

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

# Väg E20, delen Bälinge-Vårgårda

Alingsås kommun och Vårgårda kommun, Västra Götalands län

Vägplan 2015-11-20

Projektnummer: 130916



**Trafikverket**

Postadress: 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: Blomsterberg Karin, IVvöp2 Konsult

Dokumentdatum: 2015-11-20

Ärendenummer: TRV 2014/42632

Version: 0.1

Kontaktperson: Martin Matsson

Tryck:

# Innehåll

|   |           |
|---|-----------|
| <b>SAMMANFATTNING</b>   | <b>5</b>  |
| <b>PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING</b>                                 | <b>6</b>  |
| <b>SAMRÅDSKRETS</b>   | <b>6</b>  |
| <b>SAMRÅD</b>   | <b>6</b>  |
| <b>Samråd med berörd länsstyrelse</b>                           | <b>6</b>  |
| Länsstyrelsen i Västra Götaland                                 | 6         |
| Samrådsmöte 2014-12-08  | 6         |
| Länsstyrelsens yttrande 2015-03-31                              | 6         |
| <b>Samråd med berörda kommuner</b>                              | <b>8</b>  |
| Alingsås kommun   | 8         |
| Samrådsmöte med Alingsås kommun 2014-11-25                      | 8         |
| Alingsås kommun - Kommunstyrelsens yttrande, 2015-04-13         | 8         |
| Alingsås kommun - Miljöskyddsnämndens yttrande, 2015-03-20      | 9         |
| Vårgårda kommun   | 10        |
| Samrådsmöte med Vårgårda kommun 2014-12-01                      | 10        |
| Vårgårda kommun - Kommunstyrelsens yttrande, 2015-04-22         | 10        |
| <b>Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda</b>      | <b>11</b> |
| Yttrande utan datum   | 11        |
| Gemensam skrivelse 2015-03-18                                   | 11        |
| Yttrande 2015-03-19   | 12        |
| Yttrande 2015-03-19   | 12        |
| Yttrande 2015-03-22   | 13        |
| Yttrande 2015-03-23   | 13        |
| Yttrande 2015-03-23   | 13        |
| Yttrande 2015-03-23   | 14        |
| Yttrande 2015-05-08   | 14        |
| <b>Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer</b> | <b>15</b> |
| Havs- och vattenmyndigheten, 2015-02-16                         | 15        |
| Svenska kraftnät, 2015-02-18                                    | 15        |
| Statens geotekniska institut (SGI), 2015-02-20                  | 15        |
| Riksantikvarieämbetet (RAÄ), 2015-02-25                         | 16        |
| Strålskyddsmyndigheten, 2015-03-06                              | 16        |
| Vandringsledsföreningen i Hol, 2015-03-12                       | 16        |
| Polismyndigheten, 2015-03-12                                    | 16        |
| Västtrafik AB, 2015-03-12                                       | 16        |
| Sveriges geologiska undersökning (SGU), 2015-03-13              | 16        |
| Transportstyrelsen, 2015-03-16                                  | 17        |

|  |           |
|--|-----------|
| Post- och telestyrelsen (PTS), 2015-03-17                  | 17        |
| Wårgårda Herrgård, 2015-03-12                              | 17        |
| SMHI, 2015-03-19   | 17        |
| Skogsstyrelsen, 2015-03-20                                 | 18        |
| Lantbrukarnas riksförbund Västra Sverige (LRF), 2015-03-20 | 18        |
| Samråd med ledningsägare                                   | 19        |
| Samråd med Räddningstjänsten                               | 19        |
| Samråd med naturmiljöorganisationer                        | 19        |
| Samråd med övriga  | 19        |
| <b>Samråd med allmänheten</b>                              | <b>19</b> |
| Samrådsmöte på orten                                       | 19        |
| Yttrande 2015-03-03  | 20        |

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

## Sammanfattning

En samrådsredogörelse tas fram för att beskriva och sammanfatta hur samråd bedrivits under vägplaneprocessen. För väg E20, delen Bälinge-Vårgårda, finns en planläggningsbeskrivning framtagen, vilken uppdaterades senast 2015-02-09.

Då Länsstyrelsen i Västra Götaland i samband med vägutredningen beslutade att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan har samråd skett med utökad krets.

Samråd med såväl länsstyrelsen som Alingsås och Vårgårda kommuner har skett kontinuerligt genom vägplaneprocessen och både länsstyrelsen och de berörda kommunerna har inkommit med skriftliga yttranden över samrådshandlingen.

Samråd på orten hölls 2015-02-23, -25 och -26. Mötena hölls i matsalen på Hols skola i Hol och besöktes av sammanlagt cirka 180 personer. På mötena informerade Trafikverket och konsulten Ramböll de särskilt berörda samt allmänheten om det pågående projektet och inhämtade synpunkter och information som kan vara av betydelse för projektet. Deltagarna bereddes också möjlighet att föra enskilda samtal.

Samrådshandlingen har funnits tillgänglig under perioden 2015-02-27-2015-03-20 på Trafikverket, Kruthusgatan 17 i Göteborg samt på Alingsås och Vårgårda kommuners respektive kommunhus i Alingsås och Vårgårda. Under samrådsperioden har förutom länsstyrelsens och berörda kommuners yttranden inkommit 28 yttranden. Sammanfattningsvis handlar yttrandena till stor del om frågor kring markåtkomst, nya vägens dragning, passager över/under ny väg samt faunapassager. Andra framträdande frågor gäller naturmiljö och påverkan på jord- och skogsbruksmark.

# Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för projektet uppdaterades senast 2015-02-09.

## Samrådskrets

Då Länsstyrelsen Västra Götalands län i samband med vägutredningen beslutade att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan har samrådshandlingen samrättats med utökad krets. För definierad samrådskrets se Checklista Samrådskrets, daterad 2015-02-17, som finns diarieförd hos Trafikverket. Samråd har skett med de myndigheter och organisationer som bedömts vara relevanta för det aktuella projektets art och givna förutsättningar.

