



Väg E 20

delen Alingsås–Vårgårda

VÄGUTREDNING

Juni 2008

Förutsättningar

Bakgrund

Denna vägutredning är det andra steget i Vägverkets utredningskedja, som startar med "Förstudie". Gällande förstudier för sträckan är Alingsås (Hedvigsberg)–Vårgårda (Hjultorp) från 2002 och Vårgårda–Holmestad från 2000.

I en vägutredning behandlas framförallt allmänna intressen, vilket medför att enskilda intressen får stå tillbaka. Syftet med denna vägutredning är att den ska utgöra underlag för val av korridor och trafikteknisk standard, samt ligga till grund för tillförlitlighetsprövning.

I det tredje steget i utredningskedjan, "Arbetsplan", blir de enskilda intressena starkare.

Varför behövs ny väg?

Väg E20 ingår som en del i det nationella stamvägnätet – de vägar som bedömts vara viktigast för landets vägtransportförsörjning. Vägen är också av riksintresse för kommunikation.

Trafiksäkerhet

Bristerna med nuvarande väg är knutna till framkomlighet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan. Den cirka 22 kilometer långa sträckan är utbyggd med en vägbredd som i söder är 12 meter för att bli 13 meter norr om Hol. Ett parallellt vägnät saknas för gående, cyklister och lokal trafik. Detta gör att trafiksäkerhetsriskerna är stora för de oskyddade trafikanterna. För biltrafiken uppstår stora trafiksäkerhetsrisker genom dålig profilstandard, plankorsningar och ett stort antal fastighetsanslutningar som mynnar direkt till E20. Under femårsperioden 2002–2006 inträffade olyckor som ledde till två dödade och 35 svårt skadade. I mars 2008 omkom ytterligare tre personer i en olycka vid Hol.

Trafikmängder

Årsdygnstrafiken uppgår till cirka 14 200 fordon i söder och avtar norrut för att vara cirka 10 000 på sträckan förbi Vårgårda. Andelen tung trafik är relativt konstant, cirka 15 procent, vilket motsvaras av 2 000 fordon per dygn i söder och cirka 1 500 fordon per dygn i norr. Trafikens sammansättning med långsamgående fordon gör att köbildning lätt uppstår. Automatisk hastighetsövervakning via kameror finns på den aktuella sträckan. Hastigheten är begränsad till 90 km/h, förutom på ett flertal kortare sträckor där hastigheten är begränsad till 70 km/h. Till år 2020 beräknas trafiken öka med 30 procent.

Miljöproblem

Miljöproblemen längs nuvarande väg utgörs i huvudsak av bullerstörningar och barriäreffekter för boende och brukare. Över 100 bostäder har bullernivåer överstigande riktvärdet 55 dB(A). Ytterligare ett sextiotal bostäder har under åren blivit åtgärdade med bullerskyddande åtgärder, framför allt i form av bullerplank.

En ny, säker väg

De studerade korridoralternativen och sträckningen inom dessa bestäms av en rad faktorer där terrängen, befintlig bebyggelse och miljö väger tungt.

Nytt vägförslag i de olika sträckningarna har studerats med tre olika vägbredder: 14,0 meter, vilket innebär 2+1-väg, samt 18,5 meter och 21,5 meter, vilka båda innebär fyrfälts-

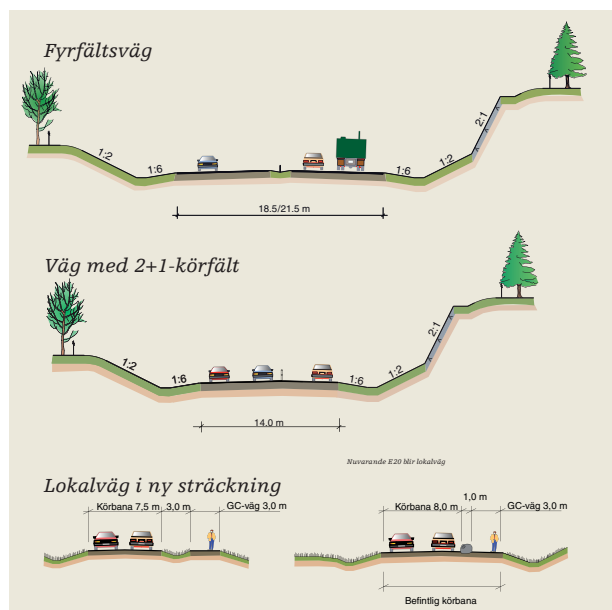
väg. Oberoende av vägbredd byggs vägen med mitträcke. Referenshastigheten för vägen blir 110 km/h. Vägen byggs trafiksäker med flacka slänter eller i vissa fall sidoräcken.

