

Väghållningsmyndigheten,  
Trafikverket Region Väst

## Fastställelse av vägplan för ombyggnad av väg E20 Vårgårda-Vara, delen Vårgårda-Ribbingsberg, ombyggnad av vägarna 1916, 1917 och 2504 samt indragning av väg i Vårgårda och Essunga kommuner, Västra Götalands län

### Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 18 § väglagen (1971:948) att fastställa vägplanen för ombyggnad av väg E20, delen Vårgårda-Ribbingsberg, samt ombyggnad av vägarna 1916, 1917 och 2504.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade 100To201-100To210, daterade 2020-03-10.

Fastställelsen gäller också bilaga till plankartor, betecknad 100To211, daterad 2020-03-10: Specifikation av markanspråk, skyddsåtgärder och försiktighetsmått.

Väganläggningen ska dessutom utformas i huvudsak så som den sökande har åtagit sig enligt planbeskrivningen och i övrigt.

Trafikverket beslutar att de delar av nuvarande vägar som inte sammanfaller med de nya vägarna dras in från allmänt underhåll.

Följande vägar och delsträckor dras in:

- Väg 1916 mellan väg 181 och Stora Saxtorp, se plankartor 100To202 och 100To210.
- Del av väg 1917 vid utfarten till befintlig väg E20, se plankarta 100To201.
- Del av väg 1917 vid befintlig korsning mellan väg 1916 och 1917, se plankarta 100To210.
- Del av befintlig väg E20 vid Fötene, se plankarta 100To203.
- Delar av vägarna E20 och 2504 vid befintlig korsning mellan vägarna, se plankarta 100To206.
- Befintlig väg E20 norr om ny sträckning av väg 2504, se plankartor 100To206-100To208.

Indragningen sker när de nya vägarna har öppnats för trafik.

### Sökande

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Väst.

## Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

### Den planerade vägen

Den aktuella sträckan är cirka 7,9 km lång och sträcker sig från Rasta vid Vårgårda i söder till Ribbingsberg i norr. Idag är vägen en tvåfältsväg med vägbredd 12-13 meter. Den har bitvis dålig standard. Hastighetsbegränsningen är 80 km/h. Årsmedeldygnstrafiken var 2014 cirka 9300 fordon varav cirka 19 % tung trafik.

Vägplanen avser ombyggnad av vägen till mötesseparerad landsväg med mitträcke, 2+2 körfält med hastighetsgräns 100 km/h. Total vägbredd blir 16,5 meter. Vägen utformas med två 3,5 meter breda körfält i vardera riktningen. Körriktningarna separeras med en 1,5 meter bred mittremsa som förses med mitträcke. I söder ansluter denna vägplan till angränsande projekt "E20 förbi Vårgårda". I norr ansluter vägplanen till angränsande projekt "E20 Ribbingsberg-Eling".

Från porten vid Lund, längst i söder, och cirka två km norrut följer ny E20 befintlig vägs östra sida. Befintlig E20 ligger kvar som lokalväg och planeras få nytt vägnummer 2504. Vid Fötene passerar E20 över den nya lokalvägen och viker av i ny sträckning västerut. Väster om Södra Härene korsar E20 lokalvägen 2504 planskilt och där anläggs en ny trafikplats med kilavfart från E20 söderut och påfartsramp mot E20 norrut. Norr om Ribbingsberg smalnas ny E20 av till 1+1 körfält för att ansluta till befintlig E20.

Faunastängsel sätts upp längs hela sträckan. För att minska barriäreffekten för djurlivet föreslås en faunapassage över väg E20 vid Södra Härene. Bron över Nossan samt bron vid Öbrodicket anpassas så att småvilt upp till rådjur kan passera under E20. Planen innehåller även torrtrummor för småvilt.

Längs sträckan föreslås också en ny rastplatsanläggning i anslutning till befintlig anläggning Rasta Vårgårda, en driftvändplats för att underlätta drift och snöröjning av trafikplats Vårgårda Norra, driftfickor för att underlätta drift och underhåll av fördröjningsdiken samt nöduppställningsplatser.

Befintlig väg E20 kommer på långa sträckor att utgöra lokalväg 2504 när ny E20 är utbyggd. Vägen kommer att utformas med ett tre meter brett körfält i vardera riktningen och 1,5 meter breda vägrenar.

Väg 1916 får ny sträckning, delvis längs en enskild väg och delvis längs befintlig väg 1917. Första delen utformas asfalterad med gång- och cykelbana på östra sidan. Resterande del utformas som 6 meter bred grusväg.

