

Flygfoto

## Väg E 20, Alingsås–Vårgårda

Alingsås kommun, Vårgårda kommun

Västra Götalands län

Objekt nr 85 43 45 91

## Vägutredning med MKB

BESLUTSHANDLING 2009-06-26

**Beställare:**

Vägverket Region Väst, tel 0771-119119

Objektnummer: 85434591

*Projektledare:* Mats Bäck

*Specialiststöd, miljö:* Olof Stenlund

**Konsult:**

Ramböll Sverige AB, Göteborg, 031-3353300

Uppdragsnummer: 61440722188

*Uppdragsledare* Hans Wiktorson

*MKB-samordnare* Thomas Grönlund

*Landskap, kulturmiljö* Katharina Nyström

*Bullerfrågor* Lars Ekström

*Grundvattenfrågor* Olov Sjöbergh

*Trafik* Harald Lundström

*Vägbyggnad* Malin Arvidsson

*Geoteknik* Annika Andréasson

*Kartor* Ulf Pålsson

*Desktop* Karin Sjöberg, Sivan Bergenstein, Karin Blomsterberg

*Markfoto* Ramböll

**Underkonsulter:**

Fältarbeten geoteknik GF Fältgeoteknik, Sven Friman

Naturinventering Naturcentrum AB, Johan Ahlén

Kulturinventering RAÄ UV-Väst, Betty-Ann Munkenberg och Christina Rosén

Flygfoto, fotomontage Healthy Graphics AB, Per Petersson

Allmänt kartmaterial © Lantmäteriet

Dokument-ID: V:\44\07\722188\2\_ALLM\GRAFIK\InDesign\VU\E20\_VU\_beslut.indb

# Innehåll

1. Inledning .....	7
1.1 Bakgrund	7
1.2 Tidigare utredningar	7
1.3 Geografisk omfattning	9
1.4 Nuvarande förhållanden	10
1.5 Utredningens genomförande	11
2. Utförda studier under vägutredningen .....	12
2.1 Allmänt	12
2.2 Nuvarande och beräknad trafik	12
2.3 Studerade bortvalda alternativ	13
2.4 Detaljstuderade alternativ	14
2.5 Väg- och trafikekonomiska effekter	14
3. Samråd under vägutredningen.....	15
3.1 Samrådsskede 1	15
3.2 Samrådsskede 2	16
4. Trafiksystem och miljökonsekvenser – sam- manfattning .....	26
4.1 Trafiksystem och alternativa utformningar	26
4.2 Miljökonsekvenser	29
4.3 Projektets överensstämmelse med 2–5 kap miljöbalken	30
5. Inriktning på fortsatt arbete .....	31
5.1 Fortsatt handläggning	31

Bilaga 1 Inkomna yttranden under samrådsskede 2



# Utvärdering och beslut

## Sammanfattning av inkomna synpunkter

Under utställsetiden har sammanlagt 43 yttranden inkommit till Vägverket från myndigheter, organisationer och enskilda.

Länsstyrelsen, vars yttrande inkom 2009-06-22, delar Vägverkets uppfattning att utbyggnad av vägen är nödvändig. Nuvarande vägs bristande säkerhet samt buller- och framkomlighetsproblem är viktiga skäl för ett nytt vägprojekt. Länsstyrelsen förordar att ny E20 byggs ut i Skogskorridoren via Gisslatorp, trots befintlig bebyggelse och friluftsintrussen kring Gisslatorp.

Alingsås och Vårgårda kommuner förordar Skogskorridoren och att vägen byggs ut som fyrfältsväg. För Alingsås kommun är det enda acceptabla alternativet att vägen byggs i Skogskorridoren via Gisslatorp. Västra Götalandsregionen ställer sig bakom kommunernas önskemål om en ny motorväg i Skogskorridoren med hänvisning till näringslivets och jordbrukets betydelse för sysselsättningen.

Naturvårdsverket förordar en 2+1-väg som följer befintlig väg, medan SMHI från meteorologisk synpunkt förordar Förbättring av befintlig väg. Riksantikvarieämbetet företräder från kulturmiljösynpunkt en förbättring av nuvarande väg men om en ny väg byggs förordas Järnvägskorridoren eller Skogskorridoren via Hallstorp. Räddningsverket förordar Skogskorridoren. I övrigt består myndigheternas synpunkter främst av vilka hänsynstaganden och åtgärder som bör göras i kommande projekteringskedan.

Av organisationerna förordar Alingsås Jaktvårdskrets Järnvägskorridoren tillsammans med naturskyddsföreningarna i Alingsås och Vårgårda. Naturskyddsföreningarna ifrågasätter dock behovet av en ny väg med hänsyn till de stora samhällsekonomiska kostnaderna. Orienteringsklubben Skogshjortarna motsätter sig Skogskorridoren, speciellt via Gisslatorp. LRF Vårgårda kommungrupp, Hols hembygdsförening och Horla hembygdsförening ser Skogskorridoren som enda tänkbara alternativ. Övriga organisationer är positiva till utbyggnaden men förordar inget av alternativen.

Yttranden från enskilda behandlar i de flesta fall de störningar och intrång som utbyggnad av en stor väg innebär i framför allt närmiljön. Samlat motstånd finns bland annat i Bälinge/Gisslatorp mot Skogskorridor via Gisslatorp och i Gongstorp mot den föreslagna Skogskorridoren.

## Beslut

Vägverket Region Väst beslutar att utifrån upprättad vägutredning och inkomna yttranden gå vidare i planeringsprocessen genom att:

- Upprätta arbetsplan för delen Alingsås-Vårgårda enligt alternativ Skogskorridoren. Av de beskrivna alternativen i söder, föreslås utbyggnaden ske via Gisslatorp.
- Trafikteknisk standard blir troligen 18,5 meter bred motorväg. På delen Kristineholm-Bälinge föreslås bredden 21,5 meter. Oavsett vägbredd innebär detta planskilda korsningar och en mittremsa med vägräcke som åtskiljer körtikningarna. Referenshastigheten för 18,5 meters bredd är 110 km/h.
- Trafikplatser föreslås i Bälinge, Hjultorp, Degrabo och Lund.
- Nuvarande väg E20 kommer till stora delar att utnyttjas som väg för lokal trafik, långsamgående fordon och oskyddade trafikanter. Åtgärder för att anpassa vägen till denna trafik studeras vidare i arbetsplaneskedet.

## Motiv till beslutet

Väg E20 är en av Sveriges viktigaste vägar. Standarden på nuvarande väg mellan Alingsås och Vårgårda uppfyller inte de krav som kan ställas på en sådan väg. Trafiksäkerheten är låg och framkomligheten är dålig för både genomfartstrafik och lokal trafik. Buller- och barriärproblemen är stora för boende längs vägen. De uppsatta projektmålen är inte möjliga att uppnå med en förbättring av befintlig väg. Främst gäller det målen om tillgänglighet, transportkvalitet och trafiksäkerhet, men även vissa miljömål. För att i största möjliga utsträckning uppnå de uppsatta projektmålen är därför utbyggnad av en ny väg nödvändig. Projektmålen "Ett tillgängligt transportsystem" och "En säker trafik" uppnås bäst med utbyggnad till motorväg. En 18,5 meter bred motorväg ger 40 till 45 procent reduktion av restidskostnader och en lika stor förbättring av trafiksäkerheten jämfört med en 2+1-väg.

Samtliga studerade korridorer uppfyller målen om trafiksäkerhet, tillgänglighet och transportkvalitet på ett bra sätt. 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 Korridoren längs befintlig väg vara den sammantaget sämsta.

Skogskorridoren och Järnvägskorridoren har till stor del helt olika miljöförutsättningar och miljökonsekvenserna av en vägutbyggnad i dessa är därför svåra att jämföra med varandra. Stora intrång i jordbruksmark i Järnvägskorridoren ställs mot intrång i oexploaterade skogs- och rekreationsområden i Skogskorridoren. Järnvägskorridoren gör liksom

Skogskorridoren via Domarberget stort intrång i det planerade verksamhetsområdet vid Bälunge. De inkomna yttrandena från Alingsås kommun, Vårgårda kommun och Västra Götalandsregionen innebär ställningstagande för Skogskorridoren. Dessa har vägt tungt i Vägverkets utvärdering.

Av de tre korridorerna som redovisats mellan Tokebacka och Horssjön i Skogskorridoren föreslår Vägverket, trots störst negativ påverkan på landskapsbild, friluftsliv och natur- och kulturvärden, att vägen dras via Gisslatorp med följande motiv:

- Korridoren är den kortaste av de tre och är därför den korridor som bäst uppfyller tre av de trafikpolitiska målen: Ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet samt säker trafik. Den kortare längden medför minst mängd utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser.
- Korridoren tar minst jordbruksmark i anspråk.
- Söder om Domarberget påverkar korridoren kommunens planerade verksamhetsområde, men överens-

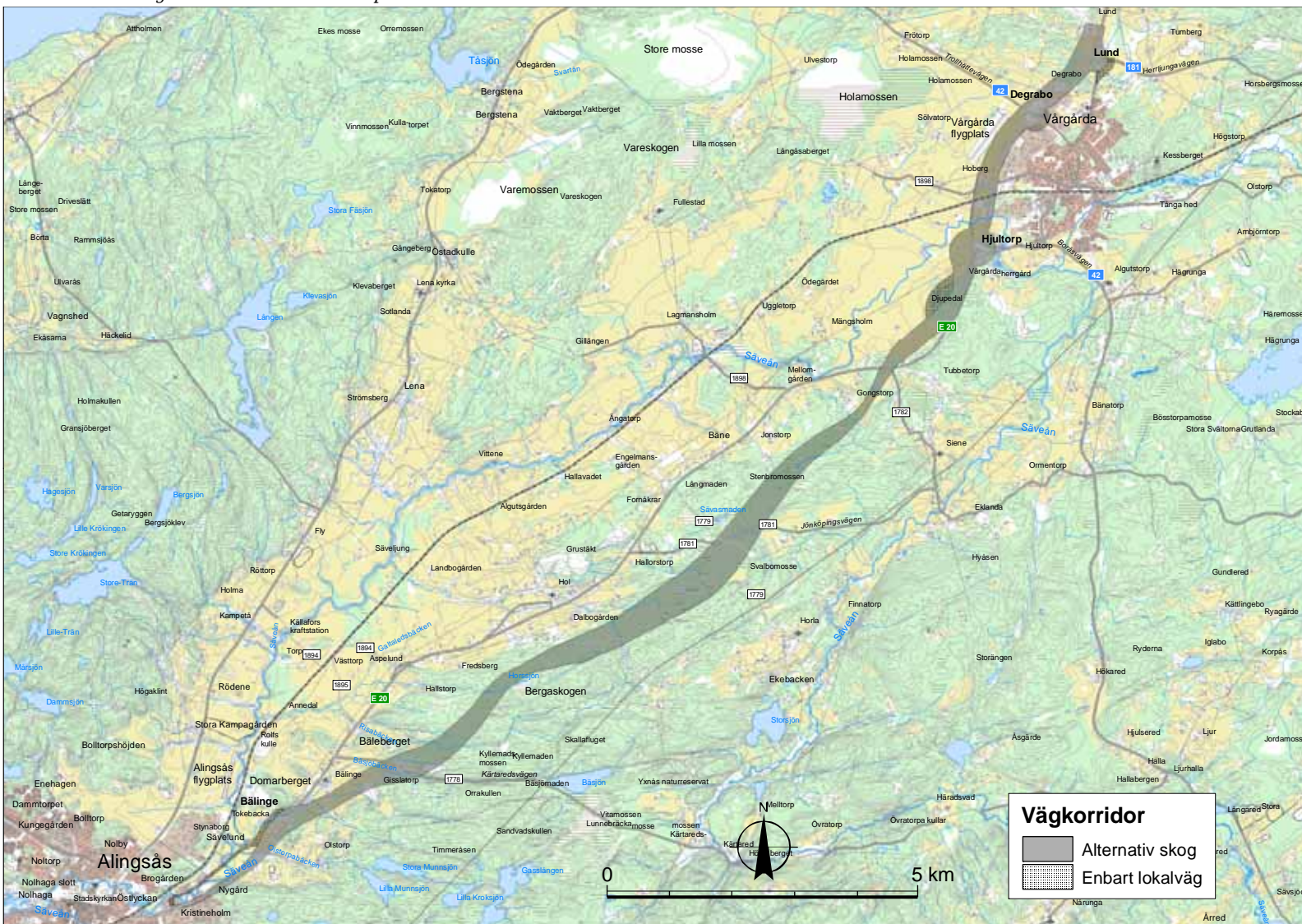
stämmer i princip med FÖP (fördjupning av översiktsplanen) staden Alingsås.

- Under byggnadstiden medför korridoren minst störningar för trafiken och ger bäst förutsättningar för en säker arbetsmiljö.
- Antal bostadshus som riskerar rivras är likvärdigt med sträckningen genom Domarberget, men färre än i Korridor längs befintlig väg.
- Trafikantupplevelsen blir sämre än i sträckningen genom Domarberget, men bättre än i Korridor längs befintlig väg.

Göteborg i juni 2009, Vägverket Region Väst

*Ulrika Honaber*  
Ulrika Honaber, Vägdirektör

Skogskorridoren via Gisslatorp.



# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrund

### Rapportens upplägg

Beslutshandlingen baseras på Vägverkets rapport "Vägutredning med MKB för Väg E20, delen Alingsås-Vårgårda, förslagshandling 2008-06-02". Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) som ingår i vägutredningen godkändes av länsstyrelsen 2008-05-19.

Beslutshandling avser att ge en kort sammanfattning av vägutredningen. Rapporten innehåller också en beskrivning av samråd och remissbehandling samt förslag till beslut och fortsatt arbete. För mer utförlig information om utförda utredningar hänvisas till vägutredningen.

### Vägutredningens syfte

Väg E20 ingår som en del i det nationella stamvägnätet – de vägar som bedömts vara viktigast för landets vägtransportförsörjning. Utöver vägens nationella betydelse är vägen också av stor regional betydelse inte minst efter bildandet av storlandet Västra Götaland. Vägobjektet är inte upptaget i gällande "Nationell plan för vägtransportsystemet 2004–2015".

Syftet med denna vägutredning är att utgöra underlag för val av vägkorridor och trafikteknisk standard. Vägutredningen omfattar även en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

### Projektets mål

Projektets huvudsakliga mål är att medverka till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv genom en utbyggnad av E20 mellan Alingsås och Vårgårda.

Åtgärderna ska medföra:

- att tillgängligheten ökar och restidsförbrukningen i systemet minskar, vilket även ska komma kollektivtrafikanter, oskyddade trafikanter och funktionshindrade till del
- att näringslivets transporter gynnas genom förbättrad tidhållning och förutsägbarhet, förbättrade konkurrensförhållanden och säkrare godstransporter
- att sannolikheten för olyckor minskar genom att vägen ska erbjuda en stimulerande och lättorienterad trafikmiljö som tar tillvara landskapets upplevelsevärden även för trafikanterna
- mindre allvarliga konsekvenser efter olyckor genom minskat trafikarbete i ett antal utpekade trafikmiljöer med hög skaderisk
- att ett antal utpekade miljömål med koppling till de nationella miljömålen klaras, däribland minimering av stör-

ningar i boendemiljöer samt minsta intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer

- att det lokala och regionala näringslivet gynnas
- att ett jämställt transportsystem erhålls.

## 1.2 Tidigare 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 huvudinriktningen för E20 blev 13-metersväg med möjlighet att senare kunna bygga 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 länsstyrelsernas 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 vägutredningen genomförs får klargöra vilken vägstandard som bör väljas med hänsyn till trafikutveckling, kommunal utvecklingsplanering med mera.
- Möjligheterna att passera Bälinge 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.
- 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.
- ett sammanhängande lokalvägssystem för lokaltrafik, oskyddade trafikanter, långsamgående fordon med flera byggs ut.
- vägsystemet förses med säkra hållplatser för bussresenärer.
- antalet anslutningar ska minskas radikalt och att vägens sidoområden utformas enligt de anvisningar som gäller ur säkerhetssynpunkt.
- vägens barriäreffekt så långt möjligt nedbringas genom passager för både människor och djur på lämpliga platser utmed hela sträckan.
- åtgärder genomförs för att minska bullerstöringarna till de nivåer som godtas enligt Naturvårdsverkets riktlinjer.
- sträckning inom korridoren och detaljutformning väljs så att intrång i framför allt jordbruksmark minimeras.
- åtgärder vidtas för att skydda vattendrag och grundvatten mot föroreningar från trafiken där detta visar sig lämpligt.
- 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 mötteseparerad 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."

### Vårgårda kommun

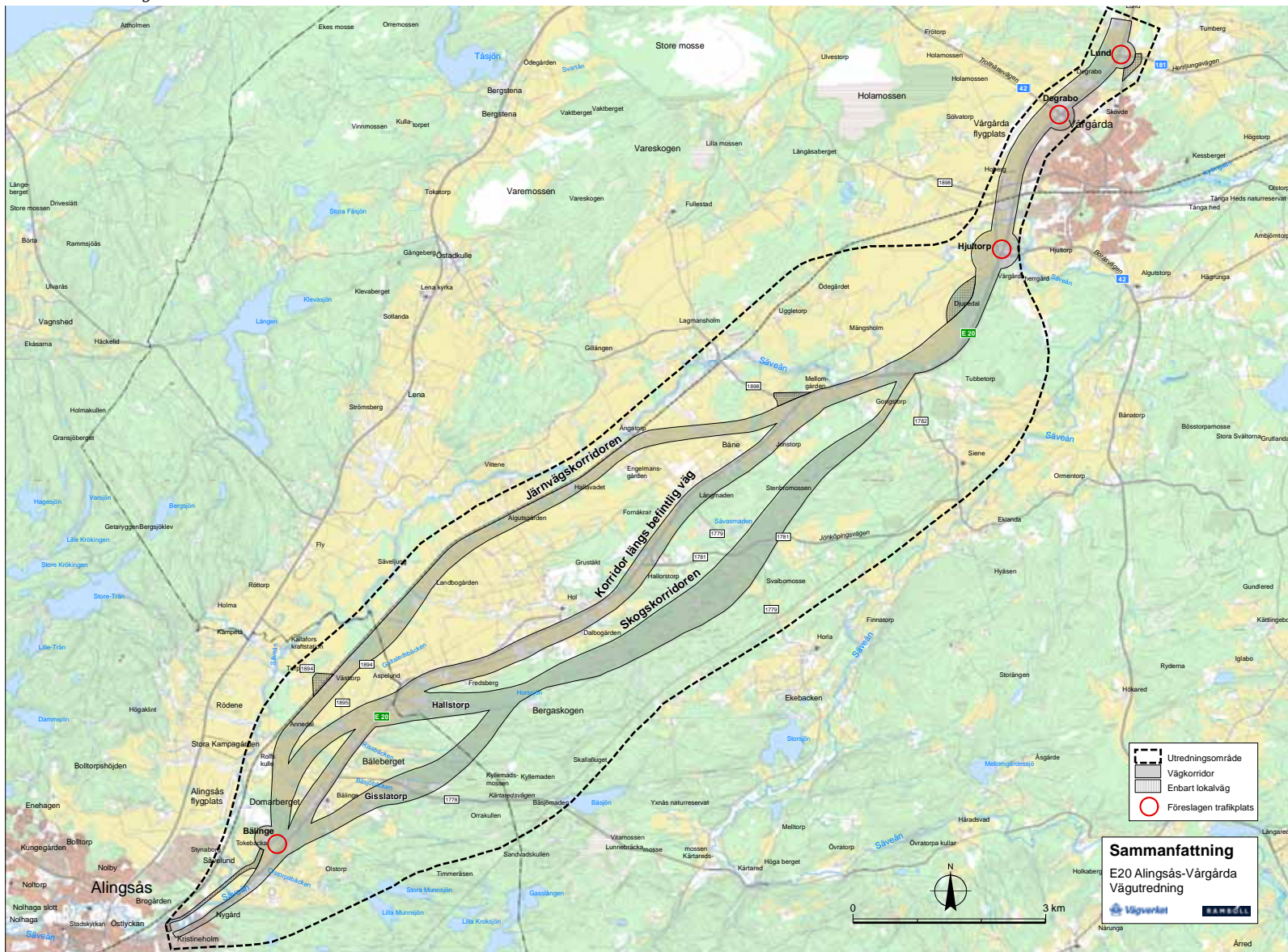
Gällande översiktsplan 2006 är antagen av KF 2006-06-21. I planen rekommenderas en utbyggnad av E20 enligt "skogsalternativet". Vid Vårgårda tätort förutsätts en ny E20 längs befintlig väg. Se Vägutredningen.

### 1.3 Geografisk omfattning

Vägutredningens geografiska omfattning illustreras av utredningsområdets avgränsning i figur 1.3:1.

Vägojektet ansluter i Kristineholm till planerad utbyggnad av E20 genom Alingsås. I väster avgränsas utredningsområdet av Västra Stambanan och Sävån, medan det i öster avgränsas 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.

Figur 1.3:1



## 1.4 Nuvarande förhållanden

### Landskapet och dess värden

Utredningsområdet omfattar ett 4 kilometer brett och drygt 22 kilometer långt område med flera olika landskapstyper som har olika förutsättningar för vägbyggnad. Bebyggelsen ligger koncentrerad kring E20 som i vissa delar legat här sedan medeltiden. I Hol finns även en del bebyggelse utlokaliserad i jordbrukslandskapet. I övrigt förekommer en del bebyggelse längs skogsbyrnen, i synnerhet i mosaiklandskapet norr om Alingsås samt i Siene och Gongstorp. I Alingsås och Vårgårda dominerar industri- och kontorsbyggnader utmed vägen.

I den centrala delen av dalgången rinner Säveån och öster om den går Västra Stambanan. Både järnvägen och nuvarande E20 är av riksintresse för kommunikation.

Förr var landsvägen den sammanlänkande ryggraden i trakten och vägarna till gårdsenheterna har ibland en fiskbensliknande struktur. Idag är trafiken så intensiv att både E20 och järnvägen blivit kraftiga barriärer för lokalbefolkningen. Dessutom är bullernivåerna vid många av bostäderna besvärande höga.

Säveåns dalgång är inom utredningsområdet ganska bred och utgörs till största delen av ett relativt storskaligt jordbrukslandskap. Både Säveån och dess biflöden är ned-

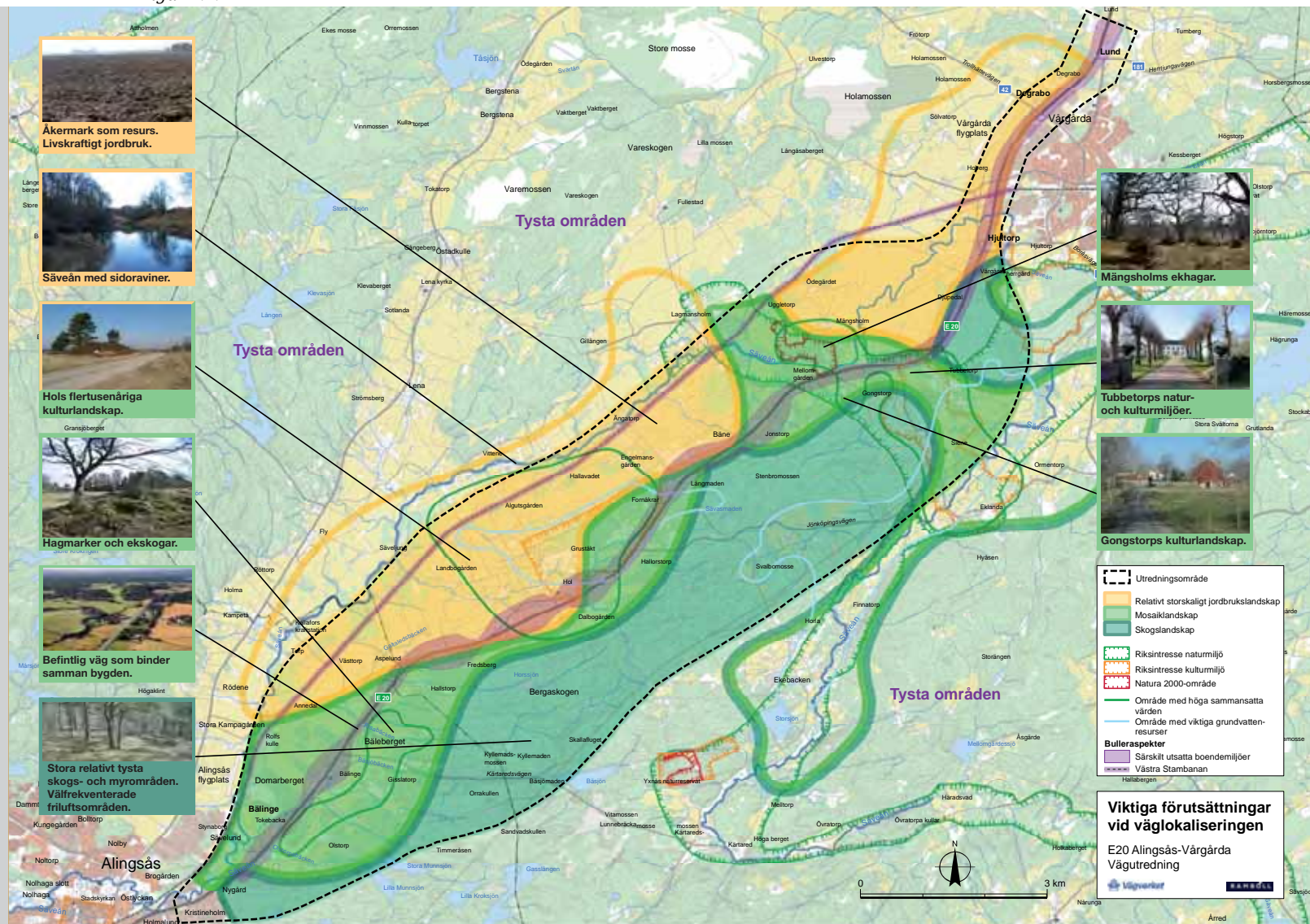
skurna i ler- och sandjordarna och närmast omgivna av ravinlövsskogar och betesmarker med ställvis höga naturvärden. Säveån, men även några av biflödena, hyser höga limniska värden med bland annat öring och ål. Jordbruket är aktivt i området med ovanligt mycket djurhållning. Trots detta är de naturliga fodermarkerna i ravinerna och i mosaiklandskapet på flera håll svagt hävdade.

Dalgången är ett av de förhistoriska kommunikationsstråk som förbinder Skaraslätten och Falbygden med havet och som också leder till de äldsta spåren av mänsklig närvaro i Västergötland. På Hols isälvsavlagringar finns en osedvanligt rik fornlämningsmiljö med bland annat gravfält från järn- och bronsåldern, länets största sammanhängande område med fossila åkrar och Hols medeltida kyrka. Området är av riksintresse för kulturmiljövården och hyser de högsta kulturvärdena i utredningsområdet.

På flera håll i Säveåns dalgång, både i den del där E20 och järnvägen ligger men också i den östra dalgången vid Horla och Siene, förekommer mäktiga isälvsavlagringar med betydande grundvattentillgångar som utgör en viktig resurs. Här finns såväl enskilda som kommunala grundvattentäkter, inte minst för Vårgårda tätort och Hols samlade bebyggelse.

De betade ekhagarna i Mångsholm och Tubbetorp ingår i ett bälte av värdefulla ekskogsmiljöer som sträcker sig från

Figur 1.4:1



Lagmansholm i väster upp mot Vårgårda och därifrån österut mot Herrljunga. Mångsholms ekhagar är naturvårdsområde och Natura 2000-område och utgör tillsammans med Tubbetorp en viktig del av det riksintresse för naturvården som har ungefär samma utsträckning som ekskogsbältet.

Tubbetorps herrgårdsmiljö ingår även i det riksintresse för kulturmiljövården som sträcker sig österut till Siene och Eklanda. Här förekommer ett odlingslandskap som genom sina rika och varierande fornlämningsmiljöer tydligt speglar landskapets och bebyggelsens förändringar ända sedan bronsåldern.

Ytterligare ett riksintresse för kulturmiljövården förekommer i det ursprungliga Vårgårda nordost om Tubbetorp.

Den östra delen av utredningsområdet utgörs av ett tämligen oexploaterat skogsområde med vildmarkskaraktär som hyser höga natur- och rekreationsvärden.

Av figur 1.4:1 framgår landskapets olika karaktärer, riksintresseområdena, områden med höga sammansatta värden och särskilt utsatta boendemiljöer.

### Brister med nuvarande väg

Bristerna med nuvarande väg är knutna till framkomlighet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan, framförallt bullerstörningar på bostadsbebyggelse längs vägen. Mellan Alingsås och Hol är vägen 12 meter bred och mellan Hol och Lund är vägbredden 13 meter. På sträckan Mångsholm–Lund är vägen utformad som mötesseparerad 2+1-väg med räfflad mittremsa. Ett parallellt vägnät saknas för gående, cyklister och lokal trafik. Mellan Alingsås och Mångsholm är hastigheten begränsad till 80 km/h. Viltstängsel finns mellan Mångsholm och Hjultorp.

Trafiksäkerhetsriskerna är stora, vilket orsakas av dålig plan- och profilstandard samt av ett stort antal anslutande vägar och fastighetsanslutningar som mynnar direkt till E20. Under femårsperioden 2002–2006 omkom tre personer och 25 personer blev svårt skadade.

Miljöproblemen längs nuvarande väg utgörs i huvudsak av bullerstörningar och barriäreffekter för boende och brukare. Drygt 100 bostadshus utsätts idag för bullernivåer som överstiger riktvärdet 55 dB(A). Utöver dessa har Vägverket bullerskyddat cirka 60 hus.

## 1.5 Utredningens genomförande

Utredningsarbetet har utförts av Ramböll Sverige AB på uppdrag av Vägverket Region Väst. Ramböll Sverige AB har genomfört en geoteknisk utredning. En särskild bergteknisk utredning har utförts av Bergab. Riksantikvarieämbetet UV-Väst har gjort en kulturhistorisk utredning medan Naturcentrum har genomfört en naturvärdesinventering.

### 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 20-tal myndigheter. Samrådet besvarades under september 2007.

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

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

Information om projektet har funnits tillgänglig på Vägverkets hemsida. Det har även skrivits om projektet 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.

Utredningsmaterialet har redovisats i en utställning för allmänheten under tiden 9 juni–26 september i Alingsås och Vårgårda. Allmänheten har getts möjlighet att lämna synpunkter under utställningstiden. Vägutredningen har sänts på remiss till myndigheter, organisationer och föreningar/företag. Se vidare avsnitt 3. Samråd under vägutredningen.

## 2. Utförda studier under vägutredningen

### 2.1 Allmänt

Syftet med denna vägutredning är att utgöra underlag för val av vägkorridor och val av trafikteknisk standard. Vägens trafiktekniska standard, riksintresse- och miljöfrågor samt andra allmänna intressen redovisas i utredningen liksom större enskilda intressen. Vägutredningen omfattar även en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som enligt lag ska utföras i detta skede. Avsikten är att vägutredningen ska utgöra underlag för regeringens tillåtlighetsprövning, det vill säga om utbyggnaden av E20 kans anses förenlig med gällande miljölagstiftning.

### 2.2 Nuvarande och beräknad trafik

#### Trafikmängder

Trafikbelastningen varierar från drygt 14 000 fordon/årsdygn (f/ÅDT) år 2006 närmast Alingsås till cirka 8 000 f/ÅDT år 2006 längst i norr. Den tunga trafikens andel varierar från cirka 14 procent i söder till cirka 16 procent i norr,

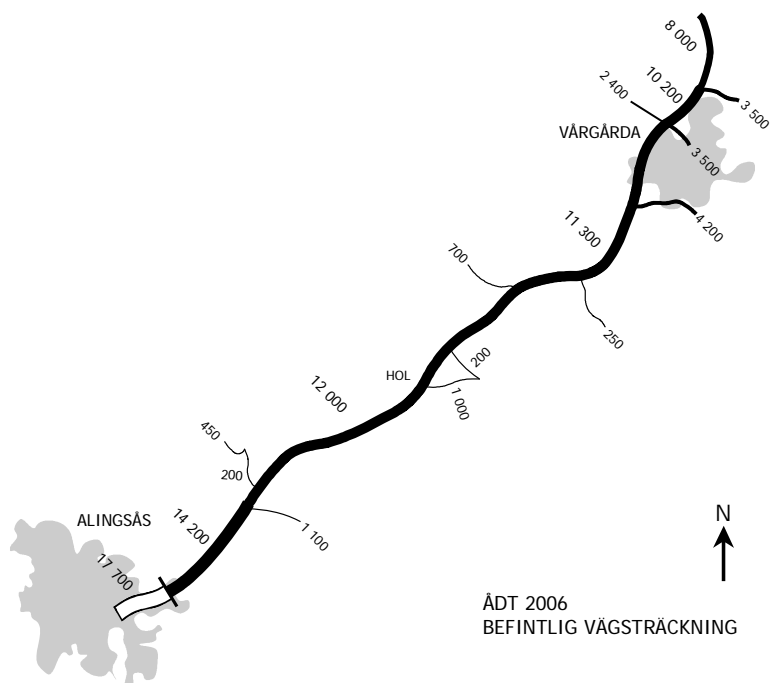
vilket motsvaras av 2 000 respektive 1 300 tunga fordon. Anslutande vägar har trafikmängder kring 1 000 f/ÅDT eller mindre, förutom anslutningarna i Vårgårda där trafikmängderna är mellan 2 000 och 4 000 f/ÅDT.

Under vardagarnas rusningstrafik utgör arbetspendlarna den största trafikantgruppen på E20. I Vägverkets förstudie från år 2002 gjordes uppskattningar av hur stor del av trafikmängden på E20, delen Alingsås–Vårgårda, som år 1998 utgjordes av arbetspendling. Med utgångspunkt från fakta om in- och utpendling i Alingsås och Vårgårda kommun bedömdes 4 300–5 200 personbilsrörelser per vardagsdygn utgöras av arbetspendling till och från kommunerna.

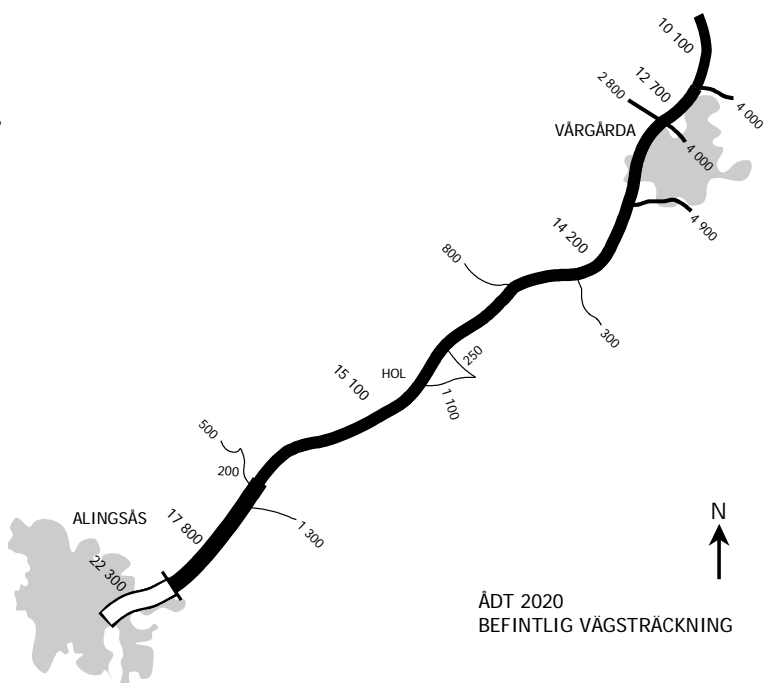
#### Trafikutveckling

Trafikutvecklingen baseras på en bedömning av trafikens tillväxt för den kommande tidsperioden. De officiella trafikuppräkningsstalen för Vägverkets planering bygger på trafikanalyser framtagna av Statens Institut för Trafikanalys (SIKA). Trafikuppräkningsstalen varierar generellt mellan olika regioner, vägnät och tidsperioder. Då misstanke fanns om att tra-

Figur 2.2:1 Trafikmängder: ÅDT 2006, befintlig vägsträckning.



Figur 2.2:2 Trafikmängder: ÅDT 2020, befintlig sträckning.



fikillväxten på E20 kommer att bli större än vad SIKAs länsvisa prognoser indikerar, genomförde Vägverket Konsult år 2007 på uppdrag av Vägverket Region Väst separata beräkningar av den förväntade trafikillväxten på europavägen. Beräkningar genomfördes för respektive delsträcka på E20 och utfördes med simuleringsverktyget Sampers. De etappvisa uppräkningsstalen ger en högre detaljnivå än SIKAs länsvisa uppräkningsstal och därmed en mer rättvis bild av den förväntade trafikutvecklingen på E20 mellan Alingsås och Vårgårda.

År 2020 beräknas trafiken ha ökat till drygt 18 400 f/ÅDT närmast Alingsås och till drygt 10 000 f/ÅDT i norr. Trafikmängden på flertalet av de anslutande vägarna beräknas också öka till år 2020.

### 2.3 Studerade bortvalda alternativ

Resultatet av utredningen är att det enbart är en utbyggnad i ny korridor som kan lösa nuvarande vägs miljö-, framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem. Se vidare Vägutredningen, avsnitt 3.2.