Korsande vägar leds över eller under huvudvägen och anslutande trafik kopplas på via broar och rampsystem i trafikplatser.

Ett lokalt vägsystem krävs för långsamgående fordon, lokal trafik och oskyddade trafikanter. I samtliga nybyggnadsalternativ, utom där E20 byggs i befintlig sträckning, utnyttjas nuvarande E20 som stomme i detta lokalvägnät.

Samråd

Samråd har ägt rum med myndigheter, kommuner, boende samt lokala och rikstäckande organisationer med flera. Med länsstyrelsen har flera samråd skett, varefter de godkände miljökonsekvensbeskrivningen den 19 maj 2008. Informationsmöten har hållits med allmänheten i Hols församlingshem den 27 september 2007 och i Bälunge församlingshem den 4 oktober 2007.



Studerade korridoralternativ

Riksintressen och Natura 2000

Områden av riksintresse är sådana mark- och vattenområden som är så viktiga ur allmänt intresse för vårt lands utveckling att de ska skyddas mot ändrad användning som kan skada intresset. Riksintresset kan också utgöras av en funktion, som vägar, järnvägar och hamnar. I området är väg E20 och Västra Stambanan av riksintresse.

Riksintressen för kulturmiljövården i området är Hol, Yxnås, Siene och Vårgårda–Ågutstorp.

Riksintressen för naturvården i området är Siene-Landa och Sävemaan med Yxnås.

Mångsholm och Yxnås är även Natura 2000-områden, vilket innebär att de ingår i det nätverk inom EU som ska hejda utrotningen av arter och livsmiljöer.

Landskapets karaktärer

Utredningsområdet ligger i ett landskap som skiftar mellan vidsträckt jordbruksbygd och djupaste skog. I övergången däremellan finns ett mosaiklandskap som är mer småskaligt och lövskogspräglat. I norr och söder ansluter utredningsområdet till tätorterna.

Landskapet har delats in i fyra huvudkaraktärer med vissa underordnade skillnader:

- Det relativt storskaliga jordbrukslandskapet
 - slätt (Norr om Tubbetorp)
 - dalgång (kring Hol)
- Mosaiklandskapet
 - jordbrukspräglat (Bälinge)
 - jordbruks- och herrgårdspräglat (Mångsholmstrakten)
 - med mellanbygdskaraktär (Siene)
- Skogslandskapet
- Tätortlandskapet
 - förbifart i Vårgårda
 - genomfart i Alingsås

En ny väg E20 kan med olika svårighet anpassas till eller samspela de olika landskapskaraktärerna. Ett storskaligt landskap kan samspela bättre med en storskalig väg. Det mer småskaliga mosaiklandskapet och i viss mån skogslandskapet, är svårare att anpassa ny väg till.

Bulleraspekter

Trots vidtagna bullerdämpande åtgärder har över 100 bostadshus utmed nuvarande E20 bullervärden över 55 dB(A), vilket är riktvärdet för behov av åtgärd vid nybyggnad av väg.

Västra Stambanan bidrar likaså med buller men endast ett mindre antal boendemiljöer berörs påtagligt av detta.

Länsstyrelsen i Västra Götaland har satt maxvärdet 30 dB(A) från samhällsbuller för att beskriva tysta områden. Dessa har betydelse för såväl naturvården som friluftslivet. Tysta områden ligger både väster- och österut i anslutning till utredningsområdet.

De viktigaste värdena

Ett flertal av de viktigaste bevarandevärdena är belägna i mosaiklandskapet. Detta landskap är starkt kulturpräglat alltsedan förhistorisk tid och innehåller viktiga naturmiljöer som ängs- och hagmarker och åldrade ekskogar.

Jordbruket i dalgången är livskraftigt och en förutsättning för en levande landsbygd.

Värdena i skogslandskapet är bitvis stora från naturvårdssynpunkt, framförallt i den södra delen. Området är också viktigt för det rörliga friluftslivet, i synnerhet för orientering.

