

## VÄGPLAN, GRANSKNINGSHANDLING

# Snipåsvägen

Lerums och Alingsås kommuner, Västra Götalands län

## Planbeskrivning

2014-08-11

Projektnummer: 106595



Dokumenttitel: Snipåsvägen - Vägplanbeskrivning

Skapat av: Martin Arvidsson, IVvåp5 Konsult

Dokumentdatum: 2014-08-11

Revideringsdatum:

Dokumenttyp: Granskningshandling

Ärendenummer: TRV 2012/51603

Projektnummer: 106595

Version: 1.0

Kontaktperson: Anders Nordeman, Trafikverkets projektledare

Publiceringsdatum:

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Anders Nordeman

Projektansvarig: Anders Nordeman

Fotograf: EQC Group AB

Distributör: Trafikverket, Kruthusgatan 17, 405 33 Göteborg, telefon: 0771-921 921

# Innehåll

<b>1. SAMMANFATTNING</b>	<b>5</b>
<b>2. BAKGRUND OCH FÖRUTSÄTTNINGAR</b>	<b>5</b>
2.1. Bakgrund	5
2.2. Syfte och mål	6
2.2.1. Vägplanens syfte	6
2.2.2. Projektets syfte och mål	6
2.3. Befintliga förhållanden	6
2.4. Behov av förändringar	7
2.5. Tillåtlighet enligt 17 kap miljöbalken	7
2.6. Natura 2000-områden och andra riksintressen	7
2.7. Planens överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler och miljökvalitetsnormer	7
2.8. Sammanfattning av en samhällsekonomisk bedömning	8
<b>3. LOKALISERING OCH UTFORMNING</b>	<b>8</b>
3.1. Förstudie	8
3.2. Val av lokalisering	8
3.3. Val av utformning	8
<b>4. KONSEKVENSER AV FÖRSLAGET</b>	<b>9</b>
4.1. Trafiktekniska konsekvenser	9
4.1.1. Överensstämmelse med de transportpolitiska målen	9
4.1.2. Restid/komfort	9
4.1.3. Framkomlighet	9
4.1.4. Kapacitet	9
4.1.5. Bytespunkter med koppling till andra transportsystem	9
4.1.6. Trafiksäkerhet	9
4.2. Miljökonsekvenser	9
4.2.1. Hälsa och säkerhet	9
4.2.2. Natur- och kulturmiljö	10
4.2.3. Hushållning med naturresurser	11

<b>4.3.</b>	<b>Skyddsåtgärder och försiktighetsmått</b>	<b>11</b>
<b>4.4.</b>	<b>Markanspråk och konsekvenser för pågående markanvändning.</b>	<b>11</b>
<b>4.5.</b>	<b>Påverkan under byggnadstiden</b>	<b>11</b>
<b>5.</b>	<b>GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING</b>	<b>12</b>
<b>5.1.</b>	<b>Formell hantering</b>	<b>12</b>
<b>5.2.</b>	<b>Fastställelsebeslutets omfattning</b>	<b>12</b>
<b>5.3.</b>	<b>Rättsverkan av fastställelsebeslut</b>	<b>12</b>
<b>5.4.</b>	<b>Vägområde för allmän väg</b>	<b>13</b>
5.4.1.	Vägområde för allmän väg med vägrätt	13
5.4.2.	Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt	13
<b>5.5.</b>	<b>Kommunala planer</b>	<b>13</b>
<b>5.6.</b>	<b>Genomförande</b>	<b>14</b>
<b>5.7.</b>	<b>Finansiering</b>	<b>14</b>

# 1. Sammanfattning

När pågående ombyggnad av E20 på delen Ingared-Alingsås är färdig kommer hela sträckan Göteborg-Alingsås, med undantag för den cirka fyra kilometer långa sträckan Tollered-Ingared, att ha motorvägsstandard. Då trafiksäkerheten på den återstående delen Tollered-Ingared är mycket bristfällig har trafikverket i en förstudie beslutat att upprätta en vägplan för denna del av E20. Syftet med projektet är att med nödvändiga åtgärder uppgradera den aktuella delen av E20 till motorväg med skyltad hastighet 100 km/. Befintliga plankorsningar ska stängas och ersättas med en ny trafikplats vid Ormås.

