

SAMRÅDSUNDERLAG

Väg 587, Bro över järnväg vid Gunnesby

Göteborgs Stad, Västra Götalands Län

Vägplan 2013-08-30

Projektnummer: 109802, 109774



Dokumenttitel: Väg 587, Bro över järnväg vid Gunnesby

Skapat av: WSP Samhällsbyggnad

Dokumentdatum: 2013-08-30

Dokumenttyp: Samrådsunderlag

DokumentID:

Ärendenummer: TRV2012/80403

Projektnummer: 109 802, 109774

Version: 1.0

Publiceringsdatum: 2013-10-08

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Sandra Larsson

Uppdragsansvarig: Jonas Gedda, WSP Samhällsbyggnad

Tryck: WSP

Fotograf: WSP om inte annat anges

Distributör: Trafikverket, Kruthusgatan 17, 405 33 Göteborg, telefon: 0771-921 921

Innehåll

1	Sammanfattning.....	4
2	Beskrivning av projektet.....	5
2.1	Planläggningsprocessen.....	5
2.2	Bakgrund.....	6
2.3	Åtgärdsvalsstudie (eller motsvarande)	6
2.4	Ändamål och projektmål.....	7
2.5	Beskrivning av projektet	7
3	Avgränsningar	8
4	Förutsättningar.....	9
4.1	Markanvändning.....	9
4.2	Intressen och aspekter	9
4.3	Miljöbelastning	16
5	Effekter och deras tänkbara betydelse	17
5.1	Miljöeffekter.....	17
5.2	Påverkan på allmänna intressen	17
5.3	Övriga effekter och konsekvenser	17
6	Fortsatt arbete	18
6.1	Planläggning.....	18
6.2	Viktiga frågeställningar	18
7	Källförteckning	19

1 Sammanfattning

Bakgrund

Vid korsningen mellan länsvägarna 570 och 587 finns det idag en bro över Bohusbanan. Bron har omfattande betongskador och behöver ersättas med en ny.

Analys enligt fyrstegsprincipen

De problem och brister som har identifierats i projektet är av sådan karaktär att de snabbast, enklast och mest effektivt löses genom steg 3 enligt fyrstegsprincipen, som innebär begränsade ombyggnationer.

Beskrivning av projektet

Projektet omfattar byte av befintlig bro mot en ny bro med full bärighet.

I samband med utbyte av bron så ska ombyggnad av vägkorsningen 570/587 ske för att göra korsningen mer trafiksäker.

Projektet inkluderar även en ny anslutande gång- och cykelväg utmed väg 587.

Effekter och dess tänkbara betydelse

Riksintresset för kust och skärgård samt Nordre Älvs estuarium och Öxnäs Natura 2000-område bedöms inte påverkas negativt av åtgärderna.

En fast fornlämning ligger inom utredningsområdet en bit ifrån vägen och bedöms inte påverkas. Men detta måste utredas mer under fortsatt projektering.

Boende i området utsätts för vägtrafikbuller från väg 570 och 587 främst vid korsningen väg 570/587. Planerad ombyggnad av vägkorsningen kan påverka bullernivåerna vid bostadshusen.

En ny gång- och cykelväg är trafiksäkerhetshöjande samt ökar tillgängligheten för oskyddade trafikanter vilket antas medföra en ökning av antalet gång- och cykeltrafikanter längs sträckan.

2 Beskrivning av projektet

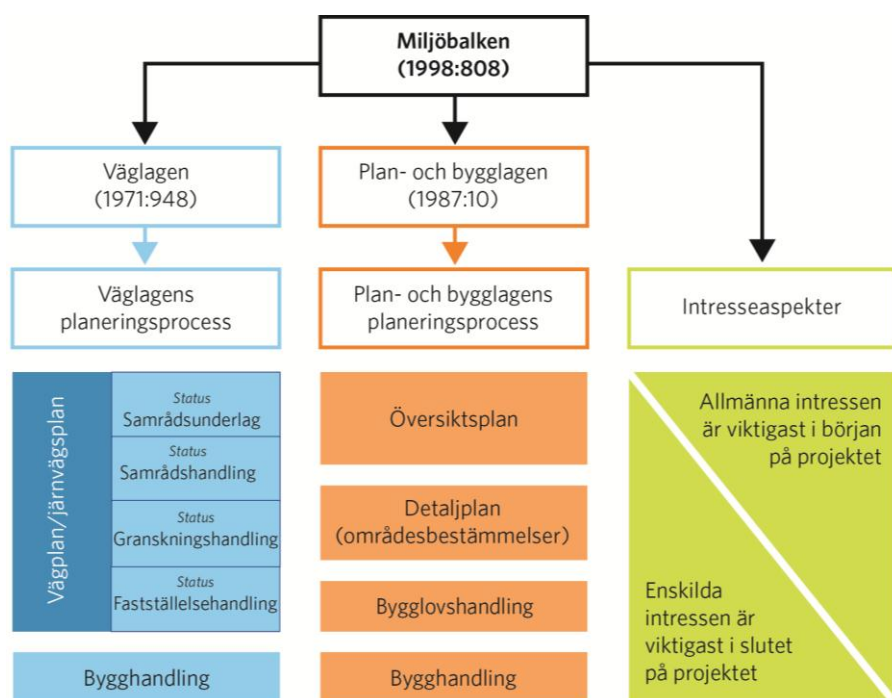
2.1 Planläggningsprocessen

Miljöbalken (MB) som trädde i kraft 1999-01-01 och dess regler skall tillämpas på alla verksamheter och åtgärder som rör projektering, byggande och drift av vägar.