Inriktningen är att landskapskaraktärerna ska bestå och de viktigaste värdena bevaras.



Hols flertusenåriga kulturlandskap



Sävemaan med sidoraviner



Åkermark som resurs Livskraftigt jordbruk



Mångsholms ekhagar



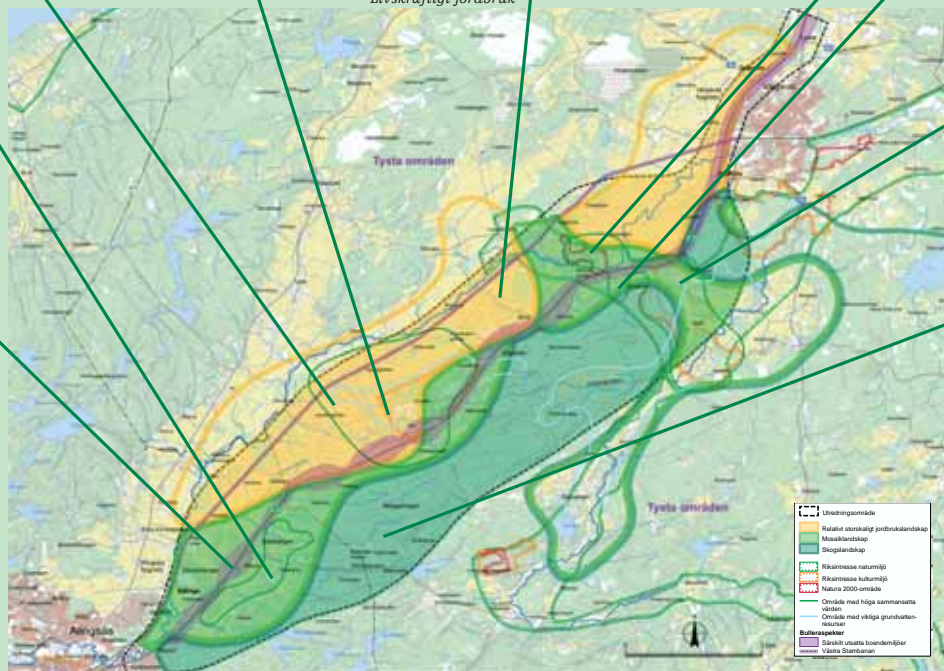
Gongstors kulturlandskap



Hagmarker och ekskogar



Befintlig väg som binder samman bygden



Tubbetorps natur- och kulturmiljöer



Stora relativt tysta skogs- och myrområden Vålfrekventerade friluftsområden

Vägförslag

Intrång i jordbruksmark, gårdar kan försvinna. Landskapsförändringar med igenväxning, bullerskydd med mera. Minskade bullerstörningar och barriäreffekter samt minskad risk för farligtgodsolyckor, i synnerhet om trafiken flyttas över till ny E20 i Järnvägskorridoren eller Skogskorridoren.

Förluster av jordbruksmark. Barriäreffekter och fragmentering för jordbruket. Negativ påverkan på kulturlandskapet.

Förlust av jordbruksmark, barriäreffekter och fragmentering. Flera hus och gårdar kan försvinna. Delningen av Hols by förstärks. Landskapsförändringar med igenväxning, bullerskydd med mera. Minskade bullerstörningar och barriäreffekter samt minskad risk för farligtgodsolyckor, i synnerhet om trafiken flyttas över till ny E20 i Järnvägskorridoren eller Skogskorridoren. Vägen återfår sin ursprungliga sammanlänkande funktion.

Stora förluster av åkermark. Fragmentering och barriäreffekter för jordbruket. Gårdar kan försvinna. Biotopförluster, barriäreffekter, fragmentering och bullerpåverkan i bäckraviner med förhöjda naturvärden. Broar och igenväxning försämrar landskapsbilden medan bullret försämrar upplevelsen av Hols kulturmiljö. Risk för grundvattenpåverkan.

Intrång och fragmentering av jordbruksmark. Risk för intrång och föroreningspåverkan i flera bäckar samt i ravin med naturlig ängsflora. Bro försämrar landskapsbilden.

