

## Underlag för ställningstagande angående val av lokaliseringalternativ för ombyggnad av E20 delen Vårgårda-Ribbingsberg i Vårgårda och Essunga kommuner, Västra Götalands län.

### Förslag till ställningstagande

Nästa steg bör vara att projektet rörande utbyggnad av väg E20 till mötesfri landsväg med 2+2-sektion ska drivas vidare och att alternativ Korridor Röd ska ligga till grund för den fortsatta planeringen.

Den korridor som utbyggnaden av vägen ska rymmas inom redovisas på bifogad karta. Korridoren avser enbart vägkorridor för väg E20 och inte övriga åtgärder som föranleds av projektet bl.a. ombyggnad av lokalvägnet.

### Riktlinjer för fortsatt planering

Följande frågor kräver särskild uppmärksamhet i det fortsatta arbetet:

- vägens anpassning till omgivande landskap, möjligheter till utblickar
- studera hur ny bro bäst utformas för att minimera påverkan på kultur- och naturmiljön vid passage av Nossan
- fortsatt kartläggning av viltstråk och val av åtgärder för att minska barriäreffekter för faunan
- studera hur intrången på värdefulla kulturmiljöer kan minimeras (kulturlandskapet kring Södra Härene är riksintresse)
- studera vägens avvattning och geohydrologiska förutsättningar och påverkan på markavvattningsföretag
- studera behov av skyddsåtgärder för grundvattenförekomsten vid Lund.
- studera massbalans och hantering av massor, bl.a. studera hur massorna kan användas som en resurs vid landskapsanpassning av vägen, utformning av bullerskyddsåtgärder, hur eventuella underskott eller överskott av jord- och bergmassor kan hanteras, bl.a. genom samordning med intilliggande etapper.



## Bakgrund och Motiv

### Bakgrund

E20 är en viktig kommunikationsled som ingår i det nationella stamvägnet. Vägarna i det nationella stamvägnet är av särskild nationell betydelse. Sträckan ingår även i det av EU utpekade Trans European Transport Network, TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse. E20 utgör en viktig förbindelse mellan Stockholm, Göteborg och vidare söderut till Malmö och Köpenhamn.

E20 är även primärled för farligt gods och breda transporter. Sträckan för aktuell etapp är cirka 7,5 kilometer lång och sträcker sig från strax norr om tpl Lund (VårgårdaRasta) till norr om Ribbingbergs egendom där den ansluts till ombyggd 1+1-sträcka. Vägstandard på denna etapp är i dagsläget tvåfältsväg med vägbredd 12–13 meter. Hastighetsbegränsningen är 80 km/h. Årsmedelsdygnstrafiken på berörd sträcka är cirka 9 300 fordon (år 2014), varav ca 19 % är tung trafik.

Bristerna med nuvarande väg är framförallt knutna till framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Negativ miljöpåverkan av befintlig väg består bland annat av bullerstörningar på bostadsbebyggelse längs vägen och barriäreffekter för såväl människor som fauna. Ett parallellt vägnät saknas för gående, cyklister och lokal trafik. Trafiksäkerhetsriskerna är stora, vilket orsakas av ett stort antal anslutande vägar och fastighetsanslutningar till E20, avsaknad av mittseparering och för vägtypen hög trafikbelastning med stor andel tung trafik.

### Ändamål med projektet, analys enligt fyrstegsprincipen och projektmål

#### Ändamål

Ändamålet med projektet är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten samt främja den regionala utvecklingen.

#### Analys enligt fyrstegsprincipen

År 2012 togs en åtgärdsvalsstudie fram för E20 genom Västra Götaland där åtgärds kombinationer enligt fyrstegsprincipen för samtliga sträckor beskrivs. Gemensamma slutsatser från studien var bland annat att trafiksäkerheten och framkomligheten behöver förbättras vilket löses med planskilda korsningar och mötesseparering.

