

PM

Datum: 2008-09-05 Beteckning: PP 20 2008:50402

**Utlåtande över till Vägverket inkomna yttranden rörande
vägutredning för väg 940, delen Rösan – Forsbäck, objektnr
320913, Kungsbacka kommun, Halland.**

Vägutredningen, vilken är daterad 2008-05-21 med tillhörande MKB daterad 2008-04-17, har varit utställd under tiden 4 juni 2008 till och med den 3 juli 2008.
Anmärkningar ska ha kommit in senast 2008-07-03.

De inkomna skriftliga yttrande har sammanställt nedan.

YTTRANDEN**1. Clas G, Paul, Karl, Ossian Viklund och Maja Lindfors Viklund, Fjordvägen 18,
439 31 Onsala.**

Vill ha en ny väg och tycker att alternativ 2 är bäst eftersom det inte tar så mycket av ängarna och ligger nära moränåsen som då kommer att utgöra ett bullerskydd mot/för bostäderna vid Vickan.

Vägverkets kommentar:

Vägverket har i utredningen kommit fram till att alternativ 3 eller 4 är de bästa alternativen. De är i stort sett likvärdiga ur miljösynpunkt, medan alternativ 4 är något bättre ur trafiksynpunkt.

2. Charlotte Björkman, Onsala Kulleväg 42, 439 34 Onsala.

Protesterar mot den nya vägdragningen av Onsalavägen. Åtgärden är inte befogad för en väg som används intensivt under 2-3 timmar av dygnets 24 timmar. Undrar om det

inte är möjligt att finna en lösning genom att bygga om den befintliga vägen eftersom det är många fler som drabbas av den nya dragningen.

Vägverkets kommentar:

Vi har i utredningen studerat och tagit hänsyn till trafikens fördelning över dygnet. Vid ombyggnad av befintlig väg kommer fler fastighetsägare att bli berörda än vid nybyggnad.

3. Lars Åhnebrink, Onsalavägen 827, 439 33 Onsala.

Ser fram emot en ny vägsträckning som avlastar befintlig Onsalaväg.

Vägverkets kommentar:

Vi har i utredningen kommit fram till att trafiksituationen på befintlig väg är orimlig och ny vägsträckning behövs.

4. Ulf Westberg, Daggudden 23, 434 91 Kungsbacka.

Anser att projektet är feldefinierat och att man istället skulle lösa problemen där de är som störst dvs. sträckan från motorvägen till Onsala kyrka.

Vägverkets kommentar:

Projektet väg 940, Rösan – Forsbäck ingår i den gällande regionala planen för Hallands län. Sträckan Forsbäck - Motorvägen tittas på för närvarande och kan eventuellt bli aktuell i den nya regionala planen.

5. Kjell o Gun Jarkvist, Box 74, 439 22 Onsala.

Det enda rätta med nuvarande vägförslag är att göra smärre förbättringar på befintlig vägsträcka.

Vägverkets kommentar:

Vi har i utredningen kommit fram till att trafiksituationen är orimlig och en förbättring av befintlig väg inte i någon större utsträckning bidrar till de uppställda delmålen i projektet.

6. Birgitta Schale, Rosengatan 64, 434 43 Kungsbacka.

Kan inte se fördelarna med en ny väg. Kan man inte istället förbättra de befintliga vägarna som finns, Onsalavägen 940, Valldavägen och Lunnavägen.

Vägverkets kommentar:

I trafikutredningen 2001 tittade man på hela Onsalahalvön. Därefter prioriterade man väg 940, sträckan Rösan – Forsbäck.

7. Olof Lundin, Strannevägen 15, 439 31 Onsala.

Instämmer i utredningens bedömningar med viss övervikt för alt. 4 eftersom den är marginellt kortare och därmed ger bättre lönsamhet.

Vägverkets kommentar:

Synpunkterna överensstämmer i stort med Vägverkets utredning.

8. Håkan Carlsson, Kråkekärrsvägen 39, 439 35 Onsala.

Föreslår att man ska bygga eller förbättra en väg från Onsala kyrka till motorvägen och inte röra den värdefulla natur som finns mellan kyrkan och Rösan.

Vägverkets kommentarer:

Projektet väg 940, Rösan – Forsbäck ingår i den gällande regionala planen för Hallands län. Sträckan Forsbäck - Motorvägen tittas på för närvarande och kan eventuellt bli aktuell i den nya regionala planen.

9. Magnus Nolberger, Norrelundsvägen 63, 439 91 Onsala.

- Viltolyckor har uteslutits från vägutredningen.
- Tidsbesparingen som uppstår på det nya vägavsnittet måste minskas med den väntetid som uppstår genom Forsbäck.
- Utsläpp av cancerframkallande ämnen är inte beaktat på ett fullständigt sätt.
- Vägverket har inte i något sammanhang nämnt hur man tänker hantera den miljöpåverkan som avser emissioner i samband med vägbyggnationen.

Vägverkets kommentarer:

- Vi har under utredningen vilket framgår av miljökonsekvensbeskrivningen, varit i kontakt med jaktvårdsföreningen, Onsala – Vallda älgskötselområdet. Enligt dem har viltolyckorna varit relativt många längs väg 940. Landskapets karaktär gör att princip hela utredningsområdet är rikt på vilt. En ny väg har en barriärverkan för vilt vilken dock går att mildra genom åtgärder. I vägutredningen har frågan inte bedömts som alternativskiljande, men vilt- och faunafrågorna bör utredas vidare i arbetsplaneskedet.
- Vägverket använder samma program vid beräkning av tidsvinster och fördröjningar i alla projekt över landet.

- Som grund för bedömningarna av föroreningshalterna före och efter en utbyggnad av väg 940 i ny sträckning har beräkningar av de totala utsläppsmängderna gjorts med Vägverkets analysmodell EVA (Effektbedömning vid Väganalys). Viss osäkerhet kan finnas i beräkningarna men de har bedömts tillräckliga för en jämförelse mellan alternativen.

- Vägverket konstaterar i Miljökonsekvensbeskrivningen att speciellt i alternativet Förbättrad Befintlig Väg finns mycket stor risk för störningar av boendemiljön i form av bl.a. luftföroreningar från anläggningsmaskiner. Vidare konstateras att byggskedets miljöhänsyn kommer att regleras i en separat miljöplan.

