

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## E20 Vårgårda–Vara, delen Vårgårda– Ribbingsberg

Vårgårda och Essunga kommuner, Västra Götalands län

Vägplan, 2020-01-20

Projektnummer: 150306



**Trafikverket**

Postadress: Box 110, 541 23 Skövde

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse för E20 Vårgårda–Vara, delen Vårgårda–Ribbingsberg

Författare: Markera Mark Göteborg AB

Dokumentdatum: 2020-01-20

Ärendenummer: TRV 2015/80598

Projektnummer: 150306

Version: 1.0

Kontaktperson: Marita Karlsson, Trafikverket

Omslagsfoto: Veidekke Entreprenad AB

# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>4</b>
<b>PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING</b>	<b>5</b>
<b>SAMRÅDSKRETS</b>	<b>5</b>
<b>SAMRÅD VÄGPLAN SAMRÅDSHANDLING, PLANUTFORMNING</b>	<b>5</b>
Samråd med berörd länsstyrelse	5
Samråd med berörda kommuner	6
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	9
<b>Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer</b>	<b>13</b>
Skanova	13
Vattenfall Eldistribution	13
Västrafik	13
Havs- och vattenmyndigheten	14
Naturvårdsverket	14
Försvarmakten	14
Sveriges geologiska undersökning (SGU)	14
Skogsstyrelsen	14
SMHI	14
LRF Kommungrupp Vårgårda	14
Åsavägens vägsamfällighet	14
Tumberg/Södra Härene cykelbanegrupp	14
Södra Härene idrottsförening	15
Naturskyddsföreningen i Vårgårda	15
Vårgårda Rasta	15
Försvarmakten	15
Hagö vägsamfällighet	16
Havs- och vattenmyndigheten	16
Herrljunga kommun	16
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)	16
Skogsstyrelsen	16
SMHI	17
Statens geotekniska institut (SGI)	17
Sveriges geologiska undersökning (SGU)	17
Vattenfall Eldistribution	17
<b>SAMRÅD TIDIGARE SKEDEN (2016–2017)</b>	<b>18</b>
<b>UNDERLAG</b>	<b>46</b>

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

Vägplan samrådsunderlag och vägplan samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ, togs fram under 2016–2017. Flera samråd hölls med allmänheten, särskilt berörda, kommuner, länsstyrelse och övriga i samrådsretsen under projektiden.

Länsstyrelsen beslutade den 2 mars 2017 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Den 20 december 2017 tog Trafikverket ställning till att korridor Röd korridor skulle utredas vidare. Den 8 januari 2018 meddelade Trafikverket sitt ställningstagande per brev till berörda.

Från 2018 har projektet arbetat vidare med att ta fram vägplan samrådshandling, utforma planförslag inom vald korridor och nya samråd har hållits.

Samrådsmöte hölls med Vårgårda kommun den 14 november 2018 samt med Essunga kommun den 29 oktober 2018.

Samrådsmöte hölls med Länsstyrelsen i Västra Götaland i Mariestad den 15 oktober 2018.

Ett samrådsmöte med enskilt berörda hölls den 17 januari 2019 i Södra Härene hembygdsgård i Vårgårda. Samrådsmaterial fanns tillgängligt på projektsidan på Trafikverkets webbplats under perioden 17 januari–8 februari 2019.

Ett samrådsmöte med enskilt berörda hölls den 23 september 2019 i Södra Härene hembygdsgård i Vårgårda. Samrådsmaterial fanns tillgängligt på Trafikverkets kontor i Skövde, på kommunhusen i Vårgårda och Nossebro samt på projektsidan på Trafikverkets webbplats under perioden 23 september–11 oktober 2019.

Samrådsmöte hölls med Länsstyrelsen i Västra Götaland i Mariestad den 30 september 2019.

Samrådsmöten hölls med Essunga kommun den 8 oktober 2019 och Vårgårda kommun den 21 oktober 2019.

Samrådsmöte hölls den 11 december 2019 med Länsstyrelsen om skydds- och kompensationsåtgärder.

Länsstyrelsen godkände miljökonsekvensbeskrivningen den 20 december 2019.

## 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: 2016-09-30, 2016-11-02, 2016-12-20, 2017-08-30, 2018-02-05, 2018-12-17, 2019-09-09 och 2020-01-16.

## Samrådskrets

Samrådskretsen har definierats utifrån Trafikverkets rutiner och ledningsdokument. Samrådskretsen har berört hela utredningsområdet. De som bland annat berörs av detta projekt är fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk, samfällda 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 samrådskretsen ingår förutom länsstyrelse och kommun även övriga intressenter och myndigheter, lokala organ, föreningar med flera. Länsstyrelsen har bedömt att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, varför samråd med utökad krets är aktuellt enligt Miljöbalken.

## Samråd vägplan samrådshandling, planutformning

### Samråd med berörd länsstyrelse

Ett samrådsmöte hölls den 15 oktober 2018 med länsstyrelsen i Västra Götaland i Mariestad. Trafikverket presenterade tidplan för det fortsatta arbetet. Under mötet diskuterades bland annat masshantering och terrängmodellering, hantering av kulturvärden, riskhantering med avseende på översvämning/skyfall och behandling av ekosystemtjänster. Ytterligare samrådsmöte med länsstyrelsen kommer att hållas innan Trafikverket skickar in miljökonsekvensbeskrivningen till länsstyrelsen för godkännande.

### *Trafikverkets kommentarer*

*Trafikverket avser att använda rena jordmassor, företrädesvis från väglinjen, till terrängmodellering. Trafikverket kommer att göra en kontroll av skillnaden mellan klimatjusterat flöde och beräknat högsta flöde. Konsekvenser vid beräknat högsta flöde kommer att beskrivas i projektet. Trafikverket kommer även att beskriva konsekvenserna vid skyfall i ett PM. Trafikverkets riskanalys omfattar de krav som länsstyrelsen ställt i tidigare E20-projekt. Trafikverket meddelar att vägens utformning med dubbelsidigt tvärfall (bombering) bör minska risken för vattensamlingar i omkörningskörväg och*



*därmed risken för vattenplaning. Trafikverket meddelade även att ekosystemtjänster kommer att behandlas i vägplanens miljökonsekvensbeskrivning. Vid nästa samrådsmöte kommer Trafikverket att presentera visualiseringar av de nya vägarna.*

Ett samrådsmöte hölls den 30 september 2019 med Länsstyrelsen i Västra Götaland i Mariestad. Trafikverket redogjorde för det senaste utkastet till vägförslag och dess effekter och konsekvenser. Modellerings av landskap samt skydds- och kompensationsåtgärder var några av punkterna som diskuterades. Trafikverket kommer att komplettera miljökonsekvensbeskrivningen med arealer för påverkade diken längs med enskilda vägar. Länsstyrelsen underströk vikten av att samordna ”övergångarna” mellan de olika E20-etapperna för att ur ett större perspektiv kunna se hur de hänger ihop. Länsstyrelsen lyfte även frågan om att antalet rastplatser bör fördelas jämnt och på lämpliga platser längs med hela sträckan. Angående förorenad mark som Länsstyrelsen frågade om svarade Trafikverket att inga prover har ännu tagits på befintlig asfalt för att se förekomst av tjärasfalt. Även masshantering och hur massbalansen i projektet ser ut diskuterades. Trafikverket meddelade att det i dagsläget är ett underskott av berg. Anmälan om upplagsplatser för massor ska göras.

Ett samrådsmöte om skydds- och kompensationsåtgärder samt PM Skyddsbestämmelser hölls med Länsstyrelsen den 11 december 2019. Syftet med mötet var att diskutera biotopskydd, strandskydd och 12:6-samråd med Länsstyrelsen för att klargöra om projektet tillgodoser dessa tillräckligt med föreslagna åtgärder. Trafikverket presenterade förslag på mindre och större kompensations- och skyddsåtgärder. Bland annat föreslår Trafikverket en större kompensationsåtgärd i form av en våtmark på en av de fastigheter som förvärfvas i samband med projektet.

Länsstyrelsen godkände miljökonsekvensbeskrivningen den 18 december 2019. I beslutet framförde Länsstyrelsen synpunkter på att compensationen vid Fötene bör genomföras, att biotopskydd och strandskydd med fördel markeras på plan- och illustrationskartor, att massor som är avfall ska anmälas samt att de inte håller med om hur kulturlandskapet påverkas.

## Samråd med berörda kommuner

Ett samrådsmöte hölls med Essunga kommun den 29 oktober 2018. Syftet med mötet var att informera kommunen om pågående arbete med detaljprojektering samt miljökonsekvensbeskrivning. Essunga ser gärna att en halv trafikplats anläggs vid väg 2504 med ramper norrut. Kommunen tar frågan med Trafikverkets planeringsavdelning även vad gäller gång- och cykelväg utmed E20. I ett bildspel redogjorde Trafikverket för de effekter och konsekvenser som bedömdes lämpliga att belysa. Arbete pågår med avstämning av projektmålen. Trafikverket presenterade en grov tidplan för det fortsatta arbetet.

Ett samrådsmöte hölls med Vårgårda kommun den 12 mars 2018 där lokalisering och utformning av rastplats vid Rasta Vårgårda diskuterades.

Vårgårda kommun har den 11 december 2018 återkopplat om att porten under E20 ska vara för gång- och cykeltrafikanter, men inte för djur, då man inte vill ha en passage för vilt som går rakt genom det framtida verksamhetsområdet. Den föreslagna rastplatsen med mindre yta för ett toalettus och parkeringar är tillräckliga med hänsyn till nuvarande förutsättningar på platsen. Däremot vill kommunen att den resterade delen av marken norrut ska sparas för eventuella framtida behov av utökning av rastplatsen.

Ett samrådsmöte hölls med Vårgårda kommun den 14 november 2018. Syftet med mötet var att informera kommunen om pågående arbete med detaljprojektering samt miljökonsekvensbeskrivning. I ett bildspel redogjorde Trafikverket för de effekter och konsekvenser som bedömdes lämpliga att belysa. Arbetet pågår med avstämning av projektmålen. Trafikverket presenterade en grov tidplan för det fortsatta arbetet. Kommunen framförde vikten av att få med en cykelväg när befintlig E20 görs om till lokalväg. Även verksamhetsområde vid Rasta och gång- och cykelpassage under E20 vid Rasta diskuterades under mötet.

Ett samrådsmöte hölls den 8 oktober 2019 med Essunga kommun i Nossebro. Syftet med mötet var att presentera vägförslaget och inhämta kommunens eventuella synpunkter. Kommunen hade frågor om hur medfinansieringen sker praktiskt. Trafikverket tar reda på mer information och återkommer. Kommunen planerar eventuell sluttäckning av deponi nära Nossebro, det kan därför vara intressant att ta emot överskottsmassor. Kommunen är nöjda med presenterat vägförslag.

Ett samrådsmöte hölls den 21 oktober 2019 med Vårgårda kommun i Vårgårda. Syftet med mötet var att presentera vägförslaget och få kommunens eventuella synpunkter. Trafikverket redogjorde för det senaste utkastet till vägförslag och dess effekter och konsekvenser samt för den fortsatta tidplanen för projektet.

Allmänhetens önskemål om en separerad gång-och cykelväg utmed ny lokalväg diskuterades. Kommunen önskar ta del av beslutet som Trafikverket fattade under våren 2019 för alla E20-projekt, nämligen att en separerad gång- och cykelväg inte ska anläggas, utan att fotgängare och cyklister hänvisas till vägrenen. Kommunen undrade om det finns något säkrare alternativ till att cykla på vägrenen, exempelvis räfflor eller GCM-stöd. Trafikverket kommer att ta fram ett kostnadsförslag på vad en separerad gång- och cykelväg skulle kosta.

Kommunen hade synpunkter på trafikplats Fagrabo namn, som kommunen tycker är missvisande. Kommunen skulle vilja att trafikplatsen får namnet trafikplats Vårgårda Norra.

Kommunen underströk att platsen vid den nya rastplatsen är en viktig infart till Vårgårda, som därför måste se inbjudande ut. Vidare undrade kommunen om användningen av ytan intill rastplatsen kommer att bli begränsad. Kommunen poängterar att ytan inte får bli en ovärdad restyta.

Kommunen undrade vilka samtal Trafikverket har med fotbollsklubben. Trafikverket för diskussioner om ersättning. Fotbollsklubben har tackat nej till markbyte, då klubben önskade planen mer centralt.

Kommunen är i övrigt nöjda med presenterat vägförslag.

Vårgårda kommun inkom med ett yttrande över vägplan samrådshandling den 24 oktober 2019. Yttrandet tar upp flera av de punkter som framfördes under samrådsmötet den 21 oktober (se ovan). Överlag är kommunen positiv till vägförslaget. Kommunen anser att gång- och cykelväg utmed lokalväg (väg 2504) bör ha en bredd om minst 1,75 meter och vägmarkering med räfflad och målad linje, samt att det "trafiksäkerhetskajande åtgärder" vid målpunkter, busshållplatser, korsningar och passager.

Kommunen är även positiv till att bro över gång- och cykelväg anläggs samt rastplatsen vid Vårgårda Rasta. Däremot hade kommunen gärna sett att ytan var större. Kommunen ser gärna att man enas med Trafikverket om hur restytorna ska användas. Alternativ är att marken sparas för en eventuell framtida utökning av rastplatsen, eller att en del av marken avsätts för en skyltanordning för trafikanter.

Kommunen framhåller vidare vikten av att Trafikverket utformar sidoområden estetiskt.

Kommunen är positiv till förändringarna avseende väg 1916 och 1917. Däremot framhåller kommunen vikten av att väg 1916, som troligen kommer att utgöra det övergripande gatunätet i det område som kommunen avser att utveckla för fler verksamheter, inte orsakar begränsningar för utvecklingen av området.

Kommunen framhåller vikten av att massbalans uppnås inom projektet på ett funktionellt sätt. Kommunen är positiv till de föreslagna markmodelleringarna.

Kommunen ser gärna att namnet trafikplats Fagrabo ändras till trafikplats Vårgårda norra.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket noterar kommunens synpunkter. Kommunen kommer att få ta del av Trafikverkets beslut om gång- och cykelvägen.*

*Trafikverket kommer att troligen att tillgodose kommunens synpunkter på bullerräfflor. Däremot kommer sektionen inte att ändras, utan det blir 1,5 m vägren. Befintlig väg/vägområde på sträckan där ny E20 och lokalvägen går parallellt rymmer inte en bredare sektion än nio meter, dvs. den rymmer inte en separat gång- och cykelväg med sidoremsa.*

*På de sträckor där E20 byggs om i nysträckning kommer nästan all trafik att försvinna från befintlig E20. Kvar blir endast trafik med lokala mål, långsamtgående fordon, gång- och cykeltrafik etc. Ca 90 % av den totala trafikmängden flyttas i normalfallet över till nya E20. Avseende tung trafik blir överflyttningen ännu större. Årsdygnstrafiken på befintlig E20 blir normalt ca 1000 fordon per dygn, potentialen för gång- och cykeltrafik är ofta under 50 personer per dygn. Kortare sträckor med något högre trafikmängder förekommer.*

*Trafikverket har gjort en trafikanalys av gång- och cykeltrafiken i området. Utifrån beräkningsmetoderna antas att cyklandet längs den aktuella sträckan skulle uppgå till 25–40 resor per dygn. Flödet bedöms som högst närmast Vårgårda eller i anslutning till busshållplatser.*

*Trafikverket har gjort en bedömning av antal platser utifrån liknande rastplatser längs med E20 och har inte haft underlag från kommunen om bedömt behov. Vårgårda kommun kan gärna inkomma med underlag om sådant finns. Då det redan finns uppställningsplatser i område, har Trafikverket bedömt att fyra platser är tillräckligt. Kommunen är fri att använda grönytan innanför räcket och restytan mellan rastplatsen och gång- och cykelporten som kommunen önskar. Trafikverket planerar för ett oeftergivligt högkapacitetsrücke mellan rastplatsen och E20.*

*I projektet finns landskapsarkitekter, både från Trafikverket och projekterande konsult, som bevakar frågan.*



*Väg 1916 kommer att bli allmän väg och därmed gäller ordinarie regler för t.ex. anslutningsvägar. Detta kan kommunen påverka i detaljplaneläggningen av planerat verksamhetsområde.*

*Trafikverket tar frågan om namn på trafikplatsen vidare internt, eftersom detta inte beslutas av projektet.*

## Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Trafikverket har under våren 2018 samrått separat med ett antal enskilda fastighetsägare i området och som särskilt berörs av projektet. Följande synpunkter har inkommit till Trafikverket:

Fastighetsägare hade synpunkter på placering av och profil på ny E20 samt tillgängligheten till mark genom placering av enskilda vägar och portlägen. Fastighetsägarna vill att Trafikverket försöker minimera intrånget i åkermark. Flertalet boende uttryckte oro över ökat buller och frågar om bullerskyddsåtgärder samt möjligheter till landskapsanpassning mot omgivande terräng. Läget för faunapassagen har också diskuterats. En boende har framfört kritik mot Trafikverkets sätt att prioritera hur värden bedöms. Flertalet av fastighetsägarna kan tänka sig att byta mark. En fastighetsägare var skeptisk till att trafiken från Nossebro planeras ledas ut på lokalvägen. Vikten av att tunga transporter kan trafikera det lokala vägnätet och nå gårdar även efter utbyggnad har påtalats.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar synpunkterna och önskemålen. Trafikverket har under mötena bland annat informerat fastighetsägarna om att möjligheten att nå sin mark ska finnas även under byggtiden. Trafikverket har även informerat om arbetsgången vad gäller buller. Först arbetas en väglinje inom korridoren fram, därefter görs en bullerberäkning. Olika åtgärder för att få ned bullervärdena identifieras och går det inte att ”bygga” bort bullret kan inlösen diskuteras i sista hand. Vid tidpunkten för samrådet studerades fortfarande olika lösningar för E20 och lokalvägnätet inom korridoren.*

Ett samrådsmöte i form av öppet hus hölls den 17 januari 2019 i Södra Härene hembygdsgård i Vårgårda. Syftet med samrådsmötet var att informera särskilt berörda, allmänhet och den utökade kretsen om att Trafikverket nu arbetar vidare med detaljprojektering i röd korridor samt att inhämta synpunkter. Närvarande kunde ta med sig ett synpunktsformulär och skicka in sina synpunkter på. Samtliga synpunkter finns diarieförda under ärendenummer TRV 2015/80598. Synpunkterna har behandlats och besvarats av Trafikverket i denna samrådsredogörelse. Samrådsmaterial fanns tillgängligt på projektsidan på Trafikverkets webbplats under tiden 17 januari–8 februari 2019. Följande synpunkter har kommit in till Trafikverket under samrådstiden:

De boende framför diverse synpunkter på det enskilda vägnätet och anslutningar. I en skrivelse framförs även önskemål om att ny E20 bör ha en så låg profil som möjligt för att minimera buller samt uttrycks oro över att ”Kyrkrundan” kommer att försvinna.