## Samråd

### Samråd med berörd länsstyrelse

#### Länsstyrelsen i Västra Götaland

##### *Samrådsmöte 2014-12-08*

Ett samrådsmöte har hållits med Länsstyrelsen i Västra Götaland. På mötet deltog representanter från olika enheter på länsstyrelsen, Trafikverkets projektledare samt miljöspecialist och representanter från konsulten Ramböll. På mötet informerades länsstyrelsen om det pågående arbetet och en diskussion fördes om förutsättningar, miljöaspekter, framträdande frågeställningar, möjliga lösningar och kompensationsåtgärder med mera. Frågor som togs upp var bland annat arkeologiska fynd och fortsatta utredningar, Natura 2000-området Mängsholms ekhagar och eventuell tillståndsprövning, artskyddsfrågor, groddjursförekomster och åtgärder för groddjur, generella biotopskyddsobjekt, faunapassager, vattenfrågor, masshantering och bullerfrågor. Mötesanteckningar från samrådet med länsstyrelsen finns diarieförda på Trafikverket.

##### *Länsstyrelsens yttrande 2015-03-31*

I yttranden anger länsstyrelsen att utredningsområdet som behandlas i samrådshandlingen är tillräckligt för syftet men att det kan behöva utökas kring det värdefulla natur- och kulturlandskapet vid Tubbetorp.

Vad gäller risk och säkerhet menar länsstyrelsen att den nya vägen innebär en minskad risk för olyckor, men att den riskutredning som Trafikverket avser att göra behövs för att kunna säkerställa lämpliga skyddsåtgärder avseende olyckor med farligt gods.

Länsstyrelsen säger vidare att om områden med förorenad mark, förutom vad som är känt i nuläget, påträffas under byggskedet ska en bedömning av åtgärder göras tillsammans med tillsynsmyndigheten. Detta behöver belysas i vägplanen och miljökonsekvensbeskrivningen (MKB).

Även om den ombyggda vägen innebär en förbättrad ljudmiljö för många är det angeläget att en bullerutredning fortgår och att tillräckliga bullerskydd föreslås, som klarar gällande riktvärden.

Länsstyrelsen anser att Trafikverket bör upprätta en masshanteringsplan som redovisar mängder och förhållande i massbalans. Planen ska också redovisa tillfälliga mellanlagringar och avsättning av överskottsmassor, i den mån det förekommer. Även omhändertagande av eventuella förorenade massor redovisas i masshanteringsplan. Oplanerade avsättningar som hanteras av entreprenörer är generellt inte acceptabla. Massor ska endast användas i konstruktioner och hanteringen analyseras i MKB.

Länsstyrelsen uppger att det är svårt att bedöma värdet av berörda fornlämningar i utredningsområdet då den arkeologiska utredningen i nuläget inte kommit tillräckligt långt. För att kunna göra tillräckliga justeringar av vägsträckningen, tillfälliga nyttjanderätter, arbetsvägar med mera behöver kunskapen kring fornlämningar förbättras genom fortsatta arkeologiska utredningar. Länsstyrelsen uppmärksammar också Trafikverket på att i och med att kunskapsunderlaget förbättras kan kända fornlämningar ges nya klassningar som därmed kan kräva ytterligare utredning. Vissa lämningar kan komma att behöva skyddsbestämmelser för att undvika skador under byggtiden. I de kartor som redovisar fornlämningar ska Riksantikvarieämbetets nummer framgå.

Förekommande artskyddsfrågor behöver behandlas tidigt i vägprojektet då de kan medföra behov av årstidsbundna inventeringar och dispensärenden med lång handläggningstid. Länsstyrelsen uppmanar också i detta sammanhang till samråd med lokala ornitologer. Skydds- och kompensationsåtgärder för arter liksom generella biotopskydd bör beskrivas i MKB och uppges då också underlätta för länsstyrelsen att tillstyrka planerna.

I frågor kring faunarörelser och faunapassager uppmanar länsstyrelsen Trafikverket att samråda med Alingsås respektive Vårgårda kommuner. Älg, rådjur, lodjur, grod- och kräldjur bedömer länsstyrelsen bör studeras särskilt.

I MKB behöver Trafikverket redogöra för värdefulla vattendrag och naturvärden i vattenmiljöerna samt vilka åtgärder som planeras. Detta ska redovisas på karta. Påverkan på vattenkvalitet, hydrologi, fisk med mera på grund av fysiska ingrepp och ändrade dagvattenflöden ska också framgå av MKB. I yttranden nämns också att påverkan på våtmarks- och sumpområden samt eventuella dispens- och tillståndsförfaranden ska redovisas i MKB. MKB ska också redovisa berörda yt- och grundvattenförekomsternas status och MKN (miljökvalitetsnormer) samt risk för

påverkan. Bedömningar som görs ska motiveras och åtgärder får inte medverka till försämrade status eller att MKN inte kan uppnås.

För dagvattenhantering och ändrade flöden till följd av större hårdgjorda ytor, arbete i vatten, val av trummor med mera menar länsstyrelsen att MKB ska innehålla förslag på hur påverkan kan förebyggas och risker minimeras i såväl bygg- som driftskede.

Avslutningsvis nämns i yttranden ett antal markavvattningsföretag som ligger i närområdet och länsstyrelsen menar att dessa bör informeras och beaktas i planeringen av åtgärder.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket har haft kontinuerliga samråd med länsstyrelsen under arbetet med vägplanen och tillhörande MKB och de flesta ovan angivna synpunkter är inarbetade i föreslagen lösning. Vissa frågor återstår att lösa men Trafikverket ser inga konflikter mellan de lösningar som detaljstuderas i detta skede och länsstyrelsens synpunkter.

En masshanteringsplan är under framtagande liksom en plan för hantering av biotopskyddsobjekt.

En bullerutredning är framtagen men val av bullerskyddsåtgärder är inte fastställda. Trafikverket för diskussioner med respektive fastighetsägare.

