

# Beslut

## Ärendenummer

TRV 2013/40033

## Projektnummer

101598

## Dokumentdatum

2013-12-13

## Sidor

1(10)



TRAFIKVERKET

## Ställningstagande och BESLUT för fortsatt arbete angående val av lokaliseringsalternativ för ny väg 44, förbifart Lidköping, delen Lidköping–Källby i Lidköpings och Götene kommuner, Västra Götalands län.

### Bakgrund

#### Bakgrundsbeskrivning av projektet

Riksväg 44 är en viktig regional led som kopplar samman vägarna E6 i sydväst vid Uddevalla och E20 i nordöst vid Götene. Åt väster förbinder vägen Lidköping med Trollhättan, Vänersborg och Uddevalla. Åt öster fungerar vägen som en länk till E20 mot Mariestad, Mälardalen och Stockholm. Vägen utgör tillsammans med E45 också ett alternativ till E20 mot Göteborg.

Väg 184 går från Lidköping till Falköping och har av Västra Götalandsregionen identifierats som ett prioriterat stråk mellan Lysekil och Karlsborg, ”Priostråk 5”.

Den aktuella vägsträckans otillfredsställande framkomlighet och bristande trafiksäkerhet har inneburit att objektet är upptaget i Regional plan för Transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2010-2021, med finansiering för planerat genomförande under perioden 2014-2017. Lidköpings kommun kommer enligt avtal att medfinansiera projektet.

I Samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ, daterad 2013-09-30, har lokaliseringen av vägkorridor för ny väg 44 inom utredningsområdet utretts. Vägkorridorerna har studerats för 2+1-väg med mitträcke för tillåten hastighet 100 km/h.

#### Ändamål med projektet, analys enligt fyrstegsprincipen och projektmål

##### Ändamål

Projektets ändamål är tillgodosedd framkomlighet och förbättrad trafiksäkerhet.

##### Fyrstegsprincipen

Under förstudieskedet genomfördes en analys enligt fyrstegsprincipen. Funktionsmålen består dels av målet att alla trafikantgrupper ska erbjudas god tillgänglighet och framkomlighet, dels av målet att gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafikresande ska främjas. Hänsynsmålen är fler och omfattar att väg 44 i framtiden ska vara en trafiksäker väg, att trafikens negativa påverkan i Filsbäck ska minska och att både naturvärden och brukningsvärden i området ska bestå. Vidare ska förutsättningarna för att erbjuda människor en god livsmiljö sammantaget förbättras.

För att nå funktionsmålen har bedömningen gjorts att åtgärder enligt steg 1-3, enligt ”Fyrstegsprincipen”, inte är tillräckliga. Förslag till åtgärder baseras därför på steg 4. De studerade åtgärderna i steg 1-3 bör dock ingå som komplement. Poängteras bör att i analysen har inga åtgärder som ligger utanför utredningsområdet och vägtransportssystemet tagits med. Det man jämför med är nollalternativet. För fullständig analys samt måluppfyllelse, se avsnitt 2.2 *Analys enligt fyrstegsprincipen* i Samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ.

# Beslut

## Ärendenummer

TRV 2013/40033

## Projektnummer

101598

## Dokumentdatum

2013-12-13

## Sidor

2(10)



TRAFIKVERKET

## Projektmål

Övergripande projektmål identifierades i förstudieskedet.

Väg 44 är en trafiksäker vägsträcka, utformad med hänsyn till målsättningen att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor

Väg 44 erbjuder god tillgänglighet och framkomlighet för alla trafikanter på sträckan mellan Lidköping och Källby.

Miljöpåverkan minskar och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ökar i Filsbäck.

Även mål för miljöarbetet formulerades. Dessa handlar framför allt om att naturvärdet hos vattendragen Filsbäcken och Öredalsån och deras omgivande lövridåer inte ska försämrats av de föreslagna åtgärderna. Inte heller förutsättningarna för att bruka odlingslandskapet ska försämrats av åtgärderna.

I vägplanskedet har målen utvecklats med avseende på natur-, kultur- och boendemiljö, friluftsliv samt landskap och gestaltning. För fullständiga projektmål i denna fas av planeringskedet hänvisas till avsnitt 2.4 *Ändamål och projektmål* i Samrådshandling, val av lokaliseringalternativ.

## **Studerade alternativ**

Inom det utredningsområde som omfattar ny sträckning av väg 44 finns tre huvudalternativ, samt tre kombinationer. Nollalternativet beskriver den framtida situationen för väg 44 om ingen förbifart byggs och att inga åtgärder utöver normalt underhåll vidtas. Nollalternativet betraktas som ett referensalternativ och inte som ett åtgärdsförslag.