### Förbättring av befintlig väg

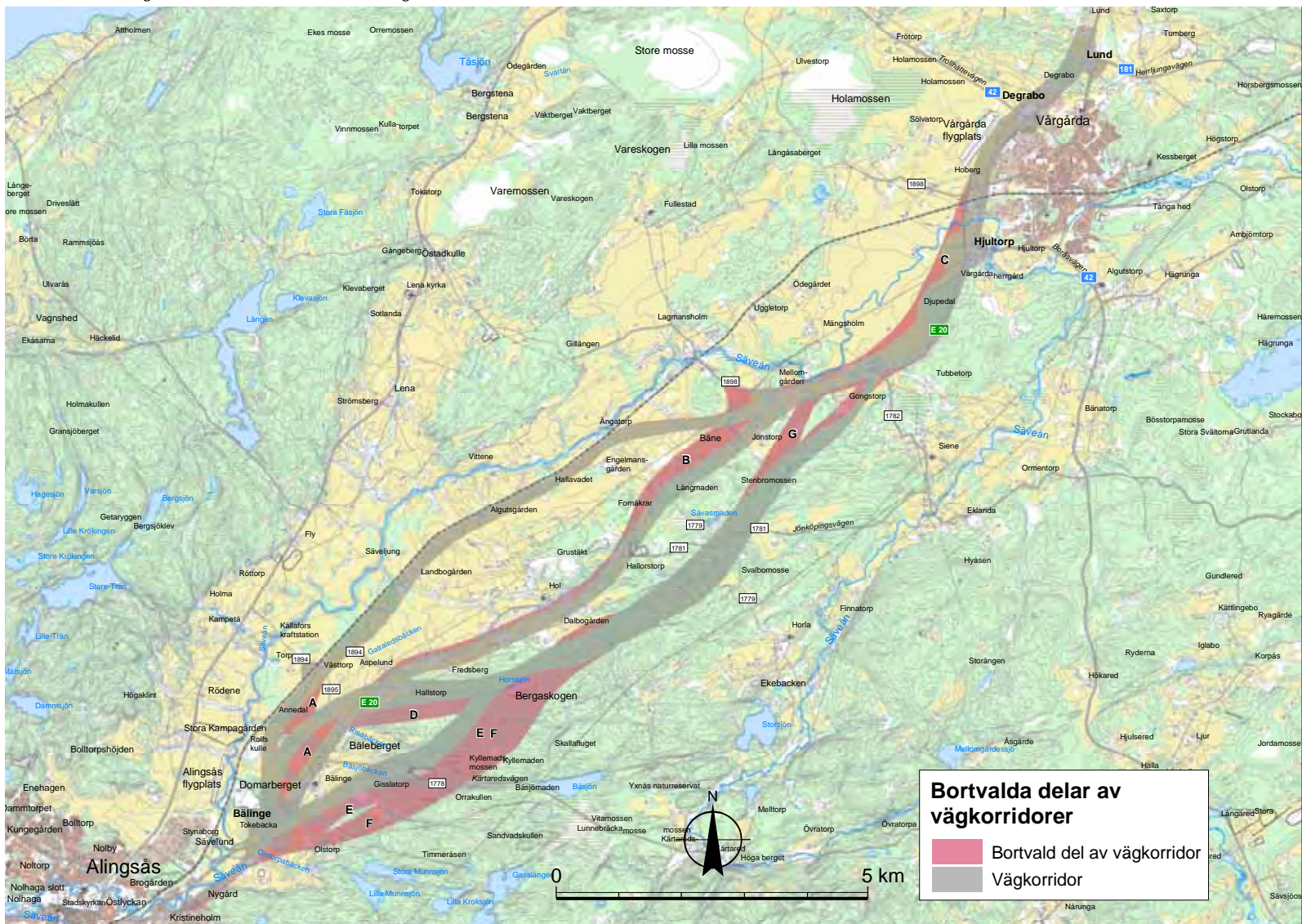
Förbättring av befintlig väg har studerats för att åstadkomma en "mötesfri landsväg" som innebär att körriktningarna separeras från varandra med mitträcke eller målning. Här har åtgärden studerats för en så kallad 2+1-väg där vägen utförs med omväxlande två körfält i ena körriktningen och ett körfält 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.

Trots reduceringen av antalet anslutningar kommer fortfarande ett stort antal korsningar att finnas kvar, vilket reducerar framkomligheten på E20. Vägen kommer fortfarande att utgöra en stor barriär.

### Översiktligt studerade alternativ

Analys har resulterat i att alternativen som redovisas i figur 2.3:1, som bortvald del av vägkorridor, har valts bort då de inte innebär några fördelar jämfört med övriga alternativ.

Figur 2.3:1 Bortvalda delar av vägkorridorer.



## 2.4 Detaljstuderade alternativ

Tre alternativa terrängkorridorer har detaljstuderats – Järnvägskorridoren, Korridor längs befintlig väg och Skogskorridoren. Skogskorridoren har i söder tre olika varianter. För Korridor längs befintlig väg har två varianter studerats – ny E20 i nuvarande vägs sträckning med en ny lokalväg parallellt med denna eller E20 i ny sträckning med nuvarande väg som lokalväg. Varianterna i Korridor längs befintlig väg kan kombineras. I söder mellan Kristineholm och Bälinge och i norr mellan Tubbetorp och Lund har samtliga korridorer samma sträckning.

Samtliga alternativ har studerats med tre olika vägbredder – 14 meter bred 2+1-väg, 18,5 meter bred 2+2-väg och som 21,5 meter bred 2+2-väg.

Vägutredningen konstaterade att inget av de studerade alternativen hade sådan fördelar att något kunde rekommenderas. Till exempel står intrång i värdefull jordbruksmark i Järnvägskorridoren mot de intrång som sker i orörda och tysta områden i Skogskorridoren. Utredningen konstaterade dock att Korridor längs befintlig väg var det sämsta av utbyggnadsalternativen.

## 2.5 Väg- och trafikekonomiska effekter

I vägutredningen redovisas ekonomiska effekter för det berörda vägnätet framräknade med Vägverkets modell för Effektberäkning vid Väg Analyser (EVA). Det består av det samlade nuvärdet av en vägs trafikeringskostnad samt anläggningskostnad och omfattar samhällets kostnader för byggande och drift av vägen samt trafikanternas och samhällets kostnader för till exempel trafikolyckor, restid, fordonskostnader, utsläpp av föroreningar med mera. Se vidare kapitel 4. Trafiksystem och miljökonsekvenser – sammanfattning.

## 2.6 Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

En MKB har tagits fram som redovisar miljökonsekvenser för ett nollalternativ, de tre alternativa korridorerna samt effekter på lokalvägnätet. Se vidare kapitel 4 Utvärdering och beslut för sammanställning av miljökonsekvenser.

Följande utredningar har tagits fram som underlag till MKB:n:

- Naturcentrum AB har gjort en inventering av naturmiljön.
- Riksantikvarieämbetet, UV-Väst har genomfört en kulturhistorisk förstudie.

# 3. Samråd under vägutredningen

I denna rapport beskrivs endast samråd under vägutredningen. Projektet har även genomgått omfattande samråd i tidigare skeden. För dessa hänvisas till vägutredningens kapitel 9.1. Då objektet antas medföra betydande miljöpåverkan har samrådsprocessen utökats.

## 3.1 Samrådsskede 1

### Berörd allmänhet

Annonserade möten har ägt rum vid två tillfällen: i Hols församlingshem 2007-09-29 och i Bälinge församlingshem 2007-10-04. Sammanlagt deltog 183 personer på de två mötena, utöver representanter från Vägverket och konsultsidan. Syftet med mötena var att informera om att en ny vägutredning startat och att ha samråd i tidigt skede.

Motiv gavs till varför en ny utredning nu påbörjats och bakgrunden med tidigare utredningar. Åhörarna delgavs den tidplan som gäller för projektet där tidigaste trafiköppning kan ske 2015. Vägverket informerade om vägplaneringsprocessen och om marklösenfrågor.

Förutsättningar för trafik, landskap och miljöfrågor redovisades. De korridorer som detaljstuderas förses med ny kunskap om arkeologi, natur och geoteknik.

Utifrån tidigare studerade korridorer har ett antal nya korridorer studerats, framförallt vid Bälinge och i kombination med Skogskorridoren.

I den frågestund som följde uppmärksammades bland annat synpunkter angående nuvarande vägs dåliga standard och att ommålningen till 2+1-väg som utförts mellan Jonstorp och Vårgårda har blivit till men för cyklister och långsamma fordon. Många av synpunkterna på båda mötena handlade om den dåliga vägstandarden mellan Alingsås och Vårgårda. Flertalet ansåg att en ombyggnad av E20 är mycket angelägen men det fanns delade meningar om vilken korridor som är att föredra.

Vid samrådsmötena delades en broschyr ut och deltagarna ombads komma in med skriftliga synpunkter. De synpunkter som kommit in berör i de flesta fall enskilda eller grupper av fastigheter som blir direkt drabbade av en ny sträckning och förordar därför att E20 byggs ut i en annan sträckning.

Boende i Bälinge skriver i en gemensam inlägga, undertecknat av ett 40-tal boende, att man motsätter sig att ny E20 dras över Olstorp eller Gisslatorp. Vid en utbyggnad enligt skogsalternativet förordar de boende att E20 dras via Hallstorp.

### Föreningar

Naturskyddsföreningen i Alingsås anser att transporter i möjligaste mån ska ske så det innebär minimal belastning på miljön. När det gäller de vägkorridorer som nu utreds menar föreningen att maximal hastighet ska vara 90 km/h och att en fyrfältsväg med god standard eller trefältsväg med mitträcke och säkra korsningar är fullt tillräckligt. Föreningen anser att en sträckning längs järnvägen är att föredra. Befintlig vägsträckning bör utgå, då den inte kommer att ge tillfredsställande miljö för boende längs vägen. Skogskorridoren kommer att skapa en barriär mot mer orörda skogsområden, samt delvis ödelägga småskaliga mosaiklandskapspartier särskilt strax utanför Alingsås och innebära intrång i områden som är viktiga för skogsfågel.

Naturskyddsföreningen i Vårgårda ifrågasätter de prognoser som visar på ökande trafikmängder på E20. Man anser att ombyggnad av vägen enbart ska syfta till säkrare vägtrafik, inte ökande. Skogsalternativet bör snarast förkastas. Istället anser man att en ny väg längs järnvägen eller i befintlig sträckning är att föredra.

LRF i Alingsås förordar det östligaste, via Hallstorp eller Gisslatorp, av skogsalternativen. Detta ger minst driftstörningar för jordbruket. Vägportar ska ha sådan höjd att moderna skogs- och jordbruksmaskiner utan problem kan passera.

LRF i Vårgårda, Hols hembygdsförening och Horla hembygdsförening förordar i ett gemensamt yttrande en utbyggnad av E20 i Skogskorridoren. Järnvägskorridoren tar mycket god åkermark i anspråk och E20 i befintlig sträckning är en stor olägenhet för traktens boende.

Orienteringsklubben Skogshjortarna motsätter sig en utbyggnad av skogsalternativet med sträckning över Olstorp eller Gisslatorp, då det gör stort intrång på ett skogsområde som flitigt används till orienteringstävlingar arrangerade av klubben. Om ett skogsalternativ är aktuellt bör utbyggnaden ske över Hallstorp.

Lantmännen Doggy, Vårgårda, anser det viktigt att E20 byggs ut och önskar en placering i närheten av Vårgårda-fabriken.

Företagarna i Alingsås skriver i ett gemensamt yttrande tillsammans med Svensk Handel, Näringslivskommittén och Marknadsföreningen i Alingsås att E20 bör byggas ut i Skogskorridoren.

Jonstorps byförening förordar att en ny väg byggs ut mellan Alingsås och Vårgårda. Vid utbyggnad i Skogskorridoren anser föreningen att vägen ska placeras sydöst om Gongstorp.

## Myndigheter

### Alingsås kommun

Kommunen har avgivit yttrande genom kommunfullmäktige. För delen mellan Alingsås och Vårgårda förordas att E20 byggs ut i Skogskorridoren.

Projektgruppen har sammanträffat med tjänstemän från kommunen vid fem tillfällen under utredningstiden. Syftet har bland annat varit att höra kommunens syn på vägens dragning genom det småskaliga området kring Bälinge och anpassning till kommunens fördjupade översiktsplan. Väg E20:s koppling till den så kallade norra länken har också diskuterats. Kommunen förordar en dragning av E20 i Skogskorridoren via Gisslatorp.

### Vårgårda kommun

Vårgårda kommun yttrar sig genom kommunstyrelsen att en framtida sträckning av E20 ska dras öster om nuvarande sträckning enligt alternativ skog, vilket framkommer i kommunens översiktsplan "Potential Vårgårda 2006–2015" där en vägsträckning för ny sträckning av E20 har reserverats. Vidare anser kommunen att en planskild korsning ska byggas där väg 181 ansluter till E20.

Projektgruppen har sammanträffat med tjänstemän från kommunen vid fyra tillfällen under utredningstiden.

### Länsstyrelsen i Västra Götaland

Länsstyrelsen anser att det hittills framtagna materialet indikerar att utredningen kommer att utgöra ett bra underlag för beslut om lämplig sträckning och utformning av ny E20. Länsstyrelsen pekar på ett antal frågeställningar som bör belysas i det fortsatta planeringsarbetet.

Bland annat pekar man på bullerfrågor där det är viktigt att redovisa före- och eftervärden för både bebyggelse och för idag ostörda områden. Vidare är det viktigt att visa om alternativen skiljer sig åt i fråga om tillgänglighet till skolor, och i fråga om ingrepp i raviner, vattendrag, våtmarker och kulturvärden. Allmänt bör diskuteras hur trafikmängder, utsläpp och trafiksäkerhet påverkas av förbättrad vägstandard och högre hastigheter.

### Övriga

Av de övriga verk och myndigheter som inkommit med yttrande förordar Boverket och Arbetsmarknadsstyrelsen att en ny väg byggs ut. Banverket skriver att om en väg byggs i Järnvägskorridoren bör hänsyn tas till eventuell utbyggnad av ytterligare två spår öster om järnvägen. Riksantikvarieämbetet understryker betydelsen av att fördjupa landskapsanalysen för att ge möjlighet att precisera projektmålen avseende kulturmiljön. Räddningsverket erinrar om att risk- och säkerhetsfrågor bör beaktas i arbetet med MKB:n.

Kommuner längs E20 i samverkan skriver att E20 är av riksintresse som kommunikationsled. Med bakgrund av detta i kombination med vägens låga standard anser man att utbyggnaden bör ske snarast. Korsningen E20 väg 181 bör redan idag byggas ut till planskild korsning som kan anpassas till den slutliga utbyggnaden.

Räddningstjänsten i Alingsås förordar utbyggnad av fyrfältsväg med planskilda korsningar i Järnvägskorridoren. Räddningstjänsten i Vårgårda stödjer Vårgårda kommuns samrådsyttrande om en utbyggnad av E20 i Skogskorridoren.

Statens Geotekniska Undersökningar (SGU) ser inga geologiska motiv att utesluta något av alternativen. Statens Geotekniska Institut (SGI) tar bland annat upp projektets påverkan på de grundvattenförekomster som finns inom utredningsområdet. Fiskeriverket anser generellt att det alternativ som minst intrång i vattenmiljön bör väljas, men ger också anvisningar till hur passager av vattendrag bör utformas. SMHI anser att projektets miljömål bör förtydligas angående utsläppsmängder för luftföroreningar och definition av störd bostad. Jordbruksverket hänvisar till yttrande 2000-12-18, där man inte anser sig kunna ta ställning i alltför tidigt skede.

## 3.2 Samrådsskede 2

Vägutredningen inklusive godkänd MKB har varit utställd mellan 2008-06-09 och 2008-09-26 dels på kommunkontoren i Alingsås respektive Vårgårda, biblioteket Alingsås samt på Vägverkets kontor på Mölndalsvägen och Kruthusgatan i Göteborg, samt dels genom att Vägutredningen sändes ut till ett 40-tal myndigheter och organisationer. Fram till och med 2008-10-01 har det funnits möjligheter att inkomma med synpunkter. Representanter för Vägverket har funnits på plats vid två tillfällen vardera på biblioteket Alingsås och kommunkontoret i Vårgårda.

### Sammanfattning av yttranden inkomna under utställningstiden

Nedan redovisas yttrandena inkomna under samrådsskede 2, indelade i yttranden från myndigheter, yttranden från föreningar/företag och yttranden från allmänheten. En sammanfattande redogörelse ges för huvuddragen i respektive yttrande tillsammans med Vägverkets kommentar. Yttrandena i sin helhet återfinns i bilaga 1.

### Yttranden från myndigheter

#### Länsstyrelsen i Västra Götaland

Länsstyrelsen förordar att ny E20 byggs i Skogskorridoren. Länsstyrelsen delar utredningens förslag att Skogskorridoren är att föredra med hänsyn till samtliga aspekter som ska övervägas i en långsiktigt hållbar samhällsplanering samt att



utbyggnaden av vägen är nödvändig. Nuvarande vägs bristande säkerhet samt buller- och framkomlighetsproblem är viktiga skäl för ett nytt vägprojekt. Av de tre varianterna norr om Alingsås förordas korridoren via Gisslatorp, trots befintlig bebyggelse och friluftsentressen kring Gisslatorp.

Länsstyrelsen delar utredningens uppfattning att Nollalternativet inte uppfyller syfte och mål med väg E20 beträffande framkomlighet och trafiksäkerhet. Befintlig sträckning innebär sammantaget alltför stora störningar på kulturlandskap och befintlig bebyggelse och bör därför väljas bort. I valet mellan Skogskorridoren och Järnvägskorridoren anser länsstyrelsen att Järnvägskorridoren kan medföra risker för flera biflöden till Sävån samt att värdefull jordbruksmark går förlorad. Skogskorridoren tar stor hänsyn till det värdefulla jordbruks- och kulturlandskapet genom att den avlastar kulturbygden från fortsatt störande och riskabel landsvägs- trafik.

Länsstyrelsen vill att Vägverket tydligare, ur framkomlighetsskäl redovisar behovet av en motorväg istället för 2+1-väg samt vilka konsekvenser vägprojektet har på Sveriges klimat- och miljömål.

#### **Vägverkets kommentar**

*Vägverket noterar att länsstyrelsen delar Vägverkets ställningstagande om att Skogskorridoren via Gisslatorp ska ligga till grund för fortsatt projektering. Beträffande länsstyrelsens synpunkter om 2+1-väg respektive Sveriges klimat- och miljömål, har Vägverket kompletterat beslutshandlingen.*

#### **Alingsås kommun**

Alingsås kommun förordar Skogskorridor, Gisslatorpsvarianten som det enda acceptabla alternativet med följande motivering:

”De positiva utvecklingsmöjligheter som verksamhetsområdet för störande verksamheter norr om Borgens industriområde medför för Alingsås kommun, och regionen i övrigt, uppväger de negativa konsekvenser som en ny väg i denna sträckning medför för naturmiljön, friluftslivet, kulturmiljön, främst vid Bälinge, samt de barriäreffekter och den fragmentering som uppstår i skogsområdet. En exploatering av nya E20 i Järnvägskorridoren medför att betydande arealer värdefull åkermark ianspråk tas och drabbar, förutom jordbruksnäringen, även natur- och kulturvärden i området.”

Alingsås kommun förordar som vägstandard en fyrfältsväg av trafiksäkerhets- och framkomlighetsskäl.

#### **Vägverkets kommentar**

*Vägverket noterar Alingsås kommuns synpunkter.*

#### **Miljöskyddsnämnden i Alingsås**

Miljöskyddsnämnden har som tillsynsmyndighet enligt Miljöbalken lämnat ett yttrande över vägutredningen.

Nämnden beslutar att inte förorda varken skogs- eller järnvägsalternativet då båda alternativen medför stora negativa konsekvenser för miljön. Alternativet med ombyggnad av befintlig väg ser nämnden inte som ett alternativ.

#### **Vägverkets kommentar**

*Vägverket noterar Miljöskyddsnämndens synpunkter.*

#### **Vårgårda kommun**

Vårgårda kommun förordar Skogskorridoren som enda alternativ liksom man också gjort i tidigare yttranden och som framkommer i översiktsplanen. Gällande vägstandard förordar kommunen fyrfältsvägen av trafiksäkerhets- och kapacitetsskäl. Vidare anser man att Vägverket måste göra en omprövning av ställningstagandet gällande lokalvägen mellan Hjultorp och Lund. Kommunen ser positivt på de föreslagna trafikplatserna i utredningen. Hjultorp, Degrabö och Lund har stor betydelse när det gäller de regionala förbindelserna med väg 42 och väg 181 som ansluter till E20.

Vårgårda kommun säger också att det är bra att värdefulla naturmiljöer längs sträckan har inventerats och att landskapsanalyser gjorts. Det är viktigt att landmärken synliggörs längs den nya vägsträckningen så att resenärerna får en upplevelse av kommunen och av kommunens naturvärden och kulturhistoriska värden.

Räddningstjänsten inom Vårgårda kommun förordar Skogskorridoren som bästa alternativ ur räddningstjänsthänseende.

#### **Vägverkets kommentar**

*Vägverket noterar Vårgårda kommuns synpunkter. Synpunkten angående lokalväg är viktig och frågan om behovet av en lokalväg kommer att utredas i kommande skede i arbetet med vägprojekteringen.*

#### **Västra Götalandsregionen**

Västra Götalandsregionen ställer sig bakom båda kommunernas önskemål om en ny motorväg i Skogskorridoren. Som skäl anges att i ett regionalt perspektiv är Skogskorridoren och Järnvägskorridoren likvärdiga med hänsyn till framkomlighet och trafiksäkerhet. Men i ett lokalt perspektiv har valet av korridor stor betydelse. Skogskorridoren innebär en markanvändning som skapar möjlighet för näringslivet att expandera samtidigt som jordbruket inte behöver stå tillbaka. En sådan markanvändning blir positiv för sysselsättning och tillväxt såväl ur lokalt som regionalt perspektiv.

Med tanke på de många nackdelar för boende, jordbruksnäring samt för natur- och kulturlandskap som alternativ Korridor längs befintlig sträckning förväntas leda till kan denna korridor inte vara aktuell för sträckning av nya E20.

Västra Götalandsregionen menar vidare att en fyrfältsväg är mer samhällsekonomiskt lönsam och väl motiverad

utifrån beräknad trafikökning. För att klara de funktionskrav som finns på vägen är det angeläget att förbättra såväl trafiksäkerheten som framkomligheten.

#### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket noterar Västra Götalandsregionens synpunkter.*

#### **Skaraborgs kommunalförbund**

Kommunalförbundet anser det värdefullt att en vägutredning föreligger för E20 etappen Alingsås – Vårgårda då den är särskilt angelägen att åtgärda. Vägstandarderna ska enligt förbundet uppgaderas till motorväg för att nu och i framtiden svara mot trafikmängd och säkerställa krav på såväl framkomlighet som säkerhet. Vidare anser förbundet att det är önskvärt att planskild korsning mellan E20 och väg 181 vid Rastakorset (Lund) ingår i etappen.

Ett väl utbyggt E20-stråk är en nationell angelägenhet då stråket ingår i logistikkedjor som är avgörande för internationell konkurrens. Industrins produktionskedjor är idag komplexa med omfattande underleverantörssystem. Väg E20 är en viktig länk till Göteborgs hamn som ansluter till de internationella Sjömotorvägarna inom TEN-T, EU-kommisionens strategiska stråk för transporter.

Skaraborgs kommunalförbund tillstyrker i övrigt vägutredningen och understryker vikten av att arbetet med denna etapp snarast går vidare med en tillåtlighetsprövning. För E20-stråkets funktion i sin helhet är det angeläget att arbetet med E20 i övrigt prioriteras högt av Vägverket och att övriga utbyggnadsprojekt fortgår.

#### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket noterar Skaraborgs kommunalförbunds synpunkter.*

#### **Banverket**

Banverket anser att samtliga korridoralternativ för utbyggnad av E20 är möjliga men säger också att Västra stambanan utgör riksintresse för järnvägstrafiken och lämnar därför synpunkter angående utformning av korsningspunkter med järnvägen. Man menar att vägutredningen är oklar i redovisningen om möjliga alternativa utformningar. Det saknas tidsaspekter och påverkansfaktorer i handlingen. Banverket saknar en konsekvensbedömning med avseende på tågtrafikens framkomlighet på Västra stambanan. Utgångspunkten måste vara att Västra stambanan har full funktion även vid en ombyggnad av E20. Störningarna för resande och godsströmmar på järnvägen måste minimeras.

Vidare föreslår Banverket att Järnvägskorridoren breddas vid Torp/Västtorp för att få handlingsberedskap för vägteknisk utformning med mera i det fall planskilda korsningar kommer att byggas.

#### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket menar att de synpunkter Banverket lämnar till stor del är tekniska frågor som kommer att lösas i arbetsplaneskedet. På synpunkterna angående korridorbredd menar Vägverket att den är väl tilltagen och bedöms vara tillräcklig. I övrigt beaktas Banverkets synpunkter i det fortsatta arbetet med vägprojekteringen.*

#### **Naturvårdsverket**

När det gäller de synpunkter som Naturvårdsverket har lämnat har Vägverket haft svårigheter att tolka vilket alternativ som förordas, vilket möjligen avspeglas i Vägverkets kommentarer nedan.

1. Naturvårdsverket anser att miljökonsekvensutredningen bör kompletteras då den inte håller tillräckligt bra kvalitet för att tjäna som underlag. Verket anser att det på grund av bristerna är svårt att förorda något av alternativen. MKB:n bör beskriva konkreta åtgärder och hur skador och störningar kan minimeras, inte minst då det gäller Natura 2000-området i Mängsholm och intrånget i Sävåns ravinnmiljöer och dess unika naturvärden. Eventuella kompensationsåtgärder bör redovisas. Vägverket bör komplettera med redogörelser för hur påverkan på vattendrag, våtmarker och limniska värden kan minimeras. Grundvattenfrågor borde ha fått en mer omfattande behandling, så att felaktiga åtgärder undviks i exempelvis Hol, Bäne eller Mellomgården. En mer preciserad kartläggning behöver göras av markförhållanden och grundvattennivåer.

#### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket har vid flera tillfällen under processen samrått med länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens utformning och innehåll. Därefter har länsstyrelsen, i sin roll som den statliga myndighet som har att godkänna miljökonsekvensbeskrivningar, också godkänt vägutredningens miljökonsekvensbeskrivning. Av beslutet framgår att länsstyrelsen anser att MKB:n möjliggör en samlad bedömning av vägens konsekvenser för hälsa och säkerhet, miljö och hushållning med naturresurser på det sätt som avses i 6 kap 3 § miljöbalken. Länsstyrelsen anser att MKB uppfyller de krav som anges i miljöbalken. Den kan därför utgöra ett godtagbart underlag för den fortsatta planeringen.*

*Vägverket delar Naturvårdsverkets uppfattning om att det för ett vägprojekt är viktigt att beskriva vilka åtgärder som kan vidtas för att minimera skador och störningar. Detta har också skett i MKB:n, inte minst i avsnitten 5.2 Naturmiljö och 5.9 Miljöpåverkan under byggtiden under rubriken Möjliga åtgärder. Bara inom dessa båda avsnitt har 13 åtgärder redovisats, varav åtta direkt syftar till att minimera skador på limniska värden. Under arbetsplaneskedet kommer vägens läge och utformning att fastläggas och då avser Väg-*

verket att återkomma med sådana konkreta åtgärder i arbetsplanens beskrivning och MKB som är möjliga och mer meningsfulla att peka ut först då. Vägverkets uppfattning är att det i vägutredningsskedet i första hand ska redovisas sådana åtgärder som medverkar till att avgöra inom vilken korridor som det fortsatta projekteringsarbetet bör bedrivas.

När det gäller Natura 2000-området Mångsholm finns det utrymme i samtliga vägkorridorer att komma längre bort från Natura 2000-området med vägen än nuvarande väg E20 och genom detta förbättra buller- och luftkvalitetsförhållandena inom Natura 2000-området jämfört med både nuläget och 0-alternativet. I en sådan situation är det inte aktuellt med kompensationsåtgärder. Om Vägverket väljer Järnvägskorridoren eller Korridor längs befintlig väg för det fortsatta projekteringsarbetet kan Vägverket svårigen välja ett läge inom dessa korridorer som försämrar situationen för de värden som Natura 2000-området avser att skydda. Det är först i arbetsplaneskedet som det går att avgöra hur detta ska gå till, det vill säga hur långt bort från Natura 2000-området som väg E20 bör placeras och vilka åtgärder som bör ingå i förslaget. I sista hand bör kompensationsåtgärder väljas. I MKB:ns avsnitt 5.2 beskrivs de effekter som med dagens kunskap kan förutses, främst bullerpåverkan på Natura 2000-området.

Det är endast Säveån som vattendrag och dess strandnära ravinmiljö utmed huvudfåran som har ansetts ha unika naturvärden, det vill säga klass 1. Intrånget i denna miljö kan komma att ske på tre platser, det vill säga vid infarten till Alingsås (område 1b, som delsträcka klass 3), i anslutning till Mångsholm (område 60, som delsträcka klass 3) samt vid befintlig överfart över Säveån i utkanten av Vårgårda (område 62, som delsträcka klass 3). Två av dessa miljöer kommer att påverkas lika mycket av samtliga alternativ, eftersom korridorerna sammanfaller här, det vill säga denna påverkan är inte avgörande för valet av korridor. Påverkan och effekterna har beskrivits översiktligt i kapitel 5.2 i MKB:n. I ett arbetsplaneskede avser Vägverket att beskriva effekterna och konsekvenserna på ett mer ingående sätt i dessa båda punkter, när påverkan blir mer bestämd och MKB-resurserna kan koncentreras till en enda korridor. På den tredje platsen sammanfaller Järnvägskorridoren och Korridor längs befintlig väg. Det troligaste är här att Säveån inte alls kommer att påverkas av intrång. I MKB:n har trots allt ett värstascenario beskrivits och den påverkan som då kan uppkomma. Vilka konsekvenserna blir är dock svårt att beskriva närmare i vägutredningens MKB, eftersom det till stor del avgörs av vilka åtgärder som kan bli aktuella. Vägverket avser att beskriva dessa i arbetsplanens MKB.

Sveriges Geologiska Undersökning (SGU) anser i sitt yttrande att vägutredningen med miljökonsekvensbeskrivning är mycket gedigen och att de geologiska förhållandena, inklusive vatten och grusförsörjning, har behandlats på ett ut-

märkt sätt. Enligt Vägverkets mening hör åtgärder angående grundvattenfrågor till frågan om hur en väg ska anläggas, vilket huvudsakligen bör utredas i ett arbetsplaneskede.

2. Naturvårdsverket poängterar att det kommer att uppstå störningar av olika slag under byggtiden. Verket anser att ambitionsnivån för till exempel buller bör sättas högt. Utgångspunkten bör vara de riktvärden som Naturvårdsverket angett för befintlig industri.

#### *Vägverkets kommentar*

Vägverket noterar synpunkterna och kommer att behandla bullerfrågorna som uppstår under byggtiden i kommande projektering.

3. Under rubriken Bristande utgångspunkter vid planeringen skriver Naturvårdsverket att med befintligt underlag delar man inte utredningens slutsats att Skogskorridoren är bästa alternativ. Verket ifrågasätter om Skogs- och Järnvägskorridorerna kan vara förenliga med 1 kap 1 § miljöbalken. Man ifrågasätter prognoserna med de ökande trafikmängderna. Planeringen bör utgå från att de av riksdag och regering fastslagna miljö kvalitetsmålen. Inriktningen i utredningen har alltför mycket varit orienterad på tillgänglighet.

#### *Vägverkets kommentar*

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 Järnvägskorridoren har till stor del helt olika miljöförutsättningar och miljökonsekvenserna av en utbyggnad i dessa är därför svåra att jämföra med varandra

Utgångspunkten för Vägverkets planering av enskilda vägobjekt är de prognoser som SIKA tar fram. I den aktuella vägutredningen har dessutom en särskild prognos gjorts för trafiken på E20. Beträffande svar på synpunkter angående 1 kap 1 § miljöbalken, se Vägverkets svar under punkt 6.

4. Under rubriken Korridor längs befintlig väg skriver Naturvårdsverket att "enligt underlaget är en utbyggnad i befintlig sträckning eller en förbättring av befintlig väg det alternativ som bäst skonar natur- och kulturvärden". Verket skriver också att ett sådant alternativ ger störst restidsvinster då det är kortast. Naturvårdsverket delar inte Vägverkets uppfattning om E20 som en total barriär vid utbyggnad av E20 i befintlig sträckning. Sådana barriärer kan minskas med exempelvis planskilda korsningar. Man delar däremot Vägverkets uppfattning i fråga om bullerstörningar för bostäder intill vägen. Bullerstörningarna kan dock mildras med lämpliga bullerskyddsåtgärder. Naturvårdsverket förordar att

Vägverkets fortsatta planering inriktas på alternativet förbättring av befintlig väg med utbyggnad av en 2+1-väg. Dock bör vägen i Nygård och Mellomgården förläggas så långt österut i korridoren som möjligt så att Säveån och Natura 2000-området inte berörs av vägen.

#### *Vägverkets kommentar*

Vägverket noterar Naturvårdsverkets uppfattning om val av alternativ, men är samtidigt lite osäker vilket alternativ som avses. Alternativ förbättring av befintlig väg beskrivs under kap 3.4 i vägutredningen medan Naturvårdsverket beskriver det under en annan rubrik. Under kap 3.6 Korridor längs befintlig väg beskrivs alternativ ny väg i befintlig sträckning, som kan byggas ut som 2+1-väg eller 2+2-väg tillsammans med en parallell genomgående allmän lokalväg. Vägverket vill också påpeka att i tabell 4.4:2 på sidan 99 framgår det att Skogskorridor via Gisslatorp ger störst res-tidsvinster. Angående frågan om vägen som en total barriär delar Vägverket Naturvårdsverkets uppfattning vilket också uttrycks på sidan 120, första stycket.

5. Under rubriken Järnvägskorridoren skriver Naturvårdsverket att man delar Vägverkets uppfattning att det från miljösynpunkt är sämre än övriga alternativ avseende påverkan på bland annat Säveån och dess unika naturvärden samt jordbruksnäringen då det tar i anspråk stora arealer värdefull jordbruksmark. Man konstaterar att med samlokaliseringen med järnvägen uppnås vissa fördelar ur bullersynpunkt, men dessa uppväger inte nackdelarna med påverkan på Säveåns unika naturvärden, jordbruksnäringen och resursanvändningen vid vägbyggnationen. "Naturvårdsverket anser att alternativet ny väg längs med Järnvägskorridoren är klart sämre jämfört med en förbättring av befintlig väg."

#### *Vägverkets kommentar*

Vägverket delar Naturvårdsverkets uppfattning att Järnvägskorridoren ur miljösynpunkt är klart sämre jämfört med förbättring av befintlig väg. Jämför dock kommentaren under föregående punkt angående osäkerhet om vilket alternativ Naturvårdsverket förordar.

6. Under rubriken Skogskorridoren skriver Naturvårdsverket att en väg i korridoren kommer att medföra stora negativa förändringar och betydande påverkan på bland annat de höga naturvärdena vid Horssjön och Gisslatorp. Ett oexploaterat skogsområde kommer att tas i anspråk och tysta områden kommer att försvinna. Naturvårdsverket delar inte Vägverkets uppfattning och anser inte att det utifrån underlaget går att bedöma om förslaget är förenligt med miljöbalkens bestämmelser.

#### *Vägverkets kommentar*

Vägverket har i vägutredningen beskrivit flera varianter av Skogskorridoren. Ett par av dessa gör inga intrång i Gisslatorp och påverkar i mindre grad än Gisslatorpsvarianten områden som är förhållandevis tysta. De har emellertid andra nackdelar. I frågan om huruvida Skogskorridoren är förenlig med miljöbalkens bestämmelser delar Vägverket inte Naturvårdsverkets uppfattning. I arbetet med att finna den lämpligaste korridoren mellan Alingsås och Vårgårda, vilket varit uppgiften för vägutredningen, har miljöbalkens bestämmelser varit centrala. Vid analys av miljökonsekvenserna av de olika alternativen, och därefter val av lämpligaste korridoralternativ, har miljöbalkens kap 1–5 tillämpats. Härigenom har avvägning av flera motstående intressen hanterats samtidigt som behov av och möjligheter till skadeförebyggande åtgärder tagits fram. Vägverket noterar Naturvårdsverkets hållning i frågan.

7. Under rubriken Landskap skriver Naturvårdsverket att man förutsätter att stor omsorg läggs på att miljö- och landskapsanpassa vägen så att de negativa effekterna minimeras. Man skriver att kommande arbetsplaner ska kompletteras med en miljökonsekvensbeskrivning som mer i detalj beskriver både påverkan och åtgärder för att minimera påverkan. MKB:n ska godkännas av länsstyrelsen.

#### *Vägverkets kommentar*

Vägverket kommer att ta fram ett detaljerat gestaltungsprogram i den fortsatta projekteringen och inkludera slutsatserna av detta i den MKB som kommer att tas fram under arbetsplanarbetet.

8. Under rubriken Buller och vibrationer skriver Naturvårdsverket att med tanke på de bullernivåer som redovisas i utredningen att bullerskyddsåtgärder är ett måste och att möjliga åtgärder bör därför redovisas i underlaget. Vägverket skall vid fastställande av arbetsplan ange vilka bullernivåer som gäller. Naturvårdsverket anser att oavsett vilket alternativ som väljs bör det fortsatta arbetet inriktas så att buller- och vibrationsstörningar minimeras.

#### *Vägverkets kommentar*

Vägverket delar Naturvårdsverkets synpunkter angående buller- och vibrationsfrågorna. Dessa kommer att behandlas i den fortsatta projekteringen.

#### **Riksantikvarieämbetet (RAÄ)**

RAÄ anser att vägutredningen generellt sätt utgör ett gott underlag för den fortsatta processen och vill särskilt framhålla vägutredningens sätt att utgå från landskapet som helhet i förhållande till de planerade förändringarna.

RAÄ delar Vägverkets bedömning att från kulturmiljösyn-

punkt är en förbättring av befintlig väg det bästa alternativet men den uppfyller endast i ringa grad de uppsatta projekt målen. Väljer man en ny dragning för E20 bedöms Järnvägskorridoren samt Skogskorridoren, Hallstorsvarianten vara de mest fördelaktiga. Korridoren längs befintlig väg bedöms vara det sämsta alternativet då det medför stora negativa konsekvenser för kulturmiljön.

Vidare menar RAÄ att vägutredningen som helhet ger goda förutsättningar för länsstyrelsen att i det fortsatta arbetet i vägprojekteringen såväl bedöma ingreppen i fornlämnings- och kulturmiljöer som möjligheter att utveckla alternativ till gagn för kulturmiljöns utveckling.

### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket noterar RAÄ:s synpunkter.*

### **Räddningsverket**

Räddningsverket anser utifrån det egna ansvarsområdet att Skogskorridoren ger ett något bättre resultat vid jämförelse av Skogskorridoren och Järnvägskorridoren. Skogskorridoren berör färre människor och medför en mindre barriäreffekt för boende och verksamma (jordbrukare och näringsidkare) i området. Med en höjd standard på E20 ökar trafiksäkerheten och därmed minskar risken för olyckor.

I fortsatt planering inför arbetsplan ser Räddningsverket ett flertal frågor som kan behövas fördjupas och utredas efter lokala och platsspecifika förutsättningar:

- Risker kopplade till naturolyckor vid klimatförändringar. Sådana frågor bör särskilt beaktas vid planering och dimensionering av t ex broar och slänters hållfasthet.
- Skydd av vattendrag och närområden vid olyckor som kan generera utsläpp av miljöfarliga produkter. Vid vidtagande av skyddsåtgärder, t ex täta ytskikt, är det viktigt att information ges till räddningstjänst och eventuell saneringsfirma så att inte ytskiktet punkteras.
- Vid planering av rastplats bör hänsyn tas till behov av uppställning för farligt gods och även möjlighet till uppställning av skadade fordon lastade med farligt gods.
- Vid fortsatt planering bör den kommunala räddningstjänsten ges tillfälle att medverka.

### *Vägverkets kommentar*

*Räddningsverkets synpunkter kommer att beaktas i det fortsatta arbetet med vägprojekteringen.*

### **SGI (Statens geotekniska institut)**

SGI skriver i sitt yttrande att man finner att utredningsmaterialet ger en tillräcklig beskrivning av de geotekniska och miljötekniska förutsättningarna för en vägutredning. Under förutsättning att SGI:s rekommendationer enligt yttranden beaktas vid fortsatt projektering bedöms inte de geotekniska och miljötekniska konsekvenserna för de olika

alternativen vara avgörande för alternativvalet.

SGI bedömer att de geotekniska och geohydrologiska frågorna kan hanteras och lösas i samtliga redovisade vägalternativ och att dessa inte innebär så stora skillnader att de skulle vara alternativskiljande. Skogskorridoren bedöms dock innebära mindre åtgärder avseende stabilitet och grundvattenfrågor.