## Samråd med berörda kommuner

### Alingsås kommun

#### *Samrådsmöte med Alingsås kommun 2014-11-25*

Ett samrådsmöte har hållits med Alingsås kommun. På mötet deltog representanter från kommunen, Trafikverkets projektledare samt miljöspecialist och representanter från konsulten Ramböll. På mötet informerades kommunen om det pågående arbetet, förutsättningar, miljöaspekter, framträdande frågeställningar, möjliga lösningar och kompensationsåtgärder med mera. Frågor som togs upp till diskussion var bland annat potentiella grodlokaler, skogligt biotopskyddsområde, intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer, masshantering och -balans, bullerfrågor, vattenfrågor och faunapassager. Mötesanteckningar från samrådet med Alingsås kommun finns diarieförda på Trafikverket.

#### *Alingsås kommun - Kommunstyrelsens yttrande, 2015-04-13*

Kommunstyrelsen i Alingsås kommun är positiva till utbyggnaden av E20 i föreslagen sträckning. I yttrandet anges att det är viktigt att hänsyn tas till vattenfrågor under såväl bygg- som under driftskede. Kommunstyrelsen uppmanar till att lösningar för omhändertagande av dagvatten samt passager av vattendrag ska redovisas i MKB som tas fram till vägplanen.

Den nya vägdragningen kommer att beröra en kulturmiljö i Bålinge och kommunstyrelsen menar att det är angeläget att största möjliga hänsyn tas till denna miljö. Trafikverket uppmanas att titta på möjligheterna att flytta det kulturhistoriskt värdefulla hus som kommer att beröras och undvika rivning.



*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket noterar synpunkterna. Beträffande det kulturhistoriskt värdefulla hus som berörs får hanteringen av det ske i samråd mellan fastighetsägaren och Trafikverket.

*Alingsås kommun - Miljöskydds nämndens yttrande, 2015-03-20*

Miljöskydds nämnden anser att det bör anläggas ytterligare en större faunapassage längs ny väg med hänsyn till den långa vägsträckan. Olycksstatistik som visar på faunans rörelsemönster samt att tidigare orörda skogsområden exploateras och kan antas generera fler faunarörelser anges också som motiv för ytterligare en faunapassage. Den skulle med fördel kunna samförläggas med en passage för Holleden som då minskar de negativa konsekvenserna för det rörliga friluftslivet. Miljöskydds nämnden uppger att torrtrummor bör utformas så att de kan nyttjas av uttrar, som sannolikt är på uppgång i området.

Miljöskydds nämnden anser vidare att förekomst och hantering av förorenade massor behöver beskrivas mer utförligt i det fortsatta arbetet. Likaså saknas viss beskrivning kring masshantering och eventuell deponering som kan komma att behöva utföras i kommande skeden. Nämnden är dock positiv till att massbalans eftersträvas inom projektet och framhåller att massor bör återvinnas eller återanvändas.

När det gäller naturmiljöfrågor anser miljöskydds nämnden att det är lämpligt om passager över bäckar och mindre vattenflöden, som pekats ut i yttrandet, utförs som broar för att bevara vattendragen som möjliga lokaler för lekande och vandrande fisk. Likaså lämnas synpunkter på utförandet av bergskärningen vid km 15/000 där nuvarande E20 korsar ny E20 på bro inom ett område utpekad som riksintresse för naturvård. Irreversibla ingrepp i naturmiljön inom detta område bör undvikas. Även bullerfrågan anges som en viktig aspekt i fråga om broar och vägprofiler.

Miljöskydds nämnden menar i yttrandet att Trafikverket behöver ta fram förslag på kompensationsåtgärder för de naturvärden som kommer att försvinna på grund av den valda vägsträckningen.

I avseendet vattendrag och passager av dessa (med såväl E20 som lokalväg) lämnar miljöskydds nämnden synpunkter på de lösningar med bro, trumma och kulvertering som Trafikverket föreslår. Nämnden anser att broar bör utföras för att inte utsätta vattendragen för stora ingrepp och pekar också ut flera vattendrag där den anser det aktuellt att anlägga bro. Vidare anger nämnden att både Bäsjöbäcken och Risabäcken, den senare ett biflöde till Galtaledsbäcken, har höga naturvärden. Båda vattendragen mynnar i Sävån och påverkar därför indirekt MKN i Sävån. Utbyggnaden av E20 måste därför, menar nämnden, infatta åtgärder som medverkar till att förbättra MKN.

Miljöskydds nämnden bedömer att omhändertagande av vägdagvatten och beredskap för att hantera olyckor med farligt gods behöver utredas vidare i det fortsatta arbetet. I enlighet med kommunens dagvattenplan bör till exempel avstängningsmöjligheter finnas i dagvattensystemet längs vägen för att kunna minska miljöpåverkan vid en olycka. Särskilt viktigt är detta där E20 passerar vattendrag som står i förbindelse med känsliga recipienter.

Miljöskydds nämnden förutsätter att Trafikverket kommer att vidta bullerskyddsåtgärder så att gällande riktvärden inte överskrids. Likaså anser nämnden

att Trafikverket bör vara extra lyhört för de boendes önskemål, i de fall bostadshus hamnar mellan befintlig och ny E20 men bullernivåerna inte överskrider riktvärdena.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket har för passager av vattendrag valt lösningar som gör minsta möjliga påverkan på vattendragen och dess naturvärden. Ett principförslag är framtaget för dagvattenhantering och skydd vid en eventuell farligt gods-olycka. Likaså är en masshanteringsplan under framtagande.

I avseende kring buller och bulleråtgärder följer Trafikverket de krav och riktvärden som finns för nybyggnad respektive väsentlig ombyggnad. Inom ramen för utredningsarbetet görs en bullerutredning som mycket tydligt visar var bullerskyddsåtgärder ska utföras och inte. Vissa fastigheter kommer att lösas in längs ny väg på grund av bullersituationen medan andra får bullerskyddsåtgärder utförda. Bullerskyddsåtgärder och inlösenfrågor sker alltid i dialog med fastighetsägaren.

