

1 Inledning

I inledningen förklaras bakgrunden till projektet, varför en ny väg behövs, vilka lagar och mål som styr projektets inriktning och hur utredningsområdet avgränsats geografiskt.

1.1 Bakgrund och syfte

Väg E20 utgör den viktigaste förbindelsen mellan Göteborgsregionen och Örebroregionen och har stor betydelse för kontakterna med Stockholms- och Mälarenregionen. Vägen är av mycket stor vikt för de regioner, kommuner och företag som ligger utmed eller i närheten av sträckningen. Efter bildandet av storlandet Västra Götalands län har E20 blivit viktig för den regionala balansen inom länet, som huvudled för stora delar av det inre av Västra Götaland, men sträckan mellan Alingsås och Vårgårda uppfyller idag inte de krav som kan ställas på en europaväg.

Syftet med denna vägutredning är att utgöra underlag för val av vägkorridor och trafikteknisk standard. Vägens trafiktekniska standard, riksintresse, miljöfrågor samt andra allmänna intressen redovisas och värderas i utredningen liksom större enskilda intressen. Vägutredningen omfattar även den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som ska utföras i detta skede.

En förstudie har tagits fram för E20, delen Alingsås–Vårgårda (2002), som innefattar både delen genom Alingsås och delen Alingsås–Vårgårda. Den nu aktuella vägutredningen avser delen Alingsås–Vårgårda samt delen förbi Vårgårda till Lund strax norr om Vårgårda där väg 181 ansluter till E20. Den senare delen ingår i en förstudie för delen Vårgårda–Holmestad (2000).

Västra Götalandsregionen är med i finansieringen av vägutredningsarbetet. Vägobjektet Alingsås–Vårgårda är inte upptaget i "Nationell plan för vägtransportsystemet 2004–2015".

1.2 Problem och behov

Nuvarande E20 uppfyller inte, med sin blandning av alla trafikantgrupper, plankorsningar, fastighetsutfarter med mera, de krav som kan ställas på en europaväg. På sträckan finns flera sträckor med hastighetsnedsättning till 70 km/h.

Vägens bredd och profilstandard varierar och många plankorsningar finns kvar. Oftast saknas vänstersvängfält

och många bostadshus finns i vägens närhet. Vägen fyller samtidigt funktionen av lokalväg och transportled för fjärrtrafiken. På E20 blandas alla trafikantgrupper, allt från tunga fordon till väntande skolbarn, vilket ger upphov till trafikfarliga situationer.

Plan- och profilstandarderna är låga på många sträckor, med många kurvor, backkrön och svackor, där mötande bilar försvinner ur sikte. På den 22 kilometer långa sträckan finns över 100 anslutningar av olika dignitet. Väg E20 är otrygg och osäker för alla oskyddade trafikanter, liksom för alla fordon som färdas med låg hastighet och enbart behöver korsa eller färdas kortare sträckor på vägen. Vägen är olycksbelastad och under femårsperioden 2002–2006 inträffade 72 olyckor med personsador, se avsnitt 2.3.

Med den förväntade trafikökningen kommer problemen med framkomlighet och trafiksäkerhet att öka. Likaså kommer problemen för de oskyddade trafikanterna att öka.

1.3 Tidigare utredningar och beslut

Äldre utredningar

Strukturstudie

Tillsammans med berörda kommuner och länsstyrelsen i dåvarande Skaraborgs län utförde Vägverket under 1993 en övergripande strukturstudie för E20 mellan Alingsås och Örebro länsgräns. Studien omfattade således även delen Alingsås–Vårgårda i dåvarande Älvsborgs län. I studien beskrevs möjliga vägstråk på sträckan.

Förstudie

I en förstudie för "Ny E20 Alingsås–Vårgårda" från juni 1993, analyserades bland annat tänkbara konfliktområden inför det fortsatta arbetet med lokaliseringsplan och tillhörande MKB.

