

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

E20 Vårgårda–Vara, delen Vårgårda– Ribbingsberg

Vårgårda och Essunga kommuner, Västra Götalands län

Vägplan, 2017-09-11

Projektnummer: 128078



Trafikverket

Postadress: Box 110, 541 23 Skövde

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse E20 Vårgårda–Vara, delen Vårgårda–Ribbingsberg

Författare: Structor Mark Göteborg AB

Dokumentdatum: 2017-09-11

Ärendenummer: TRV 2015/80598

Objektsnummer: 128078

Version: 0.2

Kontaktperson: Svante Jildenhed, Trafikverket

Omslagsfoto: Veidekke Entreprenad AB

Tryck: Majornas Grafiska AB

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	4
SAMRÅDSKRETS	5
SAMRÅD	5
Samråd med berörd länsstyrelse	5
Samråd med berörda kommuner	6
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	8
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	17
Samråd med allmänheten	18

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

Samrådsmöte hölls den 8 november 2016 med Vårgårda och Essunga kommuner i Vårgårda.

Samrådsmöte hölls med allmänheten den 9 november 2016 i Södra Härene hembygdsgård i Vårgårda.

Samrådsmöte hölls med länsstyrelsen i Västra Götaland den 5 december 2016 i Mariestad.

En medborgardialog hölls den 6 december 2016 i Södra Härene hembygdsgård i Vårgårda. Kunskapen från mötet är sammanställt i PM Översiktlig landskapsanalys med medborgardialog.

Vägplan samrådsunderlag fanns tillgängligt under perioden 23 december 2016–16 januari 2017 på Trafikverkets webbplats samt på Trafikverkets lokalkontor i Skövde, kommunhuset i Vårgårda och Essunga kommunhus i Nossebro.

Länsstyrelsen beslutade den 2 mars 2017 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Samrådsmöten hölls den 25 augusti 2017 med länsstyrelsen i Västra Götaland i Mariestad och den 31 augusti 2017 med Vårgårda och Essunga kommuner i Vårgårda respektive Nossebro.

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: 2016-09-30, 2016-11-02, 2016-12-20 och 2017-08-30.

Samrådskrets

Samrådskretsen har definierats utifrån Trafikverkets rutiner och ledningsdokument. Samrådskretsen har berört hela utredningsområdet. De som bland annat berörs av detta projekt är fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk, samfälliga mark- och vattenområden där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk, nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastighet eller utrymme som kan komma att tas i anspråk. Av projektet kan även fastigheter med bostadsbyggnader som utan bullerdämpande åtgärder utsätts för buller över riktvärden för vägtrafikbuller/trafikbuller samt fastigheter vars utfart till allmän väg planeras ändras komma att beröras. Fastigheter kan även komma att beröras av indragning av väg. Gemensamhetsanläggningar och därmed jämställda vägsamfälligheter och vägföreningar kan också komma att bli berörda. I samrådskretsen ingår förutom länsstyrelse och kommun även övriga intressenter och myndigheter, lokala organ, föreningar med flera. Länsstyrelsen har bedömt att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, varför samråd med utökad krets är aktuellt enligt Miljöbalken.

Samråd

Samråd med berörd länsstyrelse

Ett tidigt samrådsmöte hölls den 5 december 2016 med länsstyrelsen i Västra Götaland i Mariestad. Syftet med mötet var att redogöra för projektet, dess mål och tidplan. En Powerpointpresentation skickades till länsstyrelsen som underlag inför samrådsmötet. Under mötet redogjorde Trafikverket för projektet, dess mål och förutsättningar samt gick igenom tidplanen.

Länsstyrelsen påtalade att redovisningen av påverkan på klimatet skiljer sig åt mellan olika etapper på E20 och undrade om inte Trafikverket bör ha en övergripande syn. Länsstyrelsen frågade också hur tillgänglighet skapas för de som använder de enskilda vägarna. Länsstyrelsen tog vidare upp huruvida mängden enskilda vägar är av privat eller allmänt intresse. Vidare frågade länsstyrelsen hur hänsyn kommer att tas till de idag korsande jordbruksmaskinerna. Länsstyrelsen undrade om utredningsområdet kan utökas vid behov för att undvika kulturmiljöer. I övrigt påtalade länsstyrelsen vikten av att det genomförs massbalansberäkningar för de korridorer som ska studeras i nästa skede.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tar med sig synpunkten om klimatkalkyl. I samband med val av lokalisering redovisas i varje enskilt lokaliseringsförslag ett sätt för anslutning av enskild väg till någon form av parallellt vägnät. Frågan om mängden enskilda vägar är ett privat eller allmänt intresse får diskuteras vidare. Angående korsande jordbruksmaskiner är planen att alla korsningar ska ske planskilt. Vad gäller utökning av utredningsområdet går detta att göra om det bedöms som väsentligt för att få en lämplig lokalisering. Kompletteringar får i så fall göras av de inventeringar och utredningar som genomförts. Trafikverket noterar synpunkten om massbalansberäkningar.

Länsstyrelsen beslutade den 2 mars 2017 att projektet kan anses medföra betydande miljöpåverkan. I arbetet med framtagande av miljökonsekvensbeskrivning framför länsstyrelsen synpunkter gällande naturmiljö, vatten, buller, masshantering, arealnärningar,

riskanalys, klimatförändringar och översvämningssäkring samt kulturmiljö och vill att Trafikverket i miljökonsekvensbeskrivningen lägger särskilt vikt vid masshantering, dagvattenhantering, biotopskydd, arkeologi, landskapsbild, parallella och enskilda vägar, klimatförändringar, jordbruksmark och markanvändningen beroende på lokalisering av ny E20.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna.

Ett samrådsmöte hölls den 25 augusti 2017 med länsstyrelsen i Västra Götaland i Mariestad. Syftet med mötet var att redogöra för samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ. Trafikverket presenterade de studerade alternativen, bortvalda alternativ, effekter och konsekvenser av respektive korridoralternativ samt tidplanen. En Powerpointpresentation skickades till länsstyrelsen som underlag inför samrådsmötet.