Flertalet boende önskar separerad gång- och cykelväg på befintlig E20 (som blir ny lokalväg). I ett flertal skrivelser framförs önskemål om en port under väg 181 vid Rasta samt påtalas vikten av att även mopedister och A-traktorer kan ta sig fram säkert.

I en annan skrivelse önskas att befintlig E20 som blir lokalväg inte ska bli alltför bred för att förhindra buskörning och höga hastigheter. 80 km/h önskas som tillåten hastighet på den

nya lokalvägen. Ett flertal boende önskar att väg 2504 ansluts till ny E20 med norrgående anslutningsramper och en boende uttrycker sitt missnöje med att Trafikverket inte hade med ett förslag på en trafikplats vid väg 2504 vid samrådsmötet den 17 januari 2019.

Ett flertal boende i Saxtorp, Tumberg och Eggvena ser gärna att väg 1916 dras in från allmänt underhåll och att väg 1917 förblir allmän väg och ansluts vid Rasta.

En fastighetsägare föreslår att delar av befintlig E20 rivs vid Ribbingsberg för bättre arrondering på åkermarken samt att ny enskild väg anläggs utanför brukningscentrum och ansluter till äldre väg E3:s sträckning i norr och söder.

I en skrivelse undrar fastighetsägarna vart vilt ska ta vägen efter utbyggnaden av ny E20, då det är långt till den planerade faunapassagen. I skrivelsen framförs önskemål om en passage under ny E20 för människor och djur innan berget.

Från några boende uttrycks missnöje med val av korridor för ny E20. I en skrivelse tackar man för ett bra samrådsmöte den 17 januari och låter meddela att man är nöjd med dragningen av lokalväg på sin fastighet.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket noterar synpunkterna och önskemålen. Angående gång- och cykelpart under väg 181 har Trafikverket och Vårgårda kommun under hösten/vintern 2019 gemensamt beslutat om att gå vidare med arbetet för att anlägga en gång- och cykelpassage under väg 181 och som kommer att delfinansieras av kommunen.*

*Trafikverket tar till sig synpunkterna om att väg 1917 fortsatt ska vara allmän väg och ser över detta, samt eventuell indragning av väg 1916.*

*Trafikverket utreder två alternativ till anslutning norrut, dels en så kallad "halv trafikplats" vid väg 2504 med på- och avfartsramper i norrgående riktning, dels en korsningstyp F längst i norr. Möjlighet att komma in med synpunkter på utformning och placering av en trafikplats vid väg 2504 kommer att ges i samband med det planerade samrådsmötet i april 2019 samt när vägplan granskningshandling kungörs och möjliggörs för granskning, vilket planeras ske senare i år, troligen i september 2019.*

*Angående enskild väg (grusväg förbi torpet Kviden) som ska anslutas till väg 2504 tar Trafikverket med sig denna synpunkt och gör en bedömning i projekteringen.*

*Angående önskemål om separerad gång- och cykelväg kommer förslag på cykelmöjlighet att tas fram och presenteras på nästa planerade samrådsmöte i april 2019.*

*Angående önskemål om passage under ny E20 vid Klåvnastensvägen har en koport vid sektion ca 3/600 studerats tidigare, men valdes bort då Trafikverket har valt att ha en lägre profil på ny E20 för att minimera buller. Trafikverket tar dock med sig frågan.*

*Angående vilt och viltpassager har en analys av lämpliga placeringar för faunapassager genomförts. Analysarbetet är en process som kommer att fortlöpa under hela planläggningsarbetet efterhand som mer detaljerat underlag blir tillgängligt.*

*Trafikverket studerar möjligheten till ett tekniskt och ekonomiskt rimligt alternativ till "Kyrkrundan".*

Ett samrådsmöte för enskilda som särskilt berörs hölls i form av öppet hus den 23 september 2019 i Södra Härene hembygdsgård i Vårgårda. Syftet med samrådsmötet var att presentera ett utkast till vägförslag och inhämta synpunkter på detta. Under mötet fanns möjlighet till enskilda samtal. Närvarande kunde ta med sig ett synpunktsformulär och skicka in sina synpunkter på. Samtliga synpunkter finns diarieförda under ärendenummer TRV 2015/80598. Synpunkterna har behandlats och besvarats av Trafikverket i denna samrådsredogörelse. Samrådsmaterial fanns tillgängligt på projektsidan på Trafikverkets webbplats under tiden 23 september–11 oktober 2019. I minnesanteckningarna från mötet redogörs för de frågor som ställdes samt svar. Följande synpunkter har kommit in under samrådstiden:

Flertalet synpunkter rör det enskilda vägnätet (enskild grusväg vid Lund (sektion 0/000–0/580), enskild väg vid Svartegården samt asfaltering av Klåvnastensvägen), bulleråtgärder vid fastigheter samt markmodulering av massor. Ett par skrivelser berör synpunkter på väg 1916/1917.

I ett fåtal skrivelser framkommer önskemål om att ny E20 ska flyttas längre bort från fastighet på grund av buller samt fråga om inlösen på grund av buller. I en skrivelse framförs synpunkt på att gång- och cykelporten under E20 vid sektion 0/000 endast ska vara avsedd för gång- och cykeltrafik och önskemål om gatubelysning. I ett par skrivelser framförs önskemål om av- och påfart även söderut där ny E20 korsar väg 2504 på grund av oro för tung trafik på lokalvägen. De boende anser att hastighetsbegränsningen på lokalvägen bör vara 60 km/h för att minska risken för olyckor. En fastighetsägare vill gärna att vägbanken vid Nossan sänks för att minska synligheten.

Flertalet synpunkter, däribland en namnlista undertecknad av 28 boende, handlar om vikten av att gång- och cykelvägen på lokalvägen (befintlig E20) blir separerad. Trafikverket går i fel riktning när myndigheten väljer att inte satsa på en trafiksäker gång- och cykelväg och flera boende är kritiska till Trafikverkets övergripande beslut om att gång- och cykelvägnätet ska se likadant ut för hela utbyggnaden av E20. Utifrån ett klimatperspektiv bör Trafikverket satsa mer på att människor ska kunna ta sig fram till fots eller med cykel och detta på ett trafiksäkert sätt.

Det finns även ett fortsatt önskemål från ett flertal boende om en port under väg 181 för fotgängare och cyklister. I en skrivelse framförs att Trafikverket har saknat en helhetssyn vad gäller trafiksäkra passager för gående och cyklister i etappgränsen vid Vårgårda.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket tackar för de inkomna synpunkterna. Trafikverket har efter samrådsmötet den 23 september träffat enskilda fastighetsägare i området för att närmare diskutera lösningar på bland annat det enskilda vägnätet. Trafikverket har så långt det är möjligt försökt att tillgodose fastighetsägarnas önskemål.*

*Angående enskild grusväg vid Lund, sektion 0/000–0/580, är den utpekad som ”äldre vägsträcka”. Trafikverket undersöker frågan om vägen kan tas bort av fastighetsägare. Placering av utfart till fastighet som ligger utmed den äldre vägsträckan idag kommer att ses över och justeras efter önskemål från de boende. I höjd med rastplats Vårgårda, längst i söder av etappen, föreslås en landskapsanpassning på båda sidor om ny väg E20. På den västra sidan om E20 föreslås att marken mellan väg E20 och ny lokalväg 2504 modelleras. Syftet är att minska intrycket av flera parallella vägar i området samt om möjligt skymma trafiken på E20 från bostadshusen.*

*Klåvnastensvägen kommer att bli asfalterad efter ny dragning.*

*Synpunkterna på utfarter på väg 1916 tas hänsyn till och korsningarna arbetas om enligt principen som de boende inkommit med.*

*Bullernivåer klaras med fastighetsnära åtgärder.*

*När det kommer till inlösen kommer Trafikverket att ta in en oberoende värderingsman för att kunna beräkna kostnaden för inlösen/förtida förvärv av de fastigheter där detta är aktuellt.*

*Gång- och cykelporten vid sektion 0/000 är huvudsakligen avsedd för gång- och cykeltrafik, men lokal jordbrukstrafik kommer att tillåtas.*

*Lokalvägen kommer inte att belysas, då den låga trafikmängden inte motiverar detta enligt VGU.*

*Angående av- och påfart söderut på E20 där ny E20 korsar väg 2504 går det inte utifrån trafikmängden att motivera en sådan åtgärd. Väg 2504 (lokalväg) innebär inte någon omväg söderut.*

*Angående önskemål om hastighetsbegränsningen på lokalvägen till 60 km/h medger inte dagens riktlinjer detta på långa sträckor. Beslut erfordras av Länsstyrelsen. Inriktningen är fortfarande 80 km/h på allmän lokalväg förutom korta sträckor där hastighetssänkning kan motiveras.*

*Angående sänkning av vägbanken vid Nossan för att minska dess synlighet är detta inte möjligt på grund av Nossans översvåmningsnivå.*

*Angående separerad gång- och cykelväg är det ett beslut som är fattat gemensamt för alla E20-etapper. Befintlig väg/vägområde på sträckan där ny E20 och lokalvägen går parallellt rymmer inte en bredare sektion än nio meter, dvs. den rymmer inte en separat gång- och cykelväg med sidoremsa.*

*På de sträckor där E20 byggs om i nysträckning kommer nästan all trafik att försvinna från befintlig E20. Kvar blir endast trafik med lokala mål, långsamtgående fordon, gång- och cykeltrafik etc. Ca 90 % av den totala trafikmängden flyttas i normalfallet över till nya E20. Avseende tung trafik blir överflyttningen ännu större.*

*Separeringsformen mellan biltrafik och gång- och cykeltrafik kallas vägrensseparering och innebär en streckad kantlinje 1+2 och troligen frästa räfflor mellan vägren och körfält. Detta innebär formellt att de oskyddade trafikanterna ska använda vägrenen och att den ska trafikeras enkelriktat. Övriga fordon får använda vägrenen om så krävs, bland annat vid trafikering med extra breda fordon och samtidigt möte. Körfältsbredden 3,0 m är en smal körfältsbredd som har till syfte att hålla nere hastigheten på fordonstrafiken. Vägrensbredd på 1,5 m är bredare än brukligt för vägrensseparering av gående och cyklister. Detta har valts för att utnyttja befintliga asfaltsbredder på ett rimligt sätt och för att få bättre trafiksäkerhet än man brukar ha vid vägrensseparering. Fördelarna med föreslagen sektion är bland annat att snöröjningen kan utföras rationellt utan hinder i form av räcken, kantstöd eller liknande. Gående kan på kortare sträckor använda*

*vägrenen i båda riktningarna utan att behöva korska vägen och det blir hinderfritt för jordbrukets transportbehov.*

*Trafikverket har gjort en trafikanalys av gång- och cykeltrafiken i området samt. Utifrån beräkningsmetoderna antas att cyklandet längs den aktuella sträckan skulle uppgå till 25–40 resor per dygn. Flödet bedöms som högst närmast Vårgårda eller i anslutning till busshållplatser.*

*Angående gång- och cykelport under väg 181 har Trafikverket och Vårgårda kommun under hösten/vintern 2019 gemensamt beslutat om att gå vidare med arbetet för att anlägga en gång- och cykelpassage under väg 181 och som kommer att delfinansieras av kommunen.*

*En tilläggsplan kommer tas fram för att upphäva fastställda GC-vägar och gångpassage över v181 och ersätta dessa med nytt läge.*

*Befintlig E20 som planeras att dras in från allmänt vägunderhåll vid Ribbingsberg kommer att anpassas till dess nya funktion som enskild väg, dvs. vägen smalnas av och resterande ytor rivs.*

Ytterligare samråd har hållits med berörda fastighetsägare.

## Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

### **Skanova**

Ledningsägarmöte hölls med Skanova den 29 augusti 2018 i Göteborg. Underlag för mötet var ledningsplaner med upprättat vägförslag och som skickats ut till Skanova innan mötet. Konfliktpunkter med ny E20 gicks igenom och hur dessa ska hanteras/lösas.

### **Vattenfall Eldistribution**

Ledningsägarmöte hölls med Vattenfall Eldistribution den 3 december 2018. Underlag för mötena var ledningsplaner med upprättat vägförslag och som skickats ut till Vattenfall Eldistribution innan mötet. Konfliktpunkter med ny E20 gicks igenom och hur dessa ska hanteras.

Ytterligare ett ledningsägarmöte hölls med Vattenfall Eldistribution den 5 mars 2019. Trafikverket och Vattenfall Eldistribution hade till mötet tagit fram ett avtal för projektering av ledningsomläggningarna och som undertecknades. Vattenfall Eldistribution har tittat på vägsträckan både ute på plats och på det underlag som Markera har skickat över. Utifrån detta har Vattenfall Eldistribution gjort en bedömning av de omläggningar som behöver utföras. Konfliktpunkter gicks igenom.

### **Västtrafik**

Ett samrådsmöte hölls den 7 februari 2019 via Skype med Västtrafik. Syftet med mötet var att inhämta information från Västtrafik framtida trafikering och hur hållplatser ska planeras. Västtrafik kommer att återkoppla till Trafikverket med mer information efter deras avstämningsmöte med kommunerna i slutet av februari 2019.

Västtrafik meddelade den 25 februari 2019 att man inte har några synpunkter på de föreslagna hållplatsförändringarna, men anser att de bör ligga kvar oförändrade.

Inkomna synpunkter i samband med samrådet 17 januari–8 februari 2019.

### **Havs- och vattenmyndigheten**

Havs- och vattenmyndigheten har avstått från att yttra sig

### **Naturvårdsverket**

Naturvårdsverket har avstått från att yttra sig.

### **Försvarsmakten**

Försvarsmakten har inget att erinra.

### **Sveriges geologiska undersökning (SGU)**

SGU har avstått från att yttra sig och hänvisar till sin checklista för planering av infrastrukturprojekt.

### **Skogsstyrelsen**

Skogsstyrelsen har inget att erinra i detta skede.

### **SMHI**

SMHI har inga synpunkter.

### **LRF Kommungrupp Vårgårda**

LRF har främst lämnat synpunkter på det lokala vägnätet, då det är det som boende och verksamma i området använder och är beroende av. I yttrande framförs att en anslutning till ny E20 norrut är nödvändig, förslagsvis vid Ribbingsberg. LRF anser att det som idag är allmänt väg bör så vara även efter utbyggnationen av ny E20. Vidare anser LRF att befintlig E20 ska vara kvar med ”väl tilltagen” bredd för att lantbruksmaskiner ska kunna få plats och att vägen ska vara trafiksäker. Det är av vikt att standarden på det lokala vägnätet utformas för stora och tunga transportfordon och att detta vägnät inte ska åläggas vägsamfälligheter att skötas.

#### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar synpunkterna. Trafikverket utreder två alternativ till anslutning norrut, dels en så kallad ”halv trafikplats” vid väg 2504 med på- och avfartsramper i norrgående riktning, dels en korsningstyp F längst i norr.*

### **Åsavägens vägsamfällighet**

Önskar behålla förbindelsen till väg 2504. Önskar separat samrådsmöte med Trafikverket för att diskutera den enskilda vägen som blir instängd väster om ny E20 och önskar parallellväg eller underfart för att lösa de problem som uppstår till följd av att vägar och förbindelser för en del boende längs föreningens vägar försvinner till följd av ny E20.

#### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar synpunkterna. Vägföreningens förbindelse till väg 2504 kommer att studeras vidare.*

### **Tumberg/Södra Härene cykelbanegrupp**

Önskar underfart under väg 181 vid Rasta av trafiksäkerhetsskäl och förordar cykelväg längs med befintlig E20. Bland annat en skiss på cykelbanegruppens förslag bifogas skrivelsen.



### **Trafikverkets kommentar**

Trafikverket noterar synpunkterna. Angående gång- och cykelport under väg 181 har Trafikverket och Vårgårda kommun under hösten/vintern 2019 gemensamt beslutat om att gå vidare med arbetet för att anlägga en gång- och cykelpassage under väg 181 och som kommer att delfinansieras av kommunen.

