

Väghållningsmyndigheten
Trafikverket Region Väst

Fastställelse av vägplan för ombyggnad av väg E20 Vårgårda-Vara, delen Eling-Vara samt indragning av överblivna delar av vägarna 2552 och 2531 i Vara kommun, Västra Götalands län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 18 § väglagen (1971:948) att fastställa vägplanen för ombyggnad av väg E20 samt delar av väg 2552 och 2531.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade 2 00 T 02 01 (2018-03-12), 2 00 T 02 02 (2018-05-07) 2 00 T 02 03 (2017-08-23), 2 00 T 02 04 - 2 00 T 02 07 (2018-05-07), 2 00 T 02 08- 2 00 T 02 10 (2017-08-23).

Som framgår av plankartorna ingår faunastängsel längs hela sträckan (skyddsåtgärd SK1) men det är inte markerat på plankartorna. Faunastängslet ska uppföras i det huvudsakliga läge som redovisas på illustrationsritningarna.

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

Trafikverket beslutar att de delar av nuvarande vägarna 2552 och 2531 som inte sammanfaller med de ombyggda vägarna vid anslutningen till E20 vid Naum dras in från allmänt underhåll.

Indragningen sker när ombyggnaden på aktuell sträcka är avslutad.

Sökande

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Väst.

Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

Den planerade vägen

Hela E20 genom Västra Götaland planeras att vara mötesseparerad år 2025. Etappen Vårgårda – Vara är indelad i tre delar. Nu aktuell del Eling – Vara omfattar en utbyggnad av ca 11 kilometer mötesfri landsväg. I söder ansluter sträckan till befintlig väg knappt 1 kilometer norr om Elingkorset och i norr till befintlig väg och trafikplats Vara. Sträckan är idag en bred tvåfältsväg med breda vägrenar och utan mittseparering. Tillåten högsta hastighet är 80 km/timme. Sträckan föreslås byggas om i befintlig sträckning till mötesfri landsväg med mitträcke på hela sträckan. På två avsnitt breddas vägen med

ytterligare ett körfält i vardera riktningen, sammanlagt knappt halva sträckan, för att erbjuda omkörningsmöjligheter. Efter ombyggnaden föreslås hela sträckan få tillåten högsta hastighet 100 km/timme, utom vid den plankorsning som behålls. I projektet men inte i vägplanen ingår också att bygga kompletterande enskilda vägar.

Två faunapassager i kombination med enskild väg byggs över E20, den ena cirka 400 meter norr om planens södra gräns och den andra cirka 500 meter norr om motell "Motoristen". Där de allmänna vägarna 2552 och 2531 ansluter till E20 vid Naum byggs en planskild korsning, med passage under E20. Vid Tingsstaden byggs en bro över E20 och vid Hålltorp en port under E20, för planerade enskilda vägar. Genom särskilda beslut avses ca 60 utfarter på aktuell sträcka av E20 att stängas. Vid tiotalet utfarter kommer det att vara fortsatt tillåtet att svänga höger in från och höger ut på E20. Den enda korsning i plan som kommer att finnas kvar är den vid "Motoristen".

Hela sträckan förses med faunastängsel. Faunastängslet kompletteras med viltuthopp intill den planskilda korsningen vid Naum. Alla anslutande enskilda vägar förses med färäst. I vägplanen föreslås fastighetsnära bullerskydd såsom fasadåtgärder på bostadshus och/eller bullerskyddad uteplats.

Mark som kommer att tas i anspråk

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

Sammanlagt kommer cirka 18,4 hektar mark att tas i anspråk med vägrätt. Inom område med detaljplan kommer cirka 0,6 hektar att tas i anspråk. Huvudsakligen berörs jordbruksmark.

Inom ovanstående område inskränks vägrätten inom cirka 1 hektar på så sätt att väghållaren inte får:

- bestämma över markens användning för annat ändamål än väg
- tillgodogöra sig alster eller andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet.

Det gäller markområden vid broarna över E20 där dessa anpassas till omgivande terräng samt vid vägtrummor. Inskränkningen innebär att fastighetsägaren får fortsätta att använda marken för jord- och skogsbruk så länge användningen inte äventyrar vägens funktion, drift eller brukande.

Cirka 12,4 hektar mark, som behövs för att bygga vägen, får tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Arealen utgörs i huvudsak av jordbruksmark. Nyttjanderätten gäller för det ändamål och under den tid som anges på plankartan.