Länsstyrelsen ser gärna att artskyddsfrågor vägs för och emot varandra för att underlätta för deras bedömning. Trafikverket lyfte frågan om det skulle vara möjligt att se över Nossans vattenflöde på en längre sträcka för att se om det är möjligt att sänka vattennivåerna vid översvämningssperioder. Länsstyrelsen svarade att en diskussion kring detta kan tas med vattenavdelningen. Länsstyrelsen påpekade att det kommer att vara väldigt svårt att hinna med en arkeologisk undersökning steg 2 och naturvärdesinventering före juni 2018. Vidare önskar Länsstyrelsen redovisning av lokalvägar och enskilda vägar, då val av korridor är gjord. De önskar också se plan- och profilritningar för att lättare förstå hur ny E20 ligger i förhållande till terrängen och landskapet. Ytterligare gjordes en önskan om att få en sammanfattning som visar på alternativ och konsekvenser för korridorerna. Länsstyrelsen ställde frågan om man i detta läge när E20 ändå byggs ut förbereder för en eventuell framtida utbyggnad av vägen till motorväg.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna. Trafikverket ska se över tidplanen i detalj. I Trafikverkets beställning ingår endast utbyggnad av E20 till 2+2-väg. Dessutom blir brokonstruktionerna flaskhalsar, eftersom de endast kommer att konstrueras för 2+2-väg. Trafikverket kommer att bifoga plan- och profilritningar till samrådshandlingen.

Samråd med berörda kommuner

Ett tidigt samrådsmöte hölls den 8 november 2016 med Vårgårda och Essunga kommuner i Vårgårda. En Powerpointpresentation utgjorde underlag för samrådsmötet. Under mötet redogjorde Trafikverket för projektet, dess mål och förutsättningar samt gick igenom tidplanen.

Vårgårda kommun informerade om att kommunen utreder ett verksamhetsområde i anslutning till en framtida trafikplats vid Vårgårda-Rasta.

Essunga kommun ställde frågor angående väg 2504 (dess anslutning till E20 och eventuell upprustning av vägen). Essunga kommun menar att väg 2504 bör ingå i den regionala strukturen och vara huvudkopplingen till E20, stället för väg 186 vid Lekåsa.

Trafikverkets kommentar

Det blir en planskild anslutning från E20. Var och i vilken utformning utreds inte i detta skedet utan i val av lokalisering. Det är trafikmängderna som styr lokalisering av trafikplatser. Eftersom en anslutning till väg 2504 ingår i uppdraget fortsätter planeringen för väg 2504 angående förbättringsåtgärder. Dessa förutsättningar har ändrats under projektets gång och väg 2504 kommer inte att anslutas till E20 förrän nere vid väg 181 (Vårgårda Rasta). Eventuell upprustning av väg 2504 är ett separat projekt som handläggs av avdelning Planering på Trafikverket.

Bygg- och miljönämnden i Essunga kommun har på Trafikverkets begäran yttrat sig den 11 januari 2017 över att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Bygg- och miljöenheten i Vårgårda kommun har på Trafikverkets begäran yttrat sig den 12 januari 2017 över att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Vårgårda kommun har den 13 januari 2017 inkommit med ett yttrande över samrådsunderlaget. Kommunen förordar utbyggnad av E20 i östlig sträckning (öster om befintlig E20) i enlighet med ÖP. Som motiv uppges bland annat att en östlig sträckning ger mindre barriäreffekt jämfört med utbyggnad i befintlig eller västlig sträckning samt att de två senare utbyggnaderna försvårar en eventuell framtida bebyggelseutveckling. Kommunen är positiv till att Trafikverket avser att skapa ett sammanhängande gång- och cykelvägnät och förordar att befintlig E20 blir kvar som lokalväg. Ny trafikplats i anslutning till väg 2504 förutsätter kommunen anläggs norr om områden med kulturmiljö av riksintresse och kommunalt intresse, och ser fram emot fortsatt dialog kring detta. Kommunen påtalar också att området nordost om korsningen E20/väg 181 i ÖP är markerat som befintligt verksamhetsområde och att utredning om utökning av detta område pågår.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar yttrandet. Trafikverket kan i detta skede inte yttra sig om varken lokalisering av E20 eller trafikplats vid väg 2504, då detta ska utredas i nästa skede.

Samrådsmöten hölls den 31 augusti 2017 med Vårgårda kommun i Vårgårda och Essunga kommun i Nossebro. Syftet med mötena var att redogöra för kommunerna om samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ. Trafikverket presenterade de studerade alternativen, bortvalda alternativ, effekter och konsekvenser av respektive korridoralternativ samt tidplanen. En Powerpointpresentation utgjorde underlag för samrådsmötet.

Essunga kommun uttryckte oro över situationen på väg 2504. De ser gärna att standarden på väg 2504 förbättras och att vägen ansluts längre norrut till ny E20, så att trafikanter inte behöver ta sig ner mot Vårgårda för att komma ut i norrgående riktning på E20. De påtalade vikten av att näringslivet också vägs in i bedömningen när Trafikverket tar ställning i korridorvalet.

Trafikverket frågade hur Essunga drabbas av översvämningsproblematiken kring Nossan. Kommunen svarar att nivåerna varierar stort, men att detta inte drabbar några bostäder.

Vårgårda kommun påtalade vikten av masshantering, att man planerar detta redan i ett tidigt skede.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för informationen. I dagsläget kan Trafikverket inte säga mer om väg 2504, då det är Trafikverkets avdelning Planering som avgör detta. Ifall man kan göra en anslutning till E20 längre norrut är i dagsläget inte aktuellt. Projektet avvaktar avdelning Planerings besked om väg 2504 och om det blir korridor Grön som väljs finns inte något utrymme för anslutning av väg 2504.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Ett samrådsmöte i tidigt skede hölls den 9 november 2016 i Södra Härene hembygdsgård i Vårgårda. Kallelse skedde via annonsering i Alingsås Tidning samt Post- och Inrikes Tidningar den 3 november 2016 samt brev till de som kan antas bli särskilt berörda. Syftet med samrådsmötet var att informera allmänheten, särskilt berörda, myndigheter och organisationer om projektet samt att inhämta synpunkter. Närvarande kunde ta med sig ett synpunktsformulär och skicka in sina synpunkter på. Underlag för samrådet fanns tillgängligt på Trafikverkets webbplats. Samtliga synpunkter finns diarieförda under ärendenummer TRV 2015/80598. Synpunkterna har behandlats och besvarats av Trafikverket i denna samrådsredogörelse. Powerpointpresentation från samrådsmötet har publicerats på projektsidan efter mötet och minnesanteckningar från mötet finns diarieförda under ärendenummer TRV 2015/80598. Följande synpunkter inkom till Trafikverket efter samrådsmötet:

Boende Ribbingsberg/Södra Härene by

En boende väster om befintlig E20 i Södra Härene ifrågasätter byggnation av trafikplats E20/väg 2504 då det redan finns en väg för tung trafik (väg 186). En trafikplats i korsningen E20/väg 2504 skulle förstöra kulturmiljöområdet här. Personen är kritisk till om ny E20 dras i ett mer västligt läge, eftersom det skulle innebära längre körsträcka som i sin tur påverkar miljön negativt. Hänvisning görs till tidigare rapporter om att ny väg skulle gå öster om befintlig väg, att detta är det fördelaktigaste alternativet på grund av kortare körsträcka samt att befintlig väg kan nyttjas som lokalväg. Dessutom undviks intrång i ovannämnt kulturmiljöområde.