Under förstudieskedet genomfördes en analys enligt fyrstegsprincipen. Bedömningen har gjorts att åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipens steg 1–2 inte är tillräckliga. Åtgärder enligt steg 2 bedöms ge positiva effekter med avseende på projektmålen, men för att nå målen bedöms att åtgärder enligt steg 3–4 krävas.

För att uppnå en ökad trafiksäkerhet, framkomlighet samt regional utveckling finns några möjliga åtgärder eller kombinationer av åtgärder, specifika för en begränsad geografisk del av objektet. Slutligen finns lösningar som kan tillämpas över hela objektet. Syftet med projektet är därför att göra E20 på denna etapp till en mötesfri landsväg med hastighet 100 km/h och genomgående 2+2 körfält med planfria korsningar. För fullständig analys, se avsnitt 2.3 i vägplan samrådshandling, val av lokaliseringalternativ.

#### Projektmål

För samtliga etapper av E20 har övergripande projektmål formulerats;

- Ökad trafiksäkerhet för person- och godstrafiken.
- Ökad tillgänglighet för den regionala och nationella person- och godstrafiken.
- Förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafik parallellt och tvärs E20.
- Förbättrad trafiksäkerhet vid viltstråk, minskad barriäreffekt för faunan och minskad risk för djur att dödas i trafiken.
- En väl gestaltad väg som är anpassad till landskapet och en integrerad del av hela E20 genom Västra Götaland i enlighet med Övergripande Gestaltungsprogram E20 genom Västra Götaland.

- Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på väg- och järnvägsanläggningarna för att uppnå en effektiv drift, ett underhållsvänligt samt kostnadseffektivt väg- och järnvägssystem. Alla förändringar, ny- och reinvesteringar i anläggningen utförs ur ett LCC-perspektiv med målsättning att minimera livscykelkostnaderna. Alla förändringar i anläggningen utförs även med målsättningen att minska energianvändning och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv.
- Målsättningen för den färdiga anläggningen är att underhåll och felavhjälpning kan utföras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Målsättningen vid investering ska vara att den sker på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Enkla och standardiserade lösningar kan väljas när de uppfyller efterfrågad funktion.

Inom ramen för det övergripande gestaltningsprogrammet för hela E20 har följande projektmål tagits fram:

- Lokalisering och utformning av E20 samspelar med och inordnar sig landskapet sett ur både trafikant- och boendeperspektiv.
- Lyfta fram karaktäristiska landskapsavsnitt längs vägen.
- Bibehålla det lokala vägnätets funktion och utforma vägshål så att de har samhörighet till platsen.

Under arbetet med val av lokalisering har de övergripande målen enligt ovan brutits ned och preciserats med utgångspunkt från relevanta miljöaspekter, såsom landskap/gestaltning, naturmiljö, kulturmiljö, vatten, jordbruk, och boendemiljö. För fullständiga projektmål, se avsnitt 2.5 i Vägplan samrådshandling, val av lokaliseringalternativ (2017-09-11).

## Studerade alternativ

De olika alternativen benämns *Korridor Röd*, *Korridor Blå* och *Korridor Grön*.

### *Korridor Blå*

Korridor Blå sträcker sig från strax norr om Vårgårda-Rasta till strax norr Ribbingsberg med en total längd av ca 7,4 km.

Mellan Vårgårda-Rasta till Södra Härene följer korridoren befintlig E20 som mestadels breddas, därefter viker E20 av västerut och går i nysträckning och "rundar" kyrkan innan man åter ansluter till befintlig väg vid nuvarande väg 2504. Vidare följs bef väg norrut tills man kommer till etappgränsen norr Ribbingsberg och ansluter till blivande 1+1-väg.

Eftersom vägen huvudsakligen går i befintlig sträckning i Korridor Blå kvarstår och förstärks störningar från trafikbuller och barriäreffekter på omgivande miljö. Korridor Blå går igenom riksintresset för kulturmiljö och bedöms troligen medföra stor påverkan på det detta område.

