

Väghållningsmyndigheten,
Trafikverket Region Väst

Fastställelse av del av vägplan för E20 Tollered-Alingsås, gång- och cykelväg mellan Ingared och Västra Bodarna, i Alingsås kommun, Västra Götalands län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 18 § väglagen (1971:948) att fastställa viss del av vägplanen för byggande av gång- och cykelväg mellan Ingared och Västra Bodarna.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade 400To206, 400To207, 400To208 och 400To209, samtliga daterade 2017-10-18, omfattande sträckan längs väg 1750 mellan Hästerydsmotet i söder och Kyrkvägen i norr.

Från fastställelsen undantas de delar av planen som omfattar gång- och cykelväg mellan Kärrbogärdevägen och Ingaredsgatan (plankarta 400To201) och gång- och cykelväg längs Hultebackavägen (plankartorna 400To202, 400To203, 400To204 och 400To205).

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

Sökande

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Väst.

Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående. Beskrivningen nedan återger hela den vägsträckning som sökanden begärt fastställelse av.

Den planerade vägen

En totalt 5,7 km lång gång- och cykelförbindelse ska tillskapas på västra sidan om E20 mellan Ingared och Västra Bodarna. I söder ansluter vägplanen till befintlig statlig väg 1668, Kärrbogärdevägen och i norr till befintlig statlig cykelväg längs väg 1750, i höjd med Kyrkvägen. Av denna sträcka utgörs ca 2 km av befintlig kommunal gång- och cykelväg och på viss del, vid Hästerydsmotet, av ca 0,5 km befintlig statlig gång- och cykelväg. Dessa sträckor ingår inte i vägplanen. Vägplanen utgörs av 3 delområden (prövande myndighet Trafikverket benämner här nedan områdena del 1-3, för att öka tydligheten i beskrivningen).

Del 1 (plankarta 400To201): Nybyggnad av en ca 75 meter lång och 3 meter bred förbindelse mellan Kärrbogärdevägen (väg 1668) och Ingaredsgatan. Här har tidigare funnits en väg. Avsnittet ligger inom detaljplan.

Genom Ingared kan gående och cyklister använda befintliga kommunala gång- och cykelvägar.

Del 2a (plankartorna 400To202-400To204): Med början i trevägskorsningen Hultebackavägen/Bondegatan anläggs en gång- och cykelväg längs den befintliga enskilda vägen Hultebackavägen fram till korsningen med Rösevägen, en sträcka på ca 1 kilometer. Gång- och cykelvägen anläggs på vägens östra sida. Den byggs i huvudsak på den befintliga vägen och blir 2-2,5 meter bred. Den enskilda vägen är på denna sträcka i dåligt skick. Hela vägbanan ska asfalteras om och vägen dikas. Gång- och cykelvägen blir statlig allmän väg och avskiljs från körbanan, som förblir enskild väg med en bredd om 3,5 meter, med en målad linje. Vägen utgjorde fram till år 1969 allmän väg men denna delsträcka ägs idag av respektive fastighetsägare och saknar ordnad förvaltning.

Del 2b (plankartorna 400To204-400To205): Från korsningen med Rösevägen fram till Hästerydsmotet är Hultebackavägen också enskild. För denna delsträcka, ca 1 kilometer, är en gemensamhetsanläggning bildad, Lycke ga:4, vilken förvaltas av en samfällighetsförening. Vägen är i bra skick. Här kommer den befintliga vägen att breddas för att göra plats för en 2 meter bred gång- och cykelväg på vägbanans östra sida. Gång- och cykelvägen blir statlig allmän väg och avskiljs från körbanan, som förblir enskild väg, med en målad linje.

I Hästerydsmotet leds gång- och cykeltrafikanterna in på befintlig gång- och cykelväg på västra sidan längs den statliga vägen 1750.

Del 3 (plankartorna 400To206-400To209): Från Hästerydsmotet anläggs en 2,5 meter bred gång- och cykelväg på västra sidan om väg 1750, och ansluter till befintlig gång- och cykelväg i korsningen väg 1750/Kyrkvägen, en sträcka på ca 1,5 kilometer. Här avskiljs gång- och cykelvägen från körbanan med GCM-stöd. Gång- och cykelvägen rymms i huvudsak inom befintligt vägområde.