Lokaliseringsplan

Delen Alingsås–Vårgårda

Under åren 1993–98 utarbetades lokaliseringsplan för E20 delen Alingsås–Vårgårda. Lokaliseringsstudien pekade på möjligheter till förbifart söder om Alingsås och korridoralternativ utmed Västra Stambanan, alternativt i skogsområden öster om nuvarande E20 mellan Alingsås och Vårgårda.

År 1995 togs ett riksdagsbeslut där huvudriktningen för E20 blev 13-metersväg med möjlighet att senare kunna byggas ut till högre standard. Önskemål från kommuner och länsstyrelse om att även studera utbyggnad i befintlig sträckning ledde till en kompletterande utredning, daterad mars 1997. Studien av ny E20 i befintlig sträckning delades i två delar, genom Alingsås respektive mellan Alingsås och Vårgårda.

Arbetet med lokaliseringsplanen avslutades i och med "Lokaliseringsplan, utvärdering och beslut om fortsatt projekteringsinriktning", daterad juni 1998. Vägverket beslutade att det fortsatta arbetet skulle inriktas på ombyggnad av befintlig sträckning genom Alingsås och nybyggnad enligt korridor Orange/Röd (Skogskorridoren) mellan Alingsås och Vårgårda.

Delen Vårgårda–Holmestad

Under åren 1994–97 utarbetades lokaliseringsplan, "Ny E20, Vårgårda–Holmestad" med beslutsrapport vilken är daterad juni 1997. För sträckan förbi Vårgårda förslogs en bred korridor som bland annat innefattar nuvarande E20.

Förstudier

Allmänt

Från och med år 1999 gäller miljöbalken med följdändringar i bland annat väglagen. Riksdagen har beslutat om nya generella mål för transportpolitiken. Bland annat har nya nationella miljö kvalitetsmål tagits fram. De båda nedan beskrivna förstudierna utgör därför omtag av tidigare utförd planering. Förstudierna ska utgöra underlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

Förstudie 2002, Alingsås (Hedvigsberg)–Vårgårda (Hjultorp)

Förstudien baseras i huvudsak på tidigare utredningsmaterial och har uppdaterats enbart med hänsyn till väsentliga förändringar efter tidigare planeringsomgång. Den behandlar även delen genom Alingsås. Förstudien är benämnd "Beslutshandling augusti 2002". Med förstudien som underlag har länsstyrelsen beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

För delen Alingsås–Vårgårda beslutade Vägverket att:

- Kompletterande lokaliseringsstudier genomförs i en vägutredning, anpassad till bland annat miljöbalkens och väglagens nya krav.
- De aktuella förhållandena som framkommer när väg-

utredningen genomförs får klargöra vilken vägstandard som bör väljas med hänsyn till trafikutveckling, kommunal utvecklingsplanering med mera.

- Möjligheterna att passera Bålinge och riksintresseområdet mellan Mångsholm och Siene ska särskilt studeras.
- Förbättrad väg ska ånyo studeras med hänsyn till väglagens krav.
- De alternativa vägkorridorer som presenteras i förstudien behandlas fortsatt i den kommunala planeringen. De benämns Järnväg, Befintlig väg och Skog, och är även utgångspunkt för arbetet i den nu aktuella vägutredningen.

För delen genom Alingsås beslutades att fortsatt vägprojektering genomförs i en arbetsplan enligt de rekommendationer som tidigare utredningar och denna utredning visar.

Förstudie 2000, Vårgårda–Holmestad

Förstudien utgör ett omtag av tidigare utförd planering. Syftet har varit att uppdatera och komplettera tidigare utredningsmaterial bland annat med hänsyn till miljöbalken, nya målsättningar för transportinfrastrukturen och miljön, trafikutvecklingen och nuvarande problem. Förstudien är benämnd "Beslutshandling augusti 2000".

