

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## E20 förbi Mariestad

Mariestads kommun, Västra Götalands län

Vägplan, 2016-09-30

Projektnummer: 150307



**Trafikverket**

Postadress: Box 110, 541 23 Skövde

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse för E20 förbi Mariestad

Författare: Structor Mark Göteborg AB

Dokumentdatum: 2016-09-30

Ärendenummer: TRV 2015/80602

Projektnummer: 150307

Version: 3.0

Kontaktperson: Marie Söderlid, Trafikverket

Omslagsfoto: Rådhuset Arkitekter AB

Tryck: Majornas Grafiska AB

# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>4</b>
<b>PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING</b>	<b>5</b>
<b>SAMRÅDSKRETS</b>	<b>5</b>
<b>SAMRÅD</b>	<b>5</b>
Samråd med berörd länsstyrelse	5
Samråd med berörd kommun	6
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	7
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	16
Samråd med allmänheten	19
Övriga samråd	23

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

Den här samrådsredogörelsen behandlar yttranden och synpunkter som kommit in till Trafikverket efter förstudieskedet. Skriftliga yttranden och synpunkter finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2015/80602. För yttranden och synpunkter som kommit in fram till och med förstudieskedet hänvisas till samrådsredogörelsen i förstudien, daterad 2010-01-26. Under förstudieskedet inkomna yttranden och synpunkter finns i sin helhet diarieförda under ärendenummer TRV 2009/9311, TRV 2009/0197, TRV 2009/30698, TRV 2011/53339 samt PP20 2008:80629.

## Sammanfattning

Under förstudieskedet hölls två samrådsmöten med länsstyrelsen och Mariestads kommun, den 22 maj 2008 och den 26 augusti 2008. Ett informationsmöte med allmänheten ägde rum den 19 november 2008 på Regionens Hus i Mariestad. Förstudie samrådshandling fanns sedan tillgänglig för allmänheten under perioden 11 augusti–1 oktober 2009. Annons om samrådsmötet och utställningen av samrådshandlingen var införd i Mariestads-Tidningen. Information om mötet och utställningen fanns också på Trafikverkets webbplats. Samtliga inkomna yttranden och synpunkter finns sammanställda i samrådsredogörelsen från förstudieskedet.

Länsstyrelsen beslutade den 22 oktober 2009 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

I december 2012 beslutade Trafikverket om att förstudien skulle ligga till grund för upprättande av vägplan och miljökonsekvensbeskrivning för vägstandard genomgående fyrfältsväg med planskilda korsningar och passager samt hastighetsstandard om minst 100 km/h.

Samrådsmöte med länsstyrelsen i Västra Götaland har hållits i Mariestad den 30 november 2015 och den 13 juni 2016.

Samrådsmöte hölls med allmänheten den 15 december 2015 i Trädgårdens skolas aula i Mariestad.

Samrådsmöte med Mariestads kommun har hållits i Mariestad den 17 december 2015 och den 13 juni 2016.

Ytterligare ett samrådsmöte med allmänheten hölls den 21 juni 2016 i Jubileumsteatern, Karlsholme Folkets Park i Mariestad. I samband med mötet hölls öppet hus.

# Planläggningsbeskrivning

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

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2015-11-25 och 2016-05-31.

## Samrådsrets

Samrådsretsen har definierats utifrån Trafikverkets rutiner och ledningsdokument. Samrådsretsen har berört hela utredningsområdet. De som bland annat berörs av detta projekt är fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk, samfälliga mark- och vattenområden där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk, nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastighet eller utrymme som kan komma att tas i anspråk. Av projektet kan även fastigheter med bostadsbyggnader som utan bullerdämpande åtgärder utsätts för buller över riktvärden för vägtrafikbuller/trafikbuller samt fastigheter vars utfart till allmän väg planeras ändras komma att beröras. Fastigheter kan även komma att beröras av indragning av väg. Gemensamhetsanläggningar och därmed jämställda vägsamfälligheter och vägföreningar kan också komma att bli berörda. I samrådsretsen ingår förutom länsstyrelse och kommun även övriga intressenter och myndigheter, lokala organ, föreningar med flera. Projektet har bedömts kunna anses medföra betydande miljöpåverkan, varför samråd med utökad krets är aktuellt. Kollektivtrafikmyndigheten i Västra Götalandsregionen har kontaktats angående samråd. Myndigheten har meddelat att Västtrafik kommer att yttra sig i ärendet.

## Samråd

### Samråd med berörd länsstyrelse

Ett tidigt samrådsmöte hölls den 30 november 2015 med länsstyrelsen i Västra Götaland i Mariestad. Syftet med mötet var att redogöra för projektet, dess mål och tidplan. Trafikverket redogjorde för miljöförutsättningarna i projektet. Även gestaltungsfrågor diskuterades. En Powerpointpresentation skickades till länsstyrelsen som underlag inför samrådsmötet. Länsstyrelsen påpekade bland annat vikten av att studera frågor över etappgränserna tidigt, exempelvis masshantering. Andra synpunkter som framfördes var att Trafikverket bör beskriva effekterna inom influensområdet och inte bara utredningsområdet samt att tillståndsprövning krävs om Natura2000-områden kommer att påverkas på något sätt. Länsstyrelsen ska kontrollera om arkeologisk utredning är beställd, vilka utredningar länsstyrelsen känner till angående fiskarter i Tidån samt om det finns någon vattendom angående planerad ny bro över Tidån. Riskutredning, anpassning av broar för friluftslivet samt kulturhistorisk utredning diskuterades också. Länsstyrelsens synpunkter kommer att

beaktas i det kommande arbetet genom att miljökonsekvenserna behandlas i den integrerade planbeskrivningen för samrådshandlingen.

Ytterligare ett samrådsmöte hölls med länsstyrelsen i Västra Götaland den 13 juni 2016 i Mariestad. Syftet med mötet var att informera om pågående arbete med val av lokalisering. En Powerpointpresentation skickades till länsstyrelsen som underlag inför samrådsmötet. De diskussioner som fördes var konstaterandet att planförslaget på Sunds verksamhetspark kommer i konflikt med korridor för ny E20. Möjligheter för eventuell framtida exploatering utmed befintlig E20 på de avsnitt där röd och grön korridor går i nysträckning diskuterades, likaså hantering av gång- och cykelvägnätet samt lokalvägar och enskilda vägar. Möjliga lösningar redovisas så att alla vägsystem hänger ihop även efter en utbyggnad. I fortsatt arbete kommer dessa vägnät att studeras mer i detalj. Reservvattentäkten vid Hassle diskuterades. Skyddsområde för vattentäkten kommer att beröras av ny trafikplats för väg 26 i blå och röd korridor. Föreskrifterna för skyddsområdet påverkar byggnation. Mariestads kommun ska hantera frågan om skyddsområdet ska upphävas. Området är även utpekad som en grundvattenförekomst med miljö kvalitetsnormer, varför Trafikverket, oavsett vad som händer med skyddsområdet, kommer att vidta åtgärder för att skydda grundvattenförekomsten. Trafikverket meddelar att riskbedömning av olycka med farligt gods pågår för de respektive korridorerna. Ny bro över Tidan diskuterades. Skyddsåtgärder kommer att vidtas under byggnationen för att förhindra påverkan på bl.a. vattenkvaliteten. I grön och röd korridor kan artskyddsprövningar bli aktuella eftersom livsmiljöer för strikt skyddade groddjur sannolikt påverkas. Länsstyrelsen påminde Trafikverket om att en lokalisering som kräver artskyddsprövning endast får väljas om alla andra alternativ är uteslutna. Trafikverket bedömer att en breddning förbi Natura 2000-området Greby backar inte kommer att påverka området på ett betydande sätt. Tillstånd bedöms därmed inte vara aktuellt. Länsstyrelsen frågade om även risk för betydande påverkan kan uteslutas. Trafikverket svarar att man i nuläget gör den bedömningen. Åtgärder på befintlig väg bl.a. på sträckan förbi Ingarud-Berga diskuterades. Nya bullersituationer diskuterades. Röd och grön korridor medför nya bullerstörningar i tidigare ostörda miljöer. Samtidigt blir en del områden utmed blå korridor tystare. Trafikverkets behov av att genomföra lämpliga kompensationsåtgärder när det gäller vatten diskuterades. Trafikverket efterfrågade möjligheter till samarbete i vattenrelaterade projekt, t.ex. anläggande av våtmarker. Hantering av massöverskott i projektet diskuterades. Samordning mellan E20-projekten sker i bl.a. viltfrågor (faunapassager). Länsstyrelsen frågade om sammanställning av konsekvenser kommer att ske eller endast en avstämning mot projektmålen. Trafikverket svarade att både sammanställning av konsekvenser och avstämning mot projektmålen för respektive korridor kommer att göras. Länsstyrelsen frågade när arkeologisk utredning steg 2 kan bli aktuell. Trafikverket svarar att det arbetet kan påbörjas så snart lokalisering är vald.