Bebyggelsestruktur i Bälinge påverkas. Några hus, däribland gårdar, behöver troligen rivras och andra blir olämpliga som bostad. Värdekärna i värdefull kulturmiljö blir uppdelad och historiska samband bryts. Bullerskärmar förstärker vägen som barriär. Minskade bullerstörningar och barriäreffekter samt minskad risk för farligtgodsolyckor, i synnerhet om trafiken flyttas över till ny E20 i Järnvägskorridoren eller i Skogskorridorens Gisslatorpsvariant.

Stora intrång i ravinmiljö med stora landskapsvärden. Förlust av betesmark med naturlig ängsflora. Risk för långa kulverteringar och vandringshinder för fisk samt förorenat vatten. Uppkommer delvis även i nollalternativet.

Risk för intrång i Sävån genom stabilitetsåtgärder och bro för ny lokalväg. Risk för föroreningspåverkan och buller i byggskedet. Uppkommer delvis även i ett nollalternativ.

Järnvägskorridoren

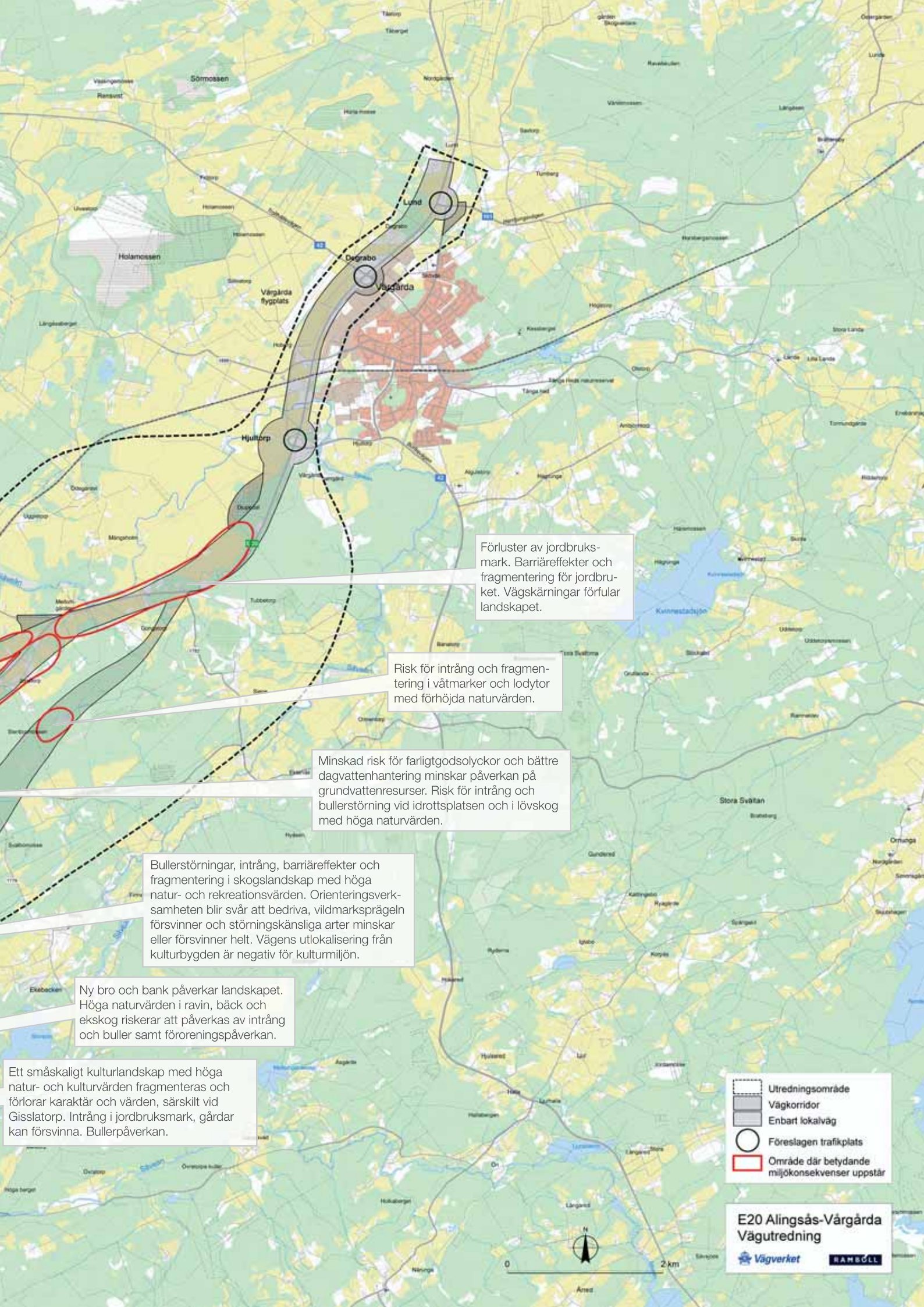
Korridor längs befintlig väg

Skogskorridoren

Hallstorp

Gisslatorp

Alingsås



Förluster av jordbruksmark. Barriäreffekter och fragmentering för jordbruket. Vägskärningar förfular landskapet.






Risk för intrång och fragmentering i våtmarker och lodytter med förhöjda naturvärden.

Minskad risk för farligtgodsolyckor och bättre dagvattenhantering minskar påverkan på grundvattenresurser. Risk för intrång och bullerstörning vid idrottsplatsen och i lövskog med höga naturvärden.

Bullerstörningar, intrång, barriäreffekter och fragmentering i skogslandskap med höga natur- och rekreationsvärden. Orienteringsverksamheten blir svår att bedriva, vildmarkspräglade försvinner och störningskänsliga arter minskar eller försvinner helt. Vägens utlokalisering från kulturbygden är negativ för kulturmiljön.

Ny bro och bank påverkar landskapet. Höga naturvärden i ravin, bäck och ekskog riskerar att påverkas av intrång och buller samt föroreningspåverkan.

Ett småskaligt kulturlandskap med höga natur- och kulturvärden fragmenteras och förlorar karaktär och värden, särskilt vid Gisslatorp. Intrång i jordbruksmark, gårdar kan försvinna. Bullerpåverkan.

-  Utredningsområde
-  Vägkorridor
-  Enbart lokalväg
-  Föreslagen trafikplats
-  Område där betydande mjölkkonsekvenser uppstår