Den 1 januari 2013 trädde en ny infrastrukturlagstiftning i kraft. Ett av syftena med den nya lagen är att den fysiska planläggningen ska bli effektivare och mer situationsanpassad än tidigare. De första tre skedena, förstudie, vägutredning och arbetsplan, har ersatts av en sammanhängande planläggningsprocess. För att underlätta kommunikation och för att veta var i processen man befinner sig har Trafikverket identifierat statusbegrepp för planläggningsprocessen vägplan, se nedanstående illustration.

Den första delen i planläggningsprocessen är huvudsakligen ett program- och inventeringsskede och är dessutom del i en samrådsprocess. Avgränsning görs av området som ska analyseras, förutsättningar redovisas och projektets effekter beskrivs. Ett samrådsunderlag tas fram. Med detta som underlag beslutar länsstyrelsen om projektet kan medföra betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken. Projekt som inte bedöms utgöra betydande miljöpåverkan omfattas inte av krav på miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalkens 6 kapitel. Efter detta utformas planen, samrådshandling. En MKB och lokaliseringsalternativ utförs vid behov. Granskningshandling innebär att planförslaget möjliggörs för granskning. Statusen fastställelsehandling är den sista delen i planläggningsprocessen då planen skickas för fastställelse.

Vägplaneringen förutsätter samordning med den kommunala planeringen och plan- och bygglagen. Vägprojekt måste samordnas med översiktsplaner, fördjupade översiktsplaner och detaljplaner. I detaljplanlagda områden kan ett vägprojekt medföra behov av ändringar i gällande detaljplaner eller upprättande av nya detaljplaner.



Figur 1. Planeringsprocessen enligt väglagen och plan- och bygglagen

2.2 Bakgrund

Aktuella vägar har främst en lokal funktion och fungerar som uppsamlingsvägar på Hisingen till den södra delen av Kungälv kommun.

Vid korsningen mellan länsvägarna 570 och 587 finns det idag en bro över Bohusbanan. Bron har omfattande betongskador och behöver ersättas med en ny.

Korsningen påverkas av att det på väg 570 stötvis kommer mer trafik till och från Kornhalls färjeled. Hastigheten förbi korsningen på den relativt smala vägen är ofta hög och sikten är dålig.

På stora delar av sträckan saknas en separerad gång- och cykelväg. Oskyddade trafikanter blandas med motorfordonstrafik. Höga hastigheter i korsningen samtidigt som sikten är dålig innebär också en ökad olycksrisk för oskyddade trafikanter.

2.3 Åtgärdsvalsstudie (eller motsvarande)

Åtgärdsvalsstudie eller motsvarande är en förberedande studie som innebär en förutsättningslös transportslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen. Studien bör föregå den formella planeringsprocessen och syftet är att ge underlag för en prioritering av effektiva lösningar inom ramen för tillgängliga resurser och bidra till en fortsatt utveckling av hela transportsystemets funktion.

Trafikverkets fyrstegsprincip bör ses som ett allmänt förhållningssätt i planeringen för vägtransportsystemet. De fyra stegen innebär att åtgärder ska analyseras i vidstående fyra steg och varje enskilt steg täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transporter och av vår infrastruktur.

De två första stegen handlar bland annat om att bearbeta attityder och att framhålla och marknadsföra hållbara resval. Steg 3 och 4 innebär mindre ombyggnationer samt nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Steg 1 – Åtgärder som kan påverka behovet av transporter och val av transportsätt.

Steg 2 – Åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintligt vägnät och fordon.

Steg 3 – Begränsade ombyggnadsåtgärder.

Steg 4 – Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Analys enligt fyrstegsprincipen

Åtgärder för att uppnå projektmålen har analyserats enligt fyrstegsprincipen. Projekt målet för detta projekt redovisas i kapitel 2.4 Ändamål och projektmål.

Steg 1-åtgärder som leder till minskade biltrafikflöden kan bidra till att nå projektmålen om ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Denna typ av förändringsarbete går dock ofta långsamt och är av långsiktig och processinriktad karaktär. För att få en märkbar effekt måste man arbeta med flera åtgärder parallellt och mellan många olika aktörer och över fackgränser. Det är viktigt att det finns ett kontinuerligt arbete med denna typ av åtgärder, men enbart steg 1-åtgärder bedöms inte kunna lösa de aktuella problemen och bristerna. Av denna anledning föreslås inga specifika steg 1- åtgärder.

Steg 2-åtgärder som kan omfatta insatser inom styrning, reglering, påverkan och information riktade till transportsystemets olika komponenter för att använda befintlig infrastruktur effektivare, säkrare och miljövänligare.

Att jobba med hastigheter som en steg 2-åtgärd kan ge en positiv påverkan på trafiksäkerhet, men liksom för steg 1-åtgärder bedöms inte steg 2-åtgärder ensamma kunna lösa de aktuella problemen och bristerna, men är ett bra komplement till övriga åtgärder. Rätt planerat och utfört kan steg 1- och steg 2- åtgärder förstärka de positiva effekterna av steg 3- och steg 4- åtgärder.