SGI rekommenderar att följande frågor särskilt utreds i det fortsatta utredningsarbetet för det valda alternativet:

- Stabiliteten mot Sävån och korsande raviner och behov av åtgärder såsom erosionsskydd och andra stabilitetsförbättrande åtgärder för att säkerställa vägen både på kort och lång sikt.
- Påverkan på grundvatten i vattenförande lager vid skärningar. Om grundvattentrycket i vattenförande lager behöver sänkas kan detta medföra grundvattensänkning inom stora områden.
- Behovet av skyddsåtgärder vid vägdragning genom områden med isälvsavlagringar.

### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket kommer att beakta och inarbeta synpunkterna i nästa skede i vägprojekteringen.*

### **Fiskeriverket**

Fiskeriverket säger i sitt yttrande att man bedömer att de planerade arbetena kan komma att påverka det allmänna fiskeintresset. Fiskeriverket ser det som mycket angeläget att sjöar och vattendrag i området kan skyddas mot påverkan av den planerade ombyggnaden/utbyggnaden av vägen. Man förutsätter att den kommande miljökonsekvensbeskrivningen i detalj redovisar de direkta och indirekta miljökonsekvenser som planerade åtgärder kan medföra i de vattenmiljöer som berörs av de olika sträckningsalternativen. De är viktigt att miljökonsekvenserna lyfter fram och beskriver de risker för miljön som de olika alternativen har samt vilka skadeförebyggande åtgärder som är möjliga för att skydda och minimera påverkan på vattenområden, fisk och fiske. Miljökonsekvensbeskrivningen bör innehålla förslag till kontrollprogram för att kunna följa upp förhållanden och utvecklingen i berörda sjöar och vattendrag.

### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket kommer i det fortsatta arbetet med MKB för arbetsplan att titta närmare på nödvändig hänsyn i olika avseenden.*

### **Boverket**

Boverket säger att man bevakar främst frågor av principiellt intresse från nationellt perspektiv och att det är länsstyrelsen som har direkt ansvar för att samordna och ta tillvara statens intressen i denna typ av ärenden och bäst kan bedöma

och dra slutsatser av det redovisade materialet i vägutredningen. Boverket avstår därför från ytterligare saksynpunkter angående vilken sträckning som ska väljas men säger ändå att det är ytterst angeläget att i den fortsatta processen utveckla ett fungerande växelspel och samsyn med den kommunala planeringen så att en smidig fortsatt utbyggnadsprocess kan underlättas.

#### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket noterar Boverkets synpunkter.*

#### Jordbruksverket

Jordbruksverket har inget att erinra i detaljbeskrivningen i utförd vägutredning. Verket påpekar att det är viktigt att ny väg anläggs så att jordbruksmarken fortsatt kan dräneras till fullgott djup. Speciellt gäller detta den så kallade Järnvägskorridoren där markanvändningen företrädesvis är jordbruksmark.

#### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket kommer att beakta detta i den fortsatta vägprojekteringen.*

#### Socialstyrelsen

Socialstyrelsen anser att vägutredningens miljökonsekvensbeskrivning på ett bra sätt beskriver påverkan på människors hälsa. Underlaget innehåller en beskrivning av de faktorer som behövs för att bedöma de troliga hälsoeffekterna av projektet.

#### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket noterar Socialstyrelsens synpunkter.*

#### SMHI (Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut)

SMHI säger i sitt yttrande att ur meteorologisk synpunkt är alternativ Förbättring av befintlig väg är att föredra då det alternativet ger minst utsläpp till atmosfären av bland annat växthusgasen koldioxid. Alternativet med ny E20 ger högre hastigheter och därmed större utsläpp samt större incitament till ökad trafik. SMHI framför också synpunkter på hur vägutredningen genomförts och finner det tillfredsställande att en naturinventering är gjord. Vidare anser SMHI bland annat att i samband med arbetsplanen bör:

- passager av Sävåån och dess biflöden utformas så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas
- åtgärder föreslås för att förhindra förorenat dagvatten från att nå Sävåån och dess biflöden
- risken för påverkan på våtmarker utredas för valt alternativ och åtgärder föreslås för att förhindra dagvatten från att nå våtmarkerna
- åtgärder föreslås för att tillrinning och avvattningsområden inte ska störas. Särskilt viktigt är detta

för våtmarker av högre naturvärdesklasser (klass I och II)

- bör föreslå åtgärder för att under byggtiden förhindra risken att grumling av vattendrag och föroreningsspridning till vattendrag och våtmarker sker.

#### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket noterar SMHI:s synpunkter i det fortsatta arbetet med kommande arbetsplan.*

#### SGU (Sveriges geologiska undersökning)

SGU skriver i sitt yttrande att man anser att rubricerade Vägutredning med miljökonsekvensbeskrivning är mycket gedigen och att geologiska förhållanden, inklusive vatten- och grusförsörjning har behandlats på ett utmärkt sätt. SGU ser inga hinder för någon av de olika föreslagna korridorerna.

#### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket noterar kommentaren.*

#### Krisberedskapsmyndigheten (KBM), SIKa (Statens institut för kommunikationsanalys), Forsvarsmakten samt Arbetsförmedlingen

Samtliga ovanstående rubricerade myndigheter säger i sina yttranden att man inte har något att erinra i ärendet.

#### Föreningar/företag/organisationer

##### Lantmännen Doggy

Lantmännen Doggy ställer sig positiva till utbyggnadsplanerna och anser det angeläget att E20 rustas upp då inpendlingen är stor och verksamheten genererar ett stort antal lastbilsrörelser. Man anser att reklamvärdet att ligga i anslutning till en stor väg är synnerligen viktig för företaget. Man anser vidare att det är mycket viktigt ur trafiksäkerhetssynpunkt att en lokalväg byggs på sträckan Doggys anläggning och Lund. Man har täta tunga lastbilstransporter mellan produktionsanläggningen och lastbilscentralen som man anser kan utgöra en trafikfara vid på- och avfart av E20.

#### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket noterar synpunkterna.*

##### LBC Vårgårda AB, H Frakt AB och K-sjö Frakt AB

Rubricerade företag anser att valet av vägkorridor saknar betydelse men framför synpunkter på trafiklösningen runt Vårgårda. Man säger att en lokalväg för att förbinda Hjultorps industriområde med Wallentinsvägen med förlängning upp till Vårgårda vore optimalt.

#### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket noterar synpunkterna.*

## LRF Vårgårda kommungrupp, Hols hembygdsförening och Horla hembygdsförening

I det gemensamma yttrandet är man positiva till att vägsträckan åtgärdas och ser, i likhet med tidigare yttranden, Röd korridor(skogsalternativet) som det enda tänkbara alternativet. Som kommentar till vägutredningen säger man att man särskilt vill trycka på åkermarkens skyddsvärde som en oersättlig resurs och kulturlandskapets värden. Man håller inte med om vägutredningens slutsats att det inte finns något självklart bästa alternativ för val av korridor. Man anser också att en parallell lokalväg för transporter med långsamma och breda fordon är en nödvändighet.

### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket noterar synpunkterna.*

## Naturskyddsföreningen i Alingsås och Naturskyddsföreningen i Vårgårda

Naturskyddsföreningarna har en gemensam åsikt att Järnvägsalternativet är det enda rimliga alternativet för lokalisering av nya E20. Främsta skälet är att en gemensam korridor för motorväg och järnväg inte ger någon större förändring i de barriäreffekter som finns idag. Man menar att bullerstörningarna från järnvägen redan finns och att ett gemensamt stråk begränsar störningar för människor och vilt. Naturskyddsföreningarna anser också, i likhet med Vägverket, att den befintliga sträckan för E20 i framtiden kommer bli en utmärkt lokalväg tillsammans med separerad gång- och cykelväg.

Skogskorridoren skulle skapa en ny barriär som bland annat skulle åstadkomma buller och negativ miljöpåverkan i ett område som till delar är orört.

En komplettering av tidigare yttrande har inkommit från Naturskyddsföreningarna i Alingsås och Vårgårda efter samrådstidens slut. Kompletteringen är gjord efter att man konsulterat Naturskyddsföreningens riksorganisations trafikexpert. Expertutlåtandet är bilagt det kompletterande yttrandet. I kompletteringen säger Naturskyddsföreningarna att efter att ha studerat vägutredningen mer ingående har man konstaterat att huvudfrågan inte är vilken sträckning vägen ska ha utan varför den ska byggas. Man poängterar att vägutredningen visar att vägprojektet är förenat med stora samhällsekonomiska kostnader och menar därför att man bör ställa sig frågan varför den ska byggas och diskutera lönsamheten i projektet. Naturskyddsföreningarna menar att alternativa sträckningar kan diskuteras när projektet visar lönsamhet.

### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket noterar synpunkterna.*

## Alingsås Jaktvårdskrets

Jaktvårdskretsen förordar Järnvägskorridoren, i likhet med tidigare yttranden, då man anser att det alternativet stör jakten och viltet minst.

### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket noterar synpunkterna.*

## E20-projektet (Kommuner längs E20 i samverkan mellan Stockholm och Göteborg)

E20-projektet är av uppfattningen att E20 ska uppgraderas till motorvägsstandard för att svara mot trafikmängd, krav på säkerhet och framkomlighet. En utbyggnad av vägen är en nationell angelägenhet för väl fungerande logistikkedjor, inte minst för transporter till och från Göteborgs Hamn. E20-projektet tillstyrker vägutredningen och understryker vikten av att gå vidare med nästa skede i vägprojekteringen.

### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket noterar synpunkterna.*

## Orienteringsklubben Skogshjortarna

Orienteringsklubben protesterar starkt mot Skogskorridoren och anser Gisslatorsvarianten vara den sämsta. Orienteringsklubben använder skogen som en idrottsarena där Skogskorridoren skär rakt igenom orienteringsmarken mellan Nygård och Hol/Horla som av hävd är mycket viktiga i klubbens orienteringsverksamhet. I tidigare yttranden har man beskrivit klubben som en välkänd och erkänd arrangör av orienteringstävlingar. En förutsättning att genomföra tävlingar är tillgång till aktuella kartor över tävlingsområdet. Detta har klubben investerat närmare 1 miljon kronor på. En vägdragning enligt Skogskorridoren förändrar kraftigt förutsättningarna för att fortsätta arrangera tävlingar.

### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket noterar synpunkterna.*

## Vårgårdakretsens Älgskötselområde

Vårgårdakretsen anser att vägutredningen i stort inte alls beaktat viltet eller nämnt älgstammen. Vidare att noteringar som gjorts endast berör fågellivet. Man anser det viktigt att vid fortsatt planering och val av korridor ta hänsyn till viltets rörlighet och att göra tydliga viltpassager. Enligt sakägaren måste nuvarande vägsträckning föras med viltstängsel och föras med viltpassager.

### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket har i vägutredningen beskrivit och beaktat viltfrågan i avsnitt 2.9. Viltfrågan kommer fortsättningsvis att detaljstuderas i kommande skeden i arbetet med vägprojekteringen.*

## Allmänheten

### Johansson

Johansson säger i sitt yttrande att Skogskorridoralternativet är det enda riktiga alternativet för en ny E20 och föreslår att nuvarande väg blir lokalväg med cykelbana.

#### *Vägverkets kommentar:*

*Vägverket noterar synpunkterna.*

### Gemensamt yttrande från fem fastighetsägare, Bälinge 3:7, 3:4, 2:1, 3:2, 3:3 samt Hallstorp 1:1

Fastighetsägarna motsätter sig det föreslagna alternativet Skogskorridoren/Hallstorpsvarianten och korridor längs befintlig. Man menar att om Hallstorpsvarianten genomförs kommer fastigheternas jordbruksmark tas ur bruk då det inte finns tillräckligt med arronderade marker att bedriva lönsamt jordbruk på.

#### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket noterar synpunkterna.*

### Andreas Persson

Andreas Persson, Gisslatorpsvägen 15 (Bälinge), 441 93 Alingsås anser att Skogskorridoren med Gisslatorpsvarianten inte bara påverkar boende i området utan också många som använder området för rekreation. Enligt Anders Persson har Alingsås kommun köpt mark runt Domarberget och han anser att nya E20 bör byggas på denna mark där få hus och gårdar drabbas av vägutbyggnaden. Vidare att även för Järnvägskorridoren kan kommunens mark användas. Få familjer blir då drabbade och man får ett samlat trafikstråk med väg och järnväg.

#### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket noterar synpunkterna. Konflikterna mellan en vägutbyggnad och nyttjandet av området i rekreationssyfte samt ridanläggningen har uppmärksamats i vägutredningen.*

### Anders Mannikoff och Björn Sjölin

Anders Mannikoff, Munnsjövägen 1A, Bälinge och Björn Sjölin, Bälinge kyrkväg 27, Bälinge anser att vägutredningen är väl genomförd och påpekar att tidigare argument framförda mot resultaten i utredningen har hörtsammats. Man anser vidare att det är anmärkningsvärt att Alingsås kommun i sitt remissvar till Vägverket så tydligt går emot såväl Vägverkets analys som ett stort antal boende i Bälinge. I enlighet med tidigare yttrande motsätter sig sakägarna starkt alternativet Skogskorridor, Gisslatorpsvarianten.

#### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket noterar synpunkterna.*

### Camilla Svensson och Frank Fredriksen

Camilla Svensson och Frank Fredriksen, Gisslatorpsvägen 4, 441 93 Alingsås anser att Bälinge klyvs med Skogskorridoren, Gisslatorpsvarianten och anser det vara en katastrof att bo inklämda mellan två stora vägar. Man säger också att man kommer få en försämrad bullersituation, att fastigheten kommer förlora sitt ekonomiska värde och att de blir omöjligt att fortsätta driva skogs- och jordbruk.

#### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket noterar synpunkterna.*

### Stefan Tingsén och Laila Lindqvist, Holmen 4:6

Stefan Tingsén och Laila Lindqvist uttrycker i sitt yttrande en känsla av meningslöshet över att drömmar och ansträngningar angående den egna fastigheten förstörs i den långa vägutbyggnadsprocessen. Man efterlyser tydligare information och snabba beslut.

#### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket kommer att detaljstudera frågor som rör enskilda fastigheter i nästa skede i vägprojekteringen.*

### Olof Bäckström

Olof Bäckström, Torps Egendom, 441 93 Alingsås säger i sitt yttrande att globalt sett är jordbruksmark en bristvara som med all säkerhet kommer att skyddas i lag i framtiden. Det är därför inte försvarbart att genom vägutbyggnaden ta förstklassig jordbruksmark ur produktion. Olof Bäckström förordar därför skogsalternativet och menar att trots en vägutbyggnad i området har friluftslivet möjlighet att utvecklas där.

#### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket noterar synpunkterna.*

### Berth Ottosson

Berth Ottosson, Hol Dalbogården 1, 441 93 Alingsås förordar Järnvägskorridoren. Berth Ottosson skriver i sitt yttrande att i Hol finns ytterst värdefull kulturmiljö med spår flera tusen år tillbaka. Här finns också värden i den levande jordbruksbygden och det finns höga kunskaps-, upplevelse- och bruksvärden. För att påvisa samsynen med Vägverket citeras vägutredningen i vissa delar. Med en utbyggnad i Skogskorridoren skulle Dalbogården delas i två delar och dess ursprung förstöras. För de markägare som berörs av en eventuell utbyggnad i Skogskorridoren kommer arronderingen av markerna mycket påtagligt att förstöra brukningen av skogen då markerna delas av vägen.

En utbyggnad i Järnvägskorridoren påverkar skogsbruket minst. Sakägaren menar vidare att det inte är någon nämnvärd skillnad på hur jordbruksmarken drabbas i de



olika korridoralternativen. Dessutom har Vårgårda kommun i sin översiktsplan lagt in ett bostadsbebyggelseområde på åkermark i Hol som är betydligt större än den åkermark som försvinner med en utbyggnad i Järnvägskorridoren.

#### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket noterar synpunkterna och kommer att detaljstudera frågor som rör enskilda fastigheter i nästa skede i vägprojekteringen.*

#### **Christian Bengtsson**

Christian Bengtsson, Bäne Gategården 3, förordar Skogskorridoren och oroar sig för att Järnvägskorridoren kommer att medföra en försämrad bullersituation. Vid en utbyggnad i korridor längs befintlig sträckning menar man vidare att Hol kommer att försvinna då kyrkan och skolan ligger inom korridoren.

#### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket noterar synpunkterna och påpekar att kyrkan och skolan i Hol ligger utanför korridoren i alternativet Korridor längs befintlig väg.*

#### **Lennart Larsson**

Lennart Larsson, Jonstorp Mellomgården 1, 447 95 Vårgårda anser att Skogskorridoren är det självklara alternativet och att nuvarande väg ska ligga kvar som lokalväg. En väl fungerande lokalväg är viktig för lantbrukare och boende i området. Däremot skulle Järnvägskorridoren utgöra en katastrof för boende i Hol, Bäne och Jonstorp.

#### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket noterar synpunkterna.*

#### **Gemensam skrivelse med utgångspunkt i Gongstorp**

En gemensam skrivelse undertecknad av 16 personer säger nej till alternativet Skogskorridor. Man menar att detta alternativ skulle, med dess höga bullernivåer och sönderdelning av skogen, förstöra mycket av bykänslan i Gongstorp och omöjliggöra rekreation i skogsområdet. Man vill att den nya sträckningen ska gå nedanför och inte ovanför byn, så nära Sävån som möjligt för att lokalvägen ska komma på byns sida om nya E20.

#### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket noterar synpunkterna.*

#### **Viveka och Måns Reventberg, Gunnar och Arne Olsson**

Viveka och Måns Reventberg, Wårgårda Herrgård AB samt Gunnar och Arne Olsson, Siene Östergård, 447 95

Vårgårda (fastigheterna Vårgårda 5:3, Hoberg 2:20 och Siene Östergård 1:4) anser att det är en självklarhet att storskalig åkermark av hög kvalitet, som är en bristvara, ska sparas. Vidare säger man sig vara beroende av en lokalväg på sträckan Siene–Doggy–Lund. Om jordbruksmark måste tas i anspråk för motorväg, lokalväg och trafikplatser är det viktigt att det sker vid kanten av befintliga åkrar för att undvika att det styckas upp med arronderingsproblem som följd.

#### *Vägverkets kommentar*

*Vägverket noterar synpunkterna. Den exakta utformningen av trafikplatser, eventuell lokalväg med mera kommer att studeras i nästa skede i vägprojekteringen.*

#### **Gemensamt yttrande från fyra fastighetsägare, Lund 3:21, 8:5, 2:9 och 9:1**

Fastighetsägarna motsätter sig en ny väglinje mellan Stockholmsvägen och väg 181, Herrlungavägen och menar att en ny väg kommer att tränga in i närmiljön och fastigheterna.

#### *Vägverkets kommentar*

*Den exakta utformningen av trafikplatser och anslutningsvägar kommer att studeras i nästa skede i arbetet med vägprojekteringen.*

#### **Henning och Catrin Knudsen, Lund 3:21**

Henning och Catrin Knudsen uttrycker i sitt yttrande en oro kring störningar i form av t ex buller och vibrationer i samband med ny väg och kringliggande anslutningar, lokalvägar, trafikplatser med mera. Man oroas också över att bli omringade av vägar och att känslan av att bo på landet kan försvinna.

#### *Vägverkets kommentar*

*Den exakta utformningen av trafikplatser och anslutningsvägar kommer att studeras i senare skeden i arbetet med vägprojekteringen. Likaså avser Vägverket att detaljstudera frågor som rör enskilda fastigheter i det kommande arbetet.*

# 4. Trafiksystem och miljökonsekvenser – sammanfattning

## 4.1 Trafiksystem och alternativa utformningar

### Vägens funktion

#### Nybyggnadsalternativ

Vägens betydelse som nationell och regional trafikled kommer att öka. En utbyggnad av vägen ger en god transportkvalitet. Den positiva effekten för lokal trafik är att den inte längre behöver blandas med långväga trafik. Detta gör det lättare vid till exempel jordbrukstransporter, där marken på båda sidor om nuvarande E20 blir mer lättillgänglig för brukarna. Framkomligheten och säkerheten förbättras för oskyddade trafikanter. Säkerheten förbättras för kollektivresenärer.

Trafikplatser anordnas i Bälinge, Hjultorp, Degrabo och Lund oberoende av vilken korridor som väljs. För genomfartstrafiken är det en fördel om vägen är kort och har små höjdskillnader.

#### Järnvägskorridoren

Större delen av nuvarande E20 kommer att vara kvar och få funktionen som lokalväg. Till lokalvägen ansluts större och mindre vägar på samma sätt som idag, men med mindre trafik innebär det betydligt ökad trafiksäkerhet och framkomlighet. Situationen för jordbrukstransporter och oskyddade trafikanter förbättras betydligt. Säkerheten förbättras för kollektivtrafikresenärer.

Vägens största lutning är 3,5 procent på en kortare sträcka vid Domareberget. Höjdskillnaden mellan vägens lägsta och högsta punkt är 50 meter. Vägens längd är 22,4 kilometer, vilket innebär att den är längst av samtliga korridorer.

#### Korridor längs befintlig väg

En hel del bebyggelse finns längs befintlig väg. Ny E20 kommer i den här korridoren, oavsett om den byggs vid sidan om eller helt i nuvarande vägs sträckning, att utgöra en barriär med begränsat antal passagemöjligheter. Det innebär längre, men säkrare, väg jämfört med dagens förhållande för att nå exempelvis brukningsenheter på motsatt sida om E20.

Vägens största lutning är knappt 3 procent på en sträcka söder om Hjultorp. Höjdskillnaden mellan vägens lägsta och högsta punkt är 50 meter. Vägens längd är 22,0 kilometer.

Med **ny väg i befintlig vägs sträckning** byggs en helt ny lokalväg i huvudsak öster om E20 längs hela sträckan. Till

den nya lokalvägen kommer större och mindre vägar att anslutas. På motstående sida av E20 byggs ett enskilt vägnät upp för att ta hand om trafik från bebyggelse.

Med **ny väg bredvid befintlig väg** kommer större delen av nuvarande E20 att vara kvar och få funktionen som lokalväg. Till den kan större och mindre vägar anslutas i huvudsak som idag. På motstående sida av E20 byggs ett enskilt vägnät upp för att ta hand om trafik från bebyggelse.

Till lokalvägen ansluts större och mindre vägar på samma sätt som idag, men med mindre trafik innebär det betydligt ökad trafiksäkerhet och framkomlighet. Situationen för jordbrukstransporter och oskyddade trafikanter förbättras betydligt. Säkerheten förbättras för kollektivresenärer.

#### Skogskorridoren

Större delen av nuvarande E20 kommer att vara kvar och få funktionen som lokalväg. Till lokalvägen ansluts större och mindre vägar på samma sätt som idag, men med mindre trafik innebär det betydligt ökad trafiksäkerhet och framkomlighet. Situationen för jordbrukstransporter och oskyddade trafikanter förbättras betydligt. Säkerheten förbättras för kollektivresenärer.

#### *Alternativ Hallstorp*

Vägens största lutning är knappt 3 procent förbi **Hallstorp** på en längd av cirka två kilometer. Höjdskillnaden mellan vägens lägsta och högsta punkt är 70 meter. Vägens längd är 22,3 kilometer.

#### *Alternativ Gisslatorp*

Vägens största stigning är cirka 2 procent från **Gisslatorp** upp mot Horssjön på en längd av cirka 2,5 kilometer. Höjdskillnaden mellan vägens lägsta och högsta punkt är 70 meter. Vägens längd är 21,8 kilometer, vilket innebär att den är kortast av samtliga korridorer.

Sammantaget bedöms E20 få likartad funktion oberoende av vilken korridor som väljs.

### Trafik och trafikanter

#### Nybyggnadsalternativen

En utbyggd väg innebär ökad framkomlighet genom förbättrad standard och därigenom minskad restidsförbrukning då hastigheten ökar från 70 km/h och 90 km/h till 110 km/h. Den största restidsförkortningen blir det i Skogskorridoren via Gisslatorp, som är kortare än nuvarande väg. Trots att

Järnvägskorridoren och Skogskorridoren via Hallstorp är längre än nollalternativet minskar restiden också för dessa. Allmänt sett kommer trafiksäkerheten att förbättras genom separering av fjärtrafik och lokaltrafik. Utbyggnad av tre- eller fyrfältsvägar med räcke och planskilda korsningar ökar ytterligare säkerheten för fjärtrafiken.

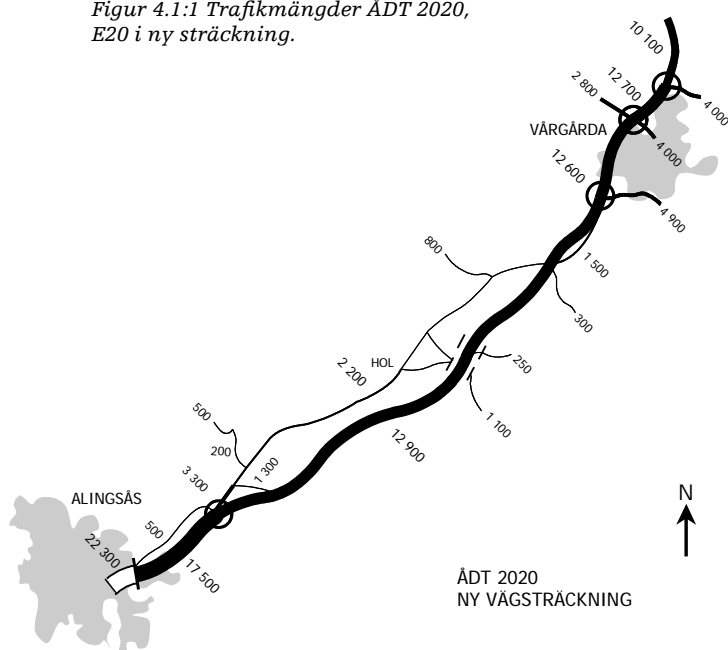
Långsamgående fordon och oskyddade trafikanter kommer att trafikera befintlig E20 som blir lokalväg. Lokalvägstrafik och oskyddade trafikanter får förbättrad säkerhet och ökad framkomlighet genom kraftigt minskad trafik på lokalvägen. Tillgängligheten och säkerheten för kollektivtrafiken kommer att förbättras. Detta blir en följd av översyn av hållplatsstandard, hållplatslägen samt mindre konflikter med övrig trafik. Möjligheten till förbättrad kollektivtrafik, både ur ett regionalt och lokalt perspektiv kräver en långsiktig strategi från trafikutövaren.

Trafikantupplevelsen i Järnvägskorridoren kommer att bli något sämre än i nollalternativet genom att vägens sträckning till stor del går nere i dalgången. Det är först vid slutningen upp mot Mångsholm som en överblick över landskapet skapas.

Alternativ Korridor längs befintlig väg motsvarar nollalternativet vad avser trafikantupplevelse men bibehåller som fyrfältsväg knappast kontakten med gårdarna runt nuvarande väg.

Sträckningen inom Skogskorridoren via Gisslatorp innebär att den på större delen löper genom skogsterräng på delen mellan Gisslatorp och Hjultorp. Vid Gisslatorp ges viss möjlighet till utblick över mosaiklandskapet och Alingsås. I Skogskorridoren via Hallstorp löper vägen genom skogsterräng på en något kortare sträcka och vid utgången ur skogen vid Hallstorp breder dalgångslandskapet ut sig åt väster och sydväst. Norr om Gongstorp sammanfaller sträckningen med Järnvägskorridoren.

Figur 4.1:1 Trafikmängder ÅDT 2020, E20 i ny sträckning.



## Samhällsstruktur och markanvändning

Korridor längs befintlig väg gör störst intrång i bostadsbyggelse av de tre korridorerna. Det blir stora negativa konsekvenser för jordbruket i Järnvägskorridoren och i Korridor längs befintlig väg. Skogskorridoren medför måttliga negativa konsekvenser.

Järnvägskorridoren och Skogskorridor via Hallstorp gör intrång i planerat verksamhetsområde i Bälinge.

## Ekonomi

### Anläggningskostnader

Som underlag för kostnadsbedömningen ligger bland annat studier av tvärsektioner samt av vägens plan och profil. Mängden schakt- och fyllnadsmassor har beräknats med datorstöd med en digital terrängmodell som grund.

I de angivna kostnaderna ingår förutom konstruktion och grundläggning av själva vägen även kostnader för vägens sidoområde, nyanläggning och upprustning av lokalvägar, broar, åtgärder för att skydda yt- och grundvatten, bortforsling av överskottsmassor med mera.

Samtliga kostnader är angivna i miljoner kronor (Mkr) och avser prisnivån 2008-05. Avstämning har gjorts med å-priser för de olika ingående delarna från andra, motsvarande objekt inom Vägverket Region Väst. Kostnadsberäkningen har utförts med successivmetoden och redovisas i bilaga 8.

### Samhällsekonomiska effekter

En vägutbyggnad av denna storlek ger både direkta och indirekta effekter på samhällsekonomin. De direkta effekterna är samhällets kostnader för byggande och drift av vägen samt trafikanternas och samhällets kostnader för till exempel trafikolyckor, restid, fordonskostnader, utsläpp av föroreningar med mera. Indirekta effekter på samhällsekonomin är till exempel påverkan på handel och industri, arbetsmarknadseffekter med mera. Även miljövärden som skapas eller kommer till skada på grund av vägutbyggnaden kan sägas vara indirekta samhällskostnader.

De direkta kostnaderna består av det samlade nuvärdet av en vägs trafikeringkostnad samt anläggningskostnad. Denna kostnad har beräknats för hela det berörda vägnätet med hjälp av Vägverkets modell för Effektberäkning vid VägAnalyser (EVA). EVA-modellen bygger på statistiska samband hämtade ur dagens trafiksystem. Miljökostnaden för luftföroreningar och driftskostnader ingår i trafikeringkostnader och dessa räknas därför som en direkt effekt på samhällsekonomin.

De effekter som räknas fram med EVA-modellen värderas enligt standardiserade metoder för att underlätta en jämförelse mellan olika investeringar. För att jämförelsen mellan nytta och kostnad ska bli riktig måste även vissa skatteeffekter vägas in. Till anläggningskostnaden läggs därför dels

indirekta skatter och dels skattefinansieringskostnader. Tillägget för skattefinansiering motsvarar samhällets merkostnader i form av minskat utrymme för andra investeringar och privat konsumtion, beroende på att väginvesteringar normalt betalas över stadsbudgeten.

Detta sätt att beräkna samhällets kostnader tar inte hänsyn till indirekta effekter och effekter som normalt inte värderas i pengar, till exempel miljöpåverkan (bortsett från luftföroreningar). Figur 4.1:1 redovisar nuvärden (diskonterade till år 2007) som jämför föreslagna alternativ med vägens basvägnät som kan sägas motsvara nollalternativet. Beräkningarna baseras på en kalkylperiod på 40 år och att projektet öppnas för trafik år 2015.

Nettonuvärdeskvot är ett mått som beskriver en investerings lönsamhet. I EVA beräknas skillnaden mellan nuvärdet av de värderade effekterna för befintligt vägnät och föreslaget nytt vägnät. Är nuvärdet för det nya vägnätet större än motsvarande för det gamla betecknas skillnaden som en nytta för samhället medan det motsvarande förhållandet betecknas som en kostnad för samhället. Differensen ställs sedan i relation till investeringskostnaden. Om nettonuvärdeskvoten är positiv, det vill säga större än noll, är projektet lönsamt vilket innebär att projektet genererar nyttor till ett värde som överstiger den samhällsekonomiska investeringen.

**Restidstidsvärderingen** bygger på att om vår restid minskar kan vi använda den till annat och därför har tidsvärden tagits fram för både privatresor och tjänsteresor.

**Fordonskostnader** baseras på förbrukning av drivmedel, däckskostnad, kapitalkostnad, värdeminskning och övriga kostnader som reparations- och komponentkostnader.

**Olycksvärdering** uttrycker samhällets nytta av att reducera antalet olyckor.

**Miljövärdering** bygger på vilka skador som kan väntas uppkomma på grund av luftföroreningar.

**Komfort** speglar den betalningsvilja per timme som finns att åka på belagd jämn väg jämfört med en grusväg.

Eftersom trafikplatser föreslås byggas på samma plats oberoende av korridoralternativ speglar skillnaden i nettonuvärdeskvot mellan de olika korridorerna helt och hållet den skillnad i byggnadskostnader och längd som finns mellan sträckningarna. Således ger Skogskorridoren via Gisslatorp mest nytta då den förutom att vara kortast också är billigast att bygga. Järnvägskorridoren är längst och dess nettonuvärdeskvot är därför lägre än Skogskorridoren. Korridor längs befintlig väg är lika kort som Skogskorridoren via Gisslatorp men är dyrare att bygga, varför dess lönsamhet är något lägre.

En jämförelse mellan de tre vägbredder som studerats visar att 14 metersektionen (2+1-väg) generellt har något lägre lönsamhet än de två olika breda fyrfältsvägarna. Lönsammast enligt EVA-beräkningarna är en fyrfältsväg med bredden 18,5 meter. Men skillnaderna i nettonuvärdeskvot är liten eftersom investeringen är betydligt lägre för 2+1-vägen. De största vinsterna i kronor räknat kommer från en reduktion av restid och en förbättring av trafiksäkerheten. En 18,5 meter bred fyrfältsväg ger 40 till 45 procent reduktion av restidskostnader och en lika stor förbättring av trafiksäkerheten jämfört med en 2+1-väg. En 21,5 meter bred fyrfältsväg ökar trafiksäkerhetseffekten med ytterligare cirka 10 procent. Priset är att fordonskostnaderna och utsläpp till luft ökar, orsakad av bland annat högre bränsleförbrukning på grund av den högre fart fordonen kan hålla på en bredare väg.

Då nyttan i EVA-beräkningar är starkt knuten till om en ny väg är kortare än den gamla blir nyttan här negativ eftersom flera nybyggnadsalternativ är längre och det kortaste, Skogskorridoren via Gisslatorp, endast är obetydligt kortare än dagens väg. Den största nyttan består framförallt i förbättrad trafiksäkerhet och kortare restider.

Figur 4.1:1 Lönsamhet för de redovisade korridorerna.

Faktorer Kostnader i tusen kronor	Alternativ											
	Järnvägskorridor			Korridor längs befintlig väg			Skogskorridor via Hallstorp			Skogskorridor via Gisslatorp		
	21,5 m	18,5 m	14,0 m	21,5 m	18,5 m	14,0 m	21,5 m	18,5 m	14,0 m	21,5 m	18,5 m	14,0 m
Summa beräknade EVA-effekter	695	644	386	856	806	551	735	684	427	936	887	634
Investerings- kostnad	1550	1240	960	1600	1320	1070	1550	1240	940	1550	1240	950
Nettonuvärdeskvot	-0,6	-0,5	-0,7	-0,5	-0,4	-0,5	-0,6	-0,5	-0,6	-0,4	-0,3	-0,4

## 4.2 Miljökonsekvenser

### Förbättring av befintlig väg

Den främsta fördelen med detta alternativ är att det inte i lika hög grad som i de övriga utbyggnadsalternativen innebär ökade utsläpp till luft som ger storskaliga miljöproblem såsom klimateffekter, försurning, övergödning och marknära ozon. Detta på grund av en lägre trafikhastighet och ett lägre incitament till fler resor. Samtidigt blir framkomligheten inte lika god som i de övriga alternativen. Bullerstörningarna kvarstår och det blir ännu svårare att ta sig över vägen. Att gå och cykla utmed vägen (på det utbyggda enskilda vägnätet) blir dock lättare.

Från natur- och kulturmiljösynpunkt är en förbättring av befintlig väg det minst skadliga utbyggnadsalternativet.

### Ny E 20 i Järnvägskorridoren

Den främsta fördelen med en nybyggnad av E20 i Järnvägskorridoren är att man samlar bullerstörningarna från vägen och järnvägen till ett gemensamt stråk mellan Alingsås och Ängatorp. Här bor inte alls lika många människor som utmed befintlig E20 och de mest drabbade kommer att erbjudas bullerdämpande åtgärder eller inlösen. Med detta alternativ minskar bullerstörningarna och barriäreffekterna påtagligt utmed befintlig E20 mellan Bälinge och Bäne. Befintlig E20 kan åter fungera som en länk för lokalbefolkningen i stället för som nu när den snarare utgör en barriär.

Den största nackdelen med Järnvägskorridoren är att betydande arealer (cirka 50 hektar) av värdefull åkermark kommer att ianspråkta för vägen. Dessutom kommer cirka 10 hektar av invidliggande åkermark mellan ny E20 och järnvägen inte längre att kunna brukas på grund av de barriäreffekter och den fragmentering som uppstår. Uppskattningsvis 5–10 gårdar kan komma att behöva lösas in. Även om omarronderingar kommer att mildra effekten, är risken stor att enskilda jordbruksföretag kommer att behöva läggas ner och en del mark inte längre brukas som jordbruksmark. Detta drabbar inte bara jordbruksnäringen utan också natur- och kulturvärdena samt den visuella upplevelsen av landskapet.

Ny E20 kommer att gå på bank över de många bäckraviner som utvecklats kring Sävveån biflöden. Detta innebär intrång och buller i beteshagar med naturlig ängsflora samt i biologiskt värdefulla ravinskogar. Risk finns för påverkan på vattenkvaliteten och att vandringshinder uppkommer i Sävveån biflöden som bland annat hyser öring och ål. Rinntiden till Sävveån minskar, vilket kräver särskilda dagvattenlösningar för att åns unika naturvärden inte ska skadas vid en eventuell farligtgodsolycka.

Från miljösynpunkt är det en betydande nackdel att en stor andel av byggmaterialet (krossat berg) måste hämtas utanför vägkorridoren, vilket innebär långa transporter.

### Ny E 20 i korridor längs befintlig väg

Detta utbyggnadsalternativ framstår som det sämsta från miljösynpunkt. Visserligen kommer i princip inga bostäder att ha bullernivåer över 55 dB(A) efter utbyggnaden genom att 120–140 bostadshus kommer att bullerskyddas, men samtidigt ökar den allmänna bullernivån i området kring vägen.

Barriäreffekterna kring befintlig E20 kommer att finnas kvar och bli en total barriär överallt där planskilda korsningar inte anordnas. Väg E20 är emellertid redan idag en kraftig barriär och på de platser där planskildheter byggs, förbättras situationen kraftigt.

För jordbrukets del blir de negativa konsekvenserna lika stora som i Järnvägskorridoren. Cirka 40 hektar jordbruksmark kommer att tas i anspråk för ny E20. Därtill tillkommer intrång från nya enskilda vägar. Fragmentering av jordbruksmark och barriäreffekter för jordbrukarna kommer också att leda till att en del åkermark kommer att tas ur drift. 10–15 gårdar med jordbruksdrift kan komma att försvinna och enskilda jordbruksföretag kommer att behöva läggas ner.

Ett komplicerat vägstråk av parallella vägar som blir mellan 50 och 250 meter brett, kommer att gå genom de byar som utgör kärnan i kulturlandskapet. En del hus behöver rivas och bullerskydd kommer att krävas på båda sidor om vägen. Den visuella upplevelsen och förståelsen av kulturlandskapet kommer kraftigt att försämrats. Många fornlämningar kan komma att påverkas.

Från naturvårdssynpunkt är en utbyggnad i befintlig korridor bättre än de övriga nybyggnadsalternativen, även om flera objekt med tydligt förhöjda naturvärden riskerar att påverkas negativt av intrång och buller. Flera av Sävveån biflöden måste korsas, vilket kan ge samma kvalitetsförsämring av vattnet som i Järnvägskorridoren men berör en längre sträcka av vattendragen. Sannolikheten för att hindra ett utsläpp från att nå Sävveån ökar dock.

