängsel (faunastängsel) och en viltbro kommer att byggas vid Hushagen. Utöver det kommer det att finnas koportar och torrtrummor samt en ny gång- och cykelpassage vid Hedvägen som kommer att kunna fungera som viltpassager under vägen. Viltstängslet att gå in en bit på väg 2747 och vid trafikplatsens ramper för att minimera risken att vilt kommer ut på vägen. Vid Rospiggstorp och Hushagen kommer färst att anläggas.

8. Övrigt

Ett flertal inkomna synpunkter berör mer specifika fastigheter. Det rör sig om allt ifrån åkeranslutningar och dragnings av nya enskilda vägar till önskemål om inlösen och köp av mark.

Trafikverket kan i detta dokument nämna att era synpunkter har tagits emot och behandlats. I vissa fall har eller kommer kontakt att tas. Några av de inkomna synpunkterna är av den art att kontakt kommer att tas i ett senare skede. Kanske så sent som innan en eventuell ombyggnation påbörjas.

Synpunkter har även framförts angående förlängning av bullerskyddsvallarna österut. Då området är utanför vägplanen, och därmed Trafikverkets möjlighet att påverka, så har frågan hänvisats vidare till markägaren (Skara kommun).

9. Från samrådsmötet

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 svar (S) under kvällen:

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

S: Föreslagen bullerskyddsvall kommer att reducera vägtrafikbullret avsevärt.

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. km 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.

S: Den enskilda vägen (mot Postgården) kommer att flyttas norrut i samband med ombyggnationen.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Silverin, Gustav, ÅF-Infrastructure	2017-06-15	1.0

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

S: Noteras. Kommer att studeras mer i detalj i framtagandet av bygghandlingarna.

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?

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. Inventering av dessa fastigheter kommer att genomföras.

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.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Silverin, Gustav, ÅF-Infrastructure	2018-10-26	1.0

Sammanställning av svar på allmänhetens yttranden efter Möte på orten - Planförslag, Väg 49 delen Axvall-Varnhem

Inledning

I följande dokument har sammanställts de synpunkter som inkom under samrådstiden (skede Samrådshandling) efter Möte på orten – Planförslag som hölls i Varnhemsgården den 11:e september 2018. Tiden att komma in med yttranden var satt till den 1:a oktober.

På grund av mängden inkomna synpunkter, många av liknande art, har synpunkterna sammanställts i ett antal kategorier som Trafikverket svarar på. Vissa synpunkter har tagits direkt med berörda.

Dokumentet kommer att utgöra en bilaga till samrådsredogörelsen.

Inkomna synpunkter och svar

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INKOMNA SYNUNKTER OCH SVAR.....	1
1. Vägens föreslagna standard	2
2. Oskyddade trafikanter	2
3. Kollektivtrafiken.....	2
4. Vägtrafikbullen	2
5. Övrigt.....	2
6. Från samrådsmötet.....	3



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Silverin, Gustav, ÅF-Infrastructure	Dokumentdatum 2018-10-26	Version 1.0
--	-----------------------------	----------------

1. Vägens föreslagna standard

Både trafiksäkerheten och framkomligheten med föreslagen utformning ifrågasattes och en utformning till motorväg önskades.

Att det inte byggs någon trafikplats vid Axevalla hed (väg 2747) ifrågasattes även. Förslag framfördes om att utforma korsningen som en cirkulationsplats istället.

Svar Trafikverket: Utifrån vägens funktion och trafikflöde samt intrång i natur- och kulturvärden har vägtypen mötesfri landsväg valts. Med föreslagen utformning kommer andelen omkörningsbar längd att vara högre än normalt. I vägtypen mötesfri landsväg tillåts korsningar i plan. Föreslagna korsningsutformningar är av den högsta standard som vanliga plankorsningar kan få. En högre vägstandard skulle innebära motorväg och endast planskilda korsningar. Trafikverket har gjort bedömningen att en ombyggnation till motorväg inte kan motiveras.

En trafikplats vid Axevalla hed kan inte motiveras då intrången blir större och lösningen omotiverat dyr när föreslagen utformning uppfyller Trafikverkets krav på trafiksäker och framkomlig utformning.

Trafikverket väljer och prioriterar investeringar i transportinfrastrukturen genom att göra samhällsekonomiska beräkningar för att säkerställa att valda lösningar blir samhällsekonomiskt lönsamma. En viktig faktor i dessa beräkningar är mängden fordon på vägen. Men vald utformning, mötesfri landsväg med en hög andel omkörningsbar längd samt en trafikplats vid Varnhem, blir den samhällsekonomiska nyttan positiv.

2. Oskyddade trafikanter

Positiva synpunkter inkom om förbättrade gång- och cykelmöjligheter parallellt och tvärs väg 49. Önskemål kring cykelväg mellan Varnhem och Skövde med tanke på arbetspendling.

