

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg E20 Vårgårda-Vara, delen Ribbingsberg-Eling

Essunga och Vara kommuner, Västra Götalands län

Vägplan, 2018-02-05

Projektnummer: 150306



Trafikverket

Postadress: Box 110, 541 23 Skövde

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse, Väg E20 Vårgårda-Vara, delen Ribbingsberg-Eling

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2018-02-05

Ärendenummer: TRV 2015/80599

Projektnummer: 150306

Kontaktperson: Mattias Andersson, Trafikverket

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	4
SAMRÅDSKRETS	4
SAMRÅD	4
Samråd med berörd länsstyrelse	5
Samråd med berörd kommun	5
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	5
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	6
Samråd med allmänheten	8

Samråd är en fortlöpande process som pågår under hela planlägningsprocessen fram till kungörande för granskning. I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

Sammanfattning

Tidigt samråd med Länsstyrelsen hölls 2015-11-16. Samrådsmöte för allmänheten i tidigt skede hölls som öppet hus i Elings Bygdegård/samlingslokal 2015-11-24 och 2015-11-25. Samrådsunderlaget har varit tillgängligt på Trafikverkets hemsida sedan 2015-12-21. Det har också varit tillgängligt för synpunkter på Trafikverket, lokalkontoret i Skövde och regionkontoret i Göteborg, samt hos Essunga och Vara kommuner under tiden 21 december 2015 – 25 januari 2016.

Länsstyrelsen beslutade 2016-03-15 att vägåtgärderna inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Samrådsmöte hölls i Elings bygdegård 2017-01-31. Med anledning av de synpunkter som framfördes på mötet och som inkom efter mötet så valde Trafikverket att göra ett omtag och utreda ytterligare utformningsalternativ för korsningarna i Lekåsa och Eling vilket ledde till en ombearbetning av förslaget som presenterades på ett samrådsmöte 2017-11-07. Samrådsmaterialet har varit tillgängligt på Trafikverkets hemsida sedan 2017-11-08.

Synpunkter, minnesanteckningar eller annan dokumentation av samråd i sin helhet finns diarieförda på ärendenummer TRV 2015/80599

Planlägningsbeskrivning

I planlägningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planlägningsbeskrivningen 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 planlägningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planlägningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2015-10-27, 2015-12-10, 2017-10-27, 2017-12-22.

Samrådsrets

I samrådsretsen vid tidiga samråd ingick förutom länsstyrelsen, Essunga och Vara kommuner även Västtrafik, de ledningsägare som kan antas bli berörda, Räddningstjänsten västra Skaraborg, Polismyndigheten Västra Götaland, LRF Skaraborg och Naturskyddsföreningen Skaraborg. I tidigt skede antogs att fastigheter inom 50 meter från E20 skulle kunna antas bli särskilt berörda.

Samråd

Alla samråd med allmänheten som görs i projektet kommer att annonseras i Alingsås Tidning, Nya Lidköpings Tidning och Skaraborgsbygden och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda underrättas med brev.

Samrådsunderlaget har varit tillgängligt på Trafikverkets hemsida sedan 2015-12-21. Det har också varit tillgängligt för synpunkter på Trafikverket, lokalkontoret i Skövde och regionkontoret i Göteborg, samt hos Essunga och Vara kommuner under tiden 21 december 2015 – 25 januari 2016.

Samrådsmöte hölls i Elings bygdegård 2017-01-31. Med anledning av de synpunkter som framfördes på mötet och som inkom efter mötet så valde Trafikverket att göra ett omtag och utreda ytterligare utformningsalternativ för korsningarna i Lekåsa och Eling vilket ledde till en ombearbetning av förslaget som presenterades på ett samrådsmöte 2017-11-07.

Samrådsmaterialet har varit tillgängligt på Trafikverkets hemsida sedan 2017-11-08.

Samråd med berörd länsstyrelse

Tidigt samråd med Länsstyrelsen hölls 2015-11-16.

Länsstyrelsen beslutade 2016-03-15 att vägätgårderna inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Ytterligare samråd hölls, 2016-10-31 gällande grundvattenproblematiken.

Samråd med berörda kommuner

Öppet hus för allmänheten hölls i Elings Bygdegård 2015-11-24 och 2015-11-25 där också representanter från kommun närvarade. Det PM Samrådsunderlag som sedan sammanställdes har gjorts tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Det har också varit tillgängligt på Trafikverket i Skövde och Göteborg samt hos Essunga och Vara kommuner under tiden 21 december 2015 – 25 januari 2016.