Studerade korridoralternativ

Enligt lagstiftningen ska en vägutredning även studera ett nollalternativ vilket innebär att befintlig väg bibehålls i princip utan åtgärder. Detta nollalternativ tjänar som jämförelse med de studerade alternativen som här omfattar utbyggnad av ny väg i befintlig eller ny terrängkorridor. Utöver dessa ska även en förbättring av befintlig väg studeras.

Förbättring av befintlig väg

Förbättring av befintlig väg har studerats för att åstadkomma en "mötesfri landsväg" som innebär att körriktningarna separeras från varandra med mitträcke eller målning. Här har åtgärden studerats för en så kallad 2+1-väg där vägen utförs med omväxlande två körfält i ena körriktningen och ett körfält i den andra. På grund av många anslutande allmänna vägar utförs stora delar av vägen av säkerhetsskäl med ett körfält i vardera riktningen. Vägen kompletteras med ett lokalt vägnät för oskyddade trafikanter och långsamgående trafik.

Utbyggnad av ny väg

Utbyggnad av ny väg har i vägutredningens första skede studerats för tre principiellt olika huvudkorridorer och ett antal varianter av dessa. Efter omfattande jämförelser av de olika korridorvarianternas för- och nackdelar, såväl ekonomiska som transportfunktionella och miljömässiga, valdes tre huvudalternativ ut: Järnvägskorridoren, Korridor längs befintlig väg och Skogskorridoren. Eftersom valet av korridor var särskilt komplicerat i den södra delen av utredningsområdet, behölls två olika korridorvarianter av Skogskorridoren inför det fortsatta arbetet.

Samtliga korridorer sammanfaller i söder på delen mellan Kristineholm och Bälinge (cirka 1,5 kilometer) och i norr på delen mellan Tubbetorp och Lund (cirka 6 kilometer). Oberoende av korridor föreslås att trafikplatser byggs i Bälinge, Hjultorp, Degrabo och Lund.

Järnvägskorridoren

I Järnvägskorridoren placeras E20 i en sträckning längs och i huvudsak parallellt med Västra Stambanan på en sträcka av sju till åtta kilometer. Vägen bör inte placeras närmare än 40 meter från befintligt spår för att inte förhindra en eventuell utbyggnad av järnvägen till fyra spår. Norr om Jonstorp sammanfaller sträckningen med Korridor längs befintlig väg. Nuvarande E20 blir lokalväg.