Korridor Blå medför generellt små intrång i jordbruksmark och skogsmark, där vägkorridoren följer befintlig sträckning. Nya lokalvägar, bl.a. väg 2504 kommer att göra intrång i både naturmiljö och jordbruksmark. Korridor Blå innebär att i princip lika många bostäder som i nollalternativet får ljudnivåer över 55 dBA utan åtgärd, men att en stor del av dessa kommer att kunna bullerskyddas i samband med att projektet genomförs.

### *Korridor Röd*

Korridor Röd sträcker sig från norr om Vårgårda-Rasta till strax norr Ribbingsberg med en total längd av ca 7,5 km.

Mellan Vårgårda-Rasta till Tåstorp följer korridoren befintlig E20 som mestadels breddas, därefter viker E20 av västerut och går i nysträckning innan man åter ansluter till befintlig väg norr om Ribbingsberg. Där ansluter till blivande 1+1-väg.



Korridor Röd innebär delvis ny väg i naturmark och medför stora intrång i värdefulla skogsområden och jordbruksmarker. Vid nysträckning ger ökat trafikbuller nya störningar på fauna, bland annat på fåglar. Livsmiljöer för groddjur påverkas. Vägkorridoren blir en ny barriär för faunan, hemområden för vilt splittras och större rörelsestråk berörs.

Korridor Röd berör riksintresse för kulturmiljö i liten omfattning men bedöms inte medföra någon påtaglig skada på detta område.

I Korridor Röd påverkas bostäder som i nollalternativet har relativt ostörda miljöer på 40–45 dBA av förhöjda bullernivåer p.g.a. vägdragning i nystäckning. Dessutom påverkas vissa bostäder som idag ligger utmed bef E20 men nu får vägen på andra sidan bostaden.

I korridor Röd förändras äldre strukturer och samband i kulturlandskapet på de avsnitt där korridoren går i nysträckning på sträckan mellan Tåstorp och upp till norr Ribbingsberg.

Korridor Röd tar i anspråk både jordbruksmark och skogsmark i stor omfattning, eftersom ny väg i huvudsak kommer att anläggas i ny sträckning och nya lägen.

### *Korridor Grön*

Korridor Grön sträcker sig från norr om Vårgårda-Rasta till strax norr Ribbingsberg med en total längd av ca 7,4 km.

I ca 500 m från söder följer ny E20 befintlig väg som mestadels breddas, därefter viker E20 av österut och går i nysträckning till Ribbingsberg och därefter bef E20 till man ansluter till blivande 1+1-väg.

Korridor Grön innebär ny väg i jordbruksmark och naturmark och medför stora intrång i värdefulla våtmarker, bl.a. vid korsningen av Nossan. Nossan har i korridorläget ett stort översvämningssområde som medför att E20 måste gå på en 5 m hög vägbank på ca 900 m längd vilket ger ett påtagligt avtryck i landskapet

Vid nysträckning ger ökat trafikbuller nya störningar på fauna, bland annat på fåglar. Livsmiljöer för groddjur påverkas. Vägkorridoren blir en ny barriär för faunan, hemområden för vilt splittras och större rörelsestråk berörs.

Korridor Grön innebär att man i norr går igenom riksintresset för kulturmiljö och bedöms troligen medföra mycket stor påverkan på det detta område.

I Korridor Grön drabbas sammanlagt minst antal bostäder av bullernivåer över 55 dBA. Bostäder som i nollalternativet har relativt ostörda miljöer <40 dBA påverkas av förhöjda bullernivåer till följd av Korridor Grön p.g.a. vägdragning i nystäckning. Några av dessa bostäder får ljudnivåer över 55 dBA.

Korridor Grön tar i anspråk både jordbruksmark och skogsmark i stor omfattning, eftersom ny väg kommer att anläggas i ny sträckning och nya lägen.

### *Nollalternativ*

Med Nollalternativ avses alternativet att inte bygga ut E20 utan att vägen kvarstår med dagens utformning utan åtgärder utöver normalt underhåll.