### Vägkorridor B1, Blå (ca 6870m)

Vägkorridor B1 är placerad längst norrut i utredningsområdet. Ny väg 44 ansluter i väster till befintlig väg 184 med en cirkulation ca 1,3 km söder om Skararondellen. Detta läge förutsätter att en fortsättning av förbifart Lidköping västerut förläggs norr om Lidköpings flygplats. I öster ansluter ny väg 44 till befintlig Källbycirkulation.

Sett till boendemiljön är vägkorridor B1 det utbyggnadsalternativ där flest antal bostadshus exponeras för dygnsekvivalenta ljudnivåer över 55 dBA (vån 2). B1 tar i anspråk jordbruksmark på kortast sträcka, men mer skogsmark än övriga alternativ.

### Vägkorridor B2, Grön (ca 6830m)

Vägkorridor B2 är placerad centralt i utredningsområdet. Ny väg 44 ansluter i väster till befintlig väg 184 med en cirkulation ca 1,7 km söder om Skararondellen. Detta läge förutsätter att en fortsättning av förbifart Lidköping västerut förläggs norr om Lidköpings flygplats. I öster ansluter ny väg 44 till befintlig Källbycirkulation.

Ur kulturmiljösynpunkt bedöms vägkorridor B2 göra mindre intrång i värdefull kulturmiljö än B1, främst på grund av att det går längre från Filsbäcks säteri och att det inte i lika stor utsträckning splittrar Kusketorpen.

Vägkorridor B2 och B2-B4 medför minst antal bostäder som exponeras för dygnsekvivalenta ljudnivåer över 55 dBA (vån 2).

### Vägkorridor B3, Röd (ca 7005m)

Vägkorridor B3 är placerad i den södra delen av utredningsområdet. Ny väg 44 ansluter i väster till befintlig väg 184 med en cirkulation ca 2,1 km söder om Skararondellen. Detta läge möjliggör att en fortsättning av förbifart Lidköping västerut förläggs norr eller söder om Lidköpings flygplats. I öster ansluter ny väg 44 till befintlig Källbycirkulation.

# Beslut

## Ärendenummer

TRV 2013/40033

## Projektnummer

101598

## Dokumentdatum

2013-12-13

## Sidor

3(10)

För vägkorridor B3 görs passagerna av Filsbäcken och Öredalsån i avsnitt där naturmiljön är mer påverkad sedan tidigare jämfört med övriga vägkorridorer. B3 passerar Öredalsån på ett ställe med kraftig meandring så att det sannolikt krävs en omgrävning av vattendraget. Vid Filsbäcks säteri är vägkorridor B3 bäst ur kulturmiljösynpunkt.

När det kommer till naturresurser är vägkorridor B3 sämst ur naturresurssynpunkt eftersom den tar i anspråk jordbruksmark med hög kvalitet på en längre sträcka än övriga vägkorridorer. Vägkorridor B3 berör i högre grad större sammanhängande åkrar, där konsekvensen kan komma att bli ett mindre effektivt jordbruk.

### Vägkorridor B1-B2, Mörkblå

Vägkorridor B1-B2 viker av från vägkorridor B1 vid sektion 1/000 och ansluter till vägkorridor B2 vid sektion 3/000.

Vägkorridor B1-B2 är från kulturmiljösynpunkt bättre än B1, eftersom den går längre från Filsbäcks säteri. B1-B2 bedöms vara något bättre än B1, eftersom den går längre ifrån bostäder vid Filsbäcks säteri.

### Vägkorridor B3-B2, Ljusröd

Korridor B3-B2 viker av från vägkorridor B3 vid sektion 2/600 och ansluter till vägkorridor B2 vid sektion 4/700.

Vägkorridor B3-B2 är något bättre än B1, B2 och B1-B2 på grund av att passagen av Filsbäcken görs i samma läge som B3. Vägkorridor B3-B2 är sämre än B3 eftersom det får större påverkan på kulturmiljön kring Dalvik.

### Vägkorridor B2-B4, Lila

Vägkorridor B2-B4 viker av från vägkorridor B2 vid sektion 4/000 och ansluter tillbaka till vägkorridor B1 vid sektion 6/350. Vägkorridor B2-B4 går utanför samrådshandlingens utredningsområde, men inom förstudiens utredningsområde, på del av sträckan. Syftet med vägkorridoren är att gå nordväst om bebyggelsen vid Backagården och Tyskagården.

Vägkorridor B2-B4 är ett bättre alternativ än övriga vägkorridorer öster om Öredalsån, minskade intrång och inte i lika hög grad splittrar gårdar och det öppna odlingslandskapet.