Korridor längs befintlig väg

I Korridor längs befintlig väg har utbyggnad av två alternativa vägsträckningar studerats: Utbyggnad i befintlig sträckning och en ny väg vid sidan av befintlig väg.

Utbyggnad i befintlig sträckning är det alternativ som bäst skonar natur- och kulturvärden. Väg E20 breddas och ett parallellt lokalvägnät på båda sidor om E20 byggs ut. Väg E20 kommer att bli en total barriär som kräver flera planskilda passager. Några fastigheter måste lösas in och många utfarter stängas. För att skydda den kvarvarande bebyggelsen krävs bullerdämpande vallar och/eller skärmar. Under byggtiden kommer många boende att störas och omfattande trafikomläggningar att krävas.

Utbyggnad av en ny väg vid sidan av befintlig väg innebär istället att nuvarande E20 blir lokalväg. I övrigt krävs samma åtgärder som för utbyggnad i befintlig sträckning.

Skogskorridoren

I Skogskorridoren går E20 mellan Gisslatorp och Tubbetorp genom skogs- och höjdpaket öster om dalgången, en sträcka på cirka 10 kilometer. I söder har två alternativa korridorer studerats. Dessa beskrivs nedan. Korridoren går genom kuperad skogsterräng och innebär ömsom skärning och bank, som ofta är upp till 10 meter djupa respektive höga. Nuvarande E20 blir lokalväg.

Skogskorridoren via Hallstorp innebär att E20 gör en vid sväng väster om Bälinge innan den korsar nuvarande E20 vid Hallstorp där vägen dras upp mot Horssjön. Genom den föreslagna dragningen undviks det känsliga partiet vid Gisslatorp.

Skogskorridoren via Gisslatorp viker av mot nordost vid Bälinge och passerar Gisslatorp i riktning mot Horssjön. Kärtaredsvägen korsas på en hög bro.

Studerade men bortvalda korridorvarianter

De omdömen som redovisas här är i jämförelse med föreslagna (grå) korridorer.

Norr om Domareberget har korridorer valts bort då Alingsås framtida verksamhetsområde fragmenteras samtidigt som landskapsbilden påverkas mer negativt. Även intrånget i befintligt bebyggelse kan bli stor.

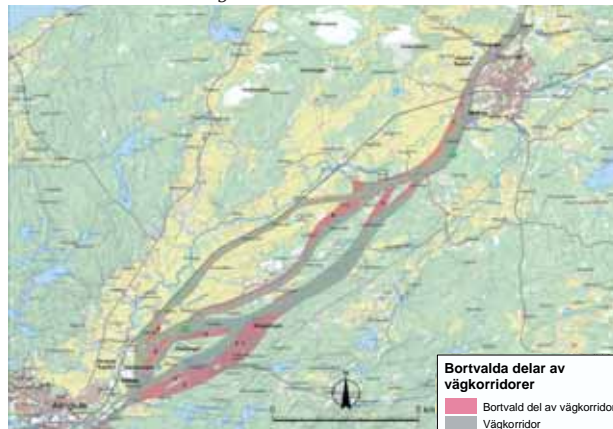
Sydost om Skogskorridor Gisslatorp har korridorer valts bort då de gör intrång i befintligt och planerat bostadsområde, samt påverkar natur- och kulturvärden i Gisslatorp. Korridorerna fragmenterar även i högre grad skogsområden med höga natur- och rekreativvärden och sprider mer buller österut där det är förhållandevis tyst idag. De gör också intrång i bergtäktens bergresurser.

Vid Bäne har korridoren väster om E20 valts bort då den försämrar tillgängligheten till jordbruksmarken samtidigt som den tar mer jordbruksmark i anspråk. En vägsträckning här ger också en mer negativ påverkan på landskapsbilden än vald korridor.

Vid Gongstorp är bortvald korridor sämre för jordbruket och friluftslivet. Den riskerar också att orsaka direkta intrång i fler bostadshus och ger större bullerpåverkan. Landskapsbilden och trafikantupplevelsen blir sämre. Öster om Gongstorp har vald korridor smalnats av för att öka avståndet till byn.

Korridoren norr om Mängsholm har minskats för att göra mindre intrång i jordbrukslandskapet.

Bortvalda delar av vägkorridorer.