Buller

De planerade åtgärderna i projektet har bedömts utgöra en väsentlig ombyggnad av väg E20. I genomförd bullerutredning visar beräkningarna att vid utbyggd väg, hastighetsbegränsning 100km/h och prognosåret 2045 kommer drygt 40 bostäder att utsättas för bullernivåer som överskrider riktvärdena för väsentlig ombyggnad. Det är cirka 10 fler bostadshus än om vägen inte byggs om och hastigheten är oförändrad. I projektet har det inte bedömts tekniskt möjligt eller ekonomiskt rimligt att klara utomhusnivåerna med vägnära åtgärder så som bullervallar eller bullerskyddsskärmar. Inriktningen har därför varit att klara riktvärdena för ljudnivåer inomhus och för uteplatser. En inventering har gjorts av bostadsbyggnader och uteplatser och utifrån den har angivits vilka skyddsåtgärder som kommer att erbjudas respektive fastighetsägare. Skyddsåtgärderna består i åtgärder på fönster och fasader samt bullerskydd för befintliga uteplatser. Vilka åtgärder som kommer att erbjudas respektive fastighetsägare framgår av plankartorna samt i PM Trafikbullerutredning, bilaga 1 -

fastighetslista, vilken utgör en del av underlaget till planen. Riktvärdet inomhus bedöms klaras för samtliga bostadshus efter att fastighetsnära åtgärder utförts.

Kommunala planer

Gällande översiktsplan för Vara kommun är antagen 2012.

I anslutning till Vara trafikplats berörs följande detaljplaner: "Heljeved Stora 2:4 m. fl. fastigheter", "Heljeved 2:20 m. fl." och " kv Motorn m. fl. kvarter". Hur planerna berörs finns närmare beskrivet i plan- och miljöbeskrivningen. Vägplanen är inte helt i överensstämmelse med detaljplanerna. Den sökande har bedömt att det är mindre avvikelser som inte strider mot detaljplanernas syften.

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

Inga Natura 2000-områden berörs. Den berörda sträckan omfattas av riksintresse för totalförsvaret, "Stoppområde höga objekt flygfält" samt "Influensområde väderradar". Dessa bedöms inte påverkas av den planerade vägbyggnaden. Närmaste område av riksintresse för naturvård ligger ca 2,5 kilometer norr om E20, Lidans ravinsystem. Ombyggnadssträckan korsar Afsån med tillflöden uppströms riksintresseområdet. Här kommer erosionsskydd att anläggas och tillstånd för vattenverksamhet enligt miljöbalken ska sökas. Inga områden av riksintresse för kulturmiljö finns i den berörda sträckans omedelbara närhet.

Längs sträckan finns områden som omfattas av generellt biotopskydd. Öppna diken och småvatten i jordbruksmark, alléer samt åkerholme/berg har identifierats. Åkerdiken kommer att beröras av ombyggnaden.

Afsån är registrerad som vattenförekomst med miljö kvalitetsnormer. Ingen registrerad grundvattenförekomst eller vattenskyddsområde finns inom eller i närheten av vägområdet.

Längs sträckan har identifierats tänkbara bosättningsområden som kommer att omfattas av fortsatt arkeologisk utredning.

Risk och säkerhet

Väg E20 är primär transportled för farligt gods. Trafiksäkerheten på den aktuella sträckan är idag bristfällig. Genom att vägen förses med mitträcke och antalet anslutningar minskar, ökar säkerheten. Som skydd mot olyckor med farligt gods kommer högkapacitetsräcken, i kombination med åtgärder för att ta hand om läckage, att anläggas vid fastigheter där bostadshus ligger inom 50 meter från E20.

Projektets aktualitet

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 480 miljoner kronor i prisnivå 2017. Beslut om regional och kommunal medfinansiering finns.

Statens del finansieras med medel ur Nationell plan för transportinfrastruktur, 2014-2025.

Byggstart planeras ske år 2020.