Den befintliga vägen följer äldre vägsträckningar och är därmed till stor del anpassad till bebyggelsestrukturer och landskap. Den påverkan som den befintliga vägen har på upplevelsen av landskapet kommer att kvarstå, men nollalternativet medför inga nya ingrepp i landskapet. Då trafikmängderna med tiden förväntas öka, kommer störningar på boendemiljöer längs med befintlig väg E20 och på angränsande natur- och rekreationsområden att öka och upplevelsen av landskapet i vägens närområde kommer att påverkas negativt.

Nuvarande brister i trafiksäkerhet och framkomlighet kommer att förstärkas när trafiken ökar på E20. Olycksutfallet kommer med stor sannolikhet att öka. Tillgängligheten för gående och cyklister blir än mer begränsad. Inga åtgärder kommer att göras på sidoområdet och risken för allvarliga konsekvenser vid avåkningar består.

Lokal trafik som ska korsa alternativt köra ut på E20 får allt svårare med ökade trafikmängder på E20, vilket ökar olycksrisken och minskar framkomligheten.

Nuvarande bro över Tidån kvarstår som barriär både för människor och djur. Barriäreffekten av E20 blir som helhet mer påtaglig, eftersom trafiken förväntas öka. Störningar på boendemiljöer längs befintlig väg kommer att öka med en större trafikmängd. Fler bostäder kommer att utsättas för bullerstörningar.

I nollalternativet görs inga klimatanpassningsåtgärder av befintlig väg E20. Det kan öka risken för negativa konsekvenser till följd av högre vattenstånd och flöden i vattendragen, inte minst i Nossan där befintlig vägbro inte klarar av högsta högvattenyta utan dämning som följd. I nollalternativet kan en framtida trafikökning, i kombination med ett vägnät med underkapacitet, medföra en allt mer ojämn trafikrytm. Det leder till ökade luftutsläpp lokalt i området. Det bedöms dock inte medföra sådana ökningar att miljö kvalitetsnormerna överskrids. I förlängningen bidrar det även till växthuseffekten.

### Planer och bestämmelser som berör korridorerna

Den kommuntäckande översiktsplanen för Vårgårda "Översiktsplan 2006-Potential Vårgårda 2006-2015" är antagen 2006. En aktualitetsprövning av översiktsplanen beslutades 2016.

Essunga kommun har en gällande översiktsplan från 1993 och arbete pågår för en ny översiktsplan för perioden 2016-2025.

Inga detaljplaner eller pågående planarbeten förekommer inom utredningsområdet.

För mer detaljerad beskrivning av planerna, se avsnitt 4.3.3 i vägplan samrådshandling, val av lokaliseringalternativ.

Sammantaget bedöms en utbyggnad av E20 till mötesfri 2+2-väg med planskilda korsningar bidra till en positiv regional utveckling. Den föreslagna typsektionen medger hastigheten 100 kilometer/h.

### Riksintresse för kulturmiljövård 3 kap 6 § MB

Byn Södra Härene med omgivning är riksintresseområde för kulturmiljövården. Bybebyggelsen ligger utmed nuvarande E20 och samtliga korridorer påverkar detta område. Den röda korridoren bedöms ge minst inverkan på riksintresset. En bedömning av risken för påtaglig skada av riksintresset har gjorts.

### Riksintresse kommunikation 3 kap 8 § MB – E20

E20 ingår i det nationella stamvägnätet som riksdagen fastställt. Vägarna i det nationella stamvägnätet är av särskild nationell betydelse. Sträckan ingår även i det av EU utpekade Trans European Transport Network, TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse.

Ombyggnad av E20 till fyrfältsväg är åtgärder som stärker E20:s funktion avsevärt och innebär att riksintressets syfte uppnås långsiktigt.