10. Dr. Christian Wegner, Box 22, 439 21 Onsala och Lolly Cundy, Orsnäsvägen 28, 439 33 Onsala. (kontaktpersoner)

Har samlat in namnunderskrifter för en nysträckning av vägen för att förbättra trafiksituationen på Onsalahalvön.

Vägverkets kommentar:

Vi har i utredningen kommit fram till att trafiksituationen är orimlig och en nysträckning krävs för att uppnå de uppställda delmålen i projektet.

11. Lars Svensson, Gottskärsvägen 85, 43931 Onsala.

Motsätter sig en utbyggnad/breddning av sträckan Fjordskolan – Rösan. Föreslår en rondell där Gottskärsvägen och den nya V940 kommer att mötas (utanför Fjordskolan). Bestäm sedan hastigheten till 50 km på sträckan som det är idag och som det är på resten av vägarna söderut.

Vägverkets kommentarer

Sträckan Fjordskolan – Rösan är speciell eftersom den berör samtliga alternativ. Sträckan har befintlig bebyggelse tätt in på sig. Åtgärderna på denna sträcka behöver studeras vidare i arbetsplanen så att man får en trygg miljö runt den.

12. Lena och Conny Swedenås, Skällaredsvägen 88, 43932 Onsala.

Förbättra befintlig väg och förstör inte den lilla orörda natur som finns kvar i Onsala. Om ny väg ska byggas, bygg längre åt Valldahället på redan röjd mark!

Vägverkets kommentar:

Vi försöker att vid val av åtgärd ta så stor hänsyn som möjligt till olika intressen.

13. Harald Holtsung, Gamla Skällaredsvägen 2, 439 32 Onsala.

Det framstår som mer lönsamt att investera i en förbättring av den befintliga vägen och kollektivtrafiken, då en ny väg föranleder landskapsförluster, pekuniära kostnader och inte heller överensstämmer med dagens miljöpolitiska anda.

Vägverket kommentar:

De samhällsekonomiska värderingarna och redovisningarna följer de normer som ska användas vid infrastrukturprojekt.

14. Tove Johanson, Västra Moränvägen 9, 439 32 Onsala.

En ny väg innebär mer avgaser och mer buller. Vi har fortfarande mycket orörd natur kvar och den bör vi vara aktsamma om innan allt är sönderbyggt av hus och vägar. Den väg som finns idag går att göra om.

Vägverkets kommentar:

Vi har i utredningen kommit fram till att trafiksituationen är orimlig och en nysträckning krävs för att uppnå de uppställda delmålen i projektet.

15. Roger Lindblom, Östra Moränvägen 33, 439 32 Onsala.

En förbättring av den befintliga vägen är att föredra ur såväl ekonomiska som miljömässiga aspekter. Man kan skaffa utrymme för en åtgärd på befintlig väg genom att anlägga en ny gång- och cykelbana utefter fjorden.

Vägverkets kommentarer:

Vi har i utredningen kommit fram till att trafiksituationen är orimlig och en nysträckning krävs för att uppnå de uppställda delmålen i projektet. Vi har tittat på alternativa dragningar av gång och cykelbanan, men inte utefter fjorden. Ett problem är att gångare och cyklister har en tendens att nästan alltid välja kortaste sträckan, vilket innebär att en del ändå kommer att välja att ta sig fram längs väg 940 som i så fall är ett mycket olämpligt val.

16. Kungsbacka Naturskyddsförening, Rolf Persson, Torvav. 8B, 439 36 Onsala.

En ny vägsträckning kommer inte att lösa Onsalas trafikproblem, utan istället flyttar man de till nya områden. I samtliga 4 föreslagna vägsträckningar finns stora natur- och kulturvärden (som MKB visar) som helt eller delvis kommer att gå förlorade om en väg byggs. Naturskyddsföreningen föreslår därför en ombyggnad av befintlig väg och att en större satsning på kollektivtrafiken görs.

Vägverkets kommentar:

Vi har i utredningen kommit fram till att trafiksituationen är orimlig och en nysträckning krävs för att uppnå de uppställda delmålen i projektet. Även vid en fördubbling av kollektivtrafiken löses inte trafiksituationen på den befintliga vägen.

17. Christina och Kent Andersson, Skällaredsv. 66, 439 32 Onsala.

Uppmanar till besinning så att inte Onsala blir ett eländigt rutnät av vägar och förstörd boendemiljö. Lämna detaljerade förslag till reducering av tillfartsvägar och förslag till åtgärder längs befintliga Onsalavägen. När föreslagna förbättringar inte räcker på grund av utökad bebyggelse så blir Bröndome-alternativet det enda rimliga.

Vägverkets kommentar:

Vi har i utredningen kommit fram till att trafiksituationen är orimlig och en nysträckning krävs för att uppnå de uppställda delmålen i projektet.

18. Hildegun Svensson, Konvalecentv. 48, 439 33 Onsala.

- Den befintliga vägen är närmsta väg till både E6 och Kungsbacka för de allra flesta Onsalabor. Den nya vägen kommer då inte att avlasta den gamla vägen.
- Vägarna skulle då gå ihop i Forsbäck, och där kommer att bli köbildning vid högtrafik. Man kommer att förlora restid, då köerna skall vävas ihop vid motorvägpåfarten.
- Onsala är känt och uppskattat för sin vackra natur. Den nya vägen förstör orörd natur och fornminnen, som aldrig går att återställa.

Vägverkets kommentarer:

- Om en ny väg ska byggas kombineras den med åtgärder på befintliga för att flytta över trafiken till den nya.
- Situationen igenom Forsbäck kommer att bli oförändrad mot idag.
- Vi har i miljökonsekvensbeskrivningen försökt att beskriva olika aspekter och värdera dem mot varandra.

19. Lars-Håkan Törnell, Skalegårdsvägen 24, 439 94 Onsala.

- Den trafikekonomiska nyttan förefaller märklig.
- Saknar värdering av miljökonsekvenserna delen Forsbäck – E6 och hur miljö påverkas runt skolorna.
- Koldioxid utsläppens påverkan pga. längre körsträckor för att komma ut på den nya vägen, att hastigheten höjts till 90 km/h och ökad köbildning vid Forsbäck.

- Av vikt för val av åtgärder är när trafikolyckorna inträffat och vilken typ av olyckor det varit.
- Anser att man måste utreda sträckan Forsbäck – E6 innan beslut tas om väg alternativ. Föreslår också att en vägutredning om utbyggnad av väg 942 görs, Rösan – Vallda – E6 för att avlasta Onsalavägen.