## Vårgårda kommun

### *Samrådsmöte med Vårgårda kommun 2014-12-01*

Ett samrådsmöte har hållits med Vårgårda kommun. På mötet deltog representanter från kommunen, Trafikverkets projektledare samt miljöspecialist och representanter från konsulten Ramböll. På mötet informerades kommunen bland annat om det pågående arbetet, förutsättningar, miljöaspekter, framträdande frågeställningar, möjliga lösningar och kompensationsåtgärder. Frågor som togs upp till diskussion var bland annat utformning av gång- och cykelfälten längs befintlig E20, lokalvägen vid Tubbetorp, arkeologiska utredningar, masshantering och -balans, bullerfrågor, faunapassager, vattenfrågor och inlösen av fastigheter. Mötesanteckningar från samrådet med Vårgårda kommun finns diarieförda på Trafikverket

### *Vårgårda kommun - Kommunstyrelsens yttrande, 2015-04-22*

Vårgårda kommun är positiva till utbyggnaden av E20 och menar att det är en viktig förutsättning för kommunens framtida utveckling. Vårgårda kommun ser många utbyggnadsmöjligheter både utmed befintlig E20 och i andra mindre samhällen med tillfartsvägar som ansluter till vägen.

Inom kommunen planeras för en gång- och cykelväg utmed väg 1779 mellan Horla och befintlig E20. Gång- och cykelvägen kommer att ansluta till Hols idrottsplats och underlätta för barn och ungdomar att gå och cykla till och från fritidsaktiviteter och Hols skola. I yttrandet uppmanar kommunen Trafikverket att skapa förutsättningar för en framtida gång- och cykelväg så att till exempel porten under E20 ges sådan bredd och höjd att den kan rymma en gång- och cykelväg. För den gång- och cykelväg som är planerad att utföras på del av befintlig E20 föreslås i yttranden att den anläggs med skiljeremsa för att gående och cyklister ska färdas trafiksäkert.

För att minska intrånget i jordbruksmark mellan Siene och Hjultorp föreslår Vårgårda kommun att ny E20 förläggas söderut i korridoren mot skogsområdet.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket har justerat portens bredd längs väg 1779 så att den i framtiden kan rymma en gång- och cykelväg på vägens västra sida.

Gång- och cykelvägen längs befintlig E20 kommer att anläggas på befintlig körbana som smalnas av och till del målas om till gång- och cykelfält. Mot vägkörbanan kommer också en fräsning/räffling att göras för att tydligt markera de olika vägfunktionerna. Det finns inget ekonomiskt utrymme att anlägga en gång- och cykelväg som ligger med skiljeremsa mellan gång- och cykelfälten och vägkörbanan. När ny E20 är byggd kommer trafiksituation av att vara en helt annan längs befintlig E20. Trafikmängderna beräknas uppgå till mellan cirka 1 000 och 2 000 fordon ÅDT, jämfört med dagens cirka 12 000 fordon ÅDT.

På delen mellan Siene och Hjultorp har Trafikverket studerat olika alternativa utformningar av ny E20 och lokalväg, men den givna korridoren tillsammans med standardkrav ger begränsningar som är styrande för möjlig utformning.

## Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

### Yttrande utan datum

Yttranden anser att den föreslagna sträckningen av ny väg E20 skär sönder och delar upp det kulturhistoriskt värdefulla landskapet i Bälinge. Sträckningen innebär också svårigheter att bruka marken på den egna fastigheten som delas av vägen. I yttrandet förordas att vägen byggs ut i befintlig sträckning i passagen av Bälinge by. Med den nya sträckningen anser yttranden att fler blir bullerstörda, dels av befintlig väg som även fortsättningsvis kommer att vara trafikerad och dels av ny väg.

*Trafikverkets kommentar:* Gällande korridor, Skogskorridoren via Gisslatorp, beslutades i vägutredningsskedet år 2009. Bullerutredning visar att fler får en betydligt förbättrad bullersituation med den nya vägen.

### Gemensam skrivelse 2015-03-18

11 personer har undertecknat en gemensam skrivelse och menar att det är angeläget att de värden som finns i Gongstorp bevaras. Skogen, de ostörda omgivningarna, de kulturhistoriska värdena och den natursköna känslan framhålls i yttrandet och präglar, enligt byborna, livsstilen i Gongstorps by. Yttranden önskar att Trafikverket vidtar åtgärder som bevarar den unika bykänslan, så att vardagen påverkas så lite som möjligt av de båda vägarna (både befintlig och ny E20). Den bästa lösningen skulle vara att bygga en skyddsvall/ljudvall som gör att vägen inte hörs och syns från byn.

Yttranden vill också att tillgängligheten till skogsmarker säkerställs och att de som fastighetsägare ersätts för försämrade fastighetsvärden samt sämre jaktmöjligheter.

### *Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har som mål att den ekvivalenta bullernivån från vägtrafiken inte ska överstiga 55 dB(A). Detta kan ske med hjälp av bullerskydd längs ny väg eller med fastighetsnära åtgärder. För Gongstorp ger bullerskydd längs vägen endast ringa effekt på bullernivåerna och till en hög kostnad. I de fall där bullernivån överstiger 55 dB(A) kommer därför fastighetsnära åtgärder att föreslås.

### Yttrande 2015-03-19

I yttrandet föreslås en något annorlunda sträckning än den som förslagits i vägplanen för omdragning av väg 1781/1779. Yttranden menar att en kurva söder om föreslagen ny dragning är olycksdrabbad och att ändra sträckningen här till ett sydvästligare läge och med en rakare linje skulle medföra en säkrare väg.

#### *Trafikverkets kommentar:*

Den föreslagna åtgärden ligger inte geografiskt inom den gällande korridoren och kan därför inte hanteras inom ramen för vägplanen.