### Samråd med berörd kommun

Ett samrådsmöte hölls den 17 december 2015 med Mariestads kommun. Syftet med mötet var att inhämta information samt synpunkter från kommunen. En Powerpointpresentation skickades till kommunen som underlag inför samrådsmötet. Trafikverket redogjorde för projektet och dess tidplan. Kommunen frågade hur minskning av CO<sub>2</sub>-utsläpp och energianvändning ska ske. Klassningen av Hassle som vattenskyddsområdet diskuterades, då detta inte längre är i bruk. Kommunen kontaktar länsstyrelsen i denna fråga. Kommunen ansåg vidare att en barnkonsekvensanalys även bör göras för Leksbergsskolan. Trafikverket föreslog att denna analys görs i en annan av etapperna av utbyggnaden av E20. Vidare gick

kommunens planer igenom. Trafikverket efterfrågade ett antal dokument från kommunen. Trafikverket diskuterade även upprättande av ett geodataavtal med kommunen. Angående avfallsdeponin har Trafikverket en del frågor, bl.a. kring vattenavledningen. Sluttäckning av deponin pågår.

Ytterligare ett samrådsmöte hölls med Mariestads kommun den 13 juni 2016 i Mariestad. Syftet med mötet var att informera om pågående arbete med val av lokalisering. Diskussion fördes bland annat om att planförslaget på Sunds verksamhetspark kommer i konflikt med korridor för ny E20. Föreslagen plangräns ligger nära och ger inte utrymme för en breddning eller ny bro. Kommunen tycker det är olyckligt att Trafikverket inte reagerat tidigare på utformning av planen. Ett möjligt sätt för kommunen att gå vidare kan vara att avvakta med den del av planen som berörs och fortsätta planarbetet endast på den norra delen. Det är av betydelse att korridoren optimeras mellan trafikplats Haggården och trafikplats Ullervad. Eftersom korridoren är gemensam för samtliga alternativ i detta läge kan det finnas möjligheter att börja detaljstudera detta avsnitt relativt snart i fortsatt arbete. Trafikverket återkommer i frågan. Möjligheter för exploatering utmed befintlig E20 på de avsnitt där röd och grön korridor går i nysträckning diskuterades. Reservvattentäkten vid Hassle diskuterades. Skyddsområde för vattentäkten kommer att beröras av ny trafikplats för väg 26 i blå och röd korridor. Skyddsområdet har föreskrifter som bl.a. reglerar hur djupt man får schakta, vilket påverkar möjligheterna att bygga väg i området. Vid det tidiga samrådet i december 2015 signalerade kommunen att man inte hade något behov av vattentäkten. Begäran skulle göras hos länsstyrelsen om att upphäva skyddsområdet. Frågan har ännu inte hanterats av kommunen. Området är även utpekad som en grundvattenförekomst med miljö kvalitetsnormer så oavsett vad som händer med skyddsområdet, kommer Trafikverket att vidta åtgärder för att skydda grundvattenförekomsten. Skyddsåtgärder under byggtiden i samband med byggnation av ny bro över Tidån diskuterades. Det är viktigt att vandringsmöjligheterna för öring inte försvåras. Trafikverkets behov av att genomföra lämpliga kompensationsåtgärder när det gäller vatten diskuterades. Trafikverket efterfrågade möjligheter till samarbete i vattenrelaterade projekt, t.ex. anläggande av våtmarker. Hantering av massöverskott i projektet diskuterades. Trafikverket redogjorde för idén med landskapsanpassning. Avslutningsvis redogjorde Trafikverket för arbetet och tidplaner på samtliga delsträckor på E20. E20-projektet är ett sk nationellt projekt, vilket innebär att det krävs regeringsbeslut för att få börja bygga. Regeringen tar beslut endast en gång om året, vilket kan innebära förseningar.

### Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Efter samrådsmötet den 15 december 2015 (kallelse till allmänheten skedde via annonsering i Mariestads-Tidningen och Post- och Inrikes Tidningar den 10 december 2015 och Skaraborgsbygden den 11 december 2015 och där så kallade åsiktsvykort fanns tillgängliga att ta med sig) inkom följande synpunkter till Trafikverket:

#### **Boende Brodderud**

Ett hushåll i Brodderud förordar korridorerna Sydöst eller Lokaliseringsplan främst på grund av befintlig bullersituation.

## **Boende Hasslerör**

Ett hushåll i Hasslerör förordar att E20 ska behålla sin nuvarande sträckning, motsätter sig korridorerna Lokaliseringsplan och Sydöst bland annat på grund av att mycket jordbruksmark skulle behöva tas i anspråk samt att bullersituationen skulle försämrans.

## **Boende Karleby**

Förordar utbyggnad i befintlig sträckning för att kunna fortsätta bruka sin jord. Hindsbergsbron bör byggas om till en bredd som klarar jordbruksmaskiner.

## **Boende Krontorp**

Ett hushåll i Krontorp förordar korridor Lokaliseringsplan. Även korridor Sydöst kan accepteras. Motiveringen är att båda dessa alternativ skulle leda till bättre trafikmiljö och bullersituation vid deras bostad.

## **Boende Suntorp**

Fem boende i Suntorp förordar ombyggnad i befintlig sträckning, alternativt korridor Nordväst, främst på grund av den negativa påverkan som de andra alternativen skulle få på djur- och naturliv.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar samtliga synpunkter ovan.*

## **Boende enskild väg ”Slöbäsavägen”/”Slöbergsvägen”**

Tre boende på Slöbäsavägen förordar ombyggnad i befintlig sträckning, alternativt korridor Nordväst, främst på grund av den negativa påverkan som de andra alternativen skulle få på djur- och naturliv.

Två fastighetsägare, varav en boende nära korridor Lokaliseringsplans anslutning till väg 26, har hört av sig till Trafikverket angående planerad försäljning respektive köp av fastighet inom det område som är aktuellt för utredning av olika korridoralternativ och uttrycker oro över att inte veta vilken korridor det blir.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar synpunkterna. Alla fyra alternativen i förstudien är lika aktuella och utreds under vintern/våren 2016. En kombination av de fyra alternativen är också möjlig. Bilagorna till förstudien som bl.a. visar de fyra olika korridorernas sträckning har skickats till den person som planerar inköp av fastighet. Beslut om korridorval kommer att fattas till sommaren 2016.*

## **Boende Ingarud Gaterud**

Förordar ombyggnad av E20 i befintlig sträckning och vill inte att ny E20 ska anläggas i korridor nära hans fastighet. Frågar hur det blir med väg 2959 och ser helst inte att den görs om till enskild väg.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket utreder i dagsläget de olika alternativen från förstudien. Samråd med bland annat allmänheten planeras till juni 2016 och inbjudan till detta kommer bland annat ske med brev. Vi kommer även att annonsera i Mariestads-Tidningen. På detta möte kommer*



*vi att presentera hur vårt arbete fortskrider och vad vi vet hittills. Inget alternativ är beslutat och kommer inte heller vara det vid detta tillfälle. Samrådet är en del av arbetet som kommer leda fram till ett beslut om val av lokalisering för E20 förbi Mariestad under hösten 2016. Vi utreder flera olika alternativ för vägen, där möjligheten att behålla E20 i dagens sträckning är ett utav alternativen.*

## **Synpunkter där boendeort inte framgår**

Sju personer/hushåll förordar ombyggnad i befintlig sträckning, varav två även kan tänka sig korridor Nordväst i andra hand. En av dessa personer föreslår även en alternativ sträckning av vägen. Förslaget innebär att vägen dras i ny sträckning från avfallsanläggningen, går söder om Ingarud och ansluter åter vid korsningen E20/väg 26. De anledningar som främst anges till varför vägen ska byggas om i befintlig sträckning är att djur och natur samt friluftsliv kommer att påverkas negativt – flera boende påpekar att bland annat lodjur finns i området. Även stora arealer värdefull jordbruksmark kommer att behöva tas i anspråk om E20 ska dras i ny sträckning.