Mark som kommer att tas i anspråk

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

Sammanlagt kommer cirka 1 hektar mark att tas i anspråk med vägrätt. Större delen av den mark som ianspråk tas som nytt vägområde består av befintlig enskild väg, ca 70 kvm av skogsbruksmark, ca 320 kvm av jordbruksmark och ca 600 kvm allmänplats i detaljplan där kommunen kommer att tillhandahålla marken.

Cirka 0,9 hektar mark, som behövs för att bygga vägen, får tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Arealen utgörs i huvudsak av jord- och skogsbruksmark. Nyttjanderätten gäller under den tid som anges på plankartorna. Merparten av de arealer som föreslås tas i anspråk ingår i delarna 1 och 2 av vägplanen.

Kommunala planer

Gällande översiktsplan är från 1998.

Vägplanen (del 1) berör Stadsplan för Ingared 5:1 med flera fastigheter inom Hemsjö kommun, från 1972 (15-STY-2959). Den sökande anger att den mark som berörs av ny gång- och cykelväg är redovisad som allmänt ändamål. Då marken fortfarande kommer att användas som allmänt ändamål för gång- och cykeltrafikanter anser sökanden att det är en mindre avvikelse från stadsplanen.

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

Ett tiotal meter öster om den södra delen (del 1) av den planerade gång- och cykelvägen ligger Natura 2000-området Kärrbogårde. Syftet med området är att bevara de utpekade naturtyperna med mycket grova lövträd, som bland annat är av stort värde för den prioriterade arten läderbagge. Området är också utpekad som nyckelbiotop av Skogsstyrelsen. Den intilliggande sjön Sävelången avvattnas till Sävån 6,8 kilometer nedströms Ingared. Sävån är ett utpekad Natura 2000-område, Sävån, nedre delen, som bland annat avser att bevara säveålxaxen och det fennoskandiska vattendraget. Områdena utgör även riksintressen enligt 4 kapitlet miljöbalken.

E20 samt Västra Stambanan väster om planområdet utgör riksintressen för kommunikation.

Den planerade gång- och cykelvägen längs Hultebackavägen (del 2) kommer att ligga i kanten av riksintresset för kulturmiljövård Hemsjö-Ingared. Riksintresset avser att skydda odlingslandskapet med dess fornlämnings- och vägmiljöer vilka påvisar den bebyggelsehistoriska utvecklingen under förhistorisk tid och kommunikationer i äldre tider. Hultebackavägen är utpekad som fornlämning och namnges "Kungsvägen".

Öster om gång- och cykelvägens utredningsområde och öster om E20 och väg 1750 (del 3) ligger ett riksintresse för friluftsliv, Delsjö-Härens kogsområdet. Som närmast ligger området 110 meter från väg 1750.

Sjön Sävelången ligger som närmast 60 meter väster om planerad gång- och cykelväg (del 1). Sävelången är utpekad som regionalt fiskevatten med naturvärdesklass 1, fiskevårdsområde samt vattenförekomst med miljö kvalitetsnormer. Även Sävån omfattas av miljö kvalitetsnormer för vatten och från Göta älv upp till Hedefors gäller miljö kvalitetsnormer för laxfiskvatten.

Sjön Stora Färigen nordost om planerad gång- och cykelväg och öster om E20 är naturreservat, vattenförekomst med miljö kvalitetsnormer och vattentäkt med vattenskyddsområde. Sjön ligger som närmast cirka 300 meter från planerad gång- och cykelväg (del 3) vilken på ett par ställen passerar igenom primär (del 2) och tertiär zon (del 2 och 3) för vattenskyddsområdet.

Sju biotopskyddade objekt berörs eller ligger i omedelbar närhet till planerad byggnation. Det är en allé, diken och stenmurar. Strax söder om Kyrkvägen (del 3) placeras en stödmur med räcke för att minimera markanspråket vid det generellt biotopskyddade området. Inget strandskyddat område berörs.