En annan boende öster om befintlig E20 ställer sig frågandes till varför det ska vara 2+2 körfält på aktuell sträcka och inte till exempel 2+1 eller 1+1. Oroas av intrång i kulturmiljön kring Södra Härene. Konstaterar att det finns flera hinder för ny väg i östligare sträckning, bland annat riksintresse, värdefull jordbruksmark, samt höga naturvärden och fornlämningar. Förordar väg i ny sträckning västerut, väster om kyrkan i Södra Härene.

Ytterligare en boende väster om befintlig E20 undrar hur en trafikplats ska kunna anläggas i korsningen E20/väg 2504 på grund av riksintresset för kulturminne samt fornlämningar i detta område.

Ett hushåll öster om befintlig E20 hänvisar till ett naturvårdsavtal för ädellövskog som ingåtts med Skogsstyrelsen. De vill också genom en fallstudie gjord av Göteborgs universitet visa på det kulturhistoriska sammanhang som finns kring gården och trakten.

Ytterligare ett hushåll väster om befintlig E20 oroas av att Trafikverket inte kommer att visa hänsyn till de boendes åsikter samt att Trafikverket inte kommer att bygga ett parallellt vägnät och att oskyddade trafikanter då kommer bli hänvisade till att använda den nya E20.

Oroas för att de enskilda vägarna som ska utgöra lokalvägnät efter eventuell ombyggnad i befintlig sträckning ska innebära långa omvägar för de boende att köra.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar samtliga ovan synpunkter. E20 ska på aktuell sträcka byggas om till att bli mittseparerad landsväg med 2+2 körfält. Projektet innebär att det kan bli breddning av befintlig väg eller utbyggnad i ny sträckning. Vid korsningen med väg 2504 planeras en trafikplats. Enskilda vägar ska byggas längs med stora delar av sträckan för att minska antalet korsningar i plan och för att möjliggöra ett sammanhängande gång- och cykelvägnät vid sidan av E20. Projektet omfattar även bullerskyddsåtgärder, anläggning av eventuella busshållplatser, pendelparkeringar, planskilda gång- och cykelpassager, åtgärder för fauna och uppställningsfickor samt en rastplats. På de E20-etapper där det kan bli aktuellt med nysträckning ska vägen byggas ut till 2+2, enligt underlag för regeringsbeslut.

Projektet genomförs enligt planläggningsprocessen för vägar och järnvägar och som regleras i väglagen och miljöbalken. Den leder till slut fram till en fastställd vägplan som ger väghållaren rätt att anlägga vägen på det sätt som redovisas i vägplanen. Trafikverket har nu påbörjat upprättande av vägplan – projektet befinner sig i skedet vägplan samrådsunderlag, dvs. i det första, tidiga skedet av processen. I nästa skede kommer lokalisering av E20 att utredas genom att förslag på ett antal korridorer tas fram. För mer information om planläggningsprocessen hänvisas till projektets planläggningsbeskrivning som finns tillgänglig på projektsidan på Trafikverkets webbplats.

Swecos rapport E20 – Inriktning för investering – förslag till utbyggnadsstrategi, daterad 2014-02-05, har tagits fram i ett skede som föregår vägplanprocessen. Rapporten utgör ett underlag till vidare planering (se avsnitt 1 i rapporten). Av rapportens avsnitt 11 framgår att nästa steg ska bli att upprätta vägplan för aktuell sträcka, enligt lagstadgad planprocess.

För aktuell sträcka bedöms det finnas alternativa lokaliseringar för E20 och lokalvägnätet inom utredningsområdet. Trafikverket kommer att tillse att det finns ett fungerande lokalvägnät oavsett om E20 byggs om i ny eller befintlig sträckning. I kommande skede, vägplan samrådshandling, val av lokalisering kommer de alternativa lokaliseringarna att studeras och jämföras. De som kan antas bli särskilt berörda kommer att ges möjlighet att yttra sig över lokaliseringarna i detta skede innan Trafikverket tar ställning till vilken lokalisering som ska utredas vidare.

Boende Fötene/Tåstorp

En boende väster om befintlig E20 oroas över att ny E20 ska dras närmare den egna gården. Bedriver växtodling och skogsbruk samt har sommarbete för hästar.

En annan boende väster om befintlig E20 anser att utbyggnad av E20 bör ske öster om befintlig väg på grund av mindre påverkan på boende. Emotsätter sig utbyggnad i befintlig sträckning på grund av befintliga bostadshus och människors rörelsemönster över dagens E20.

Fem fastighetsägare i Fötene, Tåstorp och Lund förordar att ny väg ska byggas öster om befintlig E20, då flest bostadshus ligger intill befintlig E20. Väg i nysträckning är fördelaktigare under byggtiden och tar mindre produktiv jordbruksmark i anspråk. Dessutom kan befintlig väg användas som lokalväg. Väg i ny sträckning öster om befintlig E20 innebär att färre över-/underfarter behöver byggas samt att vägsträckan blir kortare, vilket är bättre för miljön. Även anslutning vid Ribbingsberg underlättas om ny väg byggs i mer östligt läge.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar samtliga ovan synpunkter. För aktuell sträcka bedöms det finnas alternativa lokaliseringar för E20 och lokalvägnätet inom utredningsområdet. Trafikverket kommer att tillse att det finns ett fungerande lokalvägnät oavsett om E20 byggs om i ny eller befintlig sträckning. För aktuell sträcka bedöms det finnas alternativa lokaliseringar för E20 och lokalvägnätet inom utredningsområdet. I kommande skede, vägplan samrådshandling, val av lokalisering kommer de alternativa lokaliseringarna att studeras och jämföras. De som kan antas bli särskilt berörda kommer att ges möjlighet att yttra sig över lokaliseringarna i detta skede innan Trafikverket tar ställning till vilken lokalisering som ska utredas vidare.

Boende Saxtorp/Tumberg

En boende öster om befintlig E20 förordar att ny anslutning av E20 vid Vårgårda läggs på väg 42 mot Degrabo, väster om befintligt läge och att E20 anläggs i ny sträckning i ett västligt läge fram till länsgränsen. Som skäl uppges bland annat goda geotekniska förutsättningar samt att intrång i arkeologiska utgrävningar kring Nossan, som kan undvikas. En anslutning vid Nossebro kommer dock krävas, likaså kommer en lokalväg mellan Rasta vid Vårgårda och väg 42 för lantbrukstransporter och långsamgående trafik behövas. Menar att det skulle bli svårt att få till viltpassage, dessutom behövs extra åkervägar och portar under E20 i en östlig korridor. Är mjölkbonde och bedriver jordbruk inom utredningsområdet om totalt 155 hektar.