Vara kommun har lämnat synpunkter på samrådsunderlaget om vikten av en väl fungerande trafiklösning till och från Bitterna. Andra synpunkter gällde vilka konsekvenser utbyggnaden får för tunga, långsamtgående och/eller breda transporter i allmänhet och lantbrukstransporter i synnerhet. Hur tänker Trafikverket göra med tung trafik under byggtiden? Behov av pendelparkeringar finns vilkas placering bör samordnas med tillfartsvägarna. Kommunen undrar också vilken part som ansvarar för tillkommande parallellvägar projektering, anläggning och vidare skötsel?

Det utformningsförslag för korsningen i Eling som först presenterades omarbetades för att Trafiklösningen till och från Bitterna inte skulle bli sämre.

En pendelparkering föreslås vid den nya planskilda korsningen i Lekåsa.

För att minimera störningarna på E20 föreslås de enskilda nya vägarna anläggas först och därefter låta byggtrafiken nyttja detta vägnät under byggtiden. Eftersom det lokala vägnätet ej är heltäckande kommer byggtrafik att trafikera E20.

När Trafikverket upprättar vägplanen för E20 utreds också möjliga lösningar för det enskilda vägnätet. Detta beslutas dock inte inom vägplanen utan i en lantmäteriförrättning enligt anläggningslagen. Trafikverket står för såväl kostnaden att bygga de enskilda vägarna som för förrättningskostnaderna. Däremot är det de enskilda delägarna som står för den framtida skötseln och bekostar den, ibland med bidrag från staten eller kommunen. Samrådsmöte med Vara och Essunga kommuner hölls 2016-02-12 och 2016-09-16.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Öppet hus hölls i Elings Bygdegård 2015-11-24 och 2015-11-25. De enskilda som antogs kunna bli särskilt berörda underrättades med brev.

Det PM Samrådsunderlag som sedan sammanställdes har varit tillgängligt på Trafikverkets hemsida sedan 2015-12-21. Det har också varit tillgängligt på Trafikverket, lokalkontoret i Skövde och regionkontoret i Göteborg, samt hos Essunga och Vara kommuner under tiden 21 december 2015 – 25 januari 2016.

Alla som kunde antas bli särskilt berörda inbjöds per brev att lämna synpunkter på det tillgängliggjorda samrådsunderlaget. Sammanlagt inkom 28 stycken skriftliga synpunkter och de gällde oro för omvägar när möjligheterna att korsa E20 med lantbruksmaskiner ska bli färre, oro kring var lokaltrafiken ska gå, frågor om vem som betalar det ökade underhållet om en längre lokalväg krävs, frågor kring utformning och läge för trafikplats, frågor om bullerskyddsåtgärder och inlösen m.m. Förslag lämnades på läge för nya parallellvägar, utformning och läge för korsningspunkter och läge för viltpassage. Information lämnades om befintliga ledningar och viltstråk. Önskemål om minskad trafik på väg 2510, planfri korsning vid Eling E20/2510/2520 eller påfart. Det påpekades också att en stor del tung trafik "genar" till Vedum via 2520 och att det är viktigt att kunna passera över/under E20 vid Eling.

Ett samrådsmöte där utformningsförslaget presenterades hölls 2017-01-18. Under mötet höjdes många röster emot att stänga korsningen i Eling för av- och påfart och efter mötet inkom 70 yttranden till största delen gällande den föreslagna utformningen av korsningen i Eling. Då valde Trafikverket att göra ett omtag och utreda ytterligare alternativ vilket ledde till en ombearbetning av förslaget som presenterades på ett samrådsmöte 2017-11-07. På mötet deltog över 70 personer. Det nya förslaget på utformning av korsningen vid Eling, där möjlighet till av-och påfart finns kvar, mottogs positivt på mötet. Efter mötet har 7 yttranden kommit in.

Synpunkter som framkom under samrådsmötet och i yttrandena redovisas nedan ämnesvis.

Korsningen vid Eling

Synpunkt: Är de åtgärder som föreslås för vilt, vid korsningen i Eling, tillräckliga? Ett annat läge för faunapassage ca 300 m norr om korsningen vid Eling föreslås.

Svar: En utredning över lämpliga placeringar för faunapassager har genomförts samordnat för etapperna Ribbingsberg-Eling och Eling-Vara. Faunabroar med bredd ca 20 meter planeras vid Olof-Bengtsgården i södra delen av etappen Ribbingsberg-Eling samt vid Skogsbo (Motoristen), inom etappen Eling-Vara. Utöver de två faunabroarna förstärks (breddas för faunafunktion) planerade vägpassager ca 1 km norr respektive ca 1 km söder om Eling. Den breddade vägporten ca 1 km söder om Eling ligger inom etappen Ribbingsberg-Eling. Den breddade bron över E20 ca 1 km norr om Eling ligger inom etappen Eling-Vara.