Det beslutades också att trafiksäker förbindelse för långsamgående trafik ska finnas mellan Tollered och Ingared. I förstudien pekades Snipåsvägen och väg 1750 ut som lämplig omledningsväg för denna trafik. Snipåsvägen ingick till en början i vägplanen för E20, men har brutits ut och behandlas nu som ett eget projekt. Snipåsvägen är 3 km lång och är i dagsläget klassad som enskild väg. I samband med ombyggnationen kommer den att övergå till allmän väg.

Tollered och Ingared ligger längs E20, cirka 3 mil öster om Göteborg, i Västra Götalands län. Snipåsvägen ligger öster om E20.

Föreslagna förändringar på Snipåsvägen innebär en enkelsidig breddning från dagens 2,5-4 meter till 4 meter längs hela sträckan. Antalet mötesplatser kommer att öka från 14 till 21 stycken och vägbredden kommer i dessa punkter bli 6 meter. Bärigheten och avvattningen på vägen kommer att förbättras i samband med ombyggnationen.

Beslut om betydande miljöpåverkan togs i december 2011, där Länsstyrelsen i Västra Götalands län fann att projektet kan anses medföra betydande påverkan, vilket innebär att vägplanen med tillhörande MKB skall upprättas med utökat samråd.

Vägplanens miljökonsekvensbeskrivning är inlämnat till Länsstyrelsen för godkännande den 2014-07-03.

Den totala kostanden för ombyggnationen av E20 med tillhörande GC-vägar och lokalvägar bedöms till 90 miljoner kr i 2011 års prisnivå. Projektet finansierat i nationell plan för perioden 2011-2021. Byggnation kommer att utföras som en totalentreprenad.

Samrådsmöten har hållits under perioden. Protokoll från dessa finns bilagt till denna vägplan.

## 2. Bakgrund och förutsättningar

### 2.1. Bakgrund

I förstudien från 2012 för väg E20, delen Tollered-Ingared beslutade Trafikverket att upprätta vägplan för sträckan längs E20, inklusive åtgärder på Snipåsvägen, då denna föreslogs användas för långsamgående trafik mellan orterna. Vägplanen för sträckan påbörjades 2013-10-01. I upphandlingen av Skissfas/Vägplan beslutades det att separata Vägplaner med tillhörande MKB:er skulle upprättas för E20 respektive Snipåsvägen.

Anledningen till detta är främst att ombyggnation av Snipåsvägen måste vara klar innan arbetena på E20 påbörjas.

Snipåsvägen kommer, tillsammans med väg 1750, att användas som lokalväg mellan Tollered och Ingared. Snipåsvägen är idag enskild väg, men kommer att övertas av Trafikverket i samband med ombyggnationen och regleras om till allmän väg. Utöver funktionen som lokalväg kommer även den långsamtgående trafik som idag kör på E20 att hänvisas till Snipåsvägen.

## 2.2. Syfte och mål

### 2.2.1. Vägplanens syfte

Syftet med vägplanen är att:

- ge väghållaren tillstånd att bygga vägen
- ge möjlighet till markåtkomst med vägrätt
- reglera väghållningsansvaret, det vill säga fastslå vilka delar i projektet som ska utgöra allmän väg och väganordning

### 2.2.2. Projektets syfte och mål

Ombyggnationen av E20 syftar främst till att öka trafiksäkerheten för samtliga trafikslag längs vägen. Målet är att minska antalet olyckor samt att förbättra framkomligheten för den genomgående trafiken. Den aktuella sträckan av E20 ska uppgraderas till en 4-filig motorväg med en referenshastighet på 100 km/h. E20 är en del av det nationella stamvägnätet. För Snipåsvägen gäller att den ska uppgraderas i geometri, vägbredd och bärighet till den grad att den kan fungera som en säker och tillgänglig lokalväg för boende i området och långsamtgående trafik mellan Tollered och Ingared.

## 2.3. Befintliga förhållanden

Snipåsvägen är en smal väg som slingrar sig fram genom blandskog och ett äldre, småskaligt jordbrukslandskap. Den totala utredningssträckan mellan Tollered och väg 1750 är 3 km. Vägbredden varierar mellan 2,5 och 4 meter. På ett flertal ställen går vägen nära bostadshus, och längs några sträckor kantas vägen av stengårdsgårdar och alléträd.