Några fornminnen kan komma att beröras.

Projektets aktualitet

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 12 miljoner kronor i prisnivå 2016. Projektet ingår som ett deluppdrag i E20 Tollered – Ingared, vilket ingår i Nationell plan för transportinfrastrukturen 2014-2025.

Byggstart planeras ske våren 2019.

Bakgrund, andra utredningar och beslut samt val av lokalisering

År 2012 färdigställdes ombyggnaden av E20 mellan Ingared och Alingsås och den knappt 10 kilometer långa sträckan fick motorvägsstandard. På viss del, mellan Hästeryd och Alingsås, byggdes också på E20:s västra sida en lokalväg för bland annat långsamtgående trafik. Längs den nya lokalvägen (väg 1750) byggdes på del av sträckan, från korsningen med Kyrkvägen och upp till Alingsås, samt i själva motet, en separat gång- och cykelväg.

Den sökande anger att ett av huvudmotiven i vägutredningen för sträckan Tollered-Alingsås var att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Under arbetet med vägutredningen fattades beslut om ett gång- och cykelstråk från Alingsås via Västra Bodarna och Hästeryd till Tollered (Trafikverket 2005). Vid ombyggnad av sträckan Ingared-Alingsås år 2012 uppgraderades 9,7 kilometer av E20 till motorvägsstandard och trafiksäkerheten förbättrades genom att plankorsningar stängdes och mitträcken sattes upp. Dessutom anlades en 5 kilometer ny gång- och cykelväg från Alingsås till korsningen Kyrkvägen/väg 1750 samt en 1,5 kilometer lång gång- och cykelväg öster om E20 från Ingaredsmotet och norrut längs väg 1751/1750. Enligt den sökande saknas gång- och cykelväg längs det tidigare i vägutredningen beslutade gång- och cykelstråket mellan Ingaredsgatan och Kärrbogärdevägen, längs Hultebackavägen och längs en sträcka av väg 1750 väster om E20. Gång- och cykelvägen öster om E20 förbi Hemsjö utgör enligt den sökande en lång omväg för trafikanterna mellan Alingsås och Ingared jämfört med den föreslagna sträckningen i detta projekt.

Den sökande har vidare beskrivit att sträckan söder om nu aktuell vägplan, mellan Tollered och Ingared, ska förses med separat cykelväg när det vägvägnittet uppgraderas till motorvägsstandard. Detta enligt tidigare beslut från år 2001. Till skillnad från beslutet i vägutredningen år 2001 kommer dock inte en lokalväg för långsamtgående trafik att anläggas väster om väg E20 utmed sjön Sävelången. Långsamtgående trafik kommer istället att få åka via den ombyggda Snipåsvägen. Den vägen är dock enligt den sökande en alltför lång omväg för cykeltrafikanter mellan Tollered och Ingared. En gång- och cykelväg mellan Tollered och Ingared planeras därför väster om väg E20 vilken kommer att kunna kopplas ihop med gång- och cykelvägen enligt den nu aktuella vägplanen.

Den sökande uppger att i Alingsås kommuns föreslagna nya översiktsplan, vilken varit utställd under våren 2017, planeras för gång- och cykelstråk i sträckningen Tollered-Hästeryd, väster om väg E20, då det finns ett behov av att kunna cykla mellan de större tätorterna i kommunen. Sträckan mellan Hästeryd och Floda är en av de sista länkarna i ett sammanhängande cykelvägnät runt sjön Mjörn som ligger väster om Sävelången och Ingared. Sedan flera decennier tillbaka finns ett motionslopp vid namn "Mjörn runt". Stråket mellan Hästeryd och Floda ingår även i Trafikverkets nationella cykelvägnät i Region Väst, vilket bland annat är avsett för arbetspendling: stråk nr 6, Göteborg-Alingsås-Skaraborg - länsgräns Örebro län (E20) (Trafikverket 2015).