De föreslagna placeringarna innebär att en större del av barriäreffekten utmed sträckorna Ribbingsberg-Eling och Eling-Vara kan åtgärdas jämfört med om den planerade passagen ca 1 km norr om Eling skulle flyttas till ca 300 meter norr om Eling. En flytt av denna passage söderut skulle även påverka funktionen för vägtrafik tvärs E20 negativt.

Synpunkt: Kan korsningen vid Eling spegelvändas

Svar: Då skulle ramperna behöva förlängas för att uppnå tillräcklig siktsträcka.

Korsningen vid Lekåsa

Synpunkt: Varför har Lekåsakorsningen flyttats norrut och inte använder så mycket det går av den gamla korsningen som var det tidigare förslag istället än att bygga en helt ny korsning med markinköp och kostnad för byggnad av ny väg till korsningen?

Svar: Korsningen anpassas till framtida utbyggnad av fullskalig trafikplats och då får den inte plats i det södra läget

Lokalvägar, enskilda vägar

Synpunkt: Varför genomförs indragning av vägar från det allmänna underhållet – det blir en försämring. I detta fallet avses framförallt väg 2500.

Svar: Indragning från allmänt underhåll sker främst då det allmänna behovet av vägen försvinner, till exempel om en anslutning stängs så att kvarvarande väg inte ansluter mot två andra allmänna vägar. Det som blir kvar blir då en väg som i stort sett endast kommer nyttjas av de som har ärenden/fastigheter längs vägen.

I fallet väg 2500 stängs anslutning mot E20 och vägens nya sträckning ansluter mot en redan befintlig enskild väg på andra sidan E20. Därmed skapas en slags blindtarm av allmän väg som inte är eftersträvanvärt. Flödet längs vägen förväntas också minska då alternativa vägar ut på E20 kan användas. Därmed dras vägen in från allmänt underhåll.

Synpunkt: Boende i Bragnum är kritiska till att del av väg 2500 dras in från allmänt underhåll. Om det inte blir någon direkt anslutning av väg 2504 till nya E20 kommer fler att välja 2500 för att tas sig ut på E20 norrut och kommer då den del av 2500 som föreslås bli enskild att rustas upp för den ökade trafiken som i dagsläget är vägen i mycket dåligt skick? Hur tänker sig Trafikverket att styra trafiken ned förbi dagis och skola i Jonslund?

Svar: Se tidigare svar.

Synpunkt: Vad kommer parallellvägarna att ha för standard och vem kommer att sköta dem?

Svar: Trafikverket bekostar anläggande och eventuell ombyggnation av enskilda vägar. Skötseln av enskilda vägar kommer att skötas via vägföreningar. När Trafikverket upprättar vägplanen för E20 utreds också möjliga lösningar för det enskilda vägnätet. Utformning och placering av enskilda vägar fastställs dock inte inom vägplanen utan i lantmäteriförrättningar enligt anläggningslagen. Trafikverket står för såväl kostnaden att bygga de enskilda vägarna som för förrättningskostnaderna. Däremot är det de enskilda delägarna som står för den framtida skötseln och bekostar den, ibland med bidrag från staten eller kommunen.

Väg 2520

Synpunkt: det nya förslaget för korsning i Eling kommer att medföra att trafiken på väg 2520 mellan Eling och Vedum ökar i stället för att minska som i det tidigare förslaget. Vägen är både krokig och smal, men trots det håller tung trafik 80 km/h hela vägen. Farlig väg att cykla på och trots att den är en del av både Sverigeleden och Västgötaleden. Kommer några åtgärder för oskyddade trafikanter såsom gång- och cykelväg, att vidtas?

Svar: Åtgärder på väg 2520 ingår inte i projektet, men Trafikverket förmedlar synpunkten till berörd avdelning inom Trafikverket.

Synpunkt: Kurvan öster om korsningen i Eling vid Högen/Högabacken är farlig. Trafiken går snabbare än skyltad hastighet. Flera bilar har kört ur kurvan och in i trädgårdarna. Önskemål om att rätta kurvan framfördes.

Svar: Se tidigare svar

Synpunkt: kan en cykelbana byggas åtminstone mellan E20 och gamla E3, eftersom gamla E3 ska fungera som parallellväg till E20 för gång- och cykeltrafik? Hur ska Trafikverket annars kunna uppfylla målet om ökad trafiksäkerhet och förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafik parallellt och tvärs E20?

Om ni inte kan göra dessa åtgärder så väddar vi om att ni åtminstone ska lägga en sträng (ca 1 m bred) med grus i innerkurvan så att man inte måste gå på asfalten och riskera att bli påkörd. Alternativet är att gå ut i diket när det kommer en bil.