Ett flertal enskilda vägar behöver byggas om med anledning av vägplanen. Dessa omfattas inte av vägplanen utan kommer att behandlas i lantmäteriförrättningar när vägplanen har vunnit laga kraft.

### Mark som kommer att tas i anspråk

Mark och särskilda rättigheter som belastar marken kommer att tas i anspråk för vägen på det sätt som redovisas på plankartorna.

Sammanlagt kommer cirka 41 hektar mark att tas i anspråk med vägrätt. Av arealen utgörs cirka 29 hektar av jordbruksmark, cirka 9,5 hektar av skogsmark och cirka 2,5 hektar av impediment eller befintliga vägar.

Vägrätten inskränks inom områden om cirka 10,3 hektar. Av dessa utgörs cirka 8,6 hektar av jordbruksmark, cirka 0,5 hektar av skogsmark och cirka 1,2 hektar av impediment eller befintliga vägar. Vägrätten inskränks på så sätt att väghållaren inte får:

- bestämma över markens användning för annat ändamål än väg,
- tillgodogöra sig alster eller andra tillgångar som kan utvinnas ur marken.

Detta innebär att fastighetsägaren får fortsätta att använda marken för jord- och skogsbruk eller rekreation och friluftsliv så länge användningen inte äventyrar vägens funktion. På plankartorna redovisas sex olika ändamål för inskränkt vägrätt. Ändamålen förtydligas i tabell 8.1.1 i planbeskrivningen.

Cirka 18,7 hektar mark, som behövs för att bygga vägen, får tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Arealen utgörs i huvudsak av jord- och skogsbruksmark. Nyttjanderätten gäller under den tid som anges på plankartan.

## Lokalisering

Lokaliseringen har utretts i "Samrådshandling-val av lokaliseringsalternativ", daterad 2017-09-11 (rev 2017-12-20). Tre olika korridorer samt två alternativ som kombinerar två av de andra tre korridorerna har utretts. Korridorerna benämns blå, röd, grön samt röd-blå och blå-röd. Konsekvenser för bland annat trafik och användargrupper, landskapet, naturmiljön, kulturmiljön, rekreation och friluftsliv, boendemiljön, yt- och grundvatten, jord- och skogsbruk samt kostnader och samhällsekonomi har jämförts.

Grön korridor innebär till största delen en ny sträckning av väg E20 öster om befintlig E20. Alternativet medför flest negativa konsekvenser på områdets bevarandevärden såsom landskap, naturmiljö och kulturmiljö. Riksintresset för kulturmiljö, Södra Härene, samt skyddade djurarter riskerar att påverkas i stor utsträckning. Påverkan på översvämningssområdet vid Nossan bedöms som stor. Korridoren bedöms även medföra stora konsekvenser för jordbruket i form av arealförluster och barriäreffekter. Korridoren exponerar relativt få bostäder för buller men de som berörs skulle få en markant ökning av bullernivån.

Blå korridor går mestadels i befintlig sträckning vilket innebär bättre hushållning med skogs- och jordbruksmark än de andra korridorerna. Korridoren innebär stora negativa konsekvenser för riksintresset för kulturmiljö. Korridoren skulle också innebära en förstärkt barriäreffekt och en bullrig närmiljö för många boende.

Röd korridor går inledningsvis i befintlig sträckning för att sen vika av västerut i ny sträckning. Korridoren medför betydande konsekvenser för områdets bevarandevärden samt för jordbruket. Den är dock gynnsam ur kulturmiljösynpunkt då den innebär minst påverkan på riksintresseområdet. Även det värdefulla översvämningssområdet vid Nossan undviks. Relativt få bostäder exponeras för buller.

Kombinationsalternativet blå-röd innebär att vägen följer blå korridor till Fötene och sen övergår till röd korridor. Alternativet röd-blå följer röd korridor fram till Södra Härene och övergår sen till blå korridor.

Vid en sammanvägning av alla konsekvenser och utifrån måluppfyllelse bedömdes röd korridor vara det mest fördelaktiga alternativet.



## Buller

Aktuellt projekt bedöms utgöra väsentlig ombyggnad.

Utan bullerskyddsåtgärder överskrids riktvärden vid 16 bostäder. Genom att erbjuda fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av fönster- och ventilåtgärder samt skydd av uteplats klaras riktvärden för ljudnivåer inomhus och vid uteplats för samtliga fastigheter.