### Yttrande 2015-03-19

Yttranden redogör för den egna verksamheten och hur de kommer att påverkas av ny E20. De menar att vägen kommer att utgöra ett synnerligen allvarligt störningsmoment i livsmiljön för både människor och djur (boskap och vilt).

I avseendet såväl faunans som människors möjligheter till rörelser tvärs ny väg föreslås att en ekodukt anläggs i området sydost om Hol. Begränsningen av antalet passager över/under vägen försvårar möjligheterna att bedriva skogsbruk och medför längre transporter på vägar med trafiksäkerhetsbrister (farliga av- och påfarten med dold sikt).

Yttranden sammanfattar sina förslag till förändringar i några punkter:

- Lagg den nya vägen i en sträckning längre söderut mellan km 7/100 och 8/900 och skydda på så sätt livsmiljön, minska bullerpåverkan med mera.
- Anlägg ytterligare en passage under vägen som kan nyttjas av vilt, friluftslivet och i skogsbruket.
- Anlägg en rastplats i området med de högsta topparna med utsikt över landskapet. Yttranden kan ställa mark till förfogande.
- Gör befintlig E20 till en säkrare väg och behåll vänstersvängfälten. Anlägg en gång- och cykelbana avskild från vägkörbanan.

Yttranden resonerar kring måluppfyllelsen för de uppställda projektmålen avseende utbyggnaden av E20 och argumenterar för att åtta av de nio målen skulle nå bättre måluppfyllelse med de förändringar som föreslås i yttrandet.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket studerade inför samrådsskedet en vägsträckning enligt yttrandens förslag och fann att "Förslaget skulle innebära alltför djupa skärningar och höga bankar och har därför förkastats." Däremot, som yttranden skriver, blir bullerstörningarna för bebyggelsen mellan nuvarande och ny E20 lägre än med valt förslag. De ekvivalenta bullernivåerna i båda förslagen understiger riktvärdet 55 dB(A). Det är inte aktuellt att anlägga en rastplats i området.

Trafikverket avser att i dialog med markägarna i området lösa tillgängligheten till områden söder om ny E20 genom att bygga passager i lägen anpassade till befintliga skogsbilvägar.

### Yttrande 2015-03-19

Yttranden föreslår att vägporten vid Risavägen slopas och menar att det kommer innebära att bullerstörningen i området blir mindre, då ny E20 kan ligga lägre i terrängen. Ett mindre kostsamt alternativ skulle vara att anlägga en utfartsväg mot

Kärtaredsvägen, från Kyllemaden. Det skulle ge markägarna bättre markåtkomst samt bättre möjligheter att få ut timmer med mera.

*Trafikverkets kommentar:* En utfart mot Kärtaredsvägen har studerats, men de topografiska förhållandena gör att det inte blir tillfredsställande profilstandard vid anslutningen till den allmänna vägen. Dessutom bidrar porten till att minska barriäreffekten av E20 då den möjliggör passager för det rörliga friluftslivet och faunan.

#### Yttrande 2015-03-22

Yttranden kan inte acceptera att den egna fastigheten delas av ny väg. Flera gårdar får delade marker och gammal kulturbygd förstörs. Yttranden menar att det är bättre att bygga ut vägen i befintlig sträckning.

*Trafikverkets kommentar:* Gällande korridor, Skogskorridoren via Gisslatorp, beslutades i vägutredningsskedet år 2009.

#### Yttrande 2015-03-23

Yttranden får ett intrång som innebär att åkermarken kommer att delas. Vid både sådd och skörd är tiden en viktig faktor och den delade åkermarken kommer att medföra längre transportvägar, ökade utsläpp och högre brukningskostnader. Även ur ett perspektiv rörande klimatförändringar och en växande befolkning menar yttranden att åkermarken bör bevaras då förstörd åkermark inte kan återställas. Yttranden anser att ny E20 ska förläggas till den södra delen av korridoren för att ge minsta möjliga intrång i jordbruksmarken.

Vidare anser yttranden att vägportars utformning måste ta hänsyn till att utvecklingen går mot allt längre, högre och bredare fordon. En önskad vägport som ska nyttjas av yttranden måste placeras så att kortaste möjliga avstånd uppnås då den kommer att användas intensivt, inte minst under vallskörd som sker flera gånger per odlingssäsong.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket har studerat olika alternativa utformningar av ny E20 och lokalväg, men den givna korridoren ger begränsningar som är styrande för möjlig utformning. I det arbetet har hänsyn även tagits till jordbruksintresset. De vägportar som planeras i projektet kommer att utformas med höjden 4,7 meter och minsta bredd 6 meter.

#### Yttrande 2015-03-23

Yttranden anser att vägen på delen mellan Bälinge och Gisslatorp måste förläggas längre söderut i korridoren, för att undvika att den egna marken delas upp. Även den föreslagna enskilda vägen mot Gisslatorp gör ett intrång som försvårar att bedriva verksamhet. Med nuvarande förslag ser yttranden ingen annan lösning än att fastigheten måste lösas in då det inte kommer finnas ekonomiska möjligheter att driva verksamheten vidare.

*Trafikverkets kommentar:* En vägsträckning i södra delen av korridoren har studerats, men saknar de kvaliteter som eftersträvats vid utformningen av ny E20, som till exempel utsikt över dalgången vid Bälinge för de trafikanter som färdas på den nya vägen. När det gäller den enskilda vägens placering noterar vi synpunkten.

### Yttrande 2015-03-23

Yttranden anser att vägen på delen mellan Bälinge och Gisslatorp måste förläggas längre söderut i korridoren, för att undvika intrång i de egna fastigheterna. Det intrång som uppkommer med nuvarande sträckningsförslag medför svårigheter att bedriva och utöka den pågående verksamheten. Yttranden anger också att bostadshuset kommer att bli bullerstört från två håll, av såväl befintlig som ny väg.

