

Väghållningsmyndigheten,
Trafikverket Region Väst

Fastställelse av vägplan för ombyggnad av väg E20, delen Tollered-Ingared, samt indragning av väg från allmänt underhåll i Lerum och Alingsås kommuner, Västra Götalands län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 18 § väglagen (1971:948) att fastställa vägplanen för ombyggnad av väg E20, delen Tollered-Ingared.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade 100To201 – 100To209, samtliga daterade 2017-10-27.

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 väg E20 som inte sammanfaller med den nya vägen dras in från allmänt underhåll. Vilka områden som avses framgår av plankartorna.

Indragningen sker när ombyggnaden av väg E20 på aktuell sträcka är avslutad.

Upplysning: Plankarta 100To209 omfattar inte till någon del E20 som ska byggas om utan är en redovisning av vilka bullerskyddsåtgärder som kommer att erbjudas fastigheter inom detta kartblad. Även skyddsåtgärd SK5, byggande av fastighetsnära plank inom Kärrbogärde 2:2, är ett erbjudande om åtgärd. De i bilaga 1 till planbeskrivningen (bullertabell) angivna fasadåtgärderna som är märkta med asterisk avser ett erbjudande om det efter inventering av huset visar sig finnas behov och åtgärder är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga.

Sökande

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Väst

Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

Bakgrund

E20 förbinder storstadsregionerna Göteborg och Stockholm och är en viktig vägförbindelse för gods- och persontransporterna mellan dessa områden samt av stor vikt för transporterna inom Göteborgsregionen. Nuvarande väg mellan Tollered och Ingared har fyra körfält med två meters yttre vägren samt mittremsa. Det finns flera mindre vägar som korsar E20 i plan samt ett flertal direktutfarer från angränsande fastigheter. Plankorsningarna saknar separata körfält för vänstersvängande trafik. Vägen har låg profilstandard samt otillräckligt trafiksäkra sidoområden. Tillgängligheten är dålig för gående och cyklister. Busshållplatserna ligger utmed vägen med endast vägrenen som angöringsplats.

Den aktuella sträckan av E20 är delvis djupt nedskuren i det branta berget utmed Sävelången, vilket försvårar ombyggnaden av den befintliga vägen. På vägens östra sida är bergsskärningen på flera ställen 10-15 meter hög och på den västra sidan går vägbanken på några ställen ända fram till sjökanten.

Det övergripande målet med projektet är att förbättra tillgängligheten och trafiksäkerheten för medborgare och näringsliv längs aktuell sträcka.

Den planerade vägen

Vägförslaget omfattar en ombyggnad av väg E20 till motorväg på en sträcka av ca 4 kilometer. Vägplanen ansluter till Tolleredsmotet i söder och Ingaredsmotet i norr. E20 ligger kvar i befintlig sträckning och inga åtgärder görs gällande sikt, vare sig i plan eller profil. Sträckan får nytt slitlager, bindlager och målning. Mittremsan och sidoområdena kompletteras med räcken. På utvalda kritiska sektioner kommer högkapacitetsräcken att anläggas för att minska risken för olyckor med farligt gods och tunga fordon. På- och avfart vid Rastplats Tollered, södergående körfält, förlängs.

Befintliga väganslutningar stängs och ersätts med en trafikplats i Ormåns/Tolleredskogen för att samla upp de lokalvägar som går till de boende mellan Tollered och Kärrbogärde. På den nya vägbron över E20 anläggs också en faunapassage. Viltpassagen som upptar en bredd om 5,5 meter av bron ska anpassas så att den inbjuder till användning. I anslutning till trafikplatsen anläggs två busshållplatser, en i vardera riktningen.

Vid Kärrbogärde sker idag av- och påfart i båda riktningarna utan att korsa E20. Detta är ordnat via en "rundslinga" (gren av E20) som passerar under E20 och har en av- och påfart på respektive sida om E20. Denna gren av E20 upphör att vara allmän genom beslutet om indragning och av- och påfarternas byggs bort. Vid nuvarande av- och påfart norr om E20 från länsväg 1668 (Kärrbogärdevägen), anläggs en fördröjningsdamm delvis inom befintligt vägområde. Av resterande del av "rundslingan" kommer en del att utgöra serviceväg fram till dammen. Delen från länsväg 1668 och söderut under E20 kommer att bli enskild väg och resterande vägområde återgår till fastighetsägaren. Befintlig vägports körbana kommer att sänkas för att öka frihöjden i porten så att den klarar skogstransporter.

Befintlig anslutning till Kärrbogärde 2:2 planeras att stängas genom särskilt beslut. En befintlig enskild anslutande väg ut på Kärrbogata planeras att byggas men omfattas inte av vägplanen som endast reglerar ombyggnaden av den allmänna vägen.

Mellan E20 och Sävelången anläggs på ombyggnadssträckan totalt fem fördröjningsmagasin med tillhörande servicevägar för vägdragvatten.

Faunastängsel anläggs längs hela sträckan och kommer att anbringas tätt mot marken och placeras så att klövvilt och övriga djur leds till faunapassagen. Färister anläggs i stängselöppningar. Nya trummor kommer att anläggas så att vandringshinder för fisk och annat vattenliv inte uppstår.

En bullerskärm på vardera sida E20 kommer att uppföras i norra delen av Tolleredssamhälle.

En gång- och cykelväg mellan Tollered och Ingared planeras. För denna kommer en separat vägplan att tas fram. Gående och cyklister hänvisas tillsvidare till Snipåsvägen.

I projektet planeras också enskilda parallellvägar för boende och fastighetsägare längs sträckan. Planerade lägen för dessa redovisas i underlaget till planen men ingår inte i vägplanen eftersom de inte är allmänna vägar. Det exakta läget för dessa beslutas av Lantmäteriet efter ansökan från Trafikverket.

Mark som kommer att tas i anspråk

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

Sammanlagt kommer cirka 4,8 hektar mark att tas i anspråk med vägrätt varav huvuddelen utgörs av impediment intill nuvarande väg. Därutöver tas cirka 0,4 hektar skogsmark och cirka 0,14 hektar jordbruksmark i anspråk.

Vägrätten inskränks inom cirka 0,5 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 dels nya markområden som ianspråkats för avvattning, dike och nyttjande av väg för drift av avvattningsdammar och dels ett par områden där befintlig vägrätt upphör för att istället belastas med inskränkt vägrätt med rätt att använda områdena för drift av avvattningsdammar.

För områden med inskränkt vägrätt innebär det att fastighetsägaren får använda marken för jord- och skogsbruk eller annat ändamål så länge användningen inte äventyrar vägens funktion eller dess nyttjande.

Cirka 4,2 hektar mark, som behövs för att bygga vägen, får tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Arealen utgörs av impediment och skogsmark. Nyttjanderätten gäller under den tid som anges på plankartorna.

