

Samrådsredogörelse

Väg 168, Ekelöv-Kareby

Kungälv kommun, Västra Götalands län

Vägplan – val av lokaliseringsalternativ

Projektnummer: 130 108

2023-10-30



Trafikverket

Postadress: 405 33, GÖTEBORG

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Väg 168, delen Ekelöv-Kareby

Författare: Erik Frid, m fl COWI AB

Dokumentdatum: 2023-10-30

Ärendenummer: TRV 2018/117290

Uppdragsnummer: 130 108

Version: 3.0

Kontaktperson: Trafikverket, Epheram Demelash Getahun

Uppdragsansvarig: COWI, Dennis Strid

Fotograf: COWI AB, om inget annat anges

Innehåll

SAMMANFATTNING	5
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	6
TIDIGARE GENOMFÖRDA SAMRÅD.....	7
Samrådsredogörelse, daterad 2013-06-20	7
Samrådsredogörelse, daterad 2014-04-11	7
Samrådsredogörelse, daterad 2016-05-06	8
SAMRÅDSKRETS	9
Skede Samrådsunderlag.....	9
Skede Samrådshandling för val av lokaliseringsalternativ	9
SAMRÅD	9
Samråd med berörd länsstyrelse	10
Samråd med berörd kommun.....	13
Samråd med de enskilda som antas bli särskilt berörda	15
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	32
Samråd med allmänheten	42
BILAGA 1 SAMRÅDSKRETS.....	48
Skede Samrådsunderlag.....	48
Skede Samrådshandling val av lokaliseringsalternativ.....	49

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

Samrådsredogörelsen uppdateras fortlöpande. Handlingen kommuniceras vid ett antal tillfällen under projektets gång och vid dessa tillfällen ges handlingen aktuellt datum men också nytt versionsnummer. Version 3.0 är sammanställd utifrån samråd inför val av lokaliseringsalternativ.

- Version 1.0, daterad 2019-06-05, är bifogad samrådsunderlag inför länsstyrelsens BMP-beslut.
- Version 2.0, dat 2022-05-31, redogör för genomförda samråd kring förslag till lokaliseringsalternativ från och med hösten 2019 fram till hösten 2022.
- Version 3.0, dat 2023-10-30, redogör för genomförda samråd inför val av lokaliseringsalternativ under hösten 2022 fram till och med oktober 2023.

Sammanfattning

Samråd hålls fortlöpande genom hela planlägningsprocessen. Med samråd avses muntliga och skriftliga kontakter samt genomförda möten.

Denna samrådsredogörelse beskriver de samråd som har skett under arbetet med framtagande av vägplan för en ny väg 168, delen Ekelöv-Kareby. Arbetet med framtagande av vägplan är indelat i olika skeden, där projektet just nu är i skede Samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ.

Samrådsredogörelsen är ett dokument som sammanfattar de samråd som genomförts tidigare inom projektet samt de samråd som genomförts i skede Samrådsunderlag och i skede Samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ. Det innebär att i denna samrådsredogörelse redovisas de samråd som skett till och med 2022-08-26. Yttranden, synpunkter och minnesanteckningar från nu genomförda samråd är diarieförda hos Trafikverket med ärendenummer TRV 2018/117290.

I skede Samrådsunderlag har ett skriftligt samråd genomförts där samrådsunderlaget, under perioden 2019-03-07 till 2019-04-04, har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Ett samrådsmöte genomfördes 2019-03-14 i Kungälv's Stadshus. Enskilda som antas bli särskilt berörda bjöds in till mötet via brev. Allmänheten och övriga intressenter bjöds in till samrådsmötet via annonsering i Kungälv's-Posten, i Göteborgs-Posten och i Post och Inrikes tidningar samt på Trafikverkets hemsida.