*Trafikverkets kommentar:* En vägsträckning i södra delen av korridoren har studerats, men saknar de kvaliteter som eftersträvats vid utformningen av ny E20, som till exempel utsikt över dalgången vid Bälinge för de trafikanter som färdas på den nya vägen.

### Yttrande 2015-05-08

Åtta fastighetsägare har lämnat ett gemensamt yttrande angående åtkomst till de egna skogsfastigheterna. De menar att markerna kommer att skäras av av ny väg vilket medför värdeminskningar till följd av försämrade arrondering och längre transportvägar och dessutom innebära försämrade jaktmöjligheter. Det kommer också att medföra negativ påverkan på friluftslivet och för den orienteringsverksamhet som bedrivs i området.

I yttrandet anges att Trafikverket föreslagit en enskild väg söder om ny sträckning av E20. Den enskilda vägen ska ersätta en annan nyanlagd väg som idag används av flera fastighetsägare för åtkomst till skogsmarkerna. Den lösningen, menar yttranden, skulle innebära längre transportvägar med ökade kostnader som följd. Det skulle också innebära att tunga transporter behöver korsa en annan väg som bärighetsmässigt inte klarar sådana laster. Istället föreslås en underfart vid befintlig väg, vilken kan kombineras med en parallellväg söder om ny E20. En sådan passage kan också fungera som viltpassage och gynna det rörliga friluftslivet. Yttranden anser att det behövs fler större viltpassager än de två som är föreslagna.

I yttrandet föreslås också att ny E20 anläggs på bro på ett utpekat avsnitt mellan två fastigheter i den kuperade terrängen vilket då skulle minska nivåskillnaderna för vägtrafiken och möjliggöra anläggning av ytterligare en viltpassage.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket noterar synpunkterna angående passager för skogsbilväg och viltpassage. När det gäller frågan om ytterligare en viltpassage är ingen ytterligare planerad utöver de passagemöjligheter som redan finns längs sträckan. Trafikverket har planerat en skogsbilväg söder om ny E20, med anslutning till allmän väg 1179, som ersättning för den skogsbilväg som stympas. Trafikverket kommer att föra vidare diskussioner med fastighetsägarna.

### Yttrande 2015-07-10

Yttranden önskar få sin fastighet inlöst och hänvisar till den idag ostörda miljön. Med ny E20 menar yttranden att bullerstörningar, störande bländning och vyn över vägen kommer att förändra miljön så mycket att det inte är ekonomiskt försvarbart att genomföra de skyddsåtgärder som krävs. Dessutom menar yttranden att det blir en värdeminskning på fastigheten och att den är osäljbar till följd av vägutbyggnaden.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket har som mål att den ekvivalenta bullernivån från vägtrafiken inte ska överstiga 55 dB(A). Kostnaderna för eventuella bullerskyddsåtgärder ska vara ekonomiskt försvarbara. Önskemålet om inlösen av fastigheten är noterat och berörd fastighetsägare kommer att kontaktas av Trafikverkets markförhandlare.

#### **Platsbesök med berörda markägare 2015-08-10**

Vid ett platsbesök i Bäne, där fem berörda markägare tillsammans med Trafikverkets markförhandlare och konsultens representant träffades, framfördes önskemål om passage för enskild väg och för fauna. Nuvarande enskild väg slutar strax söder om föreslagen sträckning för ny E20. Markägarna önskar en passage för att även i fortsättningen kunna använda den enskilda vägen för att nå de egna skogsmarkerna söder om ny E20. Markägarna menar att Trafikverkets förslag med en ny enskild väg från väg 1779 medför stora omvägar. Önskemål framfördes också om att Trafikverket bygger en väg söder och parallellt om E20, cirka 400 meter mot väster. Den vägen ska användas för att komma till fastigheter som idag nås via en annan enskild väg som kommer att stängas av i samband med att E20 byggs. Markägarna beskrev ytterligare behov av nya skogsbilvägar som blir svårare att nå på grund av ny väg E20.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket noterar synpunkterna angående passager för vilt och för åtkomst till skogsmarker. När det gäller frågan om ytterligare en viltpassage är ingen sådan planerad utöver de passagemöjligheter som redan finns längs sträckan. Trafikverket har planerat en skogsbilväg söder om ny E20, inklusive den med E20 parallella vägen, och med anslutning till allmän väg 1179, som ersättning för den skogsbilväg som stympas. I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer ytterligare samråd att ske med marksägarna.

#### **Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer**

##### **Havs- och vattenmyndigheten, 2015-02-16**

I yttranden anges att Havs- och vattenmyndigheten avstår från att yttra sig i ärendet.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket noterar informationen.

##### **Svenska kraftnät, 2015-02-18**

Svenska kraftnät har inget att erinra.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket noterar informationen.

##### **Statens geotekniska institut (SGI), 2015-02-20**

SGI anger i yttrandet att bedömningen gjorts att de geotekniska frågorna, risken för bergras samt påverkan på yt- och grundvatten, är väl beskrivna i utredningen. Det är dock viktigt att frågorna fortsätter att utredas med en högre detaljeringsgrad i kommande skede. I det fortsatta arbetet är det också viktigt att höga bankar inordnas i lämplig geoteknisk kategori samt att projektering, utförande och kontroll utförs på erforderligt sätt.

Likåsa behöver förorenade massor beskrivas med en högre detaljeringsgrad i kommande skede (MKB).

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket har tagit del av synpunkterna och kommer att detaljstudera de omnämnda frågorna i det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet. Geoteknisk kategori kommer att anges i de rapporter avseende geoteknik som tas fram. Likaså kommer förekomst och omhändertagande av eventuella förorenade massor att hanteras och studeras vidare i kommande skeden.

#### **Riksantikvarieämbetet (RAÄ), 2015-02-25**

RAÄ hänvisar till berörd länsstyrelse, som företrädare för de statliga kulturmiljöintressena, för samråd kring tillståndsansökan enligt miljöbalken.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket noterar synpunkterna. Under arbetet med vägplanen sker ett kontinuerligt samråd med Länsstyrelsen i Västra Götaland.