Andra utredningar och beslut

Planläggningen enligt väglagen har föregåtts av en förberedande studie i form av en åtgärdsvalsstudie, E20 Genom Västra Götaland (slutrapport 2012-09-17). Länsstyrelsen i Västra Götalands län har beslutat att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Den sökandes handläggning av vägplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med underlag och låtit det granskas. Vid granskningen kom det in 6 yttranden. Synpunkterna handlar huvudsakligen om:

- Olägenheter av förlängda resor.
- Intrång på enskilda fastigheter.
- Skydd för olyckor med farligt gods.
- Störningar under byggtiden.
- Lokalisering av enskilda vägar.
- Lokalisering av faunapassage och planfria korsningar.
- Önskemål om att hela sträckan blir dubbelfilig.
- Säkerheten vid broundergången vid Hålltorp 1:32 m. fl. där en ridskola kommer att anläggas i närheten.
- Problemet med långsamtgående fordon och det stora antalet transporter inom lantbruket som måste trafikera avsnitten med endast ett körfält.
- Elingkorset.

Den sökande har förklarat att läget av enskilda vägar visserligen redovisas på illustrationsritningar men att läget slutligen bestäms i en lantmåteriförrättning. Högkapacitetsräcken kombineras med åtgärder för att ta hand om läckage från farligt gods. Huvudsyftet med broarna är att knyta ihop lokalvägnätet men de har breddats så att de även kan användas som faunapassager. Passagernas placering har utretts med avseende på trafik, befintligt vägnät, omgivningsfaktorer och fauna. Vid Hålltorp föreslås en planskild korsning under E20 med en bredd om 6 meter kring broläget. På 1+1-sträckorna föreslås ytor var femhundra meter för att långsamtgående fordon ska kunna komma av vägen, och med glesare placering även ytor för långtradare med släp och bärgningsbilar. På sikt planeras en 2+2-väg med mötesseparering på hela sträckan. Elingkorset omfattas inte av denna vägplan.

Efter granskningen och före begäran om fastställelse har den sökande ändrat vägplanen på så sätt att redovisningen av biotopskydd och skyddsåtgärder mot farligt gods förtydligats efter synpunkter från Länsstyrelsen. Ändringarna är av redaktionell art och inga fastighetsägare eller rättighetshavare påverkas.

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har tillstyrkt att vägplanen fastställs.

Länsstyrelsen har i sitt yttrande angivit att "Länsstyrelsen anser att Trafikverket borde se över de fastigheter som ligger närmast vägen (i alla fall upp till 50 m) för att se om skyddsåtgärder är motiverade även för dem, i enlighet med rekommendationer i genomförd riskbedömning".

Skälen för Trafikverkets beslut

Allmänt

Väg E20 ingår som en del i det nationella stamvägnätet och är klassad som riksintresse för kommunikation. Vägen utgör den viktigaste förbindelsen mellan Göteborg och Örebro och har stor betydelse för Göteborgsregionens kontakter med Stockholms- och Mälarenregionen. Väg E20 binder samman Mellansverige med Göteborg och via färjetrafik även med Danmark och kontinenten. Den ingår också i det transeuropeiska transportnätet.

Syftet med ombyggnaden av väg E20 är att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för den regionala och nationella person- och godstrafiken. Förutsättningarna för gång- och cykeltrafik parallellt och tvärs E20 ska förbättras. Målet är att trafiksäkerheten vid befintliga viltstråk ska öka, barriäreffekten för faunan minska och därmed minskas risken för att djur dödas i trafiken. Vägen ska anpassas till landskapet.

Trafiksäkerheten och framkomligheten förbättras genom att mitträcke sätts upp och antalet korsningar i plan minskar. I projektet planeras också för en omfattande utbyggnad av ett parallellt enskilt vägnät, vilket inte regleras genom vägplanen. Detta underlättar för gång- och cykeltrafikanter och begränsar de olägenheter som kommande planerade spärrningar av utfarter medför för de lokala transporterna och boende längs E20. Risken för viltolyckor minskar genom att faunastängsel sätts upp längs hela sträckan och två faunapassager över vägen anordnas.

Speciella frågor i projektet

Detaljplan

I anslutning till trafikplats Vara ligger några detaljplaner som inte helt är i överensstämmelse med den planerade ombyggnaden. Den sökande så väl som Vara kommun har bedömt att det är mindre avvikelser som inte strider mot detaljplanernas syften. Trafikverket har ingen annan uppfattning.

Påverkan på riksintressen

Väg E20 påverkas positivt av ombyggnaden. Trafikverket bedömer att övriga redovisade riksintressen inte påverkas av ombyggnaden av vägen.