Angående önskemål om separerad gång- och cykelväg kommer förslag på cykelmöjlighet att tas fram och presenteras på nästa planerade samrådsmöte i april 2019.

### **Södra Härene idrottsförening**

Fotbollsföreningen framför att de önskar ny fotbollsplan, klubbhus med omklädningsrum, parkering och kiosk. Föreningen funderar själva på alternativa placeringar.

### **Trafikverkets kommentar**

Trafikverket noterar synpunkterna och kommer att samråda separat med fotbollsföreningen.

### **Naturskyddsföreningen i Vårgårda**

Naturskyddsföreningen i Vårgårda är positiva till förslaget och den planerade faunapassagens placering. De anser dock att det behövs en trafikplats vid korsningen med väg 2504, då det skulle avlasta lokalvägen från tung trafik.

### **Trafikverkets kommentar**

Trafikverket noterar synpunkterna. Trafikverket utreder två alternativ till anslutning norrut, dels en så kallad "halv trafikplats" vid väg 2504 med på- och avfartsramper i norrgående riktning, dels en korsningstyp F längst i norr.

### **Vårgårda Rasta**

Ett samrådsmöte hölls med Vårgårda Rasta den 5 mars 2019 angående utformning av planerad rastplats/uppställningsplats för lastbilar precis norr om Vårgårda Rasta. Rasta är positiva till en gemensam in- och utfart, dock inte på deras fastighet. Rasta önskar att befintlig in- och utfart behålls.

### **Trafikverkets kommentar**

Trafikverket noterar synpunkterna och ser över förslaget med avseende på in- och utfarter.

Vägplan samrådshandling, planutformning, daterad 2019-09-01, har funnits tillgänglig för berörda kommuner, länsstyrelse och utökad krets under perioden 23 september–11 oktober 2019. Samtliga inkomna yttranden finns diarieförda under ärendenummer TRV 2015/80598.

### **Försvarsmakten**

I yttrandet framför Försvarsmakten ett antal kriterier på dimensioneringen av ny E20, bland annat bredd och vilken vikt bärande lager på den nya vägen ska klara. Kraven gäller även för framkomlighet under byggtiden.

### **Trafikverkets kommentar**

Trafikverket noterar yttrandet och kommer att säkerställa att Försvarsmaktens krav på anläggningen uppfylls.

*Vägbredd och sidoområde för ny E20 uppfyller Försvarsmaktens krav, då vägen dimensioneras enligt Trafikverkets krav enligt TRVK Väg och VGU.*

*Alla broar över ny E20 utformas med full fri höjd 4,7 m, vilket uppfyller Försvarsmaktens krav.*

*Enligt VGU placeras kantstolpar en meter utanför beläggningsskant, vilket väl uppfyller Försvarsmaktens krav.*

*Trafikverket dimensionerar överbyggnad för nya allmänna vägar enligt TRVK Väg med kompletterande PM "Justering av B-faktorn med avseende på införandet av 74 ton, BK4".*

*I aktuellt projekt ingår inga cirkulationsplatser. I angränsande projekt genom Vårgårda byggs cirkulationsplatser efter Trafikverkets krav i VGU, vilket uppfyller Försvarsmaktens krav på utformning.*

*Vägmärken placeras enligt Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2019:74. Försvarsmaktens krav på placering av skyltar i cirkulationer noteras och lämnas som information till angränsande projekt genom Vårgårda.*

*Trafikverket arbetar för att framkomligheten under byggtiden och tillfälliga vägar ska följa TRVK Apv, Trafikverkets tekniska krav för Arbete på väg samt de krav som Trafikverket har ställt på entreprenören i förfrågan, vilket uppfyller Försvarsmaktens krav på framkomlighet under byggtiden.*

## **Hagö vägsamfällighet**

Önskemål om att den samfälliga vägen blir asfalterad även på den del som får ny sträckning efter utbyggnaden av ny E20, eftersom vägen är asfalterad idag.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket tackar för synpunkten. Den enskilda vägen föreslås bli asfalterad.*

## **Havs- och vattenmyndigheten**

Havs- och vattenmyndigheten har avstått från att yttra sig.

## **Herrljunga kommun**

Kommunen är positiv till projektet och instämmer med Trafikverket vad gäller trafiksäkerheten i korsningen väg 1927/befintlig E20; belastningen i korsningen kommer att minska i och med utbyggnaden av ny E20.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar yttrandet.*

## **Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)**

MSB avstår från att yttra sig i ärendet.

## **Skogsstyrelsen**

Skogsstyrelsen har inga synpunkter utöver de som skickats in tidigare (2017-09-21).

## SMHI

SMHI har inga synpunkter på samrådsmaterialet.

## Statens geotekniska institut (SGI)

Det förekommer motstridiga uppgifter om asfaltprover halter av PAH i MKB respektive i vägplanbeskrivningen. Detta behöver redas ut. SGI rekommenderar att fler asfaltprover tas och analyseras och hänvisar till tillsynsmyndighet vad gäller massornas begränsning av återanvändningen av asfaltsmassorna. ”SGI rekommenderar att föroreningssituationen utreds ytterligare vid fastigheten Fötene 5:4 och att ett kontrollprogram upprättas för länshållningsvattnet.”

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket tackar för synpunkterna och kommer att tillse att uppgifterna om asfaltprover är samstämmiga i handlingarna. Asfaltsproverna (de två som finns) uppvisar varierande innehåll av stenkolstjära och detta skall utredas ytterligare för att säkerställa vilken asfalt som kan återanvändas och vilken som behöver köras bort till godkänd anläggning.*

*Föroreningssituationen vid fastighet Fötene 5:4 kommer att utredas ytterligare men detta planeras att göras i samband att med att vi har maskiner i området. Innan vi kan schakta i aktuellt område kommer en anmälan om efterbehandling av ett förorenat område enligt 28 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd att upprättas och skickas till miljöförvaltningen. I anmälan kommer vi ange hur vi kommer behandla massorna och länsvattnet samt ange skydds och försiktighetsåtgärder. I svaret från miljöförvaltningen godkänns detta och de brukar också lägga till om de har ytterligare krav.*

## Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU avstår från att yttra sig och hänvisar till sin checklista för planering av infrastrukturprojekt.

## Vattenfall Eldistribution

I yttrandet framför Vattenfall Eldistribution att det bör framgå att det är Vattenfall Eldistribution som avses i samrådsredogörelse och samrådshandling. Tabell 4.2.8:3 i samrådshandlingen över åtgärder på Vattenfall Eldistributions befintliga ledningar stämmer inte riktigt och Vattenfall Eldistribution betonar att arbetena med kablarna kommer att bli mer omfattande än vad som framgår av listan.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket ändrar uppgifterna, så att det framgår att det är Vattenfall Eldistribution som avses i ovan nämnda handlingar. Angående tabell 4.2.8:3 i samrådshandlingen med åtgärder på befintliga ledningar sker samråd kontinuerligt vid konflikter med ledningar. Tabellen är en översiktlig identifiering av konfliktpunkter och mer detaljerad information finns i PM Samordning ledningar, som kommer att översändas till Vattenfall. Trafikverket kommer att kalla till nytt ledningsägarmöte med Vattenfall Eldistribution angående ledningsomläggningarna.*

Ytterligare ett ledningsägarmöte hölls den 5 december 2019 med Vattenfall Eldistribution. Trafikverket har bett Vattenfall Eldistribution att komplettera offerterna på omläggning av kablar och luftburna ledningar. Tidplan och omlägningsarbetet diskuterades. Vattenfall Eldistribution har efter mötet skickat kartor som beskriver åtgärdsförslag till Trafikverket.

## Samråd tidigare skeden (2016–2017)

### Samråd med berörd länsstyrelse

Ett tidigt samrådsmöte hölls den 5 december 2016 med länsstyrelsen i Västra Götaland i Mariestad. Syftet med mötet var att redogöra för projektet, dess mål och tidplan. En Powerpointpresentation skickades till länsstyrelsen som underlag inför samrådsmötet. Under mötet redogjorde Trafikverket för projektet, dess mål och förutsättningar samt gick igenom tidplanen.

Länsstyrelsen påtalade att redovisningen av påverkan på klimatet skiljer sig åt mellan olika etapper på E20 och undrade om inte Trafikverket bör ha en övergripande syn. Länsstyrelsen frågade också hur tillgänglighet skapas för de som använder de enskilda vägarna.

Länsstyrelsen tog vidare upp huruvida mängden enskilda vägar är av privat eller allmänt intresse. Vidare frågade länsstyrelsen hur hänsyn kommer att tas till de idag korsande jordbruksmaskinerna. Länsstyrelsen undrade om utredningsområdet kan utökas vid behov för att undvika kulturmiljöer. I övrigt påtalade länsstyrelsen vikten av att det genomförs massbalansberäkningar för de korridorer som ska studeras i nästa skede.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket tar med sig synpunkten om klimatkalkyl. I samband med val av lokalisering redovisas i varje enskilt lokaliseringsförslag ett sätt för anslutning av enskild väg till någon form av parallellt vägnät. Frågan om mängden enskilda vägar är ett privat eller allmänt intresse får diskuteras vidare. Angående korsande jordbruksmaskiner är planen att alla korsningar ska ske planskilt. Vad gäller utökning av utredningsområdet går detta att göra om det bedöms som väsentligt för att få en lämplig lokalisering. Kompletteringar får i så fall göras av de inventeringar och utredningar som genomförts. Trafikverket noterar synpunkten om massbalansberäkningar.*

Länsstyrelsen beslutade den 2 mars 2017 att projektet kan anses medföra betydande miljöpåverkan. I arbetet med framtagande av miljökonsekvensbeskrivning framför länsstyrelsen synpunkter gällande naturmiljö, vatten, buller, masshantering, arealnärings, riskanalys, klimatförändringar och översvämningssäkring samt kulturmiljö och vill att Trafikverket i miljökonsekvensbeskrivningen lägger särskilt vikt vid masshantering, dagvattenhantering, biotopskydd, arkeologi, landskapsbild, parallella och enskilda vägar, klimatförändringar, jordbruksmark och markanvändningen beroende på lokalisering av ny E20.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar synpunkterna.*

Ett samrådsmöte hölls den 25 augusti 2017 med länsstyrelsen i Västra Götaland i Mariestad. Syftet med mötet var att redogöra för samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ. Trafikverket presenterade de studerade alternativen, bortvalda alternativ, effekter och konsekvenser av respektive korridoralternativ samt tidplanen. En Powerpointpresentation skickades till länsstyrelsen som underlag inför samrådsmötet.

Länsstyrelsen ser gärna att artskyddsfrågor vägs för och emot varandra för att underlätta för deras bedömning. Trafikverket lyfte frågan om det skulle vara möjligt att se över Nossans vattenflöde på en längre sträcka för att se om det är möjligt att sänka vattennivåerna vid

översvämningsperioder. Länsstyrelsen svarade att en diskussion kring detta kan tas med vattenavdelningen. Länsstyrelsen påpekade att det kommer att vara väldigt svårt att hinna med en arkeologisk undersökning steg 2 och naturvärdesinventering före juni 2018. Vidare önskar Länsstyrelsen redovisning av lokalvägar och enskilda vägar, då val av korridor är gjord. De önskar också se plan- och profilritningar för att lättare förstå hur ny E20 ligger i förhållande till terrängen och landskapet. Ytterligare gjordes en önskan om att få en sammanfattning som visar på alternativ och konsekvenser för korridorerna. Länsstyrelsen ställde frågan om man i detta läge när E20 ändå byggs ut förbereder för en eventuell framtida utbyggnad av vägen till motorväg.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket noterar synpunkterna. Trafikverket ska se över tidplanen i detalj. I Trafikverkets beställning ingår endast utbyggnad av E20 till 2+2-väg. Dessutom blir brokonstruktionerna flaskhalsar, eftersom de endast kommer att konstrueras för 2+2-väg. Trafikverket kommer att bifoga plan- och profilritningar till samrådshandlingen.*

Länsstyrelsen har den 27 oktober 2017 yttrat sig över vägplan samrådshandling, val av lokaliseringalternativ. Länsstyrelsens uppfattning är att det inte finns några optimala alternativa korridorer även om samrådshandlingen har stöd i kommunens översiktsplan. Länsstyrelsen har svårt att förorda något av korridoralternativen. Länsstyrelsen framför synpunkter bl.a. på masshantering, riskanalys med avseende på personsäkerhet, avsaknad av hur miljö kvalitetsmålet frisk luft för närboende uppfylls, klimatförändringar och översvämningsssäkring. I övrigt efterlyser terrängmodelleringar och 3D-presentationer av de olika korridoralternativen samt om bullerberäkningsmodellen tagit hänsyn till att väg i korridor Grön kommer att gå högt i landskapet. Länsstyrelsen anser vidare att det är viktigt att Trafikverket redan i detta skede redovisar förslag på lokalisering av enskilda vägar. Länsstyrelsen konstaterar också att det i kapitel 4.5.12 (Yt- och grundvatten) ser ut som att dimensionerande nivå utgår från ett 100-årsflöde. Trafikverket ska beakta synpunkterna och presentera den korridor som Trafikverket anser bäst kunna genomföras i nästa skede av vägplaneprocessen.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket noterar synpunkterna. I bullerberäkningarna för korridor Grön har hänsyn tagits till att väg kommer att gå på hög bank. Trafikverket kommer att ta fram en fullständig MKB i nästa skede, vägplan samrådshandling, för väg inom den korridor som valts. I detta skede kommer även masshantering att utredas vidare. Även miljömålen kommer att behandlas i nästa skede.*

*Angående risker avseende personsäkerhet och att inte endast bostäder ska beaktas utan även andra byggnader/verksamheter där personer vistas är i analysen av nuläget Södra Härene kyrka och hembygdsgården exempel på andra lokaler som ska beaktas. Båda dessa ligger på tillräckligt avstånd från vägen för att risken ska anses vara acceptabel. Även idrottsplatsen kan vara en plats där ett större antal människor vistas. Den påverkas endast vid val av korridor Röd och kommer då att flyttas, varför påverkan inte är relevant heller för detta alternativ. Detta kommer att förtydligas i bilaga 7, Tekniskt PM Risk, så att det framgår att det har beaktats. Det kan finnas ytterligare verksamheter/arbetsplatser där enstaka personer vistas stadigvarande. Detta har inte beaktats i nuläget, eftersom det finns osäkerheter kring vilka verksamheter som påverkas. En genomgång av lokaler som kan påverkas görs lämpligen när väglinjen är fastställd och därefter utreds om det verkligen är lokaler där människor vistas stadigvarande. Förråd, garage och liknande*

*berörs alltså inte, däremot bedöms ladugårdar med djur som arbetsplats med stadigvarande vistelse. Detta kommer också att förtydligas i Tekniskt PM Risk.*

*Angående klass 2.3, giftig gas, är sådana transporter med i känslighetsanalysen. De utgör enligt nationell statistik en mycket liten del av de totala transporterna och 0,03 % i beräkningarna blev tyvärr 0,0 % i rapporten. Detta kommer givetvis att åtgärdas, men det får troligen ingen påverkan på resultaten.*

*Angående dimensionerande nivå i kapitel 4.5.12 stämmer det att Trafikverket har utgått från 100-årsflöde. Trafikverket har inte krav på sig att utgå från 200-årsflöden.*

*Angående förslag på lokalisering av enskilda vägar redovisas detta i bilaga 2, Översiktskartor.*

Den 18 december 2017 hölls ett samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län. Länsstyrelsen har i sitt yttrande skrivit att korridor Röd är den korridor som påverkar riksintresset för kulturmiljö vid Södra Härene minst, särskilt om vägen läggs i den västligaste delen av korridoren. Av samma anledning förordar Trafikverkets projektgrupp korridor Röd. De närvarande diskuterade förordandet av korridor Röd och kom fram till att den är bäst med avseende på intrånget i riksintresset. Länsstyrelsen meddelar att man inte kommer att inkomma med något ytterligare yttrande utan anser att redan lagt yttrande räcker. Motiv till varför korridorerna Blå och Grön har valts bort har också diskuterats under samrådsmötet.

#### Samråd med berörda kommuner

Ett tidigt samrådsmöte hölls den 8 november 2016 med Vårgårda och Essunga kommuner i Vårgårda. En Powerpointpresentation utgjorde underlag för samrådsmötet. Under mötet redogjorde Trafikverket för projektet, dess mål och förutsättningar samt gick igenom tidplanen.

Vårgårda kommun informerade om att kommunen utreder ett verksamhetsområde i anslutning till en framtida trafikplats vid Vårgårda-Rasta.

Essunga kommun ställde frågor angående väg 2504 (dess anslutning till E20 och eventuell upprustning av vägen). Essunga kommun menar att väg 2504 bör ingå i den regionala strukturen och vara huvudkopplingen till E20, stället för väg 186 vid Lekåsa.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Det blir en planskild anslutning från E20. Var och i vilken utformning utreds inte i detta skede utan i val av lokalisering. Det är trafikmängderna som styr lokalisering av trafikplatser. Eftersom en anslutning till väg 2504 ingår i uppdraget fortsätter planeringen för väg 2504 angående förbättringsåtgärder. Dessa förutsättningar har ändrats under projektets gång och väg 2504 kommer inte att anslutas till E20 förrän nere vid väg 181 (Vårgårda Rasta). Eventuell upprustning av väg 2504 är ett separat projekt som handläggs av avdelning Planering på Trafikverket.*

Bygg- och miljönämnden i Essunga kommun har på Trafikverkets begäran yttrat sig den 11 januari 2017 över att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.