För att få ett sammanhängande cykelvägnät från Alingsås till Ingared som senare kan kopplas ihop med det planerade statliga cykelvägnätet mot Tollered så lämpar sig den föreslagna lokaliseringen enligt den sökande som det bästa alternativet för att öka tillgängligheten, säkerheten och tryggheten för cyklisterna.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har beslutat att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Den sökandes handläggning av vägplanen

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

- Gång- och cykelvägen skulle kunna läggas på den gamla landsvägen öster om E20 mellan Hästerydsmotet och busshållplats Släviksvägen
- Hultebackavägen borde göras allmän för att få en sammanhängande lokalväg på västra sidan E20 hela vägen mellan Ingared och Alingsås
- Gång- och cykelvägen måste förses med belysning så som gjorts för sträckan Västra Bodarna - Alingsås
- Anslutande kommunala cykelvägar

- Korsande ledningsnät
- Åtkomsten till korsande åker- och skogsbruksvägar

Efter granskningen har den sökande ändrat vägplanen. Bland annat har plankartan ändrats så att det framgår att det är detaljplanelagd mark för allmänplats som ianspråk tas vid Kärrbogärde (del 1). Redovisningen av biotopskydd har också förtydligats. Projektnamnet har ändrats till "E20 Tollered-Alingsås, gång- och cykelväg mellan Ingared och Västra Bodarna".

Ändringarna redovisas i en särskild handling. Berörd sakägare har underrättats.

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har tillstyrkt att vägplanen fastställs.

Skälen för Trafikverkets beslut

Utgångspunkter för prövningen

Olika alternativ för en ombyggnad av E20 med parallellvägar på sträckan Tollered – (Ingared) - Alingsås har utretts under en följd av år. Fastställelseprövningen av vägplanen ska göras oberoende av vilka inriktningsbeslut som väg hållningsmyndigheten tidigare fattat i nämnda förstudier och vägutredningar. Prövningen ska göras utifrån gällande rätt och nuvarande förhållanden.

Det framgår av väglagen att en allmän väg ska vara till för allmän samfärdsel. Med allmän samfärdsel har historiskt sett alltid avsetts i första hand motortrafiken, eftersom det var den typen av trafik som kunde sägas vara "interregional". Gång- och cykeltrafik ansågs däremot vara av främst lokalt intresse.

1958 uttrycktes det så här i kommentaren till då gällande väglag (från 1944):

"Principiellt kan endast farväg – d v s väg som är användbar för vanlig körtrafik med åkdon – vara allmän väg. Utanför begreppet allmän väg falla alltså vägar, vilka äga betydelse blott för visst eller viss mera speciella färd sätt, såsom gångvägar, cykelstigar, och ridvägar (jfr NJA 1938:325). Vad nu sagts innebär givetvis icke något hinder för att vid byggande av allmän väg eller eljest anlägga särskild cykelbana vid sidan av vägen". (Bexelius/Körlof, Väglagarna, andra upplagan 1958, s. 22).

Sedan för man också ett resonemang om att cykelvägen bör ligga nära vägen, vilket senare (i förarbetena till 1971 års väglag) utmynnade i ett resonemang om krav på ett påtagligt funktionellt samband mellan en väg och en cykelväg. Trafikverkets uppfattning är därför att en cykelväg måste vara en del av en allmän väg, en så kallad väganordning. Det går alltså inte att bygga fristående cykelvägar som statlig allmän väg.

I ärendet bör provas såväl om gång- och cykelvägen behövs för den allmänna samfärdseln som om den har ett påtagligt funktionellt samband med någon statlig väg. Dessutom bör lämpligheten att ur framtida drift- och underhållssynpunkt ha en statlig gång- och cykelväg på eller i direkt anslutning till en enskild väg övervägas.

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid granskningen i ett granskningsutlåtande. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning i de frågor som berör cykelvägen längs väg 1750.

Kommunicering under fastställelseprövningen

De som har framfört synpunkter under granskningen har fått se det som senare har tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning. De har också fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Under denna kommunikering kom det in tre yttranden. Svenska kraftnät konstaterar att bolagets tidigare synpunkter beaktats och har inte något ytterligare att erinra. I övriga yttranden, i ett gemensamt från Bostadsrättsföreningen Vivaldi och Equmeniakyrkan Hemsjö samt från Ingvar Holmström, argumenterar man för att Hultebackavägen ska förändras till allmän väg. Det är enligt yttrandena en liten åtgärd när nu del av vägen ändå ska bli gång- och cykelväg.