Vid två fastigheter föreslås vägnära åtgärder i form av en bullervall respektive en bullervall med skärm. Inga ytterligare vägnära åtgärder har bedömts samhällsekonomiskt lönsamma på grund av den glesa bebyggelsen samt bostädernas avstånd till vägen.

Utbyggnadsalternativet medför positiva konsekvenser ur bullerhänseende för betydelsefulla fågelområden när befintlig E20 flyttas.

## Kommunala planer

För det berörda området gäller följande kommunala planer:

Översiktsplan för Vårgårda kommun. I översiktsplanen anges att en ny lokalisering av väg E20 med högre vägteknisk standard är önskvärd. En korridor öster om befintlig E20 föreslås.

## Natura 2000, riksintressen, annan reglering av markanvändningen och miljö kvalitetsnormer

Inget Natura 2000-område påverkas av projektet.

Vägen passerar genom ett riksintresse för kulturmiljövård, Södra Härene. Utbyggnadsförslaget bedöms inte innebära risk för påtaglig skada på riksintresset då vägen läggs om i ny sträckning i riksintresseområdets periferi. E20 är av riksintresse för kommunikationer.

Söder om Tåstorp, kring Fötene och väster om Broholm påverkas lek- och övervintringsplatser för groddjur. Större och mindre vattensalamander samt vanlig groda och åkergroda är fridlysta och omfattas av artskyddsförordningen. Skyddsåtgärder som fastställs föreslås i form av grodbarriärer som hindrar djur från att ta sig upp på vägen. Utanför vägområdet föreslås bland annat en ny våtmark vid Fötene samt nya diken och dammar anläggas. Genom de föreslagna skyddsåtgärderna bedöms groddjurens bevarandestatus inte påverkas negativt utan kan till och med förbättras.

Ett stort antal objekt som omfattas av generellt biotopskydd förekommer i området. Sammanlagt tas 1400 meter öppna vatten, 325 meter stenmurar samt stenrösen och åkerholmar i anspråk av ny väg. Föreslagna kompensationsåtgärder såsom anläggning av stenrösen och en stor våtmark bedöms innebära en rimlig kompensation för biotopförlusterna.

Längs Nossan råder 100 meter strandskydd på båda sidor av vattendraget. Vid byggandet av en ny bro över Nossan tas viss strandskyddad yta i anspråk permanent för broanläggningen. Strandskyddade områden berörs även vid nuvarande korsning mellan väg 2504 och E20 samt öster om Härene kyrka. Genom valet av lång spännvidd på bron, att ny E20 kommer att gå på ett större avstånd från Nossan än idag och att biltrafiken minskar när befintlig E20 görs om till lokalväg bedöms utbyggnaden inte motverka strandskyddets syften.

Inga miljö kvalitetsnormer för luft bedöms överskridas då utredningsområdet ligger utanför de centrala delarna av Vårgårda och luftomsättningen i den välventilerade landsbygdsmiljön är god.

Nossan omfattas av miljö kvalitetsnormer för ytvatten. Med föreslagna skyddsåtgärder bedöms utbyggnaden av vägen inte påverka möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna.



En grundvattenförekomst, Algutstorp-Horla, berörs av vägutbyggnaden. Utbyggnaden bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för grundvattenförekomsten.

### Projektets aktualitet

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 540 miljoner kronor i prisnivå 2020.

Projektet ingår i Nationell plan för transportinfrastrukturen 2018 – 2029. Objektet medfinansieras av kommuner, kommunalförbund, region och handelskammare.

Byggstart planeras ske 2021.

### Andra utredningar och beslut

Planläggningen enligt väglagen har föregåtts av en förberedande studie i form av en åtgärdsvalsstudie (2012).

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

### Den sökandes handläggning av vägplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med miljökonsekvensbeskrivning och övrigt underlag och låtit det granskas. Vid granskningen kom det in 18 yttranden. Synpunkterna handlar huvudsakligen om:

- Ersättning
- Inlösen
- Buller
- Luftföroreningar
- Enskilda vägar
- Ledningar
- Klimatpåverkan
- Gång- och cykeltrafik

### Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har tillstyrkt att vägplanen fastställs.