Ytterligare en boende öster om befintlig E20 och som bedriver hästuppfödning i liten skala och planerar att starta upp ridverksamhet på gården igen vill inte få motorvägen nära sig, då det skulle störa hästarna och verksamheten samt påverka faunan i omgivningen negativt. Beskriver vidare den stora artrikedomen i området samt att det finns fornlämningar på deras fastighet.

Trafikverkets kommentar

Angående förslag på anslutning av E20 vid väg 42 ligger detta utanför projektets utredningsområde. Detta utreds i projektet för den angränsande E20-etappen, E20 förbi Vårgårda.

Boende Lund

En boende väster om befintlig E20 påtalar att de påverkades väldigt mycket när nuvarande E20 byggdes om på 60-/70-talet. Om de nu blir belastade med ytterligare markintrång vill man bli helt inlösta.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer att ha en dialog med fastighetsägare i senare skeden om man vill bo kvar eller inte. Det ska ställas i relation till kostnaden.

Boende Södra Härene socken

I en gemensam skrivelse förordar 48 stycken boende i Södra Härene socken (undertecknade bor i trakterna Härenebro, Mo, Kivenäbb, Äspekroken, Härene, Ingemarstorp, Fötene, Tåstorp, Furulund, Rosenlund, Prästö samt Lund och varav några även yttrat sig enskilt) dragning av E20 i ny, östlig sträckning enligt den korridor som i Swecos tidigare utredning E20 – Inriktning för investering – förslag till utbyggnadsstrategi (daterad 2014-02-05) benämns Korridor röd. Detta på grund av att E20, enligt Swecos rapport, saknar full bärighet i vägrenen på delar av aktuell sträcka, vilket skulle innebära ökad kostnad jämfört med att låta befintlig väg här bli lokalväg samt dåligt linjeföring på befintlig väg. Dessutom drabbas färre fastigheter och jordbruk om vägen dras öster om befintlig väg. De boende menar att även Vårgårda kommuns möjligheter till att expandera är större om vägen dras i denna sträckning. Dessutom behöver inte kulturmiljöområdet påverkas.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna. E20 ska på aktuell sträcka byggas om till att bli mittseparerad landsväg med 2+2 körfält. Projektet innebär både breddning av befintlig väg och utbyggnad i ny sträckning. Vid korsningen med väg 2504 planeras en trafikplats. Enskilda vägar ska byggas längs med stora delar av sträckan för att minska antalet korsningar i plan och för att möjliggöra ett sammanhängande gång- och cykelvägnät vid sidan av E20. Projektet omfattar även bullerskyddsåtgärder, anläggning av eventuella busshållplatser, pendelparkeringar, planskilda gång- och cykelpassager, åtgärder för fauna och uppställningsfickor samt en rastplats.

Projektet genomförs enligt planlägningsprocessen för vägar och järnvägar och som regleras i väglagen och miljöbalken. Den leder till slut fram till en fastställd vägplan som ger vägghållaren rätt att anlägga vägen på det sätt som redovisas i vägplanen. Trafikverket har nu påbörjat upprättande av vägplan – projektet befinner sig i skedet vägplan samrådsunderlag, dvs. i det första, tidiga skedet av processen. I nästa skede kommer lokalisering av E20 att utredas genom att förslag på ett antal korridorer tas fram. För mer information om planlägningsprocessen hänvisas till projektets planlägningsbeskrivning som finns tillgänglig på projektsidan på Trafikverkets webbplats.

Swecos rapport E20 – Inriktning för investering – förslag till utbyggnadsstrategi, daterad 2014-02-05, har tagits fram i ett skede som föregår vägplanprocessen. Rapporten utgör ett underlag till vidare planering (se avsnitt 1 i rapporten). Av rapportens avsnitt 11 framgår att nästa steg ska bli att upprätta vägplan för aktuell sträcka, enligt lagstadgad planprocess.

För aktuell sträcka bedöms det finnas alternativa lokaliseringar för E20 och lokalvägnätet inom utredningsområdet. Trafikverket kommer att tillse att det finns ett fungerande lokalvägnät oavsett om E20 byggs om i ny eller befintlig sträckning. I kommande skede, vägplan samrådshandling, val av lokalisering kommer de alternativa lokaliseringarna att studeras och jämföras. De som kan antas bli särskilt berörda kommer att ges möjlighet att

yttra sig över lokaliseringarna i detta skede innan Trafikverket tar ställning till vilken lokalisering som ska utredas vidare.

Övriga där boendeort inte framgår

En person beskriver miljön öster om Södra Härene kyrka, mellan Ribbingsberg och Nossans översvåmningsområde. Här finns mycket ek, vilt och fåglar. Skriver även om växter/blommor, samt skyddad ekkulle, som finns i detta område. Beskriver olika promenadstråk samt bär- och svamplockningsområden, ruiner, hållkistor m.m. Menar att det är riskfyllt att placera ny väg nära Nossans översvåmningsområde.

En amatörarkeolog har framfört följande synpunkter:

- Söder om fotbollsplanen och väster om E20 mot Nossan har det varit ett krigsslag. Man har hittat kanonkulor och gamla brorester vid den skarpa kröken på Nossan.
- Norr om kommungränsen har det legat ett ryttmästarboställe
- Skogsdungen bakom fotbollsplanen är troligen en gammal fornborg med numera igenväxt vallgrav
- Utmed Nossan hittades det på 1800-talet sex stycken järnugnar som låg på rad
- I Nossan öster om hållkistan har det varit ett hästvad med rester av en gammal träbro under vattnet. Man har hittat delar av denna vid årensning.
- Väster om hållkistan och väster om E20 (norr om kyrkan) finns ett gammalt gravfält
- Vid Lundskullen svämmar Nossan ofta över
- I Nossan har man hittat fyra olika arter av flodmussla av unik karaktär
- 2–3 km mot Nossebro finns det hållristningar som benämns "Fåglums sulor". Även vid Mellomgården som ligger söder om kyrkoruinen finns det hållristningar i trädgården.
- På bergshöjderna har det varit bosättningar för säljägare
- Öster om Nossan i närheten av den fridlysta eken finns Västsveriges största järnslagshög, omkrets 20 m, höjd 5 m. Här finns också en minnessten med texten "Edsveden m.m." och ett minne från denna kungspark är "Jätte-eken" som står utmed E20.
- Grusvägen öster om Nossan från den gamla kyrkoruinen upp till "Jätte-eken" är troligtvis den gamla kungsvägen som sedan går via Lekåsa kyrka och vidare till Naum där den möter Karl den tolfte väg.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar och tackar för informationen.