Trafikmängden 2014 har beräknats till 200 fordon per dygn (antal fastigheter längs sträckan gånger schablonvärde 6), inga mätningar har dock utförts. Det finns 14 mötesplatser på sträckan och avståndet mellan dessa är generellt omkring 100-200 meter men ett avsnitt om cirka 500 meter saknar mötesmöjligheter helt. Vägbredden vid mötesplatserna är generellt 5-6 meter men smalare på något ställe. Vid flera av mötesplatserna är det också dåliga siktförhållanden.

Vägen är idag asfaltsbelagd men har brister i både bärighet och avvattning. Vid tjällossning uppstår stora problem med ojämna tjällyftningar och blockuppfrysning. Ojämnheter och kraftig spårbildning förekommer som tyder på deformationer i vägens överbyggnad eller terrass. Vid de värsta avsnitten med spårbildning förekommer även långsgående sprickor i vägmitt. Enstaka slaghål förekommer men inte i någon större utsträckning.

Diken saknas helt på många ställen och i de fall de förekommer så finns det oftast ingen slutrecipient för vattenavledningen.

Avseende vägens avvattningsgrad bedöms dräneringsgraden över lag vara dålig eller tveksamt dränerad.

Ett energiföretag har nyligen förlagt ledningar vid sidan om vägen och därmed grävt upp av vägkanten utmed större delen av sträckan.

#### 2.4. Behov av förändringar

För att klara de krav och önskemål som ställs på Snipåsvägen i form av allmän väg för bilar och långsamtgående trafik behöver den rustas upp. Vägen kommer att ligga kvar i befintlig sträckning men breddas ensidigt utmed hela sträckan. En djupfräsning kommer krävas samt nya massor för att förbättra bärigheten. Befintliga fastighetsutfarter samt korsningarna med Kärrdalsvägen och väg 1750 kommer endast att justeras i så liten utsträckning som möjligt.

#### 2.5. Tillåtlighet enligt 17 kap miljöbalken

Tillåtlighetsprövning ska alltid ske när det gäller motorväg, motortrafikled samt andra vägar med minst fyra körfält och minst 10 km. Tillåtlighetsprövning kommer att ske för E20, men är ej aktuellt för Snipåsvägen.

#### 2.6. Natura 2000-områden och andra riksintressen

Det finns två Natura 2000-områden i närheten av utredningsområdet. Natura 2000-området Sävån ligger cirka 4 km från utredningsområdet och Natura 2000 Kärrbogårde cirka 5 km från utredningsområdet. Det främsta syftet med Natura 2000-området Sävån är att bevara ett naturligt framrinnande vattendrag med omgivande ädellövskogar, delvis av hagmarkskaraktär, och sumpskogar som tidvis översvämmas. Syftet med Natura 2000-området Kärrbogårde är att bevara de utpekade naturtyperna med mycket grova lövträd som är av stort värde för den prioriterade arten läderbagge. Inget av Natura 2000-området bedöms påverkas av de planerade vägätgårderna.

Västra delen av utredningsområdet, närmast Tolleredes samhälle, går in i riksintresseområde Skallsjö-Ingared. Denna del av riksintresset är utpekad för att bevara den äldre industrimiljön med brukskaraktär vid Tollered samhälle. Riksintresset bedöms inte påverkas av åtgärderna längs Snipåsvägen eftersom de värden som riksintresset avser att bevara inte finns längs Snipåsvägen.

#### 2.7. Planens överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler och miljö kvalitetsnormer

Inga miljö kvalitetsnormer bedöms överskridas.

Miljömålen God bebyggd miljö, Levande sjöar och vattendrag, Levande skogar, Ett rikt växt- och djurliv samt Ett rikt odlingslandskap bedöms inte påverkas i varken positiv eller negativ riktning.

## 2.8. Sammanfattning av en samhällsekonomisk bedömning

I det här skedet har ingen EVA-kalkyl (samhällsekonomisk kalkyl) genomförts. Ombyggnaden är inte i första hand baserad på en samhällsekonomisk bedömning utan på ett praktiskt behov.

# 3. Lokalisering och utformning

## 3.1. Förstudie

En förstudie upprättades för E20, delen Tollered – Ingared under 2011. Förslaghandlingens är daterad 2011-10-18, med en revidering 2012-05-31. Beslutshandlingen är daterad 2012-06-28.

Utredningssträckan är den enda kvarstående delen av E20 mellan Göteborg och Alingsås som inte har motorvägsstandard. Det är främst trafiksäkerheten längs sträckan som är mycket undermålig, men även framkomligheten minskas av de många korsningarna och trafikeringen av långsamtgående fordon.