Trafikverket konstaterar att frågan om att förändra Hultebackavägen till allmän väg inte kan hanteras i fastställelseprövningen av denna vägplan. I väglagen och i vägförordningen finns regler om möjligheten och förfarandet för att förändra en enskild väg till en allmän väg. Vaghållningsmyndigheten har inte begärt någon sådan prövning.

Gång- och cykelvägens behov för den allmänna samfärdseln

I planhandlingarna är nollalternativet beskrivet. Nollalternativet innebär att ingen ny gång- och cykelväg byggs. Gång- och cykeltrafikanterna kommer då att fortsätta att gå och cykla på de vägar som finns idag, vilket innebär en omväg på Kärrbogärdevägen och att man cyklar på den nuvarande Hultebackavägen med bitvis dålig standard. Vidare kommer man att cykla på väg 1750 där separat gång- och cykelväg saknas mellan Hästerydsmotet och Kyrkvägen. Det antas att ingen ny beläggning kommer att bekostas av de privata ägarna av Hultebackavägen. Nordväst om Ingared kan uppemot 13 nya villor tillkomma enligt gällande detaljplan och det finns möjlighet till nya verksamheter vid trafikplats Ingared. I nollalternativet kommer gång- och cykeltrafikanterna att gå och cykla på befintliga vägar i blandtrafik. År 2040 kommer Ingared, Västra Bodarna och övriga samhällen i närheten att ha fått ökad bostadsbebyggelse. Elcyklar kommer sannolikt att användas av fler personer och cykeln kommer därmed att bli ett alternativ till bilen även för lite längre sträckor. Antalet cyklande på den aktuella vägen kan därför antas öka. Den dåliga beläggningen på Hultebackavägen fortsätter att begränsa cyklandet vintertid, då ojämnheter ökar riskerna för omkullkörning när det är halt. Hål i vägen medför att cyklisterna även sommartid behöver fokusera på att inte köra ned i hålor.

I planbeskrivningen under rubriken "Effekter och konsekvenser av projektet" redovisas bland annat följande:

- Möjligheten att gå och cykla på ett trafiksäkert sätt utmed Hultebackavägen och väg 1750 ökar, likaså möjligheten att pendlingscykla mellan Västra Bodarna och Ingared. Utbyggnaden medför att fler väljer cykeln framför bilen.
- Den nya gång- och cykelvägen kommer att få stor betydelse för trafiksäkerheten längs väg 1750.
- Gång- och cykelvägen knyter ihop Ingared med Alingsås och är ett led i att skapa en sammanhängande gång- och cykelväg runt Mjörn som gör det möjligt att gå och cykla säkert mellan orterna kring sjön: Tollered, Floda, Lerum, Gråbo, Sjövik och Alingsås. Detta är positivt för den hållbara utvecklingen i regionen.
- Konsekvenserna är stora och positiva då det redan idag är möjligt att gå och cykla på sträckan även om gång- och cykelväg saknas och Hultebackavägen är i dåligt skick (måttlig påverkan på regionalt intresse).

Trafikverket konstaterar att den nybyggnad av gång- och cykelväg som planeras för att skapa en förbindelse mellan väg 1668 (Kärrbogärdevägen) och Ingaredsgatan (del 1) innebär en förkortning om ca

250 meter jämfört med om man går eller cyklar in i bostadsområdet via nästa tvärgata. Alternativt kan man fortsätta längs Kärrbogärdevägen (mindre än 250 fordon/dygn) fram till Noresundsvägen. Gång- och cykelvägen planeras att byggas i den sträckning där väg 1668 gick innan området detaljplanelades och den statliga vägen flyttades utanför planområdet. I detaljplanen är området utlagt som allmänplats, park eller plantering. Idag är sträckan en upptrampad stig.