I Vägverkets beslut för delen förbi Vårgårda behandlas följande:

- Att inom gränserna för den i lokaliseringsskedet beslutade vägkorridoren/-erna i vägutredningar studera sträckning och utformning av ny E20.
- Att E20 byggs ut i befintlig eller ny sträckning. Om trafikutvecklingen inte föranleder annat föreslås utbyggnad till fyrfältsväg med avskiljande mittremsa och räcke mellan köriktningarna. Även andra vägtyper kan prövas i kommande vägutredningar.
- Att ett sammanhängande lokalvägssystem för lokaltrafik, oskyddade trafikanter, långsamgående fordon med flera byggs ut.
- Att vägsystemet förses med säkra hållplatser för bussresenärer.
- Att antalet anslutningar ska minskas radikalt och att vägens sidoområden utformas enligt de anvisningar som gäller ur säkerhetssynpunkt.
- Att vägens barriäreffekt så långt möjligt nedbringas genom passager för både människor och djur på lämpliga platser utmed hela sträckan.
- Att åtgärder genomförs för att minska bullerstörningarna till de nivåer som godtas enligt Naturvårdsverkets riktlinjer.
- Att sträckning inom korridoren och detaljutformning väljs så att intrång i framför allt jordbruksmark minimeras.

- Att åtgärder vidtas för att skydda vattendrag och grundvatten mot föroreningar från trafiken där detta visar sig lämpligt.
- Att utbyggnaden sker med stor hänsyn till höga natur- och kulturvärden.

Teknisk studie, 2005

För att klargöra vilka möjligheter det finns att förbättra nuvarande väg har Vägverket Region Väst tagit fram en teknisk studie av trafiksäkerhetshöjande åtgärder på befintlig väg. Den behandlar möjligheterna att bygga befintlig E20 till mötesseparerad väg på sträckan Alingsås–Vårgårda (Hjultorp). Rapporten är benämnd "Teknisk studie av trafiksäkerhetshöjande åtgärder på befintlig väg", daterad september 2005.

I rapporten föreslås att sträckan Alingsås–Hol av ekonomiska och tekniska skäl målningssepareras med 1+1 körfält. En sträcka norr om Bälinge och en sträcka norr om Hol byggs ut med 2+2 körfält för att öka framkomligheten.

Sträckan Hol–Vårgårda medger utbyggnad till 2+1 körfält utan att vägen breddas och föreslås målningssepareras på samma sätt som avsnittet Alingsås–Hol. Samtidigt påpekas att framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblemen är stora och kan inte lösas med enkla åtgärder i befintlig väg. På sträckan Alingsås–Vårgårda behövs en långsiktigt hållbar lösning i form av fyrfältsväg i ny sträckning.

Kommunal planering

Alingsås kommun

Kommunen har tagit fram ett förslag till fördjupad översiktsplan "FÖP staden Alingsås", daterad utställningshandling kommunstyrelsen 18 juni 2007. Planen förutsätter att en ny E20 dras enligt "skogsalternativet" för vilken mark föreslås reserverad. Planen antogs av kommunfullmäktige 2008-03-26.

Med anledning av länsstyrelsens och Vägverkets synpunkter har den utställda planen kompletterats med en redovisning av de tre vägkorridorer som presenteras i denna vägutredning. Enbart av kommunen förordat alternativ redovisas dock på plankartorna. Kommunen skriver att "Det innebär att om Vägverket efter pågående utredning beslutar att inte genomföra det alternativ som plankartan visar utan i stället genomföra något av de övriga alternativen som kallas järnväg eller befintlig väg behöver översiktsplanen ändras i den berörda delen såväl för vägreservat som för mark- och vattenanvändning." Se bilaga 7.

Vårgårda kommun

Gällande översiktsplan 2006 är antagen av KF 2006-06-21. I planen rekommenderas en utbyggnad av E20 enligt "skogsalternativet". Vid Vårgårda tätort förutsätts en ny E20 längs befintlig väg. Se bilaga 7.

1.4 Mål

I vägutredningen har mål på nationell och regional nivå styrts inriktningen för projektet. De övergripande målen har här brutits ned och i möjligaste mån formulerats i konkreta, mätbara projektmål.