Bygg- och miljöenheten i Vårgårda kommun har på Trafikverkets begäran yttrat sig den 12 januari 2017 över att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Vårgårda kommun har den 13 januari 2017 inkommit med ett yttrande över samrådsunderlaget. Kommunen förordar utbyggnad av E20 i östlig sträckning (öster om befintlig E20) i enlighet med ÖP. Som motiv uppges bland annat att en östlig sträckning ger mindre barriäreffekt jämfört med utbyggnad i befintlig eller västlig sträckning samt att de två senare utbyggnaderna försvårar en eventuell framtida bebyggelseutveckling. Kommunen är positiv till att Trafikverket avser att skapa ett sammanhängande gång- och cykelvägnät och förordar att befintlig E20 blir kvar som lokalväg. Ny trafikplats i anslutning till väg 2504 förutsätter kommunen anläggs norr om områden med kulturmiljö av riksintresse och kommunalt intresse, och ser fram emot fortsatt dialog kring detta. Kommunen påtalar också att området nordost om korsningen E20/väg 181 i ÖP är markerat som befintligt verksamhetsområde och att utredning om utökning av detta område pågår.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar yttrandet. Trafikverket kan i detta skede inte yttra sig om varken lokalisering av E20 eller trafikplats vid väg 2504, då detta ska utredas i nästa skede.*

Samrådsmöten hölls den 31 augusti 2017 med Vårgårda kommun i Vårgårda och Essunga kommun i Nossebro. Syftet med mötena var att redogöra för kommunerna om samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ. Trafikverket presenterade de studerade alternativen, bortvalda alternativ, effekter och konsekvenser av respektive korridoralternativ samt tidplanen. En Powerpointpresentation utgjorde underlag för samrådsmötet.

Essunga kommun uttryckte oro över situationen på väg 2504. De ser gärna att standarden på väg 2504 förbättras och att vägen ansluts längre norrut till ny E20, så att trafikanter inte behöver ta sig ner mot Vårgårda för att komma ut i norrgående riktning på E20. De påtalade vikten av att näringslivet också vägs in i bedömningen när Trafikverket tar ställning i korridorvalet.

Trafikverket frågade hur Essunga drabbas av översvämningsproblematiken kring Nossan. Kommunen svarar att nivåerna varierar stort, men att detta inte drabbar några bostäder.

Vårgårda kommun påtalade vikten av masshantering, att man planerar detta redan i ett tidigt skede.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket tackar för informationen. I dagsläget kan Trafikverket inte säga mer om väg 2504, då det är Trafikverkets avdelning Planering som avgör detta. Ifall man kan göra en anslutning till E20 längre norrut är i dagsläget inte aktuellt. Projektet avvaktar avdelning Planerings besked om väg 2504 och om det blir korridor Grön som väljs finns inte något utrymme för anslutning av väg 2504.*

Miljöenheten på myndighetsnämnd Bygg och miljö i Vårgårda kommun har den 26 september 2017 yttrat sig angående vägplan samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ:

Miljöenheten förordar någon av korridorerna Blå, Röd, Blå-röd eller Röd-blå. Korridor Grön konstateras innebära de största ingreppen utifrån naturvårds- och biotopskyddssynpunkt. Miljönämnden hänvisar till Naturcentrums rapport där det konstateras att det i de östra delarna av utredningsområdet finns "störst områden med potential för grod- och kräldjur."

Dessutom finns "de mest speciella och mest värdefulla fågelmiljöerna" i översvämningsmarkerna "kring Nossan, söder om bron vid Södra Härene kyrka och österut mot Eggvena." En korridor väster om befintlig E20 är därför att föredra ur fågelsynpunkt. Främst längs med befintlig E20 men även i de östra delarna finns objekt klassade som högt naturvärde. Angående miljö kvalitetsnormen hänvisar man till att myndighetsnämnden Bygg och miljö tidigare påpekat att Nossan redan idag är påverkad av mänsklig aktivitet och att anledningen till att förekomsten på sträckan Hudene–Fåglum idag bara når måttlig ekologisk status, och inte god ekologisk status beror på mänsklig påverkan. "Enligt förslaget till ny miljö kvalitetsnorm ska vattenförekomsten uppnå god ekologisk status till år 2021. Bygg- och miljöhänsyn vill betona betydelsen av att detta klaras." Vidare förutsätter Bygg- och miljöhänsyn att Trafikverket visar största möjliga hänsyn vid intrång där biotopskydd och strandskydd gäller.

Vårgårda kommun har den 18 september 2017 yttrat sig angående vägplan samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ. Kommunen står fast vid ställningstaganden gjorde i Översiktsplan 2006 och tidigare yttrande i samrådsunderlagsskedet att bygga E20 i ny sträckning öster om befintlig.

Essunga kommun har den 18 oktober 2017 yttrat sig över vägplan samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ. Essunga kommun förordar korridor Röd men att den kompletteras med en "mindre" trafikplats där väg 2504 korsar E20 i Södra Härene. För Essunga kommun är E20 en viktig förbindelse eftersom kommunen saknar järnvägsförbindelse och för att kommunen är en så kallad utpendlarkommun. Bland annat trafiksäkerhet uppges som skäl till anläggningen av trafikplatsen, eftersom tung och långväga trafik då kan separeras från lokaltrafik, oskyddade trafikanter samt långsamtgående fordon på befintlig E20 som blir lokalväg efter utbyggnaden av ny E20. Till yttrandet bifogas synpunkter som inkommit till kommunen från två företag samt en privatperson. Privatpersonen har också skickat in synpunkter till Trafikverket tidigare. Företagen understryker vikten och behovet av en avfart från väg 2504 vid E20 Södra Härene, eftersom man har ett stort antal lastbilstransporter dagligen.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar samtliga kommunernas yttranden.*

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

#### Vägplan samrådsunderlag

Ett samrådsmöte i tidigt skede hölls den 9 november 2016 i Södra Härene hembygdsgård i Vårgårda. Kallelse skedde via annonsering i Alingsås Tidning samt Post- och Inrikes Tidningar den 3 november 2016 samt brev till de som kan antas bli särskilt berörda. Syftet med samrådsmötet var att informera allmänheten, särskilt berörda, myndigheter och organisationer om projektet samt att inhämta synpunkter. Närvarande kunde ta med sig ett synpunktsformulär och skicka in sina synpunkter på. Underlag för samrådet fanns tillgängligt på Trafikverkets webbplats. Samtliga synpunkter finns diarieförda under ärendenummer TRV 2015/80598. Synpunkterna har behandlats och besvarats av Trafikverket i denna samrådsredogörelse. Powerpointpresentation från samrådsmötet har publicerats på projektsidan efter mötet och minnesanteckningar från mötet finns diarieförda under ärendenummer TRV 2015/80598. Följande synpunkter inkom till Trafikverket efter samrådsmötet:

### Boende Ribbingsberg/Södra Härene by

En boende väster om befintlig E20 i Södra Härene ifrågasätter byggnation av trafikplats E20/väg 2504 då det redan finns en väg för tung trafik (väg 186). En trafikplats i korsningen E20/väg 2504 skulle förstöra kulturmiljöområdet här. Personen är kritisk till om ny E20 dras i ett mer västligt läge, eftersom det skulle innebära längre körsträcka som i sin tur påverkar miljön negativt. Hänvisning görs till tidigare rapporter om att ny väg skulle gå öster om befintlig väg, att detta är det fördelaktigaste alternativet på grund av kortare körsträcka samt att befintlig väg kan nyttjas som lokalväg. Dessutom undviks intrång i ovannämnt kulturmiljöområde.

En annan boende öster om befintlig E20 ställer sig frågandes till varför det ska vara 2+2 körfält på aktuell sträcka och inte till exempel 2+1 eller 1+1. Oroas av intrång i kulturmiljön kring Södra Härene. Konstaterar att det finns flera hinder för ny väg i östligare sträckning, bland annat riksintresse, värdefull jordbruksmark, samt höga naturvärden och fornlämningar. Förordar väg i ny sträckning västerut, väster om kyrkan i Södra Härene.

Ytterligare en boende väster om befintlig E20 undrar hur en trafikplats ska kunna anläggas i korsningen E20/väg 2504 på grund av riksintresset för kulturminne samt fornlämningar i detta område.

Ett hushåll öster om befintlig E20 hänvisar till ett naturvårdsavtal för ädellövskog som ingåtts med Skogsstyrelsen. De vill också genom en fallstudie gjord av Göteborgs universitet visa på det kulturhistoriska sammanhang som finns kring gården och trakten.

Ytterligare ett hushåll väster om befintlig E20 oroas av att Trafikverket inte kommer att visa hänsyn till de boendes åsikter samt att Trafikverket inte kommer att bygga ett parallellt vägnät och att oskyddade trafikanter då kommer bli hänvisade till att använda den nya E20. Oroas för att de enskilda vägarna som ska utgöra lokalvägnät efter eventuell ombyggnad i befintlig sträckning ska innebära långa omvägar för de boende att köra.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket noterar samtliga ovan synpunkter. E20 ska på aktuell sträcka byggas om till att bli mittseparerad landsväg med 2+2 körfält. Projektet innebär att det kan bli breddning av befintlig väg eller utbyggnad i ny sträckning. Vid korsningen med väg 2504 planeras en trafikplats. Enskilda vägar ska byggas längs med stora delar av sträckan för att minska antalet korsningar i plan och för att möjliggöra ett sammanhängande gång- och cykelvägnät vid sidan av E20. Projektet omfattar även bullerskyddsåtgärder, anläggning av eventuella busshållplatser, pendelparkeringar, planskilda gång- och cykelpassager, åtgärder för fauna och uppställningsfickor samt en rastplats. På de E20-etapper där det kan bli aktuellt med nysträckning ska vägen byggas ut till 2+2, enligt underlag för regeringsbeslut.*

*Projektet genomförs enligt planlägningsprocessen för vägar och järnvägar och som regleras i väglagen och miljöbalken. Den leder till slut fram till en fastställd vägplan som ger vägghållaren rätt att anlägga vägen på det sätt som redovisas i vägplanen. Trafikverket har nu påbörjat upprättande av vägplan – projektet befinner sig i skedet vägplan samrådsunderlag, dvs. i det första, tidiga skedet av processen. I nästa skede kommer lokalisering av E20 att utredas genom att förslag på ett antal korridorer tas fram. För mer information om planlägningsprocessen hänvisas till projektets*

planlägningsbeskrivning som finns tillgänglig på projektsidan på Trafikverkets webbplats.

Swecos rapport E20 – Inriktning för investering – förslag till utbyggnadsstrategi, daterad 2014-02-05, har tagits fram i ett skede som föregår vägplanprocessen. Rapporten utgör ett underlag till vidare planering (se avsnitt 1 i rapporten). Av rapportens avsnitt 11 framgår att nästa steg ska bli att upprätta vägplan för aktuell sträcka, enligt lagstadgad planprocess.

För aktuell sträcka bedöms det finnas alternativa lokaliseringar för E20 och lokalvägnätet inom utredningsområdet. Trafikverket kommer att tillse att det finns ett fungerande lokalvägnät oavsett om E20 byggs om i ny eller befintlig sträckning. I kommande skede, vägplan samrådshandling, val av lokalisering kommer de alternativa lokaliseringarna att studeras och jämföras. De som kan antas bli särskilt berörda kommer att ges möjlighet att yttra sig över lokaliseringarna i detta skede innan Trafikverket tar ställning till vilken lokalisering som ska utredas vidare.

#### Boende Fötene/Tåstorp

En boende väster om befintlig E20 oroas över att ny E20 ska dras närmare den egna gården. Bedriver växtodling och skogsbruk samt har sommarbete för hästar.

En annan boende väster om befintlig E20 anser att utbyggnad av E20 bör ske öster om befintlig väg på grund av mindre påverkan på boende. Emotsätter sig utbyggnad i befintlig sträckning på grund av befintliga bostadshus och människors rörelsemönster över dagens E20.

Fem fastighetsägare i Fötene, Tåstorp och Lund förordar att ny väg ska byggas öster om befintlig E20, då flest bostadshus ligger intill befintlig E20. Väg i nysträckning är fördelaktigare under byggtiden och tar mindre produktiv jordbruksmark i anspråk. Dessutom kan befintlig väg användas som lokalväg. Väg i ny sträckning öster om befintlig E20 innebär att färre över-/underfarter behöver byggas samt att vägsträckan blir kortare, vilket är bättre för miljön. Även anslutning vid Ribbingsberg underlättas om ny väg byggs i mer östligt läge.

#### **Trafikverkets kommentar**

Trafikverket noterar samtliga ovan synpunkter. För aktuell sträcka bedöms det finnas alternativa lokaliseringar för E20 och lokalvägnätet inom utredningsområdet. Trafikverket kommer att tillse att det finns ett fungerande lokalvägnät oavsett om E20 byggs om i ny eller befintlig sträckning. För aktuell sträcka bedöms det finnas alternativa lokaliseringar för E20 och lokalvägnätet inom utredningsområdet. I kommande skede, vägplan samrådshandling, val av lokalisering kommer de alternativa lokaliseringarna att studeras och jämföras. De som kan antas bli särskilt berörda kommer att ges möjlighet att yttra sig över lokaliseringarna i detta skede innan Trafikverket tar ställning till vilken lokalisering som ska utredas vidare.

#### Boende Saxtorp/Tumberg

En boende öster om befintlig E20 förordar att ny anslutning av E20 vid Vårgårda läggs på väg 42 mot Degrabo, väster om befintligt läge och att E20 anläggs i ny sträckning i ett västligt läge fram till länsgränsen. Som skäl uppges bland annat goda geotekniska

förutsättningar samt att intrång i arkeologiska utgrävningar kring Nossan, som kan undvikas. En anslutning vid Nossebro kommer dock krävas, likaså kommer en lokalväg mellan Rasta vid Vårgårda och väg 42 för lantbrukstransporter och långsamgående trafik behövas. Menar att det skulle bli svårt att få till viltpassage, dessutom behövs extra åkervägar och portar under E20 i en östlig korridor. Är mjölkbonde och bedriver jordbruk inom utredningsområdet om totalt 155 hektar.

Ytterligare en boende öster om befintlig E20 och som bedriver hästuppfödning i liten skala och planerar att starta upp ridverksamhet på gården igen vill inte få motorvägen nära sig, då det skulle störa hästarna och verksamheten samt påverka faunan i omgivningen negativt. Beskriver vidare den stora artrikedomen i området samt att det finns fornlämningar på deras fastighet.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Angående förslag på anslutning av E20 vid väg 42 ligger detta utanför projektets utredningsområde. Detta utreds i projektet för den angränsande E20-etappen, E20 förbi Vårgårda.*

#### **Boende Lund**

En boende väster om befintlig E20 påtalar att de påverkades väldigt mycket när nuvarande E20 byggdes om på 60-/70-talet. Om de nu blir belastade med ytterligare markintrång vill man bli helt inlösta.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket kommer att ha en dialog med fastighetsägare i senare skeden om man vill bo kvar eller inte. Det ska ställas i relation till kostnaden.*

#### **Boende Södra Härene socken**

I en gemensam skrivelse förordar 48 stycken boende i Södra Härene socken (undertecknade bor i trakterna Härenebro, Mo, Kivenäbb, Äspekroken, Härene, Ingemarstorp, Fötene, Tåstorp, Furulund, Rosenlund, Prästö samt Lund och varav några även yttrat sig enskilt) dragning av E20 i ny, östlig sträckning enligt den korridor som i Swecos tidigare utredning E20 – Inriktning för investering – förslag till utbyggnadsstrategi (daterad 2014-02-05) benämns Korridor röd. Detta på grund av att E20, enligt Swecos rapport, saknar full bärighet i vägrenen på delar av aktuell sträcka, vilket skulle innebära ökad kostnad jämfört med att låta befintlig väg här bli lokalväg samt dålig linjeföring på befintlig väg. Dessutom drabbas färre fastigheter och jordbruk om vägen dras öster om befintlig väg. De boende menar att även Vårgårda kommuns möjligheter till att expandera är större om vägen dras i denna sträckning. Dessutom behöver inte kulturmiljöområdet påverkas.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket noterar synpunkterna. E20 ska på aktuell sträcka byggas om till att bli mittseparerad landsväg med 2+2 körfält. Projektet innebär både breddning av befintlig väg och utbyggnad i ny sträckning. Vid korsningen med väg 2504 planeras en trafikplats. Enskilda vägar ska byggas längs med stora delar av sträckan för att minska antalet korsningar i plan och för att möjliggöra ett sammanhängande gång- och cykelvägnät vid sidan av E20. Projektet omfattar även bullerskyddsåtgärder, anläggning av eventuella busshållplatser, pendelparkeringar, planskilda gång- och cykelpassager, åtgärder för fauna och uppställningsfickor samt en rastplats.*

*Projektet genomförs enligt planlägningsprocessen för vägar och järnvägar och som regleras i väglagen och miljöbalken. Den leder till slut fram till en fastställd vägplan som ger väghållaren rätt att anlägga vägen på det sätt som redovisas i vägplanen. Trafikverket har nu påbörjat upprättande av vägplan – projektet befinner sig i skedet vägplan samrådsunderlag, dvs. i det första, tidiga skedet av processen. I nästa skede kommer lokalisering av E20 att utredas genom att förslag på ett antal korridorer tas fram. För mer information om planlägningsprocessen hänvisas till projektets planlägningsbeskrivning som finns tillgänglig på projektsidan på Trafikverkets webbplats.*

*Swecos rapport E20 – Inriktning för investering – förslag till utbyggnadsstrategi, daterad 2014-02-05, har tagits fram i ett skede som föregår vägplanprocessen. Rapporten utgör ett underlag till vidare planering (se avsnitt 1 i rapporten). Av rapportens avsnitt 11 framgår att nästa steg ska bli att upprätta vägplan för aktuell sträcka, enligt lagstadgad planprocess.*

*För aktuell sträcka bedöms det finnas alternativa lokaliseringar för E20 och lokalvägnätet inom utredningsområdet. Trafikverket kommer att tillse att det finns ett fungerande lokalvägnät oavsett om E20 byggs om i ny eller befintlig sträckning. I kommande skede, vägplan samrådshandling, val av lokalisering kommer de alternativa lokaliseringarna att studeras och jämföras. De som kan antas bli särskilt berörda kommer att ges möjlighet att yttra sig över lokaliseringarna i detta skede innan Trafikverket tar ställning till vilken lokalisering som ska utredas vidare.*

#### Övriga där boendeort inte framgår

En person beskriver miljön öster om Södra Härene kyrka, mellan Ribbingsberg och Nossans översvämningssområde. Här finns mycket ek, vilt och fåglar. Skriver även om växter/blommor, samt skyddad ekkulle, som finns i detta område. Beskriver olika promenadstråk samt bär- och svampplockningsområden, ruiner, hållkistor m.m. Menar att det är riskfyllt att placera ny väg nära Nossans översvämningssområde.