Trafikverket anser att om det finns ett behov av att sammankoppla det kommunala gatunätet med den statliga Kärrbogärdevägen genom en förbindelse inom detaljplanelagt område, så är det en kommunal angelägenhet.

Den ”privata delen” av Hultebackavägen (del 2a) används främst av de boende (3-4 hushåll) längs sträckan. Bedömd trafik är ca 25 fordon/dygn. Den vägsträcka som förvaltas av Lycke ga:4 (del 2b) är ombyggd av Trafikverket för ett par år sedan i samband med att utfarter mot E20 spärrades. Vägavsnittet används främst av boende i området. Trafiken har av den sökande uppskattats till mindre än 100 fordon per dygn.

I ärendet är klarlagt att det blir en snabbare och säkrare gång- och cykelväg på sträckan Ingared- Västra Bodarna om föreslagen gång- och cykelväg byggs. Frågan är dock om den blir så mycket bättre än de alternativ som finns i dag att det bör vara statens ansvar att bygga och underhålla den förbindelsen? Med andra ord, behövs den för den allmänna samfärdseln?

Mellan Ingared och Hästerydsmotet finns det öster om E20 alternativa statliga vägar, väg 1751 och 1750. Det noteras att intill väg 1751/1750 öster om E20 finns en gång- och cykelväg längs de första ca 1,5 kilometrarna. Med utgångspunkt från att den nu planerade gång- och cykelvägen väster om E20 enligt den sökande ska vara en väganordning till E20 är sträckan, mätt längs E20, mellan Ingaredsmotet och Hästerydsmotet jämfört med sträckan längs de alternativa vägarna av intresse. Sträckan längs E20 är 2,5 kilometer. Sträckan mellan samma punkter längs statliga vägar öster om E20 är ca 3,5 km och den planerade gång- och cykelvägen väster om E20, längs Hultebackavägen, blir ca 3,3 kilometer. Givetvis blir det i och för sig en förlängning för de cyklister som bor i de västliga delarna av Ingared om de ska nyttja vägarna öster om E20, jämfört med den föreslagna gång- och cykelvägen väster om E20. Det saknar dock betydelse för frågan om det behövs en alternativ statlig gång- och cykelväg med motivet att det inte längre är möjligt att cykla på E20.

Det går även att ta sig mellan Ingared och Västra Bodarna via väg 1956 och vidare längs väg 1957 parallellt med västra stambanan.

Trafikverket anser att det saknas behov av en statlig gång- och cykelväg väster om E20 för att avlasta E20. Det finns redan ett sammanhängande statligt vägnät öster om E20 som endast innebär en förlängning om ca 200 meter jämfört med att färdas längs föreslagen gång- och cykelväg väster om E20. Sökanden har inte hävdat att vägen öster om E20 av trafiksäkerhetsskäl skulle vara olämplig för gång- och cykeltrafikanter. Skulle det förhålla sig på det sättet finns det möjlighet att överväga om hela sträckan 1751/1750 borde förses med separat gång- och cykelbana. Denna möjlighet till cykling öster om E20 är också illustrerad som befintlig cykelled i Alingsås kommuns förslag till ny översiktsplan.

Som skäl har framförts att cykelvägen väster om E20 skulle bli kortare för cyklisterna och att Hultebackavägen i dess dåliga skick inte är trafiksäker. Trafikverket ifrågasätter inte att det skulle bli en fördel för cykelpendlare mellan Ingared och Alingsås om den väg som redan idag används av cyklisterna rustas upp. Den skulle så som sökanden anger få regional betydelse och öka attraktiviteten för att cykelpendla mellan orterna i kommunen. Denna gång- och cykel förbindelse är emellertid inte, enligt

Trafikverkets uppfattning, en statlig angelägenhet då behovet för den allmänna samfärdseln redan är tillgodosett genom andra alternativa vägar.