### Ny E 20 i Skogskorridoren

Skogskorridorens främsta fördel, oavsett om man väljer Gisslatorpsvarianten eller Hallstorpsvarianten, är att bullerstörningarna och barriäreffekterna minskar drastiskt utmed befintlig E20. Samtidigt är de negativa konsekvenserna för jordbruket betydligt mindre än i de båda andra nybyggnadsalternativen. I Hallstorpsvarianten beräknas cirka 25 hektar jordbruksmark försvinna på grund av intrånget från ny E20. I Gisslatorpsvarianten är förlusten något mindre. Fragmenterings- och barriäreffekterna för jordbruket blir mindre i Skogskorridoren än i de båda andra nybyggnadsalternativen medan antalet gårdar som riskerar att försvinna uppgår till 5–7 stycken.

Den stora nackdelen med Skogskorridoren och dess båda varianter är att ett helt nytt och oexploaterat område, som tidigare varit relativt tyst, får kraftiga bullerstörningar. Bullret kommer också i viss grad att sprida sig österut till Sä-

veåns östra dalgång som av länsstyrelsen är utpekad som en del av ett så kallat tyst område (< 30 dB(A)) och ett stort opåverkat område enligt miljöbalken. Betydande barriäreffekter uppkommer för både människor och djur. Skogen kommer att förlora i betydelse som orienteringsmark och vildmarksområde för det rörliga friluftslivet.

Från naturvårdssynpunkt innebär bullerstörningarna, barriär- och fragmenteringseffekterna samt intrången i enskilda objekt med höga naturvärden att den biologiska mångfalden utarmas. I synnerhet kommer arter som kräver större arealer eller är särskilt störningskänsliga att minska i området. Bullerpåverkan på Natura 2000-området Mångsholm kommer dock att minska.

En annan nackdel med Skogskorridoren, i synnerhet med Gisslatorpsvarianten, är att trafikanterna på ny E20 mellan Bälinge och Tubbetorp kommer att ha svårt att uppfatta den kulturbygd som finns nere i dalgången och där transporterna skett sedan urminnes tider. I Gisslatorpsvarianten går ny E20 tvärs terrängformerna mellan Domarberget och Gisslatorp och riskerar där att göra stor påverkan på mosaiklandskapet.

Från miljösynpunkt bedöms Hallstorpsvarianten vara att föredra framför Gisslatorpsvarianten. Därigenom minskar påverkan på den sydöstra delen av vildmarksområdet, som bedöms ha de högsta natur- och rekreationsvärdena. På detta sätt blir också bullerstörningarna österut mindre liksom vägens fragmenteringseffekter i vildmarksområdet. Intrången och bullerpåverkan i enskilda objekt med förhöjda naturvärden blir också mindre i Hallstorpsvarianten.

### Gemensamt för samtliga vägkorridorer

Eftersom vissa sträckor är gemensamma för samtliga vägkorridorer, blir också miljökonsekvenserna desamma.

Oberoende av vilket alternativ som väljs, kommer viltstängsel att sättas utmed vägen. Det innebär en förstärkning av vägens barriäreffekt för faunan, främst klövvilt. Möjligheterna att bygga faunapassager är goda i Skogskorridoren men sämre i de övriga alternativen.

Inte något av alternativen bedöms innebära någon påtaglig skada på de riksintressen som förekommer i området och några miljökvalitetsnormer bedöms inte överskridas.

Projektet bidrar inte till att uppfylla klimatmålen då CO<sub>2</sub>-utsläppen ökar. Av de studerade nybyggnadsalternativen är ökningen minst vid utbyggnad i Skogskorridoren via Gisslatorp.

## 4.3 Projektets överensstämmelse med 2–5 kap miljöbalken

Inte något av alternativen bedöms innebära:

- en påtaglig skada på de riksintressen som förekommer i området (3 kap MB)
- att ett område som pekats ut i 4 kap MB, och för vilket särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten gäller, kommer att påverkas.
- att någon miljökvalitetsnorm överskrids (5 kap MB)
- att något stort opåverkat område kommer att påverkas påtagligt till sin karaktär (3 kap 2 § MB)
- att några mark- och vattenområden som är särskilt känsliga från ekologisk synpunkt inte kommer att kunna skyddas från åtgärder som kan skada naturmiljön (3 kap 3 § MB)

### Val av plats (2 kap 6 § MB)

Från miljösynpunkt bedöms en vägutbyggnad i skogskorridoren via Hallstorp innebära ett något mindre intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön än den valda skogskorridoren via Gisslatorp, utan att avkall på ändamålet med vägutbyggnaden för den skull görs. Detta alternativ är emellertid ett sämre alternativ med hänsyn till kommunens möjligheter att förverkliga sina planer på nya verksamhetsområden i Bälinge, i enlighet med fördjupningen av översiktsplanen för Alingsås kommun (FÖP staden Alingsås).

### Slutavvägning (2 kap 9–10 §§ MB)

Vägverket gör bedömningen att projektet med det valda alternativet inte innebär en risk att ett stort antal människor får sina levnadsförhållanden väsentligt försämrade eller att miljön försämrats avsevärt. Med vägutredningen som utgångspunkt kommer regeringen att ta ställning till om projektet kan tillåtas enligt 17 kap 1, 3 eller 4 §.

### Grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden (3 kap MB)

En utbyggnad av ny E20 i skogskorridoren kommer bättre än i de båda andra korridorena att kunna spara värdefull jordbruksmark. Minst ianspråktagande av jordbruksmark sker dock vid en förbättring av befintlig väg.

I samtliga korridorer bedöms en sådan hänsyn kunna tas till skogsbruket, att rationellt skogsbruk inte påtagligt försvåras.

# 5. Inriktning på fortsatt arbete

## 5.1 Fortsatt handläggning

Vägverkets huvudkontor i Borlänge kommer att bereda ärendet och sända vägutredningen till regeringen för tillåtlighetsprövning. Nästa steg i processen är att ta fram en arbetsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Därefter kan bygghandlingar tas fram.

I det fortsatta arbetet med arbetsplanen kommer föreslagna åtgärder i MKB:n att ligga till grund för och inarbetas i förslaget tillsammans med synpunkter som kommit fram i de inkomna yttrandena.





**Bilaga 1**  
**Inkomna yttranden under samrådsskede 2**  
**– Myndigheter**



LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten

Peter Nordström  
bitr. länsmarknadschef  
031 - 60 52 84

YTTRANDE  
2009-06-22

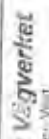
Diarienummer  
343-120412-2008

LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

2009-06-22

Diarienummer  
343-120412-2008

2(5)

	
Enhet	Vägverket Region Väst
Ärendenummer	434591
NR/OM	7009-06-25
Ansökan	Att. Mats Back Box 140 33 400 20 GÖTEBORG
Dnr	PP20-A 2008-51559

### Vägutredning för väg E20, delen Alingsås - Vårgårda.

#### Objekt nr 85434591, Alingsås och Vårgårda kommuner,

#### Västra Götalands län

Vägutredning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning daterade 2008-06-02 och 2008-11-24.

Vägverket har, efter samråd och godkännande av miljökonsekvensbeskrivning, i en skrivelse begärt Länsstyrelsens yttrande över vägutredning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning för väg E20, delen Alingsås - Vårgårda i Alingsås och Vårgårda kommuner.

Till vägutredningen hör en miljökonsekvensutredning som Länsstyrelsen godkänt 2008-05-19.

#### Ställningstagande

Vägutredningen redovisar ett omfattande och väl presenterat underlag för de tre vägalternativen benämnda:

- Befintlig sträckning
- Järnvägskorridoren
- Skogskorridoren.

Samtliga studerade korridorer uppfyller målen om trafiksäkerhet, tillgänglighet och transportkvalitet på ett bra sätt.

Länsstyrelsen delar utredningens uppfattning att Nollalternativet inte uppfyller syfte och mål med väg E20, beträffande framkomlighet och trafiksäkerhet. Befintlig sträckning innebär sammanlagt alltför stora störningar på kulturlandskap och befintlig bebyggelse och bör därför väljas bort.

Järnvägskorridoren och Skogskorridoren har till stor del helt olika miljöförutsättningar och miljökonsekvenserna av en vägutbyggnad enligt dessa är därför svåra att jämföra med varandra.

I valet mellan Skogskorridoren och Järnvägskorridoren anser dock Länsstyrelsen att Järnvägskorridoren kan medföra risker för flera biflöden till Såveln samt att värdefull jordbruksmark går förlorad.

Länsstyrelsen delar utredningens förslag att Skogskorridoren är att föredra med hänsyn tagen till samtliga aspekter som skall övervägas i en långsiktigt hållbar samhällsplanering. För Skogsalternativet redovisas tre varianter norr

om Alingsås, Domanberget - Hallstorp, Befintlig vägkorridor Hallstorp respektive Gisslatorp.

Länsstyrelsen har beaktat pågående samhällsutveckling i Alingsås norra delar. Trots befintlig bebyggelse och friluftslivsintressen kring Gisslatorp förordar Länsstyrelsen alternativet Gisslatorp.

#### Om ärendet

Väg E20 är en av Sveriges viktigaste vägar. Den ingår som en del i det nationella stamvägnätet - de vägar som bedöms vara viktigast för landets vägutredning. Utöver vägens nationella betydelse är vägen också av stor regional betydelse inte minst efter bildandet av storlännet Västra Götaland.

Projektets huvudsakliga mål är att medverka till att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv.

Standarden på nuvarande väg mellan Alingsås och Vårgårda uppfyller inte de krav som kan ställas på en sådan väg. Trafiksäkerheten är låg och framkomligheten är dålig för både genomfartstrafik och lokal trafik. Buller- och barriärproblemen är stora för boende längs vägen. De uppsatta projektmålen är inte möjliga att uppnå med en förbättring av befintlig väg. Främst gäller det målen om tillgänglighet, transportkvalitet och trafiksäkerhet, men även vissa miljömål. För att i största möjliga utsträckning uppnå de uppsatta projektmålen är därför utbyggnad av en ny väg nödvändig.

Vägverket Region Väst har i förslag till beslut 2008-11-24 beslutat att upprätta arbetsplan för delen Alingsås - Vårgårda enligt alternativ Skogskorridoren. Av de beskrivna alternativen i söder, föreslås utbyggnaden ske via Gisslatorp.

Alingsås kommun har i beslut om Fördjupad Översiktsplan (antagen av Kommunfullmäktige den 26 mars 2008 § 65) reserverat en korridor för väg och järnväg förbi Gisslatorp. Vägutredningens sydvästra del berör planerat verksamhetsområde vilket Länsstyrelsen påpekat.

Länsstyrelsens utvecklar nedan sin syn på behovet och projektets ändamålsenlighet samt sina överväganden med avseende på val av alternativa lösningar. Detta utgör grunden för Länsstyrelsens ställningstagande.

#### Förordnande enligt 12 kap 4 § första stycket för del av Bältinge 6:16

Länsstyrelsen har 2008-04-15 förordnat att plan- och bygglagens 12 kap 1-3 §§ tills vidare skall tillämpas även på beslut att lämna lov eller förhandsbesked inom del av Bältinge 6:16 i Alingsås kommun. Detta område berör del av Gisslatorp.

### Motiv för Länsstyrelsens ställningstagande

Länsstyrelsen har en viktig roll i arbetet för att skapa ett långsiktigt hållbart samhälle. Länsstyrelsen står för samarbete och helhetssyn. I arbetet för det hållbara samhället ska Länsstyrelsen verka för att nå de miljömål som riksdag och regering satt upp.

#### Alingsås norra

Vägprojektets mest svårbedömda del är vilken utgång norrut från Alingsås som är att föredra. För Skogskorridoren finns tre tänkbara utgångar norrut via:

- Domarberget-Hallstorp
- Befintlig vägorridor-Hallstorp
- Gisslatorp

Inget av korridoralternativen är problemfritt utan måste bedömas utifrån redovisade värden, miljöpåverkan på natur och människa samt funktionalitet och samhällsnytta, på kort och på lång sikt.

#### Domarberget-Hallstorp

Förslaget fragmenterar jordbruksmark, kan ge föroreningspåverkan på flera bäckar samt påverkar bäckraviner med rik ängsflora. Sträckningen gör anspråk på stora delar av planerat verksamhetsområde kring Domarberget. Den största fördelen är mindre påverkan och störning på befintlig bebyggelse.

#### Befintlig vägorridor-Hallstorp

Om vägorridor väljs utmed befintlig väg undviks stora intrång i jungfrulig mark genom Gisslatorp respektive Domarberget och Hallstorp. Korridorens läge, i utkanten av ett större område med höga naturvärden, innebär att konsekvenserna för naturmiljön blir mindre än i Gisslatorps-alternativet. Biologiska samband kan upprätthållas till stor del och fragmenteringen av landskapet blir inte lika påtaglig som i Gisslatorps-alternativet. Detta är förslagens stora fördel. Lokalväg och E 20 kan samlokaliseras inom korridorens vilket innebär hushållning av mark men blir en konflikt mellan lokal- respektive rikstrafiken. Förslagens nackdel är främst att några hus måste tas bort eller ges annan användning. Denna sträckning innebär fortsatt störning på befintlig bebyggelse

#### Gisslatorp

Här finns naturmiljöer av hög klass, värdefulla landskapsmiljöer och området gränsar till stora opåverkade områden. Korridoren är belägen mitt i ett större område med höga naturvärden, en sådan placering innebär konsekvenser för naturmiljön då en väg i detta resulterar i en fragmentering av landskapet. De biologiska samband som finns mellan områdena bryts och det kan bli svårt att långsiktigt upprätthålla den biologiska mångfalden. Ur

naturvärdesynpunkt har detta alternativ högst bevarandestatus. Starka lokala intressen finns genom bla en aktiv orienteringsverksamhet.

Europavägens lokalisering och funktionella samband med Alingsås stad samt lokalvägssystemets möjligheter att fungera bedömer Länsstyrelsen vara bäst i detta alternativ. Ingen konflikt med planerat verksamhetsområde runt Domarberget

#### Sammanvägd bedömning, Alingsås norra

Av de tre presenterade korridorerna är Gisslatorp den kortaste och den korridor som bäst uppfyller tre av de trafikpolitiska målen (ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet samt säker trafik). Dock innebär korridoren en fragmentering av landskapet som innebär att projektet inte kan anses bidra till uppfyllandet av de miljömål som ska säkerställa den biologiska mångfalden. Den sammanvägda bedömningen som talar för denna korridor är att den kortare längden medför mindre mängd utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser och att korridoren tar minst jordbruksmark i anspråk. Förslaget innebär hushållning av marken samt tar hänsyn till kommunens utvecklingsbehov. Överensstämmer med kommunens Fördjupade Översiktsplan.

Länsstyrelsen bedömer att en vägdragning förbi Gisslatorp är en lokalisering som uppfyller lagstiftningens krav på hänsyn till natur- och kulturvärden, hälsa och säkerhet samt en långsiktigt hållbar samhällsutveckling.

#### Övrig vägsträckning

Från Hallstorp norrut till Vårgårda har Länsstyrelsen inga specifika synpunkter. De samlade miljökonsekvenserna enligt handlingarna talar till Skogsalternativets fördel. Länsstyrelsen delar den uppfattningen.

#### Samlad bedömning, hela sträckan

Utifrån de grundläggande bestämmelserna för hushållning med mark- och vattenområden (3 kap Miljöbalken) vill Länsstyrelsen kommentera rekommendationen att välja alternativet Skogskorridoren:

- Vid anslutningen till tätorterna Alingsås och Vårgårda utnyttjas befintlig vägorridor. Tätortsnära natur- och jordbruksmark samt mark för andra tätortsbehov sparas därmed så långt det är möjligt.
- På huvudsträckan mellan tätorterna tas stor hänsyn till det värdefulla jordbruks- och kulturlandskapet genom att Skogskorridoren avlastar kulturbygden från fortsatt störande och riskabel landsvägstrafik
- Fördelarna enligt ovan överväger nackdelarna med att öppna ny väg i Skogskorridoren enligt Länsstyrelsen

#### Trafiksäkerhet, framkomlighet mm

Länsstyrelsen delar vägutredningens uppfattning att utbyggnad av vägen är nödvändig. Bristande trafiksäkerhet är viktigaste anledningen. Även problem med buller och framkomlighet är viktiga skäl för ett nytt vägprojekt

lär. Beträffande framkomligheten bör Vägverket tydligare redovisa om ett utförande av 2+1 väg skulle räcka i stället för motvägstandard.

#### Miljömål och klimatmål

Länsstyrelsen bevakar att verksamhetsutövare i olika sammanhang redovisar hur projekt påverkar möjligheterna att nå miljömålen. Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att CO2 utsläppen ökar i samtliga alternativ jämfört med nollalternativet. Vägverket bör av den anledningen tydligare redovisa vilka konsekvenser vägprojektet har på Sveriges klimatmål och miljömål.

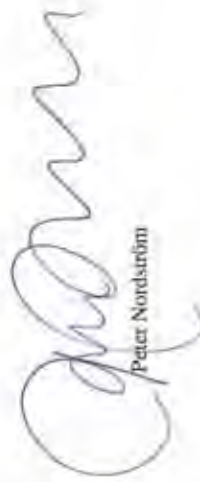
#### Beredning, deltagande

Ärendet har beretts så att representanter för Länsstyrelsens sakenheter inbjudits till Beredningsmöten den 22 januari och 18 juni 2009.

I ärendet har samhällsbyggnadsdirektör Dick Hedman beslutat och bitr länsarkitekt Peter Nordström varit föredragande. Dessutom har Charlotte Gabriellsson, naturvård, Kerstin Harvenberg, miljöskydd, Patrik Jansson, skydd och säkerhet, Dan Hellman, vattenvård samt Jan Ottander, kulturvård deltagit.



Dick Hedman



Peter Nordström

#### Kopia till:

Alingsås kommun  
Värgårda kommun  
Göteborgsregionens kommunalförbund

#### Miljöskyddssektionen

Naturvårdssektionen

Kulturmiljösektionen

Vattenvårdssektionen

Samordningssektionen

Enheten för skydd och säkerhet

Samhällsbyggnadssektionen enligt expeditionslista

2008-10-01

Plats och tid

Frist Hotel Grand kl 18.00-20.30, med ajournering Paragrafer 160-182  
19.35-19.55

Beslutande

- Elver Jonsson (fp)
- Lennart Allbro (s)
- Gunilla Görner (kd)
- Sjaffar Albinsson (c)
- Jänne Alm Ericson (mp)
- Holger Andersson (fp)
- Hans O Andersson (fp)
- Gun Aronsson (m)
- Thomas Bergh (s)
- Lise-Lotte Berghede (v)
- Par-Göran Björkman (s)
- Birgit Borjesson (s)
- Birgitta Carlsson (s)
- Ulla Dalén (mp)
- Urban Eklund (kd)
- Gutti Ericsson (s)
- Daniel Filipsson (m)
- Johanna Frisk (v) §§ 175-182
- Lena Gunnarsson (fp)
- Jan Gustafsson (v)
- Monica Gustafsson (s)
- Lars-Olof Gustafsson (s)
- Leif Hansson (s)
- Anita Hedén-Uhesson (s)
- Niklas Helligren (kd)
- Gunnar Henriksson (m)
- Tore Hult (s)
- Monika Ivert (fp)
- Christian Jerhöv (m)
- Ingbritt Johansson (c)
- Lena Klevenäs (mp)
- Birgitta Larsson (s)
- Vanja Larsson (v)
- Björn Levik (m)
- Hans Lindell (m)
- Bo Luntblad (c)
- Lars Lundgren (fp)
- Ingegerd Lofqvist (m)
- Eva Mattsson Hill (fp)
- Nils Malmros (kd) §§ 175-182
- Bo Olsson (s)
- Sven Orrsjö (m)
- Gun Pettersson-Bohlin (s)
- Roland Salomonsson (m)
- Anders Sandberg (s)
- Anita Skoglund (m)
- Per Skoglund (fp)
- Stefan Svensson (kd)
- Lars-Gunnar Svensson (s)
- Mirwais Waïs (s)
- Fredrik Van den Broek (fp)

160-182-19 2008-58539  
85/13/1991 T6/H2  
Kopie  
Mats Back  
MC

2008-10-01

Ovriga deltagare

Björn Franke (kanslichef) Lars Eklund (kommundirektör), Sven Stengård (ekonomichef)

Utsees att justera

Lars-Gunnar Svensson och Gun Aronsson med Par-Göran Björkman som ersättare

Justeringens plats och tid

Björn Franke

Sekreterare

Elver Jonsson

Ordförande

Lars-Gunnar Svensson  
Gun Aronsson

Justerande

Anslag / Bevis

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Organ	Sammanträdesdatum	Datum för anslags uppsättande	Datum för anslags nedtagande
Kommunfullmäktige	2008-10-01	2008-10-08	2008-10-30
Förvaringsplats för protokollet	Rådhuset, Administrativa avdelningen		
Underskrift			

Justeringsdag: 2008-10-01  
Utdragsdag: 2008-10-01  
Utdragsplats: Rådhuset

Utdragsdag: 2008-10-01  
Utdragsplats: Rådhuset



KF § 177, forts

Dnr 2008.263 KS 054

Av de båda alternativa atträckningarna i Skogskorridoren anges i slutatserna att Gisslatorsalternativet sammantaget är sämre än Hallstorsalternativet

Kommunstyrelsen lämnar Kommunens yttrande avseende vägutredningen. Utredningen har varit på intern remiss hos byggnadsnämnden tekniska nämnden miljöskyddsnämnden samt räddningstjänsten.

Byggnadsnämnden beslutade den 5 augusti 2008, § 148, att förorda Skogskorridor alternativ Gisslatorp med hänvisning till argumenten i FOP-staden Alingsås där detta alternativ förordas. Dessutom påpekar byggnadsnämnden att positivt förhållsbesked har lämnats för nybyggnad av lastbilsanläggning i ett läge där anläggningen inte kan genomföras enligt förhållsbeskedet med Järnvägskorridoren eller Skogskorridoren, alternativ Hallstorp. Kommunen har byggt en ny lokalgata som bland annat ska betjäna lastbilsanläggningen.

Räddningstjänsten förordar i sin skrivelse daterad den 14 augusti 2008 Järnvägskorridoren med hänsyn till kommunens ansvar enligt Lag om skydd mot olyckor. De förordar även fyrfallsväg.

Miljöskyddsnämnden beslutade den 19 augusti 2008, § 39, att varken förorda Järnvägskorridoren eller Skogskorridoren då båda alternativen medför stora negativa konsekvenser för miljön. Ny väg i befintlig korridor ser nämnden inte som ett alternativ. Då Miljöskyddsnämnden är tillsynsmyndighet enligt Miljöbalken lämnas deras beslut för kännedom även direkt till Vägverket.

Tekniska nämnden beslutade den 21 augusti 2008, § 97, att förorda Skogskorridor alternativ Gisslatorp samt vägbreddden 21,5 meter. Denna korridor är enligt tekniska nämnden ur markanvändningssynpunkt och samhällsekonomisk synpunkt för Alingsås kommun att föredra. Möjligheterna att erbjuda stora sammanhängande ytor för större verksamheter skulle försvinna i Järnvägskorridoren och Skogskorridoren alternativ Hallstorp. Tekniska nämnden påpekar även att Järnvägsalternativet och Skogskorridoren alternativ Hallstorp kan komma att begränsa möjligheterna att utveckla kommunens avfallsanläggning i anläggningens östra del.

**Beredning:**

Kommunledningskontoret har i skrivelse den 22 augusti 2008 lämnat följande yttrande och förslag till beslut:

"Kommunledningskontoret ser positivt på att vägprojektet för en ny väg E20 delen Alingsås – Vårgårda genom framtagande av vägutredning nu har kommit ett steg vidare i planerings- och byggprocessen. Det är angeläget att en ombyggnad av E20 kommer till stånd och att tidplanen för denna hålls.

Den förstudie som föregick utredningen omfattade även delen genom Alingsås. Delen genom Alingsås finns även upptagen i Nationell plan för vägtransportstyrelset 2004-2015. Kommunledningskontoret förutsätter att arbetsplan kommer att tas fram.

Samordningsgrupp	Samordningsgrupp	Uppdragsgruppen

KF § 177, forts

Dnr 2008.263 KS 054

De samhällsekonomiska kalkylerna som presenterades i förstudien visade att nyttoeffekten var avsevärt större för delen genom Alingsås än för delen Alingsås – Vårgårda.

Vad gäller val av korridor i delen Alingsås – Vårgårda har kommunen tidigare vid ett flertal tillfällen tagit ställning för Skogskorridoren och senare även för alternativ Gisslatorp i FOP-staden Alingsås (fordjupning av översiktsplanen för staden Alingsås), antagen av kommunfullmäktige den 26 mars 2008, § 65. Skogskorridor alternativ Gisslatorp ger bäst förutsättningar för rationell markanvändning. Ett större sammanhängande verksamhetsområde för större verksamheter kan utvecklas norr om Børgens industriområde.

I vägutredningen framkommer inget som föranleder kommunen att ompröva tidigare beslut. Skogskorridor alternativ Gisslatorp förordas därför även fortsatt. Några positiva utvecklingsmöjligheter som verksamhetsområdet medför för Alingsås kommun, och regionen i övrigt, uppväger de negativa konsekvenser som en ny väg i denna sträckning medför för naturmiljön, friluftslivet, kulturmiljön främst vid Bålunge, samt de barmätareffekter och den fragmentering som uppstår i skogsområdet.

Ny väg i Järnvägskorridor eller Skogskorridor alternativ Hallstorp inkräktar påtagligt på det större sammanhängande verksamhetsområdet som anges i FOP-staden Alingsås.

Ny väg i Järnvägskorridor medför även att betydande arealer värdefull åkermark ianspråk tas och drabbar, förutom jordbruksnäringen, även natur- och kulturarv i området.

Kommunledningskontoret instämmer i Vägverkets slutsats att Korridor längs befintlig väg är sammantaget det sämsta alternativet.

Vad gäller vägstandard förordas fyrfallsväg. Väg E20:s betydelse som länk mellan Göteborgsregionen, Örebroregionen och Stockholms- och Mälardalsregionen motiverar att vägen byggs som en fyrfallsväg då denna ger bättre framkomlighet. Dessutom ökar trafiksäkerheten med en fyrfallsväg jämfört med en 2+1 väg.

Förslag till beslut:

Kommunledningskontorets yttrande antas som synpunkter på förslag till vägutredning för väg E20 delen Alingsås – Vårgårda.

Arbetsutskottet har behandlat ärendet den 3 september 2008, § 259 och då lämnat följande förslag till beslut:

"Alingsås kommun beslutar att som yttrande till Vägverket gällande vägutredning för väg E20 delen Alingsås – Vårgårda, uttala att det enda acceptabla alternativet för kommunen är Skogskorridor, alternativ Gisslatorp mot bakgrund av de synpunkter som framkommit i kommunledningskontorets yttrande."

Kommunstyrelsen har behandlat ärendet den 15 september 2008, § 237

Samordningsgrupp	Samordningsgrupp	Uppdragsgruppen

2008-10-01

KF § 177, forts

Dnr 2008:263 KS: 054

**Anförande**

Anförande hålls av Janine Alm Ericson (mp), Hans O Andersson (fp) och Stefan Svensson (kd).

**Yrkande**

Janine Alm Ericson (mp) yrkar på en kostnadseffektiv och trafiksäker 2+1 väg som ger resurser över, att satsa även på de mindre vägarnas underhåll, nya jämnvängssatsningar och förbättrad kollektivtrafik.

Hans O Andersson (fp) och Stefan Svensson (kd) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

**Proposition**

Ordföranden ställer kommunstyrelsens förslag mot Janine Alm Ericson (mp) förslag och finner kommunstyrelsens förslag antaget.

**Kommunfullmäktiges beslut:**

Alingsås kommun beslutar att som yrkande till Vägverket gällande vägutredning för väg E20 delen Alingsås – Vargårda, uttala att det enda acceptabla alternativet för kommunen är Skogskorridor alternativ Gisslatorp mot bakgrund av de synpunkter som framkommit i kommunledningskontorets yttrande. Därjämte förordrar kommunen att vägstandard blir fyrfältsväg.

**Reservation**

Janine Alm Ericson (mp), Lena Kievenäs (mp) och Ulla Dalén (mp) reserverar sig mot beslutet.

Exp Vägverket

2008-08-19

MN § 39

2007-1198 DIA 34

**Remiss - Vägutredning E 20 delen Alingsås –Vargårda.**

objektnummer 85434591

**Ärendebeskrivning**

Vägverket Region Väst har upprättat ett förslag till vägutredning för väg E 20 delen Alingsås – Vargårda

Ytranden skall vara Vägverket tillhanda senast 1 oktober 2008. Kommunledningskontoret kommer att sammanställa miljöskyddsansömnens byggnadsnämndens tekniska nämndens och kommunstyrelsens synpunkter till ett gemensamt kommunalt yttrande till Vägverket.

Vägutredningen är det andra steget i Vägverkets utredningskedja, som startar med en förstudie. Gällande förstudier är från 2002 respektive 2000. I en vägutredning behandlas framförallt allmänna intressen, vilket medför att enskilda intressen får stå tillbaka. Syftet med vägutredningen är att den skall utgöra underlag för val av vägkorridor och trafikteknisk standard, samt ligga till grund för tillfällighetsprovning i arbetsplan, det tredje steget i utredningskedjan. blir de enskilda intressena starkare.

För utbyggnad av ny väg har tre huvudalternativ valts ut. Järnvägskorridoren Korridor längs befintlig väg och Skogskorridoren. För Skogskorridoren finns två varianter Gisslatorps- och Hällstorpsalternativen.

I vägutredningens slutsatser framgår bl a följande. 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. Därmed bedöms Korridor längs befintlig väg vara den sammantaget sämsta. Skogskorridoren och järnvägskorridoren har till stor del helt olika miljöförutsättningar och miljökonsekvenserna av en vägutbyggnad dessa är därför svåra att jämföra med varandra.

Oberoende av korridor kan en funktionell och trafiksäker väg byggas med trafikplatser i Bällinge, Hjulforp, Degrabo och Lund. Vägen kan byggas som 14 m bred 2+1-väg eller som fyrfältsväg med bredden 18,5 alternativt 21,5 m. Anläggningskostnaden har beräknats enligt följande: 14 m 950 Mkr, 18,5 m 1240 Mkr och 21,5 m 1550 Mkr.

Både Alingsås och Vargårda kommuner förordar skogsalternativet enligt FOP staden Alingsås (antagen 2008-03-26) respektive OP Vargårda (antagen 2006-06-21). Dock har, med anledning av länsstyrelsens och Vägverkets synpunkter, FOP staden Alingsås kompletterats med en redovisning av de tre vägkorridorerna som presenteras i denna vägutredning. Enbart av kommunen förordat alternativ redovisas dock på plankartorna.

Vägverket		Sida 2
2008-08-19	2008-08-20	

ALINGSÅS	ALINGSÅS	ALINGSÅS	ALINGSÅS
----------	----------	----------	----------



**Beredning**

Miljöskyddsnämndens tidigare ställningstaganden

**Miljöskyddsnämndens yttrande över förstudie E20 Alingsås-Värgårda 2001-02-28:**

- Det finns ingen anledning att i dagsläget förorda någon alternativ sträckning. Eftersom nästa skede är vägutredning kommer då ett bättre underlagsmaterial att finnas för val av sträckning.
- Sträckningen för Bällinge i Alingsås delen är mycket känslig för landskapsbilden, miljömiljön, naturmiljön och många boende som kan påverkas. Här gäller det att försöka hitta en vägsträckning som samtidigt ger små förändringar för boende och som samtidigt bevarar de stora kultur- och naturvärdena.

**Dävarande miljöskyddschefens synpunkter vid myndighetssamrådet 2007-08-15**

- Miljöskyddskontoret ställer sig positivt till Vägverkets ansatser för fortsatt vägutredning. Det är bra att fler korridor studeras och att naturmiljön inventeras och dokumenteras noggrant. Vi förutsätter att inventering och bedömning av resultatet sker i samråd med kommunens naturvårdsplanerare.
- När det gäller miljömålen anser kontoret att de olika sträckningarna ska jämföras efter det att skyddsåtgärder och eventuella kompensationsåtgärder gjorts för att det optimala miljöalternativet ska kunna väljas. Detta innebär att hälso-, miljö- och naturaspekterna redan i detta skede måste kartläggas noggrant och inte skjutas på till kommande arbete med arbetsplan.
- Såväl målet om tillgänglighet som målet om ett jämställt transportsystem innebär att framkomlighet och säkerhet för gående och cyklister mellan Alingsås och Värgårda ska förbättras och vägas in i valet av vägkorridor. Det bör därför ingå i utredningsarbetet att redovisa hur ett säkert GCM-system kan åstadkommas.
- Kontoret vill särskilt framhålla att Söveåns ravnlandskap så långt möjligt bör undvikas på grund av de höga naturvärdena. Dessutom bör skogalternativet förslås på betydande avstånd från det område som föreslås som naturreservat vid Hjortmarka och Stora Kroksjön. Vägverket nämner själva att passagen genom det smaskaliga området i Bällinge är komplicerad. Man pekar på övergångszonen mellan jordbrukslandskapet och skogen med emellanåt höga natur- och kulturvärden med betade hagmarker, ekodungar, bergkullar och akertolmar som tillsammans ger en mycket tilltalande landskapsbild. Skogsalternativet bör därför i denna sträckning studeras ytterst noga vad gäller natur- och kulturvärden.

**Miljöskyddsnämndens yttrande över förslag till FÖP staden 2007-09-28:**

Kommunen bör inte låsa upp sig för ett alternativ nu utan i stället avvakta vägverkets utredningar och när beslutsunderlaget anses vara komplett besluta om det sammantaget "bästa" alternativet.

**Kommunens tidigare ställningstaganden**

**Kommunfullmäktiges yttrande över förstudie E20 Alingsås-Värgårda 2001-02-28:**

Kommunen vill trycka på vikten av att den kompletterande lokaliseringsstudien för delen Alingsås-Värgårda genomförs skyndsamt med tanke på den höga olycksfrekvensen med flera dödsolyckor på sträckan. I avvaktan på resultatet av den kompletterande lokaliseringsstudien förordas anslutning till röd korridor (skogsalternativet) norr om Kristineholm.

**Kommunstyrelsen yttrande vid myndighetssamråd 2007-09-10:**  
Kommunstyrelsen vidhåller att skogsalternativet bör förordas.

**Kommunfullmäktiges beslut om översiktsplan Alingsås kommun-staden 2008-03-26 (något förkortat):**  
Vägreservat norr om staden motsvarar den korridor som förordas enligt tidigare beslut av Värgårda och Alingsås kommuner. Enbart förordat alternativ redovisas på plankartorna. Anledningen är dels att den i planen redovisade sträckningen (kallad alternativ skog) uppskattas ge bäst förutsättningar för en rationell markanvändning. Dels att ett annat alternativ innebär att mark- och vattenanvändningen i större delen av den nordöstra staden behöver studeras änyo i översiktlansammanhang. 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 mark- och vattenanvändning.

**Synpunkter på kommunens val av lokaliseringsalternativ**

Kommunen har i planer och i handling (förhandsbesked för lastbilanläggning på Bällinge 6.16 och byggande av väg för den) förutsett att Vägverket kommer att besluta att välja Skogsalternativet, variant Gisslatorp. Kommunen har föregripit Vägverkets beslut om sträckning trots att informationen om natur- och kulturvärden och andra miljöfrågor är mycket generell och knapphändig i förstudien. Det gör det svårt att i detta skede försöka haiva dessa frågor

**Synpunkter på alternativet**

Vägutredningens MKB pekar tydligt på att noll- och förbättringsalternativen samt alternativet med ny väg längs befintlig väg är de minst lämpliga alternativen. I fortsatt granskning ågnar vi oss därför endast åt skillnaderna mellan järnvägsalternativet och skogsalternativet.

**Järnvägsalternativet**

Den främsta negativa följden av järnvägsalternativet är att jordbruksmark tas i anspråk, även om det också har ingår en hel del skog och andra marktyper. Alternativet medför att jordbruksmarkens areal minskas och att återstående areal fragmenteras. För delen inom Alingsås kommun får denna påverkan dock anses som måttlig eftersom den aktuella marken enligt FÖP-Staden annars skulle tas i anspråk för annan verksamhet. Järnvägsalternativet medför att tillgänglig mark för verksamheter minskas och fragmenteras.

Mycket stora mängder massor måste transporteras till platsen för byggande av vägen. Förutom den resursanvändning och de emissioner som transporter medför, kommer en negativ effekt att uppstå där material tas. Den ur miljösynpunkt mest negativa påverkan i övrigt uppstår där vägen passerar över värdefulla backarvåner. Backarvånernas ekologiska funktion bör dock kunna sparas genom lämpligt utförande med t ex broar på berörda platser.

En mycket positiv effekt av järnvägsalternativet är att två barmåer, E20 och västra stambanan, på en stor del av sträckan förenas till endast en barmåer, vilket har stor betydelse för boende, natur och kulturmiljön. Detta har också en positiv effekt ur bullersynpunkt, inte minst med tanke på att de stora sammanhängande områden sydbäst om E20, som av Länsstyrelsen utpekats som "lyst område", inte utsätts för ökade bullernivåer.

Om detta alternativ väljs måste vid framtida arbetsplan tillägs att området mellan väg och järnväg inte tillåts att utvecklas till ett område med högvuxen skog så som det pekas på i MKB:n. Området kan användas för klimatvänlig energiproduktion, exempelvis odling av energigrödor eller vindkraft.

#### Skogsalternativet Gisslatorp

Enligt detta alternativ dras E20 i Alingsåsleden fram genom ett småskaligt mosaiklandskap med ädelövskog, betesmarker, backarvåner, våtmarker, häckningsplatser m. Vid Gisslatorp är dessa värden mycket stora. Ny E20 i detta område medför att värdefull natur- och kulturmiljö försvinner och där den lämnas kvar, fragmenteras den av en ny barmåer. Alternativet medför också intrång i jordbruksmark och i del av Länsstyrelsen utpekade "lysta området" sydost om E20, som minskas väsentligt. Även detta alternativ medför förlust av jordbruksmark inom Alingsås kommun nordväst om E20, då den enligt gällande FOP-Staden ska tas i anspråk för annan verksamhet. Förlust av natur- och kulturmiljön samt fragmentering och bullerutbredning innebär en stor negativ påverkan även på det rörliga friluftslivet.

#### Skogsalternativ Hallstorp

Detta alternativ har i stort sett samma negativa påverkan som skogsalternativ Gisslatorp, förutom att miljön kring Gisslatorp sparas.

#### Sammanfattande synpunkter

De negativa effekterna för kommunen av att backa från sitt tidigare ställningsstagande gällande sträckningen av E20 måste anses som tillfälliga och måttliga, sett till de värden som en ny E20 kan utsäcka och att det blir för att framtid. Järnvägsalternativet och skogsalternativen är väldigt olika sett till de natur- och miljövärden som påverkas. Gisslatorpsalternativet måste dock bedömas som klart sämst då det värdefulla och tilltalande mosaiklandskapet kring Gisslatorp försvinner, gör intrång i del av Länsstyrelsen utpekade lysta området samt skapar en betydande barmåer i landskapet för människor och djur. Hallstorpalternativet är bättre än Gisslatorpsalternativet då miljön kring Gisslatorp sparas, men alternativet innebär fortfarande stora ingrepp i brötd natur och att man skapar en ny barmåer i landskapet. En sammanvägning av vad som framkommer i vägplanens MKB ger att ur natur-, kultur och miljösynpunkt är järnvägsalternativet att föredra framför skogsalternativen.