Vägplan samrådsunderlag hölls under perioden 23 december 2016–16 januari 2017 tillgängligt för de enskilda som kan antas bli särskilt berörda av projektet. De som kan antas bli enskilt berörda fick information om tillgängliggörandet av samrådsunderlaget per brev, övriga via annonsering i Alingsås Tidning och Post- och Inrikes Tidningar den 20 december 2016 samt i Nya Lidköpings-Tidningen den 21 december 2016. Följande synpunkter på vägplan samrådsunderlag inkom till Trafikverket:

Boende Ribbingsberg/Södra Härene by

Sex hushåll väster om befintlig väg förordar utbyggnad av ny E20 i östlig sträckning samt att befintlig E20 blir kvar som lokalväg. Som argument anges att färre bostadshus skulle beröras i ett östligt alternativ, fördelarna under byggnation (att befintlig trafik kan gå ostört på befintlig väg), att ett östligt alternativ innebär en kortare väg, mindre påverkan på natur- och kulturmiljö. Om befintlig E20 kan vara kvar som lokalväg kan bygemenskapen främjas och oskyddade trafikanter och kollektivtrafik gynnas. Flera skriver även att förslaget med utbyggnad i östlig korridor redan är färdigfinansierat bland annat genom Västra Götalandsregionen och västsvenska handelskammaren, att regeringen har beslutat om att utbyggnad ska ske enligt detta förslag. Därför ställer de sig kritiskt till att Trafikverket nu ändrar sin ståndpunkt angående lokalisering av ny E20. Vidare är två personer kritiska till den nya, planerade trafikplatsen vid väg 2504 på grund av kostnaden, ökat buller för de boende, påverkan på kulturmiljö. En av personerna ställer sig även frågandes till hur upphandlingen av Veidekke gått till. En annan ifrågasätter varför väg 2504 ska ersätta väg 186 som huvudled. En av de boende saknar även en fladdermusinventering samt påtalar att det finns ytterligare ett fornminne (hällkistan Graven).

Ytterligare en person som vuxit upp i området oroas över att ny E20 ska klyva Södra Härene och bilda ytterligare en barriär i hembygden. Personen är också orolig över det faktum att Trafikverket har rätt att ta mark i anspråk när vägplan vunnit laga kraft, och menar att fastighetsägare inte har någon möjlighet att påverka.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar samtliga ovan synpunkter. E20 ska på aktuell sträcka byggas om till att bli mittseparerad landsväg med 2+2 körfält. Projektet innebär både breddning av befintlig väg och utbyggnad i ny sträckning. Vid korsningen med väg 2504 planeras en trafikplats. Enskilda vägar ska byggas längs med stora delar av sträckan för att minska antalet korsningar i plan och för att möjliggöra ett sammanhängande gång- och cykelvägnät vid sidan av E20. Projektet omfattar även bullerskyddsåtgärder, anläggning av eventuella busshållplatser, pendelparkeringar, planskilda gång- och cykelpassager, åtgärder för fauna och uppställningsfickor samt en rastplats.

Projektet genomförs enligt planläggningsprocessen för vägar och järnvägar och som regleras i väglagen och miljöbalken. Den leder till slut fram till en fastställd vägplan som ger väghållaren rätt att anlägga vägen på det sätt som redovisas i vägplanen. Trafikverket har nu påbörjat upprättande av vägplan – projektet befinner sig i skedet vägplan samrådsunderlag, dvs. i det första, tidiga skedet av processen. I nästa skede kommer lokalisering av E20 att utredas genom att förslag på ett antal korridorer tas fram. För mer information om planläggningsprocessen hänvisas till projektets planläggningsbeskrivning som finns tillgänglig på projektsidan på Trafikverkets webbplats.

Swecos rapport E20 – Inriktning för investering – förslag till utbyggnadsstrategi, daterad 2014-02-05, har tagits fram i ett skede som föregår vägplanprocessen. Rapporten utgör ett underlag till vidare planering (se avsnitt 1 i rapporten). Av rapportens avsnitt 11 framgår att nästa steg ska bli att upprätta vägplan för aktuell sträcka, enligt lagstadgad planprocess.

För aktuell sträcka bedöms det finnas alternativa lokaliseringar för E20 och lokalvägnätet inom utredningsområdet. Trafikverket kommer att tillse att det finns ett fungerande lokalvägnät oavsett om E20 byggs om i ny eller befintlig sträckning. I kommande skede, vägplan samrådshandling, val av lokalisering kommer de alternativa lokaliseringarna att studeras och jämföras. De som kan antas bli särskilt berörda kommer att ges möjlighet att yttra sig över lokaliseringarna i detta skede innan Trafikverket tar ställning till vilken lokalisering som ska utredas vidare.

Det är Essunga kommun som driver frågan att väg 2504 ska rustas upp för att ersätta väg 186 mellan Nossebro och E20. Planering av denna åtgärd sker utanför detta projekt.

Trafikverket tackar för informationen om fladdermöss. En naturvärdesbedömning av fladdermöss kommer att göras i nästa skede (vägplan samrådshandling, val av lokaliseringalternativ).

Veidekke har handlats upp i en så kallad totalentreprenad och i enlighet med lagen (2007:1091) om offentlig upphandling (LOU). Projektet omfattar utrednings- och planarbete för framtagande av vägplan (som innefattar skedena samrådsunderlag, samrådshandling (inklusive val av lokaliseringalternativ), granskningshandling och fastställelsehandling) samt framtagande av bygghandling. Trafikverket har option att tillägsbeställa produktion för utförande av 2+2-väg för sträckan i befintlig eller ny sträckning inklusive relationshandlingar och överlämnandehandlingar. Upphandlingen skedde genom öppet förfarande och omfattas av offentlighetsprincipen, vilket innebär att handlingarna kan begäras ut hos Trafikverket.

Boende Fötene/Tåstorp

En boende öster om befintlig väg önskar ha kvar sin väganslutning till E20. Emotsätter sig alla typer av förändringar som innebär negativ påverkan för vederbörande.