Vägverkets kommentarer

- Vi har använt samma modell som används på samtliga vägprojekt i Sverige.
- Eftersom det är i stort sett samma trafik som kommer att passera genom Forsbäck oavsett om någon åtgärd görs eller inte, studeras inte denna del i detta projekt. En noggrann analys får göras i ett projekt rörande denna del. Skolorna har inte studerats speciellt utan har studerats ihop med boendemiljön. I nästa skede måste man fördjupa studierna runt skolorna.
- Koldioxid utsläppen är beräknade med Vägverkets analysmodell EVA (Effektbedömning vid väganalys). Indata har bland annat varit alla trafikprognoser som har ställt mot nuvarande situation. I prognoserna har ingått att man som Onsalabo i vissa fall får längre väg för att komma ut på den nya vägen.
- I vägutredningar studeras bara typ och totala antalet olyckor. Därefter beräknas konsekvenserna för de olika alternativen. Mer detaljerade studier av olyckstyp och åtgärder sker i nästa skede.
- Projektet väg 940, Rösan – Forsbäck ingår i den gällande regionala planen för Hallands län. Sträckan Forsbäck - Motorvägen tittas på för närvarande och kan eventuellt bli aktuell i den nya regionala planen. Rösan – Vallda tittades på i samband med trafikutredningen 2001 för Onsala halvön.

20. Lena Hägerstrand, Torpstigen 20, 434 91 Kungsbacka (kontaktperson).

Har samlat in namnunderskrifter där man tar följande ställning:

- Vägsträckan genom Forsbäck måste tas med i planeringen av nya vägen. Bullerbekämpande åtgärder krävs.
- Orimligt att prioritera trafiksituationen i Rösan med 3 000 bilar/dygn före Forsbäck med 14 000 bilar/dygn. Byggnationen etapp 1 borde vara E6 – Onsala Kyrka (väster om Forsbäck) och i ett senare skede etapp 2 Onsala Kyrka – Rösan.

Vägverkets kommentar:

- Projektet väg 940, Rösan – Forsbäck ingår i den gällande regionala planen för Hallands län. Sträckan Forsbäck - Motorvägen tittas på för närvarande och kan eventuellt bli aktuell i den nya regionala planen. Bullersituationen på befintlig väg bevakas kontinuerlig av vägverket.

- I trafikutredningen 2001 tittade man på hela Onsalahalvön. Därefter prioriterade man väg 940, sträckan Rösan – Forsbäck.

21. Ingrid och Kurt Wallin, Rösans väg 1, 439 36 Onsala.

- Lättare ombyggnad av väg 940 är att förorda eftersom Onsalas landskapsbild blir svårt sargad med alt. 1-2-3.
- Satsa på bättre kollektivtrafik.
- Alternativ 4 är det som smyger in i landskapet bäst.
- Gamla reservatet är det som gällt i 55 år och alla är medvetna om detta.
- Alternativ 4 kan börja vid Kapareskolan. Dela inte Rydetvägen.
- Arbeta på att vägen går ut vid Klovsten.

Vägverkets kommentarer:

- Vi har i utredningen kommit fram till att trafiksituationen är orimlig och en förbättring av befintlig väg inte i någon större utsträckning bidrar till de uppställda delmålen i projektet.
- En satsning på kollektivtrafik måste göras oavsett detta projekt. Vi har dock kommit fram till att inte ens en fördubbling av kollektivtrafiken gör att behovet av en ny väg försvinner.
- Vägverket har i utredningen kommit fram till att alternativ 3 eller 4 är de bästa alternativen. De är i stort sett likvärdiga ur miljösynpunkt, medan alternativ 4 är något bättre ur trafiksynpunkt.
- Det är rätt, men det är inte något Vägverket tar med i sin bedömning.
- I vägutredningen har vår uppgift varit att lösa trafiksituationen från Rösan till Forsbäck.
- I trafikutredningen 2001 tittade man på hela Onsalahalvön. Därefter prioriterade man väg 940, sträckan Rösan – Forsbäck.

22. Peter Hermansson, Gottskärsvägen 58, 439 31 Onsala.

Saknar inget av varken fakta eller infallsvinklar i utredningen, vill dock påpeka att trafiken på Onsalavägen kör som om det vore en motorväg fast att det är 50-gräns.

Vägverkets kommentar:

Vi känner till problemet men i utredningen beaktas det inte eftersom det är i första hand är ett polisiärt problem.

23. Jan-Olof Stenberg, Trädgårdsvägen 14, 43491 Kungsbacka.

- Undrar hur målsättningarna för projektet kommer att realiseras för boende i Forsbäck och Oskarsberg.
- Varför följer man inte den plan för en ny Onsalaväg som fanns redan 1976 där vägen skulle gå i mitten av Onsala hela vägen ut till E6:an?
- Har Natura 2000 området runt Kungsbackafjorden någon inverkan i planeringen av vägsträckningen?
- Hur kommer utfartsproblemet från Forsbäck och Oskarsberg att hanteras?
- Hur kommer man att kunna komma åt busshållplatser på ett rimligt säkert sätt?
- Vilka insatser kommer att göras för att minska den redan nu höga bullernivån i Forsbäck och Oskarsberg?

Vägverkets kommentarer:

- En noggrann analys får göras i ett eget projekt rörande denna del. Eftersom det är i stort sett samma trafik som kommer att passera genom Forsbäck och Oskarsberg oavsett om någon åtgärd görs eller inte, har inga åtgärder på dessa sträckor studeras i detta projekt.
- Alternativ 3 och 4 följer i stort den av kommunen utlagda vägkorridoren. Projektet väg 940, Rösan – Forsbäck ingår i den gällande regionala planen för Hallands län. Sträckan Forsbäck - Motorvägen tittas på för närvarande och kan eventuellt bli aktuell i den nya regionala planen.
- Stränderna och vattnen runt Onsalahalvön utgör riksintresse för friluftslivet enligt 3 kap MB (Miljöbalken). Detta har beaktats i värderingen mellan de olika alternativen i Miljökonsekvensbeskrivningen.
- Vi är medvetna om problemen men situationen bedöms inte påverkas i någon större utsträckning om någon ny väg byggs eller inte. I övrigt se svar ovan.
- Anslutningar till busshållplatser kommer att studeras i en eventuell arbetsplan.
- Se svar på första delfrågan.