En arkeolog har framfört följande synpunkter:

- Söder om fotbollsplanen och väster om E20 mot Nossan har det varit ett krigsslag. Man har hittat kanonkulor och gamla brorester vid den skarpa kröken på Nossan.
- Norr om kommungränsen har det legat ett ryttmästareboställe
- Skogsdungen bakom fotbollsplanen är troligen en gammal fornborg med numera igenväxt vallgrav
- Utmed Nossan hittades det på 1800-talet sex stycken järnugnar som låg på rad
- I Nossan öster om hållkistan har det varit ett hästvad med rester av en gammal träbro under vattnet. Man har hittat delar av denna vid årensning.
- Väster om hållkistan och väster om E20 (norr om kyrkan) finns ett gammalt gravfält
- Vid Lundskullen svämmar Nossan ofta över
- I Nossan har man hittat fyra olika arter av flodmussla av unik karaktär
- 2–3 km mot Nossebro finns det hållristningar som benämns "Fåglums sulor". Även vid Mellomgården som ligger söder om kyrkoruinen finns det hållristningar i trädgården.



- På bergshöjderna har det varit bosättningar för säljägare
- Öster om Nossan i närheten av den fridlysta eken finns Västsveriges största järnslagshög, omkrets 20 m, höjd 5 m. Här finns också en minnessten med texten ”Edsveden m.m.” och ett minne från denna kungspark är ”Jätte-eken” som står utmed E20.
- Grusvägen öster om Nossan från den gamla kyrkoruinen upp till ”Jätte-eken” är troligtvis den gamla kungsvägen som sedan går via Lekåsa kyrka och vidare till Naum där den möter Karl den tolfte vägar.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar och tackar för informationen.*

Vägplan samrådsunderlag hölls under perioden 23 december 2016–16 januari 2017 tillgängligt för de enskilda som kan antas bli särskilt berörda av projektet. De som kan antas bli enskilt berörda fick information om tillgänglighöret av samrådsunderlaget per brev, övriga via annonsering i Alingsås Tidning och Post- och Inrikes Tidningar den 20 december 2016 samt i Nya Lidköpings-Tidningen den 21 december 2016. Följande synpunkter på vägplan samrådsunderlag inkom till Trafikverket:

#### Boende Ribbingsberg/Södra Härene by

Sex hushåll väster om befintlig väg förordar utbyggnad av ny E20 i östlig sträckning samt att befintlig E20 blir kvar som lokalväg. Som argument anges att färre bostadshus skulle beröras i ett östligt alternativ, fördelarna under byggnation (att befintlig trafik kan gå ostört på befintlig väg), att ett östligt alternativ innebär en kortare väg, mindre påverkan på natur- och kulturmiljö. Om befintlig E20 kan vara kvar som lokalväg kan bygemenskapen främjas och oskyddade trafikanter och kollektivtrafik gynnas. Flera skriver även att förslaget med utbyggnad i östlig korridor redan är färdigfinansierat bland annat genom Västra Götalandsregionen och västsvenska handelskammaren, att regeringen har beslutat om att utbyggnad ska ske enligt detta förslag. Därför ställer de sig kritiskt till att Trafikverket nu ändrar sin ståndpunkt angående lokalisering av ny E20. Vidare är två personer kritiska till den nya, planerade trafikplatsen vid väg 2504 på grund av kostnaden, ökat buller för de boende, påverkan på kulturmiljö. En av personerna ställer sig även frågandes till hur upphandlingen av Veidekke gått till. En annan ifrågasätter varför väg 2504 ska ersätta väg 186 som huvudled. En av de boende saknar även en fladdermusinventering samt påtalar att det finns ytterligare ett fornminne (hällkistan Graven).

Ytterligare en person som vuxit upp i området oroas över att ny E20 ska klyva Södra Härene och bilda ytterligare en barriär i hembygden. Personen är också orolig över det faktum att Trafikverket har rätt att ta mark i anspråk när vägplan vunnit laga kraft, och menar att fastighetsägare inte har någon möjlighet att påverka.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar samtliga ovan synpunkter. E20 ska på aktuell sträcka byggas om till att bli mittseparerad landsväg med 2+2 körfält. Projektet innebär både breddning av befintlig väg och utbyggnad i ny sträckning. Vid korsningen med väg 2504 planeras en trafikplats. Enskilda vägar ska byggas längs med stora delar av sträckan för att minska antalet korsningar i plan och för att möjliggöra ett sammanhängande gång- och cykelvägnät vid sidan av E20. Projektet omfattar även bullerskyddsåtgärder, anläggning*

*av eventuella busshållplatser, pendelparkeringar, planskilda gång- och cykelpassager, åtgärder för fauna och uppställningsfickor samt en rastplats.*

*Projektet genomförs enligt planlägningsprocessen för vägar och järnvägar och som regleras i väglagen och miljöbalken. Den leder till slut fram till en fastställd vägplan som ger väghållaren rätt att anlägga vägen på det sätt som redovisas i vägplanen. Trafikverket har nu påbörjat upprättande av vägplan – projektet befinner sig i skedet vägplan samrådsunderlag, dvs. i det första, tidiga skedet av processen. I nästa skede kommer lokalisering av E20 att utredas genom att förslag på ett antal korridorer tas fram. För mer information om planlägningsprocessen hänvisas till projektets planlägningsbeskrivning som finns tillgänglig på projektsidan på Trafikverkets webbplats.*

*Swecos rapport E20 – Inriktning för investering – förslag till utbyggnadsstrategi, daterad 2014-02-05, har tagits fram i ett skede som föregår vägplanprocessen. Rapporten utgör ett underlag till vidare planering (se avsnitt 1 i rapporten). Av rapportens avsnitt 11 framgår att nästa steg ska bli att upprätta vägplan för aktuell sträcka, enligt lagstadgad planprocess.*

*För aktuell sträcka bedöms det finnas alternativa lokaliseringar för E20 och lokalvägnätet inom utredningsområdet. Trafikverket kommer att tillse att det finns ett fungerande lokalvägnät oavsett om E20 byggs om i ny eller befintlig sträckning. I kommande skede, vägplan samrådshandling, val av lokalisering kommer de alternativa lokaliseringarna att studeras och jämföras. De som kan antas bli särskilt berörda kommer att ges möjlighet att yttra sig över lokaliseringarna i detta skede innan Trafikverket tar ställning till vilken lokalisering som ska utredas vidare.*

*Det är Essunga kommun som driver frågan att väg 2504 ska rustas upp för att ersätta väg 186 mellan Nossebro och E20. Planering av denna åtgärd sker utanför detta projekt.*

*Trafikverket tackar för informationen om fladdermöss. En naturvärdesbedömning av fladdermöss kommer att göras i nästa skede (vägplan samrådshandling, val av lokaliseringalternativ).*

*Veidekke har handlat upp i en så kallad totalentreprenad och i enlighet med lagen (2007:1091) om offentlig upphandling (LOU). Projektet omfattar utrednings- och planarbete för framtagande av vägplan (som innefattar skedena samrådsunderlag, samrådshandling (inklusive val av lokaliseringalternativ), granskningshandling och fastställelsehandling) samt framtagande av bygghandling. Trafikverket har option att tillägsbeställa produktion för utförande av 2+2-väg för sträckan i befintlig eller ny sträckning inklusive relationshandlingar och överlämnandehandlingar. Upphandlingen skedde genom öppet förfarande och omfattas av offentlighetsprincipen, vilket innebär att handlingarna kan begäras ut hos Trafikverket.*

### Boende Fötene/Tåstorp

En boende öster om befintlig väg önskar ha kvar sin väganslutning till E20. Emotsätter sig alla typer av förändringar som innebär negativ påverkan för vederbörande.

Fem fastighetsägare i Fötene, Tåstorp och Lund, som tidigare inkommit med synpunkter efter samrådsmötet den 9 november 2016, förordar utbyggnad av E20 i östlig sträckning

(från Rasta rakt fram och öster om nuvarande E20) och att befintlig E20 blir kvar som lokalväg. Som motiv anges fördelar med att bygga i ny sträckning under byggtiden, fördelarna för oskyddade trafikanter och långsamtgående fordon samt kollektivtrafik om befintlig E20 kan vara kvar som lokalväg. Färre boende drabbas om E20 byggs ut i ny sträckning och dessutom behöver inte ny jordbruksmark tas i anspråk för att få till enskilda vägar/lokalvägar/gång- och cykelvägar jämfört med om E20 byggs ut i befintlig sträckning.

Ett hushåll väster om befintlig E20 hänvisar till besked som man fick innan inköp av sin fastighet både från dåvarande Vägverket och Vårgårda kommun om att E20 skulle dras i ny sträckning öster om Nossan. Har idag får-/lammproduktion samt hösilageproduktion. Fåren betar delvis vid Lundskullen, en betesperiod som är reglerad av länsstyrelsen. Även de bifogar skrivelsen från Södra Härene socken med de 48 st. namnunderskrifterna (se ovan).

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket noterar samtliga ovan synpunkter. E20 ska på aktuell sträcka byggas om till att bli mittseparerad landsväg med 2+2 körfält. Projektet innebär både breddning av befintlig väg och utbyggnad i ny sträckning. Vid korsningen med väg 2504 planeras en trafikplats. Enskilda vägar ska byggas längs med stora delar av sträckan för att minska antalet korsningar i plan och för att möjliggöra ett sammanhängande gång- och cykelvägnät vid sidan av E20. Projektet omfattar även bullerskyddsåtgärder, anläggning av eventuella busshållplatser, pendelparkeringar, planskilda gång- och cykelpassager, åtgärder för fauna och uppställningsfickor samt en rastplats.*

*E20 har sedan tidigt 90-tal varit föremål för utredningar. På grund av bristande finansiering har fortsatt arbete avbrutits. För att uppfylla dagens krav i väglagen samt tekniska och miljömässiga krav behöver en ny vägplan upprättas från början.*

#### **Boende Södra Härene socken**

Ytterligare 16 st. namnunderskrifter bifogas den gemensamma skrivelse som inkommit från boende i Södra Härene socken (se ovan). Swecos rapport E20 – Inriktning för investering – förslag till utbyggnadsstrategi bifogas.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Se svar till denna skrivelse ovan.*

#### **Boende Saxtorp/Tumberg**

En boende öster om befintlig E20 förordar utbyggnad av E20 i östlig korridor på grund av att markens odlingsvärde där är något sämre.

En annan boende föreslår linje för ny E20 som går i nysträckning; första delen öster om befintlig E20 för att strax norr om Lundskullen korsa befintlig E20 och gå i ny sträckning väster om befintlig E20. Menar att det på sträckan fram till Hästhagen inte finns några barriäreffekter och att marken här är fast. Dessutom blir anslutningen vid trafikplats i korsningen E20/väg 2504 enkel, dels för att marken här är fast, dels för att trafikplatsen hamnar utanför riksintresseområdet. Tre underarter föreslås på sträckan; vid Hästhagen, korsningen med befintlig E20 samt vid Granhagen.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket tackar för förslaget om att lägga ny E20 på de områden som idag översvämmas av Nossan. Detta kommer att studeras vidare i kommande lokaliseringsstudie.*

*Trafikverket tackar för förslaget om att lägga E20 växelvis öster och väster om befintlig E20. Det är inte uteslutet att det kan bli en kombination av flera korridorer, detta kommer att studeras vidare i kommande lokaliseringsstudie.*

### Övriga där boendeort inte framgår

En person informerar om att det är fritt fiske i Nossan, att det vid Ingemarstorp 1:7 växer flera stora och små Almar, att fladdermöss har observerats i området och att det finns förekomst av nattviol. På fastigheten Ingemarstorp 1:7 ska det även finnas en grävd och stensatt brunn. Vidare har Nossans översvämningssområde ett rikt fågelliv. Menar att den kraftiga dimma som ofta ligger vid Nossans översvämningssområde och söderut mot Rasta borde utgöra en stor säkerhetsrisk och berörs för lite i samrådsunderlaget. Varnar för riskerna med att dra en ny väg, prioriterad för farligt gods, genom Nossans översvämningssområde.

En annan person påtalar att det är mycket dimma i området bakom Lundskullen och varnar för risken för olyckor om E20 läggs där. Här svämmar Nossan över mycket. Bifogar foton på dimma samt översvämning.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar och tackar för informationen.*

### Synpunkter inkomna mellan samrådsunderlags- och samrådshandlingsskedet:

#### Boende Ribbingsberg/Södra Härene by

En skrivelse med 35 st. namnunderskrifter från boende inom den tidigare korridoren från år 1996, som benämndes B2, förordar väg i befintlig sträckning alternativt delvis i befintlig sträckning. Detta då man anser att alternativet är mest skonsamt för bygden, framför allt på grund av den barriäreffekt som skulle uppstå med befintlig E20 som lokalväg och E20 i ny sträckning. Undertecknade påpekar dessutom att ungefär lika många boende skulle drabbas om E20 anlades i en östlig korridor som i övriga alternativ, alltså inte som hävdas i tidigare till Trafikverket inkomna synpunkter, nämligen att färre boende skulle drabbas om E20 anlades i en östlig korridor. Undertecknade menar också att påståendet om att riksintresset för kulturmiljö vid Södra Härene inte skulle komma att påverkas i en östlig korridor är felaktigt, då gamla korridor B2 passerar genom den norra delen av riksintresseområdet. Dessutom påpekas att 27 personer av de som skrivit under skrivelsen med 64 st. namnunderskrifter inte bor inom aktuellt utredningsområde. En viktig fråga som inte berörs i de synpunkter som inkommit från boende som förordar väg i östlig korridor är översvämningssproblematik och dimma, vilket undertecknade ser risker med då E20 är en farligt gods-led.

En person har observerat lake under stenbron i Södra Härene by samt vad han tror skulle kunna vara flodpärlmussla.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket studerar nu nya korridorer, delvis baserade på de tidigare korridorerna.*

*Trafikverket noterar och tackar för informationen.*

### **Boende Saxtorp/Tumberg**

En boende påpekar att flera av de personer som skrivit på namnlistan för tidigare inkommen skrivelse med 64 st. namnunderskrifter inte bor i aktuellt utredningsområde, samt att flera av de som skrivit under frivilligt har valt att bosätta sig nära befintlig E20. Påtalar riskerna med att anlägga väg i östlig sträckning på grund av översvämningsproblematik, dimma och dåliga geotekniska förhållanden. Dessutom är området Toppebäcken–Nossan ett köldhål och därmed finns risk för att körbanor skulle frysa på. Med anledning av detta finns risk för farligt gods-olyckor och svårigheter med att hantera sådana. Är även skeptisk till hur viltstängsel ska hindra bl.a. kanadagäss samt avsaknad av viltpassager för större vilt i just detta område.

I en skrivelse med 26 st. namnunderskrifter förordas E20 i "korridor väster om Toppebäcken upp mot Hästhagenberget" för att bevara naturmiljön och möjligheterna till friluftsliv och rekreation i området. Hästuppfödning, häst- och ridverksamheten skulle drabbas negativt om E20 anläggs i en östlig korridor. Personerna uttrycker besvikelse över Vårgårda kommunens yttrande över E20:s sträckning. Ytterligare en väg skapar ny barriär, vilket påverkar möjligheterna till jakt negativt, samt ökar bullernivåerna. Påtalar riskerna med översvämning i östlig korridor.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket noterar synpunkterna. Trafikverket känner till översvämningsproblematiken kring Nossan och detta har tagits hänsyn till vid studierna av korridoralternativen.*

### **Övriga där boendeort inte framgår**

En boende har skickat in en karta där naturvärden och möjliga fornlämningar markerats. Det rör sig om lekmiljöer för groddjur, värdefulla fuktiga bergs- och klippmiljöer, en möjlig fornåker och fårhytta, vandringsled till Fölene samt rester av en gammal skjutbana. Inom hela kartans område ska det vara en hög aktivitet av ugglor under vår och vinter. I juni–juli kan även nattviol påträffas.