Svar: Se tidigare svar

Synpunkt: vi önskar att Trafikverket tar upp frågan om trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder på väg 2520 som ett eget ärende. T.ex. kan åtgärderna vara hastighetsbegränsning, anvisningar av tung trafik till andra vägar, förbjuda genomfartstrafik med lastbilar, byggande av GC-väg. Vi förväntar oss att bli meddelade diarienummer och vem som hanterar detta ärende.

Svar: Se tidigare svar

Grundvattenavsänkning

Fråga: Ersätts eventuell skada på enskilda brunnar?

Svar: Ja.

Kommentar: Det kommer att finnas risk för översvämning i portarna.

Svar: Pumparna kommer att dimensioneras för höga regnmängder. Viss risk för översvämning av sidovägar under E20 kvarstår dock.

Markåtkomst, ersättningsfrågor

Fråga: Hur djupt har Trafikverket rätt att schakta inom vägområde?

Svar: Trafikverket har rätt att schakta till det djup som krävs för vägens funktion.

Fråga: Är en vägs sidoområde alltid lika brett oavsett vägens bredd?

Svar: Sidoområdets bredd beror av skyltad hastighet. 100 km/h innebär att en säkerhetszon om 10 meter ska finnas.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Västtrafik, Räddningstjänsten västra Skaraborg, Polismyndigheten Västra Götaland, LRF Skaraborg, Naturskyddsföreningen Skaraborg och de ledningsägare som kan komma att bli berörda (identifierade via ledningskollen.se) inbjöds per brev att lämna synpunkter på det utställda samrådsunderlaget.

Västtrafik har inget att erinra i tidigt skede, men vill vara med i den fortsatta planläggningsprocessen.

Räddningstjänsten har inget att erinra mot utbyggnaden, men mötesfri landsväg innebär att tvåstationsuttryckning kommer att tillämpas på E20. Räddningsstationerna i Vårgårda och Nossebro rycker ut vid räddningsinsatser söder om Lekåsa och vid insatser norr om rycker Nossebro och Vara ut. Det är därför av största vikt att korsningen vid Lekåsa (E20/186) utformas på ett sådant sätt att räddningsstyrka från Nossebro lätt kan angöra E20 från väg 186 i både norr- och södergående riktning.

LRF Skaraborg framförde synpunkter på tillgängligheten för lantbruksmaskiner och de problem som långsamtgående fordon kan orsaka på 1+1- väg. Viktigt att Trafikverkets entreprenörer följer gjorda överenskommelser om t ex arbetsområden, lagning av dräneringar, upplag med mera. Ett samrådsmöte hölls med LRF 2016-02-03.

LRF yttrade sig över samrådshandlingen 2017-11-21. LRF beklagar fortfarande att fullskalig motorväg inte kommer till stånd, men accepterar det förslag som presenterades på samrådsmötet 2017-11-07 med undantaget av att LRF är kritiskt mot att vägar dras in från det allmänna underhållet.

Skanova har inget att erinra, men då de har ett flertal anläggningar på sträckan är fortsatta samråd om eventuella åtgärder viktiga.

Separat ledningssamråd hölls 2016-05-13 med Vattenfall och Nossebro Energi. Ledningsägare har även varit inbjudna till de samråd med allmänheten som har hållits i projektet.

Omläggningar där ledningarna ligger i befintligt vägområde bekostar Ledningsägarna. De ledningar som tidigare låg utanför vägområdet och som behöver flyttas bekostar Trafikverket flytt av. När det är klart hur de olika ledningarna påverkas behöver avtal upprättas mellan ledningsägare och Trafikverket.

Samråd med allmänheten

Alla samråd med allmänheten som görs i projektet annonseras i Alingsås Tidning, Nya Lidköpings Tidning och Skaraborgsbygden och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda underrättas med brev.

Öppet hus hölls i Elings Bygdegård 2015-11-24 och 2015-11-25. Samrådsunderlaget har varit tillgängligt på Trafikverkets hemsida sedan 2015-12-21. Det har också varit tillgängligt för synpunkter på Trafikverket, lokalkontoret i Skövde och regionkontoret i Göteborg, samt hos Essunga och Vara kommuner under tiden 21 december 2015 – 25 januari 2016.

Samrådsmöte hölls i Elings bygdegård 2017-11-07. Samrådsmaterialet har varit tillgängligt på Trafikverkets hemsida sedan 2017-11-08.

Mattias Andersson

projektledare

Underlag

Protokoll från samrådsmöten samt inkomna synpunkter, minnesanteckningar eller annan dokumentation av samråd i sin helhet finns diarieförda på ärendenummer TRV 2015/80599



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se