24. Marita Hultander, Norrelundsvägen 47, 439 91 Onsala.

Framför negativa konsekvenser med en ny väg och tycker att man borde kunna lösa den befintliga vägens framkomlighet och säkerhet på ett bra sätt. Konsekvenser som tas upp är skolvägen till Kaparskolan, naturvärden, tillgänglighet av naturområden, ökat buller, ökade restider, risk för fler olyckor, en ökad utbyggnad, minskad möjlighet till motion, barriäreffekter och minskade fastighetsvärden.

Vägverkets kommentar:

Vi har i vägutredningen försökt att beskriva och värdera konsekvenserna av de flesta av ovanstående synpunkter, en del detaljer måste dock studeras noggrannare i nästa skede.

25. Helena, Dan och Erik Berg, Röde Bäcks väg 22, 439 31 Onsala.

En ny väg stänger av Fjordskolans naturliga områden att leka i och ökar bullret och avgasutsläppen. Den nya vägen kommer att förstöra landskapsbild och möjlighet till rekreation. Dessutom påpekas att en möjlighet till expansion i området är en mycket stor försämring.

Vägverkets kommentar:

Vi har i vägutredningen försökt att beskriva och värdera konsekvenserna av de flesta av ovanstående synpunkter, en del detaljer måste dock studeras noggrannare i nästa skede.

26. Rolf Jansson, Appelrydsvägen 8311, 439 32 Onsala.

Ett antal fornfynd har under åren uppmärksamrats och insamlats där alternativ 3 drar fram. Olyckligt om en ny väg skulle klippa av Norrelundsvägen någonstans, då denna med stor sannolikhet är Sveriges äldsta väg.

Vägverkets kommentar:

När det gäller arkeologi kommer detta att studeras noggrannare i nästa skede.

27. Lennart och Eva-Britt Mandahl, Vikingagatan 70, 217 74 Malmö

Onsala har en kraftig befolkningstillväxt som ställer krav på infrastrukturen. Nybyggnadsalternativ 3 och 4 är förkastliga pga. att de har en vägdragning som går alldeles intill den känsliga våtmarken i Björsmosse. Alternativ 1 och 2 är betydligt bättre men går genom jordbruksmark, därför är alternativet att förbättra existerande väg att föredra.

Vägverkets kommentar:

Vi har i vägutredningen försökt att värdera de olika alternativens för- och nackdelar.

28. Jörgen Brorsson och Helena Jansson, Norrelundsvägen 27, 439 91 Onsala.

- Alternativ 1 och 2 innebär begränsade möjligheter för oss att ta oss västerut mot ridhus och hästgårdar längs Appelrydsvägen och vi fråntas tillgängliga ridvägar.
- Alternativ 3 skär av hästarnas möjlighet att nå sina betesmarker och bullerstörningar uppstår.

- Alternativ 4 innebär påverkan av närmiljön för vår hästnäring då de arrenderade betesmarkerna befinner sig i omedelbar närhet av vägsträckan.

Vägverkets kommentarer:

- Apelrödsvägen föreslås i vägutredningen att passera förbifarten i en port, detta måste dock detaljstuderas i kommande skede.
- Alternativ 3 planeras att följa skogskanten fram till Apelrödsvägen som föreslås dras i en vägport under den nya vägen.
- Alternativ 4 går över åkermark från Apelrödsvägen och en bit mot G:a Skällaredsvägen.

29. Yvonne Fogelander-Sjöstrand, Knappegårdsvägen 1, 439 93 Onsala.

Negativa konsekvenser av en väg genom Paradiset och norr ut till Rannagården är att barnen i Fjordskolan får en mycket försämrad skolmiljö. I dalgången norrut efter Paradiset finns ett flertal hästgårdar som inte kommer att kunna ha kvar sin verksamhet. Vägen skär genom Paradiset, lövskogen påverkas, konsekvenserna blir stora då flera stora ädellövträd måste avverkas. Vägen måste kantas av viltstaket, viltstråken kommer att bli brutna och mycket småvilt och fåglar kommer att få sätta livet till.

Vägverkets kommentar:

Vi har i vägutredningen försökt att beskriva och värdera konsekvenserna av de flesta av ovanstående synpunkter, en del detaljer måste dock studeras noggrannare i nästa skede.

30. Fam. A Sohlman, Bröndomevägen 291, 434 92 Vallda.

Bygg om den gamla eller varför inte ett byggstopp i hela Onsala, annars blir det fler bilar i omlopp. Förstör inte vår vackra natur.

Vägverkets kommentar:

Vi har i vägutredningen försökt att beskriva och värdera konsekvenserna av de olika alternativen.

31. Gunilla Jansson, Ögårdsvägen 23, 439 36 Onsala.

- Påpekar att det är viktigt att trafiksituationen längs med 946 inte faller bort eftersom den är betydelsefull för trafiksituationen i Onsala. Förhållandena där för såväl bilister som oskyddade trafikanter måste förbättras påtagligt.

- Efterlyser en mer detaljerad åtgärdsanalys för oskyddade trafikanter och tydligare åtgärdsförslag.
- Kollektivtrafiken har försämrats påtagligt sedan början av 90-talet. Ytterligare åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken måste redovisas.

Vägverkets kommentarer:

- Korsningen mellan 940 och 946 har beskrivits i vägutredningen och hur trafiken fördelar sig ända ut till Vallda vägen. Några åtgärder längs med väg 946 har inte studerats.
- Detta ingår i nästa skede.
- Även detta ska studeras noggrannare i nästa skede.

32. Julia Josefsson och Erik Wendin, Onsala Kulleväg 14, 439 34 Onsala.

En ny sträckning av väg 940 förstör värdefull natur- och kulturmiljö. Marken blir uppdelad på olika sidor om en ny sträckning vilket innebär att den i de flesta fall blir obrukbar. Boende utmed befintlig väg 940 kommer att fortsätta använda befintlig väg pga. att de får en omväg om de ska använda den nya sträckningen. De boende kommer även att fortsätta använda befintlig väg beroende på besök i affärer, restauranger mm. Även när det är köer flyter trafiken fram i föreskriven hastighet 50 km/h.

Vägverkets kommentar:

Vi har i vägutredningen försökt att beskriva och värdera konsekvenserna av de olika alternativen.