Hultebackavägen nyttjas av cyklister idag men har så ringa trafik att det kan ifrågasättas om det finns behov av en cykelbana på den vägsträckan, oavsett vem som är väghållare. Kommer ens cykeltrafikanterna att nyttja cykelbanan istället för hela vägbanan? Idén med en separat gång- och cykelväg längs en väg med mellan 20 och 100 bilar per dygn synes snarast vara en konstruktion för att möjliggöra en standardhöjning på vägen. Anläggandet av en gång- och cykelväg på den befintliga enskilda vägen förutsätter dessutom att hela vägbanan, även den för enskild motortrafik, upprustas. Vägplanen ger ingen sådan rätt och avtal med fastighetsägarna saknas. Det är därmed också tveksamt om vägplanen uppfyller det så kallade aktualitetskravet för denna del.

Trafikverket ifrågasätter inte behovet av att separera gång- och cykeltrafiken längs väg 1750 genom att anlägga en separat gång- och cykelbana på västra sidan om den befintliga vägen.

Gång- och cykelvägens funktionella samband med E20.

Det krävs ett påtagligt funktionellt samband med en allmän väg, för att Trafikverket ska kunna bygga en gång- och cykelväg. Utan det funktionella sambandet är inte kravet på allmän samfärdsl (vilket en allmän väg ska vara till för) uppfyllt.

Den sökande torde anse att den nu planerade gång- och cykelvägen ska vara gångtrafikanter och cyklisters möjlighet att färdas längs E20, då det numera är förbjudet att cykla och promenera där. En gång- och cykelväg kan enligt Trafikverkets uppfattning normalt inte ses som en väganordning till en motorväg, särskilt inte om det finns alternativa allmänna vägar för gång- och cykeltrafiken. Så är fallet för den norra delen av vägplanen (del 3) som utan tvekan har ett funktionellt samband med väg 1750 vilken har byggts för långsamtgående trafik samtidigt som E20 på samma sträcka byggdes om. I samma arbetsplan ingick att bygga en gång- och cykelväg på del av 1751 öster om E20, den alternativa allmänna väg som långsamtgående och cyklister hänvisades till i den planen.

Trafikverket anser att vad som avses med "påtagligt funktionellt samband" inte är alldeles tydligt. Verket menar att eftersom gång- och cykelvägen ska vara en väganordning till den befintliga vägen, kan avståndet mellan dem inte vara alltför stort. Ett kriterium kan vara att gång- och cykelbanan på huvuddelen av sin sträckning är synlig från den befintliga vägen, ett annat att gång- och cykelbanan och övriga vägen ska vara så sammankopplade med varandra att det ter sig naturligt och enkelt för en trafikant att välja gång- och cykelvägen istället för den del av vägen som är avsedd för motortrafik. E20 är numera en motorväg. För sträckan mellan Ingared och Hästerydsmotet finns alternativa vägar. Den föreslagna gång- och cykelvägen ligger även geografiskt på ett inte obetydligt avstånd från E20. Som längst ligger den föreslagna gång- och cykelvägen ca 600 meter från E20.

Trafikverket anser med hänvisning till ovanstående att det är tveksamt om den föreslagna gång- och cykelvägen längs Hultebackavägen (del 2a och 2b) kan anses vara en väganordning till E20. Trafikverket tar dock inte slutlig ställning eftersom denna del av vägplanen av andra skäl undantas från fastställelse.

Framtida underhåll och drift

En fråga man också bör ställa sig är om det är lämpligt ur drifts- och underhållssynpunkt att ha en statlig väg som ligger helt "i kloss" med en enskild väg? Hur ska drift och underhåll av gång- och cykelvägen fungera i framtiden? Borde inte hela vägen vara allmän om det finns behov av att ha allmän cykeltrafik på den? Trafikverket har inte mandat att vid fastställelseprövningen av vägplanen avgöra den frågan. Verket kan dock konstatera att den sökande bemött inkomna yttranden i den frågan. Väghållningsmyndigheten,

Region Väst, har då svarat att det inte är aktuellt att förändra vägen till allmän då trafikmängden är ringa och alternativa vägar finns.