B2-B4 medför en ökad risk för påverkan på biologisk mångfald jämfört med övriga vägkorridorer, bland annat berörs fler värdefulla biotoper med större lokala naturvärden öster om Öredalsån.

Alternativet ligger inom område med särskilda hushållningsbestämmelser enligt 4 kap. miljöbalken.

## **Planer och bestämmelser som berör korridorerna**

### Kommunala planer

Utredningsområdet berör både Lidköpings och Götene kommun, Öredalsån är gränsen mellan de två kommunerna.

För delen i Lidköpings kommun berörs projektet av den översiktsplan som antogs i september 2003. Arbete med en ny översiktsplan påbörjades under hösten 2013.

Följande detaljplaner berörs av utredningsområdet för ombyggnad av väg 184 från Skararondellen till anslutning av ny sträckning av väg 44 mellan väg 184 och Källby:

1. Detaljplan för Änghagens industriområde, laga kraft 1972-09-13
2. Detaljplan för Kartåsens industriområde, laga kraft 1975-11-13

I Götene kommun är den kommuntäckande planen, Framtidsplan för Götene kommun 2009 – 2020, antagen i oktober 2010.

# Beslut

Ärendenummer  
TRV 2013/40033  
Projektnummer  
101598

Dokumentdatum  
2013-12-13  
Sidor  
4(10)



Verksamhets- och bostadsområden nordost om cirkulationsplatsen i Källby är detaljplanelagda. Utredningsområdet för ny väg 44 berör:

### 3. Detaljplan för Källby RV44, Ny infart, laga kraft 2008-06-18

För mer detaljerad beskrivning av hur projektet påverkas av de kommunala planerna, se avsnitt 3.1.4 *Kommunala planer* i Samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ.

#### Nationella miljömål

Nedan följer en kortfattad, samlad bedömning av hur projektet överensstämmer med relevanta miljökvalitetsmål.

#### *Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning*

Projektet innebär att en ny väg som medger högre hastighet kommer att byggas, vilket kan leda till ökade utsläpp. Vägutbyggnaden medför förbättrade trafikflöden och framkomlighet, vilket i sin tur kan bidra till minskade utsläpp. I och med att väg 44 får en ny dragning förbättras luftkvaliteten genom Filsbäck.

Ett av målen i projektet är att förutsättningarna för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafikresandet, inom och i anslutning till området, ska förbättras. Med detta mål skapas också förutsättningar för att fler ska välja alternativa transportmedel till bilen. Genom att satsa på gång-, cykel- och kollektivtrafikstråk kan den lokala klimatpåverkan begränsas och luften bli friskare.

Det finns ingen stor skillnad mellan de olika vägkorridorernas påverkan på aspekter kopplade till miljömålen för utsläpp. Enda skillnaden ligger i alternativens väglängd. Vägkorridor B3 är längst, vilket medför något ökade luftutsläpp jämfört med övriga alternativ.

Med hänsyn till förbättrade trafikflöden, ökad framkomlighet och bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik och kollektivresande motverkar inte vägprojektet att miljömålen kan uppfyllas.

#### *Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag*

Vägdagvatten ska fördröjas och renas genom att ledas till fördröjningsdiken/-dammar och därefter vidare till de vattendrag och diken som idag avvattnar området. En ökad reningsnivå, jämfört med i dagsläget, bidrar till en förbättrad vattenkvalitet i de vattendrag som passerar.

Samtliga vägkorridorer korsar Filsbäcken och Öredalsån. B3 passerar Öredalsån på ett ställe med kraftig meandring så att det sannolikt krävs en omgrävning av vattendraget. Även det mindre vattendraget Alebäcken berörs i projektet. Påverkan och konsekvenser är beskrivna i avsnittet 5.2.1 *Naturmiljö* i Samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ.

Vägkorridorernas påverkan på miljömålen kopplade till vatten bedöms som likvärdiga. Vägprojektet motverkar inte att miljömål relaterade till vatten kan uppfyllas, förutsatt att åtgärder vidtas för rening av vägdagvatten, att vattenflödena i Filsbäcken och Öredalsån inte väsentligt förändras och att bäckmiljöer som berörs av projektet återställs.

#### *Grundvatten av god kvalitet*

I områden med isälvssediment kan vägen komma att gå i en djupare jordskärning, vilket kan påverka grundvattennivåerna. Det finns ingen skillnad mellan de olika vägkorridorernas påverkan på miljömålet. Bedömningen är att kvaliteten på grundvattnet inte påverkas och att projektet inte motverkar att miljömålet kan uppfyllas.