Buller m.m.

Till följd av att trafikmängden beräknas öka och den tillåtna hastigheten planeras att höjas efter ombyggnaden ökar antalet hus där riktvärdena för ekvivalenta bullernivåer överskrids. Två bullerskyddsskärmar kommer att placeras inom vägområdet längs E20 i norra delen av Tolleredes samhälle. Den befintliga 1,5 meter höga skärmen väster om E20 rivs och ersätts med en ny 2 meter hög skärm. Skärmen förlängs norrut till en total längd om ca 245 meter, med syfte att även skydda personer som vistas på restaurant Sjölyckan (Tollered 4:84) mot värmestrålning vid pölbrand eller mot gasutsläpp vid olycka med farligt gods. Öster om E20 anläggs en 3,5 meter hög och 410 meter lång bullerskyddsskärm.

Fastighetsägare där den ekvivalenta bullernivån överstiger 55 dB vid bostadshusets fasad kommer att erbjudas bullerreducerande åtgärder på fasader och uteplatser. I ett fall kommer en lokal skärm inom fastigheten att erbjudas. Fasadåtgärder innebär i första hand byte av fönster och ventilationsdon. Vilka fastigheter som kommer att få erbjudanden framgår av bland annat plankartorna och bilaga 1 till planbeskrivningen. För de fåtal bostadshus där inventering av fasaderna ännu inte gjorts lämnas erbjudandena med reservationen att det ska finnas behov av skyddsåtgärder och att åtgärden är tekniskt möjlig och ekonomiskt rimlig att genomföra.

Väghållningsmyndigheten kommer att erbjuda ägarna till fem bostadsfastigheter vid det planerade Högelidsmotet att den förvärvar fastigheterna.

Att uppföra ytterligare bullerskärmar längs vägen har undersökts men inte befunnits vara ekonomiskt rimligt och i vissa fall inte lämpligt med hänsyn till påverkan på landskap bilden. Inte heller bullerdämpande asfalt har ansetts ekonomiskt rimligt, med hänsyn till bland annat framtida ökade driftskostnader.

Farligt gods

E20 är primär transportled för farligt gods. Utmed sträckan finns idag 15 bostadshus som ligger inom 50 meter från vägen. En skärm kommer att anläggas framför restaurant "Sjölyckan" för att skydda mot värmestrålning och gasspridning vid eventuell brand. De två nya bullerskyddsskärmarna i Tollered avses att utformas på ett sådant sätt att de även skyddar vid en eventuell olycka med farligt gods. För att förhindra avakning och minska risken för olycka med farligt gods kommer högkapacitetsräcken att

uppföras i de lägen som anges på plankartorna. Genom anläggandet av sedimentationsdammar skyddas omkringliggande vattendrag och sjöar mot föroreningar vid eventuella olyckor.

Kommunala planer

Gällande översiktsplan för Alingsås kommun är antagen 1998 och för Lerums kommun 2008. Vägplanen överensstämmer med den kommunala planeringen. På sträckan genom Lerums kommun finns ett antal detaljplaner. Vägplanen strider inte mot dessa.

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

I nära anslutning till utredningsområdet finns Natura 2000-området Kärrbogärde och nedströms Sävelången ligger Natura 2000-området Säveån. I södra och sydvästra delen av Sävelången ligger Natura 2000-områdena Nääs ängar och Öijared. Inget intrång sker direkt i något Natura 2000-område och inga negativa konsekvenser bedöms uppstå.

Tollereds samhälle med Nääs fabriker, ett av Sveriges äldsta mekaniska bomullsspinnerier, ingår i ett större riksintresseområde för kulturmiljövården, "Skallsjö-Öijared". I Tollereds samhälle uppförs bullerskyddsplank. Genom en utformning som smälter in i den gamla bruksmiljön bedöms de inte bli störande och riksintresset bedöms därmed inte skadas påtagligt. Riksintresset för kulturmiljövård "Hemsjö-Ingared" ligger norr om utredningsområdet. Sydost om utredningsområdet ligger Delsjö-Härskogenområdet, som är ett riksintresse för friluftsliv.

E20 är av riksintresse för kommunikation.

Längs och intill vägen finns flera fornminnen, bland annat välbevarade rester av den gamla transportvägen "Kungsvägen".

Biotopskyddade objekt finns i form av två alléer och en bäck i jordbruksmark. Strandskydd råder längs Sävelången på land och vatten intill 200 meter från strandlinje, utom på sträckan mellan Tollerred och Björkås där strandskyddet på land omfattar området mellan E20 och sjön. Ett område om ca 360 kvadratmeter vattenyta kommer att fyllas ut för att möjliggöra byggande av serviceväg till sedimentationsdammarna på Sandudden. Då området inte hyser några höga naturvärden bedöms påverkan på naturmiljön som obetydlig.

Sävelången är en vattenförekomst med miljö kvalitetsnormer. För Säveån upp till Hedefors gäller miljö kvalitetsnormer för laxfiskvatten.

Projektets aktualitet

Kostnaden för projektet har enligt begäran om fastställelse beräknats till cirka 202 miljoner kronor i prisnivå 2016. Finansiering sker med medel ur Nationell plan för transportinfrastruktur, 2014-2025. Byggstart planeras ske så snart detta beslut har fått laga kraft.

Andra utredningar och beslut

En arbetsplan upprättades år 2007 för hela sträckan Tollerred- Alingsås men av ekonomiska skäl fastställdes enbart delen Ingared-Alingsås.

Planläggningen enligt väglagen har föregåtts av en förberedande studie under 2011, i form av en enligt dåvarande lagstiftning obligatorisk förstudie. Länsstyrelsen i Västra Götalands län har 2011- 12-20 beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Den sökandes handläggning av vägplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med miljökonsekvensbeskrivning och övrigt underlag och låtit det granskas. Vid granskningen under tiden 2015-10-26 – 2015-11-18 kom det in 22 yttranden. Dessa har sammanfattats och kommenterats i ett PM "Granskningsutlåtande". Synpunkterna handlar huvudsakligen om:

- Bullerskydd
- Åtgärder för gång- och cykeltrafik
- Rening av dagvatten
- Skyddsvärda natur- och kulturområden
- Masshantering
- Förorenad mark
- Enskilda vägar
- Ersättningsfrågor
- Störningar under byggtiden
- Planerad hastighetsökning

Efter granskningen har den sökande ändrat vägplanen. Ändringarna redovisas i en särskild handling. Nya samråd har skett med dem som berörs av ändringarna och ett kompletterande PM har upprättats. De synpunkter som då kom in handlar huvudsakligen om:

- Enskilda vägar
- Kulturmiljöintressen
- Bullerskydd

En kompletterande granskning genomfördes 2016-10-13 – 2016-11-07 under pågående fastställelseprövning med några fastighetsägare som inte blivit korrekt underrättade inför tidigare granskning. Synpunkter som då inkom handlar huvudsakligen om bullerskydd och önskemål om cykelväg mellan Ingared och Tollered.