### Skälen för Trafikverkets beslut

#### Allmänt

E20 är en viktig kommunikationsled som ingår i det nationella stamvägnätet och utgör ett riksintresse. Sträckan ingår även i det av EU utpekade Trans European Transport Network, TEN-T, som är vägar av särskild internationell betydelse. Vägen utgör en viktig förbindelse mellan Stockholm och Göteborg och vidare söderut till Malmö och Köpenhamn.

Idag har vägen brister knutna till framkomlighet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan. Avsaknaden av mötesseparering medför en risk för allvarliga konsekvenser vid olyckor. Det saknas ett parallellvägnät för gående, cyklister och lokal trafik. Längs vägen finns partier med mycket bebyggelse som utsätts för bullerstörningar. Många anslutningar och utfarter har låg standard och dåliga siktförhållanden.

Genom de föreslagna åtgärderna ökar trafiksäkerheten och framkomligheten på sträckan. Befintlig E20 byggs om till lokalväg som kan nyttjas av långsamtgående trafik och oskyddade trafikanter. Bullersituationen förbättras för ett stort antal fastigheter i vägens befintliga sträckning samtidigt som den försämras för fastigheter i vägens nya sträckning.

Eftersom vägen till stor del dras i ny sträckning blir påverkan på det befintliga landskapet stor. Den nya vägen medför också ett stort intrång i produktiv jord- och skogsbruksmark. På tre ställen föreslås markmodelleringar som bland annat ska minska intrycket av vägen och möjliggöra att marken kan brukas närmare vägen.

Mitträcke och faunastängsel tillsammans med höjd hastighet ökar barriäreffekten för både människor och djur. Faunastängslet innebär samtidigt att färre djur riskerar att skadas av trafiken. Faunapassager, vilthyllor under broar, smådjurspassager samt viltut hopp i anslutning till öppningar i faunastängslet ska underlätta för viltet att ta sig fram.

För kulturmiljön är det positivt att vägen flyttas till utkanten av riksintresseområdet.

## Speciella frågor i projektet

### Lokalisering

Vid en sammanvägd bedömning av alla konsekvenser och måluppfyllelse bedömdes en korridor i nysträckning väster om befintlig E20 ("korridor Röd") vara det mest fördelaktiga alternativet.

Samtliga studerade alternativ medför både positiva och negativa konsekvenser ur ett flertal perspektiv. Det valda alternativet går till stor del i nysträckning och innebär därför stor påverkan på landskapet och att stora arealer jord- och skogsbruksmark tas i anspråk. Å andra sidan innebär det minst påverkan på riksintresset för kulturmiljövård och en förbättrad boendemiljö för flera.

Översiktsplanen för Vårgårda kommun redovisar ett förslag i en annan sträckning. Översiktsplanen är dock inte bindande och intentionen i planen att transportinfrastrukturen ska stärkas genom att bygga om E20 i ny sträckning så att befintlig väg kan nyttjas som lokalväg uppfylls även med det valda alternativet.

Trafikverket anser sammantaget att den sökande har utrett alternativa lokaliseringar och motiverat valt alternativ på ett tillräckligt sätt.

### Påverkan på riksintressen

E20 är av riksintresse för kommunikationer. En ombyggnad enligt vägplanen medför positiva konsekvenser för framkomligheten och trafiksäkerheten på vägen.

Även för riksintresset för kulturmiljövård blir konsekvenserna positiva då vägen som idag passerar genom riksintresseområdet flyttas till utkanten av området. Även om befintlig väg E20 behålls som lokalväg minskar bland annat barriäreffekter och bullerstörningar då trafiken minskar.

### Buller

Genom de väg- och fastighetsnära åtgärder som vidtas klaras riktvärden för ljudnivåer inomhus och vid uteplats för samtliga fastigheter.

Ytterligare vägnära åtgärder har inte bedömts ekonomiskt rimliga vilket innebär att ekvivalent ljudnivå vid fasad överskrids vid 16 fastigheter.



För fastigheten Heden 1:8 i norra delen av planområdet har fastighetsnära bullerskyddsåtgärder fastställts i angränsande plan, E20 Ribbingsberg-Eling.

Trafikverket anser att de föreslagna bullerskyddsåtgärderna är godtagbara.

### Landskapsanpassningar

På tre ställen i planen föreslås mark tas i anspråk med inskränkt vägrätt för landskapsanpassningar i form av markmodelleringar. Modelleringarna innebär att markhöjderna anpassas till det omgivande landskapet, antingen för att väganläggningen ska smälta in bättre i landskapet eller för att skapa ett visuellt skydd för omgivningen. Landskapsanpassningarna motiveras bland annat med att vägens dominans i landskapet minskar och att marken kan göras brukningsbar närmare vägen.