Fem fastighetsägare i Fötene, Tåstorp och Lund, som tidigare inkommit med synpunkter efter samrådsmötet den 9 november 2016, förordar utbyggnad av E20 i östlig sträckning (från Rasta rakt fram och öster om nuvarande E20) och att befintlig E20 blir kvar som lokalväg. Som motiv anges fördelar med att bygga i ny sträckning under byggtiden, fördelarna för oskyddade trafikanter och långsamtgående fordon samt kollektivtrafik om befintlig E20 kan vara kvar som lokalväg. Färre boende drabbas om E20 byggs ut i ny sträckning och dessutom behöver inte ny jordbruksmark tas i anspråk för att få till enskilda vägar/lokalvägar/gång- och cykelvägar jämfört med om E20 byggs ut i befintlig sträckning.

Ett hushåll väster om befintlig E20 hänvisar till besked som man fick innan inköp av sin fastighet både från dåvarande Vägverket och Vårgårda kommun om att E20 skulle dras i ny sträckning öster om Nossan. Har idag får-/lammproduktion samt hösilageproduktion. Fåren betar delvis vid Lundskullen, en betesperiod som är reglerad av länsstyrelsen. Även de bifogar skrivelsen från Södra Härene socken med de 48 st. namnunderskrifterna (se ovan).

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar samtliga ovan synpunkter. E20 ska på aktuell sträcka byggas om till att bli mittseparerad landsväg med 2+2 körfält. Projektet innebär både breddning av befintlig väg och utbyggnad i ny sträckning. Vid korsningen med väg 2504 planeras en trafikplats. Enskilda vägar ska byggas längs med stora delar av sträckan för att minska

antalet korsningar i plan och för att möjliggöra ett sammanhängande gång- och cykelvägnät vid sidan av E20. Projektet omfattar även bullerskyddsåtgärder, anläggning av eventuella busshållplatser, pendelparkeringar, planskilda gång- och cykelpassager, åtgärder för fauna och uppställningsfickor samt en rastplats.

E20 har sedan tidigt 90-tal varit föremål för utredningar. På grund av bristande finansiering har fortsatt arbete avbrutits. För att uppfylla dagens krav i väglagen samt tekniska och miljömässiga krav behöver en ny vägplan upprättas från början.

Boende Södra Härene socken

Ytterligare 16 st. namnunderskrifter bifogas den gemensamma skrivelse som inkommit från boende i Södra Härene socken (se ovan). Swecos rapport E20 – Inriktning för investering – förslag till utbyggnadsstrategi bifogas.

Trafikverkets kommentar

Se svar till denna skrivelse ovan.

Boende Saxtorp/Tumberg

En boende öster om befintlig E20 förordar utbyggnad av E20 i östlig korridor på grund av att markens odlingsvärde där är något sämre.

En annan boende föreslår linje för ny E20 som går i nysträckning; första delen öster om befintlig E20 för att strax norr om Lundskullen korsa befintlig E20 och gå i ny sträckning väster om befintlig E20. Menar att det på sträckan fram till Hästhagen inte finns några barriäreffekter och att marken här är fast. Dessutom blir anslutningen vid trafikplats i korsningen E20/väg 2504 enkel, dels för att marken här är fast, dels för att trafikplatsen hamnar utanför riksintresseområdet. Tre underfarter föreslås på sträckan; vid Hästhagen, korsningen med befintlig E20 samt vid Granhagen.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för förslaget om att lägga ny E20 på de områden som idag översvämmas av Nossan. Detta kommer att studeras vidare i kommande lokaliseringsstudie.

Trafikverket tackar för förslaget om att lägga E20 växelvis öster och väster om befintlig E20. Det är inte uteslutet att det kan bli en kombination av flera korridorer, detta kommer att studeras vidare i kommande lokaliseringsstudie.

Övriga där boendeort inte framgår

En person informerar om att det är fritt fiske i Nossan, att det vid Ingemarstorp 1:7 växer flera stora och små Almar, att fladdermöss har observerats i området och att det finns förekomst av nattviol. På fastigheten Ingemarstorp 1:7 ska det även finnas en grävd och stensatt brunn. Vidare har Nossans översvämningssområde ett rikt fågelliv. Menar att den kraftiga dimma som ofta ligger vid Nossans översvämningssområde och söderut mot Rasta borde utgöra en stor säkerhetsrisk och berörs för lite i samrådsunderlaget. Varnar för riskerna med att dra en ny väg, prioriterad för farligt gods, genom Nossans översvämningssområde.

En annan person påtalar att det är mycket dimma i området bakom Lundskullen och varnar för risken för olyckor om E20 läggs där. Här svämmar Nossan över mycket. Bifogar foton på dimma samt översvämning.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar och tackar för informationen.

Synpunkter inkomna mellan samrådsunderlags- och samrådshandlingsskedet:

Boende Ribbingsberg/Södra Härene by

En skrivelse med 35 st. namnunderskrifter från boende inom den tidigare korridoren från år 1996, som benämndes B2, förordar väg i befintlig sträckning alternativt delvis i befintlig sträckning. Detta då man anser att alternativet är mest skonsamt för bygden, framför allt på grund av den barriäreffekt som skulle uppstå med befintlig E20 som lokalväg och E20 i ny sträckning. Undertecknade påpekar dessutom att ungefär lika många boende skulle drabbas om E20 anlades i en östlig korridor som i övriga alternativ, alltså inte som hävdas i tidigare till Trafikverket inkomna synpunkter, nämligen att färre boende skulle drabbas om E20 anlades i en östlig korridor. Undertecknade menar också att påståendet om att riksintresset för kulturmiljö vid Södra Härene inte skulle komma att påverkas i en östlig korridor är felaktigt, då gamla korridor B2 passerar genom den norra delen av riksintresseområdet. Dessutom påpekas att 27 personer av de som skrivit under skrivelsen med 64 st. namnunderskrifter inte bor inom aktuellt utredningsområde. En viktig fråga som inte berörs i de synpunkter som inkommit från boende som förordar väg i östlig korridor är översvämningssproblematik och dimma, vilket undertecknade ser risker med då E20 är en farligt gods-led.

En person har observerat lake under stenbron i Södra Härene by samt vad han tror skulle kunna vara flodpärlmussla.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket studerar nu nya korridorer, delvis baserade på de tidigare korridorer.

Trafikverket noterar och tackar för informationen.

Boende Saxtorp/Tumberg

En boende påpekar att flera av de personer som skrivit på namnlistan för tidigare inkommen skrivelse med 64 st. namnunderskrifter inte bor i aktuellt utredningsområde, samt att flera av de som skrivit under frivilligt har valt att bosätta sig nära befintlig E20. Påtalar riskerna med att anlägga väg i östlig sträckning på grund av översvämningssproblematik, dimma och dåliga geotekniska förhållanden. Dessutom är området Toppebäcken–Nossan ett köldhål och därmed finns risk för att körbanor skulle frysa på. Med anledning av detta finns risk för farligt gods-olyckor och svårigheter med att hantera sådana. Är även skeptisk till hur viltstängsel ska hindra bl.a. kanadagäss samt avsaknad av viltpassager för större vilt i just detta område.