Under fastställelseprövningen upptäcktes formella brister i tidigare handläggning samt vissa motsägelsefulla uppgifter i vägplanen. Den sökande har efter att bristerna åtgärdats genomfört en ny granskning under tiden 2017-06-05 – 2017-06-27. Vid den granskningen kom det in 9 yttranden. Dessa har sammanfattats och kommenterats i ett PM "Granskningsutlåtande". Synpunkterna handlar huvudsakligen om:

- Bullerskyddsåtgärder
- Behovet av gång- och cykelväg
- Geoteknik och erosionskydd
- Vikten av försiktighetsmått under byggskedet

Vägplanen har ändrats även efter denna granskning. Ändringarna redovisas i en särskild handling. Nya samråd har skett med dem som berörs av ändringarna och ett kompletterande PM har upprättats. De synpunkter som då inkom handlar om påverkan på fastigheten Tollered 4:84 och den konferensverksamhet som bedrivs där.

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har tillstyrkt att vägplanen fastställs.

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 utbyggnaden av väg E20 på delen Tollered-Ingared är att förbättra tillgängligheten och trafiksäkerheten för medborgare och näringsliv längs den aktuella sträckan. Intrånget i utpekade natur- och kulturmiljöer ska minimeras. En enhetlighet i vägstandard och utformning ska uppnås mellan Göteborg och Alingsås, för att skapa ett säkrare körsätt och jämnare flöden.

Både trafiksäkerheten och framkomligheten förbättras genom att vägen byggs om till motorväg utan plankorsningar. Genom att faunastängsel sätts upp längs hela sträckan och en viltpassage anläggs vid den nya trafikplatsen minskar risken för viltolyckor.

Speciella frågor i projektet

Detaljplan

Trafikverket bedömer att vägförslaget inte strider mot de i underlaget redovisade detaljplanerna. Marginellt ytterligare vägmark behövs inom de detaljplanelagda områdena och vägen bedöms rymmas inom befintlig allmänplatsmark.

Påverkan på Natura 2000-områden

Engen påverkan bedöms ske på det intilliggande Natura 2000-området.

Påverkan på riksintressen

Projektet bedöms inte orsaka någon påtaglig skada på något av riksintressena.

Påverkan på biotopskydd och strandskydd

Inga biotopskyddade områden ligger inom det område som ianspråkats som allmän väg men Trafikverket påminner om att dispens för åtgärder inom generellt biotopskydd och strandskydd ska sökas för de delar av projektet som inte fastställs i vägplanen. Det gäller exempelvis vid byggande av enskilda vägar.

Buller

Fler bostadshus än före ombyggnaden kommer trots föreslagna bullerskyddsåtgärder att drabbas av bullerstörningar utomhus som är högre än av riksdagen beslutade riktvärden. Omfattande utredningar har genomförts av olika alternativ för att skydda befintliga bostäder mot buller. Inledningsvis i projektet var ambitionen att med skärmar i vägområdet kunna skydda utemiljön vid flertalet bostadshus. Efter djupare utredning har vägghållningsmyndigheten bedömt att sådana vägnära bullerskyddsskärmar enbart är ekonomiskt rimligt att uppföra vid den samlade bebyggelsen i Tollered. Detta beror främst på att övrig bebyggelse är spridd längs sträckan och på långa avsnitt är höjdskillnaderna stora vilket gör det både kostsamt och tekniskt svårt att uppföra bullerskyddsskärmar. Den sökande har i underlaget till planen (bland annat i miljökonsekvensbeskrivningen bilaga 9, underlagsrapport buller) specifikt för samtliga berörda fastigheter redogjort för utredda alternativ, kostnader för dessa och den egna bedömningen av

vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Även rimligheten att belägga vägen med bullerdämpande asfalt har övervägts. I ett längre perspektiv, med beaktande av ökade underhållskostnader, har detta inte bedömts ekonomiskt rimligt. För flertalet fastigheter föreslås därför fastighetsnära åtgärder. För att innehålla riktvärdet för inomhusmiljö föreslås fasadåtgärder, bland annat fönsterbyten och åtgärder på ventiler. I de fall riktvärdet för utomhusnivån inte kan innehållas kommer fastighetsägarna att erbjudas en bullerskyddad uteplats, för det fall sådan inte redan finns i anslutning till bostaden. Under förutsättning att fastighetsägarna godtar de planerade erbjudandena kommer samtliga bostäder efter ombyggnaden att ha bullernivåer inomhus som underskrider riktvärdena samt en bullerskyddad uteplats. Trafikverket delar den sökandes bedömning att dessa bullerskyddsåtgärder är de som är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga att utföra i detta projekt.

Miljö kvalitetsnormer – luftkvalitet, vattenförekomster, fisk- och musselvatten

Trafikverket bedömer att projektet inte medför att miljö kvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Projektet kommer inte heller att försvåra möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormen för den berörda vattenförekomsten eller laxfiskvatten.

Övriga miljö kvalitetsnormer bedöms inte vara aktuella.

Samråd

Synpunkter har inkommit att samråd inte genomförts med enskilda på ett korrekt sätt. Av samrådsredogörelsen framgår bland annat att ett möte hölls med fastighetsägare med flera i maj 2014. Därutöver har ett antal möten hållits gruppvis med boende längs sträckan där man informerat om och diskuterat närmare utformning. Samråd innebär inte något krav på att Trafikverket och närboende ska komma överens och inte heller att samråd ska ske om varje enskild detalj. Förfarandet med kungörelse av planen för granskning ger de berörda möjlighet att slutligen lämna sina synpunkter på den plan väg hållaren upprättat efter genomförda samråd. Trafikverket anser att genomfört samråd uppfyller gällande lagkrav.

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid granskningarna av vägplanen samt vid ändringar av vägplanen efter granskningarna. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning.

Kommunicering under fastställelseprövningen

De som framfört synpunkter under genomförda granskningar samt vid underrättelse om ändring av vägplanen, har fått se det som tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning. De har också fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Nedan redogörs för de synpunkter som inkommit till Trafikverket under fastställelseprövningen, från 2016 och framåt.

Alingsås, kommunstyrelsen

Trafikverket har inte beaktat att en cykelbana behövs genom trafikplatsen. Kommunen anser att en cykelväg är nödvändig för att cyklister från södergående riktning ska kunna nå cykelbanan utefter Sävelången när man i framtiden skapar ett sammanhållande cykelnät utefter E20 på södra sidan. En förutsättning är att cyklister ska kunna ta sig under trafikplatsen. Kommunen är nöjd med tidigare svar angående VA-frågan och utgår ifrån att frågan om vändplan/vändslinga kommer att lösas i samförstånd vid framtida projektering.