Länsstyrelsen har i ett yttrande under fastställelseprövningen påtalat vikten av markmodelleringarna för att landskapet inte ska förlora sin karaktär.

Trafikverket anser att det är befogat att ta i anspråk mark för landskapsanpassningar då det handlar om områden som är mindre och belägna mellan olika vägar. Vid Fötene fyller vissa av ytorna även en funktion som översvämningsskydd vid höga vattenflöden i Öbrodicket. Utan markmodellering av dessa ytor skulle vägarna och porten där vägarna korsas behöva ges en annan utformning som då sannolikt skulle ta mer mark i anspråk för själva väganläggningen istället.

Även de något större ytorna vid Fötene och Kivenäbb anser Trafikverket är rimliga att ta i anspråk. Vid utformningen av en väg ska hänsyn tas till bland annat landskapsbilden. Markmodelleringarna bidrar till att vägens dominans i landskapet minskar, vilket även länsstyrelsen har påtalat är viktigt i sitt yttrande. Områdena tas i anspråk med inskränkt vägrätt vilket innebär att fastighetsägaren kan fortsätta att nyttja ytorna för t ex jord- och skogsbruk. Det uppges även i planen att ett av syftena med markmodelleringarna är att göra vägens slänter brukningsbara i större utsträckning.

Trafikverket anser därmed att landskapsanpassningarna är väl motiverade och godtagbara.

### Miljö kvalitetsnormer – luftkvalitet, vattenförekomster, fisk- och musselvatten

Trafikverket bedömer att projektet inte medför att miljö kvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Projektet kommer inte heller att försvåra möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för de berörda vattenförekomsterna.

### Artskydd

Arter som omfattas av artskyddsförordningen berörs av projektet. Skyddsåtgärder föreslås både fastställas inom vägområdet och lösas genom markåtkomst på frivillig väg utanför vägområdet. Genom de skyddsåtgärder som föreslås bedömer den sökande att bevarandestatusen inte påverkas negativt och att dispens från artskyddsbestämmelserna därmed inte behövs. Trafikverket gör ingen annan bedömning. Förhandlingar med berörda fastighetsägare har enligt den sökande påbörjats.

### **Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen**

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid granskningen i ett granskningsutlåtande. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning.

## Kompletteringar under fastställelseprövningen

Under fastställelseprövningen har Trafikverket begärt in ett yttrande från länsstyrelsen gällande de landskapsanpassningar i form av markmodelleringar som föreslås i planen. Länsstyrelsen har i yttrandet framfört vikten av att mildra intrycket av vägarna i det småskaliga landskapet.

Berörda fastighetsägare har fått ta del av länsstyrelsens yttrande. Inga synpunkter inkom vid denna kommunikering.

## Kommunicering under fastställelseprövningen

De som har framfört synpunkter under granskningen har fått se det som senare har tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning. De har också fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Under denna kommunikering kom det in fyra yttranden.

Edgar Ralden påpekar felaktigheter och utelämnande av fakta i granskningsutlåtandet gällande Vårgårda Lund 3:5. 50 % av intrånget är från tidigare fastställd vägplan "E20 förbi Vårgårda" och 50 % från den här vägplanen. Enligt en lag från 1981 ska en fastighetsägare inte bli utsatt för en skarv mellan två olika projekt. Den berörda delen av Lund 3:5 är cirka tre hektar varav 1,3 hektar permanent markanspråk redovisas. Verkligheten är att gårdscentrum försvinner och en bostadsfastighet med två hus blir kvar. Ekonomibygnader behöver rivras och nya behöver byggas på nytt gårdscentrum om fortsatt drift av gård ska ske.

En ny byggnad har uppförts på andra sidan E20, därför bör en ny bullermätning göras. Dessutom ökar bullret när ekonomibygnader rivs.

Fastigheten borde ha lösts in redan på 1960-talet när nuvarande E20 byggdes eftersom flera vägar nu passerar eller korsar gården.