33. Göran och Cristina Beckerdal, Rydetvägen 56, 439 35 Onsala.

Fastigheterna Onsala-Lunden 1:63 och 1:73 är inte inkopplade på kommunalt vatten och avlopp. Den planerade nya sträckningen går över fastigheternas egna brunn med vatten samt trekammarbrunnar för avlopp.

Vägverkets kommentar:

Problemet får studeras i nästa skede.

34. Jan och Anita Gottberg, Skällaredsvägen 28, 439 32 Onsala.

Framför synpunkter på anslutningsvägen vid Skällared och den ökning av trafik det innebär och det olämpliga med den pågående utbyggnaden i Presse Park med en placering av ett dagis/fritids närmast trafikplatsen.

Man förstör landskapsbilden och bullernivån och bilavgaserna kommer att öka påtagligt för hela Onsalahalvön.

Vägverkets kommentarer:

Trafiken från befintlig väg 940 till nybyggnadsalternativen beräknas öka med ca 1000 fordon/dygn vid en nybyggnad. Åtgärder för de boende längs med Skällaredsvägen får studeras noggrannare i nästa skede.

Konsekvenserna av nybyggnadsalternativen avseende landskapsbild och avgaser finns beskrivna i Miljökonsekvensbeskrivningen.

35. Thomas Wallin, Höganäsvägen 22, 437 35 Lindome.

Tycker det är viktigt att minimera intrång och exponering i det idag lugna, öppna och vackra natur- och jordbrukslandskapet väster om huvudbebyggelsen kring väg 940. Bland nybyggnadsalternativen åstadkoms detta bäst med alternativ 4. Tror dessutom att fler kommer att använda den eftersom den ter sig något kortare och anslutningsvägarna blir kortare.

Framför också att det är synd att projektet inte innefattar hela sträckningen ut till E6:an.

Vägverkets kommentarer:

I vägutredningen kommer vi fram till att alternativ 3 eller 4 är att föredra.

Inför att den regionala planen revideras under 2009 pågår en mindre studie av sträckan Forsbäck – Motorvägen.

36. Gunnar Carlsson, Underliden Apelrödsvägen 129, 439 91 Onsala.

Protesterar mot nybyggnadsförslagen 1 och 2, vilka kommer att förstöra kultur- och naturmiljön och möjligheten att bedriva rationell verksamhet på gården.

För att nå fälten väster Knabebäcken finns idag 3 överfarter varav en är samfälld väg. Denna är livligt trafikerad av ryttare och motionärer. I dalen sker också mycket vandring av vilt.

Vägverkets kommentarer:

Vägverket har kommit fram till att alternativ 1 och 2 påverkar miljön mest av nybyggnadsalternativen.

Hur man löser anslutningar och viltfrågor kommer att studeras noggrannare i nästa skede.

37. Cecilia och Patrik Alexanderson, Onsala Kvarnväg 9, 439 30 Onsala.

Nej till ny väg om inte bättre anslutningar kan göras ur trafiksäkerhetssynpunkt till skolorna Fjordskolan, Kaparskolan och Kyrkbyskolan.

Vägverkets kommentar:

Anslutningar kommer att studeras noggrannare i nästa skede.

38. Vägföreningen G:a Skällaredsvägen – Båtmansstigen, Lars - Erik Holtsung, Båtmansstigen 2, 439 32 Onsala.

Onsala är redan över exploaterat. En ny väg kommer att innebära omfattande ny bebyggelse. Nuvarande kulturlandskap med dess stora värde för befolkningen blir förstört. Om en ny väg skall dras, bör den gå mer västerut och få sin norra utfart direkt på motorvägen och inte via Forsbäck.

Vägverkets kommentarer:

Vägverket har i Vägutredningen försökt att beskriva konsekvenserna av de olika alternativen. Om en framtida väg leder till omfattande ny bebyggelse ingår inte i modellen i någon annan form än att vi prognostiserar trafikutvecklingen. Inför revideringen av den regionala planen under 2009 pågår en mindre studie av sträckan Forsbäck – Motorvägen.

39. Elisabet och Kjell Janson, Galeasvägen 5, 439 35 Onsala.

Förbättra den befintliga vägen, så att de boende vid den får en bättre (tystare och säkrare) miljö.

Vägverkets kommentar:

Förbättrad befintlig väg bidrar inte i någon större utsträckning till de för projektet uppställda delmålen.

40. Andreas Helenius, PEAB Sverige AB, Anders Personsgatan 2, 416 64 Göteborg.

Tror att Onsala fungerar bättre om den sista vägsträckan avslutas i Maridal så att de sista grönområdena mellan Onsala kyrka och Rydet får vara kvar.

Vägverkets kommentar:

Det gäller att avlasta väg 940 så tidigt som möjligt för att uppnå önskvärda effekter.

41. Christina och Jörgen Svensson, Vickavägen 7, 439 30 Onsala.

Vill först och främsta klargöra att ombyggnad av befintlig väg inte på något sätt kan utgöra ett alternativ till ny vägsträckning. Vi är många som bor nära vägen och dagligen trafikerar den vid tider som vi alla som är yrkesverksamma behöver. Att

komma ut på vägen är näst intill en omöjlighet, trafiken är konstant hög under flera timmar. Utöver detta behöver både barn och gamla kunna korsa vägen för att resa med kollektiv trafiken på ett säkert sätt. Detta går inte idag då det endast finns ett fåtal övergångsställen. Den nuvarande vägen delar hela den bebyggda delen av Onsalahalvön i två delar där vägen ständigt behöver korsas med livet som insats. Vi anser att alternativ två är bästa väglösningen. Skälen är många. Den samlade bilden av miljö (bebyggelsemiljö), minst påverkan av miljön (människans miljö), tillgängligheten för alla, transportkvaliteter och söker trafik.

Vägverkets kommentarer:

Förbättrad befintlig väg bidrar inte i någon större utsträckning till de för projektet uppställda delmålen.

I vägutredningen kommer vi fram till att alternativ 3 eller 4 är att föredra.

42. Christina och Danny Sjöberg, Onsala Furuväg 1, 439 37 Onsala.

Är för en ny sträckning av Onsalavägen. Med tanke på den ökande trafiken måste vägen avlastas på något sätt och inte minst med tanke på buller för de närboende och trafiksäkerheten för alla som färdas och vistas vid vägen.

Vägverkets kommentar:

Det behövs en ny väg för att lösa uppställda delmål.