#### *Levande skogar*

Områden med skogsmark är relativt få inom utredningsområdet. De skogsområden som finns utgörs till stor del av före detta jordbruksmark som planterats med gran. Gamla grova tallar och grova äldre lövträd, främst ek, växer spridd i utredningsområdet. I anslutning till Skebykärret finns ett blandskogsparti med karaktär av äldre naturskog och som är ett utpekade biotopskyddsområde.

# Beslut

## Ärendenummer

TRV 2013/40033

## Projektnummer

101598

## Dokumentdatum

2013-12-13

## Sidor

5(10)

Det produktiva skogsbruket i utredningsområdet påverkas generellt endast i en liten omfattning av projektet. Skillnaden mellan de olika vägkorridorerna är små. Miljömålet bedöms inte motverkas av projektet.

### *Ett rikt odlingslandskap*

Samtliga vägkorridorer ger negativa effekter på jordbruket bland annat genom att åkerarealen minskar och brukningsenheter splittras. Diken, alléer och stenmurar som omfattas av generellt biotopskydd i jordbruksmark kommer att skadas eller helt försvinna. Att skyddsvärda biotoper försvinner innebär förlust av biologisk mångfald samt att kulturmiljövärden som minner om hur människan brukat odlingslandskapet går förlorade. Korridor B1 bedöms som ett något bättre alternativ med avseende på ianspråktagande av jordbruksmark och påverkan på miljömålet. Övriga korridorer påverkar miljömålet likvärdigt.

Projektet bedöms motverka miljömålet "Ett rikt odlingslandskap". Möjligheter finns dock att kompensera intrång i biotopena genom att återställa biotopen eller att anlägga en motsvarande i anslutning till den nya vägen.

### *Ett rikt växt- och djurliv*

Vägprojektet innebär risk för att växt- och djurliv kommer att påverkas. Samtliga vägkorridoralternativ medför att diken, alléer och stenmurar, som alla är viktiga livsmiljöer för växt- och djurlivet, skadas eller försvinner.

En ny väg blir en ny barriär i landskapet för vilt och småvilt. Öredalsån och dess ravin fyller en viktig funktion som spridningskorridor för växt- och djurlivet i området, detta gör också Filsbäcken och Alebäcken. En ny väg innebär att spridningskorridorerna i området försämras. Vägen medför också ökade bullerstörningar vilket kan leda till att störningskänsliga fåglar får det svårare att häcka i området.

Störst risk för påverkan på miljömålet och den biologiska mångfalden bedöms vägkorridor B2-B4 medföra. Korridor B3 bedöms som bäst och de övriga likvärdiga i sin påverkan på miljömålet. Projektet bedöms inte motverka att miljömålet "Ett rikt växt och djurliv" kan uppfyllas, förutsatt att kompensationsåtgärder, så som exempelvis viltpassager vid planskilda korsningar och vattendragen, utförs så att negativ påverkan minimeras. Kompensation vid förlust av artrika biotoper är en viktig åtgärd.

### *God bebyggd miljö*

Trafiksäkerheten intill befintlig väg 44 kommer att bli förbättrad i och med projektet. Miljön för boende blir bättre i Filsbäck bland annat med avseende på trafiksäkerhet, framkomlighet, friskare luft samt ljudmiljön. För boende i närheten av framtida väg 44 kommer miljön att påverkas jämfört med nuläget.

Risken för trafikolyckor på väg 44, inklusive olyckor med farligt gods, minskar i och med att vägstandarden höjs.

Sammantaget är vägkorridor B3 det alternativ som bäst överensstämmer med miljömålet, detta med avseende på störningar från trafiken, barriäreffekter och då vägkorridoren påverkar rekreativvärden i mindre utsträckning än övriga vägkorridorer.

Vägprojektet kan både motverka och medverka till att målet kan uppfyllas.

### Riksintressen

Nordöstra delen av utredningsområdet är av riksintresse enligt särskilda hushållningsbestämmelser i miljöbalkens 4 kap. Riksintresset omfattar Vänern med öar och strandområden och är utpekad på grund av de natur- och kulturvärden som finns i området. Riksintressen kommer ej att påverkas.

Se mer under avsnitt 3.3.1 *Riksintressen och områdesskydd* i Samrådshandling, val av lokaliseringalternativ.

### Natura 2000

Norr om nuvarande väg 44 och utredningsområdet ligger Skebykärret, vilket är upptaget i EU:s nätverk för hotade arter och livsmiljöer och därmed skyddat som Natura 2000-område. I anslutning till kärret finns även av länsstyrelsen utpekade lövskogspartier och våtmarksområden med naturvärden. Natura 2000-området ligger inom vägprojektets influensområde, men betydande påverkan på områdets värden enligt 7 kap 28 a § i miljöbalken eller skada på riksintresset bedöms kunna undvikas i samtliga vägkorridorer. För att säkerställa detta kommer särskild uppmärksamhet att ägnas åt frågor som markavvattning och dagvattenhantering i den fortsatta planeringen.