Trafikverket: Fastighetens totala areal är ca 23,4 hektar varav det skifte som berörs av vägplanen utgör ungefär en fjärdedel. Enligt fastighetsförteckningen tas ca 1 hektar i anspråk med vägrätt och ca 0,6 hektar med inskränkt vägrätt. Enligt den sökande tas ca 0,3 hektar i anspråk med vägrätt i vägplanen för E20 förbi Vårgårda. En mindre del av fastigheten är redan sedan tidigare ianspråktagen för nuvarande E20. Genom fastigheten passerar också en gemensamhetsanläggning för en enskild väg. Uppskattningsvis blir cirka 3 hektar mark samt byggnader kvar av det berörda skiftet efter intrånget från de båda vägplanerna och befintliga vägar. Det finns inga ekonomibygnader på de ianspråktagna områdena.

Lund 3:5 är och blir relativt hårt drabbad av intrång från olika vägar men fördelarna som uppnås från bland annat trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt väger tungt vid avvägningen mellan olika intressen. När en allmän väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Om mark tas i anspråk ska fördelarna som uppnås överväga de olägenheter som orsakas enskilda. Lokaliseringen och utformningen av ny E20 och den lokalväg som ska gå parallellt med E20 har utretts grundligt i vägplanen. Enligt svar i granskningsutlåtandet kan läget för lokalvägen inte ändras med hänsyn till bland annat ett fornlämningsområde och att vägens utformning behöver anpassas till gång- och cykelporten under E20 samt en enskild väg för att inte lutningar ska bli för branta. Trafikverket anser därigenom att intrånget är motiverat.

Under fastställelseprövningen har den sökande fått förtydligat av fastighetsägaren att det är byggnaden på Lund 3:16 som avses i yttrandet. Byggnaden är enligt den sökande inte någon nyuppförd byggnad och påverkar inte heller bedömningen av bullerfrågan för Lund 3:5.



Det är oklart vilken lagstiftning från 1981 som åsyftas i yttrandet.

Conny och Lillemor Järemán, Vårgårda Tumbergs-Galstad 1:4, vill att en ny bullermätning ska göras. Vägen kommer alldeles för nära fastigheten och det är inte tillräckligt med en bullervall åt endast ett håll. De kommer även att påverkas av bländning från fordon och luftföroreningar. De ifrågasätter också att den nya enskilda vägen ska skötas och bekostas av de boende längs vägen. Fastigheten kommer att minska i värde. Allt detta sammantaget gör att boendesituationen inte kommer att vara hållbar. De vill att gården löses in till ett rättvist och korrekt värderat pris.

Trafikverket: Tumbergs-Galstad 1:4 berörs inte av markintrång med anledning av vägplanen. Mellan vägen och fastigheten uppförs en ca 190 meter lång och 2,5 meter hög bullervall. Med bullervallen klaras riktvärden för ljudnivå vid fasad på våning 1 samt inomhus och vid uteplats. Riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid fasad överskrids på våning 2 men Trafikverket anser att vidtagna bullerskyddsåtgärder är tillräckliga.

Värdeminskning på grund av t ex bländning och luftföroreningar utgör miljöskada och regleras i miljöbalken. Fastighetsägaren kan väcka talan vid domstol om skadestånd för miljöskada. De enskilda vägar som redovisas i vägplanen är endast förslag på möjliga lösningar. Beslut om enskilda vägar ingår inte i vägplanen utan kommer att tas i kommande lantmäteriförrättningar. Frågan om inlösen av fastigheter hanteras inte heller i vägplanen.

Sveriges Geologiska Undersökning (SGU) och Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut (SMHI) har inte lämnat några synpunkter.

### Förändrad väghållning

En väg får enligt 25 § väglagen dras in, om den efter tillkomsten av en ny väg eller av något annat skäl inte längre behövs för det allmänna och åtgärden medför högst ringa olägenhet för bygden.

Befintlig sträckning av väg 1916 mellan väg 181 och Stora Saxtorp föreslås dras in från allmänt underhåll. Vägen föreslås anpassas och överlåtas som enskild väg. Istället föreslås en ny allmän väg mellan Rasta och Saxtorp som tar i anspråk dels en enskild väg och dels befintlig väg 1917 vars utfart mot befintlig E20 stängs. Delar av väg 1917 vid tidigare utfart mot E20 och vid Saxtorp föreslås rivas och återgå till fastighetsägarna. Eftersom en ny väg ersätter den aktuella delen av väg 1916 behövs den inte längre för det allmänna. Indragningen medför högst ringa olägenhet för bygden.

Vid Fötene får befintlig väg E20 ny utformning och funktion som lokalväg. Del av vägen behövs därför inte längre för det allmänna och föreslås rivas och återgå till fastighetsägaren. Indragningen medför högst ringa olägenhet för bygden.