43. Heléne Alvhede, Röde Bäcksväg 13, 439 31 Onsala.

En ny vägsträckning genom Onsalalandet resulterar i att vi om ca 25-30 år står inför exakt samma situation som nu, då exploateringen kommer att bli lika stor kring den. Påfartsvägar till nya måste till för att nå den effekt man förväntas få, vilket fördärvar omgivningen ännu mer.

Luras alltså inte tro att ytterligare en väg ger bättre trafiksäkerhet. Inte på sikt.

Vägverkets kommentar:

För att lösa uppställda mål behövs en ny väg. I vägutredningen har vi tittat på en prognostiserad trafikutveckling fram till år 2040.

44. Veronica Karlsson, Box 5243, 402 24 Göteborg.

Hur kan man bygga ut en väg som går 50 m från ett nybyggt dagis med 80 barn. Bygg ut befintlig väg istället.

Vägverkets kommentar:

Förbättrad befintlig väg bidrar inte i någon större utsträckning till de för projektet uppställda delmålen.

45. Anders Frosch och Sara Jacobsson, Gamla Skällaredsvägen 15, 439 32 Onsala.

Om man flyttat ut till Onsala så har man accepterat att det är mycket trafik längs befintlig väg.

Vid Gamla Skällaredsvägen berör alternativ 1,2 och 3 oss som bor permanent här. Vid alternativ 4 berörs fritidshus.

Vägverkets kommentarer:

Trafiksituationen genom Onsala är inte tillfredställande.

Vid val av korridor är det många aspekter som måste värderas.

46. Anders Littfeldt, Skällaredsvägen 57, 439 32 Onsala (kontaktperson).

Protesterar mot att korridor 1-3 passerar tätt intill våra fastigheter. Dessa förslag svarar inte mot den sedan femtio år befintliga vägreservatet.

Vägverkets kommentar:

Vägverket är väl medveten om vägreservatet, men inte bunden till det.

47. Eva Fredrikson Litgård med familj, Onsalavägen 595, 439 37 Onsala.

Beskriver problemen med att bo och vistas längs med befintlig Onsalaväg. Hävdar med dagens situation och en växande befolkning finns bara ett alternativ. Bygg en ny väg.

Vägverkets kommentar:

I vägutredningen kommer vi fram till uppställda delmål inte går att lösa i någon större utsträckning i befintlig sträckning och att alternativ 3 och 4 ger bäst effekt.

48. Alfild och Hugo Nilsson, Norra Norrelundsvägen 35, 439 91 Onsala.

Bygg inte en ny Onsalaväg och förstör den fina natur som människor och djur så väl behöver.

Vägverkets kommentar:

För att lösa uppställda mål behövs en ny väg.

49. Hans Marmgren, Båtmansstigen 4, 43932 Onsala.

Det är endast stopp i trafikflödet på Onsalavägen då det skett en olycka, vilket mycket sällan inträffar. Problemen uppstår först på motorvägen vid Lindome och återkommer vid Kallebäcksmotet. Onsala är ett litet problem som borde kunna åtgärdas genom ombyggnad av den nuvarande sträckningen. Felaktigt att dela upp Onsalahalvön med ytterligare en väg i nord – sydlig riktning och ta jordbruksmark i anspråk. Använd dessa medel där de gör mer samhällsnytta, satsa på dubbelspårig järnväg genom Halland och ett stickspår för pendeltåg ut mot Onsalahalvön.

Vägverkets kommentarer:

Detta projekt är inte i första hand tänkt för att lösa ett framkomlighetsproblem. Vid prioritering av kommunikationsprojekt värderas samhällsnyttan av järnvägsprojekt mot vägprojekt.

50. Karl Sundbaum, GamlaSkällaredsvägen 1, 439 32 Onsala.

- Samtliga alternativ har en dragningslinje mellan Skällared och Presseskolan. Skällared torde vara ett av Onsalas barnrikaste områden och absoluta majoriteten går på Presseskolan.
- Förbättringar på befintlig väg borde kunna lösa de problem som adresseras. Att trafiken skulle minska med 80 % vid nybyggnadsalternativen känns orealistiskt.
- Alternativ 4 kommer kraftigt att störa samtliga hushåll längs Gamla Skällaredsvägen.
- Är det vettigt att nu göra en lösning som innebär en omväg för de flesta hushåll, men där man ändå hamnar i Forsbäck. Varför i så fall inte utreda en väg nerifrån Onsala centrum snett norrut mot motorvägen samt förbättra den befintliga väg 940.

Vägverkets kommentarer:

- En GC-bro föreslås där gamla Skällaredsvägen passerar förbifarten. Problemet får dock studeras noggrannare i nästa skede.
- Vägutredningen har kommit fram till att det inte går att lösa uppställda mål i befintlig sträckning. Åtgärder för ca 20 Mkr är avsatta i nybyggnadsalternativen för åtgärder i befintlig sträckning, som lyfter över trafiken till den nya sträckningen.
- Boende längs Gamla Skällaredsvägen kommer att bli berörda av nybyggnadsalternativen. Hur vi bäst löser problemen får studeras noggrannare i nästa skede.
- I trafikutredningen för Onsalahalvön från 2001 studerades olika lösningar över Onsalahalvön. Utredningen ledde fram till att sträckan Rösan – Forsbäck prioriterades.

51. Lars Mattsson, Norrelundsvägen 66, 439 91 Onsala (kontaktperson).

Gården Norrelund 2.1 beskriver hur alternativen drabbar gården. Alternativ 3 är det förslag som drabbar gården mest, det går rakt igenom gårdens inägor och gör att det blir svårt att odla och ha någon djurhållning på gården. Vilket med stor sannolikhet leder till att de växer igen.

Den nya vägsträckningen kommer att bli en barriär mellan bostadsområdena och rekreations- och vandringsområdena.

Om man försåg den nuvarande vägen med någon form av bullerplank så måste det påverka trafiksäkerheten positivt.

Vägverkets kommentarer:

Korridoren för alternativ 3 och 4 berör fastigheten mest. Exakt hur den berörs kommer att studeras i nästa skede. Vägens barriäreffekter och bulleråtgärder finns beskrivna i miljökonsekvensbeskrivningen. Detaljlösningar studeras i nästa skede.