De problem och brister som har identifierats i projektet är av sådan karaktär att de snabbast, enklast och mest effektivt löses genom ombyggnad. De åtgärder som föreslås i avsnitt 2.5 Beskrivning av projektet, är en steg 3 åtgärd enligt fyrstegsprincipen.

Någon steg 4-åtgärd bedöms inte vara nödvändig för att uppnå projektmålen.

2.4 Ändamål och projektmål

Syftet med projektet är byta ut befintlig bro mot en ny bro med full bärighet.

I samband med brobytet görs även åtgärder som ska ge ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för såväl oskyddade trafikanter som för fordon som rör sig längs vägarna.

Utredningsområdet ligger i anslutning till områden med stora natur- och kulturhistoriska värden. Korsningen och bron bör därför utformas på ett sätt som ej verkar främmande för platsens lantliga karaktär och dess placering i landskapet. Bron kommer att vara synlig både norr- och söderifrån från väg 587 och bör få en enkel utformning och inte upplevas för ”kompakt och tung”. Vegetation kring korsningen bör ha som syfte att försöka minska effekten av korsningens upphöjda läge i landskapet.

2.5 Beskrivning av projektet

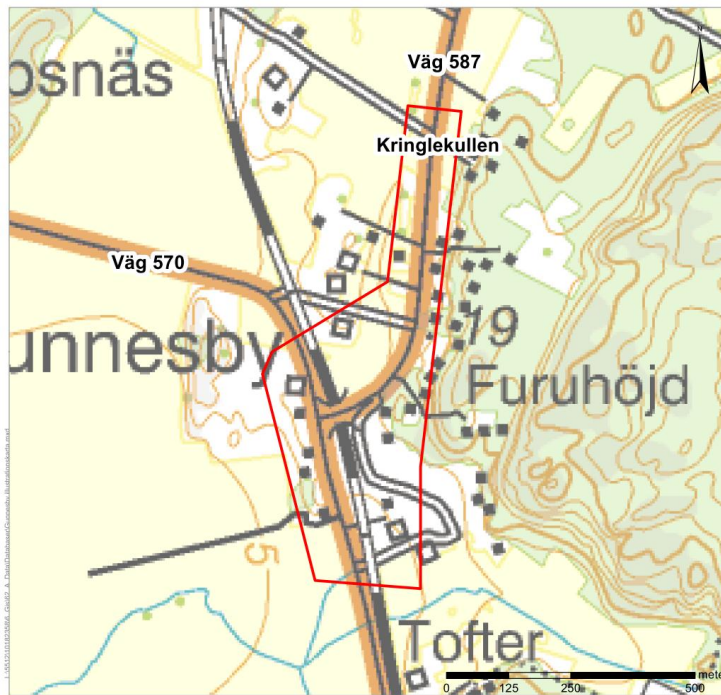
Bron som ligger i korsningen mellan väg 570 och väg 587 har snart nått sin tekniska livslängd. Den har omfattande betongskador och behöver ersättas med en ny bro. Bron över Bohusbanan är smal och saknar utrymme för oskyddade trafikanter. Korsningen har en otillräcklig standard och sikten i korsningen är dålig.

I samband med utbyte av bron så ska ombyggnad av vägkorsningen 570/587 ske för att göra korsningen mer trafiksäker och förbättra situationen för oskyddade trafikanter. Tänkbara åtgärder i korsningen är ombyggnad till cirkulation eller trevägskorsning. På bron skapas ett separat utrymme för oskyddade trafikanter i form av en gång- och cykelbana.

Projektet inkluderar även en ny anslutande gång- och cykelväg utmed väg 587 mellan Kornhallsvägen (570) och Kringlekullen. Även placeringen av de två befintliga busshållplatserna på väg 570 ska ses över.

3 Avgränsningar

Projektets geografiska avgränsning framgår av bild nedan. Utredningsområdet är beläget i korsningen mellan väg 570 och väg 587 samt utefter väg 587 mellan Kornhallsvägen och Kringlekullen.



Figur 2. Röd linje anger gräns för utredningsområdet.

4 Förutsättningar

4.1 Markanvändning

Markanvändning längs sträckan är åkermark samt berg som går i dagen.

Utmed vägarna finns ett antal bostäder som direkt eller indirekt berörs av utbyggnaden.

En målpunkt längs sträckan är Kornhalls-färjan som ligger cirka 1,8 km nordväst om utredningsområdet. Utefter väg 587 finns även en ridskola och en hembygdsgård. Ca 600 meter längs väg 587 mot Kungälv ligger infart till koloniområdet i Kringlekullen. Ytterligare en målpunkt är Säve som ligger söderut längs väg 570 ca 1,1 km från befintlig bro.

4.2 Intressen och aspekter

Trafik

Vägbredden är cirka 6,0 m och hastigheten är begränsad till 70 km/h. En sänkning av hastigheten bör övervägas oberoende av alternativ.

Båda länsvägarna har belysning.

Trafikflödet har uppmätts i olika omgångar. Årsdygnstrafiken (ÅDT) för väg 570 mot Säve var 5580 fordon/dygn (år 2004) varav 250 tunga fordon. Uppräknat till 2012-års siffror motsvarar det 6030 fordon/dygn varav 270 tunga fordon (uppräknat med 0.89% per år).