Nationella mål

Väglagen

Den allmänna väghållningen regleras av väglagen, som behandlar byggande och drift av allmänna vägar. Det övergripande målet med väghållningen kan sägas framgå av lagens 13 §: "Vid byggande av väg ska tillses, att vägen får sådant läge och utförande att ändamålet med vägen vinnes med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad, och att hänsyn tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden." Utöver denna övergripande paragraf regleras den formella hanteringen av vägutbyggnader med syftet att processen ska säkerställa att andra allmänna och enskilda intressen beaktas i ett arbete som fyller högt ställda krav på offentlighet och rättsäkerhet. I väglagen stadgas också att delar av miljöbalken ska tillämpas i vägärenden.

Miljöbalken

Utöver att delar av miljöbalken särskilt ska tillämpas vid prövning av vägärenden innehåller den övergripande mål och allmänna hänsynsregler som alltid ska tillämpas, 1–2 kapitlet. I hänsynsreglerna, som har till avsikt att bidra till en hållbar utveckling, ställs bland annat krav på:

- tillräcklig kunskap om hälsa och miljö
- att bästa tillgängliga teknik och nödvändiga skyddsåtgärder ska användas
- lämplig lokalisering
- hushållning genom återanvändning eller återvinning
- val av skonsammaste produkter om det finns alternativ.

I kapitel 3 ges de grundläggande bestämmelserna som visar vilka allmänna intressen som har särskilt stor betydelse för samhällsutvecklingen och som ska prioriteras framför andra intressen när markanvändningsfrågor ska avgöras. I kapitel 4 förtecknas riksintressen (särskilda bestämmelser) för vissa utpekade områden i landet med hänsyn till dess natur- och kulturvärden. Samtliga områden i detta kapitel är av riksintresse. Avsikten med bestämmelserna är att hushålla med mark- och vattenområden i landet på ett långsiktigt och uthålligt sätt och att miljöfrågorna ges tyngd i planeringen. Områden som är särskilt känsliga från ekologisk synpunkt ska skyddas.

Bestämmelserna i miljöbalken syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. En sådan utveckling bygger på insikten att naturen har ett skyddsvärde och att människans rätt att förändra och bruka

naturen är förenad med ett ansvar för att förvalta naturen väl. Vidare ska miljöbalken tillämpas så att:

- människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter
- värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas
- den biologiska mångfalden bevaras
- mark och vatten med mera används så att en långsiktigt god hushållning tryggas
- återanvändning och återvinning främjas så att ett kretslopp uppnås.

Trafikpolitiska mål

Som grund för arbetet ligger det övergripande transportpolitiska målet från 1998 (kompletterat år 2001) "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv". Detta mål har i sin tur brutits ned i sex delmål:

- ett tillgängligt transportsystem
- en hög transportkvalitet
- en säker trafik
- en god miljö
- positiv regional utveckling
- ett jämställt transportsystem.

Miljö kvalitetsmål

Den ekologiska dimensionen av begreppet hållbar utveckling tydliggörs i sexton miljö kvalitetsmål med delmål, antagna av riksdagen 2001. De 16 miljö kvalitetsmålen är:

1. Begränsad klimatpåverkan
2. Frisk luft
3. Bara naturlig försurning
4. Giffri miljö
5. Skyddande ozonskikt
6. Säker strålmiljö
7. Ingen övergödning
8. Levande sjöar och vattendrag
9. Grundvatten av god kvalitet
10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
11. Myllrande våtmarker
12. Levande skogar
13. Ett rikt odlingslandskap
14. Storslagen fjällmiljö
15. God bebyggd miljö
16. Ett rikt växt- och djurliv.

På regional nivå har samtliga utom "Storslagen fjällmiljö" fastställts av Länsstyrelsen Västra Götaland.

Projekt mål

Bakgrund

Väg E20 är av riksintresse som kommunikationsled. Dess nuvarande standard har bedömts vara otillfredsställande

och denna vägutredning ska ta fram förslag till åtgärder mot bristerna. Dessa åtgärder ska jämföras med det övergripande målet för den svenska trafikpolitiken, "Att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet."

Inom ramen för utredningsarbetet har de trafikpolitiska delmålen om möjligt brutits ner till kvalitativa delmål för projektet enligt nedan. I vissa fall kan Vägverkets analysverktyg EVA användas för att mäta delar av de parametrar som påverkar målluppfyllelsen, exempelvis restid, fordonskostnad, antal olyckor och avgasutsläpp.