Buller

Fler bostadshus än före ombyggnaden kommer trots föreslagna bullerskyddsåtgärder att drabbas av bullerstörningar utomhus som är högre än av riksdagen beslutade riktvärden. Efter utredning har väghållningsmyndigheten bedömt att det inte är tekniskt möjligt eller ekonomiskt rimligt att uppföra bullerskyddsplank eller bullerskyddsvallar inom vägområdet. Det skulle krävas höga skärmar längs långa sträckor av E20 för att få önskad effekt. Detta beror främst på att husen ligger spridda och ofta på för långt avstånd från vägen för att en bullerskyddsskärm skulle ge god nytta. Istället kommer fastighetsnära åtgärder att erbjudas. Under förutsättning att fastighetsägarna tackar ja till de planerade erbjudandena kommer samtliga bostäder efter ombyggnaden att ha bullernivåer inomhus som underskrider riktvärdena. De fastigheter som idag har en iordningställd uteplats där riktvärdet för buller beräknas överskridas kommer att erbjudas bullerskyddad uteplats. Trafikverket delar den sökandes bedömning att dessa bullerskyddsåtgärder är de som är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga att utföra i detta projekt.

Barriäreffekter

E20 med den trafik som finns idag medför en barriäreffekt för bland annat boende längs vägen. Uppförandet av mitträcke och de planerade stängningarna av utfarter kommer att öka barriäreffekten. I projektet planeras för byggande och ombyggnad av parallella enskilda vägar samt ett antal nya planfria överfarter. Trots detta kommer många trafikanter att få längre avstånd till närmaste passagemöjlighet. Gång- och cykeltrafikanter kommer att få fler trafiksäkra passager. Det slutliga läget av de enskilda vägarna bestäms vid kommande lantmäteriförrättning. Illustrationskartorna visar de åtgärder som den sökande i nuläget planerar för. Trafikverket bedömer, med beaktande av föreslagna utbyggnader av enskilda vägar, att de förlängda köravstånd som ombyggnaden av vägen medför, kan accepteras.

Miljö kvalitetsnormer – luftkvalitet och vattenförekomster

Sökanden har bedömt att miljö kvalitetsnormer för berörda vattenförekomster inte påverkas. Samtidigt anges att viss risk finns för att planerade erosionsskydd i Afsåns strandkanter kan påverka möjligheterna att uppnå god ekologisk status. Den kemiska statusen bedöms inte påverkas. Trafikverket har ingen avvikande uppfattning och noterar att tillstånd enligt miljöbalken kommer att sökas för åtgärden i Afsån. Trafikverket bedömer att projektet inte medför att miljö kvalitetsnormer för utomhusluft överskrids.

Övriga miljö kvalitetsnormer bedöms inte vara aktuella.

Farligt gods

Med anledning av Länsstyrelsens synpunkter vid tillstyrkan av vägplanen har skyddsåtgärder för bostadshus som ligger närmare vägen än 50 meter setts över. Vägplanen har ändrats och ytterligare skyddsåtgärder har tillkommit.

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid granskningen i ett granskningsutlåtande. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning men gör vissa förtydliganden nedan vad gäller frågor från ägarna till Tingsstaden 1:7.

Kompletteringar under fastställelseprövningen

Under fastställelseprövningen har den sökande gjort vissa mindre ändringar av vägplanen. Vägområdet och området för tillfällig nyttjanderätt har förändrats på några ställen. Vissa justeringar har gjorts av vilka fastighetsnära bullerskyddsåtgärder som kommer att erbjudas. Plankartan har kompletterats med viltuthoppens placering. Ändringarna finns beskrivna i PM Ändringar och de berörda har underrättats och fått möjlighet att lämna synpunkter. Inkomna synpunkter har sammanställts i ett kompletterande granskningsutlåtande. Synpunkterna handlar i huvudsak om annat än de genomförda ändringarna; placering av gång- och cykelvägar och enskilda vägar, läget av över- och underfarter men även ett önskemål om förtydligande av bullerskyddsåtgärder. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning.

Kommunicering under fastställelseprövningen

De som har framfört synpunkter under granskningen och vid underrättelse om ändring av vägplanen 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 dessa kommunikeringar kom det in ett yttrande.