I skede Samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ, har två skriftliga samråd genomförts. Det första samrådet har genomförts under perioden 2019-12-05 till 2020-01-10, där förslag till lokaliseringsalternativ med tillhörande presentationsmaterial har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Ett samrådsmöte genomfördes 2019-12-12 i Kungälv's Stadshus. Allmänheten och övriga intressenter bjöds in till samrådsmötet via annonsering i Kungälv's-Posten, i Göteborgs-Posten och i Post och Inrikes tidningar samt på Trafikverkets hemsida. Det andra samrådet har genomförts under perioden 2022-09-05 till 2022-09-27, där studerade lokaliseringsalternativ tillsammans dess förutsättningar, påverkan och konsekvenser har redovisats. Samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ, och presentationsmaterial har under perioden funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Ett samrådsmöte genomfördes 2022-09-13 i Mimerns teater, Kungälv. Särskilt berörda bjöds in till samrådsmötet via brev medan allmänheten och övriga intressenter bjöds in via annonsering i Kungälv's-Posten, i Göteborgs-Posten och i Post och Inrikes tidningar samt på Trafikverkets hemsida.

Samrådsredogörelsen kommer att uppdateras succesivt under planlägningsprocessen.

Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskrets är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för det här projektet har funnits tillgänglig via [projektets hemsida](#) och har uppdaterats vid följande tillfällen: 2018-09-10, 2019-04-01, 2019-11-04 och 2020-04-22. Sedan april 2022 finns informationen i planläggningsbeskrivningen inarbetad i löpande text på projektets hemsida.

Tidigare genomförda samråd

Tre tidigare samrådsredogörelser finns upprättade för projektet där tidigare samrådsmöten, synpunkter samt yttranden från Trafikverket redovisas. De tidigare samrådsredogörelserna sammanfattas i följande kapitel och finns i sin helhet tillgängliga via [projektets hemsida](#).

Samrådsredogörelse, daterad 2013-06-20

I samrådsredogörelsen från 2013-06-20 redogörs för samråd som genomfördes i samband med framtagande av Förstudie och sedermera Samrådsunderlag för väg 168, delen Ekelöv-Kareby. Som följd av ändrad lagstiftning från och med 1/1 2013 färdigställdes inte Förstudien, utan Trafikverket tog i stället fram ett Samrådsunderlag, daterat 2013-03-01, i enlighet med den nya lagstiftningen. Samrådsunderlaget fanns, under perioden mellan 2013-03-04 och 2013-03-25 tillgängligt i Stadshuset i Kungälv, på biblioteket i Mimers Hus i Kungälv, hos Trafikverket på Kruthusgatan 17 i Göteborg samt på Trafikverkets hemsida. Samrådsmöten i samband med framtagandet av förstudien/samrådsunderlaget genomfördes med fastighetsägare 2012-07-10, med Länsstyrelsen 2012-10-18 samt med allmänheten 2012-11-21.

Totalt inkom nio skrivelser från myndigheter, organisationer, allmänheten och företag. Flera av skrivelserna från allmänheten hänvisade till vägens negativa påverkan på landskapsbilden, jordbruksmark, betesmark, åkermark, strövområden, kultur- och naturmiljön samt befintliga bullerproblem. I flera av skrivelserna inkom även förslag på lokalisering av en ny trafikplats och en ny väg samt nya gång- och cykelvägar. Det framfördes oro kring möjlighet till fortsatt bedrivande av verksamheter. Utöver skrivelserna lämnades en protestlista mot vägen och mot en ny trafikplats i Kareby in. Det inkom även en namnlista med synpunkter kring vad ett ingrepp i odlingslandskapet nordväst om Grokareby skulle innebära. I yttrandena från myndigheter och organisationer framfördes positiv syn på en ny vägsträckning. Det underströks dock att det slutgiltiga förslaget bör ha minsta möjliga påverkan på betes- och jordbruksmark, värdefulla naturområden samt på boendemiljö i form av bullerstörning.

2013-09-06 beslutade Länsstyrelsen att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta innebar att en Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) behövdes tas fram i nästkommande skede.