Väg 570 mot Kornhall 1940 fordon/dygn (år 2004) varav 160 tunga fordon. Uppräknat till 2012-år siffror motsvarar det 2100 fordon/dygn varav 175 tunga fordon (uppräknat med 0.89% per år).

Väg 587 mot Kungälv 4390 fordon/dygn (år 2012) varav 180 tunga fordon.

Trängselskattens införande har gjort att fler biltrafikanter väljer att köra Kongahällavägen ifrån Kungälv för att ta sig till målpunkter på Hisingen. Detta för att inte behöva åka igenom några av tullarna.

Västtrafik är huvudman för kollektivtrafiken. Väg 570 trafikeras av linje 37 mot Kungälv samt linje 320 mot Tjuvkil. Väg 587 trafikeras av linje 37 mot Kungälv.

Det finns tre hållplatser inom utredningsområdet. Hållplatserna är inte tillgänglighetsanpassade. Hållplatserna är Gunnesby Bro, Gunnesby skola och Kringlekullen.

Gång- och cykelvägnätet och de oskyddade trafikanterna

Söder om bron finns idag en gångbana utmed väg 570 som avslutas innan bron. I övrigt saknas det inom utredningsområdet en separerad gång- och cykelväg. De oskyddade trafikanterna är hänvisade att gå och cykla i blandtrafik.

Boende och hälsa

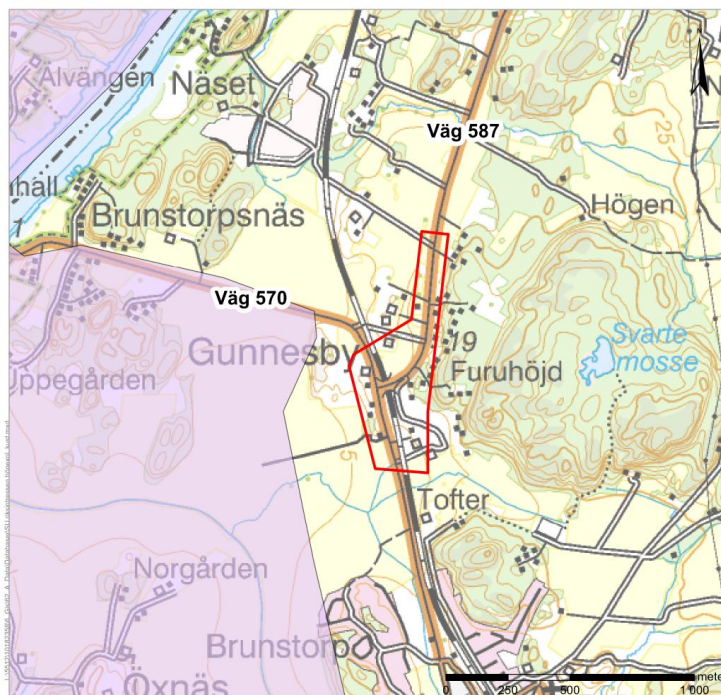
Boende i området utsätts för vägtrafikbuller från väg 570 och 587 främst vid korsningen väg 570/587. Bullerberäkningar som gjordes 1997 visade på att riktvärdet vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad för ekvivalent ljudnivå vid fasad, 55 dBA, överstegs vid åtta fastigheter. Inga fastigheter hade bullervärden över 65 dBA.

Skyddade- och skyddsvärda områden

Riksintressen, Natura 2000-områden

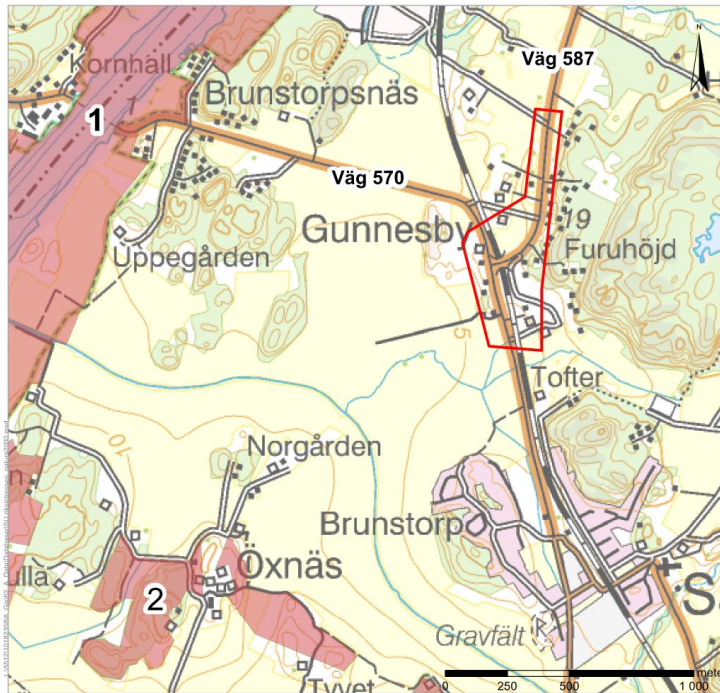
Det finns inga riksintressen för natur- eller kulturmiljön, det rörliga friluftslivet eller Natura 2000-områden inom utredningsområdet.

Cirka 150 -200 meter väster om utredningsområdet finns ett område som omfattas av riksintresse för kust och skärgård enligt 4 kap 4 § Miljöbalken, se figur 3 nedan.