Jämförelser och slutsatser

Järnvägskorridoren	Korridor längs befintlig väg	Skogskorridoren
<p> Fördelar</p> <ul style="list-style-type: none"> - Främsta fördelen med alternativet är att buller- och barriäreffekterna från vägen och järnvägen samlas till ett gemensamt stråk mellan Alingsås och Ångatorp. Buller- och barriäreffekterna minskar drastiskt utmed befintlig E20 mellan Bälinge och Bäne, där flest människor bor. Befintlig väg kan åter fungera som en länk för lokalbefolkningen. <p> Nackdelar</p> <ul style="list-style-type: none"> - Främsta nackdelen med alternativet är att betydande arealer värdefull åkermark kommer att ianspråkta eller svåra att bruka. Gårdar kan behöva lösas in. - Intrång, buller, fragmentering och barriäreffekter i ravinmiljöer med höga naturvärden. - Förändring av kulturlandskapet och försämrad upplevelse av den ytterst värdefulla kulturmiljön i Hol. Även fornlämningar berörs. - Merparten av byggmaterialet (krossat berg) måste hämtas utanför vägkorridoren. - Stort intrång i planerat verksamhetsområde vid Bälinge. Annonsläget blir dock mycket bra. 	<p> Fördelar</p> <ul style="list-style-type: none"> - Främsta fördelen med alternativet är att i princip inga bostäder kommer att ha bullernivåer över gällande riktvärden, tack vare omfattande bullerdämpande åtgärder. Idag har över 100 bostäder utmed vägen bullerstörningar över gällande riktvärden. Den allmänna bullernivån i området kommer dock att öka. - Där planskildheter byggs kommer barriäreffekterna att försvinna. <p> Nackdelar</p> <ul style="list-style-type: none"> - Betydande arealer jordbruksmark ianspråkta för ny E20 och nya enskilda vägar. Fragmentering och barriäreffekter uppkommer och gårdar kan behöva lösas in. - Ett brett vägstråk av parallella vägar kommer att gå genom de byar som utgör kärnan i kulturlandskapet. Omfattande bullerskydd kommer att försämra den visuella upplevelsen av landskapet. - Flera naturvårdsobjekt riskerar att påverkas negativt av intrång och buller. Trots allt bästa nybyggnadsalternativet. - Vägen kommer att bli en total barriär på de platser där planskildheter inte byggs. 	<p> Fördelar</p> <ul style="list-style-type: none"> - Främsta fördelen med alternativet är att bullerstörningarna och barriäreffekterna minskar drastiskt utmed befintlig E20 mellan Hallstorp/Bälinge och Tubbetorp, där flest människor bor. <p> Nackdelar</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ny E20 innebär en helt ny bullerkälla i ett stort och relativt oexploaterat vildmarksområde. Viss bullerspridning österut till Sävveåns östra dalgång som utgör så kallat "Tyst område". - Det rörliga friluftslivet liksom växt- och djurlivet drabbas hårt av intrång, buller, barriäreffekter och fragmentering. Påverkan på Natura 2000-området Mångsholm minskar dock. - Några bostäder som tidigare haft en relativt tyst miljö kommer att exponeras för buller. - Jordbruksmark försvinner genom intrång från ny E20 (cirka hälften så mycket som i Järnvägskorridoren), gårdar riskerar att lösas in och barriär- och fragmenteringseffekter uppkommer för jord- och skogsbruket. Trots detta det bästa nybyggnadsalternativet. - Ett urgammalt kommunikationsstråk i dalgången överges. Kulturbygden blir svår att uppfatta för trafikanterna på ny E20 mellan Hallstorp och Tubbetorp. <p>Gisslatorpsvarianten</p> <p>Gisslatorpsvarianten bedöms i högre utsträckning än Hallstorpsvarianten orsaka de nämnda negativa konsekvenserna men skadar i högre grad också mosaiklandskapets värden. Trafikanternas kontakt med kulturlandskapet blir sämre.</p> <p>Hallstorpsvarianten</p> <p>Hallstorpsvarianten gör stort intrång i planerat verksamhetsområde vid Bälinge. Annonsläget blir dock mycket bra.</p>

Vägens funktion

Oberoende av korridor kan en funktionell och trafiksäker väg byggas med trafikplatser i Bälinge, Hjultorp, Degrabo och Lund. Vägen kan byggas som 14 meter bred 2+1-väg eller som fyrfältsväg med bredden 18,5 alternativt 21,5 meter. I ett samhällsekonomiskt perspektiv ger den bredare vägen större nytta när det gäller trafiksäkerhet och framkomlighet. En utbyggnad av en 21,5 meter bred fyrfältsväg minskar antalet döda och svårt skadade med 40 procent medan motsvarande siffra för en utbyggnad av en 14 meter bred 2+1-väg är 30 procent. Den större nyttan för fyrfältsvägarna vägs upp av 2+1-vägens lägre anläggningskostnader.