#### **Strålskyddsmyndigheten, 2015-03-06**

I yttrandet anges att vägutbyggnaden inte berör myndighetens sakområde som därmed avstår från att delta i ytterligare samråd.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket noterar informationen.

#### **Vandringsledsföreningen i Hol, 2015-03-12**

I sitt yttrande framställer föreningen önskemål om att samråda kring vandringsledens nya sträckning samt lämpliga korsningspunkter.

*Trafikverkets kommentar:* Omläggning av Holleden kommer att ske i samråd med föreningen.

#### **Polismyndigheten, 2015-03-12**

Polismyndigheten har inget att erinra.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket noterar informationen.

#### **Västtrafik AB, 2015-03-12**

Västtrafik har inget att erinra mot utbyggnad av E20 i ny sträckning och uppger att de positiva till att del av befintlig väg görs om till gång- och cykelfält. Västtrafik vill delta i det fortsatta arbetet kring eventuella frågor som rör kollektivtrafik längs den nya vägen. I samband med att befintlig väg byggs är det viktigt att framkomligheten för kollektivtrafiken inte försämras. I det fall det uppkommer frågor som rör utformning eller ombyggnation av hållplatslägen längs befintlig väg ska samråd ske med Västtrafik.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket noterar synpunkterna och kommer i det fortsatta planeringsarbetet att samråda med Västtrafik i frågor kring kollektivtrafikering samt utformning av gång- och cykelbanor och anslutning till kollektivtrafik.

#### **Sveriges geologiska undersökning (SGU), 2015-03-13**

SGU har inget att erinra.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket noterar informationen.



### Transportstyrelsen, 2015-03-16

Transportstyrelsen upplyser om att den aktuella vägen ingår i TEN-T-vägnätet och att det därför, enligt vägsäkerhetslagen, ska göras en trafiksäkerhetsanalys och en trafiksäkerhetsgranskning innan vägplanen kungörs.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket noterar informationen.

### Post- och telestyrelsen (PTS), 2015-03-17

I yttranden uppmanar PTS till att även it-infrastrukturen måste in på regional nivå i samhällsplaneringsprocessen. PTS uppmanar Trafikverket att samråda med berörda operatörer och ledningsägare i området.

*Trafikverkets kommentar:* Trafikverket har kontinuerliga samråd med berörda ledningsägare genom vägplaneprocessen. I planeringsarbetet för vägutbyggnaden pågår också samråd med både Alingsås och Vårgårda kommuner.

### Wårgårda Herrgård, 2015-03-12

Yttranden bedriver jord- och skogsbruksverksamhet och har mark vid flera enheter, på både västra och östra sidan om ny E20. Inom organisationen bedrivs även annan verksamhet med bland annat omfattande vedproduktion, uthyrningsverksamhet, entreprenadverksamhet med mera. Yttranden är positiv till utbyggnaden av E20 och har inga synpunkter på föreslagen sträckning men framhåller den infrastrukturella betydelsen av en vägport under E20, strax söder om Doggys anläggning vid södra infarten till Vårgårda. I yttrandet listas olika typer av transporter som genomförs regelbundet och vilka konsekvenser det för med sig för den egna verksamheten och i trafikmiljön att inte ha en planskild passage. Yttranden menar att det är stort antal transporter som kommer att tvingas ut på lokalvägen och i trafikplatsen vid Hjultorp och som får konsekvenser för trafiksäkerhet och framkomlighet men också för effektiviteten i den egna verksamheten.

Förutom påverkan på och konsekvenserna för den egna verksamheten menar yttranden att borttagandet av vägporten också påverkar möjligheterna för många, till exempel Vårgårdaborna (och andra), motionärer, hästekipage, stort och litet vilt, att röra sig till och från områdena på västra sidan en E20.

Yttranden nämner också ett antal frågor som är önskvärda att diskutera med Trafikverket, bland annat hur massor från de delar av vägar som utgår ur allmänt underhåll kommer att hanteras, tillgänglighet till skogsmarker samt gång- och cykelvägen som är föreslagen att dras igenom herrgårdsområdet.

*Trafikverkets kommentar:* En port med fri höjd 4,7 meter har inarbetats i vägplanen. Gällande gång- och cykelvägen kommer sträckningen att diskuteras i samråd med fastighetsägaren och Vårgårda kommun. Trafikverket noterar övriga synpunkter.

### SMHI, 2015-03-19

Yttrandet avgränsas till hydrologi (ytvatten) och meteorologi (luftmiljö och buller). I yttranden påpekas att det i planeringen av samhället bör tas hänsyn till det framtida klimatet med bland annat översvämningsrisker. SMHI hänvisar till klimatanpassningsportalen och till Klimatanalys för Västra Götalands län (SMHI 2011) för mer information.

SMHI menar att en emissionsinventering bör göras så att det framgår i utredningen hur stora utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar blir med den nya vägsträckningen i jämförelse med nuvarande förhållanden. Det måste säkerställas att miljökvalitetsnormer för kväveoxid, partiklar med mera klaras för boende i området.

Avseende hydrologi menar SMHI att passager över vattendragen bör utformas omsorgsfullt så att naturliga hydrologiska förhållanden inte påverkas.

*Trafikverkets kommentar:* En klimatkalkyl är under framtagande vilken kommer att studera emissionsnivåer och de förändringar som följer av nya väg- och trafikförhållanden.

Trafikverket har för passager av vattendrag valt lösningar som gör minsta möjliga påverkan på vattendragen och dess naturvärden.

#### **Skogsstyrelsen, 2015-03-20**

Skogsstyrelsen anger i yttranden att största möjliga hänsyn bör tas till de höga natur- och kulturmiljövärden samt sociala värden som redovisas i handlingen. Bland annat förekommer brandfält som ligger delvis inom korridoren. Skogsstyrelsen menar att brandfält är en bristvara i naturmiljön och att det är av stor vikt att denna typ av områden och strukturer bevaras.