Figur 3. Område som omfattas av riksintresse för kust och skärgård, lila färg. Röd linje ungefärlig gräns för utredningsområdet.

Ungefär 1,5 km väster om utredningsområdet finns Nordre Älvs estuarium Natura 2000-område och ca 1,5 km sydväst om utredningsområdet finns Öxnäs Natura 2000-område, se figur 4 nedan



Figur 4. Natura 2000-områden, rosa färg. Nordre älvs estuarium (1) och Öxnäs (2). Röd linje ungefärlig gräns för utredningsområdet.

Nordre Älvs estuarium utgörs, enligt bevarandeplanen¹, av Göta älvs norra mynning (norr om Hisingen). Området omfattar också skärgården närmast mynningen med områdena Nordre älvs fjord, Bastö-, Glosö- och Ryskärsfjorden. Naturtyperna inom området varierar kraftigt. Här finns estuarium, grunda lerbottnar, älvvatten, havsstrandäng, öppen utmark (klippor och skär), klippshed, buskrik utmark, lerstrand, våtmark, vassbälten, starrgräsbälten, alsumpskog, ekskog, ädellövblandskog, blandlövsog, öppen hagmark, gräsbärande åker, övrig betesmark och sidvallsäng.

Öxnäs by ligger, enligt bevarandeplanen², på nordvästra Hisingen, väster om Säve, i ett mycket öppet och vidsträckt kulturlandskap som karaktäriseras av närheten till Nordre älv.

Byn ligger i en bygd med ett flertal stora samlingar av järnåldersgravar och kulturspåren från skilda epoker är många. De rymmer en mängd olika natur- och vegetationstyper, från helt öppna betesmarker via träd- och buskbärande marker till betade skogsmiljöer. De är till största delen ogödslade och innehåller ett stort antal arter som tyder på lång kontinuitet av bete eller slåtter.

De största delarna av Natura 2000-området Öxnäs omfattas av riksintresse för naturvård, kulturmiljövård och friluftsliv. Hela området är nationellt utpekad odlingslandskap och planeras bli föremål för reservatsbildning.

Artskydd

Inga fynd av rödlistade arter eller arter som omfattas av artskyddsförordningen har rapporterats i artportalen.

¹ Bevarandeplan för Natura-2000- område, SE0520043, Nordre älvs estuarium

² Bevarandeplan för natura 2000-område, SE0520050, Öxnäs

Generellt biotopskydd

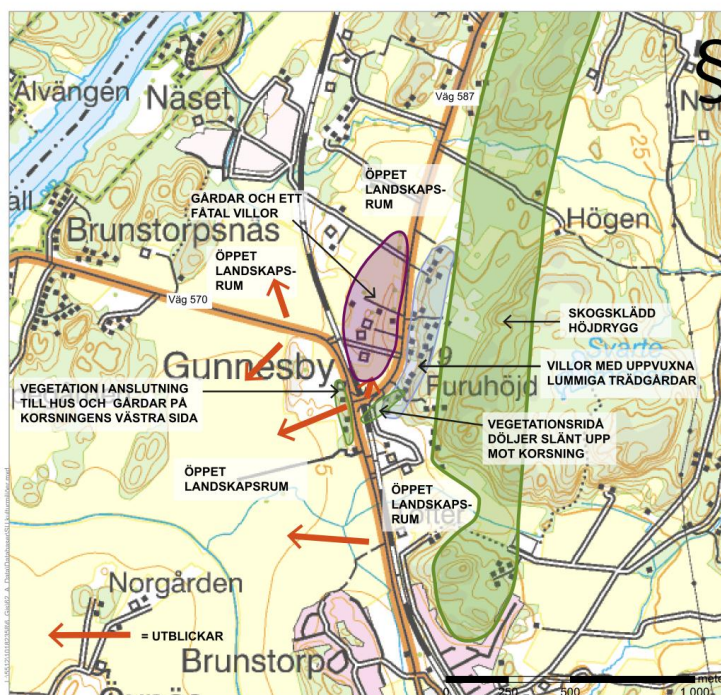
Eftersom området delvis utgörs av jordbruksmark kan det finnas biotoper som är skyddade av generellt biotopskydd enligt 7 kap miljöbalken inom utredningsområdet. Exempel på sådana biotoper är stenmurar och småvatten (t.ex. diken) i jordbruksmark. En inventering planeras att utföras i fält.

Landskapet, förutsättningar, karaktär och funktion inklusive visuell upplevelse

Landskapet består av flacka uppodlade dalgångar som avgränsas av skogsklädda bergshöjder. De uppodlade dalgångarna bildar öppna landskapsrum av skiftande storlek, se figur 5.

Väster om väg 587 dominerar den storskaliga Öxnässlätten som i väster genomskärs av Nordre älv. Öster om väg 587 löper de skogsbeklädda höjdryggarna i längre sammanhållna stråk i nord-sydlig riktning. Mellan höjdryggarna finns uppodlade stråk som bildar mer småskaliga landskapsrum i jämförelse med Öxnässlätten.

Höjdryggarna delar upp landskapet och ger skiftande utblickar och en variation mellan öppet och slutet när man färdas genom landskapet. Bebyggelsen består av äldre gårdar och nyare villabebyggelse som främst är lokaliserad invid eller en bit upp på höjdryggarna.