Vid befintlig korsning mellan väg 2504 och E20 får väg 2504 en ny sträckning. De delar av båda vägarna som inte omfattas av den nya sträckningen föreslås därför rivas och återgå till fastighetsägarna. Indragningen medför högst ringa olägenhet för bygden.

Befintlig väg E20, norr om ny sträckning av väg 2504, föreslås anpassas och överlåtas som enskild väg. Det vattenrättsliga ansvaret för bron över Nossan vid Ribbingsberg kommer dock att behållas av Trafikverket. Eftersom E20 har fått en ny sträckning och en ny anslutning till väg 2504 har byggts behövs vägen inte längre för det allmänna. Indragningen medför högst ringa olägenhet för bygden.

## Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att en ombyggnad enligt vägplanen är motiverad och har tillräcklig aktualitet. Vägplanen har handlagts i enlighet med reglerna i väglagen och vägförordningen. Vägen har en annan föreslagen sträckning i kommunens översiktsplan men syftet med vägen överensstämmer med intentionerna i översiktsplanen.

Den föreslagna ombyggnaden medför att framkomligheten och trafiksäkerheten förbättras på E20 samtidigt som det lokala vägnätet byggs ut vilket innebär att trafiksäkerheten och framkomligheten ökar även för långsamtgående fordon och oskyddade trafikanter. Det lokaliseringalternativ som har valts medför negativa konsekvenser för bland annat naturmiljön, landskapet och jord- och skogsbruket men är det bästa alternativet utifrån bland annat kulturmiljö- och bullersynpunkt. Det innebär att vägen får ett lämpligt läge och utförande och att ändamålet med vägen tillgodoses med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad.

Trafikverket bedömer att projektet är förenligt med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljö kvalitetsnormer. Anläggningen innebär även i övrigt en lämplig användning av mark- och vattenresurser.

Trafikverket bedömer att de fördelar som planen medför överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda när den sökande får ta mark och särskilda rättigheter i anspråk.

Trafikverket bedömer att det behov och den omfattning av tillfällig nyttjanderätt som har redovisats i vägplanen är skäliga.


De delar av nuvarande vägar E20, 1916, 1917 och 2504 som inte sammanfaller med de nya allmänna vägarna behövs inte längre som allmänna vägar när det nya vägsystemet är byggt. Indragningen innebär endast ringa olägenhet för bygden.

Trafikverket gör sammantaget bedömningen att vägplanens utformning, omfattning och åtgärder innebär en lämplig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen.

## Överklagande

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga.

Beslutande i detta ärende har varit expeditionschefen Johan Barkelius med Gunilla Åberg som föredragande.



Johan Barkelius



### Bilagor

1. Anvisning "Hur man överklagar
2. Allmänna upplysningar – fastställd vägplan

### Kopia till:

Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Lantmäteriet (efter laga kraft)

Västra Götalandsregionen

Vårgårda kommun

Essunga kommun

Fastighetsägare och rättighetsinnehavare, m.fl. enligt ärendets fastighetsförteckning

Övriga som yttrat sig skriftligen under granskningen





## Hur man överklagar

Om ni vill överklaga Trafikverkets beslut ska ni skriftligen ange vilket beslut ni överklagar och redogöra för den ändring som ni begär.

I skrivelsen ska ni ange i vilken egenskap ni överklagar. Om ni klagar i egenskap av ägare till en fastighet som berörs bör ni även ange fastighetens registerbeteckning.

Skrivelsen ska vara undertecknad av er eller ert ombud och innehålla namnförtydligande, postadress och telefonnummer. Ombudet ska bifoga en fullmakt.

Skrivelsen ställs till regeringen men skickas eller lämnas till Trafikverket, Ärendemottagningen, Planprövning, Box 810, 781 28 Borlänge.

Skrivelsen måste vara hos Trafikverket **senast den 7 december 2020**.



## Allmänna upplysningar, fastställd vägplan

### Fastställelsebeslutets giltighetstid

Beslutet gäller det år då det får laga kraft och följande fem kalenderår. Beslutet upphör alltså att gälla om inte hela vägsträckningen har blivit utmärkt på marken och vägbygget har påbörjats inom den tiden.

### Rätt att använda mark

När beslutet fått laga kraft kan väghållaren ta mark inom vägområdet i anspråk med vägrätt. Väghållaren får då fullt ut använda marken och ta till vara naturtillgångar inom vägområdet. Vägrätten kan ibland vara mindre omfattande, och det ska då framgå av vägplanen att vägrätten har inskränkts. Väghållaren är skyldig att betala ersättning för intrång och annan skada till följd av att marken tas i anspråk.