En person informerar om att viltstängslet inte är sammanhängande och vikten att viltpassager skapas.

Ytterligare en person anser att E20 ska anläggas i sträckning så långt bort från Mariestad som möjligt för att underlätta för lokal- och cykeltrafik samt stadens möjligheter till att växa.

En person frågar när beslut om sträckningen av E20 förbi Mariestad kommer att tas samt på vilket sätt detta beslut kommer att delges berörda fastighetsägare.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket noterar synpunkterna. Faunapassager samt placering av viltstängsel kommer att studeras för samtliga korridorer och ska samordnas med övriga etapper på E20.*

*Ett liknande alternativ till det ovan föreslagna studeras och kommer att presenteras när samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ, tillgängliggörs för allmänheten.*

*Det finns i dagsläget inga beslutade datum för vare sig beslut eller delgivning.*

*Trafikverket utreder i dagsläget de olika alternativen från förstudien. Samråd med allmänheten planeras till juni 2016 och inbjudan till detta kommer bland annat att ske med brev till berörda men även via annons i Mariestads-Tidningen. På detta möte kommer vi att presentera hur arbetet fortskrider och vad vi vet hittills. Inget alternativ är beslutat och kommer inte heller att vara det vid detta tillfälle. Samrådet är en del av arbetet som kommer att leda fram till ett beslut om val av lokalisering för E20 förbi Mariestad under hösten 2016.*

Efter samrådsmötet den 21 juni 2016 (kallelse till allmänheten skedde via annonsering i Mariestads-Tidningen och Post- och Inrikes Tidningar den 13 juni 2016 samt per brev till de som kan antas bli enskilt berörda). Åsiktsvykort fanns tillgängliga att ta med sig efter samrådsmötet. Följande synpunkter inkom till Trafikverket:

## **Boende Hindsberg**

Boende i Hindsberg oroas över bullerpåverkan och hur bullret kommer att påverka boende- och livsmiljön i byn. Framför allt är det norra delen av sträckan Götene–Mariestad och den mest södra delen av sträckan förbi Hindsberg fram till Håggårdens trafikplats som kommer att påverka byn. Bland annat dubbdäck, vått väglag samt vindriktning påverkar

bullernivåerna vid Hindsberg. Boende föreslår att Trafikverket mäter bullret i byn. De boende ser gärna att eventuella bullerskärmar görs av solpaneler för att förse det framtida projektet Electrivillage Mariestad med energi.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket noterar synpunkterna. För buller hänvisas till vägplan samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ, daterad 2016-09-30. Beräkning av buller sker genom beräkningsmodell och inte mätning i verkligheten. Att utföra bullermätning med hög precision är komplicerat. Det beror bland annat på att ljudutbredning utomhus är kraftigt väderberoende. Faktorer som vindstyrka, vindriktning, luftfuktighet, temperatur och lufttryck spelar stor roll för mätningens resultat och det är svårt att hitta tidpunkter att mäta då dessa förutsättningar är de rätta. Blåser det till exempel åt fel håll blir uppmätta nivåer lägre än vad de skulle blivit med standardiserade förutsättningar.*

*I beräkningsmodellen kan man studera bullerutbredningen från E20 under standardiserade förhållanden, vilket gör beräknade värden jämförbara mot gällande riktvärden. Beräkningsmodellen baseras på en virtuell modell av terräng, topografi, byggnader och vägar. De standardiserade meteorologiska förhållanden som används i beräkningsmodellen innebär bl. a. att det alltid är medvind till alla byggnader, vilket är en omöjlighet i praktiken. Erfarenhetsmässigt är beräknade ljudnivåer högre än uppmätta.*

## **Boende Suntorp**

Boende kring Suntorp som inkommit med synpunkter efter samrådsmötet den 21 juni 2016 förordar blå korridor på grund av att den korridoren påverkar landskapsbilden, boendemiljön, rekreationsområden samt natur- och djurliv minst. Flertalet av fastighetsägarna skulle få en kraftigt försämrad livsmiljö med grön korridor. Intrången i natur och jordbruksmark/åkermark blir mindre i blå korridor jämfört med grön korridor. En del uttrycker oro för Rattugglans fortsatta existens och de arbetstillfällen som finns där samt ridskolan vid Munkhagen – båda verksamheterna anses hotas i alternativet med grön korridor. En fastighetsägare oroas av värdeminskning på sin fastighet och önskar bli inlöst ifall grön korridor väljs. Ytterligare ett argument som används för blå korridor är fördelarna utifrån turismsynpunkt – turister får närmare att svänga av mot Mariestad än om E20 skulle dras i en sträckning längre bort från staden.

En person uppger att man vid tidigare informationsmöten blivit informerad om att ingen sträckning av E20 ska gå genom befintlig bebyggelse.

En annan boende undrar om kostnaderna för ny bro över Tidan är inkluderade i den totala kostnaden för grön korridor.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket noterar synpunkterna.*

*Kostnaderna för ny bro över Tidan är inkluderade i den totala kostnaden för grön korridor.*

## **Boende Ingarud**

Hälften av de boende kring Ingarud som inkommit med synpunkter förordar grön korridor och hälften blå korridor. Två boende/hushåll ger inte uttryckligen stöd för någon av korridorerna. Argumenten för blå korridor är att den innebär mindre intrång i naturmiljö

och jordbruksmark/åkermark samt mindre påverkan på djurlivet än t.ex. grön korridor. En del boende skulle få grön korridor väldigt nära in på sig och därmed förstörd boende- och livsmiljö. En del betonar att den störning som blå korridor skulle ge under byggtiden är tillfällig, medan konsekvenserna för de boende blir långvariga eftersom de boende måste leva med störningar permanent om grön korridor väljs. Ett annat vanligt förekommande argument för blå korridor och emot grön korridor är att de som idag bor längs med befintlig E20 har valt att bosätta sig där medan de som bor på landet har valt att bo långt bort från vägen.

En fastighetsägare understryker vikten av att vägbyggnationen kommer igång snarast, oavsett vilken korridor som väljs, att fastighetsägare erbjuds generös ersättning samt att bullerskydd/bullervallar blir ordentliga så att gällande riktvärden inte överskrids.

De som förordar grön korridor gör det bland annat för att färre antal hushåll påverkas och behöver lösas in, störningarna blir mindre under byggnation och säkrare arbetsmiljö för byggarbetarna, det är billigare än övriga korridorer samt förbättras boendemiljön, då bullernivåerna blir lägre. Ett hushåll menar att befintlig väg skulle kunna utnyttjas i lokalvägnätet. Blå korridor skapar en barriär som hindrar eventuell framtida expansion av Mariestad samt ger stor påverkan under byggtiden. Ett hushåll menar dessutom att blå korridor påverkar natur och djurliv samt vattenskyddsområde negativt.

Ett annat förekommande argument är att samhällen/byar såsom Ingarud, Hasslerör och Slöbäsavägen, inte bör delas av, vilket blir fallet i alternativet med blå korridor.

Flera fastighetsägare oroar sig för värdeminskning av sina fastigheter och en fastighetsägare undrar om Trafikverket ersätter för värdeminskning.