Tingsstaden 1:7, Ivana Mijic och William Sundén

De anser att deras frågor och synpunkter under granskningen har missuppfattats och att svaren därför är bristfälliga och irrelevanta. De har synpunkter på de omvägar som uppkommer om man ska resa till fastigheten norrifrån och om man ska resa från fastigheten söderut. Var blir närmaste möjlighet att korsa E20 söder om fastigheten? Hur ska hästtransporter till och från fastigheten kunna ske på ett trafiksäkert sätt? Vilken möjlighet blir det att ta sig till och från fastigheten till fots, med cykel eller moped? De menar att de fortfarande inte har fått svar på om delar av deras paddock kommer att tas i anspråk.

Fastighetsägarna upplyser om att bostadshuset är beklätt med eternitplattor vilket bör tas med i beräkningen av kostnaden för bullerdämpning av fasaden. De har vidare synpunkter på arbetets påverkan på den verksamhet som bedrivs på gården. Ett förslag som diskuterats är att bostadshuset rivs. Förutsättningarna var och är att Trafikverket står för kostnaden för ett nytt bostadshus.

Trafikverket

Av planhandlingarna (plan- och illustrationskartor) framgår att det kommer att bli möjligt att svänga höger in/ höger ut till och från fastigheten Tingsstaden 1:7, men inte att korsa vägen på grund av mitträcket. När man kommer norr ifrån är första möjlighet att byta färdriktning vid den planerade faunapassagen, tillika bro över E20 för enskild väg, ca 2 km söder om fastigheterna. Faunapassagen når man genom att ca 600 meter söder om fastigheterna ta av från E20 och via planerade enskilda vägar på dess västra sida åka vidare söderut. Efter att planskilt ha passerat över E20 åker man tillbaka norrut längs planerade enskilda vägar på östra sidan om E20. Ca 400 meter norr om faunapassagen åker man ut på E20 igen och efter ca 1,7 km längs denna svänger man höger in till fastigheten. Detta medför en förlängd körsträcka om totalt ca 5 kilometer.

För närvarande pågår fastställelseprövning av en vägplan för sträckan söder om den här aktuella. Av den vägplanen framgår att det planeras en planskild korsning vid Eling. Om vändmöjligheten där utnyttjas när man åker norrifrån och vill nå Tingsstaden 1:7, blir den förlängda körsträckan totalt ca 7 km.

Om man ska åka söderut från fastigheten är närmaste vändmöjlighet via bro för enskild väg över E20, ca 650 meter norr om fastigheten. Den når man genom att svänga av höger från E20 via lokalväg ca 900 meter norr om fastigheten och följa planerad enskild väg söderut. Efter att man passerat bron över E20 åker man söderut längs planerad enskild väg väster om E20 i ca 200 meter varefter det går att åka ut på E20 igen. Det medför en förlängd körsträcka om ca 2,2 km.

Av plankartan framgår att det även blir möjligt att korsa E20 i plan vid Motoristen och svänga söderut, ca 2 km norr om fastigheten. Det medför en förlängd körsträcka om ca 4 km.

Om man per fots, med cykel eller med moped ska färdas norrut från fastigheten är man hänvisad till vägrenen. På sträckor med 1+1 körfält, vilket är fallet här, är vägrenen normalt 1,5–2,5 meter bred. I anslutning till där enskild bro går över E20, ca 600 meter norr om fastigheten, är vägrenen smalare på en sträcka av ca 250 meter, varierande mellan ca 0,5-1,5 meter bred. Ca 900 meter norr om Tingsstaden 1:7 kan man svänga in höger på planerat enskilt vägnät och därifrån ta sig både norr och söderut på västra sidan om E20, om man först åker tillbaka några hundra meter och passerar E20 via planerad enskild väg på bro. Kommer man norr ifrån till fots eller per cykel så kan man nyttja det sammanhängande enskilda vägnätet på västra sidan om E20. Första möjlighet att komma över vägen är vid faunapassagen vid sekt 8/900, drygt 2 kilometer söder om fastigheten och därefter är man hänvisad till samma väg norrut som med bil för att nå fastigheten, men då längs vägrenen på E20 i ca 1,7 km. Det innebär en total vägförlängning om ca 5 km.

Vid in- och utfart till fastigheter belägna längs enfälts-sträckorna kan vägrenen, i den mån den i övrigt är fri från trafik, nyttjas för inbromsning respektive acceleration. Trafikflödet och säkerheten påverkas av detta och det är ingen optimal lösning. Detta är ett generellt problem längs hela sträckan på de platser där det även fortsättningsvis kommer att bli möjligt att svänga höger in/höger ut. Det är här frågan om en väg i ett öppet och flackt landskap med förhållandevis god sikt varför lösningen får accepteras då mötessepareringen med räcke höjer trafiksäkerheten i flera andra avseenden.