Beslutet innebär också att väghållaren har rätt att få tillfällig nyttjanderätt till de särskilt markerade områden som framgår av vägplanen. Det kan till exempel handla om mark som behövs för transportvägar, upplag eller baracker under byggtiden. Nyttjanderätten gäller under så lång tid som anges i vägplanen.

### Undantag från bestämmelser i miljöbalken

Beslutet innebär att:

- förbud mot åtgärder inom generellt biotopskyddsområde inte gäller
- dispens från strandskydd inte krävs, och att
- samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken inte behövs för åtgärder som ingår i den fastställda planen.

### Utgångspunkter för bedömning av buller

Följande riktvärden för trafikbuller anges i proposition 1996/97:53 "Infrastrukturinriktning för framtida transporter", som har antagits av riksdagen:

- 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Riktvärdena ska ses som långsiktiga mål för bostäder som påverkas av buller från trafiken. Riktvärdena bör normalt inte överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av väg, men de är inte rättsligt bindande. Vid tillämpningen bör man ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

När det inte är nybyggnad eller väsentlig ombyggnad genomför Trafikverket ett åtgärdsprogram som syftar till att förbättra inomhusmiljön. Då anses det, enligt Mark- och miljööverdomstolens praxis, rimligt att genomföra skyddsåtgärder om bullernivån utomhus överskrider 65 dB(A) ekvivalentnivå.

När man bedömer behovet av skyddsåtgärder gör man normalt först en bedömning av bostadshusens fasaddämpning. Om en sådan bedömning inte har gjorts antas schablonmässigt att fasaden dämpar

Ljudnivån inomhus med 25 dB(A). Normalt är fasaddämpningen större. Beräkningar av buller tar bland annat hänsyn till trafikmängder, trafikslag, hastighet, terrängförhållanden och bebyggelse.

## Vägen måste stämma med detaljplan och områdesbestämmelser

En väg måste byggas så att den stämmer med kommunens detaljplaner. Om vägprojektet medför att någon detaljplan måste ändras får den berörda delen av projektet inte påbörjas förrän beslutet om detaljplanen har börjat gälla. Motsvarande gäller för områden med områdesbestämmelser.

## Frågor som inte omfattas av fastställelsebeslutet

Fastställelsebeslutet omfattar inte frågor som hör till byggskedet. Sådana frågor behandlas vid exempelvis markåtkomstförhandling eller lantmäteriförrättning eller i samband med att bygghandlingar för projektet upprättas. Detta gäller bland annat

- ersättning för mark som tas i anspråk
- ersättning för miljöskador
- läget av nya enskilda vägar
- omläggning av ledningar
- rivning eller flyttning av byggnader utanför det fastställda området
- tillstånd och villkor för att bygga eller riva anläggningar i vatten
- påverkan på omgivningen under byggnadstiden
- anslutningar till allmän väg samt spärrningar av anslutningar
- trafikreglering och skyltning
- hastighetsgränser
- bortforsling av väggrop m.m. inom indragna vägdelar.

## Väg och väganordningar

Till en väg hör vägbanan samt de väganordningar som finns intill vägbanan.

Väganordningar är anordningar som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande. Det är normalt vägslänter, diken, gång- och cykelbanor, ledningar för avvattning av väggroppen, bullerskyddsanordningar i anslutning till andra väganordningar, broar och vägtrummor, tunnlar med skyddszoner, säkerhetszoner, en maximalt två meter bred kantremsa intill vägen, bryggor som är anslutna till en allmän väg, och allmänna färjor med färjeläge.

## Lantmäteriförrättning

En vägplan kan illustrera förslag till nya enskilda vägar och anslutningar samt ledningsomläggningar utanför vägområdet. Sådana frågor kan komma att hanteras i lantmäteriförrättningar.

Lantmäteriförrättning kan också behövas för att ordna enskild väghållning när en väg dras in från allmänt underhåll. Sådan förrättning bekostas av väghållningsmyndigheten.

## Byggförbud

Fastställelsebeslutet innebär att det krävs tillstånd från väghållningsmyndigheten för att uppföra byggnader, göra tillbyggnader, utföra andra anläggningar eller vidta andra åtgärder som väsentligt kan försvåra användningen av vägområdet för vägändamål.