Figur 5. Landskapet för utredningsområdet

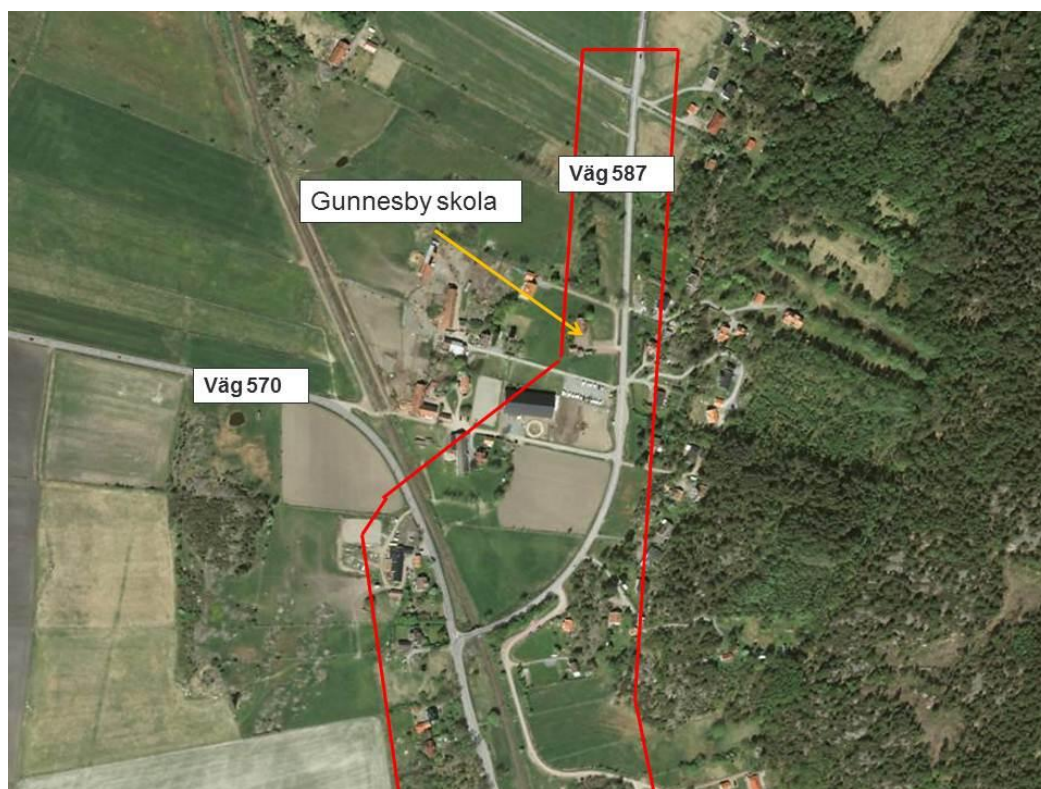
Kulturmiljö

Inom utredningsområdet finns en fast fornlämning, Säve 301:1, boplats, objekt id 87291 samt en lämning som klassas som övrig kulturhistorisk lämning inom utredningsområdet.



Figur 6. Fast fornlämning Säve 301:1, boplatz samt övriga kulturhistoriska lämningar inom utredningsområdet.

I utredningsområdets norra del, se figur 7 nedan ligger Gunnesby skola. Skolan öppnades 1875. Den var då en småskola med klassrum och lärarbostad. Skolan stängdes 1966 och den är idag ombyggd och används av Hembygdsföreningen. Gunnesby skola är en tidstypisk landsbygdsskola från 1800-talets senare del.



Figur 7. Gunnesby skola. Röd linje utgör ungefärlig gräns för utredningsområdet

Naturmiljö

Hagmark

Inom utredningsområdet finns en hagmark som inventerats i Ängs- och betesinventeringen, Gunnesby 251-BCE, se figur 8 nedan.

Enligt databasen Tuva är hagmarkens areal ca 0,2 ha. Delar av hagmarken, 0,1 ha, utgörs av artrika torra-friska låglandsgräsmarker av fennoskandisk typ och 0,1 ha är annan naturmark. Hävdesform är bete. Det finns en raserad enkelmur med en längd som är mindre än 50 meter.



Figur 8. Hagmark Gunnesby 251-BCE, markerad med röd pil.

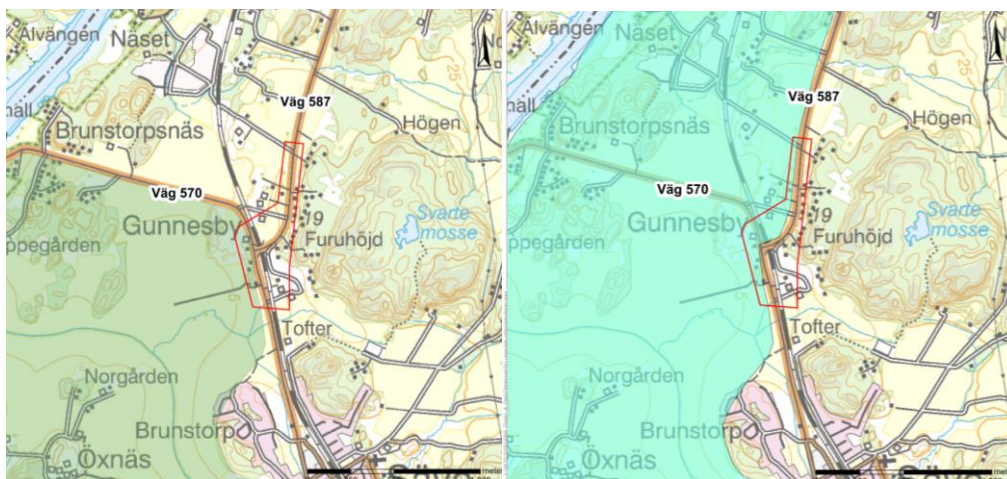
Odlingslandskap

Utredningsområdet sträcker sig delvis in i utkanten av ett område som är utpekad som regionalt värdefullt odlingslandskap, Norra Hisingen längs Göta Älv och Nordre älv. Delar av området är även utpekad som nationellt värdefullt odlingslandskap, se figur 9 nedan.