I en skrivelse med 26 st. namnunderskrifter förordas E20 i "korridor väster om Toppebäcken upp mot Hästhagenberget" för att bevara naturmiljön och möjligheterna till friluftsliv och rekreation i området. Hästuppfödning, häst- och ridverksamheten skulle drabbas negativt om E20 anläggs i en östlig korridor. Personerna uttrycker besvikelse över

Vårgårda kommunens yttrande över E20:s sträckning. Ytterligare en väg skapar ny barriär, vilket påverkar möjligheterna till jakt negativt, samt ökar bullernivåerna. Påtalar riskerna med översvämning i östlig korridor.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna. Trafikverket känner till översvänningsproblematiken kring Nossan och detta har tagits hänsyn till vid studierna av korridoralternativen.

Övriga där boendeort inte framgår

En boende har skickat in en karta där naturvärden och möjliga fornlämningar markerats. Det rör sig om lekmiljöer för groddjur, värdefulla fuktiga bergs- och klippmiljöer, en möjlig fornåker och fårhytta, vandringsled till Fölene samt rester av en gammal skjutbana. Inom hela kartans område ska det vara en hög aktivitet av ugglor under vår och vinter. I juni–juli kan även nattviol påträffas.

En person har skickat in en karta som visar skyddsvärda områden med enbuskar, samt bilder på orkidéer (ängsnyckel och grönvit nattviol) samt sexfläckig bastardsvärmare, som är rödlistad. Observationerna har gjorts på fastigheten Ingemarstorp 1:7 i Södra Härene. Menar att området skulle påverkas mycket negativt om ny E20 byggs öster om befintligt läge.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar och tackar för informationen.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Södra Härene idrottsförening

Idrottsföreningen vill ha en trafiksäkrare infart från E20 till idrottsplats Granhagen. Man önskar en mindre parallell lokalväg från t.ex. korsningen E20/väg 2504 till Nossebro/Fåglum.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna.

Synvillan Optik

Förordar utbyggnad av E20 i östlig sträckning och att befintlig E20 blir kvar som lokalväg på grund av att det vore bäst för verksamheten och en framtida utveckling av denna. Noterar att verksamheten inte omnämns i samrådsunderlaget och påtalar att den är en av de mest välbesökta platserna på aktuell sträcka. Oroas av hur verksamheten skulle kunna drabbas negativt under byggnation om E20 skulle byggas ut i befintlig sträckning. Påtalar vikten av att lokalväg efter byggnation blir av god standard och inte innebär någon omväg för att kunderna ska kunna ta sig till verksamheten.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna.

LRF Kommungrupp Vårgårda

Anser att tidplan är snäv och att boende inte har korridorer att ta ställning till. Anser att stor hänsyn ska tas till att E20 utgör och kommer att utgöra en barriär i bygden. Betonar vikten av att lokalvägar utformas med god standard, samt att över och underfarter anläggs på strategiska lägen. Hänsyn bör tas till att även breda och långsamtgående fordon ska kunna ta sig fram. Anser att fastigheter och befintligt vägnät bör undvikas att styckas av och att värdefull åkermark skonas så långt som möjligt. Hänsyn bör tas till Nossans översvänningsproblematik.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna. Projektet genomförs enligt planlägningsprocessen för vägar och järnvägar och som regleras i väglagen och miljöbalken. Den leder till slut fram till en fastställd vägplan som ger vägghållaren rätt att anlägga vägen på det sätt som redovisas i vägplanen. Trafikverket har nu påbörjat upprättande av vägplan – projektet befinner sig i skedet vägplan samrådsunderlag, dvs. i det första, tidiga skedet av processen. I nästa skede kommer lokalisering av E20 att utredas genom att förslag på ett antal korridorer tas fram. För mer information om planlägningsprocessen hänvisas till projektets planlägningsbeskrivning som finns tillgänglig på projektsidan på Trafikverkets webbplats.

I kommande skede, vägplan samrådshandling, val av lokalisering kommer de alternativa lokaliseringarna att studeras och jämföras. De som kan antas bli särskilt berörda kommer att ges möjlighet att yttra sig över lokaliseringarna i detta skede innan Trafikverket tar ställning till vilken lokalisering som ska utredas vidare.

LRF Västra Sverige, LRF Vårgårda och LRF Essunga

Påtalar vikten av att intrång i jordbruksfastigheter minimeras så mycket som möjligt samt att vägnät samt över- och underfarter för jordbrukstransporter utformas så att sträckorna blir så korta som möjligt. Koportar ska utformas fyrkantiga, inte runda för säker djurhantering. Det är viktigt att kollektivtrafik och skolskjuts får många hållplatser för att öka tillgängligheten. LRF förutsätter att lokalvägnätet utformas med standard som klarar tunga transporter och att jordbruksverksamheter inte begränsas under byggnation av E20. Lokalvägar får inte dras in från allmänt underhåll. LRF betonar också översvänningsproblematiken kring Nossan och vikten av att vattnets avrinning inte hindras. LRF vill också betona vikten av att Trafikverket tecknar skriftliga avtal med entreprenörer om t.ex. arbetsområden, upplag m.m. Lantmäteriförrättningar för nya enskilda vägar, vägsamfälligheter och nya arrenden ska bekostas av Trafikverket. Generellt vill LRF betona vikten att lösningar sker i största samförstånd med berörda markägare för långsiktigt hållbara lösningar. Anser att tidplanen är snäv.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkterna.

Samråd med allmänheten

Ett samrådsmöte i tidigt skede hölls med allmänheten den 9 november 2016 i Södra Härene hembygdsgård i Vårgårda. Allmänheten kallades till mötet genom annonsering i Alingsås Tidning samt Post- och Inrikes Tidningar den 3 november 2016. Syftet med samrådsmötet var att informera allmänheten, särskilt berörda, myndigheter och organisationer om

projektet samt att inhämta synpunkter. Närvarande kunde ta med sig ett synpunktsformulär och skicka in sina synpunkter på. Underlag för samrådet fanns tillgängligt på Trafikverkets webbplats. Samtliga synpunkter finns diarieförda under projektets ärendenummer (TRV 2015/80598). Synpunkterna har behandlats och besvarats av Trafikverket i denna samrådsredogörelse. Powerpointpresentation från samrådsmötet har publicerats på projektsidan efter mötet och minnesanteckningar från mötet finns diarieförda under ärendenummer TRV 2015/80598. Följande synpunkter framfördes under mötet:

Fråga: Får man cykla på vägen? Räcker en halv meter bred vägren då?