Om hela vägplanen skulle genomföras blir Hultebackavägen med intilliggande gång- och cykelväg en slags hybrid ”enskild väg med statligt körfält”. Att möjliggöra en sådan juridisk lösning har tidigare diskuterats. Trafikverket (tidigare Vägverket) har 2005-09-19 yttrat sig över utkast till lagrådsremiss angående ändringar i anläggningslagen m.m. (Ju 2002/6130/L1). Lagrådsremissen byggde på en lantmäteriutredning. I utkastet föreslogs bland annat en ny 49 a § i anläggningslagen (1973:1149), innebärande en rätt för staten att anordna gång- och cykelvägar med servitut. Vägverket ansåg att förslaget var bra och att det skulle ge möjlighet att nyttja befintliga vägar i landskapet, så att Vägverket inte alltid måste bygga nytt och ta ytterligare mark i anspråk. Lagförslaget åtföljdes dock inte av någon lagstiftning.

Om möjligheten hade funnits för Trafikverket att med stöd av servitut anlägga en gång- och cykelväg på den enskilda vägen Hultebackavägen skulle detta gett samma resultat som nu framtagna vägplan syftar till. Trafikverket menar att i denna plan tillämpar man i praktiken detta tidigare förslag trots att det inte resulterat i någon lagstiftning.

Undantag från fastställelse

Med de skäl som anges ovan finner Trafikverket att de delar av vägplanen som avser gång- och cykelväg vid Kärrbogårde (del 1) och gång- och cykelväg längs Hultebackavägen (del 2a och 2b) inte kan fastställas. Dessa delar ska därför undantas från fastställelse.

Gång- och cykelväg längs väg 1750

Del 3 av vägplanen utgör en förlängning söderut av den befintliga gång- och cykelvägen längs väg 1750, från Kyrkvägen och söderut till befintlig gång- och cykelväg i Hästerydsmotet. Trafikverket anser att denna del av vägplanen är motiverad. Ingen detaljplan berörs. Inget Natura 2000-område berörs och gång- och cykelvägen påverkar inte heller något riksintresse.

Trafikverket bedömer att projektet inte medför att miljö kvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Övriga miljö kvalitetsnormer bedöms inte vara aktuella.

Trafikverkets samlade bedömning av gång- och cykelväg längs väg 1750

Trafikverket bedömer att en utbyggnad av gång- och cykelväg längs väg 1750 enligt vägplanen är motiverad och har tillräcklig aktualitet. Vägplanen har handlagts i enlighet med reglerna i väglagen och vägförordningen. Vägens sträckning strider inte mot kommunens översiktsplan.

Den i vägplanen aktuella delen av väg 1750 byggdes som parallellväg till E20 och är avsedd för långsamtgående trafik. Den föreslagna utbyggnaden medför att det blir en sammanhängande cykelväg längs väg 1750 från Hästerydsmotet och norrut till Alingsås. Det innebär att gång- och cykelvägen får ett lämpligt läge och utförande.

Genom att lägga gång- och cykelvägen i huvudsak inom befintligt vägområde så tillgodoses ändamålet med vägen med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad.

Trafikverket bedömer att väganläggningen längs väg 1750 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.

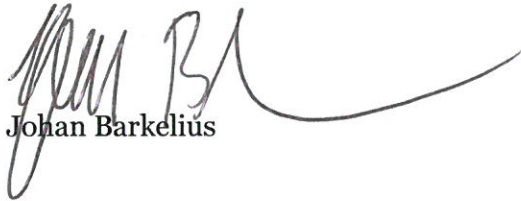
Trafikverket bedömer att det behov och den omfattning av tillfällig nyttjanderätt som har redovisats i vägplanen är skäliga.

Trafikverket gör sammantaget bedömningen att vägplanens utformning, omfattning och åtgärder längs väg 1750 innebär en lämplig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen. I övriga delar kan vägplanen inte fastställas, varför de undantas.

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:

Länstyrelsen i Västra Götalands län
Lantmäteriet (efter laga kraft)
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västra Götalands län
Regionförbundet i Västra Götalands län
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, Planprovning, Box 810, 781 28 Borlänge.

Skrivelsen måste vara hos Trafikverket **senast den 29 juni 2018**.

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.