Enligt Bevarandeprogrammet³ för området utgör landskapet från Öxnäs och Lagmansholmen i söder upp till Göddered i norr är ett av länets allra bäst bevarade odlingslandskap. Området omfattar också strandområdena och dalsluttningarna utmed Göta älv och Nordre älv på norra Hisingen. Det magnifika dalgångslandskapet är unikt för dessa delar av landet.

Omfattande naturvetenskapliga och kulturhistoriska värden finns inom området. Vidsträckta sankmarker, kärr och fuktängar omväxlar med lövlundar och åkermarker. Vegetationen är mycket artrik och präglas av de rika leror som en gång avsatts i älvdalgångarna samt av älvarnas näringsrika vatten.

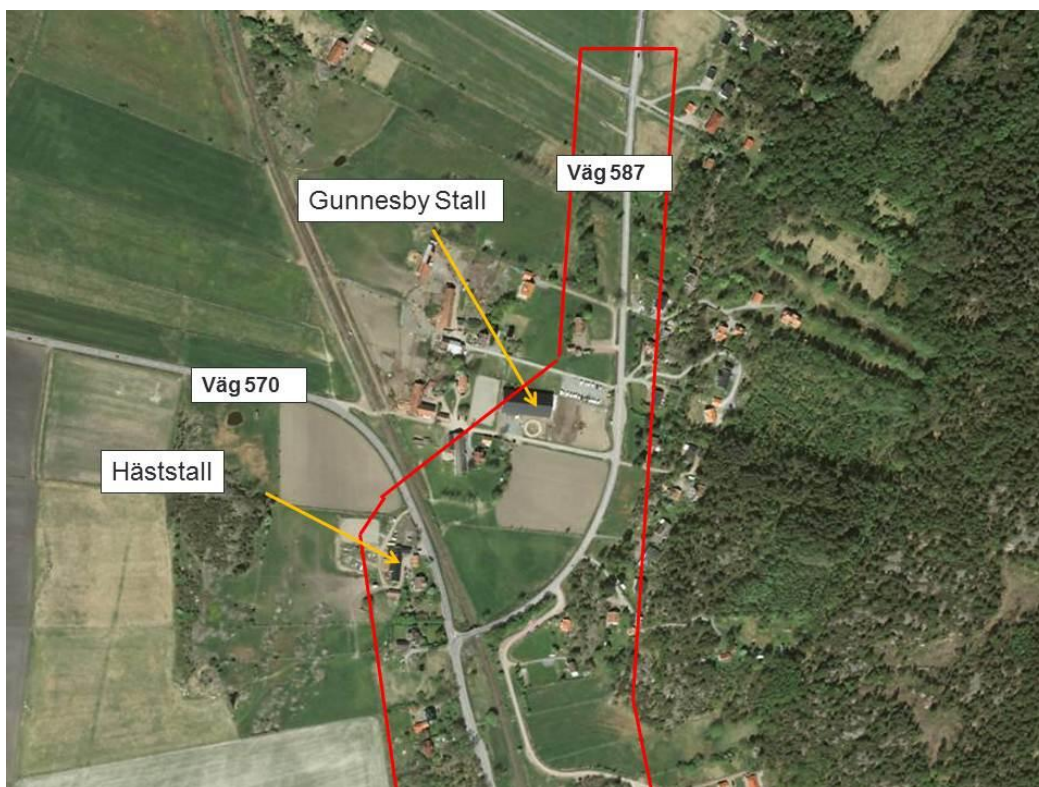
³ Värdefulla odlingslandskap Göteborgs och Bohus län Bevarandeprogram för odlingslandskapets natur- och kulturmiljövärden



Figur 9. Nationellt värdefullt odlingslandskap, grönstreckat område vänstra kartan. Regionalt värdefullt odlingslandskap, grönstreckat område, högra bilden

Rekreation och friluftsliv

Inom utredningsområdet finns ett häststall med ridskoleverksamhet, Gunnesby Stall samt ytterligare en hästgård, se figur 10 nedan. I övrigt finns inga utpekade objekt för rekreation och friluftsliv inom eller i nära anslutning till utredningsområdet.



Figur 10. Gunnesby Stall och hästgård. Röd linje ungefärlig gräns för utredningsområdet.

4.3 Miljöbelastning

Det finns ett flertal bostadshus inom utredningsområdet. Vissa av bostadshusen är utsatta för vägtrafikbuller från väg 570 och 587 främst vid korsningen väg 570/587.

De boende kan känna en oro vad gäller säkerheten för exempelvis sina barn när de rör sig längs med eller korsar vägen.