Samrådsredogörelse, daterad 2014-04-11

Samrådsredogörelsen från 2014-04-11 behandlar genomförda samråd för "Samrådshandling, vägplan, val av lokaliseringalternativ". I denna del av projektet studerades alternativa vägkorridorer. Samrådshandlingen fanns, under perioden mellan 2014-01-13 och 2014-02-24 tillgängligt i Mimers Hus i Kungälv, hos Trafikverket på Kruthusgatan 17 i Göteborg samt på Trafikverkets hemsida. Informations- och samrådsmöten med allmänheten hölls i Kungälv med omnejd vid tre olika tillfällen. Det första mötet hölls med fastighetsägare vid Grokareby och Bollestad 2012-07-10. Det andra samrådsmötet hölls i Karebyskolan 2012-11-21 och det tredje mötet hölls i Thorildskolan 2013-09-24.

Samrådsredogörelsen från 2014 omfattar 55 skrivelser från allmänheten och företag, samt 14 skrivelser från myndigheter och organisationer. Det inkom båda positiva och negativa åsikter kring en ny väg och en ny trafikplats. Flera av skrivelserna förordade någon av de

olika korridorerna med hänsyn till påverkan på landskap, kulturmiljö, jordbruk, fastigheter, trafiksäkerhet och buller. Flera av skrivelserna innehåll även förslag på väglinjens lokalisering och utformning samt framförde önskemål om busshållplatser, pendelparkering och ny gång- och cykelväg. Flera fastighetsägare uttryckte kritik kring planeringen, processen och Trafikverkets kunskap. Yttranden från företag informerades om olika verksamhetsområden samt konsekvenser av olika vägdragningar.

Samrådsredogörelse, daterad 2016-05-06

Samrådsredogörelsen från 2016 behandlar samråd för "Samrådshandling, vägplan, utformning av planförslag" och redovisar de samråd som genomfördes efter beslut om Grön korridor. Samrådshandlingen fanns, under perioden mellan 2015-08-20 och 2015-09-10, tillgänglig i Stadshuset i Kungälv, på Kungälvs bibliotek, hos Trafikverket på Kruthusgatan 17 i Göteborg samt på Trafikverkets hemsida. Ett samrådsmöte genomfördes 2015-08-26. Enskilda som särskilt berörs samt myndigheter, intressenter och berörda organisationer bjöds in via brev. Mötet annonserades även i tidningar och på Trafikverkets hemsida. Samråd med berörda ledningsägare inom vägkorridoren genomfördes via telefon och e-post under perioden mellan 2015-11-30 och 2015-12-07, samt under perioden mellan 2016-04-28 och 2016-05-02. Ett samrådsmöte hölls även med Västtrafik 2015-12-11.

Det inkom ett flertal skrivelser från allmänheten, företag, myndigheter och organisationer.

Kungälvs kommun med flera framhöll vikten av hållplatser och pendelparkering samt beaktande av buller i kommande utredningar.

I flera av skrivelserna från både allmänheten och företag samt myndigheter och organisationer uttrycktes oro kring den planerade vägen. Oron gällde framför allt negativ påverkan på boendemiljön, buller, naturbetesmark, kulturmiljön, jordbruk, den biologiska mångfalden, avvattning, hästnäringen, trafiksäkerheten samt landskapsbilden. Det inkom även flera förslag på annan lokalisering och utformning av vägen och trafikplatsen. I skrivelserna från både Kungälvs kommun, från allmänheten, företag, myndigheter och organisationer uttrycktes även önskemål kring busshållplats och pendelparkering, tågstation i Skårby samt cykelväg med belysning utmed den nya vägen. Skrivelserna från allmänheten efterfrågade anslutningsvägar till väg 168 samt informerades om olika verksamheter, telestationer och ledningar inom och intill planerat vägområde.