En person har skickat in en karta som visar skyddsvärda områden med enbuskar, samt bilder på orkidéer (ängsnyckel och grönvit nattviol) samt sexfläckig bastardsvärmare, som är rödlistad. Observationerna har gjorts på fastigheten Ingemarstorp 1:7 i Södra Härene. Menar att området skulle påverkas mycket negativt om ny E20 byggs öster om befintligt läge.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket noterar och tackar för informationen.*

### **Vägplan samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ**

Ett samrådsmöte hölls den 12 september 2017 i Södra Härene hembygdsgård i Vårgårda. Syftet med samrådsmötet var att informera särskilt berörda och allmänheten om vägplan samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ samt att inhämta synpunkter. Närvarande

kunde ta med sig ett synpunktsformulär och skicka in sina synpunkter på. Samtliga synpunkter finns diarieförda under ärendenummer TRV 2015/80598. Synpunkterna har behandlats och besvarats av Trafikverket i denna samrådsredogörelse. Minnesanteckningar från mötet finns diarieförda under ärendenummer TRV 2015/80598. Vägplan samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ hölls tillgängligt för de enskilda som kan antas bli särskilt berörda av projektet, allmänheten, samt berörda myndigheter och organisationer under perioden 11–27 september 2017 på Trafikverkets webbplats, samt på Trafikverkets kontor i Skövde, kommunhuset i Vårgårda och kommunhuset i Essunga kommun under perioden 12–27 september 2017. De som kan antas bli enskilt berörda fick information om samrådsmötet och tillgängliggörandet av samrådshandlingen per brev, övriga via annonsering i Alingsås Tidning den 9 september 2017 och Post- och Inrikes Tidningar den 11 september 2017. I minnesanteckningarna från mötet redogörs för de frågor som ställdes samt svar.

Inkomna synpunkter på vägplan, samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ:

#### Boende Ribbingsberg/Södra Härene by

Ett flertal boende i Ribbingsberg/Södra Härene by förordar korridor Grön med hänvisning till det tidigare regeringsbeslutet om att "vägen ska byggas enligt medfinansieringsintressenternas förslag" (PM-2014-02-05 E20 – Inriktning för investering – förslag till utbyggnadsstrategi). Andra skäl som nämns är att korridor Grön är kortast och billigast, samt påverkar minst antal hus negativt och att många bostadshus kommer att påverkas positivt ur ett bullerperspektiv. Dessutom kan vägen byggas utan påverkan av befintlig trafik samt att "inga lokalvägar behöver byggas". Menar att vattenflödet är mindre i passagen av Nossan i korridor Grön, då passagen sker "tidigare". Man bedömer att befintlig E20 som lokalväg kommer att vara positiv för lokalsamhället ur flera aspekter, bl.a. för oskyddade trafikanter, kollektivtrafik samt framtida expansion i området. Den skulle också öka tillgängligheten i området. Korridor Grön tar i anspråk minst åkermark av god kvalitet. Att väg inom korridoren kommer att störa visuellt pga. att den kommer att gå på bank tror de inte kommer att störa, snarare att vägen nästan inte kommer att synas bakom befintlig bebyggelse kring E20 samt naturmiljö. I synpunkten hävdas att större vägar numera inte anläggs i närhet av befintlig bebyggelse. Några emotsätter sig även korridor Röd, eftersom den skulle innebära att de inte längre kan bo kvar.

I ett par av synpunkterna från de som förordar korridor Grön uttrycks också kritik mot intrånget vid Kivenäbb–Broholm och Hasselkroken som korridor Blå skulle innebära, då det skulle påverka djur, natur- och kulturmiljö negativt. Dessutom skulle ny E20 och befintlig E20 bilda en bred barriär i korridor Blå. Enligt dem finns även stor rasrisk på östra åbrinken och att detta förekommer samt att marken är instabil, att sättningar skadar broarna med efterföljande problem när tung trafik passerar, vilket orsakar buller. Det påpekas också att det finns andra fågellokaler i Södra Härene som kompenserar för fågellivet som skulle påverkas negativt i korridor Grön, samt att det finns fladdermösskolonier i området kring Kivenäbb.

I en synpunkt som inkommit förordas korridor Röd med motiveringen att befintlig kulturmiljö inte påverkas lika negativt som i övriga korridorer. Korridor Röd skulle även underlätta eventuell framtida trafikplats vid väg 2504 samt är bra utifrån landskapssynpunkt. Emotsätter sig korridorerna Grön, Blå och Röd-blå. Korridor Blå skulle troligen innebära att de inte kan bo kvar pga. bullernivåerna. Den korridoren skulle också innebära en stor barriär och är mindre fördelaktig under byggnation. Även fladdermöss



skulle kanske komma att hotas i korridor Blå. I både korridorerna Blå och Röd-blå skulle kulturmiljön påverkas negativt. Väg i korridor Grön skulle se ful ut i landskapet och dessutom gå genom viktiga miljöer för djur och fauna, naturmiljö och rekreation. De tror att korridor Grön kommer att bli dyrare än beräknat pga. de stora schaktmassorna som krävs för att få upp vägen på bank.

Ett fåtal boende emotsätter sig korridor Grön, då den skulle påverka deras möjligheter att bo kvar negativt. Korridoren skapar en barriär för djur och får negativ påverkan på natur- och kulturmiljö samt djurliv. Även möjligheterna till rekreation försämras. I ett par synpunkter påpekas förekomst av diverse arter inom korridor Grön, bl.a. grönvit nattviol, ängsnyckel, backsippor, blåsippor, sexfläckig bastardsvärmare samt fladdermöss och röd glada. Även grodd- och kräldjur finns inom korridor Grön. I en annan synpunkt framförs önskemål om att Trafikverket ska ta hänsyn till djuren och kulturarvet, då dessa inte kan göra sina röster hörda. Trafikverket bör också ta hänsyn till kommande generationer när kulturella värden nu riskerar att försvinna i och med vägutbyggnaden. Ett par boende påtalar också riskerna med anläggning av väg i korridor Grön pga. dimman som ofta förekommer över Nossans dalgång och översvämningsområde samt över Toppebäckens dalgång, och att detta skulle kunna påverka trafiksäkerheten negativt. Ett fåtal riktar kritik för att Trafikverket inte berör problematiken med dimman i samrådshandlingen. I en synpunkt framförs också kritik för att Trafikverket inte har tagit upp de stora temperaturskillnaderna i området i samrådshandlingen. I några synpunkter framförs att kulturmiljön i norra delen av korridor Blå påverkas negativt delvis pga. barriäreffekten där flera områden skärs av.

I ett par synpunkter frågas om fyrstegsprincipen, hur Trafikverket arbetar med att ”bearbeta attityder och att framhålla och marknadsföra hållbara resval”, enligt fyrstegsprincipens steg 1 och att valet av korridor redan borde ha avgjorts under analysen enligt fyrstegsprincipen, eftersom ”Trafikverket har visat att man kan tillgodose ombyggnaden av E20 Vårgårda–Ribbingsberg genom blå korridor.” I skrivelsen hänvisas till vägplan samrådsunderlag där det står att ”förutsättningar för att använda befintlig väg är goda”.

I en synpunkt framförs vidare att Trafikverket inte har gjort tillräckligt med geotekniska markprover och att de som har tagits inte ger ett rättvisande resultat.

I en synpunkt riktas kritik mot den korta tidsperioden för att inkomma med synpunkter på samrådshandling, val av lokaliseringalternativ. Kritik framförs även mot flera av Trafikverkets projektmål, bl.a. det estetiska perspektivet (boendeperspektiv kontra trafikantupplevelse) och den förkortade restiden som bör ställas i proportion till de intrången i natur- och kulturmiljöer samt den stora påverkan som vägen kan få för enskilda boende. Vidare framförs att Trafikverket fortfarande inte har besvarat frågan varför E20 ska byggas ut till 2+2-väg på just den här sträckan mellan Vårgårda och Ribbingsberg. I synpunkten framförs önskemål om ”fullständig transparens och tydlighet kring på vilka grunder beslut fattas måste råda på alla nivåer, genom hela processen.” I synpunkten anmärks också på att Vårgårda kommun yttrat sig över korridorsträckning redan i samrådsunderlaget i januari 2017. I yttrandet förordar kommunen utbyggnad i östlig sträckning, detta långt innan samrådshandling, val av lokaliseringalternativ presenterats. Kommunens yttrande uppfattas som förutfattat och byggt på inaktuell information. Med anledning av att Trafikverket upprepade gånger påpekat att vägplaneringsprocessen nu påbörjats från start på nytt är detta yttrande från kommunen anmärkningsvärt. Korridor Grön påverkan vidare även riksintresset samt jord- och skogsbruk negativt. Dessutom påpekas att många arkeologiska utredningsområden för steg 2 berörs av korridor Grön, och den är ”ur ett arkeologiskt perspektiv den mest kostnadsdrivande korridoren”.

### **Trafikverkets kommentar**

Trafikverket noterar synpunkterna. I kostnadsberäkningen för korridor Grön har hänsyn tagits till att väg i denna korridor kommer att ligga på bank.

Trafikverket påpekar återigen att Swecos rapport E20 – Inriktning för investering – förslag till utbyggnadsstrategi, daterad 2014-02-05, har tagits fram i ett skede som **föregår** vägplanprocessen. Rapporten utgör ett underlag till vidare planering (se avsnitt 1 i rapporten). Av rapportens avsnitt 11 framgår att nästa steg ska bli att upprätta vägplan för aktuell sträcka, enligt lagstadgad planprocess.

Väg i korridor Grön kommer att synas påtagligt i landskapet.

I korridor Grön kommer ca 6 km nya lokalvägar att byggas, i korridor Röd ca 8,5 km och i korridor Blå ca 13 km.

Det flacka landskapet intill Nossan har under senare år översvämmats vid flera tillfällen. Det finns dock inget som tyder på att E20 har översvämmats dessa gånger. Trafikverket är medvetet om problematiken med dimma som kan uppstå i dalstråket utmed Nossan. Projektet har samrått med ansvarig för underhåll och kommit fram till att halkbekämpning vid eventuell frostdimma kan hanteras av Trafikverkets underhållsavdelning.

I direkt närhet av Nossans branta strandbrinkar är säkerheten mot stabilitetsbrott låg utmed i princip hela vattendragets sträckning. Detta kommer att beaktas i kommande skeden. I anslutning till en ny bro över Nossan kommer det i samtliga korsningslägen finnas krav på en övergångskonstruktion. Denna syftar till att hindra att det uppstår en differenssättning i undergrunden invid bron (medför att buller orsakat av passerande fordon som "slår" mot brokonstruktionen undviks).

Angående geoteknisk provtagning har Trafikverket utfört provtagning i begränsad omfattning för att verifiera de jordlagerförhållanden som visas på jordartskartor över området, framförallt i anslutning till större konstruktioner såsom broar över Nossan. I korridor Grön finns flera större områden med organisk jord (torv, gyttja), framförallt vars egenskaper behöver beaktas vid dimensionering av en vägsträckning inom denna korridor. Tjockleken hos den ytliga organiska jorden uppgår till ca 2 à 3 m i anslutning till Nossan och torven förväntas ha en stor utbredning i plan mot omgivande mark.

Fyrstegsprincipen har visat att man måste bygga om vägen på sträckan Vårgårda–Ribbingsberg för att klara de förväntningar och krav som finns på transporter på E20. Det är först därefter, i vägplan samrådshandling, val av lokalisering, som det visar sig om man kan tillgodose ombyggnaden till största delen i befintlig vägsträckning. Den nya vägsträckningen i korridor Blå måste ändå omfattas av en lokaliseringsstudie.

Där E20 är föremål för eventuellt ny sträckning har Trafikverket i samråd med medfinansierare beslutat att vägen ska utformas som 2+2-väg.

Trafikverket kommenterar inte Vårgårda kommuns yttrande från januari 2017.

### Boende Fötene/Tåstorp

Flertalet boende i Fötene/Tåstorp förordar korridor Grön. De skäl som uppges är att korridor Grön är bäst för flera av de boende, lokalvägar redan finns, gårdar "sparas" och det är det kortaste och billigaste alternativet. Flera uttrycker önskemål om att låta befintlig E20 ligga kvar som lokalväg, då det skulle vara positivt för lokalsamhället ur flera aspekter, bl.a.

för oskyddade trafikanter, kollektivtrafik samt framtida expansion i området. Den skulle också öka tillgängligheten i området. Korridor Grön tar även i anspråk minst åkermark av god kvalitet. Dessutom kan vägen byggas utan påverkan av befintlig trafik och ökar tillgängligheten i området.

I en synpunkt som kommit in förordas korridor Grön med hänvisning till det tidigare regeringsbeslutet om att "vägen ska byggas enligt medfinansieringsintressenternas förslag" (PM-2014-02-05 E20 – Inriktning för investering – förslag till utbyggnadsstrategi). Andra skäl som nämns, förutom de som nämns i stycket ovan, är att korridor Grön påverkar minst antal hus negativt och att många bostadshus kommer att påverkas positivt ur ett bullerperspektiv. Menar att vattenflödet är mindre i passagen av Nossan i korridor Grön, då passagen sker "tidigare". Att väg inom korridoren kommer att störa visuellt pga. att den kommer att gå på bank tror man inte kommer att störa, snarare att vägen nästan inte kommer att synas bakom befintlig bebyggelse kring E20 samt naturmiljö. I synpunkten hävdas att större vägar numera inte anläggs i närhet av befintlig bebyggelse. Flertalet är vidare kritiska till och emotsätter sig korridorerna Blå och Röd, bl.a. eftersom en del boende skulle påverkas negativt eller inte skulle kunna bo kvar samt pga. dessa korridorers barriäreffekt samt intrången i kulturmiljön. Några uttrycker missnöje med tänkt placering av lokalvägar i korridorerna Blå och Röd och menar att de skapar onödigt långa transporter jämfört med i korridor Grön. Vidare påtalas av några boende att en genomtänkt anslutning till vägen mot Klåvnasten saknas i samrådshandlingen och att Trafikverket har underskattat trafikmängderna på denna väg. Några boende tror att kostnaderna för lokalvägar i dessa korridorer öka, samt att mer mark kommer att behöva tas i anspråk.

I en synpunkt oroas man för tillgängligheten till byggnader på sin fastighet ifall någon av korridorerna Blå eller Röd väljs. Om det blir korridorerna Blå eller Röd och vallar anläggs, förutsätter man att Trafikverket räknar med kostnader för slyhantering och gräsklippning som Trafikverket måste sköta. Om korridor Grön väljs föreslås att bron över Nossan höjs och förlängs och att en vilttunnel för både vatten och djur anläggs. I synpunkten tas även upp att Trafikverket förväntas erbjuda inlösen av fastighet om det skulle bli korridorerna Blå eller Röd.

I en synpunkt som inkommit framförs att "trafikplatsen vid Rasta i dagsläget är besvärlig och högt belastad där Stockholmsvägen, väg 181, trafik från Rasta och trafik från E20 möts. Om korridorerna Blå eller Röd väljs, tillkommer även följande trafik från nya lokalvägar:

- 2504 (Fåglumsvägen): Trafik som skall söderut och i viss mån även norrut
- 1927 (Eggvena–Herrljunga): Trafik som skall söderut och troligtvis även de som skall norrut
- All lokaltrafik från Härene som skall söderut och norrut
- All trafik från väg 1917 och Tumberg som skall norrut

All denna trafik skall då samsas med den idag befintliga trafiken från:

- Rensvist/Lund
- Trafik som skall till och från Rasta/E20 center, merparten stora lastbilar
- All trafik från E20 till Herrljunga
- Cyklisterna från Vårgårda som skall till Härene
- Traktorer/jordbruksmaskiner som skall till/från Saxtorp/Ribbingsberg/Fåglum/Herrljunga

Enligt förslag "Förbifart Vårgårda" kommer därmed trafik bestående av lastbilar, bilar och cyklister att mötas i en enkel korsning. Trafiken från Vårgårda centrum kommer att få svårt att komma ut till nya E20. Det finns även risk för köbildning bestående av långtradare som skall av E20 och in till Rasta då de måste vänta på Herrljunga-trafiken samt trafiken som kommer norrifrån på ny lokalväg från Härene. ”

Väljs korridor Grön kommer lokalvägen väster om E20 och dess trafik hamna i den nya rondellen på västra sidan. Infarten till Herrljunga och Rasta blir då betydligt mindre och området runt E20 center kan exploateras till industrimark m.m.”

Vidare ifrågasätts byggnation i korridor Röd-blå, som både är dyrare och längre, blir problematisk under byggnation med befintlig trafik, berör fler människor och bostäder, samt tar mer jordbruksmark av god kvalitet i anspråk.

I en synpunkt framförs att korridorerna Blå och Röd måste befintlig E20 byggas om, vilket är resurskrävande. Skriver att lokalvägnätet i korridorerna Blå och Röd kommer att generera mer utsläpp från lokal trafik jämfört med korridor Grön, dels för att transportsträckorna blir längre för boende, dels för att delar av lokalvägnätet blir grusvägar.

Några boende frågar om cykelvägars placering i korridorerna Blå och Röd och vem som ska bygga dessa.