#### Miljöskyddskontorets förslag till beslut

Miljöskyddsnämnden beslutar med hänvisning till ovanstående synpunkter att förorda järnvägsalternativet. Om andra väsentliga skal medför att ett skogsalternativ bör väljas, förordas Hallstorpalternativet.

Da Miljöskyddsnämnden är tillsynsmyndighet enligt Miljöbalken lämnas detta beslut för kännedom också direkt till Vägverket.

#### Yrkande

Bengt Andelius (kd) yrkar bifall till miljöskyddskontorets förslag.

Kjell Magnusson (m) yrkar att nämnden inte ska ta ställning till ett alternativ utan endast lämna de för och nackdelar kontoret redogjort för som synpunkter till kommunstyrelsen.

#### Proposition

Omröstning begärs. Följande propositionsordning godkänns.

Jar-röst för att inte ta ställning till ett specifikt alternativ.  
Nej-röst för att ta ställning och förorda en av de utredda vägdragningarna.

#### Ja Nej Avstår

Birgit Borjesson (s)	Eva Mattsson-Hill (fp)
Margot Skogsäter (m)	Gunnö Wallmyr (fp)
Kjell Magnusson (m)	Bengt Andelius (kd)
Anders Stromqvist (s)	Jenny Brunnegård (c)
Anita Gustavsson (s)	
Jerker Bergh (s)	
Bernt Blixt (mp)	

Med 7st jar-röster mot 4st nej-röster beslutar miljöskyddsnämnden att inte ta ställning och förorda något av alternativen till vägdragning.

#### Miljöskyddsnämndens beslut

Miljöskyddsnämnden beslutar med hänvisning till ovanstående synpunkter att inte förorda varken skogs- eller järnvägsalternativet då båda alternativen medför stora negativa konsekvenser för miljön. Alternativet med ombyggnad av befintlig väg ser nämnden inte som ett alternativ.

Da Miljöskyddsnämnden är tillsynsmyndighet enligt Miljöbalken lämnas detta beslut för kännedom också direkt till Vägverket.

**Reservationer**

Bengt Andelius (kd) och Jenny Brunnegård (c) reserverar sig mot beslutet att inte ta ställning för något av alternativen



Plats och tid	Kommunhuset Vårgårda, sammanträdesrum Ljungås, kl 08.30-16.30
Beslutande	ordförande Stig-Olov Tingbratt (c) Christer Forsmark (s) Annelie Hermansson (c) Bengt Hillmersson (c) Aina Andersson (s) Sirpa Bergenstoft (s) Mattias Olsson (m) Kenneth Max (m) Jörgen Edelhjelm (kd) Olof Rydler (fp) Helen Persgren (mp)
Övriga närvarande	Kjell Karlsson, kommunchef Kerstin Hellman, sekreterare Ingamaj Wallertz Olsson, ordförande Utbildningsnämnden § 190 Annelie Fischer, utbildningschef, Tore Norén, teknisk chef Anders Stoltz, ekonomichef
Utses att justera	Aina Andersson
Plats och tid för justering	Omedelbar justering vid sammanträdet 2008-10-01 § 173 och § 174 Övriga paragrafer: Kommunkontoret, Vårgårda 2008-10-05 kl 13.00
Paragrafer	§§ 173-194
Sekreterare	<i>Kerstin Hellman</i> Kerstin Hellman
Ordförande	<i>Stig-Olov Tingbratt</i> Stig-Olov Tingbratt
Justerande	<i>Aina Andersson</i> Aina Andersson

tjänstgörande ersättare *Kopia: Mats Bäck*

Föredragning § 190  
" § 190  
" § 191  
" § 184 och 185

**Bestyrkande av anslag**

från *CE1001* till *CE1024*  
Tid för anslag av protokollet

**Underskrifter**

*Kerstin Hellman*  
Kerstin Hellman

*Stig-Olov Tingbratt*  
Stig-Olov Tingbratt

*Aina Andersson*  
Aina Andersson

**Bestyrkande av protokollutdrag**

*Kerstin Hellman*

Exp KS/KLK (samt apöst till Katja Ketola)  
Vägarverket



### Proposition

Ordförande ställer proposition på beredningsförslaget att anta upprättat förslag till yttrande daterat 2008-10-01 över vägutredning för väg E20 delen Alingsås Vårgårda och Helen Persgrens yrkanden och finner beredningsförslaget antaget.

### Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen beslutar

Anta upprättat förslag till yttrande, daterat 2008-10-01, över vägutredning för väg E20 delen Alingsås-Vårgårda.

Yttrande från Center of Innovation (COI) biläggs beslutet.

Helen Persgren (mp) reserverar sig mot beslutet till förmån för sina egna yrkanden.

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

KS § 173 Diarienum 2008-000439

### Väg E20 delen Alingsås Vårgårda, objekt nr 85434591, remiss över vägutredning, 2008

Efter tidigare förstudier har nu Vägverket Region Väst som ett andra steg i utredningskedjan för E20 delen Vårgårda – Alingsås upprättat en vägutredning/förslagshandling med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB). En utställning av förslaget pågår under perioden 9 juni till och med 26 september 2008. Yttranden över utredningen ska vara vägverket tillhanda senast den 1 oktober 2008.

Utredningssekreterare Anita Holmer Persson har upprättat förslag till yttrande, daterat 2008-09-02.

### Beredningsförslag

Kommunstyrelsen föreslås besluta att anta upprättat förslag, 2008-09-02, till yttrande över vägutredning för väg E20 delen Alingsås-Vårgårda.

### Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen beslutar

Anta upprättat förslag till yttrande, daterat 2008-09-22, över vägutredning för väg E20 delen Alingsås-Vårgårda.

### Yrkanden

Helen Persgren (mp) föreslår att "nybyggnation av E20" i första stycket i yttrandet byts ut mot "förbättring av trafiksäkerheten på E20" samt att näst sista mening på första sidan av yttrandet: "Av Vägverkets beräkningar för aktuell sträckning framgår också att alternativ med fyra körfält har en högre samhällsekonomisk lönsamhet än en 2+1 väg." stryks.

Stig-Olof Tingbratt (c) yrkar avslag på Helen Persgrens yrkanden.

Justerandes sign

SA CG

Uttragsbestyrkande

Stig-Olof Tingbratt

Justerandes sign

Uttragsbestyrkande



Vårgårda kommun Kommunstyrelsen	2008-10-01
Dnr 08-439	50163

Vägverket Region Väst  
Box 415  
542 24 MARJESTAD

## Yttrande

### Vägutredning för E20, delen Alingsås-Vårgårda förslagshandling 2008-06-02

För Vårgårda kommun är en nybyggnation av E20 mycket viktig och kommunen ser därför positivt på att en vägutredning för aktuell sträcka nu kommit till stånd.  
Kommunen förutsätter att vägojektet lyfts in i den nationella planen då E20 ingår som en del i det nationella stamvägnätet och bedömts vara bland de vägar som är viktigast för landets vägtransportförbättring.

Vårgårda kommun har sedan tidigare förordat alternativ Skogskorridoren vilket framkommer i kommunens Översiktplan "Potential Vårgårda 2006-2015" (Antagen 2006-06-21) där vägkorridor för ny sträckning av E 20 har reserverats. Kommunen står fast vid detta och förordar Skogskorridoren som enda alternativ.

Räddningstjänsten i Vårgårda påpekar i skrivelse 2007-10-03 att alternativ Skog är det bästa alternativet ur räddningstjänsthänsende.

Gällande vägstandarden så förordar kommunen fyrfältsväg. Näringslivet i Vårgårda är beroende av goda kommunikationsmöjligheter där trafiksäkerhet och kapacitet är en viktig del. Under senare år har trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomförts på E20, bland annat har 2+1 väg målats på vissa delar av sträckan. Kommunen upplever dock att vidtagna åtgärder inte tillräckligt har förbättrat trafiksäkerheten till exempel förekommer farliga vänstersvägar samt att det är svårt att svänga av från E20 till anslutande vägar.

Av Vägverkets beräkningar för aktuell stäcka framgår också att alternativ med fyra körfält har en högre samhällsekonomisk lönsamhet än en 2+1 väg.  
 Vidare anser kommunen inte att det är tillräckligt med 2+1 väg med tanke på väntade trafikökningar.

Kommunen ser positivt på de angivna trafikplatserna i utredningen. Hjultorp, Degrabo och Lund är betydande när det gäller den regionala förbindelsen där väg 181 samt väg 42 ansluter till E20 i Vårgårda kommun.

Utmed hela sträckan kommer enligt utredningen lokalväg att finnas för att samla upp lokaltrafiken mot trafikplatserna och för oskyddade trafikanter samt för långsam trafik som traktorer och liknande.

I utredningen föreslås att Vårgårda kommuns gatunät utnyttjas för detta ändamål utifrån bedömningen att denna trafik främst har sitt mål i tätorten. Kommunen anser att Vägverket måste göra en omprövning av ställnings-tagandet gällande lokalvägen. Längsamtgående och breda jordbruksfordon samt tung trafik har sitt mål i flera områden inom kommunen vilket kräver ytterligare utredning av andra alternativ till lokalväg än kommunens gatunät för att klara dessa transporter. En möjlighet kan vara att Vägverket utreder en parallellväg till E20 där vi förordar den så kallade A-leden mellan Hjultorps industriområde och Wallentinvägen.

Om kommunens gatunät belastas med lokaltrafik sker det via genomfartsator där Vägverket har underhållsansvar.

Det är bra att värdefulla naturmiljöer längs sträckan har inventerats och att landskapsanalyser gjorts. Det är viktigt att landmärken synliggörs längs den nya vägsträckningen så att resenärerna får en upplevelse av kommunen och av kommunens natur- och kulturhistoriska värden.

Anita Holmer Persson  
utredningssekreterare

Till Kommunstyrelsen i Värgråda

Center of Innovation (COI) får härmed inkomma med följande synpunkter på Kommunstyrelsens yttrande angående vägutredning för E20. Vi föreslår att denna skrivelse läggs som en bilaga till KS yttrande.

COI är en Näringslivsorganisation som i samverkan med Värgråda Kommun bl.a skall verka för att påverka infrastrukturella och planeringsmässiga sammanhang, såsom industrimarkplanering, vägdragningar och bostadsområden.

### Industrins transportbehov

Verksambeterna inom industrin i Värgråda präglas av produkter som är transportintensiva. Ankommande gods, insatsgods från underleverantörer liksom leverans av färdiga produkter är beroende av goda vägförbindelser.

Den föreslagna utbyggnaden av E20 ökar tillgängligheten, minskar miljöpåverkan och olycksbelastningen på ett tillfredsställande sätt.

Industrin i Värgråda har stort godsutbyte med industrier/kunder i närområdet Göteborg, Borås, Trestad och Skaraborg. Genom dessa områden via E20 - Rv42 och Rv181 utförs de långväga transporter. Export/import sker företrädesvis via Göteborg, Helsingborg och Stockholm.

Styckeodstrafik liksom paketgods till/från industrierna omlastas i Borås eller Göteborg. I samtliga fall enligt ovan samlastas volymer på samma fordon till och från Värgrådas olika industrier och givetvis på olika industriområden. Betydande transportvolymer fraktas också med lastbil mellan Värgråda industrier samt för extern lagerhållning inom kommunen.

*En betydande frågeställning är hur trafik skall ske lokalt mellan industriområden.* Enligt beskrivning ovan sker lastningar och lossningar med lastbilar på de olika industrierna flera gånger per fordon och dag, beroende på tidsangivelser och lassplanering. Att denna trafik, ofta bil och släpvagn med 60 tons totalvikt, skall anvisas till kommunens gatunät är uteslutet p.g.a. bland annat säkerhetsskäl. Att flera gånger per fordon och dag ansluta E20 för att växla mellan olika industriområden innebär många trafikstörningar med olycksrisiker, samt en stor miljöbelastning med accelerationer och inbromsningar.

*Vi anser att en parallellväg som förbinder Hjultorps industriområde med Wallentinsvägen med förlängning till Rasta/Rv181 är den bästa lösningen.*

Denna kommer att avlasta E20 ett stort antal störningsmoment samt att ta hand om trafik till/från Borås och Herrijunga till/från Värgrådas industrier.

### Entreprenad- och jordbruksföretagens transportbehov

Värgråda är en bygd med många mindre entreprenad- och jordbruksföretag. T.ex. inom både skogs- och jordbrukssektorn förekommer mycket maskiner, som passerar Värgråda.

Särskilt inom jordbrukssektorn går utvecklingen mot allt större enheter och därmed större maskiner och lantbruksredskap. Sålunda samarbetar ett ökande antal gårdar inom kommunen med gemensamma maskiner. Denna utveckling kommer med största säkerhet att öka i framtiden. Många förflyttningar av dessa maskiner sker förbi Värgråda samhälle från norr till söder och vice versa.

En jordbruksmaskin i transporttillstånd är idag ofta över 4,5 meter bred. Det är helt enkelt inte möjligt att framföra dessa maskiner genom samhället. Därför är en lokalväg utanför Värgråda centrum en förutsättning för dessa företags existens. Om Värgråda tätort skulle byggas om så att långsamtgående ekipage med en bredd över 4,5 meter kan ta sig igenom tätorten förorsakar dessa transporter en kraftig ökning av buller, lukt och nedsmutsning. Olycksrisiker och trafikstörningar kommer även att bli följden av att man saknar en adekvat lokalväg.



### Sammanfattning

COI menar att det är helt nödvändigt för näringslivet i Värgråda att det finns en fungerande lokalväg förbi Värgråda centrum i framtiden och ställer oss helt bakom Kommunstyrelsens förslag att sammanknyta A-leden med Wallentinsvägen med förlängning upp till Rasta-motet.

Värgråda den 30 September 2008

Center of Innovation

Anders Helander

Ordförande

Dokumentnr:  
RSK 606-2008

Datum:  
2008-09-23

Titel	2008-10-01
Ansvarig	
Ärendet	
Ärendenummer	

Vägverket Region Väst  
Mats Bäck  
Box 415  
542 24 Mariestad

### Vägutredning för E20, delen Alingsås-Värgårda

**Ärendet**  
Beslut i ärendet har fattats av regionstyrelsen. Beredning har skett i det för region och kommuner gemensamma politiska forumet beredningsgruppen för regionutveckling.

**Våra synpunkter**  
E20 ingår som en del i det nationella stamvägnätet bland de vägar som bedöms vara viktigast för landets vägtransportförsörjning. Vägen har en central funktion som nationell tvärlinje mellan rikets två främsta städer, E20 har också en särskild betydelse för den svenska tillverkningsindustrins transporter av både insatsvaror och färdigprodukter. Flera tunga tillverkningsenheter som är lokaliserade längs E20 eller dess närområde verkar på den globala marknaden. Transport- och logistikkostnaderna är avgörande för de svenska produktionsenheternas konkurrensförmåga. I ett regionalt perspektiv är vägen viktig för möjligheten till utvidgat pendlingsutbyte mellan kommunernas arbetsmarknader.

Den aktuella etappen är högt trafikerad och har en bred blandning av olika trafikantgrupper. För att klara de funktionskrav som finns på vägen är det angeläget att förbättra såväl trafiksäkerheten som framkomligheten. Samtidigt finns ett stort behov av ett parallellt vägnät för lokaltrafiken.

Västra Götalandsregionen står tillsammans med de 49 kommunerna bakom upplåtningen av E20 mellan Alingsås och Värgårda snarast behöver uppgaderas till motorväg. Enligt vägutredningen beräknas trafiken på sträckan öka med 30 procent fram till år 2020. Det skulle på de mest trafikerade delarna innebära ett genomsnitt på ca 18 500 fordon per dygn. Med en fortsatt ökning i motsvarande takt är det väl motiverat med motorvägsstandard. Av Vägverkets beräkningar för den aktuella etappen framgår också att alternativet med fyra körfält har en högre samhällsekonomisk lönsamhet än en 2+1 väg.

Angående valet av vägkorridor kan konstateras att sträckningen längs befintlig väg beskrivs av Vägverket som den sammanlagt sämsta ur miljösynpunkt. Alternativet förordas inte heller av någon av de två berörda kommunerna. Värgårda kommun har t.ex. kommenterat att en ny väg i befintlig sträckning skulle få svåra konsekvenser för befintliga fastigheter längs vägen. Med tanke på de många nackdelar för boende, jordbruksnäring samt natur- och kulturlandskap som alternativet förväntas leda till, gör Västra Götalandsregionen bedömningen att korridoren inte längre kan vara aktuell för sträckning av ny E20.

I ett regionalt perspektiv är de två återstående alternativen, skogskorridoren och järnvägskorridoren, likvärdiga med hänsyn till framkomlighet och trafiksäkerhet. Valet av korridor för ny E20 har dock stor betydelse i ett lokalt perspektiv. Alingsås kommun förordar skogskorridoren eftersom den anses ge bäst förutsättningar för en rationell markanvändning samtidigt som jordbruksmark och mark som är planerad för utbyggnad av bland annat industrier inte behöver tas i anspråk. Liknande argument framförs från Värgårda kommun som i sin översiktsplan reserverat mark för utbyggnad av E20 i skogskorridoren.

En markanvändning som skapar möjlighet för näringslivet att expandera samtidigt som jordbruket inte behöver stå tillbaka är positivt för sysselsättning och tillväxt såväl ur lokalt som regionalt perspektiv. Den sammanlagda bedömningen blir således att Västra Götalandsregionen ställer sig bakom kommunernas önskemål om en ny motorväg i skogskorridoren.

Regionstyrelsen  
Roland Andersson  
Ordförande

Johan Assarsson  
Regiondirektör

Sammanträde med regionstyrelsen 23 september 2008 kl. 9.30-  
11.10 på Residenset, Vänersborg.

§ 191

**Yttrande över Vägutredning för E20, delen Alingsås-  
Vårgårda**

Dnr RSK 606-2008

**Ärendet**

Västra Götalandsregionen har fått en vägutredning/förslagshandling med  
tillhörande miljökonsekvensbeskrivning för E20, sträckan mellan Alingsås  
och Vårgårda, för yttrande.

**Beredning**

*Beredningsgruppen för regionutveckling* har 2 september 2008 överlämnat  
ett förslag till yttrande.

**Yrkande**

Stefan Kristiansson (mp) yrkar följande ändring:

- att regionstyrelsen förordar 2+1-väg istället för motorväg på den  
föreslagna sträckan (bilaga)
- samt följande tillägg:
- att den mening som ströks vid beredningsgruppen för  
regionutvecklings behandling av ärendet återtas

Sören Kviberg (v) yrkar följande (bilaga)

- att förslaget till yttrande från regionstyrelsen omformuleras för att  
tydligare beskriva vilka miljökonsekvenser som de olika förslagen  
innebär
- att förslaget till yttrande förespråkar fyrfältsväg istället för motorväg

**Propositionsordning**

Ordföranden ställer liggande förslag, Stefan Kristianssons ändringsyrkande  
och Sören Kvibergs yrkande mot varandra och finner liggande förslag  
bifallet.

Ordföranden ställer därefter proposition på Stefan Kristianssons  
tilläggsyrkande och finner att det avslås.

**Regionstyrelsens beslut:**

Regionstyrelsen avger yttrande enligt förslag från beredningsgruppen för  
regionutveckling.

**Reservationer**

Stefan Kristiansson (mp) reserverar sig mot beslutet till förmån för egna  
yrkanden.

Sören Kviberg (v) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Vid protokollet  
Elisabet Ericson

Justerat den 29 september 2008  
Roland Andersson Johnny Magnusson

Rätt utdraget, intygar

*Elisabet Ericson*  
Elisabet Ericson

Exp+yttr:

Vägverket

BRU

R Thor





## Vägutredning för E20, delen Alingsås — Vårgårda

Miljöpartiet ser positivt på att Vägverket och de berörda kommunerna ser över vilken sträckning som är bäst ur miljösynpunkt. Den föreslagna skogskorridoren har vi inga invändningar emot. Men det enda rimliga utifrån ett miljöperspektiv är att låta bli att bygga motorvägen, oavsett sträckning. Att bygga ut fler delar av E20 till motorväg går stück i stäv med alla mål om minskad klimatpåverkan, folkhälsa och trafiksäkerhet.

En utbyggnad är desutom politiskt oansvarigt med begränsade resurser på en sträcka som inte ens har trafikunderlag för motorväg. Inte ens med den trafikökning på 30 % man beräknar är det motiverat, utan man talar om ytterligare ökning för att det ens ska vara motiverat. En trafikökning med 30 % skulle ge ett genomsnitt på 18 500 fordon per dygn på de mest trafikerade delarna. En 2+1-väg klarar 21000—25000 fordon och skulle alltså mer än väl rätta. En 2+1-väg kostar endast 1/20-del av en motorväg men är enligt Vägverkets beräkningar lika trafiksäker. Genom att bygga 2+1-väg istället för motorväg får vi resurser över att satsa på nödvändig utrustning av det finmaskiga vägnätet samt järnvägs-satsningar.

Miljöpartiet yrkar:

Att Regionstyrelsen förordar 2+1-väg istället för motorväg på den föreslagna sträckan.

  
Stefan Kristiansson (mp)

  
Birgitta Losman (mp)

M RA



## Yrkande på "Yttrande över Vägutredning för E20, delen Alingsås — Vårgårda"

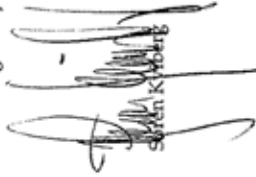
I ärendet om en vägutredning för E20 finns en oklarhet. Under rubriken miljökonsekvensutredning i vägverkets förslag finns motsägelser kring vilket alternativ till väg som är det bästa respektive värsta ur miljösyn. Vi har mycket svårt att reda ut vad vägverket egentligen avser med "miljökonsekvensutredning". Vägverket menar i ett stycke att en utbyggnad av befintlig väg inte innebär så stora miljökonsekvenser som de övriga sträckningarna. I ett annat stycke menar vägverket att befintlig sträckning framstår som sämst ur miljösynpunkt. Det skapar osäkerhet kring vilka verkningar de olika sträckningarna faktiskt har när det gäller klimatpåverkande utsläpp, försurning, marknära ozon och partikelutsläpp. Vi saknar en sådan beskrivning. Därtill finns det inget i texten som tar ett generellt grepp om transportsituationen på nämnda sträckning. En ny vägsträckning samt en satsning på Västra Stambanan kommer att ge tre olika tunga typer av transportleder inom ett litet geografiskt område. Det innebär en motorväg genom skogskorridor, en lokalväg samt en dubbelspårig järnväg. Det är viktigt att göra en övergripande miljökonsekvensutredning för hela transportsituationen för det nämnda området.

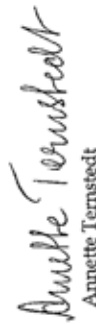
Utan seriös miljökonsekvensutredning blir det för oss väldigt svårt att se vilket vägalternativ som är det rimligaste. Vad som däremot går att konstatera är att högre hastigheter ger högre nivåer av klimatpåverkande gaser. Därmed kan vi inte se nyttan med att en motorväg ska byggas vilket innebär betydligt högre hastigheter än en fyrfältsväg eller 2 + 1-väg.

Vänsterpartiet yrkar

att förslaget till yttrande från regionstyrelsen omformuleras för att tydligare beskriva vilka miljökonsekvenser som de olika förslagen innebär

att förslaget till yttrande förespråkar fyrfältsväg istället för motorväg

  
Annette Ternstedt

  
Annette Ternstedt

M RA



skaraborgs  
kommunalförbund

**HANDLEDARE**

Thomas Jungbeck/Bengt-Åke Bengtsson

**NOTAADRADERE**

Vägverket Region Väst

Box 415

542 24 Mariestad

44 000

2008-10-24 10:00

2008 -10-7



Skaraborgs Kommunalförbund

Thomas Jungbeck  
Förbundsdirektör

*Thomas Jungbeck*

**Yttrande över vägutredning för E20, delen Alingsås-Värgårda. Objekt nr 85434591.**

Vägverket har upprättat en vägutredning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning för E 20, delen Alingsås - Värgårda. Skaraborgs Kommunalförbund har fått möjlighet att yttra sig.

**Yttrande.**

Skaraborgs Kommunalförbund anser det värdefullt att en vägutredning nu föreligger för etappen Alingsås - Värgårda som är en del av E20 som är särskilt angelägen att åtgärda.

Vad avser vägstandard är det förbundets uppfattning att vägsträckningen Alingsås - Värgårda skall uppraderas till motorväg. Denna standardnivå är den enda som svarar mot trafikmängden nu och i framtiden och som säkerställer kraven på såväl säkerhet som framkomlighet. Motorväg är också i överensstämmelse med Vägverkets målstandard för E20 i sin helhet. Vägverkets utredning visar också att denna vägstandard också har den bästa samhällsekonomiska lönsamheten. Det är önskvärt att också planskild korsning E20 - väg 181 (Rastakorset) också ingår i etappen.

Industrins produktionskedjor är idag komplexa med omtiättande underleverantörssystem både inom och utom landet. Detta liksom leverans av slutprodukt både inom Sverige och genom export kräver väl fungerande och robusta logistikkedjor som är avgörande i en internationell konkurrens. Som ett exempel kan nämnas att 65-70% av Sveriges fordonsindustri ligger i E20-stråket. Ett väl utbyggt E 20-stråk är mot denna bakgrund en nationell angelägenhet.

E20 är en viktig länk till och från Göteborgs Hamn som ansluter till de internationella Sjömotorvägarna inom TEN-T. EU-kommissionens strategiska stråk för transporter.

Skaraborgs kommunalförbund tillstyrker i övrigt vägutredning Alingsås - Värgårda och understryker vikten av att arbetet med denna etapp snarast går vidare med en tillfällighetsprovning.

För E 20-stråkets funktion i sin helhet är det angeläget att arbetet med E 20 i övrigt prioriteras högt av Vägverket och att exempelvis arbetet med genomfart Alingsås, Tolered-Alingsås och planskildhet vid Jung snabbt fortgår.

Datum 2008-10-01  
 Er beteckning PP20-A-2007:384  
 Diarienummer F07-9152/SA30

Vägverket  
 Region Väst  
 Box 415  
 542 24 MARIESTAD

Expertstöd  
 Samhälle  
 Box 1014  
 SE-405 21 GÖTEBORG  
 Besöksadress:  
 Stampgatan 34

Telefon 031-103200  
 Telefax 031-103203  
 www.banverket.se

## Vägutredning - Väg E20 delen Alingsås-Vårgårda Objekt nr 85434591

Banverket har mottagit ovannämnda vägutredning, förslagshandling 2008-06-02, för samråd.

Banverket har tidigare yttrat sig över förstudien 2000-12-22 (dnr 00-1793/92). Vi har även yttrat oss i ett sk myndighetssamråd till vägutredningen. "Underlag för myndighetssamråd", daterad juni 2007, 2007-09-14 (dnr F07-9152/SA30). Detta yttrande följdes upp av ett möte mellan verken 2008-01-18.

Västra Stambanan utgör riksintresse för järnvägstrafiken. Västra stambanan berörs av den sk Järnvägskorridoren och Banverket vill med anledning av detta lämna följande kompletteringar till tidigare framförda synpunkter.

### Kompletterande synpunkter efter myndighetssamrådet

#### Korsningen E20 / Västra stambanan vid Vårgårda

En ombyggd väg E20 kommer oavsett val av alternativ att korsa Västra stambanan i anslutning till nuvarande korsningspunkt vid Vårgårda.

Banverket noterar den mycket förenklade redovisningen av denna komplicerade ombyggnation i korsningspunkten med Västra stambanan. Vägutredningen är oklar i redovisningen om möjliga alternativa utformningar. Det är otvetydigt vad som menas med att "... en ny underfart byggs omedelbart söder eller norr om befintlig underfart och att ny E20 följer dagens vägsträckning". Arbetet sägs kräva en omläggning av Västra stambanan på en sträcka av cirka 800 meter. Banverket saknar dock en konsekvensbedömning med avseende på tågtrafikens framkomlighet på Västra stambanan. Det saknas tidsaspekter och påverkanfaktorer i handlingen. Framför allt handlar det om att trafikstörningar på Västra Stambanan inte är acceptabla. Utgångspunkten för en ombyggnad av väg E20 är att full funktion måste klaras på Västra stambanan under ombyggnaden.

#### Lokalvägar

I järnvägsalternativet pekas väg 1894/95 vid Torp och väg 1898 vid Lagmansholm ut som samlingsvägar för lokaltrafiken väster om Västra stambanan. Båda vägarna korsar Västra stambanan i plankorsningar. Det kan

Handläggare:  
 Annika Carlsson  
 Tel. 031-103283  
 Mobil  
 annika.carlsson@  
 banverket.se

Datum 2008-10-01  
 Diarienummer F07 9152/SA30

antas att trafikbelastningen på dessa vägar och i plankorsningarna med Västra stambanan kommer att öka på g a att flera mindre (enskilda vägar) inte får behålla sina tillfarter till en ny E20 i detta alternativ. Eventuella negativa effekterna av detta måste beaktas i nästa skede.

Lokalvägen vid Västorp ska korsa ny E20 planskilt. Några preciserade förslag redovisas inte i vägutredningen. Lokaliseringen av E20 får inte försvåra möjligheten att i framtiden bygga en planskild korsning även med Västra stambanan. Banverket föreslår att den redovisade korridoren "Järnväg" breddas vid Torp/Västorp för att få handlingsberedskap för vägteknisk utformning, nivåskillnader och lutningar mellan E20 och befintlig plankorsning med Västra stambanan.

I korridoren för alternativet "Järnväg", finns fem befintliga plankorsningar mellan mindre (enskilda) vägar och järnvägen. Ett byggande av ny väg E20 enligt detta alternativ innebär rimligen en möjlighet att koordinera utbyggnader av planskildheter vilket Banverket kommer att verka för. I sammanhanget vill Banverket hänvisa till "Idéstudie, Planskildheter Västra Stambanan, Falköping-Alingsås", 2002-01-31, som redovisar möjligheterna till planskildheter för de fem korsningarna. Där det kan bli aktuellt med ombyggnader av plankorsningar till planskilda korsningar kommer det att krävas ett visst markutrymme.

### Avslutning

Avslutningsvis anser Banverket att samtliga korridoralternativ för utbyggnaden av E20 är möjliga, men frågan om ny E20 i ny vägport vid Vårgårda är byggnadstekniskt svår och Banverket är angelägena om att framkomligheten på Västra stambanan inte påverkas. Störningarna för resande och godsströmmar på järnvägen måste minimeras.

Banverket förutsätter att ovannämnda frågor kommer att analyseras vidare i samband med upprättandet av vägarbetsplanen/projekteringen, i nära samverkan mellan Vägverket och Banverket.

Med vänliga hälsningar

Ulla-Stina Ingenarsson  
 Sektionschef Samhälle

Annika Carlsson  
 Samhällsplanerare

YTTRANDE  
 2008-10-01

Dnr 541-6566-08 Rv

 Vägverket  
 Region Väst  
 Box 415  
 542 24 Mariestad

Kopis: Mats Böck,

Region Väst	Regionnummer	16684
Inkom	2008-10-01	
Dokumenttyp	2008-09559	
Öppnadsdatum	85434591	

### Yttrande över Vägverkets förslag till vägutredning för väg E 20 delen Alingsås – Vårgårda. (Objekt nr 85434591)

Vägverket Region Väst har i beredningen av rubricerade ärende översänt vägutredning med MKB för yttrande till Naturvårdsverket.

#### Sammanfattning

Naturvårdsverket anser att miljökonsekvensbeskrivningen bör kompletteras. Av MKB:n bör tydligt framgå vilka konkreta åtgärder som kan bli aktuella och hur skador eller störningar på naturmiljö, friluftsliv, m.m. kan minimeras. Det bör också redovisas hur eventuella ofrånkomliga skador och störningar kan kompenseras.

Eftersom påverkan på förekommande naturvärden, limniska värden m.m. är bristfälligt är det svårt för verket att i denna planeringsfas göra en bedömning av vilket av alternativen som kan förordas. Dock torde korridoren längs befintliga väg, alternativet förbättring av befintlig väg, vara den skonsammaste eftersom den inte leder till ytterligare fragmentering och inte tar lika mycket ny mark i anspråk som då nya stråk exploateras.

Naturvårdsverket kan inte med befintligt underlag som grund dela utredningens slutsatser. Vägverket framför "Skogskorridoren" som bästa alternativ men verket kan inte se hur det alternativet kan vara förenligt med 1 kap. 1 § miljöbalken och hur det i underlaget nämnda efterfrågan av transporter i regionen kan medföra ett tillåtande av detta alternativ. Naturvårdsverket gör samma bedömning även för alternativet "Järnvägskorridoren".

Naturvårdsverket anser att en vägutbyggnad i befintlig sträckning i form av 2+1 körfältsalternativ kan medföra vissa negativa effekter på bebyggd miljö, naturmiljön, viss bullerspridning och barriäreffekter, men kan accepteras om vissa förebyggande skyddsåtgärder vidtas. Därför anser verket att vägutbyggnadsalternativ i befintlig sträckning och i 2+1 körfält med mitträcke är det alternativet som Vägverket bör inriktas i det fortsatta planeringsarbetet.

#### Bakgrund

I vägutredningen beskrivs tre principiellt olika huvudkorridorer med ett antal varianter av dessa. Korridor längs befintlig väg, Järnvägskorridoren och Skogskorridoren. Inom dessa korridorer har flera vägutbyggnadsalternativ med olika trafikteknisk standard studerats. Dessa tre alternativ har jämförts sinsemellan och med *Nollalternativet*. *Nollalternativet* representerar en framtida situation utan några större åtgärder.

I föreliggande beslutsunderlag redovisas också en miljökonsekvensbeskrivning av alternativet som tillhör vägutredningen. Miljökonsekvensbeskrivningen av alternativet baseras på jämförelse mellan dessa och *Nollalternativet*.

#### Naturvårdsverkets ställningstagande

##### Bristande utgångspunkter vid planeringen

Naturvårdsverkets utgångspunkt är att transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till kraven på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö ska skyddas mot skador och där en god hushållning med mark, vatten och andra naturresurser ska främjas. Verket anser att de studerade vägutbyggnadsalternativens utformning och funktion ska anpassas så att irreparabla skador på livsmiljöer i möjligaste mån undviks.

Planeringen av infrastrukturen är ett viktigt instrument för att en hållbar utveckling ska bli möjlig och för att miljö kvalitetsmålen ska kunna nås. Enligt verkets mening måste utgångspunkten vid planering av sådana nya infrastrukturanläggningar vara bestämmelserna i 1 kap. 1 § miljöbalken. Bestämmelserna syftar till att främja en hållbar utveckling och innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. Miljöbalken ska tillämpas så att mark, vatten och fysisk miljö i övrigt används så att en från ekologisk och samhällsekonomisk synpunkt långsiktigt god hushållning tryggas. Detta framgår av bestämmelserna i 3 och 4 kap. i miljöbalken.

Naturvårdsverket ser de trafikprognoser som visar på ökande trafikmängder på väg E 20 mellan Alingsås och Vårgårda med viss skepsis. I stället för att i planeringen utgå från prognoser som innebär fortsatt kraftigt ökade vägtransporter anser verket att planeringen bör utgå från samliga de av riksstaten och regering fastslagna miljö kvalitetsmålen inte minst klimatmålet. Utifrån en sådan målbild som får utgöra randvillkor för planeringen bör studerade vägutbyggnadsalternativ och åtgärder planeras och genomföras som innebär att målen kan nås.

Naturvårdsverket anser att Vägverkets inriktning i vägutredningen har varit allt för mycket orienterad på tillgängligheten och att den saknar en tydlig koppling till miljö kvalitetsmålen med särskild betoning på klimatmålet. Dessa mål har därför enligt verkets mening inte vid framtagande av alternativet fått spela den viktiga roll som är rimlig vid ett sådant infrastrukturförprojekt.

### **Koldioxidutsläppen och klimatpåverkan**

De globala utsläppen av klimatgaser måste minska. EU har enats i mars 2007 om att minska utsläppen med 20 procent till år 2020 jämfört med 1990 års utsläpp och regeringen har ställt sig bakom en sådan minskning. På längre sikt måste utsläppen minska betydligt mer. Transportsektorn är den enda sektor där koldioxidutsläppen ökar tydligt och för att nå framtida utsläppsmål måste även utsläppen från transportsektorn stabiliseras för att därefter minska. Transporterna står redan i dag för en stor del av Sveriges miljöpåverkan genom utsläpp som påverkar klimatet. För att bygga upp ett långsiktigt hållbart transportsystem i Sverige räcker det inte bara med bättre teknik och energieffektivisering. Vi måste också ändra vårt beteende för att minska transporternas miljö- och hälsopåverkan. Kraftfulla åtgärder är viktigt både för att minska de egna utsläppen samt för trovärdighet internationellt.

Det kan konstateras att trafikarbetet i Sverige generellt har ökat, nästan fördubblats, de senaste trettio åren, och det i sig medför ökade negativa miljö- och hälsoeffekter, bland annat genom utsläpp av luftföroreningar och bullerstörningar. En sådan ökad trafik tenderar att motverka miljövinster som åstadkoms med tekniska förbättringar och att medföra bullerstörningar och höga luftföroreningshalter av koldioxid, kväveoxider, partiklar, m.m. Den förbättrade framkomligheten, som är en av trafikfördelarna med den nya utbyggnaden av vägarna, kommer att leda till att vägtrafikarbetet i vissa delar inom området kommer att öka, vilket kan medföra en försämring av luftkvaliteten.

### **Miljökonsekvensbeskrivningen**

Naturvårdsverket finner att den beskrivning av hela projektets miljökonsekvenser som Vägverket redovisat inte håller tillräckligt bra kvalitet för att kunna tjäna som underlag och det behöver kompletteras på flera punkter avseende bl.a. naturmiljön.

Det bör särskilt kompletteras med ytterligare studier om hur alternativet påverkar de utpekade värdena i Natura 2000-området Mångsholm. De bör beskriva hur de förväntade skadorna kan minimeras så långt det är möjligt och eventuellt vilka kompensationsåtgärder som kan bli aktuella.

Vägverket bör även komplettera med ytterligare studier om vägutbyggnadsalternativens påverkan med anledning av intrånget i Sävrens ravinnlöjer med de unika naturvärden som finns där. Naturvårdsverket anser att vid eventuella ofrånkomliga skador på de unika naturvärdena bör Vägverket redovisa kompensationsåtgärder. Vägverket bör därtöver ytterligare komplettera underlaget med redogörelser för hur påverkan på vattendrag och våtmarker ska minimeras så långt det är möjligt. Hur de limniska värdena påverkas av projektet och vilka åtgärder som behövs för att mildra de negativa effekterna så långt det är möjligt bör också beskrivas närmare.