Västtrafiks skrivelse gällde framför allt placering av befintliga och nya hållplatser. Kungälvs kommun framhöll vikten av busshållplatser och pendelparkering i anslutning till ny trafikplats. Gällande busshållplatser och pendelparkering enades Trafikverket och Västtrafik kring att det i då inte finns tillräckligt med resandeunderlag för att motivera busshållplatser och därmed pendelparkeringar vid studerad trafikplats.

Samrådsrets

Projektets samrådsrets utgörs av de enskilda som antas bli särskilt berörda vilket omfattar alla fastighetsägare inom utredningsområdet. Därtill utgörs samrådsretsen av allmänheten, myndigheter, organisationer, Västtrafik, Kungälv kommun och Länsstyrelsen i Västra Götaland. Projektets samrådsrets utgörs således av en större krets än den lagstadgade kretsen i vilken enskilda som antas bli särskilt berörda, berörd länsstyrelse och berörd kommun ingår samt, om åtgärden har betydelse för kollektivtrafiken, också berörd kollektivtrafikmyndighet.

Skede Samrådsunderlag

I skede samrådsunderlag har de enskilda som antas bli särskilt berörda samt Kungälv kommun och Västtrafik fått utskick om samråd.

Skede Samrådshandling för val av lokaliseringsalternativ

I samband med samråd kring förslag till lokaliseringsalternativ i december 2019 har med utgångspunkt i Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan (BMP) samråd skett med utökad krets, vilket bland annat omfattar statliga myndigheter och intresseorganisationer. Därtill har de enskilda som antas bli särskilt berörda samt Länsstyrelsen, Kungälv kommun och Västtrafik fått utskick om samråd.

Inför samråd inför beslut om val av lokaliseringsalternativ hösten 2022 genomfördes en översyn av samrådsretsen utifrån vilka organisationer som lämnat synpunkter i samband med det inledande samrådet om bortvalda områden och förslag till lokaliseringsalternativ. De organisationer som inte lämnade synpunkter då avfördes från samrådsretsen.

Samråd

Samråd hålls fortlöpande genom hela planlägningsprocessen. Med samråd avses muntliga och skriftliga kontakter samt genomförda möten.

Denna samrådsredogörelse beskriver de samråd som har skett under arbetet med framtagande av vägplan för en ny väg 168, delen Ekelöv-Kareby. Arbetet med framtagande av vägplan är indelat i olika skeden, där projektet just nu är i skede Samrådshandling för val av lokaliseringsalternativ.

Samrådsredogörelsen är ett dokument som sammanfattar de samråd som genomförts tidigare inom projektet samt de samråd som genomförts i skede Samrådsunderlag. Det innebär att i denna samrådsredogörelse redovisas de samråd som skett till och med 2023-10-30. Yttranden, synpunkter och minnesanteckningar från nu genomförda samråd är diarieförda hos Trafikverket med ärendenummer TRV 2018/117290.

Samrådsredogörelsen kommer att uppdateras succesivt under planlägningsprocessen.

Samråd med berörd länsstyrelse

Ett samrådsmöte med Länsstyrelsen genomfördes, 2018-10-04, i inledningen av arbetet med framtagande av Samrådsunderlaget. Fokus för mötet var det tidigare beslutet om betydande miljöpåverkan (BMP), daterat 2013-06-20 och baserat på samrådsunderlaget från år 2013, fortsatt kunde vara gällande eller ej. Länsstyrelsen bedömde att det tidigare beslutet eventuellt kunde vara gällande, förutsatt att förutsättningarna från 2013 kvarstår. Vid förändringar i förutsättningarna menade Länsstyrelsen att ett nytt underlag för förnyat beslut om BMP behöver tas fram.

I och med att beslutet om grön korridor upphävdes och ett nytt utredningsområde har tagits fram beslutade Trafikverket att ett nytt samrådsunderlag skulle upprättas för ett förnyat beslut om BMP från Länsstyrelsen.