Trafikverket

Frågan om cykelväg ingår inte i den för fastställelseprövning inlämnade planen utan kommer enligt uppgift från den sökande att utredas i en separat vägplan.

Alingsås, miljöskyddskontoret

Motstridiga uppgifter har angivits i handlingarna avseende masshanteringsplan. En sådan har inte redovisats i de handlingar som översänts till Miljöskyddsnämnden.

Trafikverket

Frågan om hantering av massor regleras inte i vägplanen. Den hanteras i byggskedet och eventuella erforderliga tillstånd för masshantering får sökas separat.

Lerums kommun

Lerums kommun har synpunkter på hastighetsbegränsningar och efterlevnaden av dessa samt anser att trafiksäkerhetshöjande åtgärder och bullerskyddsåtgärder ska vidtas utanför planområdet till följd av förändrade hastigheter. Lerums kommun vill ha en försäkran från Trafikverket att trafikplatsen i Tollered kommer att byggas om i anslutning till att motorvägen färdigställs. Lerums kommun anser att det inte är acceptabelt att cyklisterna ska hänvisas till Snipåsvägen och förväntar sig att faktiska planer finns på en byggnation av gång- och cykelväg utmed aktuell sträcka. Lerums kommun anser att förbifartsvägen för långsamtgående fordon ska vara statlig hela vägen. Kommunen undrar också vilken väg som är omledningsväg vid trafikavbrott på E20.

Trafikverket

Trafikverket har att pröva den vägplan och dess påverkan på omgivningen som lämnats in med begäran om fastställelse. Hastighetsföreskrifter beslutas inte i vägplanen. Beräkningen av de bullerstörningar som alstras av trafiken inom planområdet utgår ifrån att hastigheten framöver kommer att vara 100 km/h. Trafikverket bedömer att de bullerskyddsåtgärder som föreslås i vägplanen är väl avvägda med hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Samråd gällande ombyggnad av trafikplats Tollered har genomförts under våren och sommaren 2017 och ingår inte i den vägplan som prövas nu. När de olika byggnationerna kommer tillstånd är bland annat beroende av när vägplanerna får lagakraft. Enligt uppgift från den sökande kommer planarbetet med gång- och cykelväg Tollered-Ingared att påbörjas när planen för gång- och cykelväg på sträckan Ingared-Västra Bodarna är klar. Beträffande kommunens övriga frågor är dessa inte något som hanteras i vägplanen men Trafikverket förutsätter att Trafikverket Region Väst har en fortsatt dialog med Lerums kommun.

Kärrbogärde 3:12 och 3:14, Magnus Wittbom med flera ägare

Det saknas bekräftelse att ägarna mottagit vägplan och reviderat förslag till vägplan. Ägarna anser att det anmärkningsvärt att de inte fått del av PM granskningsutlåtande tidigare. Flera frågor har ställts till Trafikverket i november 2015. Svar till Kärrbogärde vägsamfällighet berör även ägarna till Kärrbogärde 3:12 och 3:14. I PM Granskningsutlåtande finns information som inte överensstämmer med vägplanen och som har betydelse för ägarna. De motsätter sig fördröjningsmagasinets placering. De anser det oklart om vad som ska kvarstå i Trafikverkets ägo vid Kärrbogärde.

Tre huvudfrågor har de ställt i sitt yttrande 2015-11-19.

- Vilka åtgärder kan och måste Trafikverket vidta för att motverka buller från E20?
- Trafikverkets bristande ansvarstagande för konsekvenserna på grund av indragande från allmänt underhåll av väg 1668.
- Ianspråktagande av mark för fördröjningsdamm.

Trafikverket har vare sig tillmötesgått de synpunkter man lämnat eller förklarat de oklarheter som vägplanen innehåller.

Det är svårt att förstå att samhällsekonomiska kriterier för lönsamhet inte gör sig gällande för projektet, annat än såvitt avser åtgärder för skydd mot buller. Den ökade tillåtna hastigheten på vägen kommer att



leda till ökat buller. Bullret längs sträckan är redan massivt. Det finns anledning att förvänta sig att en ökad tillåten hastighet kommer att leda till en minst lika stor ökning av den faktiska hastigheten. Trafikverkets mätningar visar att huvuddelen av motorfordonen håller högre hastighet än tillåten.

Yttrande av tekn. Dr. Pontus Thorsson, Akustikverkstaden, anvisar metod för bullerreduktion genom bullerreducerande åtgärder i vägbeläggningen. Trafikverkets invändning i PM Granskningsutlåtande, att det inte skulle vara samhällsekonomiskt lönsamt, är inte underbyggt.

Att inte höja hastigheten vore en möjlighet. Trafikverket är skyldig att utreda de sammantagna effekterna av buller från flyg, tåg och vägtrafik. Innan detta är gjort har Trafikverket inte fullgjort de skyldigheter som åligger verket. Hinder mot fastställelse föreligger därför.

Till yttrandet är bifogat tidigare till Trafikverket insända synpunkter samt ett yttrande "Synpunkter trafikbuller gällande ombyggnad av E20 Tollered-Ingared, TRV 2015/87485" (Akustikverkstan, P Thorsson, 2016-09-30). I yttrandet framförs bland annat att såväl effekten av att minska hastigheten som att bullerdämpa asfalten måste utredas. De kostnader för bulleråtgärder som legat till grund för de samhällsekonomiska kalkylerna är föråldrade och inte relevanta. Buller från andra bullerkällor har inte beaktats i utredningen och det är en brist som gör att Trafikverkets MKB inte uppfyller miljöbalkens krav. Trafikverket behöver utreda lämpliga bullerskydd vidare.

Trafikverket

I och med att en vägplan ställs ut för granskning är samrådet med fastighetsägare och allmänhet avslutat. Den plan som ställs ut är den plan som vägghållningsmyndigheten avser att begära fastställelse av såvida det under granskningstiden inte inkommer synpunkter som föranleder en ändring av planen. Framtagande av en vägplan och slutligen fastställelseprövning av den samma är ett led i ett expropriativt förfarande. För denna planeringsprocess finns krav på samråd men inte nödvändigtvis kring varje detalj av väganläggningen. Trafikverket anser att genomfört samråd är tillräckligt för att uppfylla väglagens bestämmelser och intentioner.