# Beslut

Ärendenummer  
TRV 2013/40033  
Projektnummer  
101598

Dokumentdatum  
2013-12-13  
Sidor  
6(10)



## Jämförande utvärdering och bedömning av måluppfyllelse

### Uppfyllelse av ändamål

Samtliga vägkorridorer innebär en förkortning av restiden för trafikströmmen, ökad framkomlighet och en god kapacitet att hantera trafiken på väg 44. Därmed uppnås ändamålet om tillgodosedd framkomlighet oavsett vägkorridor. Funktionen är samma för alla förslag, det som skiljer är restiden. Vägkorridor B1 som har den kortaste vägsträckan ger de största tidsvinsterna medan B3 ger den minsta tidsvinsten.

Alla vägkorridorer ger också i princip samma påverkan för trafikanter som ska nyttja befintlig väg 44 efter ombyggnad. Det skapas en lugnare lokalgata i Filsbäck, där möjlighet finns att sänka hastigheten samt skapa säkra korsningar och övergångar. För trafik på väg 44 i ny sträckning skapas en modern och säker vägmiljö för samtliga trafikanter. På så vis uppfylls det andra ändamålet med projektet, som är förbättrad trafiksäkerhet.

### Nollalternativet

Även om nollalternativet inte innebär någon vägombyggnad, sker ändå med tiden ett antal förändringar som måste beaktas, som till exempel förväntad trafikökning, samt att trafikregleringar sker i takt med att regler och praxis ändras, se trafikprognos för nollalternativet år 2035 under avsnitt 3.2.2 *Trafiksituation* i Samrådshandling, val av lokaliseringalternativ. Gällande detaljplaner och pågående planarbeten i utredningsområdet antas även i nollalternativet bli antagna och genomförda, se avsnitt 3.1.2 *Kommunala planer* i Samrådshandling, val av lokaliseringalternativ.

I nollalternativet kommer störningar på boendemiljöer längs med befintlig väg 44 och på natur- och rekreationsområden vid Vänerstranden att öka med en större trafikmängd. Nuvarande brister i trafiksäkerheten kommer att förstärkas. Inga ombyggnadsåtgärder vidtas på befintlig väg 44 för att omhänderta vägdagvatten eller förhindra skador på omgivningen till följd av olycka med farligt gods.

### Vald vägkorridor

En kombination av vägkorridorerna B1/B2 och B2-B4 bedöms bäst ta hänsyn till de flesta projektmålen i olika utsträckning. Sträckningen innebär att vägen i väster, vid anslutningen till väg 184, först går inom vägkorridor B1 (sektion ca 0/000–1/000). Därefter övergår vägen till vägkorridor B2, med anslutning vid sektion ca 1/300, för att slutligen övergå till vägkorridor B2-B4 strax innan passagen av Öredalsån. Vägen avslutas med vägkorridor B1 i anslutningen mot cirkulationen i Källby.

På den första delen av sträckan, där vägen går i vägkorridor B1, uppnås kortast restid jämfört med de andra alternativen. Intrånget i jordbruksmark minimeras med vägkorridor B1 på denna sträcka, då marken här består till största delen av skog. För kulturmiljön innebär vägkorridor B1 dock en försämring, då Kusketorpen splittras.

Den försämring som vägkorridor B1 innebär i form av högre bullernivåer bedöms inte få stor inverkan på boendemiljön, då området består mestadels av skog.

Övergång till vägkorridor B2 är främst fördelaktig ur boendemiljö, då det är relativt stor skillnad mellan bullernivåerna i vägkorridor B1 jämfört med B2. Även för det tätortsnära friluftslivet är vägkorridor B2 ett bättre alternativ än B1, då det innebär ett mindre intrång i det skogsområde som sträcker sig från Filsbäck och söderut in i utredningsområdet. Med vägkorridor B2 splittras dock landskapet och därmed också jordbruksmark. Dock är intrånget i jordbruksmark mindre jämfört med vägkorridor B3. Här görs en avvägning mellan boendemiljö och jordbruksmark naturresurser. Vägkorridor B2 innebär betydligt lägre bullernivåer jämfört med alternativ B1. Intrånget i jordbruksmark är större i jämförelse med vägkorridor B1, men mindre än i B3. En framtida utveckling av Filsbäck med bostadsbebyggelse möjliggörs med vägkorridor B2.