Skede samrådsunderlag

Länsstyrelsen beslutade utifrån nytt samrådsunderlag och denna samrådsredogörelse, version 1.0, 2019-07-23 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. För projekt som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, upprättas vilken sedan ska godkännas av länsstyrelsen innan vägplanen kan ställas ut för granskning. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådsrets i den efterföljande planeringen.

Länsstyrelsen skriver i sitt beslut om betydande miljöpåverkan att Trafikverket behöver beakta följande aspekter i den fortsatta planläggningen och framtagandet av miljökonsekvensbeskrivningen:

- Risk för översvämning och höga flöden i vattendrag bör beaktas till följd av klimatförändringar och ökad risk för extrem nederbörd. Länsstyrelsens rekommendation är att minst 100-årsregn respektive 100-årsflöde studeras.
- Andra risker som bör beaktas är gasledningen längs väg 168 samt passage av de två transportlederna för farligt gods, E6 och Bohusbanan.
- Miljöskydd, i form av förorenade områden, masshantering, buller, luftkvalitet, vibrationer och avstånd till verksamheter, bör beaktas. Länsstyrelsen lyfter särskilt att buller behöver hanteras så att tillkommande bullerstörningar inte påverkar de närboende negativt.
- Jordbruksmarken bör beaktas och ny väg bör lokaliseras så att så lite skada på jordbruksmarken som möjligt sker.
- Naturmiljön bör beaktas utifrån projektets påverkan på landskapet som helhet och att det mosaikartade och varierade jordbrukslandskapet kan antas ha stor betydelse för biologisk mångfald samt att groddjur har påträffats inom utredningsområdet. Länsstyrelsen påpekar också att den skyddade arten hasselsnok kan finnas inom utredningsområdet.
- Kulturmiljön bör beaktas utifrån att utredningsområdet utgörs av en komplex kulturmiljö präglad av talrika fornlämningar och ett ställvis välhävdad och småskaligt agrart landskap med höga kulturvärden. För att kunna bedöma väganläggningens slutliga påverkan på kulturmiljön behöver en arkeologisk utredning, steg 2, genomföras inom föreslaget lokaliseringsalternativ.

Skede Samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ

Länsstyrelsen valde att i samband med samrådet kring förslag till korridorer i december 2019 att inte yttra sig.

I mars 2022 genomfördes ett samrådsmöte med Länsstyrelsen. Vid mötet lyfte Länsstyrelsen särskilt att projektet bör vara uppmärksamma på okända fornlämningar samt möjligheten att bruka jordbruksmark, även sådan som idag inte är ibruktagen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig informationen och synpunkterna i det fortsatta arbetet med vägplanen och avgränsning av lokaliseringsalternativ.

I samband med samrådet under hösten 2022 inkom Länsstyrelsen med ett yttrande, daterat 2022-09-29. Som del i yttrandet beslutar Länsstyrelsen att projektet kan antas innebära en betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen anger i sitt yttrande att de instämmer i områden som valts bort från vidare planering respektive att lokaliseringsalternativ 1 är den lämpligaste lokaliseringen ur Länsstyrelsens synpunkt.

I yttrandet framhåller Länsstyrelsen att samtliga lokaliseringsalternativ berör områden med höga naturvärden och att intrång i biotopskyddade områden kommer att bli oundvikligt. Därav anges att Trafikverket i det fortsatta arbetet behöver beskriva vägplanens konsekvenser för biotopskyddets syften samt att kompensationsåtgärder för att minska konsekvenserna kan komma att krävas.

Länsstyrelsen konstaterar att utredningsområdet omfattar flertal lokaler för skyddade arter och att en ny vägbarriär riskerar att kraftigt försvaga viktiga ekologiska samband för dessa arter. Vidare anges att jordbruksmarken bör beaktas och att en ny väg bör lokaliseras så att så lite skada som möjligt sker på jordbruksmarken. Därtill att utförligare beskrivning för hur en ny väg kommer att korsa eller interagera med vattendragen behöver tas fram då vattendragen ur fiskevårdssynpunkt är viktiga reproduktionslokaler för öring, och även ål, och på så sätt utgör värdefulla lokaler att bevara.