Underrättelse om granskning av vägplan görs enligt vägförordningen 15-18 §§ innebärande bland annat att ägare till fastigheter där mark kan komma att tas i anspråk får särskild underrättelse om granskningen i en rekommenderad försändelse och vissa andra i förordningen upptagna ägare och nyttjanderättshavare underrättas genom vanligt brev. Ägarna till Kärrbogärde 3:12 och 3:14 är korrekt underrättade om granskningen. De bekräftelser om mottagande av vägplanen och reviderat förslag till vägplan som nämns i yttrandet avser dels en kompletterande granskning för de som tidigare inte underrättats korrekt och dels en bekräftelse på underrättelse om ändring av plan efter granskning, till de som är berörda av ändringarna. Dessa bekräftelser är inte aktuella för ägarna till Kärrbogärde 3:12 och 3:14.

Granskningsutlåtande ska enligt lagstiftningen upprättas och kommuniceras med dem som yttrat sig under granskningen. Vägghållningsmyndighetens svar i granskningsutlåtandet är beroende av vilka synpunkter som framförts och vissa lämnade uppgifter kan därför uppfattas som nya. Den förnyade granskning som genomfördes av vägplanen i juni 2017 har reparerat eventuella tidigare brister i underrättelse om vägplanen och ändringar av densamma.

Vägghållaren ska skydda omgivningen mot störningar från trafiken på vägen. Riksdagen har genom proposition 1996/97:53 angivit de riktvärden för bostäder som ska innehållas under förutsättning att det går att utföra bullerskyddande åtgärder som är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga. Den sökande har i miljökonsekvensbeskrivningen och i "E20 Tollered-Ingared, Underlagsrapport bullerskyddsåtgärder", utförligt redogjort för utgångspunkter och överväganden av olika bullerskyddsåtgärder längs sträckan (2015-07-02, senast reviderad 2017-06-05). På sidorna 13-14 och 23-25 i underlagsrapporten har den sökande redogjort för vilka bullerskyddsåtgärder som övervägts för att skydda bostadshuset på Kärrbogärde 3:12 och 3:14, vilka som valts samt skälen för detta.

Den sökande har i PM Granskningsutlåtande redogjort för kostnader för bullerdämpande asfalt/dränasfalt. Sökanden anser att en bullerdämpande beläggning blir avsevärt dyrare än de bullerskydd som valts. Ägarna till Kärrbogärde 3:12 och 3:14 ifrågasätter vägghållningsmyndighetens uppskattning av kostnaderna. Trafikverket kan notera att kostnadsskillnaden är så stor att den översiktliga kalkylen den sökande presenterat, även om den skulle innehålla vissa brister, visar att det med hänsyn taget till framtida underhållskostnader är betydligt dyrare att lägga dränasfalt än de bullerskyddsåtgärder som föreslagits. Forskning pågår inom området och Trafikverket förutsätter att de nya rön som kommer fram tillvaratas inom projektet. Fastställelsen av nuvarande vägplan hindrar inte att bullerdämpande asfalt skulle kunna användas vid ombyggnaden eller vid en senare tidpunkt om det i framtiden visar sig lämpligt. Vilken hastighet som ska gälla på sträckan beslutas inte i vägplanen utan av länsstyrelsen.

Avvattningen av vägen har varit en viktig fråga i projektet. Sedimentationsdammen vid sektion 3/250 som utgör en skyddsåtgärd i vägplanen ligger delvis inom befintligt vägområde, utfart på E20 från väg 1668, och delvis inom Kärrbogärde 3:12. Trafikverket kan inte finna att intrånget och olägenheten av dammen är större än nyttan av skyddsåtgärden.

Hemsjö och Skallsjö Hembygdsföreningar

Föreningarna har synpunkter gällande påverkan på de väg- och krigshistoriska lämningarna vid Högelidmotet. Viktiga delar av lämningarna på Högelidmotets södra sida ligger inom planens vägområde och inom område som redovisas på illustrationskartan. Föreningarna har i flera skrivelser lämnat detaljerade skisser med förslag på hänsynstaganden vid projektering och ombyggnad av E20 inklusive parallellvägar. Föreningarna anser att Trafikverket bland annat inte behandlat deras synpunkt om skogsbilvägen på platsen och hur den kan utformas för att minimera intrånget. De hemställer att Trafikverket gör de eventuella justeringar av plankartan som kan behövas för att bevara de väg- och krigshistoriska lämningarna vid Högelidmotet samt tillser att kommande bygghandlingar upprättas med särskild detaljhänsyn till de väg- och krigshistoriska lämningarna.

Trafikverket

Några av förslagen har tidigare kommenterats av sökanden i PM Granskningsutlåtande. Av dessa kommentarer framgår att vägghållningsmyndigheten tittat på olika möjliga lösningar för och i anslutning till den nya trafikplatsen och därefter valt det alternativ som ger minst intrång i de historiska lämningarna. Flera av synpunkterna rör de enskilda vägarna vilka inte innefattas i detta beslut samt cykelväg för vilken en separat vägplan planeras att tas fram. Trafikverket har översänt de inkomna yttrandena inklusive bilagda kartskisser till den sökande Trafikverket region Väst och förutsätter att ytterligare hänsyn tas i projekteringskedet där så är möjligt.

Kärrbogärde 2:2, Lillemor och Lars Bergman

I huvudsak framförs samma synpunkter som under granskningen. Dessa har besvarats av den sökande i PM Granskningsutlåtande. Fastighetsägarna har även bilagt ett yttrande av tekn. Dr. Pontus Thorsson, Akustikverkstaden (2017-12-03). Fastighetsägarna framför att riktvärdena för såväl utomhusmiljön som inomhusmiljön kommer att överskridas vid deras fastighet. De anser att samhällsnyttan ska omvärderas utifrån helhetsperspektivet bostad, arbetsplats och utbildningslokal. De anser att hänsyn även ska tas till flygbuller och att beräkningarna ska utföras med rimlig hastighet och inte enbart med skyltad hastighet.

Trafikverket har förståelse för svårigheten att tolka bullerredovisningen. Detta är ett av skälen till att handlingarna korrigerats och förnyad kungörelse och granskning genomförts. I miljökonsekvensbeskrivningen och härtill hörande underlagsrapport bullerskyddsåtgärder (bilaga 9, senast reviderad 2017-06-05), beskrivs de beräkningar, inventeringar och avvägningar som legat till grund för föreslagna bullerskyddsåtgärder. För de två husen inom Kärrbogärde 2:2 föreslås lokala bullerskärmar nära bostadshusen. Därutöver kan kompletterande åtgärder behövas på byggnaderna för att riktvärdena inomhus ska kunna innehållas. Exakt vilka åtgärder som bör vidtas kan inte



avgöras förrän en inventering utförts av bostadshusen vilket ägarna hittills enligt sökandens uppgifter avböjt. Det kan exempelvis behövas fönsterbyten och åtgärder på friskluftsventiler. Samtliga dessa åtgärder förutsätter en överenskommelse mellan väghållningsmyndigheten och fastighetsägaren.