Det kan inte uteslutas att befintlig asfaltsbeläggning består av tjärasfalt.

Vägdagvatten bildas genom avrinning från vägytan och andra mer eller mindre hårdgjorda ytor inom vägområdet. Vägdagvattnet leds till befintliga vägdiken.

5 Effekter och deras tänkbara betydelse

5.1 Miljöeffekter

En inventering i fält bör göras för att klargöra om det finns några biotoper som omfattas av generellt biotopskydd enligt 7 kap MB.

Den fasta fornlämning som ligger inom utredningsområdet ligger en bit ifrån vägen och bedöms inte påverkas. Men detta måste utredas mer under fortsatt projektering.

Cykelvägen längs väg 587 planeras att dras så att intrång i hagmark som inventerats i Ängs- och betesinventeringen undviks.

Provtagning är inplanerat att genomföras för att avgöra om asfalten är s.k. tjärasfalt.

5.2 Påverkan på allmänna intressen

Riksintresset för kust och skärgård samt Nordre Älvs estuarium och Öxnäs Natura-2000 område bedöms inte påverkas negativt av åtgärderna

Påverkan på de nationellt och regionalt värdefulla odlingslandskapen består av påverkan på landskapsbilden och att en del jordbruksmark kan komma att tas i anspråk för anläggande av planerad cykelväg. Då planerade åtgärder görs i utkanten och utanför av de värdefulla odlingslandskapen och den jordbruksmark som tas i anspråk är mycket liten (anläggande av cykelbana) bedöms påverkan på odlingslandskapen bli mycket begränsad. Inget av de särskilt skyddsvärda delområdena som pekas ut i bevarandeprogrammet för odlingslandskapet påverkas.

Projektet kommer att ta viss jordbruksmark i anspråk men det kommer inte att försvåra brukandet av marken.

5.3 Övriga effekter och konsekvenser

Trafik

De föreslagna åtgärderna bedöms inte påverka trafikmängderna på varken väg 570 eller väg 587. En ny gång- och cykelväg längs länsvägarna ökar tillgängligheten för oskyddade trafikanter vilket antas medföra en ökning av antalet gång- och cykeltrafikanter längs sträckan.

En separerad gång- och cykelväg samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningen medför ökad trafiksäkerhet.

Boendemiljö

Planerad ombyggnad av vägkorsningen kan påverka bullernivåerna vid bostadshusen. Bullerberäkningar ska göras för det alternativ som väljs och vid behov kommer bullerdämpande åtgärder utföras. Ombyggnaden av korsningen kan även påverka risken för bländning.

6 Fortsatt arbete

6.1 Planläggning

Samrådsunderlaget skickas till länsstyrelsen som fattar beslut om de föreslagna åtgärderna kan medföra betydande miljöpåverkan. Om länsstyrelsen beslutar att projektet inte kan medföra betydande miljöpåverkan så ska inte någon formell miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas. I nästa skede ska istället en miljöbeskrivning innehållande uppgifter om verksamhetens förutsebara påverkan på människors hälsa och miljö upprättas. Parallellt med miljöarbetet görs en mer detaljerad utformning av förslaget. Miljöbeskrivningen och detaljutformningen ställs sedan samman till en samrådshandling.

De samråd som hållits i samband med detta samrådsunderlag har arbetats fram finns beskrivet i dokumentet, Samrådsredogörelse daterad 2013-08-30.

6.2 Viktiga frågeställningar

Fasta fornlämningar är skyddade enligt Kulturmiljölagen (KML). Om någon av fornlämningarna längs sträckan berörs måste tillstånd enligt KML sökas hos Länsstyrelsen.

Om inventering i fält visar att biotoper som omfattas av generellt biotopskydd berörs av projektet hanteras detta i nästa skede (samrådshandling) i och med att vägplanen ska fastställas. Påverkan och eventuella kompensationsåtgärder ska utredas vidare i den fortsatta projekteringen.

Om planerad provtagning visar på förekomst av tjärasfalt skall, miljöförvaltningen i Göteborg, underätta inom detta i enlighet med 10 kap 11 § miljöbalken.

7 Källförteckning

Skriftliga källor

Vägverket, Förstudie/Vägutredning september 1997

Trafikverket, Trafikverkets övergripande krav för fysisk planläggning av vägar och järnvägar, Publikation 2012:211

Trafikverket, Övergripande krav Vägars och gators utformning, Publikation 2012:181

Trafikverket, Krav för Vägars och gators utformning, Publikation 2012:179

Trafikverket, Råd för Vägars och gators utformning, Publikation 2012:180

Bevarandeplan för Natura-2000- område, SE0520043, Nordre älvs estuarium

Bevarandeplan för natura 2000-område, SE0520050, Öxnäs

Värdefulla odlingslandskap Göteborgs och Bohus län. Bevarandeprogram för odlingslandskapets natur- och kulturmiljövärden

Digitala källor

Informationskartan Västra Götaland, <http://gisvg.lst.se/website/gisvg/htm/viewer.asp>

Fornsök, <http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html>

Artportalen, <http://www.artportalen.se/>

Skogens Pärlor, <http://www.skogsstyrelsen.se/skogensparlor/>

Tuva, <https://etjanst.sjv.se/tuvaut/site/index.htm>



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Kruthusgatan 17
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: : 010-123 50 00

www.trafikverket.se