En fastighetsägare upplyser om att det ligger en stor telekabel under hennes fastighet samt att Mariestads kommun har godkänt jordvärmedragning på hennes mark. Vidare rinner en bäck vid gränsen mot Brodderud, där många hushåll har sitt dagvattenutlopp.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket noterar synpunkterna. Ersättningen bestäms enligt expropriationslagens regler, dvs. marknadsvärdeminskningen plus 25 % där vägrätt tas. Hävdad marknadsvärdeminskning utan intrång ska hanteras mot Trafikverket centralt, inte mot projektet.*

*Väglagen och vägförordningen styr planprocessen och därmed delvis tidplanen för projektet. Just nu utreds de olika lokaliseringalternativen och Trafikverket kommer att fatta beslut om korridor under hösten/vintern 2016. Därefter kan detaljprojektering inom vald korridor ta vid. Sedan ska vägplanen och det upprättade förslaget möjliggöras för granskning och vägplanen fastställas. En bygghandling ska sedan upprättas innan byggnation kan påbörjas. I planlägningsbeskrivningen som finns på projektsidan på Trafikverkets webbplats framgår tiderna för projektet.*

### **Boende Brodderud**

Boende kring Brodderud som inkommit med synpunkter efter samrådsmötet den 21 juni 2016 förordar grön korridor. En boende förordar röd korridor och en annan boende kan tänkas sig röd korridor i andra hand. Argument för grön korridor är bättre boendemiljö, då färre hushåll skulle bli störda av buller och färre bostadshus behöva lösas in samt kostnadsskäl. Blå korridor ger större påverkan under byggtiden samt begränsar Mariestad

från eventuell framtida expansion. En person menar också att vägen kommer för nära reservvattentäkt vid Hassle i alternativet med korridor blå.

Ett hushåll önskar att utfarterna till deras fastigheter på något sätt blir kvar.

Ett par boende önskar bullervall vid sina fastigheter och ett hushåll vill ha planskild passage med E20 för att ansluta till lokalvägen på västra sidan ifall valet faller på blå korridor.

En person som förordar grön korridor föreslår som alternativ blå korridor från Hindsberg fram till strax norr om Rattugglan, därefter röd korridor fram till korsningen med väg 202 och slutligen grön sträckning till Hassle.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket noterar synpunkterna. Angående över- och underfarter samt bullervallar kommer detta att diskuteras i samråd med fastighetsägare i nästa skede av vägplanprocessen, efter att Trafikverket har fattat beslut om korridor och när detaljprojektering inom vald korridor påbörjas. Utfarter kommer att anslutas till lokalvägnätet.*

## **Boende Bengtstorp**

Boende kring Bengtstorp som inkommit med synpunkter efter samrådsmötet den 21 juni 2016 förordar blå korridor med anledning av att det ger minst påverkan på natur, landskapsbild och djurliv samt intrång i jordbruksmark/åkermark och skog. Flertalet skriver att deras boendemiljö skulle förstöras om grön eller röd korridor väljs och argumenterar att de som valt att bosätta sig där det bullrar, intill befintlig E20 eller i stan, har gjort ett aktivt val och att de som valt att bosätta sig på landet inte ska straffas för detta.

En person är kritisk till att hon inte fick någon information om samrådsmötet i december 2015. Hon upprörs även över att brevet om samrådsmötet den 21 juni kom precis innan helgen när information fanns tillgänglig på Trafikverkets hemsida först efter helgen. Hon uppmanar Trafikverket att kommunicera i "moderna" medier och saknar information om kommunens landsbygdsstrategi samt om framtida transportutveckling.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket noterar synpunkterna. Till samrådsmötet den 15 december 2015 kallades allmänheten genom annons. Projektet har följt Trafikverkets riktlinjer om annonsering och publicerat relativt nära i tiden inför mötet i de mest lästa tidningarna i området. Information om samrådsmötet fanns även på Trafikverkets webbplats. Kommun, länsstyrelse och berörda myndigheter och organisationer kallades per brev.*

*Hänsyn har tagits till framtida transportutveckling, trafikmängder har räknats upp till år 2045. Angående information om kommunens landsbygdsstrategi hänvisas till Mariestads kommun.*

## **Boende Hasslerör samt "Slöbäsavägen"**

Den övervägande majoriteten (15 av 18) boende kring Hasslerör och på Slöbäsavägen som inkommit med synpunkter efter samrådsmötet den 21 juni 2016 förordar blå korridor. Tre hushåll/fastighetsägare förordar grön korridor. Mindre intrång i natur- och kulturmiljö, landskapsbild, mindre påverkan på djurliv samt bättre boendemiljö uppges som skäl för att blå korridor bör väljas.

Många boende oroas av hur boendemiljön kommer att förstöras om grön korridor väljs. En familj skriver att de inte kommer att kunna bo kvar pga. de höga ljudnivåerna som skulle drabba dem i alternativen med grön och röd korridor. Samma familj skulle heller inte kunna fortsätta bedriva sin hästgård och inackorderingsverksamhet då grön och röd korridor skulle gå rakt över eller väldigt nära deras fastighet. Familjen menar att vinden sommartid pga. vindriktning skulle innebära ökat buller i alternativet med grön korridor. Två hushåll oroas av värdeminskning av deras fastigheter och möjligheten till att kunna bo kvar. Ytterligare argument för blå korridor är att de som bor utmed befintlig väg har valt att bosätta sig där, att den är bättre ur turistnäringssynpunkt då det blir närmare för turister att svänga av mot Mariestad samt att byggnationen är tillfällig medan konsekvenserna för de boende är långvarig.

En person är kritisk till att det inte finns någon lösning på korsningen väg 26/Kinnekullebanan. Han anser att hänsyn bör tas till kommunens vilja att elektrifiera Kinnekullebanan. En plankorsning blir problematisk vid ökad turtäthet. Han förvänas av att tidigare förslagen trafikplats vid Skarpan har tagits bort, då denna var en bra lösning i samtliga alternativ.

Ett hushåll föreslår att en trafikplats ska anläggas längre norrut, mellan Tjos och Skarpan, i samtliga alternativ. Väg 26 föreslås anslutas till E20 vid Råntorp där en planskild korsning görs över/under järnvägen. Fördelen blir att trafikplatsen kommer bort från bebyggelsen och att det finns stora nivåskillnader, vilket är bra förutsättningar för byggnation, menar man. Dessutom flyttas den trafikfarliga järnvägs korsningen bort från Hassle. Karta där den föreslagna trafikplatsen har ritats in bifogades. De vill inte ha en trafikplats nordost om sin gård och undrar hur Trafikverket ska lösa bullerfrågan för dem (bostaden ligger högt) om grön korridor väljs.

En fastighetsägare undrar vad som kommer att hända med befintlig E20 om det blir en dragning i ny sträckning samt vad som händer med grundvattnet, då han menar att flera boende längs E20 besväras av salt i dricksvattnet.

Boende som förordar grön korridor gör det bland annat på grund av att man upplever att trafikmängderna på E20 har ökat de senaste åren och att man störs av buller. Grön korridor skulle förbättra bullersituationen för många som bor nära befintlig E20. En person menar att boendemiljön i Hasslerör förbättras om grön korridor väljs samt hänvisar till fördelarna under byggnation. Dessutom skulle viktiga kulturhistoriska områden såsom Berga och Ingarud skyddas. Ytterligare ett argument för grön korridor är att Hassles samhälles framtida utveckling gynnas liksom reservvattentäkten för Mariestad.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket noterar synpunkterna. För buller hänvisas till vägplan samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ, daterad 2016-09-30. Vad gäller buller sker beräkning genom beräkningsmodell och inte mätning i verkligheten. Att utföra bullermätning med hög precision är komplicerat, tidskrävande och kostsamt. Det beror bland annat på att ljudutbredning utomhus är kraftigt väderberoende. Faktorer som vindstyrka, vindriktning, luftfuktighet, temperatur och lufttryck spelar stor roll för mätningens resultat och det är svårt att hitta tidpunkter att mäta då dessa förutsättningar är de rätta. Blåser det t ex åt fel håll blir uppmätta nivåer lägre än vad de skulle blivit med standardiserade förutsättningar.*

*I beräkningsmodellen kan man studera bullerutbredningen från E20 under standardiserade förhållanden, vilket gör beräknade värden jämförbara mot gällande*

riktvärden. Beräkningsmodellen baseras på en virtuell modell av terräng, topografi, byggnader och vägar. De standardiserade meteorologiska förhållanden som används i beräkningsmodellen innebär bl. a. att det alltid är medvind till alla byggnader, vilket är en omöjlighet i praktiken. Erfarenhetsmässigt är beräknade ljudnivåer högre än uppmätta.