I övrigt finns ett par olika förslag bland de inkomna synpunkterna:

- att bron över Nossan förlängs och att en tunnel anläggs vid Ingemarstorp
- att ny E20 sänks ner vid väg 1927
- att kanske två näraliggande över-/underfarter slås ihop till en i korridor Röd
- att underfart görs i korridor Grön för Tumbergsvägen (väg 1917) för jordbrukstransporter och trafiken till/från Eggvena

I en synpunkt framförs att all lokaltrafik norrifrån kommer att samlas tillsammans med trafik från Rasta och Herrljunga och Vårgårda i korridorerna Blå och Röd. Korridor Grön är fördelaktigare, då den flyttar trafik som kommer norrifrån väster om E20.

I en synpunkt framförs önskemål om att ny lokalväg i korridor Blå ska gå i tomtgräns och inte rakt genom fastighetsägarens åker.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket noterar synpunkterna. Trafikverket påpekar återigen att Swecos rapport E20 – Inriktning för investering – förslag till utbyggnadsstrategi, daterad 2014-02-05, har tagits fram i ett skede som **föregår** vägplanprocessen. Rapporten utgör ett underlag till vidare planering (se avsnitt 1 i rapporten). Av rapportens avsnitt 11 framgår att nästa steg ska bli att upprätta vägplan för aktuell sträcka, enligt lagstadgad planprocess.*

*Väg i korridor Grön kommer att synas påtagligt i landskapet.*

*I korridor Grön kommer ca 6 km nya lokalvägar att byggas, i korridor Röd ca 8,5 km och i korridor Blå ca 13 km.*

*Angående inlösen av fastigheter kommer Trafikverket att föra en dialog med de fastighetsägare i de fall där det kan tänkas bli aktuellt, 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.*

*Trafikverket kommer att tillse att fastighetsägare även efter utbyggnaden av E20, kommer att kunna ta sig till sina marker.*

*Vägar till fastigheter utförs som vägsamfälligheter och drift och underhåll av dessa får vägsamfälligheten stå för. Många av de enskilda vägarna i landet får statliga bidrag till dessa kostnader.*

*Blir det korridor Grön kommer Trafikverket att även studera ifall vi kan få igenom vilt under bron över Nossan.*

*När korridor har valts, kommer vi att studera lämpliga placeringar av enskilda vägar och hur mycket trafik dessa har.*

*Trafikverket tackar för förslagen angående det lokala vägnätet.*

*Angående möjligheten till gång- och cykeltrafik kommer Trafikverket att tillgodose detta oavsett korridor.*

*I samtliga korridorer kommer befintlig E20 att behöva byggas om för att anpassas till ny lokalväg. Omfattning framgår av bilaga 2, Översiktskartor.*

*Det stämmer att trafiken från/till väg 2504, väg 1927 och väg 1917 som reser till/från målpunkter i Vårgårda och söderut kommer ansluta till väg 181 via Stockholmsvägen, norr om väg 181. Totalt sett har dessa beräknats till 1300 fordon per årsmedeldygn (ÅDT) år 2045. Med schabloner har trafiken under den mest trafikerade timmen år 2045 beräknats till cirka 120 fordon i båda riktningar. Denna trafik ska samsas med nästan all den trafik som idag trafikerar väg 181 (som radas upp i punktform). Undantaget är trafik från Vårgårda centrum som istället kan ansluta direkt till trafikplatsen utan att färdas via befintlig korsning med väg 181. Det kommer således bli bättre framkomlighet för denna trafik i den nya utformningen. Gällande de lastbilar som ska av E20 och in på Rasta behöver de lämna företräde åt trafiken som kommer på väg 181 och som åker rakt fram i riktning mot trafikplatsen. Detsamma gäller även för korridor Grön. Trafiken från Härene är underordnad trafiken på väg 181.*

#### Boende Saxtorp/Tumberg

I en synpunkt som kommit in efterfrågas utredning som berör temperatursänkning i korridor Grön, och som han menar är ca 7 grader på vintern och efter vintern med återkommande dimma och "isdimma". Korridor Grön kommer inte att bli lika trafiksäker vid passagen av Nossan som korridor Blå. Man saknar även beskrivning hur hänsyn ska tas till bevarande av jordbruket. Menar att länsstyrelsen i tidigare vägkorridorutredningar påtalat att korridoren bör gå så nära Toppebäcken som möjligt för att främja jordbruket. Även ur arkeologisk synpunkt bör vägen läggas nära Toppebäcken. Ridskoleverksamhet i närheten som berörs i korridor Grön behöver utrymme för ridvägar. För mjölkproduktionen på Saxtorps Gård är det viktigt att vägportar görs med full höjd med "direktanslutning till markerna på andra sidan korridoren för både djur och maskiner." Annars kan inte mjölkproduktionen bedrivas effektivt.

I en annan synpunkt som kommit in förordas korridor Grön med hänvisning till det tidigare regeringsbeslutet om att "vägen ska byggas enligt medfinansieringsintressenternas förslag" (PM-2014-02-05 E20 – Inriktning för investering – förslag till utbyggnadsstrategi). Andra skäl som nämns är att korridor Grön är kortast och billigast, samt påverkar minst antal hus negativt och att många bostadshus kommer att påverkas positivt ur ett bullerperspektiv. Dessutom kan vägen byggas utan påverkan av befintlig trafik och att "inga lokalvägar behöver byggas". Menar att vattenflödet är mindre i passagen av Nossan i korridor Grön, då passagen sker "tidigare". Man bedömer att befintlig E20 som lokalväg kommer att vara positiv för lokalsamhället ur flera aspekter, bl.a. för oskyddade trafikanter, kollektivtrafik samt framtida expansion. Den skulle också öka tillgängligheten i området. Korridor Grön tar i anspråk minst åkermark av god kvalitet. Att väg inom korridoren kommer att störa visuellt pga. att den kommer att gå på bank tror man inte kommer att störa, snarare att vägen nästan inte kommer att synas bakom befintlig bebyggelse kring E20 samt naturmiljö.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket noterar synpunkterna. Trafikverket påpekar återigen att Swecos rapport E20 – Inriktning för investering – förslag till utbyggnadsstrategi, daterad 2014-02-05, har tagits fram i ett skede som **föregår** vägplanprocessen. Rapporten utgör ett underlag till vidare planering (se avsnitt 1 i rapporten). Av rapportens avsnitt 11 framgår att nästa steg ska bli att upprätta vägplan för aktuell sträcka, enligt lagstadgad planprocess.*

*Väg i korridor Grön kommer att synas påtagligt i landskapet.*

*I korridor Grön kommer ca 6 km nya lokalvägar att byggas, i korridor Röd ca 8,5 km och i korridor Blå ca 13 km.*

*Det flacka landskapet intill Nossan har under senare år översvämmats vid flera tillfällen. Det finns dock inget som tyder på att E20 har översvämmats dessa gånger. Trafikverket är medvetet om problematiken med dimma som kan uppstå i dalstråket utmed Nossan. Projektet har samrått med ansvarig för underhåll och kommit fram till att halkbekämpning vid eventuell frostdimma kan hanteras av Trafikverkets underhållsavdelning.*

*Trafikverket kommer att tillse att den boende kommer att kunna ta sig till sina marker även efter utbyggnaden av E20. Vägportar och tillgängligheten till jordbruks- och skogsbruksmark detaljredovisas först i nästa skede, vägplan samrådshandling. Trafikverket försöker att minimera intrången i värdefull mark, men man kan inte helt undvika detta.*

### **Boende Lund**

I en synpunkt med 8 namnunderskrifter emotsätter sig boende planerad trafikplats vid Vårgårda Rasta (ingår i etapp E20 Förbi Vårgårda) och framför istället önskemål om att trafikplatsen flyttas längre norrut, till läge för befintlig viadukt vid Lund och att väg 181, Stockholmsvägen och lokalvägar ansluts till trafikplatsen. Detta för att få bort trafik från närliggande bostadsområde. Föreslår att väg 181 dras över åker bakom E20-center och ansluts till cirkulationsplats. Hänvisar till SFS nr 2015:216 om att boendemiljö ska främjas vid byggnation av ny väg. Bifogar skisser och kartor där förslag har markerats. Ett par av de undertecknade framför även synpunkter på Stockholmsvägen som redan idag störs mycket buller pga. stora trafikmängder och höga hastigheter. De tror att planerad sträckning av Stockholmsvägen kommer att medföra ökat buller. De föreslår att Stockholmsvägen istället



läggs så långt bort från de boende genom att vägen dras över fastigheten Lund 3:9 och ansluts direkt till cirkulationsplats. En underfart behöver anläggas för gående och cyklister för passage av väg 181.

### **Trafikverkets kommentar**

*En trafikplats enligt detta förslag gör att all trafik från E20 mot väg 181 får en omväg på 0,5–1 km, vilket medför en större miljöbelastning. Dessutom är det huvudsakliga trafikflödet till/från söder. Det är också sämre geotekniska förutsättningar att lägga en trafikplats norr om Vårgårda Rasta, vilket medför högre kostnader och tar mer åkermark i anspråk. Dessutom får trafikplatsen bättre stöd i terrängen vid den nu planerade platsen.*

### Övriga

Skrivelser har kommit in från boende i Fåglum, Nossebro, Vårgårda, Alingsås och Vedum.

I en synpunkt förordas korridor Grön med anledning av bevarandet av befintlig kulturmiljö. Korridor Röd är bättre än Blå, skriver de boende.

Flertalet förordar korridor Röd pga. fördelen med att befintlig E20 blir lokalväg, då det bl.a. är positivt för de oskyddade trafikanterna samt den framtida utvecklingen i området. Dessutom delar inte korridor Röd Södra Härene by på samma sätt som korridor Grön. Korridor Röd är också fördelaktig för eventuell framtida anläggning av avfart till Fåglum och Nossebro. I en synpunkt framförs önskemål om att anlägga avfart från E20 till Nossebro.

Ett flertal boende emotsätter sig korridor Grön, då den går över våtmarker med rikt fågelliv (fåglar som nämns är brushane, kungsfiskare och kärrhöök) samt skulle få negativ påverkan på djur- och naturliv, bl.a. pga. barriäreffekten samt att naturmiljön påverkas negativt. Även möjligheter till friluftsliv och rekreation i skogen och sjöarna i och öster om korridor Grön försämras. Dessutom delas Södra Härene by. I en synpunkt framförs att korridor Grön även skulle bli ett fullt ingrepp i landskapet. I några av synpunkterna lyfter man fram olämpligheten i att anlägga ny E20 med farligt gods-transporter i korridor Grön, med hänsyn till att delar av området ofta svämmar över, och att det ofta är mycket dimma och frosthalka.

I en synpunkt där korridor Röd förordas för att minska intrång i fornminnen, uppmanas Trafikverket att höra med länsstyrelsens kulturmiljöenhet angående inventering av fornminnen. I synpunkten emotsätter man sig korridor Grön, eftersom den går genom ett känsligt naturlandskap och gör stora intrång i fornminnen, bl.a. den största järnslagghögen i Västsverige och som personen menar är unik för landet, stenbrott efter hällkistorna som ligger nere i dalen och hör ihop med landets största hällkista samt över Västsveriges äldsta kungsväg, som går på den östra sidan av Nossan. Korridor Grön sträcker sig över kulturlandskap, och nära unika hällristningar. Det påpekas att denna korridor även passerar Nossan med unika flodpärlor, som också är fridlysta. Hela dalen vid Södra Härene med bl.a. flera hällkistor grupperade borde ha världsarvsstatus för länge sen.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket noterar synpunkterna. Det flacka landskapet intill Nossan har under senare år översvämmats vid flera tillfällen. Det finns dock inget som tyder på att E20 har översvämmats dessa gånger. Trafikverket är medvetet om problematiken med dimma som kan uppstå i dalstråket utmed Nossan. Projektet har samrått med ansvarig för underhåll*

*och kommit fram till att halkbekämpning vid eventuell frostdimma kan hanteras av Trafikverkets underhållsavdelning.*

*Ingen anslutning av Nossebrovägen till E20 planeras i korridor Röd, eftersom det planeras för en anslutning av väg 186 till E20 vid Lekåsa (och ingår i E20-etappen norr om etappen Vårgårda–Ribbingsberg).*

#### Övriga där boendeort inte framgår

Ett flertal synpunkter har kommit in till Trafikverket där boendeorter inte framgår.

Flertalet förordar korridor Röd, eftersom den i mindre utsträckning skadar kulturarv, riksintresse och värdefull natur och miljö. Den drabbar få fastigheter samt att marken är bättre att bygga på. Dessutom påverkas fåglarna på Nossans madmarker och riksintresseområdet i mindre utsträckning. I en synpunkt framförs fördelen med att en eventuell framtida anslutning kan anläggas från E20 till väg 2504 utan att passage av Nossan krävs.

Ett flertal förordar korridor Grön med anledning av att den är kortast och billigast, fördelarna med att befintlig E20 kommer att kunna ligga kvar som lokalväg, något som är positivt bl.a. för de boende, oskyddade trafikanter samt jordbrukstransporter och framtida expansion i området. Vid eventuell olycka på ny E20, då befintlig E20 kan användas som omledningsväg. Mindre jordbruksmark av god kvalitet behöver tas i anspråk. Färre antal fastigheter kommer att beröras och de som berörs de som berörs kan bli inlösta och "skapa ny bosättning på annan plats." Grön korridor är fördelaktig ur byggnationssynpunkt, eftersom det går att bygga utan påverkan av befintlig trafik.

I en synpunkt hänvisas, förutom ovan, också till det tidigare regeringsbeslutet om att "vägen ska byggas enligt medfinansieringsintressenternas förslag" (PM-2014-02-05 E20 – Inriktning för investering – förslag till utbyggnadsstrategi). Dessutom påverkas minst antal hus negativt och att många bostadshus kommer att påverkas positivt ur ett bullerperspektiv. Dessutom behöver "inga lokalvägar behöver byggas". Menar att vattenflödet är mindre i passagen av Nossan i korridor Grön, då passagen sker "tidigare". Att väg inom korridoren kommer att störa visuellt pga. att den kommer att gå på bank tror man inte kommer att störa, snarare att vägen nästan inte kommer att synas bakom befintlig bebyggelse kring E20 samt naturmiljö.

I en synpunkt påtalas även fördelen med att korridor Grön minst delar Södra Härene by. I övrigt föreslås anläggning av vägtunnel vid Ingemarstorp för viltstråk och rekreation, samt att ny E20 sänks ner för att minska bullerpåverkan.

Ett fåtal förordar korridor Blå-röd, med motiveringen att korridoren drabbar minst antal fastigheter och gör minst skada på Södra Härene och bygdens kultur- och naturvärden. Det möjliggör även att bygga trafikplats vid väg 2504 nu eller i framtiden.

I en synpunkt förordas så långt som möjligt utbyggnad i befintlig sträckning. Riskerna med dimma, dålig sikt och frosthalka vintertid i korridor Grön påtalas. Det är även fornminnestätt i korridor Grön.

I en synpunkt som kommit in emotsätter man sig korridorerna Blå och Röd, då båda dessa delar Södra Härene by på ett ofördelaktigt sätt och blir en barriär som försvårar

framkomligheten för de boende pga. "långa och krångliga tillfartsvägar." Även i denna synpunkt lyfts trafiksituationen på Klåvnastensvägen fram och att den skulle försvåras vintertid i korridorerna Blå eller Röd just pga. "lång och krånglig tillfartsväg."

Ett flertal emotsätter sig korridor Grön framför allt pga. den negativa påverkan korridoren skulle ha på fågel- och djurlivet, men även fornminnen samt naturmiljön och möjligheterna för rekreation i området som skulle försämrats. I en synpunkt nämns också anledningen att man anser att det är irrelevant att anlägga ny E20 i vattenskyddat område på hög bank, då det dels kommer att förändra landskapsbilden, dels kommer vattennivåerna att öka, hävdar man. Samtliga påtalar det är olämpliga i att ur trafiksäkerhetssynpunkt anlägga vägen i korridor Grön pga. dimma, dis och halka som uppstår över hela sträckan till bron över Nossan vid Södra Härene på sensommaren, hösten och även milda vintrar, med isig vägbanan som följd. Hänsyn till den djupa mossmarken med översvämningar samt klimatförändringar nämns som ett argument i en annan synpunkt.

I en synpunkt hänvisas till påtalar att passagen av Nossan i korridor Grön går i ett område där många olika fågelarter häckar, varför detta område är skyddsvärt och man hänvisar till regeringsförklaringen från 12 september 2017 om att grundvattenresurserna behöver kartläggas och dricksvattnet skyddas, att våtmarker ska anläggas och restaureras. I synpunkten framförs även att väg i korridor Grön skulle vara ett "förfulande inslag" i boendemiljön. Flest boende och hus drabbas negativt av korridor Grön. Den skapar flera barriärer, dels för människor till diverse friluft- och rekreationsområden, dels för djur, groddjur och fåglar. En del av dessa natur- och friluftsområden riskerar att helt förstöras. I synpunkten föreslås att Granhagens fotbollsplan "flyttas till området norr om kyrkan och på så sätt få en central plats intill kyrka och hembygdsgård." Även följande värden påtalar och som man menar inte har tagits med i tidigare handlingar:

- Orkidé Nattviol, öster om Ingemarstorp. (fridlyst)
- Orkidé Grön-vit nattviol, öster om Ingemarstorp. (fridlyst)
- Orkidé Ängsnyckel, nordost om Ingemarstorp. (fridlyst)
- Blåsippa, öster om Hasselkroken. (fridlyst)
- Baksippa, Ingemarstorp 1:7 och Ingemarstorp 1:9. (rödlistad)
- Gullviva, Ingemarstorp. (fridlyst)
- Sexfläckig bastardsvärmare, öster om Ingemarstorp. (rödlistad)
- Gulsippa, Ingemarstorp. (fridlyst)
- Lummer, öster om Ingemarstorp. (fridlyst)
- Fladdermöss, på och kring Ingemarstorp. (fridlyst)
- Ugglor, utefter hela Hackebergsskogen kantzonen till Nossans dalgång.
- Vattenhålan och diket öster om Ingemarstorp är betydelsefullt för groddjur.
- Samma miljö som sydost om Hasselkroken finns söder om Ingemarstorp.
- Åkerholmarna med många kraftiga Enbuskar mellan Brogården och Ingemarstorp.