Vad gäller grundvatten finner Naturvårdsverket att miljökonsekvensbeskrivningen innehåller översiktliga bedömningar av grundvattenpåverkan. Verket anser att belysningen av grundvattenfrågorna borde ha fått en mera omfattande behandling redan i detta planeringsskede så att en felaktig hantering av åtgärder särskilt inom

vissa område, exempelvis Hol, Bäne eller Mellomgården, undviks. En mera preciserad kartläggning av såväl markförhållanden utmed alternativa korridorsträckningarna samt en beskrivning av grundvattennivåer behöver genomföras. En sådan kartläggning behöver även genomföras i de områden där skyddsobjekt finns och för objekt som är särskilt känsliga för eventuella sättningar på grund av grundvattensänkningar.

Naturvårdsverket vill även poängtera att under byggtiden kommer det att uppstå störningar av buller och vibrationer från vägarbeten och från arbets- och etableringsområden i den närliggande bebyggelsen. Därtöver kommer olika byggnadsarbeten och transporter att medföra barriäreffekter, luftföroreningar och dammspridning. Byggtidens störningar är tillfälliga men ett vägprojekt som detta har en lång byggtid och störningarna kommer att vara belastande för boende och yrkesverksamma nära byggarbetsplatser och i anslutning till transportvägar.

Naturvårdsverket anser att ambitionsnivån när det gäller t.ex. buller i byggskedet bör sättas högt. Då arbetet på dessa platser kommer att ske under lång tid anser verket att de riktvärden som Naturvårdsverket angett för industribuller (NV:s RR 1978:5) bör tillämpas vid bedömningen av bullerskyddsåtgärder på sådana etableringsområden. Med hänsyn till de svårigheter som kan finnas att begränsa bullret bör dock utgångspunkten vara de riktvärden som Naturvårdsverket angett för befintlig industri.

### **Alternativbeskrivning**

#### *a) Korridor längs befintlig väg*

Inom denna korridor har två alternativa vägsträckningar studerats; utbyggnad i befintlig sträckning och en ny väg vid sidan om befintlig väg. Vägen kompletteras med ett lokalt vägnät för långsamtgående trafik och oskyddade trafikanter. Enligt underlaget är en utbyggnad i befintlig sträckning eller en förbättring av befintlig väg det alternativ som bäst skonar natur- och kulturvärden. Dessutom medför det alternativet störst restidsvinster jämfört med de andra alternativen då det är kortast.

Naturvårdsverket delar inte Vägverkets uppfattning att om väg E 20 breddas i befintlig sträckning och ett lokaltvägnät byggs ut kommer det att bli en total barriär. Givetvis medför det barriäreffekter men inte sådana problem som inte kan lösas med tekniska lösningar. Det är möjligt att minska sådana effekter genom större insatser och specifika åtgärder på planskilda korsningar för både trafiken och oskyddade trafikanter. Naturvårdsverket delar dock Vägverkets uppfattning i fråga om bullerstörningar vid bostäder som ligger längs med vägen. Men även dessa störningar kan mildras genom olika bullerskyddsåtgärder som är anpassade till de lokala förhållanden och de lokala behoven. Även utbyggnad av en ny väg vid sidan av befintlig väg innebär liknande problem och kräver samma åtgärder som för en utbyggnad i befintlig sträckning.

Naturvårdsverket anser att alternativet **förbättring av befintlig väg**, som en "mötesfri väg" med körriktningar separerade från varandra med mitträcke, för en så kallad 2+1-körfältsväg, där vägen utförs med omväxlande två körfält i ena

körriktningen och ett körfält i den andra, är det alternativet som bör väljas för det fortsatta arbetet med planeringen av väg E 20. Dock bör vägen vid Nygård och Mellomgården förläggas så långt österut som möjligt inom korridoren så att Säveån och natura 2000-området inte berörs av vägen. Verket anser att det fortsatta planeringsarbetet bör därför inriktas på detta alternativ.

#### b) Järnvägskorridoren

När det gäller vägsträckningen av E 20-an längs med järnvägen delar Naturvårdsverket Vägverkets uppfattning att från miljösynpunkt är ett sämre alternativ jämfört med övriga avseende påverkan på bl. a. Säveån och dess unika naturvärden samt jordbruksnäringen genom i anspråkstagande av stora arealer av värdefull åkermark.

Genom samlialisering av vägen med järnvägen kan vissa fördelar med avseende på bullerstörningar uppnås. Dock kan fördelen med samlade bullerstörningar enligt Naturvårdsverkets mening inte motväga de stora nackdelar med avseende på den betydande påverkan på Säveåns unika naturvärden, jordbruksnäringen samt bergmassor och resursanvändningen vid vägbygget.

Naturvårdsverket anser att alternativet ny väg längs med järnvägskorridoren är klart sämre jämfört med en förbättring av befintlig väg.

#### c) Skogskorridoren

En vägdragnings längs "Skogskorridoren" kommer att medföra stora negativa förändringar och betydande påverkan på området med irreparabla skador på livsmiljöer och de höga naturvärdena vid Horssjön, Gisslåtorp, m.fl. Oexploaterat skogsområde kommer att tas i anspråk och ovanligt bullerfria områden kommer att utsättas för bullerstörningar såväl under byggfasen som under driftfasen när vägen är klar. Tysta områden kommer att försvinna.

Naturvårdsverket delar inte Vägverkets uppfattning och ser inte att det utifrån föreliggande underlag skulle kunna gå att bedöma huruvida en vägdragnings inom skogskorridoren kan vara förenligt med miljöbalkens bestämmelser och hur det i underlaget nämnda efterfrågan av transporter i regionen kan medföra ett tillåtande av alternativ "Skogskorridoren".

#### Landskapet och vägens utformning

Naturvårdsverket anser att vägens utformning ska miljö- och landskapsanpassas för att minimera de negativa effekterna så långt det är möjligt. Verket förutsätter att stor omsorg kommer att läggas på denna fråga och åtgärder vidtas så att barriäreffekterna, så väl fysiska som visuella, minimeras. Naturvårdsverket anser dock att arbetsplanerna eller arbetsplanerna, som kommer att upprättas i senare skede, ska kompletteras med en miljökonsekvensbeskrivning som mer i detalj beskriver både påverkan på de specifika värden som berörs i projektet och de åtgärder som behövs för att minimera denna påverkan och som ska godkännas av länsstyrelsen.

#### Buller och vibrationer

I vägutredningen och miljökonsekvensbeskrivningen beskriver Vägverket vilka bullernivåer såsom bullerstörningar som kan förväntas i de olika alternativen. Bostadsbebyggelsen består till största delen av spridda enbostadshus och bullersituationen för de boende längs vägen blir bullersituationen är otillfredsställande. För alternativet längs den befintliga vägen blir bullersituationen för boende något bättre jämfört med nollalternativet men sämre jämfört med andra alternativen. Bostäder som ligger längs vägen kan utsättas för ekvivalentnivån över 55 dBA och en del för över 65 dBA-nivån samt för maximal ljudnivån över 70 dBA. Underlaget visar tydligt att bullerskyddsåtgärder är ett måste och möjliga åtgärder bör därför redovisas i underlaget. Naturvårdsverket anser att bullerfrågorna är viktiga att beakta i alla infrastrukturprojekt och att Vägverkets vid fastställande av arbetsplan skall anges vilka bullernivåer som ska vara gällande.

Underlaget visar att trafiken orsakar även vibrationer i marken. Risken för vibrationsstörningar är störst när väg och bebyggelse ligger på vibrationskänsliga jordarter. Dessa vibrationsstörningar kan minskas genom olika tekniska åtgärder i byggfasen. Beskrivningen och bedömningen av riskområden för störande vibrationer i underlaget är översiktlig, eftersom de geotekniska förutsättningarna inte är helt kända. Verket anser att dessa geotekniska undersökningar kan göras under arbetsplansskedet och då kan även beslut tas om vilka tekniska åtgärder är lämpliga i det aktuella fallet.

Naturvårdsverket anser att oavsett vilket alternativ som kommer att väljas för fortsatt projektering ska buller- och vibrationsstörningarna minimeras så långt möjligt. Särskilt under byggtiden ska åtgärder mot buller- och vibrationsstörningar vidtas med strävan att de minimeras så långt möjligt.

För Naturvårdsverket



Martin Pahlman



Kyriakos Zachariadis



Sambällsavsdelningen  
Sambällsbyggnad  
Birgitta Sandberg, Region Väst

Dnr: 332-02263-2008  
Er ref: PP20-A 2007: 384

Inkom	2008 -10- 01
Dokumentation	10/10/08
Öppettid	10/10/08
Ansvarig	10/10/08

Vägverket  
Region Väst  
Box 415  
542 24 MARIESTAD

## Förslag till vägutredning för väg E20 delen Alingsås - Vårgårda. Objekt nr 85434591.

Rikssantitkvarieämbetet har tagit del av handlingarna i rubricerade ärende som utgörs av vägutredning med MKB, förslagshandling 2008-06-02.

Vägutredningen presenterar tre alternativa sträckningar (*Järnvägen, Skogen* och *Korridor längs befintlig väg*) samt ett förbättringsalternativ för väg E20 mellan Alingsås och Vårgårda. Rikssantitkvarieämbetet lämnar i första hand synpunkter på kulturmiljöfrågans hantering i vägutredningen och anser att den generellt sett utgör ett gott underlag för den fortsatta processen.

Vägutredningens sätt att utgå från landskapet som helhet i förhållande till de planerade förändringarna bör särskilt framhållas. Detta kommer bl.a till uttryck i avsnittet "Landskapsanalys som arbetsmetod" (2.1 sid. 17). Kapitel 7, "Kort sammanställning av miljökonsekvenser" ger tillsammans med den samlade bedömningen för miljökonsekvenser med geografisk anknytning (7.2 sid.147) ett gott exempel på tydlighet i materialet.

Sammanfattningsvis görs bedömningen från kulturmiljösynpunkt att en förbättring av befintlig väg skulle vara det bästa alternativet, men den uppfyller endast i ringa grad de uppsatta projektmålen. Väljer man en ny dragning för väg E20 bedöms *Järnvägskorridoren* samt *Skogskorridoren* via Hallstorp vara de mest fördelaktiga. *Korridoren längs befintlig väg* bedöms vara det sämsta alternativet, då det medför stora negativa konsekvenser för kulturmiljön. Rikssantitkvarieämbetet instämmer i dessa bedömningar.

Vägutredningen konstaterar i övrigt 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 *Korridoren längs befintlig väg* vara den sammanlagt sämsta. Alternativet *Järnvägen* och *Skogen* har till stor del helt olika miljöförutsättningar och miljökonsekvenserna av vägutbyggnad i dessa är därför svåra att jämföra med varandra. Rikssantitkvarieämbetet instämmer även i dessa bedömningar.

Rikssantitkvarieämbetet  
Box 5405  
114 86 Stockholm  
Besöksadress: Storgatan 41

Tel 08 - 5191 8000  
Fax 08 - 660 72 84  
E-post riksan@ra.se  
Hemsida www.ra.se

Org nr 202100 - 1090  
Platsgiro 59994-4  
Bankgiro 5052-3620

Sambällsavsdelningen  
Sambällsbyggnad

Dnr: 332-02263-2008

2008-09-29

För att komma vidare i arbetet och tydliggöra skillnaderna i påverkan på kulturmiljön av alternativen, skulle målen för kulturmiljön kunna preciseras ytterligare. Ett samspel med Kommunens översiktsplanering är viktigt i detta sammanhang. Målsättningarna bör ge tydligt uttryck för de kvaliteter som kulturmiljön och landskapet skall präglas av när den nya vägen är byggd och tagen i drift. Kulturmiljöunderlagets tydliga beskrivningar av kulturmiljön och den historiska utvecklingen i utredningsområdet med dess specifika värden, bildar utgångspunkt för målformuleringar och visualisering av konsekvenser. Kommunens översiktsplan och de avsikter rörande kulturmiljön som formulerats här utgör den andra viktiga delen i arbetet. Rikssantitkvarieämbetet menar att det utan ovanstående fördjupning blir allt för svårt att avgöra vilket alternativ som ger minst konsekvenser från kulturmiljösynpunkt.

Rikssantitkvarieämbetet anser sammanfattningsvis att vägutredningen som helhet ger goda förutsättningar att arbeta vidare med en till landskapet och kulturmiljön väl anpassad väg, där såväl ingrepp i fornlämnings- och kulturmiljöer i samråd med länsstyrelsen kan minimeras, som möjligheter finns att utveckla alternativ som är till gagn för kulturmiljöns utveckling. Översiktliga åtgärdsförslag ger en uppfattning om de intentioner Vägverket har för att mildra effekterna av den nya vägen, bl a med avseende på kulturmiljön. Beskrivningen av Vägverkets gestaltungsprinciper och målen som formulerats i detta sammanhang, ger också en god bild av den omsorg som läggs vid själva utförandet och anpassningen till landskapet.

Beslut i detta ärende har fattats av avdelningschefen Jan-Gunnar Lindgren efter förredragning av i:e antikvarien Birgitta Sandner. I den slutliga handläggningen har även t.f. enhetschefen Karin Schibbye deltagit.

Jan-Gunnar Lindgren

Birgitta Sandner

Kopia till länsstyrelsen i Västra Götalands län



Ansvarig projektledare  
Veronica Lindblom, 054-13 50 85  
E-post  
veronica.lindblom@sv.se  
Projektbesökning

Datum  
2008-08-25  
En datum  
2008-06-10

DocId/Quarer  
273-2538-2000  
Er referens  
PP20-A-2007:384

Vägverket  
Region Väst  
Box 415  
542 24 Marrestad

## Yttrande gällande vägutredning för Väg E20 delen Alingsås – Vårgårda, Objekt nr 85434591

Räddningsverket har tagit del av aktuell vägutredning.

Räddningsverket delar Vägverkets sammanfattade uppfattning gällande hälsa och säkerhet där skogskorridoren och järnvägskorridoren anses ge bäst miljöupplöselse.

Utifrån Räddningsverkets ansvarsområde anser verket att skogskorridoren ger ett något bättre resultat vid jämförelse av skogskorridoren och järnvägskorridoren. Skogskorridoren berör färre människor och medför en mindre burtärfekt för boende och verksamma (jordbrukare och näringsutövare) i området. Med en höjd standard på E20 ökar trafiksäkerheten och därmed minskar risken för olyckor.

### Fortsatt utredning av riskfrågor i kommande skede

I fortsatt planering inför arbetsplanen ser Räddningsverket ett flertal frågor som kan behövas förjupas och utredas efter lokala och platspecifika förutsättningar.

Risken kopplade till naturolyckor som kan förändras vid klimatförändringar tex höga vattenflöden och ras och skred. Dessa frågor bör särskilt beaktas vid planering och dimensionering av tex broar, trumnor och slänters hållfasthet.

Skydd av vattendrag och närområden vid olyckor som kan generera utsläpp av miljöfarliga produkter. Detta gäller alla typer av olyckor, vid persontransporter, godstransporter samt farligt godstransporter. Vid användande av tät yttskikt utmed vägsälten är det viktigt att information om detta ges till räddningstjänst och eventuell saneringsfirma så att inte yttskiktet punkteras. Det är även viktigt att kunna kontrollera tättskiktens funktion över tiden.

## RÄDDNINGSVERKET

Datum  
2008-08-25

DocId/Quarer  
273-2538-2000

Vid planering av ristplats bör hänsyn tas till behov av uppställning för farligt gods och även möjlighet till uppställning av skadade fordon lastade med farligt gods. Dessa uppställningsplatser bör skiljas från personbilar och eventuella vattendrag och vattenläckor eller andra känsliga områden.

Vid fortsatt planering bör den kommunala räddningstjänsten ges tillfälle att medverka.

Avdelningen för olycksförebyggande verksamhet

Ann-Sofie Eriksson  
Enhetschef

Veronica Lindblom  
Handläggare Infrastruktur

Region Väst	AVD
2008-08-25	
2008-06-10	
273-2538-2000	
PP20-A-2007:384	

*Kopiera  
Sida 2 av 2*



Vägverket Region Väst  
Box 415  
542 24 Mariestad

Inkom	2008-10-03
Dagligt Arbetslöst	Dokument
PP 20-A	2008-08-05
Objekt nr	85434591
Ärendenummer	44/08

Remissyttrande

### Väg E20 delen Alingsås – Vårgårda

#### Bakgrund och underlag

Vägverket har upprättat ett förslag till vägutredning för rubricerat objekt. Statens geotekniska institut (SGI) har erbjudits möjligheter att lämna ett yttrande över följande underlag:

- Väg E20, delen Alingsås- Vårgårda. Alingsås, Vårgårda kommuner. Västra Götalands län. Objekt nr 85434591. Vägutredning med MKB. Förslagshandling 2008-06-02.
- Väg E20, delen Alingsås- Vårgårda. Alingsås, Vårgårda kommuner. Västra Götalands län. Objekt nr 85434591. Bilagor. Förslagshandling 2008-06-02.

#### SGI:s ställningstagande - sammanfattning

SGI finner att utredningsmaterialet ger en tillräcklig beskrivning av de geotekniska och miljötekniska förutsättningarna för en vägutredning. Under förutsättning att SGI:s rekommendationer nedan beaktas vid fortsatt projektering bedöms inte de geotekniska och miljötekniska konsekvenserna för de olika alternativen vara avgörande för alternativvalet.

#### SGI:s tidigare yttranden

SGI har tidigare yttrat sig i ärendet:

- Förstudie och förslagshandling. Delen Tollered-Alingsås. SGI datum: 1999-09-28, dnr: 5.2-9909-560. De geotekniska förhållandena bedömdes från geoteknisk och miljöteknisk synpunkt av SGI vara nöjaktigt redovisade inkl behovet av grundförstärkningar (endast delen genom Alingsås är aktuell i pågående vägutredning).
- Förstudie väg E20 delen Alingsås (Hedvigsberg) – Vårgårda (Hjultorp). SGI datum: 2001-01-04, dnr: 3-0101-0714. SGI stödde förslaget till vägutredning med de kompletteringar avseende geotekniskt underlag och MKB, som detta innebär.
- Vägutredning med MKB. Delen Tollered-Alingsås. SGI datum: 2002-09-30, dnr: 5.3-0209-0375. SGI lämnade synpunkter på risken för bergras, behov av kompletterande geotekniska och bergtekniska undersökningar samt dagvattenhantering (endast delen genom Alingsås är aktuell i pågående vägutredning).
- Vägutredning väg E20 delen Alingsås- Vårgårda. SGI datum: 2007-10-09, dnr: 5.32-0707-0462. SGI lämnade ett antal synpunkter som särskilt bör beaktas (behov av omfattande stabilitetsförbättrande åtgärder, ev. urgrävning av torv och gytja, ev.

påverkan på grundvattenbalansen, ev. vibrationspåverkan, ev. försiärkningsåtgärder med hänsyn till att leran generellt är överkonsoliderad, ev. konsekvenser för yt- och grundvattenresurser samt behov av åtgärder vid eventuella markföroreningar).

#### Kvarstående alternativ

Vägutredningen beskriver följande alternativ utöver nollalternativet:

- Ny väg benämnd "Järnvägskorridoren".
- Ny väg i befintlig sträckning benämnd "Korridor längs befintlig väg".
- Ny väg benämnd "Skogskorridoren".

Vissa av de tidigare alternativa delarna i ovanstående korridorer har valts bort i förslags-handlingen.

#### Genomgång av underlaget

Genomgång av underlaget har begränsats till frågor inom SGIs kompetensområde, dvs. geotekniska och miljötekniska frågor.

De geologiska/geotekniska förutsättningarna är väl beskrivna, såväl i vägutredningen som i Tekniskt PM geoteknik. De båda västliga alternativen går huvudsakligen genom områden med finsediment (lera med inslag av sandsikt). I det östliga alternativet (Skogskorridoren) dominerar berg, morän och torv. Torven har relativt begränsad mäktighet.

De geohydrologiska förutsättningarna är mer summariskt beskrivna. Enligt PM geoteknik innehåller leran vattenförande skikt av sand med artesiskt tryck, dvs. trycknivåer över markytan. Om trycknivån referer till marknivån ovanför sidoravinerna innebär detta åtskilligt högre trycknivå i förhållande till marknivån i ravinbottnarna, vilket kan ha betydelse för stabiliteten.

De redovisade rekommenderade åtgärderna i PM geoteknik är summariska. Stabiliteten mot Sävån med sidoraviner har inte behandlats utan endast stabiliteten för banklaster. Problem med grundvatten vid skärningar har noterats.

Genomgången av de bergeologiska/bergtekniska förutsättningarna är utförlig.

I "PM riskfrågor vägdagvatten" beskrivs förutsättningarna väl. Särskilt uppmärksammas behovet av skyddsåtgärder vid passage av områden med isälvsavlagringar.

Problem med de artesiska vattentrycken vid skärningar och risk för grundvattensänkning vid skärningar har noterats.

#### SGI:s synpunkter

SGI bedömer att de geotekniska och geohydrologiska frågorna kan hanteras och lösas i samtliga redovisade vägalternativ och att dessa inte innebär så stora skillnader att de skulle vara alternativskiljande. Det östliga alternativet (Skogskorridoren) bedöms dock innebära mindre åtgärder avseende stabilitet och grundvattenfrågor.

SGI anser att man inte kan utesluta behov av extraordinära åtgärder, t.ex. vattentäta konstruktioner vid skärningar för att undvika omfattande grundvattensänkningar, där vattenförande lager skulle kunna påverkas.

SGI finner det angeläget att man vid val av ny väg också hanterar grundvattenfrågorna för befintlig väg/lokalväg med hänsyn till trafikmängd och farligt gods transporter.

SGI rekommenderar att följande frågor särskilt utreds i det fortsatta utredningsarbetet för det valda alternativet:

- Stabiliteten mot SävEAN och korsande raviner och behov av åtgärder såsom erosionsskydd och andra stabilitetsförbättrande åtgärder för att säkerställa vägen både på både kort och lång sikt.
- Påverkan på grundvatten i vattenförande lager vid skärningar. Om grundvattenyttrycket i vattenförande lager behöver sänkas kan detta medföra grundvattensänkning inom stora områden.
- Behovet av skyddsåtgärder vid vägdragnings genom områden med isällsvavlagringar.

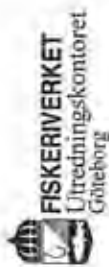
#### Ärendets handläggning

Beslut i detta ärende har tagits av undertecknad generaldirektör Birgitta Boström efter förredragning av stf generaldirektör Elvin Ottosson. I övrigt har ärendet handlagts av överingenjör Ake W Johansson (geoteknik) och statsgeotekniker Bengt Rosén (miljöteknik).

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT

*Birgitta Boström*  
Birgitta Boström

*Elvin Ottosson*  
Elvin Ottosson



Malin Aarstud  
Tel: 031-743 04 23  
E-post: malin.aarstud@fiskeriverket.se

YTTRANDE

Datum: 2008-09-29  
Er datum: 2008-06-10

Sida 1(1)

Ansökningsnr: Dnr 35-2588-08  
Er besöksnr: PP20-A\_2007384

Ärendenummer	2008-10-01
Ansökningsnr	
Er besöksnr	
Ärendetyp	
Ärendetyp	

Vägverket  
Region Väst  
Box 415  
542 24 Mariestad

#### Förslag till vägutredning för väg E20 delen Alingsås - Vårgårda.

Fiskeriverket har tagit del av de inkomna handlingarna från Vägverket Region Väst angående förslag till vägutredning för väg E20 delen Alingsås - Vårgårda. Utredningen omfattar dels en förslag till förbättring av befintlig väg samt dels tre förslag till korridorer för en ny E20. Fiskeriverket vill framföra följande synpunkter.

Fiskeriverket bedömer att de planerade arbetena kan komma att påverka det allmänna fiskeintresset. Fiskeriverket ser det som mycket angeläget att sjöar och vattendrag i området kan skyddas mot påverkan av den planerade ombyggnaden/utbyggnaden av vägen. Mjörn samt SävEAN med tillflöden, vilka hyser mycket stora fiskeribiologiska värden, riskerar att påverkas negativt. Fiskeriverket föresätter att den kommande miljökonsekvensbeskrivningen i detalj redovisar de direkta och indirekta miljökonsekvenser som planerade åtgärder kan medföra i de vattenmiljöer som berörs av de olika sträckningsalternativen. Det är viktigt att miljökonsekvenserna lyfts fram och beskrivs för risker för miljön som de olika alternativen har samt vilka skadeförebyggande åtgärder som är möjliga för att skydda och minimera påverkan på vattenområden, fisk och fiske. Bland annat bör det beskrivas i utredningen hur naturlig fiskvandring i berörda vattendrag ska säkerställas. Ur fiskesympunkt är det angeläget att förhållandena och utvecklingen i berörda sjöar och vattendrag kan följas upp genom kontroller. Miljökonsekvensbeskrivningen bör därför även innehålla förslag till kontrollprogram.

På Fiskeriverkets vägnar

*Malin Aarstud*  
Malin Aarstud  
Fiskeribiolog

Företagsnr	Besöksadress	Telefon	E-post	Telefax	Faxgram
401 26 007EBORG	Estadsgatan 1	031-743 03 00	fiskeriverket@statensgeoteknik.se	031-743 04 44	1-56-92-7

Datum  
2008-09-30Dokumentnr  
20132\_2371/2008  
Ej dokumentnr  
PE20-A.2007-384Vägarvetet Region Väst  
Box 415  
54224 Mariestad

Inom 2008-10-02

2008-10-02	2008-10-02	2008-10-02	2008-10-02
------------	------------	------------	------------

## Väg E 20, Alingsås-Värgårda, Vägutredning med MKB, Förslagshandling 2008-06-02

Boverket har tidigare yttrat sig 2007-10-15. Boverket har ansvar för uppdraget över plan- och byggnadsavdelandet och hushållningen med mark- och vattenområden i riket. Länsstyrelserna har tillsynsansvar på regional nivå. Boverket bevakar således främst frågor av principiellt intresse från nationell perspektiv, bl.a. att se till att lagsystemet i praktiken tillämpas så som det är tänkt. Länsstyrelsen har direkt ansvar för att samordna och ta tillvara statens intressen i denna typ av ärenden och kan bäst bedöma och dra slutsatser av det redovisade materialet.

Boverket avstår därför från ytterligare saksynpunkter angående vilken sträckning som ska väljas, men vill lämna några principiella kommentarer om berörda planeringsformer.

De lokala förutsättningarna är mycket tydligt och illustrativt redovisade.

Boverket konstaterar att det finns nyligen antagna översiktsplaner i båda berörda kommuner, där båda kommunerna förordar skogsalternativet. Översiktsplanernas ställningstaganden kunde dock vara mer tydligt redovisade i järnvägsutredningen (Jfr bestämmelserna i Fördordning om hushållning med mark- och vattenområden mm.). Exempelvis redovisas över- siktsplanematerialet längst bak i bilaga, och beträffande Alingsås endast den utställda planen fastän antagen plan förelåg drygt två månader innan järnvägsutredningen skickades på remiss, och kommunen i denna antagna plan lägger till ytterligare kommentarer beträffande E 20. Beträffande Vär- gårda saknas översiktsplanens redovisning av vägkorridor.

Planprocessen enligt PBL, som leds av kommunerna, ger möjlighet till ett lokalt perspektiv "inifrån" respektive samhällen och tätorter. Det framstår som ytterst angeläget att i den fortsatta processen utveckla ett fungerande växelspel och samsyn med den kommunala planeringen, så att en smidig fortsatt utbyggnadsprocess kan underlättas.

Om planeringen enligt PBL kan gå i takt med vägplaneringen så att de båda processerna stöder varandra, skapas en stadga i övervägandena så som systemet är tänkt att fungera. De år 2008 genomförda förtydligandena i PBL om fördjupningar av översiktsplanen för delar av kommunen eller

tillägg till översiktsplanen för en viss fråga, syftar just till att underlätta sådan samordning.

För Boverket

*Kerstin Hugne*  
Kerstin Hugne  
chef stads- och regionenheten

*Järnblitz*  
Järnblitz  
Arkitekt

Kopia för kännedom:  
Alingsås kommun  
Värgårda kommun  
Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Dnr 27-7216/08

2008-09-26

Vägverket Region Väst  
Box 415  
542 24 MARIESTAD

2008-09-30

1000	1000	1000
1000	1000	1000
1000	1000	1000

**Yttrande om vägutredning Väg E20 delen Alingsås-Vårgårda-er beteckning PP20-A 2007:384**

Jordbruksverket har inget att erinra i detaljbekrivningen i utförd vägutredning.

Allmänt gäller att, för att bibehålla jordbrukets goda växtodlingsförhållanden, är det viktigt att ny väg anläggs så att jordbruksmark fortsatt kan dräneras till fullgott djup. Detta generella krav kan innebära att särskilda åtgärder för vattenavlopp genom ny vägkropp måste genomföras (Lagen om särskilda bestämmelser för vattenverksamhet kap 3 §§ 9-12).

Det är framförallt det norra alternativet, den s k järnvägskorridören, som berör jordbruksmark inom området.

En ny vägsträckning kan påverka markavvattningsföretag på flera sätt: Flöden kan ändras genom att ny vägbank kommer att skära av ett avrinningsområde till ett markavvattningsföretag, vägdragvatten kan behöva släppas ut i en anläggning till ett markavvattningsföretag och/eller en del av ett markavvattningsföretags behållningsområde kan behöva tas i anspråk. För de markavvattningsföretag som påverkas av ny vägsträckning bör Vägverket vara med och ta del av ansvaret för framtida underhåll av respektive markavvattningsföretags anläggningar.

Vid en översiktlig inventering i arkiv kan det konstateras att det finns ett hundratals markavvattningsföretag som skulle kunna beröras av en vägsträckning enligt järnvägskorridören. Markavvattningen inom dessa företag ska fortsatt kunna ske till fastställda djup och dimensioner.

*Mats Käll*

Mats Käll  
Vattenenheten

2008-07-15

Dnr 6302/2008 (1)

Vägverket Region Väst

Box 415  
542 24 MARIESTAD

Region Väst   Lokalisering   Matrikelnr	2008-08-19	Avd
Inkom	2008-08-19	156
Uppdragsnr	2007:384	
Skapningsår	2008-08-19	
Ändringsår	2008-08-19	

Svar på - Remiss Väg E20 delen Alingsås - Vårgårda

Objektnr 85434591

Socialstyrelsen har beretts möjlighet att lämna synpunkter på förslag till vägutredning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning för väg E20 delen Alingsås - Vårgårda.

Socialstyrelsen har valt att endast ge synpunkter som syftar till att förebygga ohälsa.

Vi anser att underlagets miljökonsekvensbeskrivning på ett bra sätt, i detta stadium av processen, översiktligt beskriver påverkan på människors hälsa. Även riskfrågan och påverkan under byggtiden har medtagits. Underlaget innehåller en beskrivning av de faktorer som behövs för att bedöma de troliga hälsoeffekterna av projektet.

Socialstyrelsen vill påpeka ett faktafel på sidan 135 i vägutredningen. Det är endast Naturvårdsverket som har gett ut råd och anvisningar för byggnader.

Detta beslut har fattats av enhetschef Margareta Palmquist. Utredare Irene Andersson har varit föredragande

Enligt Socialstyrelsens beslut

*Irene Andersson*  
Irene Andersson

Vägarverket  
Region Väst  
Box 415  
542 24 MARIESTAD

2008-09-26

Öppettid	2008-09-26
Ansvarig	[Signature]

## Yttrande över Remiss – Väg E20 delen Alingsås - Värghårda. Objektivt 85434591

Yttrandet avgränsas till SMHI:s kompetensområden meteorologi och hydrologi.

Ur *meteorologisk synpunkt* är alternativet *Forbättring av befintlig väg* att föredra. Det alternativet ger minst utsläpp till atmosfären av bl.a. växthusgasen koldioxid. Alternativet med ny E20 ger högre hastigheter och därmed större utsläpp, samt större incitament till ökad trafik.

Bullerstörningarna bör åtgärdas så att normvärden klaras vid bostadshus.

En brist i figur 5.5:1 (sidan 117) över bullerstörda bostadshus är att alternativet *Forbättring av befintlig väg* inte finns med. Figuren visar situationen före komplettering av bullerskyddet och tar inte med vägbullrets inverkan. Den säger därmed inte mycket om den verkliga situationen efter vägutbyggnad, eller om alternativskillnaderna vad gäller behovet av buller-skyddsåtgärder.

### Hydrologiska synpunkter

De olika alternativen har även värderats ur hydrologisk synvinkel, men då samtliga alternativ bedöms ha viss påverkan på ytvattnet förordas här inget av alternativen.

SMHI vill framhålla följande synpunkter:

- Det är tillfredsställande att en naturinventering har genomförts. Inventeringen bör kunna utnyttjas som underlag i det fortsatta planarbetet.
- I samband med arbetsplanen bör:
  - passager av Säveån och dess biflöden utformas så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas.

- Åtgärder föreslås för att förhindra flöret av dagvattnet från att nå Säveån och dess biflöden.
- risken för påverkan av våtmarker utredas för valt alternativ och åtgärder föreslås för att förhindra flöret av dagvattnet från att nå våtmarkerna.
- Åtgärder föreslås för att tillrämning och avvattning av våtmarksområden inte ska störas. Särskilt viktigt är detta för våtmarker av högre naturvärdesklasser (Klass I och II).
- risken för påverkan av sjöar och vattendrag (särskilt sjön Mjörn och Säveån med biflöden) samt våtmarker vid en eventuell olycka med farligt gods utredas och åtgärder föreslås för att minimera konsekvenserna av eventuella utsläpp.
- Om alternativet *Forbättring av befintlig väg* väljs, bör i samband med arbetsplanen nya dimensioneringsunderlag tas fram för väggrunnar och eventuella broar.
- Under byggtiden finns risk för grumling av vattendrag och flöret utredas till vattendrag och våtmarker. Åtgärder bör föreslås för att förhindra detta. Exempelvis kan fångdammar inlaggas.

Direktör Bodil Aarhus Andrae har beslutat i detta ärende som beretts av Sven Kindell (meteorologikompentens) och Karin Jacobsson (hydrologikompentens).

För SMHI

Bodil Aarhus Andrae  
Direktör Avdelning Basverksambetet

Myndighetsuppgifter

Handläggare, inrikeslinjen/Our reference, telephone  
Tore Pässe, 031-708 26 54

YTTRANDE

Vår datum/Our date  
2008-09-30  
Er datum/Your date  
2008-06-10

I(1)

Vår beteckning/Our reference  
01-1196/2008  
Er beteckning/Your reference  
PP20-A 2007:384

Vägverket Region Väst  
Box 415

542 24 MARIESTAD

2008-10-02

Vägutredning för väg E20, delen Alingsås – Vårgårda

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har genom remiss den 16 juni 2008 erhållit rubricerat ärende för yttrande. Med anledning härav får SGU framföra följande.

Vägutredningen med miljökonsekvensbeskrivning är mycket gedigen. De geologiska förhållanden, inklusive vatten- och grusförsörjning, har behandlats på ett utmärkt sätt.

SGU ser inga hinder för någon av de olika föreslagna korridorerna.

Beslut i detta ärende har fattats av undertecknad verksamhetsledare.

I ärendets handläggning har deltagit i:e statsgeolog Tore Pässe och utredare Peter Akerhammar (föredragande).

  
Hans-Göran Jansson

  
Peter Akerhammar

Kopia till  
GD  
ÖD  
Registrator



KRISBEREDSKAPS  
MYNDIGHETEN

Yttrande

2008-09-29

Samordningsenheten Utredningssektionen	(M/M) 2008-09-30	2008-09-29
2008-09-29	2008-09-29	2008-09-29
2008-09-29	2008-09-29	2008-09-29
2008-09-29	2008-09-29	2008-09-29

Vägverket Region Väst  
Box 415  
542 24 MARIESTAD

Väg E20 delen Alingsås – Vårgårda. Objekt nr 8543459 1.

Krisberedskapsmyndigheten (KBM) har inga synpunkter på rubricerade vägutredning.

Beslut i detta ärende har fattats av vikarierande sektionschefen Anna Nymån. I den slutliga handläggningen har även deltagit utredaren Gunnar Häggmark, föredragande.

  
Anna Nymån

  
Gunnar Häggmark

Sid 1 (1)

Dnr 1384/2008

Er ref: PP20-A  
2007:384

Box 599  
101 31 Stockholm  
Tel 08-593 710 00  
Fax 08-593 710 01

kbm@kbrm.sema.se  
www.krisberedskapsmyndigheten.se

Org.nr 202100-5349

Besöksadress  
Kungsgatan 53,  
Stockholm

Hälgatan 1, Solerud

Vårt dnr: 141-2008-08  
Ert dnr: PP20-A.2007:384

2008-09-24

Vägverket	
Region Väst   Samordning	Per Vågberg
Inkom: 2008-09-20	
Dokument/Ärendenummer: PP20-A	Datum: 2008-08-29
Objekt: 85434591	Avslutningsdag: 2008-09-24

Vägverket, region Väst  
Box 415  
542 24 Mariestad

*Papir  
Mats Bäck / HL*

### Yttrande över Vägverkets vägutredning för "Väg E20 delen Alingsås-Vårgårda"

Statens institut för kommunikationsanalys, SIK-A, har givits möjlighet att yttra sig över rubricerade vägutredning. SIK-A har inte några synpunkter att framföra i detta ärende.

Beslut i detta ärende har fattats efter föredragning av Per-Åke Vikman.

*Per-Åke Vikman*  
Vice Dahlström  
generaldirektör

SIKA - Statens institut för kommunikationsanalys  
Akademiegatan 2 • 633 14 Östersund • Tfn: 063-14 00 00 • Fax: 063-14 00 10  
E-post: sika@sika-institute.se • www.sika-institute.se



FÖRSVARSMAKTEN  
HÖGKVARTERET

YTTRANDE

Datum: 2008-09-25

Inkom: 2008-09-20
Objekt: 85434591
Avslutningsdag: 2008-09-24

Sändlista

En skickad till: *Per Vågberg*  
Vägverket, Mats Bäck, 0501-627 03  
Värd: *Mats Bäck*  
HKV Prod Infra, Bert Ormela, 08-788 86 89,  
e-mail: bert.ormela@mil.se

Ert datum: 2008-06-10  
Vår följande datum:

Ert ärendenummer: PP20-A.2007:384  
Vår följande ärendenummer:

Sida 1 (2)

HKV telefonering: 13 920; 75665

**Bakgrund**  
Vägverket Region Väst har upprättat ett förslag till vägutredning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för väg E 20, delen Alingsås - Vårgårda i Västra Götalands län. Syftet med vägutredningen är att studera ett antal alternativa vägorridor, deras konsekvenser och miljöpåverkan.

Beslut om vilken vägorridor som väljs beräknas ske under senare delen av 2008. Försvarsmakten har erhållit handlingar för yttrande.

**Försvarsmaktens yttrande**  
Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

*Anders Jörn*  
Anders Jörn  
C PROD INFRA

*Bert Ormela*  
Bert Ormela

(80)  
Postadress: 107 85 STOCKHOLM  
Besöksadress: Lidingövägen 24  
Telefon: 08-788 75 00  
Fack: 08-788 77 78  
E-post: [svp-hkv@mil.se](mailto:svp-hkv@mil.se)  
[www.hkv.mil.se](http://www.hkv.mil.se)

2008-06-17

Dnr 1.9 2008/120058

BIL. VÄGVRÅKAT	
Region Väst	Utsäffaravdelning
Region Väst	Box 415
Region Väst	542 24 MARIESTAD
Inkom	2008-05-19
Dokumentnr	2008-05-19
Objekt nr	85434591
Objekttyp	Yttrandepunkt

Vägverket  
Region Väst  
Box 415  
542 24 MARIESTAD

18.06.08  
15.05.08  
Bäckström

**Yttrande Väg E20 delen Alingsås – Värgårda.  
Objekt nr 85434591**

Arbetsförmedlingen har tagit del av yttrandet och har inga synpunkter att framföra ur myndighetens perspektiv.