### Miljö kvalitetsnormer

Aktuellt projekt berör en ytvattenförekomst och en grundvattenförekomst som omfattas av miljö kvalitetsnormer för vatten. Båda vattenförekomsterna ingår i Västerhavets vattenmyndighet och Göta älvs huvudavrinningsområde.

Miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft berörs av projektet då vägtrafiken genererar utsläpp till luft.



Korsningen av Nossan är aktuell i samtliga korridorer samt i Grön korridor berörs Toppebäcken av omgrävning.

I samtliga korridorer berörs vattenskyddsområdet för en grundvattentäkt vid Vårgårda-Rasta. Täkten är en del av en sand- och grusförekomst (Algutstorp-Horla) som omfattas av miljö kvalitetsnormer. Här finns mycket goda eller utmärkta uttagsmöjligheter. Enligt den senaste klassningen har grundvattenförekomsten god kvantitativ status och god kemisk status och förslaget till MKN är därför god kvantitativ status samt god kemisk grundvattenstatus.

Skillnaderna mellan korridorerna är små med avseende på uppfyllelse av miljö kvalitetsnormer. Med föreslagna skyddsåtgärder bedöms inte någon av föreslagna vägkorridorer motverka att fastlagda miljö kvalitetsnormer för vatten kan uppnås.

Då föreslagna korridorer ligger utanför de centrala delarna av Vårgårda och luftomsättningen i den välventilerade landsbygdsmiljön är god, bedöms ingen av korridorerna medföra risk för att miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft överskrids.

### Miljö kvalitetsmål

Av de 16 miljö kvalitetsmålen bedöms 10 vara relevanta med avseende på vägprojektet E20 Vårgårda-Ribbingsberg.

#### *Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning*

En ny väg E20 innebär att fordon kan hålla en högre hastighet, vilket leder till ökade utsläpp till luft. En förbättrad framkomlighet underlättar samtidigt för trafikanterna att hålla en jämnare hastighet. En jämnare trafikrytm kan minska utsläppen. Om vägen får ett helt nytt läge uppstår lokal påverkan i miljöer som inte i någon större utsträckning är påverkade av utsläpp från vägtrafik.

Korridorernas påverkan med avseende på miljö målen skiljer sig inte nämnvärt och vägprojektet bedöms varken medverka till eller motverka att miljö mål relaterade till en minskning av utsläpp till luften kan uppfyllas.

#### *Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag, Myllrande våtmarker*

Nossan har naturvärdesklass 3. För att förhindra negativ påverkan på vattenkvaliteten i vattendraget kommer åtgärder att vidtas.

Åtgärder som förbättrar rening av vägdagvatten vid passagen av Nossan och större vattendrag bidrar till förbättrad vattenkvalitet i dessa vattendrag. Särskilda åtgärder kommer att vidtas under byggtiden för att förhindra grumling och spridning av föroreningar i Nossan och större vattendrag.

Skillnaderna mellan korridorerna är små. Vägprojektet bedöms på sikt medverka till att miljö mål relaterade till vatten kan uppfyllas.

#### *Grundvatten av god kvalitet*

Där vägen går i större skärningar och vid portar under E20 påverkas grundvattennivån lokalt. Vid skärningar där jorden består av tät lera bedöms grundvattensänkningen bli relativt begränsad.

Vid Vårgårda-Rasta finns en grundvattenförekomst i form av ett grus- och sandlager. Vid behov kommer skyddsåtgärder att vidtas för att förhindra påverkan på grundvattenförekomsten. Detta påverkas av samtliga korridorer.

Vid utbyggnad av ny E20 ger dagvattenhantering och andra åtgärder förbättrade möjligheter att hindra föroreningar att nå känsliga recipienter som Tidån eller infiltrationskänsliga grundvattentäkter.

Projektet bedöms varken medverka till eller motverka att miljö målet kan uppfyllas.

### *Levande skogar*

Den biologiska mångfalden och virkesproduktion påverkas av luftföroreningar. En ny väg E20 medför i olika hög grad intrång i skogsområden, biotopskyddade alléer, åkerholmar och sumpskogar. Intrången för med sig förluster av biologisk mångfald samt barriäreffekter.