Arbetet med projekt mål har delvis baserats på den landskapsanalys (se avsnitt 2.1) som genomförts i den inledande delen av vägutredningen och som framförallt påverkat delmålen inom miljöområdet.

Ett tillgängligt transportsystem

Åtgärderna ska medföra att tillgängligheten ökar och restidsförbrukningen i systemet minskar, vilket även ska komma kollektivtrafikanter, oskyddade trafikanter och funktionshindrade till del.

Mått för bedömning av målluppfyllelse:

- Restidsförbrukning ur EVA-kalkyl.
- Förändring av restider start-mål i kollektivtrafiken.
- Antal bostäder med direkt tillgång till separat väg-system för gång- och cykeltrafik.

En hög transportkvalitet

Åtgärderna ska medföra att näringslivets transporter gynnas genom förbättrad tidhållning och förutsägbarhet, förbättrade konkurrensförhållanden och säkrare godstransporter.

Mått för bedömning av målluppfyllelse:

- Godskostnad ur EVA-kalkyl.

En säker trafik

Åtgärderna ska medföra minskad sannolikhet för olyckor genom att vägen ska erbjuda en stimulerande och lättorienterad trafikmiljö som tar tillvara landskapets upplevelsevärden även för trafikanterna. Vägens utformning ska vidare uppfylla VGU:s krav för god standard när det gäller valda linjeföringselement.

Åtgärderna ska vidare medföra mindre allvarliga konsekvenser efter olyckor genom att reducera trafikarbetet i följande trafikmiljöer med hög skaderisk:

- Vägsträckor med mötande trafik och högre hastighet än 70 km/h.
- Korsande trafik i miljöer med högre hastighet än 50 km/h.
- Oskyddade trafikanter på vägbanan i miljöer med högre hastighet än 30 km/h.
- Sträckor med fasta hinder inom vägens säkerhetszon, det vill säga på avstånd mindre än vad som anges i Vägverkets handböcker.

Mått för bedömning av måluppfyllelse:

- Antalet kilometer av vägnätet, respektive antalet punkter som inte uppfyller kraven enligt ovan.
- Bedömning av landskapsupplevelse från trafikant-synpunkt, jämförelse mellan alternativ.
- Antal trafikolyckor och skadade ur EVA-kalkyl.

En god miljö

Med utgångspunkt från vad som kommit fram i landskapsanalysen föreslås nedanstående mål för miljöarbetet i projektet, med koppling till de 16 nationella miljö kvalitetsmålen.

Utöver de mål som redovisas nedan gäller generellt att åtgärderna i vägförslaget ska medföra minsta intrång i omgivande värdefulla miljöer. Kända exempel på sådana miljöer är öppna våtmarker, lodytor, rasbranter och betade ängs- och hagmarker. I utredningsskedet bevakas i första hand att vald korridor ger möjlighet att ta hänsyn till sådana miljöer. Under utbyggnadsskedet ska också eftersträvas att aktuella arbeten kan genomföras utan att ge långsiktiga skador eller kraftiga störningar på värdefulla miljöer.

En positiv regional utveckling

Åtgärderna ska utformas så att det lokala näringslivet gynnas, vilket framförallt innebär att jordbruksnäringens transporter underlättas och att transport- och tillgänglighetsförhållanden som försvårar djurhållning undanröjs. På en regional nivå ska transporter för tillverkningsindustrin i regionen underlättas, åtgärderna ska underlätta boende på landsbygd genom goda möjligheter till resor för att nå arbete och utbildningsmöjligheter.

Mått för bedömning av måluppfyllelse: Bedömning efter samråd med LRF, lokala företagareorganisationer, kommuner och Västragötalandsregionen.

Ett jämställt transportsystem

Vid utformning och bedömning av alternativa vägförslag ska hänsyn tas till skillnader mellan mäns och kvinnors resvanor och värderingar.