Av bilaga 1 till planbeskrivningen framgår att en lokal bullerskyddsskärm vid Kärrbogärde 2:2, med det läge som markerats i underlaget och på plankartan, vid prognosåret 2040 räcker för att skydda våning 1 på de båda bostadshusen mot ökat buller. Den ekvivalenta bullernivån utomhus kommer enligt beräkningarna att vid bottenvåningens fasad ligga på ungefär samma nivå som idag och inte överstiga 55 dBA. Den maximala bullernivån utomhus minskar från dagens 63 respektive 58 dBA till 56 respektive 57 dBA. Därmed innehålls riktvärdet för utemiljön bakom den föreslagna lokala bullerskyddsskärmen. Även riktvärdet för inomhusmiljön på bottenvåningen beräknas kunna innehållas med föreslagen lokal bullerskärm. För våning två krävs enligt bullerredovisningen fasadåtgärder. Bullernivån efter utförda fasadåtgärder redovisas inte i tabellen. Avsikten med fasadåtgärderna är att samtliga bostäder efter åtgärd ska ha bullernivåer inomhus som underskrider riktvärdena.

I miljökonsekvensbeskrivningen och underlagsrapport bullerskyddsåtgärder (s.26) finns en redovisning av bortvalda alternativa bullerskyddsåtgärder. För att med en skärm inom vägområdet klara ekvivalent ljudnivå vid fasad till 55 dBA för Kärrbogärde 2:2 skulle skärmen behöva vara 3 meter hög och 200 meter lång till en kostnad om ca 1,5 miljoner kronor. Den sökande har bedömt att detta inte är ekonomiskt rimligt. Trafikverket delar den uppfattningen. Kostnaden för föreslagen lokal skärm och troliga fasadåtgärder har uppskattats till totalt ca 255 000 kronor. I övriga frågor som tagits upp i yttrandet, bland annat gällande dominerande bullerkälla, delar Trafikverket den uppfattning som sökanden redovisat i PM Granskningsutlåtande.

Beträffande bullerdämpande asfalt se Trafikverkets kommentarer ovan.

I vägplanen läggs fast att det inte kommer att uppföras några bullerskydd inom vägområdet längs aktuell sträcka. Däremot är den sökande skyldig att erbjuda erforderliga åtgärder, under förutsättning att det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Den föreslagna lokala skärmen är en rimlig åtgärd. Det finns emellertid utrymme för fortsatta diskussioner mellan väghållningsmyndigheten och Lillemor och Lars Bergman om närmare utformning av skyddsåtgärder mot buller inom fastigheten Kärrbogärde 2:2.

Ormå 1:3 och 1:6, Kerstin Rygård

Kerstin Rygård anger att de synpunkter hon framförde under granskningen har missuppfattats av Trafikverket. Hon redovisar ett förslag till ändring av påfartens placering vid Ormåsmotets västra sida. Det skulle enligt hennes uppfattning göra det möjligt att begränsa ingreppen i mark och natur i de lägen som är nära bebyggelsen längre söderut. Vidare anser hon att det är av yttersta vikt att nuvarande mycket trafikfarliga korsning vid Tolleredskog förbättras snarast, vilket hon framfört per telefon till Trafikverket Region Väst.

Trafikverket

Trafikverket bedömer att det totala intrånget blir större med Kerstin Rygårds förslag. Bland annat måste en hög bank schaktas ur. Förslaget medför inte heller en bättre trafiklösning. Nuvarande korsning vid Tolleredskog kommer att ersättas med parallellvägar som ansluter till det planerade Högelidsmotet.

Kärrbogärde 3:15, Linda Marie Jansson och Anders Haby

Linda Marie Jansson och Anders Haby har vid genomförda kommunikationer under fastställelseprövningen skickat in detaljerade synpunkter på de svar som den sökande redovisat i PM Granskningsutlåtande på tidigare lämnade synpunkter. Bland annat efterfrågas nytt samrådsmöte och ytterligare förklaringar. De anser att det åligger Trafikverket att skydda samtliga bostadsbyggnader som

finns på fastigheterna längs vägen där riktvärderna kommer att överskridas. De delar inte sökandens påstående att deras hus och stenmur står på berg. De undrar också vad som händer om det inte går att hitta en lämplig plats för skyddad uteplats på deras fastighet.

Trafikverket

I och med att planen ställts ut för granskning och sedan skickats in till Trafikverket med begäran om fastställelse är samrådet avslutat. Samråd kan fortfarande ske kring detaljer som avgörs i byggskedet, om och när vägplanen fått laga kraft.

Trafikverket konstaterar att fastställelsen omfattar erbjudanden om fasadåtgärder och skyddad uteplats för ett av bostadshusen. För detta krävs en överenskommelse mellan fastighetsägare och väghållningsmyndigheten. Väghållningsmyndigheten är genom beslutet bunden att erbjuda de i vägplanen angivna åtgärderna om de är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga. Den sökande har i underlaget till planen, bland annat i till miljökonsekvensbeskrivningen hörande underlagsrapport 9, bullerutredning (senast reviderad 2017-06-05), s.23-25 beskrivit olika utredda alternativ för att skydda bebyggelsen vid Kärrbogärde och varför alternativen inte valts. Trafikverket är vid utbyggnad av infrastruktur endast skyldig att bullerskydda befintliga bostäder. Ett bostadshus som är av låg standard och under lång tid stått obebott kan enligt Trafikverkets bedömning inte klassas som en befintlig bostad. Trafikverket delar den sökandes uppfattning om vilka bullerskyddsåtgärder som är rimliga på den aktuella fastigheten.

Det ligger i den sökandes intresse att tillse att byggnader på intilliggande fastigheter inte skadas vare sig vid utbyggnaden eller vid framtida drift. Trafikverket förutsätter att erforderliga geotekniska utredningar görs så att framtida skador kan undvikas.

Ylva Pettersson, Kärrbogärde 3:13

Ylva Pettersson har god erfarenhet av tyst asfalt och anger att hon nu prioriterar tyst asfalt framför bullerskärmar.

Trafikverket

Beträffande tyst asfalt, se Trafikverkets svar på synpunkter från ägarna till Kärrbogärde 3:12 och 3:14 ovan. Ägaren till Kärrbogärde 3:13 kommer att erbjudas fasadåtgärder och bullerskyddad uteplats.

Lerums Naturskyddsförening

Föreningen anser det oacceptabelt att skjuta frågan om cykelväg på framtiden och hänvisa gång- och cykelvägen till en orimlig omväg. Det är viktigt att minimera ingreppen vid Högelid.