Korridor Röd och Grön splittrar skogsområden medan Korridor Blå endast medför små intrång i skogsmiljöer. Korridor Röd och Grön bedöms motverka en uppfyllelse av miljömålet. Kompenserande åtgärder, i form av exempelvis återplantering kan utföras där det är möjligt, vilket på lång sikt kan bidra till målet om levande skogar.

Utformning av vägens sidoområden ska bidra till biologisk mångfald genom att befintliga artrika miljöer utvecklas eller nya skapas.

### *Ett rikt odlingslandskap*

Samtliga vägkorridorer leder i varierande utsträckning till en minskning och splittring av jordbruksarealer i området. Korridor Röd och Grön tar i anspråk större arealer jordbruksmark. Förutsättningar ska ges för fortsatt brukande genom att åtgärder genomförs som minskar barriäreffekter. Skyddsvärda biotoper som bidrar till biologisk mångfald samt kulturmiljövärden som minner om hur människan brukat odlingslandskapet kommer att gå förlorade.

Vägprojektet bedöms motverka att miljömålet om ett rikt odlingslandskap kan uppfyllas även om föreslagna åtgärder kompenserar de intrång som görs i småbiotoper i odlingslandskapet.

### *Ett rikt växt- och djurliv*

En väg i Korridor Röd och Grön blir en ny barriär i landskapet för både vilt och småvilt. Spridningskorridorer bryts och kan i vissa fall försämrans permanent.

Vägprojektet innebär att biotopskyddade objekt, som alla är viktiga livsmiljöer för växt- och djurlivet, påverkas negativt. Livsmiljöer för djur- och växtarter som har skydd enligt artskyddsförordningen påverkas, framförallt i Korridor Röd och Grön. Skadeförebyggande och kompenserande åtgärder kommer att föreslås som kompenserar och i vissa fall kan bidra till en viss förbättring av biotoper.

I detta skede är det svårt att avgöra om miljömålet kan uppfyllas eller inte. Det kan konstateras att påverkan och intrång kommer att ske oavsett korridorval, men att störst påverkan på växt- och djurliv sker i Korridor Grön.

### *God bebyggd miljö*

Korridor Blå exponerar flest bostäder för störningar från trafiken.

Korridor Röd och Grön påverkar boendemiljöer som idag har låga bakgrunds nivåer från trafikbuller. Korridor Röd exponerar fler antal bostäder för störningar från trafiken jämfört med övriga korridorer.

Skogsområden som är viktiga närreklamationsområden splittras i Korridor Röd och Grön. För att minska barriäreffekter för sociala strukturer och friluftsliv ska lämpliga åtgärder studeras och vidtas.

Trafiksäkerheten och framkomligheten blir förbättrad oavsett val av korridor. Eftersom trafiksäkerheten höjs bedöms sannolikheten för att en farligt-godsolycka ska inträffa minska.

Sammantaget bedöms vägprojektet oavsett korridorval medverka till att miljömålet om God bebyggd miljö kan nås.

### Strandskydd



Strandskydd råder runt Nossan med 100 meter på ömse sidor om vattendraget. Det är ingen skillnad mellan korridorerna vad gäller påverkan på strandskyddet.

### Artskydd

Inom utredningsområdet finns både växtplatser för fridlysta växter och livsmiljöer för fridlysta djurarter, bland annat groddjur, se vidare under avsnitt 4.5.4 Naturmiljö i vägplan samrådshandling, val av lokaliseringalternativ.

Korridor Grön och Röd påverkar skyddade arter mer än Korridor Blå. I korridor Grön är risken för påverkan störst.

## **Jämförande utvärdering och bedömning av måluppfyllelse**

### *Trafiksäkerhet, framkomlighet och regional utveckling*

För samtliga lokaliseringalternativ kommer E20 att bli en trafiksäker och komfortabel vägsträcka för trafikanterna med god framkomlighet och förbättrad tillgänglighet.