I det fortsatta arbetet med valt lokaliseringsalternativ bör det enligt Länsstyrelsen tas fram fördjupade studier för att hitta lämpligt läge och utformning av den nya vägens dragning. Därtill anger Länsstyrelsen att en arkeologisk utredning steg 2 behöver genomföras inom hela eller delar av föreslaget lokaliseringsalternativ för att slutlig påverkan på kulturmiljön ska kunna bedömas. Resultatet av utredningen ska kunna användas av Trafikverket för den fortsatta planeringen av vägens slutliga lokalisering inom valt lokaliseringsalternativ.

Länsstyrelsen lyfter fram att planerad miljöteknisk markundersökning och val av ämnen för analys behöver göras utifrån en historisk inventering och det kan krävas kompletterande undersökningar för att vid behov avgränsa föroreningar. Vid val av lokaliseringsalternativ 4 behöver även risken för påverkan på lokaliseringsalternativet från deponin söder om utredningsområdet utredas enligt EBH-stödet, bland annat med avseende på lakvattenföroreningar i avledande ytvatten och sediment. Länsstyrelsen påpekar också att det, med hänsyn till berggrundens beskaffenheter behöver utredas om det finns risk för

sulfidhaltigt berg, försurning och metallurlakning samt behov av skyddsåtgärder där berg tas bort och där det planeras återanvändas i väganläggningen.

Länsstyrelsen anger att det i det kommande arbetet med masshantering även hantering av eventuella invasiva arter behöver ingå. Det behöver i den kommande MKBn också beskrivas hur massorna som genereras vid markarbetena kommer att hanteras på ett miljömässigt korrekt sätt baserat på och vilka försiktighetsmått som ska vidtas med hänsyn till dess föroreningsinnehåll. Länsstyrelsen lyfter även fram behov av en riskbedömning avseende återanvändning av massor inom projektet.

Länsstyrelsen lyfter vidare fram behov av att hanteringen av konsekvenserna vid ett skyfall samt utpekade avledningsstråk och utpekade fördröjningsytor behöver beskrivas för valt lokaliseringsalternativ.

Slutligen påtalar Länsstyrelsen att riskerna kopplade till gasledningen behöver beskrivas i kommande handlingar om lokaliseringsalternativ 1 väljs.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig informationen och synpunkterna i det fortsatta arbetet med val av lokaliseringsalternativ.

Samråd med berörd kommun

Samråd med Kungälvs kommun har genomförts kontinuerligt genom deltagande vid projektets projekteringsmöten.

Skede Samrådsunderlag

Kungälvs kommun har, genom Miljö- och byggnadsnämnden, också inkommit med ett yttrande, daterat 2019-04-11 och beslutat 2019-04-25, med Samrådsunderlaget som grund.

I sitt yttrande lyfter Miljö- och byggnadsnämnden fram det småskaliga kulturlandskapet med en stor mängd värdeelement och strukturer som är viktiga för den biologiska mångfalden. Bland annat lyfts det värdefulla och bevarandevärda odlingslandskapet i sydväst, ängs- och hagmark samt områden med alsumpskog och inslag av ädellöv i söder. Därtill lyfts omgivningen kring Kareby gamla kyrka som av kommunen klassas som bevarandeområde avseende kulturmiljö. Den samlade bebyggelsen vid Grokareby och Bredsten lyfts fram samt att det flertal jordbruksfastigheter där aktivt jordbruk med djurhållning bedrivs. Ett antal befintliga verksamheter inom utredningsområdet lyfts också fram, däribland Bollestads golfbana, Mällgårde avfallsdeponi samt större ledningar.

Miljö- och byggnadsnämnden lyfter särskilt upp vatten- och avloppsfrågan i sitt yttrande och framför att det i den kommande projekteringen är viktigt att undersöka var de enskilda vatten- och avloppsanläggningarna är belägna för att minimera risken för påverkan eller skada.