  
Lena Liljebläck

TF, generaldirektör





**Bilaga 1**  
**Inkomna yttranden under samrådsskede 2**  
**– Organisationer**

2008-09-22	
2008-09-22	2008-09-22
2008-09-22	2008-09-22
2008-09-22	2008-09-22

Till  
Vägverket Region Väst  
Att: Mats Bäck  
Box 415  
54224 MARIESTAD

Vårgårda den 22 September 2008

Synpunkter på E-20 Våguredning med MKB 2008-06-02:

Lantmännen Doggy får hälsat inkomma med följande synpunkter på en framtida ombyggnad av E-20 till motorväg:  
Vi är en av Vårgårdas större arbetsgivare med ca 140 anställda och omsätter ca 350 milj. kr.

Vi tycker att det är angeläget att vägen rustas upp eftersom ett flertal pendlare, som arbetar på företaget, bor i Göteborg, Lerum och Alingsås. Dessutom har företaget ett stort antal lastbilsföretag där vi är mycket beroende av säkra leveranser. Vi ställer oss alltså positiva till utbyggnadsplanerna.

Stort reklamvärde med motorvägen nära Doggyfabriken  
Som vi skrivit i en tidigare inlägga daterad 22 oktober 2007 vill vi framhålla att det är mycket viktigt för oss att den nya motorvägen placeras i direkt anslutning till Doggy-fabriken. En lokalväg mellan motorvägen och vår fabrik skulle göra att reklamvärdet snabbt minskar med avståndet. Lantmännen Doggy är ett företag som helt lever på konsumentprodukter. Reklamvärdet att ligga i anslutning till en stor väg kan knappast överskattas och konsumenternas ständiga påminnelse om varumärket är synnerligen viktigt för oss.

Lokalväg Doggy – Lund saktas  
På sidan 83 i utredningen framgår att Vägverket föreslår att kommunens gatunät utnyttjas som lokalväg förbi Vårgårda. Doggy har inget lager för färdiga produkter utan detta finns på Lastbicentralen i norra delen av Vårgårda intill E-20. Transporten av färdigproducerade produkten till lagret sker med s.k. megatrallars, som väger 80 ton. Under dagtid sker ungefär en sådan transport varje timme. Att dra dessa stora

ekipage genom Vårgårda samhälle är olämpligt utan de måste – om Vägverkets förslag genomförs – ut på motorvägen vid Doggy för att sedan köra av vid Degrabomålet. Till saken hör att dessa transporter tack vare sin lyngd och långd accelererar mycket långsamt och blir en klar trafikfara för den hastiga trafiken även om de är fullt lagliga. Vi menar alltså att det är mycket viktigt ur trafiksäkerhetssynpunkt att en lokalväg byggs även sträckan Doggy – Lund.

Med vänlig hälsning



Hans Nilsson  
VD

Kopla: Kommunrådet Stig-Olof Tingbratt, Vårgårda Kommun, 44780 VÅRGÅRDA



Vårgårda 2008-10-01

Region	Väst
Projekt	2008-10-01
Ansvarig	Mats Bäck
Ämne	Vårgårda

Vägverket Region Väst  
Projektledare Mats Bäck

### Väg E 20, Alingsås - Vårgårda.

Vi har tagit del av vägutredningen "Juni 2008" på ovanstående sträcka. Vår huvudsakliga verksamhet är transport med utgångspunkt från Vårgårda och Alingsås. Med 45 egna fjärrfordon och ytterligare ca 30 som vi styr har vi en mycket god upplåttningsom trafik i området. Delen Vårgårda - Alingsås utgör en pulsåder för oss och näringslivet i Vårgårda/Herrljunga. Mycket av vår trafik till Stockholm/Mälardalen avslutas med att retur gods lossas i Göteborgsregionen. Företagningarna för en ökad säkerhet och minskad miljöbelastning är mycket goda i förslaget. Själva valet av trafikkorridorer saknar betydelse för oss, fyrålsväg/motorväg med minsta möjliga kupering är mest trafik- och miljövänlig.

### Vi har dock synnerligen starka synpunkter på trafiklösningen runt själva Vårgårda.

Vi server idag industrierna i Vårgårda som huvudleverantör av transporttjänster, i samverkan med bl.a. Schenker. Vi har dessutom lagringsuppdrag för industrin som företassar omfattande transporter mellan industriområdena. Lastningar och lossningar av gods sker under dagarna då ett stort antal fordon besöker de olika industriområdena flera gånger per dag och bil. Gods lossas tidigt på dagen och lastning sker därefter efter separat tidsangivelse och lastningsordning. Att denna trafik mellan industriområden skall ledas genom samhället är fel. 24-meters ekipage med upp till 60 tons totalvikt utgör en stor olycksrisk när den skall blandas med gång- och cykeltrafik, inte minst för skolbarn. Att leda ut denna trafik via E 20 kommer att störa trafikrytmen med ideliga accelerationer och inbromsningar. Miljön belastas dessutom.

### Att förbinda Hjultorps industriområde med Wallentinsvägen med förbiföring upp till VårgårdaRasta är optimalt.

Då avleds, förutom den interna trafiken, även den trafik från Borås, Herrljunga/Östra Skaraborg som skall till Vårgårdas olika industriområden. Trafikstörmningarna på avfarterna till E 20 reduceras starkt.

LBC Vårgårda AB - VH Frakt AB - K-sjö Frakt AB  
Åke Jacobs

Region	Väst
Projekt	2008-09-30
Ansvarig	Mats Bäck
Ämne	Vårgårda

### Remissyttrande över vägutredning E 20, Alingsås - Vårgårda 2008

Vi vill hänvisa till yttrandet inför vägutredningen.

Då skrev vi följande:

Alla alternativ utgör ingrepp i landskapet. Röd korridor utgör det minsta ingreppet genom sin dragning i skogslandskapet, medan blå korridor dras fram genom kulturbygden, bland vägar, gårdar, historiska miljöer, och inte minst där många av oss bor och verkar.

Det faktum att all, Blå viker av från järnvägen i höjd med Båne, gör att ev. fördelar med en gemensam dragning till stor del förloras.

Blå korridor har mycket god åkermark i anspråk och gör stort intrång i landskap och lokal infrastruktur. Därför anser vi det inte vara ett tänkbart alternativ.

E 20, i nuvarande sträckning utgör en stor trafikfara och är en stor olägenhet för trakten boende. Vi förordar därför liksom tidigare, utbyggnad enligt Röd korridor (Skogsalternativet) med nuvarande E 20 som framtida lokalväg.

Våra synpunkter i sammanfattning.

1. Vi är positivt inställda till att vägsträckan åtgärdas och att detta ges högsta prioritet.
2. Vi ser endast ett tänkbart alternativ, ny sträckning enl. Röd korridor (Skogsalternativet).

### Vägutredningen

Som kommentar till den nu aktuella vägutredningen, vill vi särskilt trycka på åkermarkens skyddsvärde som en ersättnings resurs och kulturlandskapets värden.

Liksom vägutredningen anser vi korridor längs befintlig väg sämst, för att inte säga

omöjlig och kommenterar inte den vidare.

Beskrivningen av alternativet i "jämförelser och slutsatser" i brochyren stämmer relativt väl med vår syn. Dock anser vi att Järnvägskorridoren skapar större barräreffekter för oss boende.

Vi har följande invändningar på "sammansättning och utvärdering av konsekvenser" sista sidan i brochyren:

#Gällande landskap anser vi att Järnvägskorridoren får stora negativa konsekvenser, inte måttliga som anges.

#Att kulturvärden skulle drabbas livsviktigt i de två alternativen anser vi är felaktigt. Tvärt om skulle Järnvägsalternativet utgöra ett mycket stort ingrepp i kulturmiljöer och kulturlandskap. Skogsalternativet håller sig till stora delar utanför kulturbygden och utgör ett mycket mindre ingrepp i densamma.

#Att naturen skulle lida mera av Skogsalternativet sätter vi också ett frågetecken för. Vi anser att också det öppna landskapet har ett högt naturvärde.

Slutsatsen "att det inte finns något självklart bästa alternativ" håller vi absolut inte med om.

För oss i bygden är det snarare ett självklart val, vilket framgår av gjorda namninsamlingar och det faktum att vi kan enas om denna skrivelse.

En särskild kommentar krävs avseende avsaknad av framtida lokalväg norr om trafikplats Hjultorp. En lokal parallellväg är här en nödvändighet då transport av långsamma och breda fordon omöjligt kan slussas via gatunätet i Vårgårda samhälle.

Vi är fortsatt positiva till att vägsträckan åtgärdas och ser Skogskorridoren som det enda tänkbara alternativet av de tre.

Anders Rydén  
LRF Vårgårda kommungrupp

Boel  
Hörs hembygdsförening

Boel  
Hörs hembygdsförening

## YTTRANDE ÖVER E 20, Alingsås - Vårgårda

Naturskyddsföreningarna i Alingsås och Vårgårda har följande synpunkter angående vägutredningen för E 20 Alingsås-Vårgårda.

Vägutredningen visar att de tre vägalternativen som presenterades av Vägverket i juni 2008 har för- och nackdelar. Ett vägbygge av den här storleken medför dock stora negativa miljökonsekvenser. För att ge ett välgrundat yttrande har vi granskat de tre alternativen, både genom studier av utredningsmaterialet och genom besök på de föreslagna sträckningarna.

Vi har funnit att en sträckning utmed järnvägen sannolikt är det bästa alternativet. Främsta skälet är att en gemensam korridor för motorväg och järnväg inte ger någon större förändring i de barräreffekter som finns idag. Bullerstörningarna från järnvägen finns redan, och ett gemensamt stråk begränsar störningarna för människor och vilt. Vi är medvetna om att god jordbruksmark kommer att föresvinnas i järnvägsalternativet, men inom Alingsås kommun är planerna att använda denna jordbruksmark för framtida industriområden. Antalet bostäder som berörs är begränsat och har redan nu en utsatt placering i förhållande till järnvägen och eventuella kommande spårbyggnader. Den nuvarande dragningen av E 20 kommer att bli en utmärkt lokalväg tillsammans med en separerad GCM-väg, anser både vi och Vägverket.

Räddningstjänsten i Alingsås förordar järnvägsalternativet ur säkerhetssynpunkt. Detta anser vi vara ett mycket tungt vägande skäl, eftersom säkerheten är det viktigaste motivet för en ny E20-sträckning.

Skogsalternativet skapar en ny barriär samt åstadkommer buller och negativ miljöpåverkan i ett område som till stora delar är orört. Dessutom finns ett skyddsavt mot skogslandskap i Bålinge som skulle förstöras. Skogskorridoren kommer i Gisslatorsalternativet att, tillsammans med nuvarande E 20, stycka Bålinge by ytterligare, och dessutom utgöra en störning för det blivande Hjortmarksreservatet. Hallstorsalternativet skulle ge en begränsad påverkan på jordbruksmark inom Alingsås kommun motsvarande järnvägsalternativet. I skogsalternativet måste bergsprängs sönder och dalar fyllas ut med en omfattande förvandling av landskapet som följd. Det är i det framtida perspektivet en dålig lösning. Orörd skog är en bristvara i våra trakter!

Ett argument som anförts för skogskorridoren är att bullerstörningarna vid nuvarande sträckning kommer att minska, vilket det också gör i järnvägsalternativet. Om det anges som den enda fördelen, borde inte skogsalternativet komma ifråga. Att alltför förhastade beslut i Alingsås angående förhandsbesked för nybyggnation och lokalväg ska styra motorvägens placering är ett svagt argument.

Vår gemensamma önskt är att det enda rimliga alternativet för en ny lokalisering av E 20 är järnvägsalternativet.

Vi avser att återkomma med kompletterande synpunkter kring vägutredning inom en snar framtid.

Alingsås och Vårgårda den 29 september 2008

Thomas Gidefö  
Ordförande Naturskyddsföreningen  
i Alingsås

Mikael Henriks  
Ordförande Naturskyddsföreningen  
i Vårgårda

(nr)	2008-09-31
Signatur	50555
Wägnummer	50555

Region Väst	Ansökan	Ansökan
Inkom 2008 -11-01	Dokument	431071-E20-10-10-10
PP 20-A	431071-E20-10-10-10	431071-E20-10-10-10

*Kopia: Mats Röck*

Vägverket Region Väst

Box 415

542 24 MARIESTAD

**Komplettering av tidigare lämnade synpunkter på vägutredningen om E20 Alingsås - Vårgårda.**

Efter att ytterligare studerat vägutredningen och även tagit hjälp av trafikexpertis från vår riksorganisation lämnas följande kompletterande synpunkter på utredningen.

Våra tidigare synpunkter har berört vilken sträckning som är att föredra om motorväg skall byggas mellan Alingsås och Vårgårda. Om vägutredningen studeras mer ingående konstateras att huvudfrågan inte är vilken sträckning en motorväg skall ha utan varför den skall byggas.

I utredningen redovisas den samhällsekonomiska nettonuvärdeskvoten. Denna visar att vägprojektet, oavsett vald sträckning, är förknippat med stora samhällsekonomiska kostnader. Den fråga som då bör ställas är inte vilken sträckning vägen skall ha, utan varför den skall byggas.

Istället för att diskutera vägsträckningar anser vi att lönsamheten i projektet bör diskuteras. Alternativa sträckningar kan diskuteras när projektet visar lönsamhet.

Vi bifogar som bilaga till denna skrivelse det utlåtande som vår trafikexpert gjort angående utredningen och som vi ställer oss bakom.

Naturskyddsforeningarna i Alingsås och Vårgårda. 2008-10-24.



Tomas Gideflod

Ordf. Naturskyddsforeningen. Alingsås



Mikael Henriksson

Ordf. Naturskyddsforeningen Vårgårda

**Synpunkter på vägutredning om E20 Alingsås-Vårgårda**

2008-10-10/mn

Vårt dnr 2008/372

Vägutredningen är i många avseenden väl utförd. Tyvärr blir ändå materialet missledande eftersom man ingenstans försöker beskriva realismen i projektet vilket gör det svårt för en oinvid att lämna relevanta synpunkter.

Av tabellen på sid 99 i vägutredningen framgår att den s k samhällsekonomiska nettonuvärdeskvoten för de olika alternativen varierar mellan -0,3 och -0,7. Detta innebär att projektet, oavsett vilken utformning som väljs, bedöms ge mycket stora samhällsekonomiska förluster.

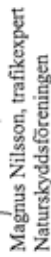
Detta faktum är rimligen en huvudförklaring till att en ombyggnad hittills har prioriterats så lågt av Vägverket att man inte ens varit beredda att finansiera vägutredningen, vilket istället gjorts av Västra Götalandsregionen. I Vägverkets projektplaner finns helt enkelt massvis med projekt som har betydligt högre samhällsekonomisk lönsamhet.

Vägutredningens uppgifter om den svaga nettonuvärdeskvoten ska dessutom relateras till de direktiv för den kommande planeringen som regeringen ger i den nyligen presenterade infrastrukturpropositionen: *"Relevanta och jämförbara samhällsekonomiska analyser bör spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar."*

**Att mot denna bakgrund tro att det kommer att anslås pengar till de lösningar som diskuteras i vägutredningen inom de närmaste 15-20 åren är helt verklighetsfrämmande.** För de ansvariga inom kommuner och myndigheter är därför inte utmaningen att nu välja mellan olika nybyggnadsalternativ utan att hitta metoder att under de närmaste decennierna hantera den framtida trafiksituationen utan möjlighet till stora nysatsningar. Att fortsätta att fokusera på de lösningar som diskuteras i vägutredningen innebär bara att problemen kommer att permanentas och förvärras.

Behovet av en samlad handlingsplan förefaller vara mycket akut. Arbetet måste rimligen ske i samordning mellan kommuner, Vägverket, Banverket, Västrafik och eventuellt ytterligare aktörer. Fokus måste vara att dels försöka förhindra eller åtminstone begränsa den prognostiserade ökningen av trafikmängden på den nuvarande vägen, dels hitta sätt att begränsa störningarna (buller, säkerhet, långsamma fordon m m). Några aspekter som förefaller angelägna att beakta:

- Det går ett dubbelspår mellan Alingsås och Vårgårda - hur kan detta utnyttjas bättre?
- Kan man flytta bort cyklar, traktorer etc från nuvarande väg genom att anlägga en separat cykelbana, öppen även för traktorer?
- Hur ska man få ned bullerstörningarna - kanske ytterligare hastighetsbegränsningar?
- Är det rimligt att tänka sig gratis bussar mellan de bägge orterna?
- Måste man sätta upp mittvajrar längs i stort sett hela nuvarande sträcka (med allt vad det innebär för störningar för bl a cyklister) eller kan säkerheten - i avvaktan på en separat lösning för cyklar, traktorer m m) - hanteras tillfredsställande enbart med låga hastighetskyllning och fartkameror?
- Vilka åtgärder är möjliga för att få säkrare korsningar - rondeller, planfria korsningar?


 Magnus Nilsson, trafikexpert  
 Naturskyddsforeningen

Vägverket region Väst  
Mats Bäck  
Box 415  
54224 Marnestad

Vägverket region Väst  
Mats Bäck  
Box 415  
54224 Marnestad

Utskrift

2008-09-30
2008-09-30
2008-09-30

2008-09-30

Alingsås 08 04 07

### Väg E-20 delen Alingsås-Vårgårda

#### Bäste Handläggare!

Alingsås Jaktvårdskrets har fått möjlighet att yttra oss över vägutredningsarbetet angående den nya sträckningen av E-20 Alingsås - Vårgårda, tyvärr har vi dröjt med att yttra oss men vi hoppas att ni ändå kan ta del av våra synpunkter angående vägens sträckning. Vi är eniga om bästa alternativet är sträckningen närmast järnvägen vilket skulle störa jakten minst vi tror även att det skall störa det vilda minst, med dom andra alternativen blir jakten mellan väg och järnväg ganska begränsat, det blir även det sämsta för viltet, det sämsta alternativet är skogen enligt vår mening vad det gäller dom jaktliga möjligheterna.

Vi hoppas även att ni gör övergångar för viltet.

Med vänlig hälsning  
Alingsås Jaktvårdskrets

Ambjörn Olofsson/Ordförande  
Kungsgatan 41  
44131 Alingsås

Alingsås 2008-09-26

### Väg E-20 delen Alingsås-Vårgårda Objektnr 85434591

Alingsås Jaktvårdskrets har åter fått möjlighet att yttra sig över vägutredningen angående den nya sträckningen av E-20 Alingsås-Vårgårda. Då vi ur jakt och viltvårdssynpunkt värderat de tre förslagen, förordar vi sträckningen utmed järnvägen i likhet med tidigare yttrande av den 7/4-08. Allt i övrigt enligt tidigare yttrande.

Med vänliga hälsningar

Alingsås Jaktvårdskrets

*Agne Bergström*  
Kjell Bergström/ Sekreterare  
Hästskovägen 12  
44834 Floda

Bilaga: Tidigare yttrande 7/4-08

# E 20-projektet

Kommuner längs E 20 i samverkan

2008-09-23

Region Väst	
Region Väst	Samråd
2008-09-23	2008-09-23
2008-09-23	2008-09-23
2008-09-23	2008-09-23

Vägverket Region Väst  
Box 415  
542 24 Mariestad

## Yttrande över vägutredning för E 20, delen Alingsås- Vårgårda. Objekt nr 85434591.

Vägverket har upprättat en vägutredning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning för E 20, delen Alingsås - Vårgårda. E 20-projektet har fått möjlighet att avge yttrande i ärendet. E 20-projektet består av regioner och kommuner i samverkan längs E 20 mellan Göteborg och Stockholm.

### Yttrande.

E 20-projektet anser det värdefullt att en vägutredning nu föreligger för etappen Alingsås - Vårgårda som är en del av E 20 som är särskilt angelägen att åtgärda. E 20-projektet vill framföra följande synpunkter.

1. Vad avser vägstandard är det E 20-projektets uppfattning att vägsträckningen Alingsås - Vårgårda skall uppgredas till motorväg. Denna standardnivå är den enda som svarar mot trafikmängden nu och i framtiden och som säkerställer kraven på såväl säkerhet som framkomlighet. Motorväg är också i överensstämmelse med Vägverkets målstandard för E 20 i sin helhet. Vägverkets utredning visar också att denna vägstandard också har den bästa samhällsekonomiska lönsamheten.
  2. Dagens situation på den aktuella etappen framgår av bifogad illustration på antalet hastighetsväxlingar (bilaga 1).
  3. Näringslivets krav på vägstandard understrykes i bifogad skrift, " Tio goda skäl att bygga ut E 20"(bilaga 2).
  4. Industrins produktionskedjor är idag komplexa med omfattande underleverantörssystem både inom och utom landet. Detta liksom leverans av slutprodukt både inom Sverige och genom export kräver väl fungerande och robusta logistikkedjor som är avgörande i en internationell konkurrens. Som ett exempel kan nämnas att 65-70% av Sveriges fordonsindustri ligger i E 20-stråket. Ett väl utbyggt E 20-stråk är mot denna bakgrund en nationell angelägenhet.
  5. E 20 är en viktig länk till och från Göteborgs Hamn som ansluter till de internationella Sjömotorvägarna inom TEN-T, EU-kommissionens strategiska stråk för transporter.
- Trafikverket har i sin analys av Sveriges vägnät föreslagit att E 20 på sträckan Göteborg- Arboga skall ingå i TEN-T som strategiskt stråk. Det är viktigt att E 20 då svarar mot rimliga krav på framkomlighet och säkerhet.
- E 20 projektet tillstyrker i övrigt vägutredning Alingsås - Vårgårda och understryker vikten av att arbetet med denna etapp snarast går vidare med en tillfällighetsprövning.

# E 20-projektet

Kommuner längs E 20 i samverkan

2008-09-23

För E 20-stråkets funktion i sin helhet är det angeläget att arbetet med E 20 i övrigt prioriteras högt av Vägverket och att exempelvis arbetet med genomfart Alingsås, Tolered-Alingsås och planskildhet vid Jung snabbt fortgår.

För E 20-projektet

Jan-Erik Wallin

Ordförande

BILAGA





# Orienteringsklubben Skogshjortarna



Orienteringsklubben Skogshjortarna

# BLAGA

2007-10-25

2008-09-21	
Hyreskostnad	1000
Övriga kostnader	2000
<b>Totalt</b>	<b>3000</b>
Skatt	500
Nettot	2500

Till Vägverket Region Väst  
Mats Bäck  
Box 415  
542 24 Mariestad

## Synpunkter på Nya E20 Alingsås – Vårgårda

Vi i orienteringsklubben OK Skogshjortarna vill kraftigt protestera mot ett av de alternativa planeringskorridorerna i vägutredningen E20 Alingsås – Vårgårda. Skogsallernativet skar rakt igenom OK Skogshjortarnas orienteringsmarker mellan Nygård och Holi/Horla.

OK Skogshjortarna är en anrik och betydelsefull orienteringsklubb med sate i Alingsås. Vi har närmare 700 medlemmar. Klubben är mycket välkänd och erkänd som orienteringsarrangör bland annat i detta skogsområde med igenomsnitt 1200 tävlingsdeltagare. OK Skogshjortarna har ett mycket gott renommé långt utanför Västra Götaland särskilt för sina långdistansstävlingar. Långdistansstävlingar kräver stora markområden och förhållandevis oröda skogsmarker, vilket finns i det aktuella markområdet. Utnyttjandet av skogsmarkerna sker naturligtvis i samförstånd med berörda markägare, viltintressenter samt friluftslivet för övrigt.

En forutsättning för att genomföra en orienteringstävling är att det finns aktuella orienteringskartor över tävlingsområdet. OK Skogshjortarna har i runda tal investerat närmare 1 miljon kronor i kartor i detta område. Kostnadsposterna utgör huvudsakligen av flytografiering, stereobearbetning, fältrekostrering, renrättning, digitalisering och tryckning.

En motorväg rakt igenom våra kartområden omöjliggör eller kraftigt minskar våra forutsättningar för att fortsättningsvis arrangera utslagsgivande långdistansorienteringar i området (och då talar vi inte om den mindre kostnad det är att revidera kartorna genom att lägga till motorvägen). Den oröda naturen som är förutsättningen för långdistansorienteringstävlingar kan komma att försvinna eller kraftigt minskas med en motorväg mitt i området.

Utöver den sportsliga förlusten kan detta också medföra en mycket kraftig ekonomisk förlust för klubben. Kan inte området användas måste ett nytt område hittas och arbetas upp med stora kartkostnader som följer.

OK Skogshjortarna är beredd att medverka i diskussionerna om utformningen av vägalternativet 3. dvs Skogskorridoren för att i möjligaste mån minska de negativa konsekvenserna för oss.

Kontaktman från vår sida är Kurt Fredrixon, tfn 0322/52008, mobil 0705-590890

Med sportsliga hälsningar

Kent Carlgren  
ordförande

Tfn 0322-13110

OK Skogshjortarna  
Hjortgården  
Samborgsvägen  
441 25 ALINGSÅS  
0322-13110

## Synpunkter på vägutredningen E20, delen Alingsås – Vårgårda

Vi vill på nytt starkt protestera mot planeringsalternativet Skogskorridoren. Av de två delalternativen i Balingstrakten är alternativet Gisslatorp det sista ur vår synpunkt.

För orienteringsklubben OK Skogshjortarna är skogen vår drotsarena och i synnerhet de skogsmarker mellan Nygård och Holi/Horla är av hävd mycket viktiga i vår orienteringsverksamhet. Vi har under åren investerat åtskilligt såväl i markägarkontakter som i fräscht kartmaterial i just dessa områden. Som vi tidigare påpekat (tidigare skrivelse bifogas) har vi investerat närmare 1 miljon kronor i dessa områden.

För övrigt hänvisas till de synpunkter som lämnades i tidigare skrivelse (2007-10-25) som bifogas.

Kontaktman från vår sida är Kurt Fredrixon, tfn 0322/52008, mobil 0705-590890

Med idrottsliga hälsningar  
Kent Carlgren  
ordförande

Tfn 0322-13110

Postadress Box 226 441 25 ALINGSÅS	Gatuadress HJORTGÅRDEN Samborgsvägen	Telefon Klubbkontor HJORTGÅRDEN 0322-13110	Banngiro OK Skogshjortarna 5643-5282	Banngiro Hjortgården 563-0008
--	--	---	--	-------------------------------------

HJORTGÅRDEN – föreningsansvarig för träning, bad, konferenser och sammankomster

Vägverket Region Väst  
Box 415  
542 24 MARIESTAD

Värgårdsaktrens Älgskötselområde  
c/o Berth Ottosson  
Hol Dahlhogården 1  
441 93 ALINGSÅS

22

Kapitel 1  
Laga 2008  
HIC

1000 Väst	542
Region Väst	Region Väst
2008-09-25	
2008-09-25	2008-09-25
2008-09-25	2008-09-25

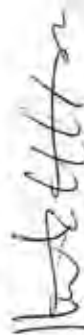
### Yttrande över vägutredning Väg E20 delen Alingsås – Värgråda

Värgrådsaktrens Älgskötselområde består av 41 stycken jaktlag med en sammanlagd areal av 25.000 hektar inom Värgråda kommun. I stort sett hela utredningsområdet inom Värgråda kommun ingår i skötselområdet. Vi har en älgstam bestående av c:a 9 älgar per lusen hektar vintertid eller totalt c:a 220 djur. På sommaren innan jakt uppgår antalet till c:a 300 djur.

Vid planering av vägar kan inte frångås att man måste beakta viltet och dess rörlighet i naturen. Idag trafiködas ett 10-tal älgar varje år i vårt område. Den vägutredning som gjorts har i stort inte alls beaktat viltet och inte alls nämnt vad vi kunnat se, vår älgstam. De noteringar som gjorts har berört fjäderplatser och just bevarandet av lämpliga biotoper för skogsfågeln.

Från Värgrådsaktrens Älgskötselområde anser vi det viktigt att vid fortsatt planering och bestämmande av korridor att vägverket tar hänsyn till viltets rörlighet och att man gör stora tydliga viltpassager över eller under den framtida vägsträckningen. Det bör vara tätt med dessa passager och minst en varannan kilometer. Om inte den idag befintliga sträckningen kommer att användas, måste den också förses med viltstängsel hela sträckan för att minimera att viltet tar nya övergångar. Även här behöver några viltpassager göras.

Värgråda den 27 augusti 2008

  
Berth Ottosson  
Ordförande



**Bilaga 1**  
**Inkomna yttranden under samrådsskede 2**  
**– Enskilda**

Vägverket		AVD 1653	
Region Väst	Region Väst	Region Väst	Region Väst
2008-09-20		2008-09-10	
Projekt	2008-09-20	Projekt	2008-09-10
2008-09-20	2008-09-20	2008-09-10	2008-09-10

"Storgärdaralternativ" är del endast  
 västra alternativet för en ny E20  
 och den nu närvarande E20 till  
 Lohavägen med rykelsbana vid nya sidan  
 för nya Lohavägen mellan  
 Dagg och Vargårda-Plasta gård?  
 Inte ska ni behöva köra in i  
 Vargårda samballe för att komma  
 från nya sidan Vargårda till den  
 andra. På en lokaltåg ska  
 ju lastbilarna, lastbilarna med en  
 annan släp, ständigt köra i all  
 annan trafik komma köra

M. O. H.

Johansson

Till:  
 Vägverket Region Väst  
 Projektleddare Mats Bäck  
 Box 415  
 524 24 Mariestad

Alingsås 2008-09-10

Kopierat

Mats Bäck / MC

Vägverket		AVD 1653	
Region Väst	Region Väst	Region Väst	Region Väst
2008-09-10		2008-09-10	
Projekt	2008-09-10	Projekt	2008-09-10
2008-09-10	2008-09-10	2008-09-10	2008-09-10

**Angående: Vägutredning för väg E20 del Alingsås – Vargårda**

Undertecknade lagfarna ägare till jordbruksfastigheterna Hallstorp 1:1, Bällinge 3:3, Bällinge 3:7, Bällinge 2:1,3:2 samt Bällinge 3:4 vill härmed med hänvisning till nedan angivna omständigheter å det bestämdaste motsätta oss föreslagna vägalternativ benämnda som Hallstorpalternativet samt utbyggnad av befintlig sträckning.

Fra av ovan nämnda jordbruksfastigheter är stamfastigheter i Bällinge by.

Flerpart av dessa fastigheter har funnits i samma älläkts ägo i mer än fyra generationer. Vi hänvisar här till det stora affektionsvärdet dessa gårdar besitter.

Samtliga dessa gårdar besitter stora kulturhistoriska värden såsom jättegrutor, boplatser, hallfristningar, fångstropur samt kulturminnesbevarade byggnader.

Skulle vägalternativet Hallstorp komma till stånd innebär detta att samtliga ovan nämnda fastigheters jordbruksmark försätts ur ekonomiskt bruk. Detta då det ej längre finns tillräckligt väl arronderade marker att bedriva lönsamt jordbruk på.

Ett inkomstbortfall är därför betydande. För Hallstorp 1:1 del är man helt satt ur spel.

Bert Claesson  
 Bert Claesson Bällinge 3:7

Daniel Claesson  
 Daniel Claesson Hallstorp 1:1

Hans Johansson  
 Hans Johansson Bällinge 3:4

Hans Johansson  
 Hans Johansson Bällinge 3:3

Håkan Bjelkholm  
 Håkan Bjelkholm Bällinge 2:1,3:2

Bilaga  
 2008-10-01  
 2008-08-5855  
 85434591  
 770/410  
 Kopier  
 Mats Beck/HO

Vägverket Region Väst  
 Projektledare Mats Beck  
 Box 415  
 542 24 Mantestad

**Med anledning av Vägverkets planerade utbyggnad av E20 genom Bålänge (2 bilagor)**

Bäste Mats Beck

Med referens till vårt tidigare brev daterat 2007-10-28 vill vi bejota med att gratulera Vägverket till en väl genomförd andra steg i utredningen av E20 genom Bålänge. De argument vi i det förra brevet framförde mot resultaten i utredningens första steg har nu börjats. I bilaga 1 behandlas Vägverkets konsekvensanalys som visar att det nu råder en samstämmighet mellan Vägverkets uppfattning och den mening som framfördes i vårt förra brev, det vill säga:

- att alternativet sydost om "Åkögskorridor Gislalatorp" valts bort (angivet som alternativ 3 i vårt förra brev), samt
- att alternativet "Åkögskorridor Gislalatorp" (alternativ 2 i vårt förra brev) medför flest negativa konsekvenser bland kvarvarande alternativen för en ny sträckning av E20.

I skedet av detta är det ytterst anmärkningsvärt att Ålängs kommun i sitt remissvar till Vägverket ser ut att så tydligt gå emot såväl Vägverkets analys som meningen hos ett stort antal av de boende i Bålänge, trots att vi inför beslutet framför vår syn till politikerna.

I skrivande stund känner vi dock inte till förutläggningarna i det slutliga svaret från kommunen men förutsätter i det följande att kommunfullmäktige fattar ett beslut i linje med kommunstyrelsens rekommendation, det vill säga "kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta, att som styrande till Vägverket, uttala att det enda acceptabla alternativet för kommunen är "Åkögskorridor alternativ Gislalatorp".

Med tanke på den märkliga, ulgatan oönskat, formulering kommunen valt har vi känt ett behov av att närmare undersöka de bakomliggande motiven. Den bild som då växer fram är allt annat än angelämplig och vi väljer att för Vägverkets kännedom bifoga det utkast till pressmeddelande vi förberett inför nästa steg i processen, se bilaga 2.

Vi vill härigenom också påminna Vägverket om att vi fortsatt starkt möjligheter oss till alternativet "Åkögskorridor Gislalatorp" samt uppmantra Vägverket att våga stå fast vid sin bedömning att alternativet via Gislalatorp medför flest negativa konsekvenser vid en ny sträckning.

Med välgrip hälsning

Anders Månsson  
 Munnsvägen 1A, Bålänge

Björn Spöla  
 Bålänge kyrkväg 27, Bålänge

Bilagor:

1. Utbyggnad E20 - Konsekvenser
2. Utkast till pressmeddelande

Positiva konsekvenser			Negativa konsekvenser								
Stora	Måttliga	Sma	Lika stort	Sma	Måttliga	Stora					
1,5	2	+1,5	+1	+0,5	0	-0,5	-1	-1,5	-2	-2,5	-3
Sektorer			NYE20								
Sektorer	Notlämningar	Förbättring av befintlig väg	Järnvägs-korridorerna	Korridor längs befintlig väg	Åkögskorridorerna via Gislalatorp	Åkögskorridorerna via Gislalatorp					
Väglängd	22,0	22,0	22,4	22,0	22,0	22,0					
Nedslaget, kvadr	7060	7060	110	110	110	110					
Landskap			-2	-3	-1	-2					
Natur			-2	-2	-2,5	-2,5					
Kultur			-2	-3	-2	-2,5					
Fritid och rekreation			+1	+1,5	-2	-2,5					
Människors hälsa (med trafikolyckor)			+2,5	+1	-2,5	+2,5					
Jord- och skogbruk			-3	-3	-2	-2					
Grundvattnen, grus och berg			-1	-1	+1	+1					
Storskalig miljöpåverkan genom utsläpp till luft			-1	-1	-1	-1					
Byggnad			-2	-2	-1,5	-1,5					
Vägens funktion			+1	+1	+1	+1					
Färdkostnader			+1	+1	+1	+1					
Trafiksäkerhet			+1,5	+1,5	+1,5	+1,5					
Kollektivtrafik			-2	-2	-2	-2					
Översiktsummor			-1	-4	0	-2					
<b>SUMMA</b>											

Figur 1: Vägverkets sammansättning och utvärdering av miljökonsekvenser kompletterad med siffervärden för respektive färgkod (se Vägverkets utredning, kapitel 7, figur 7.1.12 - skillnaden mellan alternativen framgår i raden SUMMA)

Sakområde	Positiva konsekvenser		Likvärdigt		Negativa konsekvenser		Stora
	Stora	Måttliga	Små	Stora	Små	Måttliga	
Väglängd	22,0	22,0	22,0	22,4	22,0	22,3	21,8
Hastighet	7000	7000	7000	110	110	110	110
Vägens funktion							
Främjandeghet							
Trafiksäkerhet							
Kollektivitet							
Oversiktsumman							

Figur 2: Vägverkets sammanställning över trafik- och samhällskonsekvenser (or Vägverkets utredning, kapitel 6, figur 6.1.1 – lagen skillnad mellan alternativen)

Utkast till pressmeddelande

Bålänge, oktober 2008

## Lights in Alingsås men mörker i Bålänge

Innevararna i Bålänge vill värna den känsliga miljön runt Gisslatorp vid dragningen av en ny E20. Vägverket, Alingsås Pastorat, kommunens egen miljöskyddsutskott och räddningstjänst är inne på samma linje. Då väljer kommunens politiker att köra över samtliga

Tidigare har kommunen beviljat positivt förhandsbesked för en lastbilsanläggning utmed nuvarande E20. Man har också lagt ut en miljon kronor för att bygga en lokalväg till anläggningen. Bygglanerna har dock blivit stoppade av Vägverket eftersom förhandsbeskedet stått i strid med Vägverkets rekommendation. Kommunen riskerar nu ett bortkastat vägbygge och dessutom skadestånd om det skulle visa sig att förhandsbeskedet permanent måste dras tillbaka. I sitt remissvar till Vägverket anger nu kommunen att det enda acceptabla alternativet är sträckningen via den känsliga miljön runt Gisslatorp och Bålänges kyrka. Kommunen har även påverkat beredningsgruppen för regionutveckling i Västra Götaland så att en mening om den känsliga naturen i Gisslatorp struktis i det slutliga yttrandet från VG-regionen till Vägverket. Om Vägverket går på kommunens linje kan planerna för en ny lastbilsanläggning fullföljas och skadeståndskravet undanröjas.

I beredningen av kommunens remissvar har den egna miljöskyddsutskottet och räddningstjänsten förordat en vägsträckning som är både säkrare och mindre skadlig för miljön än Gisslatorpalternativet. Byggnadsutskottet och Tekniska nämnden menar tvärt om att det enda tänkbara alternativet måste gå just via Gisslatorp med hänvisning till att de andra alternativen medför stora samhällsekonomiska konsekvenser. Till saken hör att kommunen sedan 1960-talet utnyttjat sin förköpsrätt och förmånligt lagt under sig fastigheter i Bålänge utmed nuvarande E20 i syfte att underlätta framtida samhällsbyggnad. Under de årtionden som gått har detta endast resulterat i etableringen av en soptipp, och först nu efter ett förhållat positivt förhandsbesked, eventuellt också en lastbilsanläggning. Samtidigt pågår nationell samhällsbyggnad genom projekteringen av en förbättrad europaväg. Kommunen verkar dock oberoende att upplåta lämplig mark för nationella projekt och förordar istället en sträckning som till stora delar går på privat mark och genom känsliga miljöer.