Mått för bedömning av måluppfyllelse: Medverkan från respektive kön i arbetsgrupper och vid samråd.

Vidare ska hänsyn tas till barns rörelsemönster och behov av förflyttning.

Projektets miljömål	Relevanta nationella mål
1. Utsläppen av luftföroreningar och växthusgaser ska minskas. Förslag till mått: utsläppsmängder ur EVA-kalkyl.	1, 2, 5
2. Störningar för boende i området ska minimeras. Särskilt kan noteras buller, otrygg närmiljö och barriäreffekter. Förslag till mått: Antal störda bostäder	15
3. Yt- och grundvattentillgångar ska skyddas för framtiden. Särskilt kan noteras Säveån och grundvattentillgångar i isälvsmaterial, tex i Hol.	4, 7, 8, 9
4. Vägsystemets samlade barriäreffekter för djurlivet ska reduceras.	12, 13, 16
5. Vägförslaget ska utformas så att utbyggnaden kan ske med minimerat tillskott av byggnadsmaterial och dito behov av mark för placering av överskottsmassor. Förslag till mått: Volym underskott respektive överskott av massor	15
6. För att undvika att beteshävdens minskar ska vägförslaget ge goda förutsättningar för fortsatt djurhållning inom jordbruket i området.	13
7. Vägförslaget ska utformas så att både trafikanter och övriga upplever att landskapets upplevelsemässiga förutsättningar har tagits till vara. Särskilt kan noteras: <ul style="list-style-type: none"> • Landskapets olika karaktärsområden; odlingsbygd, skog och övergångsområden. • Den långa bosättningshistorien. 	15
8. Trafikbullrets påverkan ska inte minska landskapets värden för djur och människor.	12, 16
9. De samlade miljövärdena i följande områden ska bevaras: <ul style="list-style-type: none"> • Hol • Mångsholm–Tubbetorp–Gongstorp • Säveån 	9, 13, 15, 16
10. Intrången i följande miljötyper ska minimeras: <ul style="list-style-type: none"> • Ravinmiljöerna i anslutning till Säveån • Övergångszonen mellan odlingsbygd och skog • "Tjäderskogen" i sydöstra delen av utredningsområdet 	8, 11, 12, 13, 16

1.5 Fyrstegsprincipen

Både vid framtagande av åtgärder och beslut om fortsatt arbete ska Vägverket i sin planering tillämpa den så kallade fyrstegsprincipen när man studerar åtgärder mot brister i trafiksystemet. Fyrstegsprincipen är ett förhållningssätt som utvecklats för att bidra till en god hushållning med resurser och ett effektivare utnyttjande av befintligt transportsystem. Principen innebär en prioritering av vilken typ av åtgärder som ska prövas, i första hand steg 1, i andra hand steg 2 och så vidare.



Steg 1 innebär åtgärder som påverkar transportbehov och val av transportsätt. Steget omfattar planering, styrning, reglering, påverkan och information för att minska transportefterfrågan eller föra över transporter till mindre utrymmeskrävande eller miljövänligare transportmedel.

Steg 2 innebär åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät genom trafikstyrning, reglering, påverkan och information.

Steg 3 innebär begränsade ombyggnads- eller förbättringsåtgärder i befintlig sträckning som till exempel bärighetsåtgärder eller trafiksäkerhetsåtgärder så som breddning, mitträcke, sidoområdesåtgärder. Ombyggnad av korsningar med mera.

Steg 4 innebär nyinvesteringar och/eller omfattande ombyggnader som ofta tar ny mark i anspråk, till exempel nya vägsträckningar, ny förbifart och så vidare.

Steg 1

Vägverket Region Väst har bedömt att åtgärder som påverkar transportbehov och val av transportsätt inte är realistiska för att på egen hand reducera problemen på aktuell del av nuvarande väg. På sikt måste dock beaktas att järnvägens andel av de tunga transporterna måste öka.

Steg 2 till 4

Bristerna på E20, delen Alingsås–Vårgårda, rör främst trafiksäkerhet och framkomlighet för trafikanter på vägen. Steg 2,

ett effektivare utnyttjande av dagens väg, kan vara ett sätt att på kort sikt reducera de problem som identifierats. Hittills har en uppsättning av hastighetskameror genomförts i syfte att förbättra trafiksäkerheten på sträckan.