Plankartorna och illustrationskartorna visar att det nya viltstängslet kommer att placeras ca 5,5 meter från bostadshuset på Tingsstaden 7:1 och kanten på vägområdet ytterligare ca en meter närmare. Paddockens läge framgår inte av plan- eller illustrationskartorna men enligt uppgift från den sökande kommer nytt viltstängsel hamna 3-4 meter närmare paddocken än idag.

Det framgår av PM Granskningsutlåtande att den sökande har utrett andra alternativ för ersättningsvägar och att det finns olika möjliga lösningar. Det finns emellertid även nackdelar med andra undersökta alternativ. Då vägplanen inte innefattar beslut om ersättningsvägare eller spärning av utfarter kan Trafikverket enbart göra en bedömning av om det är möjligt att ordna framkomligheten och åtkomsten till fastigheter längs den väg som byggs om. Trafikverket gör i detta fall bedömningen att det är möjligt att lösa utfartsfrågorna och tillgängligheten till fastigheten Tingsstaden 1:7 på ett godtagbart sätt. Vid fastställelseprövningen avgörs således inte var det bästa läget av utfarter eller ersättningsvägar är. Läget av ersättningsvägar bestäms i kommande lantmäteriförrättning och frågan om spärning av enskilda utfarter fattas i separat beslut enligt väglagen. Övriga synpunkter som ägarna till Tingsstaden 1:7 framför, gällande byggskedet, frågan om eventuell inlösen och ersättning för intrång och olägenheter är inte heller något som hanteras i vägplanen. Trafikverket förutsätter att väghållningsmyndigheten i kommande anläggningsförrättning och i samarbete med berörda fastighetsägare, försöker finna lösningar som minimerar de intrång och olägenheter som uppkommer vid ombyggnaden av E20.

Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att en ombyggnad enligt vägplanen är motiverad och har tillräcklig aktualitet. Vägplanen har handlagts i enlighet med reglerna i väglagen och vägförordningen. Vägens sträckning strider inte mot kommunens översiktsplan. Den planerade vägen motverkar inte syftet med gällande detaljplaner.

Den föreslagna ombyggnaden medför att framkomligheten och trafiksäkerheten förbättras. Det innebär att vägen får ett lämpligt läge och utförande. Denna ombyggnad försvårar inte heller en framtida utbyggnad till tvåfilig väg på hela sträckan om sådan skulle bli aktuell i framtiden.

Vägen byggs om i befintlig sträckning. Fastighetsnära bullerskyddsåtgärder kommer att erbjudas vilket medför att riktvärdena för inomhusmiljön kommer att kunna innehållas för samtliga bostadshus vilket är en förbättring jämfört med idag. Faunastängsel och viltpassager minskar risken för viltolyckor. Högkapacitetsräcken i kombination med skydd för läckage minskar risken vid eventuella olyckor med farligt gods. Genom vald sträckning och utformning av vägen tillgodoses 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.

Vägombyggnaden medför även olägenheter för enskilda. Trots planerade enskilda vägar kommer tillgängligheten lokalt att försämrats för boende och lantbrukare genom att antalet möjligheter att ansluta till och korsa vägen reduceras. Med hänsyn till den ökade trafiksäkerheten totalt sett är dessa försämringar acceptabla.

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 nuvarande vägarna 2552 och 2531 som inte sammanfaller med läget av vägarna efter att korsningen byggts om behövs inte längre som allmän väg.

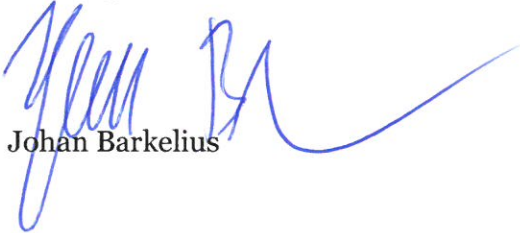
Indragningen innebär ingen olägenhet för bygden.

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 expeditionschefen Johan Barkelius med Gudrun Jonsson-Glans som föredragande.



Johan Barkelius



Gudrun Jonsson-Glans

Bilagor

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

Kopia till:

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

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, Planprövning, Box 810, 781 28 Borlänge.

Skrivelsen måste vara hos Trafikverket **senast den 18 oktober 2018**.

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.