Forra hösten skickade innevararna i Bålänge ett protestbrev med mer än 50 namnunderskrifter till Vägverket. Ett kopia av brevet lämnades även till en av kommunens tjänstemän för kännedom. Utgångspunkten var att rädda känsliga miljöer undan det kommande vägbygget, däribland miljön runt Gisslatorp. Även Alingsås Pastorat yttrade sig då till Vägverket med ett påpekande om att Bålänge medeltidskyrka med tillhörande omgivning är en viktig kulturhistorisk plats både för Alingsås kommun och Alingsås församling. I sitt andra steg av vägutredningen, som nu varit ute på remiss, framgår tydligt att Vägverket beaktar dessa synpunkter genom att stryka vissa kriserade alternativ och ange det kvarvarande alternativet via Gisslatorp som det miljömässigt sämsta vid en ny sträckning.

Sve Vänriket		1056	
Inkom 2008-09-05		1056	
Dokument/Ämne	Datum		
PP 011-1	2008-05-23		
Objekt/Projekt	Avaldatum/Sign		
134591-E20	TH/HC		

Alingsås 2008-09-03

Kopia:  
Mats Bark / HC

Hej!

Mitt namn är Andreas Persson och jag bor på Gisslatorpsvägen i Bälinge, Alingsås. Jag bor här med min fru Maria och min son Axel som är 10 månader.

Jag har skrivit ett brev till er tidigare angående byggnationen av nya E20 mellan Alingsås och Vårgårda. Där beskrev jag naturen och djurlivet runt Gisslatorp som något unikt i Alingsås. Det är fantastiskt att man kan sitta och titta ut över dalen i Gisslatorp och se rådjur, hjort, hare och räv samtidigt. Djurlivet är verkligen något som gör Gisslatorpsområdet unikt.

Varför skriver jag då ett nytt brev?

Efter att ha bott här nu i nästan två år har jag och min familj sett att fler och fler människor söker sig ut till Bälinge/Gisslatorpsområdet. Några exempel är svamp och bärplockare som rör sig i området. OK Skogshjortarna håller orienteringstävlingar på ångarna och i skogen runt Gisslatorp. Bälinges jaktlag är aktiva i området och hästtjejererna från Alingsås Ridklubb rider ofta förbi Gisslatorp i grupper. Detta visar att Gisslatorpsområdet är ett rekreationsområde för väldigt många människor och föreningar. Vi har också observerat att det börjar flytta hit fler och fler barnfamiljer till Bälinge. Det innebär att Bälinge Fösamlingshem kommer att bli en naturlig samlingspunkt för väldigt många i framtiden.

Det förslag som innebär att Nya E20 dras igenom Gisslatorp är inte bara en katastrof för natur och djurliv utan även för alla som bor i Bälinge på grund av att ni förstör hela byggnaden som håller på att växa sig större.

Jag har förstått att Alingsås Kommun redan har köpt mark runt Domarberget. Nya E20 bör ju då byggas på denna mark där få hus och gårdar drabbas av vägen.

Ni på Vägverket har även gjort ett förslag där stäckningen av nya E20 går igenom Domarberget och sedan bakom gårdarna norr om den befintliga E20 och därefter upp i skogen vid Hallstorp. Detta förslag skadar inte Bälinge kyrkby och alla familjer runt Gisslatorp.

Järnvägsalternativet är även det ett förslag där kommunens mark används och få familjer blir drabbade. Man får då både nya E20 och järnvägen på samma ställe och tätbefolkade områden som Hol och Bälinge får en trevlig och lugn lokalväg med cykelväg in till Alingsås.

Slutligen vill jag återigen påpeka att om nya E20 byggs över Gisslatorpsområdet så kommer det inte bara påverka alla oss som bor här i området utan många många fler som håller på att upptäcka Gisslatorp som rekreationsområde.



Andreas Persson  
Gisslatorpsvägen 15  
441 93 Alingsås  
0322-16667



Bäck Mats VGbpv

Från: stefan lingsén [st0322@hotmail.com]
Skickat: den 21 september 2008 19:55
Till: Bäck Mats VGbpv
Ämne: E 20 synpunkter från Holmen 4.6

Hej!

Tänkte först inte skriva men i och med att vi har synpunkter, funderingar o önskemål är det väl bäst...
E 20 kommer kanske att gå över vår tomt och med dom informationer vi fått så kan den gå mellan huset och Skanskas kross. Något som på informationsmötet bekräftades av "er". Det var gynnssamma höjder för bro mm. och med tanke på att Alingsås Kommun önskar "skogsalternativet" så känner vi väl oss traftrade. Om det blir skogsalternativet.

Med tanke på Skanskas verksamhet ( sprängningar ) så kanske man vill ha avstånd till tälkten , När dom startade sin verksamhet så fick vi tillfälle att yttra oss och jag vill påstå att vi var väl underbyggda när det enda vi kunde klaga på var den tunga trafiken . Allt annat var i sin ordning. Det blir nog svårt att hävda detta en gång till.

Så gick en tid och tälkten väkte , men fick möjlighet att spränga en ny infart , ett litet hål i berget , längre upp , så hade trafiken fått en utfart på en raksträcka och sluppit backen som dom kämpar med idag . Även vi hade ( sannolikt ) blivit betydligt mindre störda . För våra "rådgivare" hade rätt rätt , det är trafiken som stör mest.

Jag tror att det går att se detta på en bra karta . Men då stoppade Kommunen detta med hänvisning till att det var för höga naturvärden som stod på spel . I och för sig Miljö och Hälsa , undrar vad dom säger om skogsalternativet .

Naturvärden ja , det anser vi att det stämmer då man kan få se rådjur , harar , råvar, grodor , ormar , ödlor och älgar + ett rikt fågelliv .

Om ni tittar på den bra kartan så syns det att vi har inte mycket grannar , och då blir dessa naturupplevelser unika . Det är ett väl vi har gjort , att bo så här . Och om det blir en E 20 i närheten så tror jag den värsta känslan infinner sig (fall bilisterna kan åka och titta på oss . Buller och avgaser är inte roligt det heller men det finns ju riktvärden för lallafall buller .

Som informationsmötet på biblioteket utvecklade sig så mumiades det lite om att : det kan vara bättre att få en nystart , börja om på något helt nytt osv från "er " sida ( ja jag skriver så för jag har tappat namnen och befattningarna på dom som var där ) Och om ni umgås med sådana tankar så önskar vi ta del av dom så fort som möjligt . Det är nämligen så att när bergtälkten startade av fyra entusiastiska herrar ( det skulle ju byggas E 20 och krossat material behövdes ) och dom kom igång med sina spräng o krossarbeten så regnade sten in på vår tomt , TV : n gick knappt att höra när krossen gick och det blev för mycket . Lösningen var att dom skulle lösa in oss och dom anlidade en ( välkänd ) värderingsman som sa sitt . Vi blev överens om ett pris och bara dom fick sitt tillstånd så kunde "vår" affär också gå i lås . Men tälkten överklagades ändå upp i regeringsrätten och när allt var klart så var entusiasmen inte som den hade varit , för det hade hunnit att gå ett par år , tiderna var sämre , E 20 låg i malpåse o gruset som skulle bli guld var bara grus .

Men under dessa år så hade vi regelbunden kontakt och ett stående "tips" från deras sida var att : Nu gör du väl inte för mycket med huset för vi är ju överens om priset ... Känslan av meningslöshet fick en riktig betydelse . Moment 22 .

2008-09-22

Bäck Mats VGbpv

Från: Frank Fredriksson [frankfredriksson@spray.se]
Skickat: den 1 oktober 2008 00:08
Till: Bäck Mats VGbpv
Ämne: Ang E 20 Gisslatorpsalternativet

Hej

Vi skriver till Er angående E 20 Gisslatorpsalternativet.

Snälla förstör inte Bälinge!

Vi bor söder om Kyrkan i Bälinge och det skulle vara katastrof för oss att bo inklämda mellan två stora vägar. Vi har två små barn som bör kunna röra sig fritt och inte bli instängda mellan de båda vägarna.

Vi bor på en släktgård som brukas och det är inte bra att få åkrar och skog på andra sidan E20 - flera åkrar förstörs även av vägen. Liknande händer för flera stora gårdar i närheten.

Bullret från E 20 är redan högt och det blir mycket värre om det kommer från två håll.

Det är en levande byggd med många barnfamiljer i olika åldrar. Kyrkan/forsamlingshemmet satsar på dessa.

Även om det rent teoretiskt kan gå att bo kvar för vår del så blir vi i stort sett ensamma mellan de två stora vägarna. Tryggheten det innebär för oss och våra små barn att ha grannkontakt försvinner.

Det blir svårt att bo kvar men troligen omöjligt att sälja.

Vi har även en rörelse som är beroende av att vi bor i närheten. För oss skulle det bli väldigt svårt att driva rörelsen om vi bor någon annanstans.

Bälinge klyvs verkligen med Gisslatorpsalternativet men berörs inte i samma utsträckning av de andra.

Alingsås 2008-09-30

Med vänliga hälsningar

Camilla Svensson / Frank Fredriksson
Gisslatorpsvägen 4
441 93 ALINGSÅS

2008-10-01

Jag skriver detta för att förklara att vi redan vet hur det känns med sådana hot ( möjligheter ) över oss .  
Så är det någonting vi önskar så är det snabba beslut .  
Om det är möjligt .

Så sammanfattningsvis :

Om ni träffar vår " plätt " med er väg så kommer det att om inte förstöra så åtminstone ta en hel del  
drömmar och  
anspråkningar angående vår fastighet .  
Industrimark i all ära , motsatsen är väl naturvärden , här har vi båda och båda fungerar fast man inte kunde  
tro det  
för några år sen . Fast vi föredrar naturvärdena .  
Och så hoppas vi att det blir ett beslut och ett agerande efter det som inte tar flera år ( igen ) för den som  
detta drabbar .

MVH

Stefan Tingsén Laila Lindqvist



Olof Bäckström  
Torps Egendom  
441 93 Alingsås

Tel/fax 0322 - 63 22 11 jordfast@telia.com mobiltelefon 0708 - 63 20 60.

Alingsås 2008-09-26

Vägverket Region Väst  
Box 415  
542 24 Mariestad

Er ref. Proj. ledare Mats Käck

Betr. Väg E20, delen Alingsås - Värgråda Vägutredning Synpunkter.  
Refererade till vår tidigare skrivelse daterad 2007-10-19, över sådant nedanstående  
kompletteringar.

Åkerns begränsad resurs.

Globalt, är åkermark en bristvara. All åkermark kommer att inom en snar framtid behövas för  
att föda jordens befolkning. I detta perspektiv, kommer inte vi i den rika delen av världen, vid  
den tidpunkten, att kunna åka snällskuts på övriga världen. All åkerjord behövs.  
Av Sveriges yta, utgör åkermarken endast 6 % eller 2,7 milj. hektar. ( Skogen utgör ca 52 % )  
Produktiv åkermark, dvs. rationellt brukningsbar åkermark utgör bara en del av de 6  
procenten. Med all säkerhet kommer denna typ av mark att i framtiden få ett starkt skydd och  
skyddas i lag.  
Att då som i rubricerat projekt, i sammanhanget helt oomöterat, förstöra/ ta ur produktion  
förstklassig åkerjord, kan inte försvaras.

Angivna nackdelar med skogsalternativet.

Nordväst om Alingsås och Sävel-dalen, finns ett omfattande, i stort orört, skogsområde  
innefattande sjön Anten, Risveden och över till Gonaalv dalen.  
Sydost om Alingsås och Sävel-dalen, utbreder sig ett i stort orört skogs- och kultur- landskap  
nära nog ända till Borås. Nog borde det så kallade rörliga friluftslivet ha otändiga möjligheter  
att verka och utvecklas även om en motorväg "läggs upp i skogskanten" enligt rubricerat  
alternativ. Det så kallade oexploaterade vildmarksområdet kommer att må gott av en motor-  
väg med där tillhörande viltstängsel och begränsat antal avfärter  
Att ett urgamalt kommunikationsstråk kommer att överges och att biltrafikanterna vid en  
motorväg genom skogen, inte kan uppfatta kulturbygden, är väl en sanning med modifieration.  
Som lokalväg, finns gamla vägen kvar för kulturupplevelser inklusive en levande bondkultur.  
Med en motorväg genom jordbrukslandskapet, elimineras möjligheten att driva rationellt  
jordbruk varför alternativet snarare kommer att bli skogsplantering. Därvid försvinner såväl  
mosaiklandskapet, som det öppna kulturlandskapet.

Med vänlig hälsning

Olof Bäckström

2008-09-24

Berth Ottosson  
Hol Dahlbogården 1  
441 93 ALINGSÅS  
e-post [dahlbogarden@netelia.com](mailto:dahlbogarden@netelia.com)  
tel: 0322-630116 eller 0705-625057

Vägrverket Region Väst  
Mats Bäck  
Box 415  
542 24 MARIESTAD

107 Vägva... Vägrverket MARIESTAD	2008-09-25
2008-09-25	2008-09-25
2008-09-25	2008-09-25

### Yttrande över vägutredning Väg E20 delen Alingsås - Vårgårda

Hur påverkar framtida E20:s dragning det unika landskapet i Hol? Påverkar det naturvärdena? Påverkar den de kulturhistoriska värdena? Svaret på frågorna är ja. Men hur mycket påverkar det och går det att återskapa? Det är en alldeles utmärkt vägutredning som gjorts. Den belyser det mesta av intresse för varje medborgare att analysera och göra ställningstaganden om.

I Hol finns en ytterst värdefull kulturmiljö med ett rikt innehåll av olika slags spår från äldre tid, som är fullt möjligt att uppfatta än idag. Mest tydligt är områdets funktion som kult-, begravnings- och samlingsplats under flera årtusenden. Men Hol bär också värden som en levande jordbruksbygd med inslag av äldre bebyggelse och här finns höga kunskaps-, upplevelse- och bruksvärden. Riksintresset Hol omfattar bara den del som ligger norr om nuvarande E20, men även den södra delen är kulturhistoriskt mycket intressant. I den södra delen finns i utredningen också många objektnummer med mycket höga naturvärden vilket gör området mycket värdefullt även i naturhänseende.

Jag läser: "I den södra delen av byn finns flera gårdar kvar på sina 1700-talsplåsar (Dahlbogården, Mellantorp, Holstorp), delvis med välbevarad äldre bebyggelse. Detta område avspeglar än idag 1700-talets landskapsbild, även om det mesta av ängsmarken odlats upp till åker. Området har ett högt upplevelse/pedagogiskt värde och bör om möjligt bevaras i sin helhet."

Då undertecknad själv äger och brukar Dahlbogården kan jag gå tillbaka till 1650-talet och finna att gården aldrig är skiftad, som så många andra gårdar, utan finns än idag i sitt ursprung. Med det s.k. skogsalternativet skulle gården delas i två delar och i och med detta förstöra dess ursprung. Utredningen ger också sitt stöd till min synpunkt. Utredningen ger också sin syn på att korridoren längs järnvägen redan är uppodlad i stor del och i och med detta har mycket av det kulturhistoriska försvunnit.

I den kulturhistoriska utredning läser jag vidare: "I centrala östra delen påträffades ett rönjingsröseområde på krön samt slutningar på ömse sidor om den centrala mörnyrggen. Spritt i grupperingar inom området ett 30-40 tal rönjingsröse av varierande storlek och form samt ett åkerbak och fyra vallar av sten. De odlade ytorna återfinns inte på i 1700-talets kartor och kartgenerationerna framåt varför de antas sannolikt vara medeltida eller eventuellt äldre."

Kan man återskapa detta kulturhistoriska? Vad är värdet av att på plats se detta hur våra förfäders odlingsmöda såg ut? Eller skall vi bara se det på bilder framöver? Med en stor trafikled genom området förstör man detsamma och det går aldrig att återskapa. Jag menar att detta har ett högt bevarandevärde och skall finnas kvar i vår landskapsbild framöver och jag har stort stöd för min synpunkt i utredningen.

I det s.k. skogsalternativet går idag en vandringsled, som på ett flertal skyltar utefter leden belyser hur folket "på skogen" levde och hur landskapet sett ut. Med en motorväg i området tar denna bort en stor del av den upplevelse man på många platser får när man kan tänka sig tillbaka på människorna som fanns på beskrivna platser. Vårgårda kommun har också i sin översiktsplan 2006, den s.k. "Potential Vårgårda 2006-2015", beskrivit området skogsalternativet och bland annat hänvisar man i Kapitel 5 till miljöbalken, "att områden som endast obetydligt är påverkade av ingrepp i miljön skall så långt det är möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt förändrar dess karaktär."

När det gäller företagsmässigt för de inblandade fastighetsägarna utefter de olika alternativen kan jag inte finna annat än att det s.k. järnvägsalternativet minst påverkar brukarna. Att Vårgårda kommun i sitt tidigare yttrande i samråd påstår att det drabbar en stor del av kommunens bästa åkermark med järnvägsalternativet, går ju stick i stäv med att man i översiktsplanen 2006 lägger in bostadsbebyggelseområde i Hol på åkermark. Ett område som är betydligt större än vad som berörs av järnvägsalternativet. Dessutom skiljer sig inte andelen jordbruksmark som berörs i de olika alternativen nämnvärt enligt utredningen. Jag vidhåller som i mitt tidigare yttrande i samrådet att för de markägare som finns i skogsalternativet kommer arrenderingen av markerna mycket påtagligt att förstöra brukningen av skogen. Förslaget kommer att skära av ett 40-tal skogsskiften där brukningen kommer att vara på båda sidor om motorvägen. Där idag brukningen sker från "norrvidan" där stamfastigheten ligger, kommer man att få åka runt och infart från "södersidan". En omväg som kan handla om 1 mil, enkel resa, med liggande förslag. I det fallet är det s.k. järnvägsalternativet betydligt gynnsammare då fastigheterna redan är "avskurna" med järnvägen.

Undertecknad förordar det s.k. järnvägsalternativet med grund av det som ovan skrivits och med stöd av den eminenta vägutredning som gjorts.

Dahlbogården Hol

BERTH OTTOSSON

**Carlsson Harrieth SVÅD**

**Från:** Back Mats VGbpv  
**Skickat:** den 18 september 2008 12:15  
**Till:** Carlsson Harrieth SVÅD  
**Ämne:** VB Synpunkter angående sträckning E20 Vårgårda -> Alingsås

Diana/ör du oetta på E20  
 Mats  
 2008-09-18  
 2008-09-18  
 2008-09-18  
 2008-09-18

**Från:** Båne Mail [mailto:b.son@telia.com]  
**Skickat:** den 17 september 2008 17:48  
**Till:** Back Mats VGbpv; Backlund Anders VGurng  
**Ämne:** Synpunkter angående sträckning E20 Vårgårda -> Alingsås

Hejsan Mats

Här kommer några synpunkter från en relativt nyinlytnad småbarnsfamilj på Båne Gatagården 3  
 Vi trivs bra uti Båne och blir givetvis lite oroade för framtiden angående den nya sträckningen.

Men jag skall fatta mig kort, mina synpunkter efter lite tänkande är följande beträffande järnvägsalternativet.  
 P.g.a det är i en svacka och att det inte finns någon skog att ta ut som kan dämpa vågbullret tror jag att många hushåll kommer att drabbas på båda sidor av ett dovt muller.  
 Jag har tidigare varit bosatt i Lenahed som ligger närm Östadkulle och där kan man höra järnvägen om vinden ligger på.  
 Bullret kommer antagligen inte att uppnå några direkta decibel man kommer nog att anses som störande för alla berörda.  
 Sedan kan man ju även tänka sig att vi dom tillfälligen det ej blåser nämnvärt att avgaserna kan hamma som ett lock i svackan

Sedan en synpunkt beträffande utbyggnad av befintlig sträckning.  
 Om man ser till hur korridoren är tilltagen så kan man ju säga att om detta alternativet blir verklighet så blir ju påfästheten att Hol försvinner.  
 Jag menar att inom korridoren ligger ju skolan, kyrkan och dom flesta hushåll så detta alternativ tycker jag är helt fel.

Sålledes anser jag och antagligen många andra att skogsalternativen är det som skulle vara det bästa och troligtvis även det mest ekonomiska alternativet.

Tack för ordet.

MVH  
 /Christian Bengtsson med Fru och barn

Till  
 Vägverket Region Väst  
 Box 415  
 54224 Mariestad

2008-09-26

2008-09-26	2008-09-26
2008-09-26	2008-09-26

Synpunkter avseende vägutredning E20  
 Alingsås - Vårgårda, sept. - 08

Skogsalternativet är det självklara valet.

I skogen skär man inte av våra vägar, skapar inga barriäroffekter, styckar inte ned våra åkrar till småbitar eller skadar våra boendemiljöer  
 Ej heller skadas våra kulturella eller historiska miljöer.

Järnvägsalternativet, (som inte är något järnvägsalternativ, eftersom det inte följer järnvägen) liksom byggnation i nuvarande sträckning skulle utan överdrifter utgöra en katastrof för oss boende i Hol - Båne - Jonstorp.

Skogsalternativet skulle däremot skapa en förbättrad miljö med nuvarande E 20 som en väl fungerande lokalväg.

En väl fungerande lokalväg är för oss lantbrukare och boende i bygden det kanske allra viktigaste och eftersom det verkar finnas frågetecken kring lokalväg förbi Vårgårda samhälle vore det på sin plats med ett klargörande på den punkten

Lennart Larsson  
 Jonstorp Mellomgården 1  
 44795 Vårgårda

Jonstorp 7:1 o. 8:1



Angående vägutredning för fyrfältsväg mellan Alingsås och Vårgårda.

**Därför säger vi fortsatt NEJ i Gongstorp till skogsalternativet:**

Enligt Miljöbalken skall större mark och vattenområden som inte alls, eller endast obetydligt är påverkade av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön, så långt det är möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan påverka områdernas karaktär. Enligt Vårgårda-kommuns Översiktsplan i kapitel 5, karta 7 är skogsområdet söder om Vårgårda att betrakta som ett sådant.

Den södra delen av byn som forstsätter i skogen skapar en unik gammaldags bykänsla, som ger Gongstorp dess säregna karaktär. Ofta talar besökare om Astrid Lindgrens "Bullerbyn". Dessa idylliska och ostörda omgivningar ger en fantastisk möjlighet till friluftsliv och rekreation. Vi i Gongstorp vill kunna fortsätta att ströva och vandra i skogen söder om byn, plocka bär och svamp här och bedriva jakt i denna fantastiska miljö. Skogsalternativet skulle med dess höga bullernivåer och sönderdelning av skogen, förstöra mycket av bykänslan och omöjliggöra rekreationen i skogsområdet. De som bedriver jord- och skogsbruk vill fortsätta att kunna bedriva ett rationellt bruk även i framtiden, utan splittrade ägor.

Dessutom är Gongstorp by med dess unika omgivningar av riksintresse.

Vi vill att den nya sträckningen skall gå "nedanför" byn och inte "ovanför" byn. Vi vill också att den nya sträckningen skall gå så nära ån som möjligt, det vill säga så långt "ner" ifrån byn som det bara går och att lokalvägen kommer på byns sida om motorvägen.

Kläm inte in oss mellan en lokalväg och en fyrfältsväg! Vi vill ha kvar vår ostörda, idylliska miljö i och kring vår by!

Per Gustavsson Gongstorp 2:3  
 Henry Lindbergh Gongstorp 2:3  
 Bertil Olsson Gongstorp 4:5  
 Marita Olsson - " -  
 Torbjörn Pettersen Sivene 11:4 Jägare  
 Anneliese Lundqvist Gongstorp 6:1  
 Eva Gustavsson Gongstorp 9B  
 Emele Blomberg Gongstorp 9A  
 AFP6 HEDLUNN Gongstorp 5:3  
 Leinykkelund Gongstorp 5:3  
 Jörgen Karlsson Gowstorp 4:4  
 Jan Lindstedt Gongstorp 4:4  
 Lilian: Tage Karlsson Gongstorp 2:5

15:00 →

Susanne Fall 188021 Sivene 6:6  
 Lotta Karlsson Sivene Viken 6:6  
 Per Johansson Gongstorp 5:2

REGISTRERAD	2008-09-21
INLÅN	2008-09-21
REVISOR	2008-09-21
ÖVERSKICK	2008-09-21

SENIOR	2008-09-23	2008-09-23	2008-09-23
2008-09-23	2008-09-23	2008-09-23	2008-09-23

Vägverket Reg. Väst  
 Projektledare Mats Bäck  
 Box 415  
 542 24 MARIESTAD

Synpunkter avseende vägutredning med MKB för sträckan Siene-Lund.

objektnummer 65434591

Undertecknade ägare och brukare av jordbruksfastigheterna Vårgårda 5:3, Hoberg 2:20 och Siene Östergård 1:4 vill härmed lämna följande synpunkter, vilka vi anser vara av mycket stor vikt vid sträckningen av rubricerad väg.

Med anledning av den förväntade bristsituationen på jordbruksprodukter, såväl till livsmedels- som energiproduktion, anser vi det vara en självklarhet att bevara storskalig åkermark av hög kvalitet.

På ovan nämnda företag bedrivs idag ett aktivt lantbruk med mjölk- och spannmålsproduktion. De båda lantbruksföretagen (som är de större i området) är båda till stor del integrerade med andra gårdar som ligger såväl norr om, som väster om Vårgårda tätort. Förflyttningar av våra maskiner och redskap mellan de olika brukningsenheterna sker väldigt frekvent, inte sällan flera gånger per dag.

För att ovan nämnda fastigheter ska vara bärkraftiga och kunna utvecklas även i framtiden krävs minst nuvarande åkerareal. Dessutom är det av största vikt att maskiner kan förflyttas rationellt mellan de olika enheterna. Vi vill dessutom tillse att detta sker med så liten påverkan på vår kringmiljö och boende som möjligt och på ett trafiksäkert sätt.

Mot bakgrund av detta vill vi framföra följande:

Åkermark en bristvara

Vi anser att det är av största vikt att den nya motorvägen, inklusive lokalväg och trafikplatser, får en sträckning mellan Siene-korsningen och avfarten mot Borås (vid Doggy) som ansluter till nuvarande E20 och med hänsyn till det ovan anförda att så lite åkermark som möjligt tas i anspråk. Detta torde kunna åstadkommas om ny motorväg och lokalväg tillåts löpa i så nära anslutning till varandra som möjligt. Viktigt för oss är också - OM jordbruksmark måste tas i anspråk - att detta sker vid kanten av befintliga åkrar för att undvika att de styckas i två delar med kraftigt ökande arronderingsproblem. Oavsett vilken korridor - Alingsås - Tubbetorp - som väljs för den nya vägens sträckning måste den nya vägen ansluta till befintliga E20 vid Siene.

Lokalväg Doggy - Lund

Vi är helt beroende av en lokalväg för sträckan Siene-Doggy-Lund. Vägutredningen innehåller ingen lokalväg mellan Doggy-Lund vilket helt stoppar vår verksamhet då det inte är möjligt att framföra flertalet av våra ekipage genom Vårgårda tätort. Som exempel är en skördetröska över 4,50 m bred i transporttillstånd vilket omöjliggör transport genom tätorten. Dessutom vill vi inte bidra till att försämra miljön i Vårgårda genom att framföra gödseleinor och andra redskap i tätorten. Vi vill poängtera att utan en lokalväg utanför tätorten kan våra företag inte fungera som de gör i dag vilket får mycket långtgående och allvarliga konsekvenser.

Vårgårda den 8 september 2008

*Vivika Reventberg*  
 Vivika Reventberg

*Måns Reventberg*  
 Måns Reventberg

Wårgårda Hergård AB  
 447 91 VARGÅRDA

*Gunnar Olsson*  
 Gunnar Olsson

*Arne Olsson*  
 Arne Olsson

Siene Östergård  
 447 95 VARGÅRDA

**Bäck Mats VGbpv**

**Från:** Henning [hknudsen@telia.com]  
**Skickat:** den 25 september 2008 10:11  
**Till:** Bäck Mats VGbpv  
**Ämne:** Väg E20 Delen Alingsås-Värgårda. Vägutredning

Väg E20 Alingsås-Värgårda.  
Vägutredning

Till berörda parter  
Vägverket  
Mats Bäck

Fastighet Lund 3:21  
Henning Knudsen  
Catrin Knudsen

Yttrande till er i frågan om vägutredningen som berör vår fastighet Lund 3:21 vid rasta i Värgårda.

Vi dras nu igen in i frågan om det Ev. ombyggnation av E20 och cirkulations plats vid rasta, men denna gång rör det inte bara cirkulationsplatsen utan också den Ev. planerade vägen som skall gå öster om vår fastighet för att knyta ihop stockholmsvägen och Herrljunga vägen.

Nu berör denna fråga oss mycket starkare då vi tidigare varit i en berg och dalbana känslomässigt om den omtalade nya cirkulationsplats vid rasta. Då vi nu ser att vi kanske kommer att bli omringade av vägar både från Väster, Norr och nu Öster, kommer då buset att bli omringad av vägar och känslan av att bo på landet försvinner. Även buller och vibrationer kommer att påverka oss i större grad, så och den förorening som fin och som bara kommer från ett håll, kommer nu också att komma från ett ymerligare håll mot vår fastighet.

**Utdrag ur vägutredningen:**

Buller och vibrationer: Bullerupplevelsen i området kommer att ökas, för många positiva men för andra negativa. En enkät eller intervjuundersökning skulle kunna fånga upp hur de boende i området upplever förändringarna. Även upplevelsen av bullret i olika cirkulationsmiljöer inom vägutredningens utredningsområde bör på detta sätt kunna följas upp.

Att vägen E20 och en cirkulationsplats i anslutning till denna måste göras om, känns mera som en självklarhet då olyckorna varit flera den senaste tiden, men att gå in med vägen bakom huset (Öster) kan vi inte se gör någon skillnad i olycka statistiken i av och påfart från och till E20.

Tyngre trafik kommer att användas denna väg (öster om Lund 3:21) för att komma till den industri som Autoliv, Autoflator, LBC Värgårda, Ragnsells, Sundolitt och alla andra industrier i Värgårda. Flera av dessa industrier använder Stockholmsvägen som en genomfartsled för att komma till sopstippen, Rasta för att äta lunch, eller ta sig till industrier i Herrljunga. Detta kan jag inte se skulle förändras, om en ny väg skulle dras öster om vår fastighet. Meningen med "nya E20" är väl att denna ska sluka större delen av trafik, ink. den trafik som kommer från Herrljunga eller skall dit! Trafiken kommer i största del att använda den nya vägen i stället för att använda och samla trafiken på E20.

En ny väg Öster om vår fastighet kommer sin tur ge belisterna en korsning till att ta hänsyn till och tänka på. Om en väg mellan Värgårda och Herrljunga som inte skall vara ansluten till cirkulationsplatsen vid rasta, finns ju redan den gamla Herrljunga vägen som en knytpunkt mellan Värgårda och väg 181 mot Herrljunga. Jag vet att jag föreslår skulle påverka andra fastighetsägare, men jag kan inte se er vilja att göra det bästa för oss om ni lägger ytterligare en vägg utanför vårt köksfönster.

Barnes möjlighet att känna närheten till naturen försvinner också i större grad, då våra barn ofta leker i skogsdungen över åkern på östra sidan av fastigheten. Våra barn har det redan svårt

2008-09-26

2008-09-30	2008-09-27	2008-09-27	2008-09-27
388/888	388/888	388/888	388/888

Väg E20 Alingsås-Värgårda.

Vägutredning

Till berörda parter

Vägverket

Mats Bäck

Skriver till er i frågan om:

Den Ev. nya vägen som kommer att knyta ihop Stockholmsvägen och nya Herrljungavägen som är en del av vägutredningen E20 mellan Alingsås-Värgårda.

Underrensade fastighetsägare medger sig en ny väglinje mellan Stockholmsvägen och väg 181, Herrljunga vägen som ev. kommer att gå på fastigheterna: 3:21, 2:9, 2:5 och 9:1. Övriga fastighetsägare på Stockholmsvägen som ev. kommer att motsätta sig den nya dragningen kan även komma att sll på denna lista, då med fastighetsbeteckning och underskrift på detta.

Vi motstår oss en ny väg som kommer att tränga sig in på vår närmiljö och våra bostadsdelar, det måste finnas lösningar som skulle fungera bättre och som skulle ge bra trafiken säkrare för alla parter. En ny väg konstär ger färre brockar som plus, men som sänker bostads och livskvaliteten hos de berörda fastighetsägarna. En ev. värdeminskning av fastigheterna kan också komma till grund av en ny och mer närliggande väg. Vi kräver en värdering av fastigheterna, då en ny väg kan komma att påverka värdet före och efter en ny dragning över eller närmare fastigheterna.

Berörda fastigheter: LUND

Fastighetsbeteckning: 3:21 Underskrift: Henning Knudsen

Fastighetsbeteckning: 2:5 Underskrift: Catrin Knudsen

Fastighetsbeteckning: 2:9 Underskrift: Mats Bäck

Fastighetsbeteckning: 9:1 Underskrift: Mats Bäck

Fastighetsbeteckning: Underskrift:

Fastighetsbeteckning: Underskrift:

Handwritten notes and signatures at the top of the page.

med Stockholmsvägen då mycket tung trafik går på denna väg, även personbilar som färdas i mycket hög hastighet. Linnea var äldre dotter har självant tagit kontakt med polisen i Bofås för att få deras hjälp med den alltför snabba trafiken. Linnea har också skrivit till Alingsås tidning för att få billister att ta det lugnare på denna väg, tidningen valde att göra ett reportage om Linnea då dom tog hennes brev på allvar. Denna fråga kom även upp bland politiker i kommunen. Det är därför en ny väg på denna sida av fastigheten berör oss så hårt, vi har en "friplats" kvar på vår fastighet och denna vill ni ta bort med en ev. ny väg! Vi ser helst att Stockholmsvägen går på den tänkta trafikplatsen vid rasta, då detta blir mindre störande för alla parter som bor här och bättre översikt för trafikanterna

#### Utdrag ur vägutredningen:

Fritidstillsynsresen avser skydd av naturkvaliteter förrecreation och fritidstliv. Med fritidstliv avses vistelse i naturen för naturupplevelse, fysisk aktivitet eller avkoppling. Till väsentliga naturkvaliteter för fritidstlivet hör bl a variationen i landskapet. Även anläggningsskaps näde aktiviteter, till exempel motor sport, ridning, skytte etcetera ingår i fritidstlivs intresset.

Då förstudien väg E20/181 trafikplats Lund var uppe, kontaktade jag Vårgårda kommun för att få deras syn på trafikplatsen. Då tog en tjänste kvinna, har inte hennes namn, upp en karta som vi tittade på, där syntes också en väg på östra sidan av vår fastighet, hon sade att hon inte visste vad det var för väg, men att kommunen inte hade i planer att bygga en väg på den angivna platsen, utan hon bad mig ta kontakt med berörda part på vägverket. Jag kontaktade då Mats Bäck som var projektledare för förstudien (trafikplats Lund) och ställde frågan till honom som kunnig i frågan, han sade samma sak som kommunen, att någon väg på den sidan av fastigheten inte var på tal från vägverkets sida och att han inte kände till detta heller, men att det kunde vara kommunens tanke. Han skickade mig den ända förstudie han kände till som skulle beröra vår fastighet och det

var: *E20 Förstudie för delar Vårgårda-Holmestad.*

*Berätningshandling augusti 2000. Vägverket.* Jag tittade igenom handlingarna men kunde inte uttyda handlingarna, utan finna ro i det besked som Mats Bäck gett mig och även det kommunen sagt. Till följd av detta, beslutade vi att inte sätta vårt hus till salu, då vi kände att vi trivdes och skulle trivas även om det blev en ny trafikplats vid rasta.

Funderingar finns också från oss hur en väg skulle påverka vårt grundvattnet idag, vi har redan två vallar som går mot vår grävda brunn, jag vet att, då nya Herrijunga vägen lades om och vallarna kom mot vår fastighet, gjordes också en dränering för att leda bort vattnet, men hur påverkar vägen och vallen vårt grundvattnet idag, det vet vi inte ens själva, och tankarna om hur det kanske kommer att påverka dricksvattnet ytterligare av en ny väg och cirkulationsplats kan bara fackmän svara på.

Utdrag ur vägutredningen:

#### Viktiga grundvattenresurser

Dricksvattenförsörjning med uttag från grundvatten förekommer rikligt inom utbredningsområdet, både som enskilda och kommunala vattentäkter. Naturliga grundvattenkällor förekommer också. Även påverkan av dagvatten med lågt föroreningsinnehåll kan på sikt slå ut en vattentäkt. Ökad trafik kommer att öka föroreningshalterna i vägdagvattnet. Kortvariga häftiga regn som inträffar efter en längre tid av uppehållsväder sköljer av ansamlade föroreningar från vägbanan och ger tillfälliga men höga föroreningshalter i vägdagvattnet. Det kan finnas risk att dessa situationer kan inträffa oftare genom de klimatförändringar som uppmärksamhets under senare år. Det går inte att utesluta att enskilda vattentäkter på sikt kan slås ut av föroreningsbelastning.

Våra träd som går vid gränsen av vår fastighet mot Stockholmsvägen har vi vid förre förstudien av trafikplats Lund E20/181 tagit med i vårt yttrande, och då fått ett löfte från Vägverket och Mats Bäck om att dessa inte ska röras. Vi utgår från att detta löfte står fast då det är samma trafikplats vi talar om. Vi tror även att dessa träd är fridlysta och inte får röras, det var vad förre fastighetsägaren sade oss, men detta vet vi inte med säkerhet. Träden är mycket viktiga för oss då dessa skärmar av mycket buller och ger en känsla av att huset inte ligger så nära vägen. Nu till den sista punkten, det ekonomiska i frågan, hur påverkas en cirkulationsplats värdet på fastigheten och förödande skulle det vara för värdet på fastigheten om vägen kommer öster om vårt

hus. Vi gjorde en värdering av huset i juni-08 för att veta hur värde förändringen har varit sedan vi köpte huset 2001. Vi köpte då huset för 700.000kr och fick en värdering av huset 7år senare på 1.800.000kr det var vad mäklarna i Sparbanken skulle sätta för utgångspris på fastigheten vid en försäljning. Det för oss var mycket glädjande då vi känner att vi fått lön för allt jobb vi lagt ner på huset, huset är totalrenoverat, dvs. nytt tak, bergvärme, många nya fönster, ny fäsad och isolation, ny altan på 80m<sup>2</sup>, nytt kök och alla rum totalt renoverade i huset.

Att se den Ev. vinst försvinna vid en försäljning eller försämrans känns mycket tungt, och i detta ber vi Vägverket redan idag göra en egen värdering av fastigheten och sedan göra en ny efter att ett beslut om omläggning och nybyggnation av vägen är klar. Det är först då man kan se den Ev.

ekonomiska förlust man lidit till följd av vägen. Detta ställer vi som krav att vägverket tar med i en vidare förhandsstudie. Det är som Anders Backlund själv uttryckte det: Så länge en studie av en Ev. ny väg finns är det mycket tragisk för en fastighetsägare att vara i, det kan kännas som en dödmans hand ligger som hinder för en Ev. försäljning, detta är inget citat av Anders Backlund, utan mera en del av så som han uttryckte sig.

Vi är självfallet mycket tacksamma om Vägverket kan kontakta oss per brev i Ev. förändringar eller beslut som rör: Väg E20 Alingsås-Vårgårda Vägutredning.

Mvh Henning Knudsen och Catrin Knudsen



Vägverket  
Region Väst  
405 33 GÖTEBORG  
Telefon: 0771-119 119 · Texttelefon: 0243-750 90 · Fax: 031-63 52 70