Befintligt E20 kommer att ligga kvar som lokalväg i grön eller röd korridor, samt delvis i blå korridor.

Ingen av korridorerna möjliggör en framtida planskildhet med Kinnekullebanan. Trafikplatsen vid Skarpan har valts bort av andra orsaker, såsom kostnader och restidsförlängning för trafiken på väg 26.

Lokalt kan grundvattennivån påverkas vid portar under E20, i övrigt kommer inte grundvattennivån att påverkas. Fortsatt detaljprojektering får påvisa effekterna och åtgärderna för att minimera påverkan på grundvattnet.

## Synpunkter från övriga

En boende i Krontorp förordar det alternativ som ligger längst bort, vilket Trafikverket tolkar är grön korridor, på grund av bullersituationen vid dagens väg.

En boende i Berga förordar också grön korridor på grund av trafiksäkerhet, möjlighet för framtida expansion av Mariestad, kostnad samt att trafiken inte skulle störas under byggnation.

En boende i Lyrestad som arbetar inom aktuellt område förordar blå korridor, då det i mindre utsträckning påverkar landskapet och intrånget i åkermark. Grönt alternativ skulle "förstöra gårdsbilden för flera stora gårdar i Hasslerör som kommer att få mark på båda sidor av E20". Hon påpekar att argumentet för att blå korridor skulle vara mindre bra för att Ingarud och Berga skulle splittras inte håller, då så har varit fallet sedan befintlig E20 byggdes.

Ett hushåll i Korstorp förordar grön korridor och kan även acceptera röd korridor, då det skulle medföra en förbättring av boendemiljön. Idag är de hårt drabbade av bullret. Ytterligare en person vars ena förälder bor i Korstorp förordar blå korridor, eftersom den ger minst påverkan på natur- och kulturmiljö och friluftsliv och menar att det är onödigt att göra nya intrång i naturen. Byggnationen blir tillfällig medan konsekvenserna för boende blir långvariga. I grön och röd korridor förstörs mycket kulturhistorisk miljö samt naturmiljö.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar synpunkterna.*

## Synpunkter från boende där boendeort inte framgår

Tolv personer förordar blå korridor, varav en även kan tänka sig röd korridor. Ytterligare en person förordar blå korridor på sträckan Haggården–Tjos, i andra hand röd korridor. Det främsta argumentet för blå korridor är att den ger mindre intrång i naturen, tar mindre jordbruksmark/åkermark i anspråk och påverkar djurliv och landskapsbild i mindre utsträckning än övriga två korridorer. En person påpekar att habitatet för lodjur i Västermarken hotas förstöras/allvarligt skadas i alternativen med röd och grön korridor och understryker att lodjuret är fridlyst. Två personer påtalar hotet som grön korridor utgör mot Rattugglan och arbetstillfällena där. Ytterligare två personer ser att grön korridor hotar



möjligheterna för ridskolan vid Munkhagen att vara kvar och fortsätta bedriva sin verksamhet. Grön korridor styckar upp fastigheter och en person uppger att hans verksamhet hotas. En person föreslår att fartkameror sätts upp och att hastigheten sänks under byggnation för att skapa en säkrare arbetsmiljö för vägarbetarna ifall blå korridor väljs. En annan person påpekar att det trots allt är en tillfällig arbetsplats för vägarbetarna, medan de boende skulle påverkas permanent.

En person saknar beräkningar för miljöpåverkan med avseende på avgasutsläpp i utredningen.

Tio personer förordar grön korridor, varav fyra stycken även kan tänkas sig röd korridor och/eller en kombination av grön och röd korridor. En person förordar röd korridor fram till Rattugglan, därefter grön korridor. Argumenten är att grön korridor skonar fler boende från buller och skapar därmed en bättre boendemiljö samt möjliggör eventuell expansion av Mariestad. Grön korridor innebär även fördelar under byggtiden, eftersom befintlig trafik inte skulle störas av den pågående byggnationen. Flera boende argumenterar för att grön korridor är bäst för kulturhistoriska miljöer och byar såsom Ingarud och Berga.

En av de tio personerna som förordar grön korridor föreslår även ett alternativ kallat "Lila", som innebär att E20 dras i nysträckning sydöst om befintlig E20 med start från trafikplats Brodderud fram till ca strax söder om korsningen där väg 2959 ansluter till E20. Personen som lämnat förslaget *Alternativ lila* frågar om förslaget inte innebär att "färre fastigheter berörs och färre nya utfartsvägar behöver byggas." Skiss på förslaget bifogades synpunkten.

En motionscyklist uppger att han är positiv till att Trafikverket planerar att bygga gång- och cykelväg längs med befintlig E20, men skriver att man som cyklist inte vill cykla utmed en motorväg utan förordar alternativen med grön och röd korridor där befintlig E20 istället blir lokalväg.

En person föreslår att av- och påfart vid Rattugglan i röd och blå korridor görs kortare och flyttas närmare E20 och föreslagen bro där befintlig utfart i plan finns idag. Detta menar han är fördelaktigt både ur miljö- och kostnadssynpunkt då trafiken får kortare och enklare av- och påfarter. Skiss bifogades på förslaget.

En person föreslår trafikplats vid korsningen väg 26/Kristinehamnsvägen. Han uppger även om en gravplats vid Hassle som skulle komma att påverkas i röd korridor samt att det finns risk för tjälhävning på grund av för liten överbyggnad vid breddning av nuvarande vägbank på sträckan Rattugglan–Törebodavägsavfarten.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket noterar synpunkterna. Lokalvägnätets exakta utformning och placering samt dimensionering av vägbanken bestäms i nästa skede, efter att beslut lokalisering tagits. Befintligt E20 kommer att ligga kvar som lokalväg i grön eller röd korridor, samt delvis i blå korridor.*

*Trafikverket har inte gjort några beräkningar angående avgasutsläppens miljöpåverkan. För luftföroreningar hänvisas till vägplan samrådshandling, val av lokaliseringalternativ, daterad 2016-09-30.*

*Angående förslag Alternativ lila skulle en ny trafikplats behöva byggas öster om befintlig trafikplats Brodderud, då befintlig bro i trafikplatsen inte skulle gå att användas. Flertalet fastigheter söder och norr om väg 202 skulle drabbas negativt av detta förslag. Dessutom tas mer jordbruksmark i anspråk i Alternativ lila. Trafikverket bedömer att detta förslag*

*inte ger några direkta fördelar jämfört med de i lokaliseringsstudien redovisade korridorerna.*

## Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Havs- och vattenmyndigheten och Riksantikvarieämbetet har valt att avstå från att lämna synpunkter. Riksantikvarieämbetet hänvisar till länsstyrelsen. Försvarsmakten har inget att erinra.

## Rasta Mariestad/Rasta Sverige AB – Rattugglan

Ett samrådsmöte har hållits mellan Trafikverket och representanter från Rasta, på initiativ från Rasta, den 5 juli 2016. På mötet redogjorde Trafikverket för de tre korridorerna och Rasta för påverkan på Rattugglans verksamhet, planer på framtida utveckling/expansion. För Rasta är det av stor vikt att synas och från E20 och det är avgörande att byggnaderna kan vara kvar och verksamheten på den östra sidan av E20 är viktigast. Rasta föredrar blå eller röd korridor.