Trafikverket

Väghållningsmyndigheten har upprättat och begärt fastställelse av en separat vägplan för cykelväg mellan Ingared och Västra Bodarna. Den sökande har uppgivit att det också planeras en vägplan för cykelväg mellan Lerum och Ingared med syfte att få ett sammanhängande cykelnät på hela sträckan Tollered -Alingsås. Vägplanen för ombyggnad av väg E20 har anpassats för att göra ett så litet intrång som möjligt vid Högelid.

Kärrbogärde vägsamfällighet, Kärrbogärde GA:7

Samfälligheten motsätter sig att överta något ytterligare vägavsnitt. De anser att Trafikverket även i fortsättningen ska ha kvar vägen under E20 eftersom vägporten och dräneringsbrunnar är något som Trafikverket ska ta ansvar för. Samfälligheten önskar fler bullerskyddsåtgärder och hänvisar till andra sträckor närmare Alingsås. Likavärdesprincipen ska gälla. Samfälligheten önskar ett möte med Trafikverkets representanter för att undvika missförstånd.

Trafikverket

Ett möte ägde rum 2017-01-11 och minnesanteckningar finns diarieförda på ärende nr 2015/87485 (väghållningsmyndighetens ärendenummer för planupprättandet). Som framgår av handlingarna i



ärendet kommer Trafikverket även fortsättningsvis att ansvara för avvattningen under bron men drift och underhåll av själva vägen från Kärrbogata fram till länsväg 1668 upphör att vara statens ansvar. Trafikverket bedömer att vare sig bullerskärmar eller bullerdämpande asfalt är ekonomiskt försvarbart på aktuell sträcka.

Britt och Anders Björnerås, Kärrbogärde 3:9

De anser att det är svårt att orientera sig bland alla hänvisningar i det utförliga svar de fått tidigare. De vill ha en sammanfattning och en förenkling av de argument den sökande framfört. Varför är det inte samhällsekonomiskt försvarbart att bygga en bullerbarriär?

Trafikverket

Trafikverkets roll vid prövningen av den vägplan som vägghållningsmyndigheten begärt fastställelse av, är om planen kan godtas utifrån gällande lagstiftning. Samrådet är avslutat i och med att planen ställs ut för granskning. Britt och Anders Björnerås ifrågasätter i sitt yttrande motivet för att inte bygga en bullerskyddsskärm mellan deras fastighet och E20. Den sökande har i underlaget till planen, bland annat i till miljökonsekvensbeskrivningen hörande underlagsrapport 9, Bullerutredning (senast reviderad 2017-06-05), s.23-25 beskrivit olika utredda alternativ för att skydda bebyggelsen vid Kärrbogärde och skäl för varför alternativen inte valts. Av denna beskrivning framgår att för att bullerreducera ekvivalent ljudnivå vid fasad till 55 dBA för fastigheterna sydöst om E20 krävs en 4,0 – 5,0 meter hög och 230 + 240 meter lång bullerskärm till en kostnad om mer än 5,3 miljoner kronor. Så som också angivits i skälen ovan under rubriken "buller" delar Trafikverket den sökandes bedömning att fasadåtgärder och skyddad uteplats är de åtgärder som är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga att utföra längs större delen av sträckan, bland annat i Kärrbogärde.

Sjölyckan AB, Sven Hansson, Tollered 4:84

Bolaget framför genom Sven Hansson bland annat följande. Vägverket har tidigare ägt fastigheten. I ett särskilt avtal undertecknat av Vägverket stipuleras särskilda skyddsbestämmelser för fastigheten, bland annat mot buller. Enligt detaljplanen ska den fortsatta verksamheten vara kontor och handel. Under 2010 beviljades bolaget bygglov för att kunna utveckla verksamheten på "Sjölyckan Hotel och konferens" med en ny konferenslokal. Räddningstjänsten samt Vägverket tillstyrkte bygglovet under förutsättning att skyddsvall mot farligt gods uppfördes. Detaljplanen påverkas väsentligt av vägplanen då den planerade nya påfartssträckan från rastplatsen går rakt igenom själva planområdet. Trafikverkets bristfälliga inventering har lett till grova missuppfattningar om området och bolagets verksamhet. En detaljerad redogörelse för hur bolaget använder fastigheten lämnas. Även närområden så som Sävelången och dess kvaliteter beskrivs. Bolaget hänvisar till de riktlinjer gällande buller som Trafikverket själv tagit fram, där det anges att ekvivalent och maximal ljudnivå i den typ av utrymmen som finns på Tollered 4:84 inte ska överskrida 30 respektive 45 dBA. De påtalar även att de har två borrhål för bergvärmeanläggning mellan stora huset och E20. De pekar även på vikten av att en gång- och cykelväg utmed sjön ingår i vägplanen. De kan inte acceptera en generell höjning av bullernivåerna inom eller utomhus på fastigheten. Sjölyckan AB ber Trafikverket att föreslå av båda parter acceptabla bullerdämpande åtgärder för fastigheten.

Trafikverket

Av underlaget till planen framgår att Tollered 4:84 omfattas av detaljplan med lagakraftdatum 2000-07-12. Den del av Tollered 4:84 som idag omfattas av detaljplanen (den västra delen av fastigheten är inte detaljplanlagd) ligger inom kvartersmark där angiven tillåten användning är kontor, handel, hantverk och lager. Del av detaljplanen, längst öster ut, innefattar område avsett för allmän plats, genomfartstrafik, och tillhör fastigheten Tollered 4:47 vilken ägs av Lerums kommun. Av detaljplanekartan framgår också att det införts en bestämmelse inom kvartersmarken som avser bullerskydd: "m1 – Åtgärder för trafikbullerskydd och bättre tillgänglighet skall utföras men endast i den utsträckning som är förenligt med kulturhistoriska intressen". Ingen mark ianspråkats inom

Tollered 4:84. Inom Tollered 4:47 tas viss mark angränsande till Tollered 4:84 i anspråk med vägrätt. Trafikverket kan konstatera att vägplanen är upprättad i överensstämmelse med detaljplanen.

Trafikverket kan konstatera att en detaljplanebestämmelse inte kan rikta sig mot någon verksamhetsutövare utanför planområdet. De särskilda avtal som Sven Hansson hänvisar till är inte tillgängliga vid fastställelseprövningen av vägplanen och har heller ingen betydelse för den prövning av planen som nu ska göras. Huruvida överenskommelser har gjorts mellan Vägverket och Sjölyckan AB:s företrädare vid överlåtelsen av Tollered 4:84 saknar betydelse vid fastställelseprövning. Eventuella meningsskiljaktigheter mellan säljare och köpare får avgöras i annan ordning.

Följande riktvärden för trafikbuller anges i proposition 1996/97:53 "Infrastrukturinriktning för framtida transporter", som har antagits av riksdagen som långsiktiga mål för bostäder som påverkas av buller från trafiken: 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 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. Några riktvärden för kontor, handel, hantverk eller lager har inte antagits av riksdagen.