Syftet med ombyggnaden av uppgradera den aktuella delen av E20 till motorväg med hastighet 100 km/timme. Projektmålet avseende motorvägsstandard bedömdes inte kunna uppnås med åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1 eller 2-åtgärder, utan förbättrings- och ombyggnadsåtgärder har föreslagits enligt steg 3 och 4. Inom dessa åtgärdsförslag för E20 ingick en upprustning av Snipåsvägen samt ett övertagande av denna av Trafikverket.

## 3.2. Val av lokalisering

Inriktningsbeslutet har från början varit att Snipåsvägen ska ligga kvar i befintlig sträckning. På Snipåsvägens första del, närmast Tollered, går vägen i en stigning på 12-13%. Det utreddes om det var möjligt att minska denna lutning. För att klara det skulle vägen behöva ledas om, på grund av närhet till bostadshus. Detta alternativ förkastades då det ansågs vara alltför kostsamt.

## 3.3. Val av utformning

Målet är att belagd bredd ska vara 4 meter, förutom där det innebär alltför stora intrång i miljö- eller kulturintressen. Vägen kommer också att få sju nya mötesplatser, utöver de 14 befintliga. Belagd bredd vid mötesplatserna blir sex meter. Bärigheten förbättras genom att beläggningsen fräses upp och kompletteras med nytt bärlager för att öka standarden på vägen och underlätta drift- och underhåll. Vägmitt höjs 22 cm jämfört med nuvarande nivå. Detta innebär en naturlig förbättring av avvattningen. Befintliga trummor förlängs och vid vägbreddning tillkommer nya trummor.

Övriga justeringar i befintlig plan- och profilgeometri undviks.



## 4. Konsekvenser av förslaget

### 4.1. Trafiktekniska konsekvenser

Upprustningen av Snipåsvägen är en konsekvens av vägförslaget för E20. För att vägen ska kunna övergå från enskild förvaltning till statlig, samt kunna användas som lokalväg samt transportväg för långsamtgående fordon krävs en upprustning av denna. Trafikkonsekvenser för Snipåsvägen ska ses mot bakgrund av detta.

#### 4.1.1. Överensstämmelse med de transportpolitiska målen

Upprustningen av Snipåsvägen som en del i E20-ombyggnaden ligger mycket väl i linje med de transportpolitiska målen gällande både funktions- och hänsynsmål. Ombyggnaden av E20 innebär att inga långsamtgående fordon eller oskyddade trafikanter ska kunna röra sig utmed vägen, samt att ett flertal trafikfarliga korsningar stängs. Det byggs en separat GC-bana utmed motorvägens västra sida. Cyklister på dess östra sida hänvisas till de mindre bilvägarna. Funktionen för Snipåsvägen blir främst lokalväg för långsamtgående fordon samt lokal biltrafik mellan Tollered och Ingared.

#### 4.1.2. Restid/komfort

Komforten på Snipåsvägen kommer att förbättras, dels på grund av breddningen av vägen med främst på grund av att vägbanan justeras och får en bättre bärighet. Sprickor och spårbildning åtgärdas och avvattningen förbättras. Restiden kommer att förbättras på E20 men är ingen förutsättning för Snipåsvägen.

#### 4.1.3. Framkomlighet

Framkomligheten på Snipåsvägen förbättras, dels på grund av den allmänna vägbreddningen men också för att förslaget innebär att vägen utökas med sju nya mötesplatser.

#### 4.1.4. Kapacitet

Kapaciteten på Snipåsvägen kommer att öka något på grund av föreslagna åtgärder. Dock är trafikmängderna mycket små på vägen och prognoserna visar inte på någon större ökning framöver.

#### 4.1.5. Bytespunkter med koppling till andra transportsystem

Inte aktuellt på sträckan.

#### 4.1.6. Trafiksäkerhet

Åtgärderna på Snipåsvägen gör den också något mer trafiksäker genom vägbreddningen och utökningen av antalet mötesplatser.

### 4.2. Miljökonsekvenser

Beslut om betydande miljöpåverkan togs i december 2011, där Länsstyrelsen i Västra Götalands län fann att projektet kan anses medföra betydande påverkan, vilket innebär att vägplanen med tillhörande MKB skall upprättas med utökat samråd. Se miljökonsekvensbeskrivningen (MKB), flik 4.