I ett yttrande efter samrådsmötet den 21 juni 2016 och med det samrådsmaterial som underlag som gjordes tillgängligt i samband med samrådet skriver representant för Rasta Sverige AB att blå eller röd korridor förordas och att man motsätter sig grön korridor, då verksamheten skulle påverkas mycket negativt och en framtida utveckling likaså i alternativet med grön korridor eftersom det blir längre och krångligare för trafikanter att ta sig till Rattugglan. Ca 60 arbetstillfällen skulle hotas.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar synpunkterna och kommer att fatta beslut om lokalisering hösten/vintern 2016. Samtliga berörda av den korridor som beslutas kommer att få information om beslutet via brev. Efter att beslut om lokalisering fattats kommer arbetet med detaljutformning av väg E20 och övrigt vägnät att påbörjas.*

## Rörs samfällighetsförening

Rörs samfällighetsförening omfattar ca 60 fastigheter och uppskattningsvis ca 100–150 personer. Styrelsen inkom med ett yttrande i samband med samrådsmötet den 15 december 2015 där man skrev att man är emot utbyggnad enligt alternativ Sydost och Lokaliseringsplan, då båda dessa alternativ kommer att ta mycket jordbruksmark i anspråk.

Efter samrådsmötet den 21 juni 2016 och med det samrådsmaterial som underlag som gjordes tillgängligt i samband med samrådet har Rörs samfällighetsförening inkommit med ytterligare ett yttrande angående val av lokalisering. Samfällighetsföreningen förordar blå korridor, då både röd och grön korridor skulle innebära stora intrång i föreningens medlemmars åkermark och fastigheter. En del medlemmar skulle eventuellt inte kunna bo kvar, delvis på grund av den bullerpåverkan som skulle uppstå.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar yttrandet.*

## Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen inkom med en skrivelse i samband med samrådsmötet den 15 december 2015. I yttrandet står att Skogsstyrelsen avser att ”delta i ett myndighetsgemensamt yttrande.”



### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar detta.*

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

SGI delar bedömningen som Trafikverket gör vad gäller fokuspunkter för det kommande arbetet som redogjordes för i presentationen som visades på samrådsmötet den 15 december. SGI förutsätter att även förorenade områden kommer att vara en fokuspunkt i det fortsatta arbetet.

Efter samrådsmötet den 21 juni 2016 och med det samrådsmaterial som underlag som gjordes tillgängligt i samband med samrådet har SGI inkommit med ytterligare ett yttrande. SGI anser att mer detaljerade undersökningar krävs av förorenade områden innan byggnation påbörjas. Enligt SGI framgår det inte om byggnation kan komma att ske på eller i anslutning till deponin vid Bångahagen. SGI framhåller risken med att bygga på deponier som innehåller organiskt material som ännu inte brutits ned och att detta kan påverka korridorvalet. SGI påminner även om skyldigheten av genast underrätta tillsynsmyndighet om förorenade massor påträffas.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar synpunkten. Förorenade områden kommer att beaktas. Utförda undersökningar är översiktliga och har tagits fram i samband med utredning av olika lokaliseringalternativ inom ramen för en förstudie. Trafikverket avser att utföra mer detaljerade undersökningar innan byggnation.*

*Ingen byggnation kommer att ske på Bångahagendeponin. Detaljplanen för Bångahagens avfallsanläggning berörs av några av alternativen. Sannolikheten för påverkan av lakvatten från deponin vid vägsträckningen bedöms vara liten, men kommer att utredas vidare i det fall sträckningen närmast Bångahagens avfallsanläggning väljs.*

## **Västra Götalandsregionen, Kollektivtrafikmyndighet i Västra Götaland**

Kontakt har tagits per mejl med Kollektivtrafikmyndigheten den 9 november 2015. Kollektivtrafikmyndigheten meddelar att Västtrafik kommer att yttra sig i ärendet.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar detta.*

## **Vänerenergi**

Vänerenergi AB har kontaktat Trafikverket per brev den 10 mars 2016 med önskemål om att ingå i samrådsretsen angående planerna för ombyggnad av E20. Vänerenergi äger fiberlednings- och elnät i berört område.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket har i Ledningskollen noterat att Vänerenergi kan komma att beröras av projektet och har lagt till Vänerenergi i sändlistan för utskick av samrådsmaterial och information.*

## **Mariestads Fågelklubb**

Fågelklubben har i februari 2016 skickat underlag i form av karta på vilken observationer av skogsduva och hornuggla markerats ut. En del av dessa platser tros även vara häckningsplatser. Fågelklubben förordar att E20 byggs om i befintlig sträckning i så stor utsträckning som möjligt.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar detta.*

## **Mariestad Töreboda Jaktvårdskrets – Jägareförbundet Skaraborg**

Trafikverket har i januari och mars 2016 varit i kontakt med jaktvårdskretsen per mejl i syfte att samla in information om viltstråk. Jaktvårdskretsen har inte lämnat någon sådan information, men framhåller att man önskar hjälpa till i det fortsatta arbetet med att placera viltpassager på lämpliga platser. Kretsen anger även en port under E20 vid Götene som ett bra exempel på viltpassage.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar detta.*

## **Naturskyddsföreningen i Mariestad**

Trafikverket har i april 2016 varit i kontakt med Naturskyddsföreningen i Mariestad per mejl i syfte att samla in information om förekomst om fauna. Syftet var även att samråda om ett förslag på läge för viltpassage som föreningen angett i samband med samrådet för förstudien. Föreningens representant bekräftar ett läge sydväst om Hindsberg, vid skogspartiet, som en tänkbar lämplig passage.

Naturskyddsföreningen kan även bekräfta förekomsten av lodjur, som främst verkar förekomma norr om Mariestad.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar detta.*

## **Tidans vattenförbund**

Trafikverket har i februari 2016 varit i kontakt med Tidans vattenförbund per telefon. Verksamhetsledaren påpekar bland annat att Tidans är av Riksantikvarieämbetet och Naturvårdsverket utpekade som särskilt nationellt värdefullt vatten. I Tidans finns bland annat några rödlistade arter (asp och Tidans-öring) men även utter, varför det är viktigt att tänka på faunapassager. Aspen tror man inte går förbi bron vid Tidans utan stannar vid första vandringshindret. Troligen finns det inte någon direkt värdefull bottenfauna i aktuellt läge.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar detta.*

## **Motormännens lokalklubb Skaraborg**

Efter samrådsmötet den 21 juni 2016 och med det samrådsmaterial som underlag som gjordes tillgängligt i samband med samrådet har Motormännens lokalklubb i Skaraborg inkommit med synpunkter på val av lokalisering. Lokalklubben förordar grön korridor av trafiksäkerhetsskäl, såsom att avståndet till bostadsbebyggelse blir längre, korsningar och

direktutfarter från t.ex. fastigheter i plan tas bort, samt pga. mindre påverkan under byggtiden.

#### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar synpunkterna.*

### **Naturvårdsverket**

Efter samrådsmötet den 21 juni 2016 och med det samrådsmaterial som underlag som gjordes tillgängligt i samband med samrådet har Naturvårdsverket inkommit med synpunkter på val av lokalisering. Naturvårdsverket förordar blå korridor pga. hänsyn till natur- och friluftsvärden. Naturvårdsverket påtalar att Trafikverket vid val av lokalisering måste beakta innebörden av artskyddsförordningen; Trafikverket får inte välja en korridor där artskyddsdispens krävs om det finns ett annat alternativ.

#### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar synpunkterna.*

### **St1 Sverige AB/Shell**

Efter samrådsmötet den 21 juni 2016 och med det samrådsmaterial som underlag som gjordes tillgängligt i samband med samrådet skriver St1 angående val av lokalisering att man emotsätter sig "förslag som motverkar en fortsatt stationsverksamhet på fastigheten eller på annat sätt påverkar St1 negativt."

I blå och röd korridor kommer bensinstationen att vara inom synhåll från E20 och då behövs av- och påfarter i anslutning till stationen för att verksamheten ska kunna fortsätta bedrivas i befintligt läge. St1 menar att det inte är särskilt troligt att kunder skulle ta sig till stationen via 1,5 km lokalväg, även om stationen i samtliga alternativ skulle kunna nås från E20 genom trafikplatsen vid väg 26.

St1 menar att en av- och påfart i båda riktningar i anslutning till bensinstationen är nödvändigt och önskar fortsatt samråda med Trafikverket om en lösning. Om en lösning inte kan nås som möjliggör fortsatt verksamhet i "befintligt läge, vill St1 ges möjlighet till ersättningsläge, vid av-/påfart, i närhet till dagens läge."

#### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar yttrandet. När det gäller ersättningsläge erbjuder Trafikverket inte detta. Lokalvägnätets exakta utformning och placering bestäms i nästa skede, efter att beslut lokalisering tagits.*

### **Västtrafik AB**

Efter samrådsmötet den 21 juni 2016 och med det samrådsmaterial som underlag som gjordes tillgängligt i samband med samrådet meddelar Västtrafik att man inte har några synpunkter men vill delta i det fortsatta arbetet för de delar som berör kollektivtrafiken.

#### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar detta.*

### **Samråd med allmänheten**

Samrådsmöte med allmänheten hölls den 15 december 2015 i Trädgårdens skolas aula i Mariestad. Trafikverket bjöd in till två mötestillfällen, det första med start klockan 17 och

det andra från klockan 19. Allmänheten har kallats till mötet genom annonsering i Mariestads-Tidningen och Post- och Inrikes Tidningar den 10 december 2015 och Skaraborgsbygden den 11 december 2015. Övriga myndigheter och organisationer som ingår i den utökade kretsen har fått kallelse per brev. Syftet med samrådsmötet var att informera allmänheten, särskilt berörda, myndigheter och organisationer om projektet samt att inhämta synpunkter. Underlag för samrådet fanns tillgängligt på Trafikverkets webbplats. Närvarande kunde ta med sig ett förfrankerat åsiktsvykort och skicka in sina synpunkter på. Samtliga synpunkter finns diarieförda under projektets diarienummer. Synpunkterna behandlas och besvaras av Trafikverket i denna samrådsredogörelse. Presentationen från samrådsmötet har publicerats på projektsidan efter mötet och protokoll från de båda mötena finns diarieförda. Följande synpunkter framfördes under mötet:

Fråga: Finns de olika korridorerna redovisade på hemsidan?

*Svar Trafikverket: Ja.*

Fråga: Blir sträckan söderut mellan Götene och Mariestad av någon annan gång?

*Svar Trafikverket: Ett motsvarande samrådsmöte kommer att hållas om ca ett halvår för den etappen. Den etappen ligger lite efter vår etapp. År 2022 ligger byggstarten för etappen mellan Götene och Mariestad.*

Fråga: Vilket av de fyra korridorerna är bäst kostnadsmässigt?

*Svar Trafikverket: Inga kostnadsberäkningar är gjorda ännu. Kostnadsberäkningar kommer att göras i detta skede då vi tar fram samrådshandling, val av lokaliseringalternativ.*

Fråga: Kan ni säga något om vilka kriterier ni tar hänsyn till vid valet av lokaliseringalternativ?

*Svar Trafikverket: Trafikverket gör en sammanvägd bedömning av respektive lokaliseringalternativ. Trafikverket tittar då på bland annat miljöpåverkan och lyssnar på de boende men också på organisationer och föreningar. Trafikverket samråder även med länsstyrelsen och kommunen. Sedan vägs allt samman, inklusive kostnaden, och man får fram en korridor. Det är inte självklart vilken korridor det blir. Trafikverket försöker ta fram en helhetsbild. Till nästa samrådsmöte kommer vi att veta mer och då kanske en del alternativ försvinner. Det finns inget poängsystem som man bedömer utifrån.*

Fråga: På tidigare samrådsmöten har ni alltid sagt att trafiksäkerheten går i första hand. Den har ni inte nämnt så mycket om idag. Vägens standard håller inte måttet.

*Svar Trafikverket: Trafiksäkerhet är ett övergripande mål, det gäller oavsett korridor.*

Fråga: Blir bron på E20 över Götakanal i Lyrestad kvar?

*Svar Trafikverket: I denna etapp händer inget med den bron.*

Fråga: Vart tar fordonsskatten vägen?

*Svar Trafikverket: Det är transportstyrelsen som administrerar denna. Det finns inga öronmärkta skattepengar från fordonsskatten till vårt projekt.*

Fråga: Är det stopp i Hovaprojektet pga. överklagan?

*Svar Trafikverket: Ja, den vägplanen är överklagad och ligger hos regeringen för beslut. Så fort för Trafikverket positivt besked kommer, påbörjar Trafikverket upphandling av entreprenör.*

Fråga: Blir det bättre att cykla på E20 efter projektet? Det finns inget förbud mot att cykla idag.

*Svar Trafikverket: Vi kommer att se över gång- och cykelvägnätet i detta projekt, man kommer inte att behöva cykla på E20.*

Synpunkt: Det är lite svårt att förstå att det här är ett tidigt skede... Det har pågått sedan 1994.

*Kommentar Trafikverket: Vi tror att vägen kommer att byggas nu. Vi har ett utredningsområde i dagsläget. Till sommaren kommer vi att ha en lokalisering klar.*

*Samma person frågade om Trafikverket då löser in fastigheter.*

*Svar Trafikverket: Trafikverket löser inte in alla fastigheter inom en korridor.*

*Fråga samma person: Läger ni över lokalvägnätet på de boende som enskilda vägar?*

*Svar Trafikverket: Nej, det beror på behovet och vägens funktion.*

*Fråga: Hur nära räknar ni med att vägen kan gå bostadshus utan att fastigheten löses in?*

*Svar Trafikverket: Det går inte att säga något avstånd. Det beror bland annat på vägens profil. Trafikverket arbetar också med bullerdämpande åtgärder.*

*Fråga: Ni sa att ni skulle utreda ny bro över Tidan och ny bro vid Hindsberg. Innebär det att ni får in fyra körfält på befintlig bro över Tidan?*

*Svar Trafikverket: Vi kommer att utreda detta i det fortsatta arbetet.*

*Fråga: Även om vi befinner oss i ett tidigt skede, ser ni att det lutar åt någon av korridorerna?*

*Svar Trafikverket: Nej, det är fortfarande helt öppet.*

*Fråga: Med tanke på de fornlämningar som finns, blir det mindre påverkan om man breddar befintlig väg?*

*Svar Trafikverket: Att vägen ligger där den gör idag betyder inte det att den inte påverkar sin omgivning. Det finns fornlämningar även utmed befintlig väg.*

*Fråga: Hur mycket påverkar kommunen valet av korridor?*

*Svar Trafikverket: Kommunen är en samrådspartner som alla andra. Vi samråder med många olika parter: markägare, föreningar och myndigheter. Sedan måste vi ta hänsyn till kommunens detaljplan och översiktsplan.*

*Fråga: Får långsamgående fordon köra på den nya vägen?*

*Svar Trafikverket: Ja.*

*Fråga: Angående markbyten, kan man tänka sig att Trafikverket köper hela fastigheter och byter mellan markägare?*

*Svar Trafikverket: Trafikverket kan köpa hela fastigheter som berörs av intrång om de är till salu, strategiska förvärv i området är inte troligt.*

*Synpunkt: Mellan de stora överfarterna blir det ganska stora avstånd för att köra runt.*

*Kommentar Trafikverket: Vi ser över det lokala vägnätet i samband med valet av lokalisering.*

*Samma person frågar om det blir några underfarter.*

*Svar Trafikverket: Det kan lika gärna bli en underfart som en överfart. Detta ska vi utreda.*

*Samma person frågar: Behöver man höra av sig som markägare eller tittar ni på lösningar i samband med att ni berör en fastighet?*

*Svar Trafikverket: Vi ser över lösningar i samråd med markägare.*

*Fråga: Blir det något viltstängsel?*

*Svar Trafikverket: Ja, det blir viltstängsel.*

*Synpunkt: Ni pratar om marklösen. Om vägen går 200 m från mitt hus kommer det att dundra på rejält. Jag kommer inte vilja bo kvar. Mitt hus faller i värde, ingen kommer vilja bo där.*

*Kommentar Trafikverket: När vi bygger en ny väg och projektet klassas som väsentlig ombyggnad blir bullerriktlinjerna snävare. För att nå riktvärdet 55 dB(A) vid fasad kan det behövas bullervall eller bullerskärm. Klaras ändå inte värdena kan det bli fråga om inlösen. Trafikverket ersätter inte värdeminskningen om det inte är fråga om inlösen. Vi kommer att ha en dialog med fastighetsägaren om man vill bo kvar eller inte. Det ska ställas i relation till kostnaden. Vi kan inte uttala oss generellt utan det får vi titta på i det enskilda fallet. Om vi inte klarar att få ner bullernivån löser vi in fastigheten.*