Vid passagen vid Filsbäck-Helde påverkas kulturmiljön negativt med vägkorridorvalet B1 och B2 då kulturhistoriska sammanhang och vissa strukturer i landskapet försvinner. Genom att gå mellan dessa två korridorer (vägkorridor B1-B2) mildras intrånget. Vägkorridor B3 har bäst möjligheter att bevara kulturmiljön men går i gengäld genom högproduktiv jordbruksmark. Vid en avvägning mellan bevarande av två viktiga allmänna intressen har de naturresursvärden som jordbruksmarken i korridor B3 representerar getts större tyngd än de

# Beslut

## Ärendenummer

TRV 2013/40033

## Projektnummer

101598

## Dokumentdatum

2013-12-13

## Sidor

7(10)

värden som finns i det småskaliga kulturlandskapet i B1 och B2. Dessutom utgör vägkorridor B3 den längsta sträckningen av ny väg 44 som med avseende på restid sämst uppfyller projekt målet om ökad framkomlighet.

På den sista delsträckan, öster om Öredalsån, är vägkorridor B2-B4 ett bättre alternativ än övriga vägkorridorer, eftersom den inte gör intrång och i lika hög grad splittrar gårdar och det öppna odlingslandskapet. Ur boendemiljö är B2-B4 det bästa alternativet. I detta alternativ kommer vägen något närmare Skebykärret, som utgör Natura 2000-område, än övriga vägkorridorer. Genom noggrann detaljprojektering så att markavvattnings inte sker i områdets närhet bedöms ingen skada på riksintresset uppstå.

### Kostnader och samhällsekonomi

Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är vägkorridor B1 klart mest lönsamt, vilket nästan uteslutande beror på den restidsförkortning som uppstår på sträckan Skararondellen i väster och Källbycirkulationen i öster (se tabell 5.6.2:1 *Resultat samhällsekonomisk analys* i Samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ). De trafiksäkerhetshöjande åtgärderna bidrar till lönsamheten, men å andra sidan gäller det alla vägkorridorer.

Kostnaden för att bygga ut väg 44 skiljer sig inte nämnvärt mellan vägkorridorerna. Skillnaden understiger 10 miljoner kronor, vilket i detta skede med sina osäkerheter får anses ligga inom felmarginalen. Beräkning av produktionskostnaden för respektive vägkorridor har gjorts med hög respektive låg profil, där även enkelsidig breddning av väg 184 ingår (kostnad för låg profil anges inom parentes). B1: 292 miljoner kronor (304), B2: 288 miljoner kronor (301), B3: 297 miljoner kronor (311), B1-B2 ≈ B2, B3-B2 ≈ B3 samt B2-B4 ≈ B2. Den beräknade produktionskostnaden för respektive vägkorridor kan ställas mot de medel som finns avsatta för projektet. Enligt regional plan för transportinfrastruktur i Västra Götaland år 2010-2021 finns 270 miljoner kronor i 2009-års prisnivå avsatta, som efter uppräknings blir ca 289 miljoner kronor totalt.

### **Bortvalda alternativ**

Under utredningsarbetet har ett antal olika väglinjer och trafiklösningar inom utredningsområdet studerats men valts bort av olika skäl. Nedan redovisas de bortvalda alternativen.

### Trafikplats

I den östra delen av utredningsområdet, mellan Dalvik och Tyskagården, har en trafikplats studerats för anslutning in mot Filsbäck. Denna lösning valdes bort.

### Väggorsning i plan

En ny väggorsning i plan, cirka en kilometer väster om Källbycirkulationen, för anslutning mot Filsbäck har studerats. Förslaget förkastades då en plankorsning skulle innebära stor risk att genomfartstrafiken fortsatt skulle välja befintlig väg genom Filsbäck. Framkomligheten på väg 44 skulle även begränsas då hastigheten mellan Källbycirkulationen och väggorsningen in till Filsbäck skulle behöva sänkas.

### Vägkorridorer

Några områden inom utredningsområdet identifierades tidigt som olämpliga för ny väg 44 och har undvikits:

- Områden med större gårdar och bebyggelsegrupper såsom Alebäck-Skattegården-Helde och Dalvik har undvikits för att kunna bibehålla miljön runt gårdarna och möjliggöra fortsatt verksamhet.
- Ett större område runt bebyggelsegrupperna vid Alebäck-Heldeby-Helde har undvikits då bebyggelsens öst-västliga struktur gjorde att intrången i kultur- och naturvärden bedömdes bli för stora med linjedragningar i området.