I en skrivelse uppges att vandringsleden Sju Sjöars vandringsled lockar 15–20 personer varje helg och att den är en succé. Den största "viltväxeln" inom utredningsområdet ligger vid Nossan, sydost om Lundskullen. Foton på diverse kulturminnen (ekar, slagghög, vandringsled m.m.), naturmiljöer samt spår av vilt bifogas skrivelsen.

Ett antal jägare emotsätter sig korridor Grön, eftersom den korridoren skulle påverka zonen mellan skog och öppen mark negativt, den barriär som uppstår i och med väg i korridor Grön får negativ påverkan på vilt och fåglar samt ekdungar. Nossans översvämningssområde fungerar som en stor viltväxel och en plats där många olika fågelarter häckar och rastar.

I en skrivelse där korridor Grön också emotsätts, framförs att fler barnfamiljer kommer att drabbas om korridor Grön väljs. Arrangemang i kyrkoruinen kommer att störas av trafiken från E20 om väg byggs i korridor Grön. I skrivelse framförs också kritik mot att flera av Vårgårda kommuns politiker inte är insatta i Trafikverkets samrådshandling och att politiker trots detta har röstat för korridor Grön i kommunfullmäktige. Detta faktum menar man bör tas hänsyn till när Trafikverket väljer korridor. Kritik framförs vidare mot att Vårgårda kommun sagt att de tar hänsyn till de boendes åsikter angående korridorvalet, men att man inte har tagit in synpunkter på samma formella sätt som Trafikverket. I skrivelsen framförs önskemål om att enskilda bostadshus borde ha varit utmärkta på kartor, då det inte går att urskilja bostadshus från t.ex. fallfärdiga lador.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket noterar synpunkterna. Trafikverket påpekar återigen att Swecos rapport E20 – Inriktning för investering – förslag till utbyggnadsstrategi, daterad 2014-02-05, har tagits fram i ett skede som **föregår** vägplanprocessen. Rapporten utgör ett underlag till vidare planering (se avsnitt 1 i rapporten). Av rapportens avsnitt 11 framgår att nästa steg ska bli att upprätta vägplan för aktuell sträcka, enligt lagstadgad planprocess.*

*Väg i korridor Grön kommer att synas påtagligt i landskapet.*

*I korridor Grön kommer ca 6 km nya lokalvägar att byggas, i korridor Röd ca 8,5 km och i korridor Blå ca 13 km.*

*Det flacka landskapet intill Nossan har under senare år översvämmats vid flera tillfällen. Det finns dock inget som tyder på att E20 har översvämmats dessa gånger. Trafikverket är medvetet om problematiken med dimma som kan uppstå i dalstråket utmed Nossan. Projektet har samrått med ansvarig för underhåll och kommit fram till att halkbekämpning vid eventuell frostdimma kan hanteras av Trafikverkets underhållsavdelning.*

*Trafikverket är medvetet om att Nossan omfattas av strandskydd.*

*Trafikverket har inga synpunkter på hur kommunens yttrande tas fram.*

*Beträffande markering av bostadshus finns de klart angivna i bullerbilagan.*

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

#### **Vägplan samrådsunderlag**

#### **Södra Härene idrottsförening**

Idrottsföreningen vill ha en trafiksäkrare infart från E20 till idrottsplats Granhagen. Man önskar en mindre parallell lokalväg från t.ex. korsningen E20/väg 2504 till Nossebro/Fåglum.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket noterar synpunkterna.*

### Synvillan Optik

Förordar utbyggnad av E20 i östlig sträckning och att befintlig E20 blir kvar som lokalväg på grund av att det vore bäst för verksamheten och en framtida utveckling av denna. Noterar att verksamheten inte omnämns i samrådsunderlaget och påtalar att den är en av de mest välbesökta platserna på aktuell sträcka. Oroas av hur verksamheten skulle kunna drabbas negativt under byggnation om E20 skulle byggas ut i befintlig sträckning. Påtalar vikten av att lokalväg efter byggnation blir av god standard och inte innebär någon omväg för att kunderna ska kunna ta sig till verksamheten.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar synpunkterna.*

### LRF Kommungrupp Vårgårda

Anser att tidplan är snäv och att boende inte har korridorer att ta ställning till. Anser att stor hänsyn ska tas till att E20 utgör och kommer att utgöra en barriär i bygden. Betonar vikten av att lokalvägar utformas med god standard, samt att över och underfarter anläggs på strategiska lägen. Hänsyn bör tas till att även breda och långsamtgående fordon ska kunna ta sig fram. Anser att fastigheter och befintligt vägnät bör undvikas att styckas av och att värdefull åkermark skonas så långt som möjligt. Hänsyn bör tas till Nossans översvämningssproblematik.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar synpunkterna. Projektet genomförs enligt planläggningsprocessen för vägar och järnvägar och som regleras i väglagen och miljöbalken. Den leder till slut fram till en fastställd vägplan som ger väghållaren rätt att anlägga vägen på det sätt som redovisas i vägplanen. Trafikverket har nu påbörjat upprättande av vägplan – projektet befinner sig i skedet vägplan samrådsunderlag, dvs. i det första, tidiga skedet av processen. I nästa skede kommer lokalisering av E20 att utredas genom att förslag på ett antal korridorer tas fram. För mer information om planläggningsprocessen hänvisas till projektets planläggningsbeskrivning som finns tillgänglig på projektsidan på Trafikverkets webbplats.*

*I kommande skede, vägplan samrådshandling, val av lokalisering kommer de alternativa lokaliseringarna att studeras och jämföras. De som kan antas bli särskilt berörda kommer att ges möjlighet att yttra sig över lokaliseringarna i detta skede innan Trafikverket tar ställning till vilken lokalisering som ska utredas vidare.*

### LRF Västra Sverige, LRF Vårgårda och LRF Essunga

Påtalar vikten av att intrång i jordbruksfastigheter minimeras så mycket som möjligt samt att vägnät samt över- och underfarter för jordbrukstransporter utformas så att sträckorna blir så korta som möjligt. Koportar ska utformas fyrkantiga, inte runda för säker djurhantering. Det är viktigt att kollektivtrafik och skolskjuts får många hållplatser för att öka tillgängligheten. LRF förutsätter att lokalvägnätet utformas med standard som klarar tunga transporter och att jordbruksverksamheter inte begränsas under byggnation av E20. Lokalvägar får inte dras in från allmänt underhåll. LRF betonar också översvämningssproblematiken kring Nossan och vikten av att vattnets avrinning inte hindras. LRF vill också betona vikten av att Trafikverket tecknar skriftliga avtal med entreprenörer om t.ex. arbetsområden, upplag m.m. Lantmäteriförrättningar för nya

enskilda vägar, vägsamfälligheter och nya arrenden ska bekostas av Trafikverket. Generellt vill LRF betona vikten att lösningar sker i största samförstånd med berörda markägare för långsiktigt hållbara lösningar. Anser att tidplanen är snäv.

#### ***Trafikverkets kommentar***

*Trafikverket noterar synpunkterna.*

#### Vägplan samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ

##### Naturvårdsverket

Naturvårdsverket har avstått från att yttra sig

##### Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten har avstått från att yttra sig.

##### Försvarsmakten

Försvarsmakten har inte något att erinra.

#### ***Trafikverkets kommentar***

*Trafikverket noterar detta.*

#### Västergötlands ornitologiska förening

Västergötlands ornitologiska Förening (VgOF) anser att anläggning av ny E20 i korridor Grön bör undvikas, då det skulle få mycket negativ påverkan på fågellivet. "Markerna kring Nossan är värdefulla rastlokaler för flyttande fåglar. Nossan svämvas regelbundet över vilket gör området än mer attraktivt som rastlokal, även för arter som är knutna till grunda vattenområden med gott om näring." Fåglar flyttar i en bred korridor över det västgötska landskapet och behöver dessa områden för att klara flyttningen. Stora antal sångsvanar, gäss, änder, vadarfåglar och tranor rör sig under flyttning över det aktuella området. Dessa drar dessutom till sig rovfåglar som fjällvråk, brun kärrhök, blå kärrhök m fl. Flera arter som noteras regelbundet i området är rödlistade och tas upp i EU:s Artskyddsförordning/Fågeldirektiven." VgOF drar därför slutsatsen att korridor Grön "är minst grönt – och är till och med direkt olämpligt ur fågelskyddssynpunkt. En vägbank genom terrängen skulle ödelägga stora delar av områdets miljökvalitéer. Av de två återstående är kanske det västligaste det bästa alternativet." VgOF föreslår att Trafikverket, om det är möjligt, i samband med utbyggnaden av ny E20, gör "naturvårdande insatser – återställa området genom att skapa mer permanenta våtmarker i anslutning till Nossan inom detta område." VgOF erbjuder sig att delta i planeringen av sådana åtgärder.

#### ***Trafikverkets kommentar***

*Trafikverket noterar synpunkterna.*

#### Vårgårda Naturskyddsförening

Förordar korridor Röd, som minst påverkar natur, bebyggelse och lantbruk. Ser bekymmer med korridor Grön, då det i översvämningområdet vid Nossan finns ett rikt fågelliv (bl.a. häckning av röd glada). Dessutom påverkas Lundskullens gravfält negativt i korridor Grön.

#### ***Trafikverkets kommentar***

*Trafikverket noterar synpunkterna.*

### Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen förordar korridor Blå, då den "kommer att ha minst påverkan på skogen och skogsbruket." Främst korridor Grön skulle påverka skogsbruket negativt, då sammanhängande skogsområden klyvs i två delar "med förlust av god skogsmark som en följd av en ny vägkorridor. Fragmentering av skogslandskapet innebär inte bara negativa effekter för skogsbruket utan även för de många olika arter som utnyttjar skogslandskapet på olika sätt för sin existens." Vidare skriver Skogsstyrelsen att det ser ut som att ett biotopskydd som upprättats av Skogsstyrelsen på fastigheten Härene 8:1 påverkas i korridor Grön. Ifall det kommer att "påverkas eller befaras påverkas vid en vägbyggnation här måste Trafikverket ansöka om dispens till Skogsstyrelsen." Korridor Röd påverkar också en del skogsområden, om än i mindre omfattning än korridor Grön.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar synpunkterna. Om det finns ett upprättat biotopskydd enligt Miljöbalken tar Trafikverket gärna del av det underlaget och uppdaterar sitt material med den informationen.*

### SMHI

SMHI har yttrat sig med avseende på hydrologi (enbart ytvatten) och meteorologi (inklusive luftmiljö och buller). SMHI menar att hänsyn bör tas till framtida klimat. SMHI dementerar påståendet i vägplan samrådsunderlag, s. 69, om att stormar förväntas bli värre eller vanligare. SMHI frågar om ombyggnad av E20 kommer att innebära en miljövinst och anser att en emissionsinventering bör göras. Av den bör det framgå hur stora de totala utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar kommer att vara i området efter utbyggnad av ny E20 i förhållande till nuläget. SMHI är positiva till att åtgärder föreslås för att underlätta för kollektivtrafik och cyklister, så att utsläppen kan minska. "Busshållplatser bör anläggas på platser dit det är enkelt att ta sig och cykelbanor bör byggas så att cykel är ett attraktivt alternativ att välja istället för bil." SMHI skriver att "det måste säkerställas att gällande miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid, partiklar m.m. klaras för boende i området." SMHI anser att det är en fördel ur bullersynpunkt "om den nya sträckningen går utmed en redan befintlig väg eller järnväg, så att inte nya områden störs. Det måste också säkerställas att gällande bullernormer klaras för boende i området. Passager över vattendragen bör utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas." SMHI är positiva till att Trafikverket har utrett översvämningrisker i området.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar synpunkterna.*

### Statens geotekniska institut

"SGI anser att geoteknisk omgivningspåverkan och geotekniska säkerhetsfrågor är väl behandlade. SGI rekommenderar att ett kontrollprogram utformas för vägbeläggningmaterialet som kan innehålla stenkolstjära samt att en masshanteringsplan tas fram för dessa massor." SGI rekommenderar även "att en strategi tas fram för att undvika och eventuellt hantera uppkomna föroreningar, särskilt eftersom vägbyggnationen ska utföras i närheten av vattendrag."

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar synpunkterna.*



## Jägareförbundet VG Väst

I synpunkterna påtalas vikten av att bevara området som svämmas över av Nossan, eftersom det är viktigt för viltet och fåglar. Området används också av flyttfåglar. Jägareförbundet VG Väst är kritiska till planerna på att anlägga ny E20 rakt igenom detta låglänta område och menar att det förstör för det vilda.

## *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar synpunkterna.*

## Samråd med allmänheten

Ett samrådsmöte i tidigt skede hölls med allmänheten den 9 november 2016 i Södra Härene hembygdsgård i Vårgårda. Allmänheten kallades till mötet genom annonsering i Alingsås Tidning samt Post- och Inrikes Tidningar den 3 november 2016. Syftet med samrådsmötet var att informera allmänheten, särskilt berörda, myndigheter och organisationer om projektet samt att inhämta synpunkter. Närvarande kunde ta med sig ett synpunktsformulär och skicka in sina synpunkter på. Underlag för samrådet fanns tillgängligt på Trafikverkets webbplats. Samtliga synpunkter finns diarieförda under projektets ärendenummer (TRV 2015/80598). Synpunkterna har behandlats och besvarats av Trafikverket i denna samrådsredogörelse. Powerpointpresentation från samrådsmötet har publicerats på projektsidan efter mötet och minnesanteckningar från mötet finns diarieförda under ärendenummer TRV 2015/80598. I minnesanteckningarna från mötet redogörs för de frågor som ställdes samt svar.

# Underlag

Inkomna synpunkter och yttranden, TRV 2015/8098

Brev inbjudan till samrådsmöte tidigt skede, daterat 2016-10-26, TRV 2015/80598

Minnesanteckningar samrådsmöte med kommunerna, daterade 2016-11-08,  
TRV 2015/80598

Minnesanteckningar samrådsmöte med allmänheten, daterade 2016-11-09, TRV  
2015/80598

Minnesanteckningar samrådsmöte med länsstyrelsen, daterade 2016-12-06,  
TRV 2015/80598

Brev samrådsremiss samrådsunderlag, daterat 2016-12-19, TRV 2015/80598

Brev begäran om kommunernas yttrande över BMP, daterat 2016-10-10 (feldaterat, bör vara  
2016-12-19), TRV 2015/80598

Brev förfrågan angående länsstyrelsens beslut om BMP, daterat 2017-02-10, TRV  
2015/80598

Brev inbjudan till samrådsmöte, daterat 2017-08-22, TRV 2015/80598

Minnesanteckningar samrådsmöte med länsstyrelsen, daterade 2017-08-25, TRV  
2015/80598

Minnesanteckningar samrådsmöte med Vårgårda kommun, daterade 2017-08-31, TRV  
2015/80598

Minnesanteckningar samrådsmöte med Essunga kommun, daterade 2017-08-31, TRV  
2015/80598

Minnesanteckningar samrådsmöte med allmänheten, daterade 2017-09-12, TRV  
2015/80598

Meddelande om ställningstagande, daterat 2018-01-08, TRV 2015/80598

Minnesanteckningar samrådsmöte med Vårgårda kommun, daterade 2018-03-12, TRV 2015/80598

Minnesanteckningar ledningsägarmöte med Skanova, daterade 2018-08-29, TRV 2015/80598

Minnesanteckningar samrådsmöte med länsstyrelsen, daterade 2018-10-15, TRV 2015/80598

Minnesanteckningar samrådsmöte med Essunga kommun, daterade 2018-11-13, TRV 2015/80598

Minnesanteckningar samrådsmöte med Vårgårda kommun, daterade 2018-11-14, TRV 2015/80598

Minnesanteckningar ledningsägarmöte med Vattenfall Eldistribution, daterade 2018-12-03, TRV 2015/80598

Brev inbjudan till samrådsmöte, daterat 2019-01-10, TRV 2015/80598

Minnesanteckningar samrådsmöte med Västtrafik, daterade 2019-02-07, TRV 2015/80598

Minnesanteckningar ledningsägarmöte med Vattenfall Eldistribution, daterade 2019-03-05, TRV 2015/80598

Brev inbjudan till samrådsmöte på orten, daterat 2019-09-09, TRV 2015/80598

Minnesanteckningar samrådsmöte på orten, daterade 2019-09-23, TRV 2015/80598

Minnesanteckningar samrådsmöte med Länsstyrelsen, daterade 2019-09-30, TRV 2015/80598

Minnesanteckningar samrådsmöte med Essunga kommun, daterade 2019-10-08, TRV 2015/80598

Minnesanteckningar samrådsmöte med Vårgårda kommun, daterade 2019-10-21, TRV 2015/80598

Minnesanteckningar samrådsmöte med Länsstyrelsen, daterade 2019-12-11, TRV 2015/80598



**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)