Svar Trafikverket: *Ja, man får cykla på vägen. Om det är lämpligt är en annan fråga, men det finns inget förbud mot att cykla.*

Fråga: Tidigare budgeterad kostnad för vägen var 435 miljoner kronor, enligt den rapport som Sweco har tagit fram, och nu är det nere i 290 miljoner kronor? Det är en skillnad på 35 %, vilket är stort. Hur har ni kommit fram till detta?

Svar Trafikverket: *Kostnaden för sträckan Vårgårda–Skara beräknas kosta 990 miljoner kronor. Vi har gjort en uppskattning och den troliga kostnaden hamnar på ca 300 miljoner kronor. Vi räknar fram kostnaden genom en så kallad successivkalkyl. Trafikverket kan inte kommentera hur Sweco har kommit fram till sina siffror. Vägens placering kommer att bli avgörande, dessutom måste hänsyn tas till de geotekniska förutsättningarna. Vi har en totalbudget att hålla oss efter. När vi är i nästa skede, samrådshandling, val av lokaliseringalternativ, kommer vi att ta fram en kostnad för respektive alternativ.*

Fråga: Hur kommer det sig att man får ha cyklister på en sådan här väg? Tanken är väl att man ska cykla på lokalvägar?

Svar Trafikverket: *Det är inte förbjudet att cykla på den här typen av vägar, men det är inte lämpligt. Vi ska försöka ordna andra vägar att cykla på.*

Fråga: Kommer det bara vara planskilda korsningar på den nya vägen? Men det blir ändå tillåtet att köra med jordbruksmaskiner?

Svar Trafikverket: *Ja, det kommer endast att bli planskilda korsningar. Vi försöker ordna det genom enskilda vägar. Ja, det kommer att vara tillåtet att köra med långsamtgående fordon.*

Fråga: Vad är skillnaden mellan mötesfri väg jämfört med motorväg? Är det svårt att senare bygga om en mötesfri väg till motorvägsstandard.

Svar Trafikverket: *Bland annat vägbredden skiljer. Dessutom är det lite högre standard på linjeföringen. Om vi idag skulle titta på motorväg skulle vi behöva förhålla oss till andra standarder. Dessutom skulle vi behöva ta hänsyn till att långsammare trafik inte skulle få köra på motorvägen.*

Fråga: Blir det även busshållplatser utmed vägen?

Svar Trafikverket: *Ja, det blir det. Vi samråder med kollektivtrafikmyndigheten och Västtrafik.*

Fråga: Kommer det bli någon på-/avfart mellan E20 och väg 2504 mot Nossebro?

Svar Trafikverket: *Nej, det kommer inte att bli några av-/påfarter på sträckan förutom anslutning av väg 2504 och då med en enkel trafikplats.*

Fråga: Ni sa att det skulle vara minskade koldioxidutsläpp. Betyder det att ny E20 blir kortare?

Svar Trafikverket: *Nej, inte nödvändigtvis. Vi bygger smartare. Vi kommer att göra en klimatkalkyl. En koldioxidminskning skulle kunna vara att man t.ex. bygger en stålbro istället för en betongbro.*

Fråga: Du har pratat om 2+2-väg och 1+1-väg, men inte 2+1. Finns inte det längre?

Svar Trafikverket: Nej, inte på E20. I beslutet som regeringen har tagit ska man på sikt kunna bygga ut E20 till 2+2-väg på hela sträckan. 2+1 blir det inte på den här etappen. Det är inte lika lätt att bredda en 2+1-väg eftersom det blir en förskjutning av vägens mittkrön.

Fråga: Ni vet inte var vägen kommer att gå, men kommer den att gå inom det streckade området?

Svar Trafikverket: Ja. Dessutom måste vi som sagt ta hänsyn till alla de aspekter som rör natur- och kulturmiljö m.m. Sådana val kommer vi att ställas inför.

Fråga: Är gränsen mellan etapperna fast eller flyttbar?

Svar Trafikverket: Ja, gränsen mellan etapperna kan vi flytta. Men vi har gjort en indelning av etapper av praktiska skäl – det går t.ex. inte att fastställa en halv trafikplats. Utredningsområdena går en del omlott.

Samma person säger att om han förstått det hela rätt är denna etapp redan såld. Kan entreprenören flytta gränsen för var de ska börja?

Svar Trafikverket: Ja, denna etapp är redan såld till Veidekke. Och gränsen kan flyttas, beroende på var vi praktiskt kommer med våra vägplaner. Om det t.ex. skulle visa sig vara lämpligt praktiskt att flytta trafikplatsen vid Rasta utanför Vårgårda, kan vi göra det. Det kommer vi få veta framgent.

Fråga: Angående korsningen E20/vägen till Fåglum – enligt den gamla rapporten ska vägen ligga på östra sidan och E20 ska mynna ut i lokalväg. Varför är denna så viktig?

Svar Trafikverket: Essunga kommun vill att den vägen ska ansluta till ner mot Vårgårda på något sätt. Vägen till Fåglum [väg 2504] kommer inte att stängas. Någon anslutning till Nossebro blir det, men utformningen kan vi inte säga något om idag.

Fråga: Hur lång tid kommer byggnationen att ta?

Svar Trafikverket: År 2022 bör det vara klart.

Fråga: Ni hade räknat antal fordon 2014. Har ni räknat om trafikflödena sen dess?

Svar Trafikverket: Nej, det är den senaste räkningen. Man räknar inte trafikmängderna varje år.

Underlag

Inkomna synpunkter och yttranden, TRV 2015/8098

Brev inbjudan till samrådsmöte tidigt skede, daterat 2016-10-26, TRV 2015/80598

Minnesanteckningar samrådsmöte med kommunerna, daterat 2016-11-08,

TRV 2015/80598

Minnesanteckningar samrådsmöte med allmänheten, daterat 2016-11-09, TRV 2015/80598

Minnesanteckningar samrådsmöte med länsstyrelsen, daterade 2016-12-06,

TRV 2015/80598

Brev samrådsremiss samrådsunderlag, daterat 2016-12-19, TRV 2015/80598

Brev begäran om kommunernas yttrande över BMP, daterat 2016-10-10 (feldaterat, bör vara 2016-12-19), TRV 2015/80598

Brev förfrågan angående länsstyrelsens beslut om BMP, daterat 2017-02-10, TRV 2015/80598

Brev inbjudan till samrådsmöte, daterat 2017-08-22, TRV 2015/80598



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se