#### 4.2.1. Hälsa och säkerhet

Väгатгärderna anses inte innebära väsentlig ombyggnad av vägen och därför används riktvärdena för åtgärder i befintlig miljö. Skyltad hastighet kommer att vara 40 km/timme och bedömd total trafikmängd är 2040 är 250 fordon per dygn. Då trafikmängderna är ringa bedöms inte riktvärdena för de ekvivalenta bullernivåerna överskridas. (65 dBA ekvivalent nivå och 80 dBA maximal nivå). Inte heller riktvärdena för maxnivåer vid uteplats och inomhus bedöms överskridas. Inte heller bedöms riktvärdena för vibrationer överskridas.

#### 4.2.2. Natur- och kulturmiljö

På större delen av sträckan breddas vägen på platser där sidoområdet är uppgrävt sedan tidigare för nedläggning av kabel utfört av ett energibolag.

Ingen negativ påverkan bedöms uppkomma på de utpekade naturmiljöobjekten nr 4, 5, 7 och 8 i naturvärdesinventeringen, se miljökonsekvensbeskrivningen:

Något större påverkan blir det på några kortare delsträckor, men konsekvenserna av denna påverkan bedöms som liten. Skötseln av betesmarkerna bedöms inte försvåras.

Vid ett område med grova ekar, allé och gödselpåverkad betesmark samt grönvit nattviol har vägen har breddats på den motsatta sidan för att bevara de utpekade värdena. Den grönvita nattviolen växer i betesmarken och här görs inga åtgärder. De nya vägslänterna som görs till följd av att vägen höjs, innebär att grus och jord läggs över trädens rötter i området från väggkant och cirka 60 cm mot de cirka 10 stycken äldre träd som står nära vägen. Detta bedöms inte påverka trädens vitalitet påtagligt om det sker utan att materialen packas ihop med maskiner och med begränsad åverkan på trädens stammar och grenar.

Inga intrång görs på platser med värdefull väggkantsflora.

Trumman under Snipåsvägen som leder vägdikesvatten till den västra bäcken byts. Bedömningen är att med inarbetade skadebegränsande åtgärder uppkommer ingen grumling nedströms bäcken. Naturvärdena i bäcken är idag låga och ligger långt nedströms. Ingen påverkan bedöms därför uppstå på naturvärdena nedströms bäcken. Inga allmänna eller enskilda intressen bedöms påverkas av utbytet av vägtrumman.

Vägens hårdgjorda yta ökar och avvattningen från vägen förbättras. Infiltration sker även fortsättningsvis i vägdikena, eftersom de inte är täta, men eftersom vattnet kommer att rinna snabbare, kommer en ökad mängd vägdagvatten att rinna ut i markerna i vägens lågpunkter och till bäcken väster om Svedjorna jämfört med idag. Tillskottet till markerna vid vägens lågpunkter och till bäcken bedöms dock bli marginellt, då vägen breddas mellan 0,5-1 meter. Det bedöms inte påverka vattenmiljön i bäcken (som torkar ut sommartid) eller i markerna vid lågpunkterna. Konsekvenserna för den biologiska mångfalden bedöms som små.

Varken ekologisk eller kemisk status i Sävelången bedöms påverkas av väгатгärderna.

Stenmurarna påverkas inte av åtgärderna. Alléträden påverkas inte om föreslagna skadebegränsande åtgärder vidtas under byggtiden. Konsekvenserna för det regionala odlingslandskapet ur ett kulturmiljöperspektiv bedöms som små.

Länsstyrelsen har bedömt att vägätgärderna inte medför någon påverkan på de två områden som är utpekade som övrig kulturhistorisk lämning inom utredningsområdet. Fornlämningen som ligger utanför vägområdet berörs inte heller.

#### 4.2.3. Hushållning med naturresurser

Cirka 2500 m<sup>2</sup> skogsmark och 1500 m<sup>2</sup> åkermark tas i anspråk för breddning av vägen och de nya mötesplatserna. Större delen den skogsmark som tas i anspråk är idag gräsbevuxen kalmare och endast vid åtgärderna för mötesplatser kommer ett tiotal yngre träd i kanten av ett skogsområde att tas bort. Påverkan bedöms vara marginell på dessa näringar i området.