Två alternativ av vägkorridor B2 har studerats för att få större skala på linjeföringen och därmed bättre stöd i landskapet. Alternativen benämns B2 Norr och B2 Söder. Båda vägkorridorerna valdes bort då intrången bedömdes bli för stora i natur-, kultur- och boendemiljön.

# Beslut

## Ärendenummer

TRV 2013/40033

## Projektnummer

101598

## Dokumentdatum

2013-12-13

## Sidor

8(10)



TRAFIKVERKET

## Samråd

### Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Västra Götaland har den 11 november 2011 beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

### Samråd

Under förstudieskedet hölls samråd med myndigheter, berörda företag och organisationer, samt med allmänheten (9 juni 2011). Förstudien fanns också utställd 14 september-5 oktober 2011 på Trafikverket i Göteborg och Mariestad, Lidköpings kommun, i Lidköpings bibliotek samt på Trafikverkets hemsida.

Samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ, har funnits utställd under perioden 3-24 oktober 2013 på Trafikverket i Göteborg och Mariestad, kommunhuset i Lidköping, samt Lidköpings bibliotek. Handlingen har även funnits på [www.trafikverket.se/projekt](http://www.trafikverket.se/projekt).

Representanter för projektet har dessutom varit tillgängliga för samtal och frågor på Truvegården i Filsbäck 3, 4 och 16 oktober 2013.

Samrådsredogörelsen daterad 2013-12-10 bifogas detta underlag.

### Länsstyrelsens och Kommunernas yttranden

#### Länsstyrelsen

Länsstyrelsen anser att en kombination av vägkorridorerna B1-B2 och den östliga delen av B2-B4 bäst uppfyller projektmålen. Länsstyrelsen anser att de kompletterande utredningarna på ett bra sätt redovisar natur- och kulturvärden som utgör grund för att kunna välja stäckning för den nya vägen. Länsstyrelsen är positiva till den geografiska avgränsningen och föreslagna åtgärder som avses studeras efter att vägkorridor valts. Länsstyrelsen tycker att man lyckats beskriva utredningsområdets karaktär, nuvarande användning av marken samt intressekonflikter väl. Däremot hade Länsstyrelsen sett en tydligare redovisning av påverkan på de stora brukningsenheterna. Länsstyrelsen konstaterar att den nya förbifarten söder om Filsbäck har stöd i de båda kommunernas översiktsplaner. Länsstyrelsen anser att det finns fler utpekade riksintressen än de som redovisas i Samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ. Länsstyrelsen hänvisar till SGLs yttrande om att ytterligare geotekniska undersökningar inför projekteringen krävs för att kunna avgöra vilka geotekniska åtgärder som blir nödvändiga. Effekten på stabilitet och erosion till följd av förändringar i klimatet bör också värderas och tas i beaktande. Risken att få upp artesiskt vatten vid borrningar i Lidköpingstrakten berörs inte i handlingen, enligt Länsstyrelsen. De miljöaspektavgränsningar som föreslås anser Länsstyrelsen på det stora hela är bra inför kommande MKB. Klimatförändringar och geoteknik behöver tas upp, liksom frågor som rör massor. Behov av åtgärder som kompenserar för påverkan på naturvärdena kan bli nödvändigt. Länsstyrelsen understryker att påverkan på Skebykärret och de två åarna kommer att behöva uppmärksammas särskilt i MKB. En mer detaljerad redovisning av strand- och biotopskydd etc. ska göras i MKB. Där behöver även påverkan på naturvärdena vid passagera av Filsbäcken och Öredalsån behandlas för att intrånget ska minimeras. Arkeologiska utredningar steg 2 ska göras i den vägkorridor som väljs. I Samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ fattades en jämförelse mellan vägkorridorerna med avseende på personsäkerhet och farligt gods. Länsstyrelsens anser därför att deras riskpolicy bör användas i det fortsatta arbetet.

#### Lidköpings kommun

Kommunstyrelsen skriver i sitt förslag till kommunfullmäktige att vägkorridor B2 anses som mest fördelaktig för kommunens utveckling i framtiden. Vägkorridor B2 förbättrar boendemiljön avsevärt för boende i Filsbäck. Dessutom innebär det att möjlighet ges för framtida bostadsbyggande i området. Vägkorridor B2 är också det alternativ som skulle passa bäst för en fortsatt utbyggnad av förbifart Lidköping väster om väg 184. Kommunen konstaterar att ur naturmiljösynpunkt är väg i korridor B3 bäst avseende passagera över Filsbäcken och Öredalsån, då påverkan redan har skett i denna sträckning. Lidköpings kommun anser att de i Samrådshandlingen föreslagna åtgärderna med avseende på att minska intrånget och barriäreffekten vid passagera av Filsbäcken och Öredalsån bör genomföras. Beslut om yttrandet var inte enhälligt.