Begränsade ombyggnads- och förbättringsåtgärder enligt steg 3 har genomförts. På flera delsträckor har räckesfri mötesseparering genomförts och korsningar målats om i syfte att förbättra trafiksäkerheten och öka framkomligheten.

På längre sikt bedöms inga andra åtgärder än vägåtgärder vara realistiska för att lösa problemen med trafiksäkerhet och framkomlighet längs E20. De alternativ som då återstår är:

- utbyggnad av ny väg i befintlig sträckning (steg 4)
- utbyggnad av ny väg i ny sträckning (steg 4).

Dessa åtgärder redovisas i kapitel 3 Studerade alternativ.

1.6 Geografisk omfattning

Vägobjektet ansluter i Kristineholm till planerad utbyggnad av E20 genom Alingsås. I väster avgränsas utredningsområdet av Västra Stambanan och Sävveån. I öster avgränsas området av kraftledningsgatan i skogs- och höjdområdet öster om nuvarande väg. Skogsområdet gränsar till stora opåverkade områden. Utredningsområdet avslutas i norr vid anslutningen av väg 181 vid Lund. Utredningsområdet framgår av utvinkningskartan längst fram i rapporten.

1.7 Vägutredningens genomförande

Samråd

Samråd har skett med Länsstyrelsen i Västra Götalands län vid tre tillfällen, varav ett fältbesök.

Gemensamma samråd har hållits vid fyra tillfällen med Alingsås och Vårgårda kommuner. Dessutom har ytterligare ett samrådsmöte ägt rum med Alingsås kommun.

I juni 2007 skickades samrådsmaterial ut till ett tjugotal myndigheter. Samrådet besvarades under mitten av september 2007.

September 2007 sändes samma material på samråd till ett tiotal organisationer, bland annat naturskyddsföreningar, jaktvårdskretsar och företagareföreningar.

Samråd med allmänheten hölls 27 september 2007 i Hols församlingshem och 4 oktober 2007 i Bälinge församlingshem. Sammanlagt kom 183 personer till dessa möten. En broschyr om vägprojektet delades ut.

Information om projektet har också funnits i artiklar i Alingsås Tidning och Göteborgs-Posten.

Samrådet har funnits tillgängligt på Vägverkets hemsida.

Ett särskilt samråd har hållits med LRF:s kommungrupp i Vårgårda.

Protokoll från samtliga möten finns tillgängliga på Vägverket Region Väst, lokalkontoret i Mariestad.

Samrådsredogörelse finns i kapitel 9.

MKB

Enligt väglagen och miljöbalken ska en planerad vägutbyggnads konsekvenser för människors hälsa, miljön och hushållningen med naturresurser redovisas i en MKB, bland annat i samband med att en vägutredning görs. I denna vägutredning har MKB:n inarbetats i vägutredningens huvudrapport för att underlätta en helhetsbedömning av projektet. Den som vill få en överblick av vägutbyggnadens miljökonsekvenser rekommenderas att läsa de kapitel som ingår i MKB:n. Kapitlen har markerats med grön text i innehållsförteckningen och är kapitel 1, delar av 2, 3, 5, 6, 7, 9, 10 samt Källor. Av bilagerapporten ingår bilagorna 1-4 i MKB:n.

Utställelse

I samband med att vägutredningen färdigställs som förslagshandling kommer utredningen att ställas ut för allmänheten från 9 juni till 26 september. Kungörelse om denna utställelse, vilken kommer att vara tillgänglig i Alingsås, Vårgårda och Göteborg kommer att ske via dagspress. Under utställsetiden kommer det att finnas möjlighet att lämna synpunkter på vägutredningen. Vägverket Region Väst kommer att ta del av allmänhetens synpunkter tillsammans med inkomna synpunkter från övriga berörda remissinstanser. Därefter upprättar Vägverket beslut angående val av korridor och trafikteknisk standard.