Grundvattnet, och därmed enskilda brunnar, bedöms inte påverkas. Vägdragvattnet kommer att fortsätta infiltrera genom vägdikena och i lågpunkterna och andelen ökad hårdgjord yta är liten. Vid km 2/600 kommer vägens profil inte att höjas, för att inte påverka avrinningsförhållandena och vattennivåerna i befintlig brunn.

#### 4.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Inga skyddsåtgärder och försiktighetsmått har föreslagits.

#### 4.4. Markanspråk och konsekvenser för pågående markanvändning.

Utformningen av vägen utgått från krav i VGU (Vägar och gators utformning), men har också anpassats utifrån befintlig vägs geometri och omgivningarna för att minimera markinträdet. Markinträdet anses vara så pass litet att det inte kommer att ge några konsekvenser för pågående markanvändning. Mark som tas i anspråk är åkermark, hagmark och tomtmark.

MKB-arbetet har också syftat till att minimera intrång och konsekvenser för pågående markanvändning.

#### 4.5. Påverkan under byggnadstiden

Framkomligheten kommer att vara begränsad under byggtiden. Vägen spärras troligtvis för genomfart dagtid 7-17 under vissa perioder, men kommer alltid att vara framkomlig för räddningstjänstfordon och ambulans. Byggtiden beräknas till cirka sex månader.

Under tiden som vägen byggs om kommer störningar från entreprenadmaskiner att förekomma i normal omfattning och under normal arbetstid (7-17).

Det finns risk för skador på stenmurar, alléträd och andra större träd längs vägen under byggtiden då de återfinns nära arbetsområdet. Risk finns också att skador på omgivande naturmiljöer kan uppträda vid spill av oljor eller drivmedel, vid körning med maskiner på trädens rotsystem eller om rotsystemen torkar ut vid schaktning när träd och övrig vegetation ska sparas. Skador är permanenta och går inte att reparera helt. Tillräckliga förebyggande åtgärder ska därför vidtas under byggtiden.

Det finns också risk för att grumligt vägdragvattnet rinner ut i vattendragen under byggtiden. Detta problem kan uppkomma vid arbeten som kan grumla vattendragen i närheten av

bäckar då arbeten sker under regniga förhållanden. Om grumling i vattendragen sker under fel period på året kan beståndet av öring i bäcken påverkas negativt men tillfälligt.

Enskilda brunnar som ligger nära vägen skulle kunna påverkas av vägätgårderna under byggtiden genom till exempel läckage eller spill av olja från arbetsmaskiner eller vid sprängning.

Förslag till åtgärder för att minimera störningar och undvika skador redovisas i MKBn.

## 5. Genomförande och finansiering

### 5.1. Formell hantering

Vägplanen omfattar det som redovisas i denna beskrivning och på plan- och profilritningarna. Vägplanen för detta objekt kommer att ställas ut och genomgå fastställelseprövning. Under utställningstiden kan berörda sakägare inkomma med synpunkter på vägplanen. De synpunkter som inkommer sammanställs och kommenteras i ett PM över yttranden som upprättas då utställsetiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket Region Väst anser att vägplanen måste revideras. Efter eventuell revidering kontaktas de sakägare som berörs av förändringen. Om de berörda sakägarna fortfarande har synpunkter kommer även dessa att föras in i PM över yttranden.

Vägplanen och det upprättade PM:et översänds till Länsstyrelsen i Västra Götaland som yttrar sig över de upprättade handlingarna. m

Fastställelseprövningen inleds med att de som har anmärkt på vägplanen ges möjlighet att ta del av upprättat PM över inkomna yttranden. Efter denna så kallade kommunikation kan fastställelsebeslut upprättas, om planen uppfyller Väglagens formella krav.

Det eventuella fastställelsebeslutet kungörs och berörda sakägare ges möjlighet att överklaga beslutet till regeringen. Om ingen överklagar vinner vägplanen laga kraft.

Vid en eventuell regeringsprövning avgörs om överklagandet ska tas upp till prövning, om det ska avslås eller om vägplanen ska återsändas till Trafikverket för omarbetning.

Det ovan sagda regleras i 17-18 §§ Väglagen och 30-36 §§ Vägkungörelsen.

### 5.2. Fastställelsebeslutets omfattning

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas i vägplanens beskrivning och på plan- och profilritningar samt de villkor som tas upp i beslutet.

### 5.3. Rättsverkan av fastställelsebeslut

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Väghallaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.

- Vaghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. Vaghållaren erhåller också en tidsbegränsad nyttjanderätt (tillfällig nyttjanderätt) till mark eller utrymme i samband med byggandet av vägen för till exempel uppläggningsplatser. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som är allmän väg och väganordning läggs fast.

#### 5.4. Vägområde för allmän väg

Snipåsvägen är i dagsläget enskild väg. Den kommer i samband med upprustning att övergå till statlig förvaltning. Snipåsvägen blir statlig i den stund som vägplanen vinner laga kraft. Området som övergår från enskild till statlig förvaltning är 24 241 kvm.

Vägområdet för Snipåsvägen kommer att inbegripa befintlig väg samt den breddning som görs i projektet. På planritningarna redovisas vägområdet, ytan är också angiven i fastighetsförteckningens arealberäkning.

##### 5.4.1. Vägområde för allmän väg med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att vaghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en upprättad vägplan. Vägrätten ger vaghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Vaghållaren får i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör om vägen dras in.

Byggandet av vägen kan starta när vaghållaren fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång eller annan skada. Värdebidraget för intrånget är den dagen då marken togs i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från den dagen för ianspråktagandet med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol.

##### 5.4.2. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

I vägplanen redovisas ett område (dike tvärs vägen) med inskränkt vägrätt omfattande totalt 38 kvm. Dessa områden är avsedda att användas för avvattning av vägen i form av förlängda diken.

Den inskränkta vägrätten innebär att vaghållaren bestämmer över markens användning under den tid som vägrätten består, med undantag för jordbruksändamål. Denna användning får dock inte hindra vägens funktion, drift eller brukande.

Vägrätten är inskränkt också på det sättet att vaghållaren inte har rätt att använda material och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken.

#### 5.5. Kommunala planer

En femtedel av vägsträckan ligger i Lerums kommun och resterande i Alingsås kommun.

Lerums kommun har inga utbyggnadsplaner i områdena utmed Snipåsvägen, dock i Tollered samhälle strax väster om planområdet. Det detaljplanelagda området gränsas dock endast och blir inte påverkat av ombyggnationen.

I Alingsås kommuns ÖP 1995 är området kring Snipåsvägen klassat som område jord-/skogsbruk med spridda byggnader/anläggningar för annat ändamål. Området pekas ut som "område med bebyggelsestryck" (Alingsås kommun 1998). I samrådsförslaget till ny ÖP 2014 betecknas hela området Övriga landsbygdsområden (RÖ) och området kring odlingslandskapet som Övriga jordbruksområden (RJ1) och Område med sammanhängande grönstruktur (RN) (Alingsås kommun 2013).

Föreslagen ombyggnad av Snipåsvägen anses inte strida mot de kommunala planerna.

## 5.6. Genomförande

Ombyggnationen är en del av projekt E20, delen Tollered- Ingared. Ombyggnationen av Snipåsvägen måste färdigställas innan arbetena på E20 kan påbörjas. Se 4.5. för framkomlighet och påverkan under byggtid.

Anmälan för vattenverksamhet för utbyte av trumman i vattendrag E11 (Se MKB) kommer att göras. Utöver detta behövs inga anmälningar, tillstånd eller dispenser då stenmurar och alléträd som är biotopskyddade bevaras och växtplatsen för den grönvita nattviolen som är skyddad enligt artskyddsförordningen inte påverkas.

## 5.7. Finansiering

Projekt E20, som ombyggnation av Snipåsvägen är en del av, är finansierat i nationell plan för perioden 2011-21. Anläggningskostnaden har kalkylerats till 12,1 Mkr, baserat på 2014 års prisnivå. Kostnaderna fördelas enligt följande sammanställning.

Kostnadstyp	Planförslag
Projektadministration och produktionsstöd	800 000:-
Utredning och planering	400 000:-
Projektering	1 300 000:-
Mark och fastighetsinlösen.	1 000 000:-
Produktions inklusive miljöåtgärder	7 500 000:-
Generella osäkerheter	1 100 000:-
<b>Anläggningskostnad</b>	<b>12 100 000:-</b>

Anläggningskostnaden har i vägplanen konstaterats bli högre än vad som angetts i tidigare genomförd förstudie. Kostnadsökningen beror främst på ett större behov av grundförstärkningar samt VA-lösningar.





Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Kruthusgatan 17  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)