52. Tomas Schale, Norrelundsvägen 64, 439 91 Onsala.

Många människor promenerar, rider, springer och cyklar på Norrelundsvägen och vidare Apelrödsvägen åt sydväst eller nordost, denna slinga kommer att bli väldigt fördärvad att använda om det blir en ny väg. Hur blir det med Norrelundsvägen, kommer den att stängas av för genomfart och hur blir det vid Staragården?

Vi på Norrelundsvägen får ca 1,5 mil istället för 1,0 mil i resväg till Kungsbacka. Många andra längs nuvarande väg tvingas åka söderut innan de kommer på en ny väg och får då betydligt längre väg vilket ger stora tidsförluster. Bygg om nuvarande väg.

Vägverkets kommentarer:

Det är planerat med planfria korsningar vid Apelrödsvägen och vid Staragården. Det är rätt att vissa får längre väg. Utredningen räknar på det totala trafikarbetet/tiden mellan Rösan och Forsbäck.

53. Olle Küsel, Stiftelsen Donationen Fädernearvet, Box 17, 439 21 Onsala.

Vägalternativ 1, 2 och 3 påverkar Stiftelsens fastigheter Apelröd 1:4, Onsala Lindås 1:6 och Onsala Underliden 1:4 på ett mer eller mindre förödande sätt.

Vägkorridoren vid Björsmosse inkräktar på de samfälliga fastigheterna Apelröd 33s-116 och Onsala Underliden 32s-116 var ägandeförhållande ej är kända. Stiftelsen önskar snarast få utrett Stiftelsens ägarandel i samfälligheterna.

Vägverkets kommentarer:

I nästa skede anpassas vägen i korridoren för att på ett rimligt sätt tillgodose olika intressen.

Vid eventuellt ianspråktagande av mark får ägandeförhållandet utredas.

54. Helge Martinson, Onsala Björkväg 3, 439 37 Onsala.

Poängterar den stora säkerhetsrisk som i dagsläget råder för den oskyddade trafiken på GC-vägen. Otaliga tillbud har förekommit. Att förbättra den befintliga vägen är därför av trafiksäkerhetsskäl otänkbart. Jag föreslår alt. 4 som mest realistiskt.

Vägverkets kommentar:

Trafiksituationen längs den befintliga vägen är otillfredsställande och mycket svår att lösa i befintlig sträckning.

55. Lennart Kullbo och Eva Bergqvist, Strannegårdsvägen 7, 439 31 Onsala.

Har dagligen kört vägen fr.o.m. 1982 – t.o.m. 2008/ff. Upplever ökad trafik endast mellan 07.40 – 08.05 och 16.30 – 17.30. De stopp som bildas under morgonen består i flertalet fall av skolskjutsande föräldrar vid Presseskolan. Nuvarande väg är för lite trafikerad för att en nybyggnad ska behövas inom överskådlig framtid, en `lätt` upprustning av befintlig väg är realistiskt.

Vägverkets kommentarer:

I vägutredningen framgår dels trafikflödena under morgon och eftermiddags rusning. Dessutom framgår trafikflödet variation över dygnet. Stor del av vägen har en trafik som vid nybyggnad skulle motivera en utbyggnad till mötesfri motortrafikled.

56. Stefan Hjerpe, Skällaredsvägen 53, 43932 Onsala.

Har svårt att förstå hur en ny sträckning av vägen ska hjälpa, eftersom man ska förbi Forsbäck där det redan idag är långsamgående trafik ut till E6:an och därmed faller den samhällsekonomiska nyttan.

Vägverkets kommentar:

I den samhällsekonomiska beräkningen ingår bara den ombyggda delen övriga vägar betraktas som oförändrade.

57. Anders Cedergren, Sunnerlund, Apelrödsvägen 80, 439 91 Onsala.

Varför flytta en del av trafiken (problemet) och därigenom skapa ytterligare en ny barriär effekt? Det enkla svaret är kanske utveckling. Landskapet förändras över tiden Det byggs, exploateras och inget bli som det en gång varit. Den intressanta frågan är

kanske snarare, vem som har rätten att bestämma vad man ska göra med någon annans egendom?

Vägverkets kommentar:

Alla vägprojekt som tar mark i anspråk kan i arbetsplaneskedet överklagas till regeringen. Mer om detta kan man läsa om i Vägen och markägaren. Rättigheter, skyldigheter och möjligheter att påverka. Skriften kan beställas från Vägverket.

58. Ingrid och Kurt Wallin, Rösans väg 1, 439 36 Onsala.

Motsäger sig alternativ 1, 2 och 3, helst ombyggnad av befintlig väg. Tillfartsvägarna till alternativ 1 och 2 blir långa omvägar för många och tar mycket mark i anspråk. Landskapsbilden, miljön och utsläpp blir påfrestningar.

Vägverkets kommentar:

I vägutredningen kommer vi fram till att alternativ 3 eller 4 är att föredra.

59. Harriet Franklin Svensson, Jaktstigen 1, 439 32 Onsala.

Flyttade till Onsala 1973, blev då lovad ny väg, vart tog det beslutet vägen. Det är inget fel på gamla Onsalavägen bara det att man inte kommer ut på den.

Vägverkets kommentar:

Förbättrad befintlig väg bidrar inte i någon större utsträckning till de för projektet uppställda delmålen.

60. Magnus Gustafsson, Östra Moränvägen, 439 32 Onsala.

Vad gör det för nytta med en ny väg som mynnar ut i en gammal väg ändå. I dag bor vi granne med en härlig skog med motionsspår, barnen är där varje dag. Ska det göras något så bygg ut den väg som finns.

Vägverkets kommentar:

Förbättrad befintlig väg bidrar inte i någon större utsträckning till de för projektet uppställda delmålen.

61. Marianne Wallengren, Röseråsvägen 18 439 91 Onsala.

Åtgärda den befintliga vägen med ”tyst asfalt”, bullerskydd och gångtunnlar på strategiska platser. Starta kampanj för att fler ska åka kollektivt, samåka eller cykla. Iordningsställ ett cykelstråk till Kungsbacka. All trafik som ska till västra Göteborg behöver inte köra via Forsbäck, en uträdd Lunnaväg skulle bli ett attraktivt alternativ.

Vägverkets kommentarer:

Kollektivåkande, samåkning och cykling är mycket viktigt att stimulera. Vi konstaterar dock i vägutredningen att de löser inte problemen, men måste studeras noggrannare i nästa skede. I trafikutredningen 2001 tittade man på hela Onsalahalvön. Därefter prioriterade man väg 940, sträckan Rösan – Forsbäck.