Skillnaden mellan korridorerna ligger i funktionen av omgivande vägnät. Korridor Grön erbjuder det effektivaste systemet med störst restidsförkortning och med befintligt vägnät som lokalvägar.

Behovet av en parallellväg för lokal trafik samt gång- och cykeltrafik är stor. I val av korridor Grön kommer bef E20 att vara kvar som lokalväg 2504 och i söder mot Vårgårda kommer den att byggas ny i ca 500m. I de andra korridorvalen måste nybyggnation av 2504 ske på längre sträcka ca 2-4 km. Detta förbättrar möjligheten till säker gång- och cykeltrafik mellan S:a Härene och Vårgårda

Trafiksäkerhet, framkomlighet och restidförkortning för E20-trafiken förbättras i samtliga alternativ. Det är viktigt att åtgärder görs även på lokalvägnätet i syfte att skapa en trafiksäker miljö. Samtliga korridorer bedöms som positiva jämfört med nollalternativet.

Den regionala infrastrukturen stärks genom att E20 får förbättrad framkomlighet och blir trafiksäkrare. Oavsett val av korridor bidrar den positivt till näringslivs- och befolkningsutveckling i regionen och särskilt i de närliggande kommunerna.

Enskilda verksamheter, arbetsplatser och boende kan få ett försämrat läge i förhållande till E20, men som helhet bidrar en ny sträckning, oavsett val av korridor, till bättre och säkrare pendlingsmöjligheter med förbättrad tillgänglighet och framkomlighet.

### *Samhällsekonomi*

De direkta effekterna, som i stort är kopplade till trafikflödet, har positiva tecken totalt sett för samtliga korridorer. Restiden minskar till följd av högre hastighet och trafiksäkerheten förbättras i samband med mittseparering antingen i befintlig eller i ny sträckning. Samtidigt innebär en högre hastighet att utsläppen ökar. Totalt sett har Korridor Grön mer positiv effekt än övriga korridorer. Detta främst beroende på kortare vägsträcka och lägre kostnad.

Sammantaget bedöms Korridor Grön som positiv, medan Korridor Röd och Blå som svagt positiv.

### *Investeringskostnad*

Anläggningskostnad inklusive byggherrekostnader (prisnivå juni 2017, avrundat till närmaste 100 Mkr) för de olika korridorerna har beräknats och redovisas nedan:

- Korridor Blå 420 Mkr
- Korridor Röd 410 Mkr



- Korridor Grön 390 Mkr

Korridor Grön visar sig vara något billigare än övriga korridorer även om det är den korridor som nyttjar befintlig E20 minst. Det beror främst på två orsaker. Dels på grund av mer gynnsam materialförsörjning med eget berg i väglinjen och byggnation utan påverkan av E20-trafiken.

I detta skede bör man dock vara medveten om att osäkerheten är stor och skillnaden är så liten att korridorerna är jämförbara ur kostnadssynpunkt.

## Bortvalda alternativ

### *Korridor i befintlig sträckning förbi Södra Härene kyrka*

I avsnittet förbi Södra Härene kyrka och hällkistan Jättakullen har en korridor studerats utmed befintlig E20 med justeringar i plan och profil för att uppfylla Trafikverkets krav för referenshastighet 100 km/h och mötesfri landsväg. Befintlig E20 ligger redan idag trång mellan kyrkan och hällkistan. En breddning av vägen i detta parti skulle innebära ett betydande intrång i fornlämningsområdet kring hällkistan. Detta skulle innebära tillstånd enligt kulturmiljölagens 2 kap. men på grund av fornlämningens dignitet skulle länsstyrelsen med största sannolikhet ge tillstånd. Det skulle även innebära intrång i begravningsplatsen runt kyrkan vilket också kräver tillstånd. Trafiklösningarna för tillgång till bostäder, kyrka samt hällkistan skulle bli alltför komplicerade.