Ytterligare ett samrådsmöte med allmänheten hölls den 21 juni 2016 i Jubileumsteatern, Karlsholme Folkets Park i Mariestad. I samband med mötet hölls öppet hus. Allmänheten har kallats till mötet genom annonsering i Mariestads-Tidningen och Post- och Inrikes Tidningar den 13 juni 2016. Brev om mötet skickades till de som kan antas bli särskilt berörda av någon av korridorerna samt myndigheter och organisationer som ingår i den utökade kretsen. Syftet med samrådsmötet var att informera allmänheten om pågående arbete med vägplan samrådshandling, val av lokaliseringalternativ. Trafikverket kommer efter sommaren 2016 att fatta beslut om en av tre korridorer, alternativt en kombination av dessa korridorer, och vill därför inhämta allmänhetens synpunkter. Underlag för samrådet har funnits tillgängligt digitalt på Trafikverkets webbplats samt fysiskt på stadshuset i Mariestads kommun under perioden 22 juni–8 juli 2016. Närvarande på mötet kunde ta med sig ett förfrankerat åsiktsvykort och skicka in sina synpunkter på. Samtliga synpunkter finns diarieförda under projektets diarienummer. Synpunkterna behandlas och besvaras av Trafikverket i denna samrådsredogörelse. Presentationen från samrådsmötet har publicerats på projektsidan efter mötet och protokoll från mötet finns diariefört. Följande synpunkter framfördes under mötet:

Fråga: Varför gör Trafikverket ingen korsning med väg 26 och Kinnekullebanan norr om dagens plankorsning?

Svar: *Trafikverket har studerat alternativet med trafikplats i norr inkl. planskild korsning med Kinnekullebanan men valt bort det alternativet. En av anledningarna till detta är att arbete pågår med Kinnekullebanans framtid och inget beslut är taget. Alternativet är kostsamt och innebär restidsförlängning för trafiken på väg 26. Möjlighet till planskildhet med Kinnekullebanan finns i befintligt läge.*

Fråga: Om man bygger E20 enligt grön korridor kommer väl produktionen påverka trafiken i väldigt stor grad på befintlig E20 och väg 26 där väg 26 ansluter E20?

Svar: *Ja, trafiken kommer påverkas i anslutningarna till befintlig väg. I övrigt sker arbetet utan påverkan på befintlig E20.*

Fråga: Är lokalvägnätet beslutat och fast? Kan man lämna synpunkter på det?

Svar: *Nej, det är inte beslutat utan redovisas som förslag i respektive korridor.*

Fråga: Tidigare förslag om att bygga väg 26 söder om Enåsa kyrka ut till ny trafikplats vid Tjos förstörde mindre. De andra alternativen förstör för mycket av landskapsbilden.

Svar: *Trafikverket noterar synpunkten.*

Fråga: Att bygga om befintlig E20 måste väl bli billigare, det går väl åt mindre material?

Svar: *Alternativen har beräknats ha likvärdiga kostnader. Att bygga om befintlig väg kräver mindre material men bl.a. kostnaden för att bygga i befintlig trafik är högre.*

Fråga: Blir E20 huvudled eller motortrafikled? Vilka fordon kommer att få köra på vägen?

Svar: *Huvudled, alla typer av fordon får köra på vägen.*

Fråga: Vad händer söder om Hindsberg?

Svar: *Även för sträckan Götene – Mariestad pågår en vägplan med val av lokalisering och vägen kommer byggas om till 2+2 på samma sätt som det här projektet. När hela utbyggnaden är färdig är det dubbelfiligt från Lundsbrunn till norr om Greby motorstadion.*

Fråga: Tar Trafikverket hänsyn till en eventuell värdeminskning av fastighet som inte berörs av markintrång? Ersätts det?

Svar: *Det är en svår fråga, men utifrån rättsfall säger domstolarna att man får tåla en värdeminskning om ca 10%, ingen generell hantering, utan de enskilda fallen bedöms var för sig.*

**Kommentar efter mötet:** Ett sådant ärende hanteras utanför projektet, med en stämmningsansökan mot Trafikverket och ett ev. avgörande i domstol. Ärendet prövas enligt

32kap Miljöbalken som ska utreda om skadan bör tålas med hänsyn till förhållanden på orten eller dess allmänna förekomst under jämförliga förhållanden

Fråga: Var ska man cykla? Och var ska man cykla mellan trafikplats Haggården och trafikplats Ullervad?

Svar: *Cykeltrafiken kommer att hänvisas till parallellvägnätet i Mariestads tätort.*

Fråga: Görs det viktningar av resultat från alla inventeringar som gjorts inför beslutsfattandet?

Svar: *Inga viktningar med nyckeltal görs. Trafikverket gör en sammanvägd bedömning där alla förutsättningar, effekter, konsekvenser o.s.v. vägs samman för respektive alternativ.*

Fråga: Hur får man besked om vilken korridor det har beslutats om? Kan man överklaga beslutet?

Svar: *Berörda fastigheter kommer att få brev om beslutet. Det kommer även att skrivas på Trafikverkets hemsida. I brevet beskrivs hur man kan påverka den fortsatta processen.*

Fråga: Finns det någon möjlighet att kombinera alternativen på olika sträckor, t.ex. grön korridor från söder och fram till ny trafikplats Brodderud och röd korridor norr där om, eller tvärt om.

Svar: *Ja, det är fullt tänkbart. Detta kommer att framgå beslutsunderlaget för val av lokalisering att dessa möjligheter finns och vad de skulle innebära.*

Fråga: I förstudien finns alternativet "Lokaliseringsplan" med en korridor söder om befintlig trafikplats Ullervad, varför är den borttagen? Den gröna korridoren är sämre för de boende i Munkahagen och Suntorp än denna.

Svar: *Alternativet "Lokaliseringsplan" bygger dels på motorvägutbyggnad med nysträckning söder ut och att de befintliga trafikplatserna Haggården och Ullervad skulle rivas och ersättas med nya. Detta har vi förkastat som ett gångbart alternativ bl.a. av kostnadsskäl.*

## Övriga samråd

Brev om fältarbeten har skickats ut till berörda markägare i månadsskiftet februari/mars och i maj 2016. Brev om utsättning av grundvattenrör har skickats ut i maj 2016.

Marie Söderlid

projektledare

Underlag

1. Minnesanteckningar tidigt samrådsmöte med länsstyrelsen, daterade 2015-11-30, TRV 2015/80602
2. Brev, inkl. sändlista, inbjudan till samrådsmöte, daterat 2015-12-03, TRV 2015/80602 samt annonser publicerade den X i Mariestads-Tidningen och Skaraborgsbygden
3. Protokoll (2 st.) från samrådsmöte med allmänheten, daterat 2015-12-15, TRV 2015/80602
4. Minnesanteckningar samrådsmöte med Mariestads kommun, daterade 2015-12-17, TRV 2015/80602
5. Tjänsteanteckningar telefonsamtal med representant från Tidans vattenförbund, daterade 2016-02-23, TRV 2015/80602

6. Minnesanteckningar samrådsmöte med Mariestads kommun, daterade 2016-06-13, TRV 2015/80602
7. Minnesanteckningar samrådsmöte med länsstyrelsen, daterade 2016-06-13, TRV 2015/80602
8. Brev, inkl. sändlista, inbjudan till samrådsmöte med allmänheten, daterat 2016-06-07, TRV 2015/80602
9. Protokoll från samrådsmöte med allmänheten, daterat 2016-06-23, TRV 2015/80602
10. Samtliga yttranden och synpunkter från allmänheten, de som kan bli särskilt berörda samt myndigheter och organisationer finns diarieförda under ärendenummer TRV 2015/80602







**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, Box 110, 541 23 Skövde. Besöksadress: Trädgårdsgatan 15D.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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