# Beslut

## Ärendenummer

TRV 2013/40033

## Projektnummer

101598

## Dokumentdatum

2013-12-13

## Sidor

9(10)



TRAFIKVERKET

Kommunfullmäktige beslutar att gå på kommunstyrelsens förslag där man förordat vägkorridor B2. Motivet är att vägkorridor B2 är att anse som mest fördelaktig för kommunens utveckling i framtiden. Liksom Kommunstyrelsens förslag anser fullmäktige att de i Samrådshandlingen föreslagna åtgärderna med avseende på att minska intrången och barriäreffekten vid passagerna av Filsbäcken och Öredalsån bör genomföras. Kommunfullmäktige gör ett tillägg om att vägkorridor B3 bör "övervägas ytterligare" i det fortsatta arbetet på grund av denna vägkorridors mindre negativa påverkan på natur- och kulturvården samt friluftslivet. Dock understryks i yttrandet att en fortsättning av förbifarten västerut med anslutning vid väg 184 inte ska sättas på spel. Man går även på Kommunstyrelsens motivering att vägkorridor B2 skulle göra boendemiljön för boende i Filsbäck avsevärt bättre samt möjligheten till att bygga ett bostadsområde i framtiden. Beslut om yttrandet var inte enhälligt.

## Götene kommun

Götene kommun skriver i en tjänsteskrivelse att man förordar vägkorridor B2-B4 för att på bästa sätt tillvarata de intressen hos de fastigheter som ligger i den del av Götene kommun som berörs av projektet. Kommunen anser att vägkorridor B2-B4 även kan kombineras med vägkorridor B1, B2 och den nordvästliga sträckningen av B3 inom Lidköpings kommun. Ny sträckning av väg 44 är viktig för kommunens framtida utveckling, då man expanderar i området Nordskog/Källby. Götene kommun önskar understryka att extra hänsyn ska tas till naturvärdena i Skebykärret, att man är nöjd med att det i projektet ingår en planskild korsning för gång- och cykeltrafik i befintlig korsning mellan Skebyvägen/Kinnekullevägen och riksväg 44, samt att Trafikverket är ansvarig väghållare för befintlig väg 44 norr om Filsbäck fram till anslutningen till cirkulationsplatsen till dess att det planerade nya bostadsområdet vid kommungränsen är utbyggt. Götene kommun ställer sig positivt till den planerade förbifarten, och detta är Götene kommuns slutliga sammanvägda ståndpunkt.

# Beslut

**Ärendenummer**

TRV 2013/40033

**Projektnummer**

101598

**Dokumentdatum**

2013-12-13

**Sidor**

10(10)

**TRAFIKVERKET**

## Beslut

Nästa steg är att projektet rörande anläggning av ny väg 44 ska drivas vidare och att alternativ B1/B1-B2/B2/B2-B4/B1 ligger till grund för den fortsatta planeringen.

Den korridor som utbyggnaden av vägen ska rymmas inom redovisas i bilaga 4, karta med förordat alternativ daterad 2013-12-10.

### Riktlinjer för fortsatt planering

Arbetet fortsätter med att detaljstudera lokalisering av väg 44 inom vald korridor samt det omgivande vägnätets placering. Ambitionen är att skapa en väg som med minsta möjliga intrång förbättrar trafiksäkerheten och ger positiva effekter på framkomligheten. Vidare ska vägen så långt det vara möjligt anpassas till det omgivande landskapet. Utpekade områden att ta hänsyn till är:

- Naturmiljö, såsom Filsbäcken, Öredalsån och Natura 2000-området Skebykärret. Redovisning av tillståndspliktiga verksamheter.
- Kulturmiljön, där en arkeologisk utredning steg 2 kommer att genomföras, särskilt passagen vid Filsbäck säteri/Helde by.
- Fördjupade geotekniska utredningar avseende stabilitet, sättningar och hydrogeologiska förhållanden.
- Utredning avseende jordbrukets funktion efter vägutbyggnad.
- Redovisning avseende ljudmiljön och åtgärd, för berörda fastigheter.

Länsstyrelsens och kommunernas yttranden samt övriga synpunkter kommer att hanteras i det fortsatta arbetet.

Göteborg 2013-12-13

---

Håkan Vennerström  
Regional direktör  
Trafikverket Region Väst

### Bilagor:

- 1 Samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ, daterad 2013-09-30
- 2 Samrådsredogörelse, daterad 2013-12-10
- 3 Inkomna yttranden och synpunkter, daterad 2013-12-10
- 4 Karta med förordat alternativ, daterad 2013-12-10