*Trafikverkets kommentar:* Biotopskyddsområdet kommer att delas i två delar men Skogsstyrelsen kommer att ompröva beslutet om biotopskydd och avgränsa den areal som återstår. Föreslagen väglinje har anpassats för att minimera intrånget i biotopskyddsområdet.

#### **Lantbrukarnas riksförbund Västra Sverige (LRF), 2015-03-20**

LRF är positiva till att befintlig väg får ett markerat utrymme för oskyddade trafikanter att röra sig på längs befintlig väg. Den nya vägen innebär också att transporter med långsamgående fordon längs och över befintlig E20 kan utföras i en lugnare trafikmiljö med mindre risker som följd.

LRF anser att det bästa alternativet är att dra vägen i skogskorridoren men har invändningar mot att vägen till del dras över åkermark. Det är viktigt att intrånget i bördig jordbruksmark minimeras. Delning av jordbruksmarken ger högre brukningskostnader och utsläpp och förstörd jordbruksmark kan inte återställas. LRF påpekar också att med hänsyn till klimatförändringar och den ökande befolkningen behövs all åkermark.

Vad det gäller utformning av vägportar påpekar LRF att det är viktigt att de dimensioneras för framtida behov med allt högre, längre och bredare fordon och redskap. Likaså behöver svängradier planeras så att stora fordonskombinationer ges möjlighet att nå och vända på lastningsplatser i skogsmiljö.

LRF framhåller att Trafikverket har ett ansvar att tillse att entreprenörer och underentreprenörer följer överenskommelser kring arbetsområden, upplag, lagning av dräneringar med mera för att minimera problem för berörda.

### *Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har studerat olika alternativa utformningar av ny E20 och lokalväg, men den givna korridoren ger begränsningar som är styrande för möjlig utformning. I det arbetet har hänsyn även tagits till jordbruksintresset. De portar som planeras i projektet kommer att utformas med höjden 4,7 meter och minsta bredd 6 meter. Skogsbilvägar kommer att utformas med likvärdig standard som befintliga skogsbilvägar. Bropassager utformas med bredden 5 meter.

### **Samråd med ledningsägare**

Under arbetet med vägplanen har samråd hållits med ledningsägarna Skanova, Vattenfall och Alingsås Energi.

### **Samråd med Räddningstjänsten**

Under arbetet med vägplanen har samråd hållits med Räddningstjänsten i Alingsås och Vårgårda samt företaget Entropi kring rutinerna för hur utsläpp från en eventuell farligt gods-olycka hanteras.

### **Samråd med naturmiljöorganisationer**

Jaktvårdskretsarna i Alingsås och Vårgårda har kontaktats och beretts möjlighet att lämna uppgifter och synpunkter i samband med MKB-arbetet. Vårgårdakretsen har bidragit med uppgifter om bland annat viltrörelser i området.

Alingsås Ornitologiska Sällskap har kontaktats och beretts möjlighet att lämna uppgifter om fågelfaunan i området.

### **Samråd med övriga**

Samråd har även hållits med de enskilda vattentäkterna i Hol, med samfälligheten Storsjöns gemensamhetsanläggning i Horla, med Doggy Lantmännen i Vårgårda samt med ett 30-tal fastighetsägare med brunnar.

### **Samråd med allmänheten**

#### **Samrådsmöte på orten**

Samrådsmöte på orten hölls 2015-02-23, -25 och 26. Mötena hölls i matsalen på Hols skola i Hol och besöktes av sammanlagt cirka 180 personer. Inbjudan skickades ut till särskilt berörd samt myndigheter och organisationer enligt Checklista för samråds-krets. Mötena annonserades också i dagspressen och anslogs på Trafikverkets hemsida. Syftet med mötet var att informera särskild berörda samt allmänheten om det pågående projektet samt att inhämta synpunkter och information som kan vara av betydelse för projektet.

På mötet bereddes deltagarna möjlighet att föra enskilda samtal med Trafikverkets och konsulten Rambölls representanter. De synpunkter som framkom i de enskilda samtalen handlade till övervägande del om ändrade förhållanden avseende bruknings- och skogsvägar, markåtkomst, marklösen- och bullerfrågor. Av de 15 fastighetsägare som genomförde enskilda samtal har 9 senare inkommit med skriftliga yttranden.

Mötesanteckningar från samrådsmötena på orten samt Checklista samrådsrets finns diariet förda hos Trafikverket.

### Yttrande 2015-03-03

Yttranden föreslår att enklare passager, i form av en trumma eller liknande, anläggs under ny E20 vid Gongstorp och vid Stenbromosse. Det skulle ge en bra och enkel koppling till skogsområdena och för friluftslivet. Yttranden tror också att dessa gångpassager skulle användas av mindre djur, till exempel hare och räv.

*Trafikverkets kommentar:* Två större faunapassager kommer att anläggas. Dessutom kommer flera andra passager som anordnas över och under ny E20 också att fungera som passager för det rörliga friluftslivet och faunan.



Martin Matsson

Projektledare

## Underlag

Nedanstående underlag finns diarietförda hos Trafikverket, TRV 2014/42632:

- Mötesanteckningar från samrådsmöte på orten 2015-02-23, -25 och -26, (anteckningar daterade 2015-04-23)
- Mötesanteckningar från samrådsmöte med Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2014-12-08
- Mötesanteckningar från samrådsmöte med Alingsås kommun, 2014-11-25
- Mötesanteckningar från samrådsmöte med Vårgårda kommun, 2014-12-01
- Yttrande från kommunstyrelsen, Alingsås kommun, daterat 2015-04-13
- Yttrande från miljöskyddsförvaltningen, Alingsås kommun, daterat 2015-03-20
- Yttrande från kommunstyrelsen, Vårgårda kommun, daterat 2015-04-22
- Yttranden över samrådsunderlaget (24 stycken)



**TRAFIKVERKET**

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

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