Samtliga alternativ innebär ett ökat pendlande, vilket innebär större utsläpp till miljön.

Vad kostar en ny väg?

Anläggningskostnaden har beräknats för tre olika vägbredder:

14,0 meter (2+1-väg):	950 miljoner kronor
18,5 meter (fyrfältsväg):	1 240 miljoner kronor
21,5 meter (fyrfältsväg):	1 550 miljoner kronor

Sammanställning och utvärdering av konsekvenser

	Positiva konsekvenser			Lika nuläget	Negativa konsekvenser		
	Stora	Måttliga	Små		Små	Måttliga	Stora
Sakområde	Noll-alternativ	Förbättring av befintlig väg	Ny E20				
			Järnvägs-korridoren	Korridor längs befintlig väg	Skogs-korridoren Hallstorp	Skogs-korridoren Gisslatorp	
Väglängd	22,0	22,0	22,4	22,0	22,3	21,8	
Hastighet, km/h	70/90	70/90	110	110	110	110	
Landskap							
Natur							
Kultur							
Friluftsliv och rekreation							
Människors hälsa (exkl trafikolyckor)							
Jord- och skogsbruk							
Grundvatten, grus och berg							
Storskalig miljöpåverkan genom utsläpp till luft							
Byggtid							
Vägens funktion							
Framkomlighet							
Trafiksäkerhet							
Kollektivtrafik							
Överskottsmassor							

Slutsatser

Vägutredningen visar att det inte finns något självklart "bästa-alternativ" då det gäller val av korridor. Ingen av de tre korridorerna framstår som mest gynnsam när hänsyn tas till både trafikekonomi och miljö. Däremot bedöms Korridor längs befintlig väg vara den sammantaget sämsta.

Skogskorridoren och Järnvägs-korridoren har till stor del helt olika miljöförutsättningar och miljökonsekvenserna av en vägutbyggnad i dessa är därför svåra att jämföra med varandra.

Förbättringsalternativet uppfyller endast i ringa grad de uppställda projektmålen. Framst gäller det målen om tillgänglighet, transportkvalitet och säkerhet, men även vissa miljömål.

Samtliga nybyggnadsalternativ ger betydande funktions-, framkomlighets- och trafiksäkerhetsvinster, även om ny E20 i Korridor längs befintlig väg inte ger lika hög funktion för boende längs nuvarande E20.

Hur kommer det fortsatta arbetet att bedrivas?

Efter utställningen kommer inkomna synpunkter att sammanställas och kommenteras av Vägverket för att sedan överlämnas till länsstyrelsen. Länsstyrelsen avger därefter ett samlat yttrande över vägutredningen och de remissvar och yttranden som kommit in. Vägverket Region Väst kommer efter sammanställning och analyser att ta beslut om korridor och trafikteknisk standard.

Vägverket i Borlänge kommer därefter att bereda ärendet och sända vägutredningen till regeringen för tillåtighetsprövning under senare delen av 2008.

Efter prövning och beslut om godkännande kan det fort-

sätta projekteringsarbetet med en arbetsplan och miljökonsekvensbeskrivning starta. Huvudsyftet med arbetsplanen är att finna den lämpligaste vägsträckningen inom den korridor som Vägverket valt samt avgränsa det vägområde som behövs för själva vägen, upplag med mera.

När arbetsplanen antagits och vunnit laga kraft, kan bygghandlingar tas fram. Utställningen pågår till 2008-09-26. Synpunkter på vägutredningen ska vara hos Vägverket senast 2008-10-01. För mer information se Vägverkets hemsida www.vv.se

Kontakt:

Vägverket Region Väst
 Projektledare Mats Bäck
mats.back@vv.se
 Box 415, 542 24 Mariestad
 Telefon: 0771-119 119
 Fax: 0501-627 01
www.vv.se