Trafikverket har tagit fram riktlinjer för hur man inom verket bör arbeta med bullerskyddsfrågor. I den internt beslutade riktlinjen "TDOK 2014:1021" anges riktvärden för ljudnivå inomhus i kontor, 35 dBA ekvivalent och 50 dBA maximal nivå. I den interna riktlinjen anges att med kontor avses rum för enskilt arbetet och riktvärdet tillämpas endast vid nybyggnad av infrastruktur. Nu aktuell vägplan avser en befintlig infrastruktur som byggs om och omfattas således inte av ovan nämnda interna riktvärden.

Fastigheten Tollered 4:84 är redan idag kraftigt bullerstörd. Utomhusvärdena beräknas öka med ca 2-3 dBA fram till prognosåret 2040, oavsett om vägen byggs om eller inte. Inomhusvärdena beräknas år 2040 ligga på ca 45-47 dBA ekvivalent och 57 dBA maximalnivå.

På plankartan anges skyddsåtgärd Sk3, erbjudande om fasadåtgärder. Av underlaget till planen framgår att de åtgärder som avses erbjudas är åtgärder för fönster i de rum där enskilt arbete förekommer. Planfastställelsen innebär att väghållningsmyndigheten är skyldig att erbjuda de i planen angivna åtgärderna. Åtgärder som inte är väganordningar till den allmänna vägen utan avses att utföras inom enskilda fastigheter förutsätter emellertid att avtal träffas mellan väghållningsmyndigheten och fastighetsägaren. Det finns således en möjlighet att mer i detalj diskutera åtgärdernas närmare utformning under byggskedet. Trafikverket som planprövande myndighet har att bland annat bedöma om de föreslagna bullerskyddsåtgärderna för fastigheten är tillräckliga. Trafikverket anser att så är fallet.

Under okt-nov 2016 skedde en kompletterandes granskning och svaren skickades direkt till planprövning. Nedan upptas de synpunkt som kom in vid detta tillfälle och Trafikverkets kommentarer.

Lerum Tollered 4:74, Carina Roth Schramm

Fastighetsägaren anser att bullerskydd ska uppföras utmed hela sträckan.

Trafikverket

Tollered 4:74 ligger i höjd med Tollered's trafikplats strax söder om där denna vägplan har sin början. Fastigheten skyddas till viss del mot buller genom den nya bullerskärmen som ersätter den befintliga på vägens östra sida. Därutöver kommer fastighetsägaren att erbjudas fasadåtgärder under förutsättning att det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Att uppföra bullerskyddsplank längs hela sträckan har inte bedömts tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Trafikverket delar den uppfattningen.



Alingsås Ingared 3:23, Mathias Sjögren

De är nya ägare till fastigheten sedan december 2015 och vill att nivån på buller mäts vid deras fastighet och att de får förslag på eventuella åtgärder.

Trafikverket

I den miljökonsekvensbeskrivning som ingår i vägplanen redovisas beräknad bullerutbredning längs vägen på bilagda bullerutbredningskartor. Av dessa (karta 2:12) framgår att bullerstörningen på fastigheten Ingared 3:23 efter att vägen blivit ombyggd och med antagandet att hastigheten höjts till 100 km/h kommer att vara ungefär på samma nivå som idag och inte kommer att överskrida riktvärdena vare sig utomhus eller inomhus. Några skyddsåtgärder har därför inte föreslagits i planen för denna fastighet. Trafikverket har ingen annan uppfattning och någon mätning är inte erforderlig för att kunna fastställa planen.

Lerum Tollered 2:5, Evy Berntsson

Fastighetsägaren undrar vilka bullerdämpande åtgärder som är tänkta för deras fastighet.

Trafikverket

Av planhandlingarna framgår att fastigheten kommer att erbjudas fasadåtgärder. Exakt vilka åtgärder som kan bli aktuella beror av vad som behövs för att riktvärdet för inomhusmiljön ska kunna innehållas. Det krävs också medgivande från fastighetsägaren. Skyddad uteplats är inte aktuellt för denna fastighet då riktvärdet inte överskrids för befintlig uteplats.

Alingsås Ingared 3:28, Stefan Granlund

Fastighetsägaren önskar en cykelväg mellan Ingared och Tollered, gärna mellan Sävelången och E20.

Trafikverket

Cykelväg mellan Ingared och Tollered kommer enligt de uppgifter den sökande lämnat att utredas i en separat kommande vägplan.

Förändrad väghållning vid Kärrbogärde

De nuvarande av- och påfarterna vid Kärrbogärde kommer inte att vara kvar efter ombyggnaden av E20. Slingan till av- och påfarterna behövs därför inte längre som allmän väg. Vägporten är en konstruktion i väggkroppen, ett "hål" i vägbanken och hör till den allmänna vägen. Även anordningar för bortledning av vatten i lågpunkten under brokonstruktionen hör till den allmänna vägen och väghållningsmyndigheten kommer att ha fortsatt ansvar för avvattningen.

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 kommunernas översiktsplaner. Den planerade vägen motverkar inte syftet med gällande detaljplaner.

Den föreslagna ombyggnaden till motorvägsstandard medför att framkomligheten och trafiksäkerheten förbättras. Det innebär att vägen får ett lämpligt läge och utförande.

Vägen byggs om i befintlig sträckning. Omfattande fastighetsnära bullerskyddsåtgärder kommer att erbjudas. Riktvärdena för inomhusmiljön kommer att kunna innehållas för samtliga bostadshus vilket är en förbättring jämfört med idag. Vägavvattningen ses över och risken för föroreningar vid olyckor minskar. Faunastängsel och viltpassage uppförs vilket minskar risken för viltolyckor. Genom vald sträckning och utformning av vägen tillgodoses ändamålet med vägen med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskäligen 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.

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 skäligen.

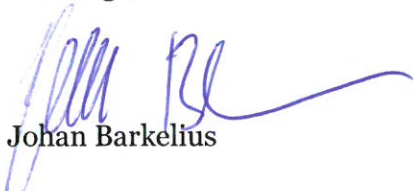
De delar av nuvarande väg E 20 som inte sammanfaller med den ombyggda allmänna vägen behövs inte längre som allmän väg när det nya vägsystemet är byggt. Indragningen innebär ingen olägenhet för bygden.

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
Lerums kommun
Alingsås 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 20 februari 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 lantmäteriförrättning 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 vägkropp 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 vägkroppen, bullskyddsanordningar 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.

Lantmäteriförrättning

En vägplan kan illustrera förslag till nya enskilda vägar och anslutningar samt ledningsomläggningar utanför vägområdet. Sådana frågor kan komma att hanteras i lantmäteriförrättningar.

Lantmäteriförrättning 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.