3. Kollektivtrafiken

Flera önskade att nuvarande busshållplatser vid Överbo behålls.

Svar Trafikverket: Nya busshållplatser samt en pendlarparkering kommer att anläggas vid trafikplats Varnhem medan de befintliga vid Överbo utgår. Frågan om antalet och lokaliseringen av busshållplatser ägs av Västrafik. De har blivit upplysta om inkomna synpunkter angående Överbo.

Trafikverket svarar vidare att hållplatsen Överbo har låg säkerhet för bussen, främst på grund av dålig utfartssikt när bussen lämnar hållplats mot Skara, och att hållplatslägen hamnar för tätt om Överbo ligger kvar.

4. Vägtrafikbuller

Flera synpunkter kring trafikbuller inkom och önskemål kring olika typer av bullerskydd .

Svar Trafikverket: När Trafikverket ställer ut vägplanen för granskning kommer det att framgå vilka bullerskyddsåtgärder som föreslås.

De fastigheter som trots bullerskyddsvallarna får för höga bullernivåer kommer att erbjudas fasadsåtgärder (exempelvis skyddad uteplats, nya fönster, extra rutor och/eller nya luftdon) för att klara inomhusnivåerna.

5. Övrigt

Ett flertal inkomna synpunkter berör mer specifika fastigheter. Det rör sig om allt ifrån åkeranslutningar och dragning av nya enskilda vägar till önskemål om inlösen och köp av mark.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Silverin, Gustav, ÅF-Infrastructure	2018-10-26	1.0

Trafikverket kan i detta dokument nämna att era synpunkter har tagits emot och behandlats. I vissa fall har eller kommer kontakt att tas. Några av de inkomna synpunkterna är av den art att kontakt kommer att tas i ett senare skede. Kanske så sent som innan en eventuell ombyggnation påbörjas.

6. Från samrådsmötet

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: Hållplatsen Överbo önskas finnas kvar.

S: Västtrafik har hand om den frågan men Trafikverket tar frågan vidare för svar. Västtrafik svarar efter mötet att hållplatsen Överbo har låg säkerhet för bussen, främst på grund av dålig utfartssikt när bussen lämnar hållplats mot Skara. Vidare svarar Västtrafik att hållplatslägen hamnar för tätt om Överbo ligger kvar.

F: Korsning i plan vid Skärv bedöms inte fungera.

S: Korsningen har god standard med hänsyn till kapacitet.

F: Hållplats Varnhem på norra sidan anses inte säker.

S: Den fyller kraven för god standard. Planskildhet ej möjligt på grund av hänsyn till kulturlandskapet.

F: Där GC-vägen korsar av- och påfartsramper vid Trafikplats Varnhem önskas säkerhetsåtgärder för de barn som passerar och har svårt att uppfatta trafik från flera håll. Förslag som lyftes var planskildhet och om inte det går att ordna mittrefug för att kunna passera ett körfält i taget.

F: Kan pendelparkering utökas?

S: Västtrafik har angett ett antal och frågan kan vidare lyftas till Skara kommun.

F: Hur kan man ta sig till grusvägen vid Överbo för att åka norrut när man kommer från väster (Skara)?

S: Längre österut nås samfälligheten via allmän väg.

F: Hastighet på väg 49?

S: Vi projekterar för 100km/tim, det kan dock bli 80km/tim vid anslutningar. Anslutningar väljs för att möjliggöra 100km/tim men detta tas i ett annat beslut.

F: Vad händer om entreprenören hittar fornlämningar under byggtiden?

S: Det blir stopp och inväntan på utredning.

F: Hur kommer trafiken påverkas under byggtiden?

S: Trafiken kommer att påverkas med försämrad framkomlighet.

F: Bevara kulturell väg Skarpaliden/Kniva-ledet.

S: Trafikverket kommer att titta vidare på de enskilda vägarna och genomföra ytterligare samråd med berörda.

F: Gällande enskild väg som ansluter till 2747; önskemål om dragning mer likt dagens läge, alltså genom Natura 2000-området. Boende påpekar att det finns risk för dålig sikt i korsningen mellan den enskilda vägen och 2747 där det idag är dålig efterlevnad av hastighetsbegränsning. Boende längs den enskilda vägen befarar mer trafik nära bostad och att ljusen från passerande fordon riskerar störa boendemiljön.

S: Trafikverket anser att det nu finns en fungerande lösning men att ytterligare samråd kommer att ske innan ombyggnation för att säkerställa att den enskilda vägen får den bästa placeringen genom att inhämta synpunkter från de boende och markägarna.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Silverin, Gustav, ÅF-Infrastructure	2018-10-26	1.0

F: Risk för bländning av bostadshus när ramperna från Skövde och Skara når lokalvägen, någon form av lösning önskas för att minimera ljuskäglor när det är mörkt.

S: Tänkbara lösningar för bländskydd inne på tomtmark kommer att studeras och samrådats om med fastighetsägarna innan byggnation.