### *Alternativ Öst-Väst korridor Lila.*

Ett yttrande inkom under skede samrådsunderlag med förslag på en sträckning som "ormar" sig fram igenom området, se karta kap 5.3 i samrådshandlingen. Korridoren skulle innebära stor negativ inverkan på landskapet eftersom den måste bitvis gå på hög bank pga översvämning, korsa befintlig E20 planskilt på en gynnsam plats och gå i skyddsområdet för fornminnesområdet Lundskullen som är en av värdekärnorna i riksintressen för kulturmiljö. Korridoren skulle också göra stora intrång i områden med höga naturvärden samt innebära en större vägförlängning av E20.

## Samråd och beslut

### Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Västra Götaland har beslutat 2017-03-02 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

### Samråd

Samrådsmöte med länsstyrelsen i Västra Götaland hölls i Mariestad den 5 december 2016 och den 25 augusti 2017.

Samrådsmöte med Länsstyrelsen ang intrång i Riksintresse för kulturmiljö den 18 dec 2017.

Samrådsmöte hölls med allmänheten den 9 november 2016 och 12 september 2017 i Södra Härene bygdegård. Den 6 december hölls en medborgardialog med de boende i området i Södra Härene bygdegård.

Samrådsmöte med Vårgårda och Essunga kommuner hölls dels i Vårgårda 8 november 2016 och dels på resp kommunkontor den 31 augusti 2017.

Vägplan samrådshandling Val av lokalisering har funnits tillgänglig på kommunkontoren i Vårgårda och Essunga samt på TRV:s kontor i Skövde

Samrådsredogörelsen daterad 2017-11-15, rev 2017-12-20 bifogas detta underlag.

## Länsstyrelsens och kommunens yttranden

### *Länsstyrelsen i Västra Götaland*

PM

Ärendenummer  
TRV 2015/80598  
Projektnummer  
150306

Dokumentdatum  
2017-12-20  
Sidor  
10(11)



Länsstyrelsen förordar inte någon korridor i sitt yttrande 27 oktober 2017. Länsstyrelsen anser att samrådshandling, val av lokaliseringalternativ kan ligga till grund för det fortsatta arbetet. I miljökonsekvensbeskrivningen ska länsstyrelsens synpunkter på naturmiljö, vatten, buller, masshantering, jordbruk och farligt gods beaktas.

#### *Vårgårda kommun*

Kommunfullmäktige i Vårgårda kommun beslutar den 11 oktober 2017 att förorda alternativ Korridor Grön, eftersom detta alternativ anses vara det mest fördelaktiga och även stämmer med kommunens översiktsplan. Kommunen framför i sitt yttrande en del synpunkter på den kommunala och regionala planeringen, möjlighet till gång- och cykeltrafik, dialog om påverkan på kulturmiljöerna runt Södra Härene samt beakta det planerade verksamhetsområdet Lund(Vårgårda-Rasta) i det fortsatta arbetet.

#### *Essunga kommun*

Kommunstyrelsen i Essunga kommun beslutar den 2 oktober 2017 att förorda Korridor Röd och att den kompletteras med en trafikplats vid väg 2504. Detta för att pendlingstrafiken och godstransporterna snabbare ska komma ut på en trafiksäker väg och slippa blandas med Gång- och cykeltrafik och långsamtgående lokala transporter på gamla E20. Det medför också en kortare väg för resor norrut på E20.

Håkan Wennerström  
Regional direktör  
Region Väst

#### Bilagor:

- 1 Samrådshandling, underlag för val av lokaliseringalternativ rev 2017-12-20
- 2 Samrådsredogörelse, daterad 2017-11-16
- 3 Tjänsteanteckning från samråd med Länsstyrelsen 2017-12-18
- 4



PM

Ärendenummer  
TRV 2015/80598  
Projektnummer  
150306

Dokumentdatum  
2017-12-20  
Sidor  
11(11)



## Korridor Röd