62. Jan och Lena Olausson, Konvalecentvägen 2, 439 33 Onsala.

Alternativ 4 är bäst ur alla synvinklar, miljö, säkerhet, ekonomi, samhällsekonomiskt m.m. Alternativet förbättrad väg ger inga fördelar utan en klar försämrad miljö och framkomlighet i Onsala.

Vägverkets kommentar:

I vägutredningen kommer vi fram till att alternativ 3 eller 4 är att föredra.

63. Charlotta Klockare, Östra Moränvägen 27, 439 32 Onsala.

Som boende i området Presse påverkas vi negativt av en ny vägsträckning i form av ökad trafik och buller. Vi förespråkar därför en utbyggnad av befintlig väg.

Vägverkets kommentar:

Åtgärder kommer att göras på både Skällaredsvägen och den nya vägsträckningen för att minska effekterna vid en utbyggnad.

64. Martin Stigh, Älgvägen 26, 439 37 Onsala.

Nej, förbättrad befintlig väg är tyvärr meningslöst, så väljs inte alternativ 1,2,3 eller 4 kan ni avstå från att bygga mer hus på Onsala och låta avskärma denna del från resten av Sverige. Den rätten kanske inte ni eller vi boende på Onsala har så se till att genomföra något av era tänkbara fyra alternativ.

Vägverkets kommentarer:

Förbättrad Befintlig väg bidrar inte i någon större utsträckning till de för projektet uppställda delmålen.

I vägutredningen kommer vi fram till att alternativ 3 eller 4 är att föredra.

65. Peter Pihl, Vickavägen 51, 439 30 Onsala.

Alternativ 1 eller 2 verkar vara de bästa alternativen eftersom de får bort trafiken så långt som möjligt från bebyggelsen.

Vägverkets kommentar:

I vägutredningen kommer vi fram till att vid en sammanvägning är alternativ 3 eller 4 är att föredra.

66. Elsa och Sten Wendin, Onsala Kulleväg 22, 439 34 Onsala.

- Vägutredningen är långt ifrån fullständig och i stora stycken synnerligen subjektiv eftersom den helt utelämnar eller negligerar negativa konsekvenser.
- Den trafikekonomiska vinsten är kraftigt överdriven eftersom man räknar restidsbesparingar till ett värde av 640 MSEK och dessa besparingar inte kommer att bli reella förrän flaskhalsen i Forsbäck försvinner.
- Miljö i alla aspekter drabbas mycket mer negativt än vad som utredningen ger sken av.
- Alla nybyggnadsalternativ drabbas mycket mer negativt än vad utredningen ger sken av.
- Alla nybyggnadsalternativ drabbar oss miljömässigt och ekonomiskt på ett oacceptabelt sätt.

Vi protesterar emotsätter oss med det bestämdaste mot nybyggnadsalternativen 1-4 och förordar en upprustning av befintlig väg.

Vägverkets kommentar:

De samhällsekonomiska värderingarna och redovisningarna följer de normer som ska användas vid infrastrukturprojekt.

67. Värna Onsala c/o David Sjöstrand, Knapegårdsvägen 1, 439 93 Onsala (kontaktperson).

- Ifrågasätter de stora skillnader i vägutredningarna från 1998 och 2008, som finns i den samhällsekonomiska nyttan mellan nybyggnadsalternativen och alternativet ombyggd väg. Anser att man grovt underskattat de ökade körsträckor som många kommer att drabbas av med en ny väg.
- Eftersom den gamla vägen enligt utredningen kommer att få mycket låg trafik, leder detta paradoxalt nog till att många kommer att välja att köra där. Skolor, förskolor och äldreboende ligger dessutom så att man måste köra på den befintliga vägen. Detta leder till att trafiken på den gamla vägen oundvikligen blir större än vad det antas i utredningen.
- I 1998 års vägutredning kom man till slutsatsen att alternativet ombyggnad av befintlig väg är det bästa ur kollektivtrafiksynpunkt. Den nu aktuella utredningens slutsats att nybyggnadsalternativen är bättre för kollektivtrafiken är därmed inte trovärdigt.

- Många av de näringsverksamheter som finns utmed befintlig vägsträckning idag, såsom livsmedelsbutiker, kiosker, frisörer mm. kommer att påverkas mycket negativt om trafikflödet flyttas till en ny väg.
- Har den formella hanteringen varit korrekt, eftersom informationsmötet ägde rum innan utredningen var publicerad.

Vägverkets kommentarer:

- Det fanns en del felaktigheter avseende trafikområdet i utredningen från 1998, och många ingångsvärden har förändrats mellan 1998 och 2008. I utredningen ligger naturligtvis trafiken på anslutningsvägarna till nybyggnadsalternativen med, därför ser man skillnad på restidsförändringarna mellan de olika alternativen.
- I kostnaden för nybyggnadsalternativen ingår ca 20 Mkr för åtgärder på befintlig väg. Detta är åtgärder som ökar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och stimulerar till kollektivåkande på befintlig väg, på bekostnad av övriga trafikanters framkomlighet.
- I 2008 års vägutredning kombineras bättre framkomlighet för bussar på befintlig väg med expressbusslinjer på nybyggnadsalternativen.
- Där man byggt förbifarter har det i vissa fall haft en negativ inverkan på näringsverksamheten längs befintlig väg, men det finns också exempel där det har haft en positiv inverkan.
- Informations- och samrådsmötet hölls innan utställelsen för att få upp intresset och kunskapen inför utställelsen. Därefter har vi svarat på uppkomna frågorna. Formellt uppfyller detta kraven enligt VVFS 2007:223 5§.

68. Håkan Strandberg, Ranagårdsvägen 9, 439 34 Onsala.

- Vägreservatet Rösan – Mariedalsvägen känns helt onödigt och bör ersättas av ett kortare avsnitt Mariedalsvägen upp till den planerade rondellen vid Ranagården. Detta pga. att det är i denna riktning Onsala kommer att kunna expandera.
- Hur är det tänkt att flaskhalsen i Forsbäck ska lösas?

Vägverkets kommentarer:

- I trafikutredningen från 2001 finns detta studerat (se alternativ 1B). Trafikutredningen m.m. ligger sen som underlag för denna vägutrednings omfattning.
- Inför att den regionala planen revideras under 2009 pågår en mindre studie av sträckan Forsbäck – Motorvägen.