Miljö- och byggnadsnämnden lyfter också Grannebyån, vilken enligt Kungälvs kommun vattenöversikt är utpekad som särskilt känslig och analyser av vattnet påvisar höga halter av kväve och fosfor. Ån når i dagsläget inte upp till miljökvalitetsnormen om god ekologisk- och kemisk status främst beroende på påverkan från jordbruksmarken. Trots den tveksamma statusen framför Miljö- och byggnadsnämnden att ån och dess biflöden är en viktig öringlokal och åtgärder har över tid vidtagits för att förbättra betingelserna för fiskbeståndet. Miljö- och byggnadsnämnden informerar också om att Grannebyån omfattas av strandskydd och ingrepp inom detta kräver strandskyddsdispens.

I sitt yttrande lyfter Miljö- och byggnadsnämnden även upp bullerfrågan och att buller redan idag har stor negativ inverkan på de kringboende samt att det inom utredningsområdet finns risk för bullernivåer över de långsiktigt acceptabla värdena. Miljö- och byggnadsnämnden anser att det är viktigt och nödvändigt med fördjupade utredningar avseende bullerpåverkan och behov av bullerdämpande åtgärder för att minimera risken för att olägenhet för människors hälsa uppstår samt att kostsamma bullerdämpande åtgärder måste vidtas i efterhand.

Slutligen bedömer Miljö- och byggnadsnämnden att projektets lokalisering och karaktäristiska egenskaper samt de möjliga effekternas karaktäristiska egenskaper medför betydande miljöpåverkan i enlighet med förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar med tillhörande bilagor. Motiv till bedömningen anges vara projektets storlek och geografiska läge samt dess påverkan på betes- och skyddsvärd jordbruksmark, landskapsbilden, kulturmiljön, möjligheten för framtida användning av marken för jordbruksändamål, bullerpåverkan, trafiksäkerheten, utsläpp till mark, luft och vatten, vatten- och avloppsanläggarna samt befintliga verksamheter inom utredningsområdet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig informationen och synpunkterna till det fortsatta arbetet med vägplanen och avgränsning av lokaliseringsalternativ. Konsekvenser för så väl landskapsbild, jordbruksmark, boendemiljö med mera kommer att behandlas i det fortsatta utredningsarbetet. Trafikverket eftersträvar att minimera påverkan på miljöer med höga och skyddsvärda bevarandevärden, på boendemiljön och verksamheter med flera.

Skede Samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ

Kungälv kommun valde att i samband med samrådet kring förslag till korridorer i december 2019 att inte yttra sig.

I april 2022 genomfördes ett samrådsmöte med Kungälv kommun. Vid mötet lyfte kommunen att de önskar en förlängning av gång- och cykelvägen parallellt med ny väg 168 västerut fram till befintlig väg 168 samt busshållplatser och pendelparkering vid ny trafikplats. Därtill diskuterades ett eventuellt förändrat väghållarskap av befintlig väg 168. Kungälv kommun lyfte därtill problematiken med trafiken och köbildningen längs E6 och över Nordreälvbron samt de svårigheter kommunen upplever som följd av att effektiv spårtrafik saknas till och från Kungälv. Kommunen efterfrågade i detta sammanhang en utbyggnad till dubbelspår längs Bohusbanan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket framhöll att önskemålen kring gång- och cykelväg, busshållplatser och pendelparkering tydligt behöver spelas in i projektet tillsammans av kommunen och Västra Götalandsregionen. Trafikverket tydliggjorde angående önskemål kring dubbelspår att projektet förhåller sig till det befintliga vägnätet och att projektet inte tar hänsyn till dubbelspår längs Bohusbanan i detta skede. Trafikverket tar dock med sig frågan och för den vidare inom Trafikverkets organisation.

I samband med samrådet inför val av lokaliseringsalternativ under hösten 2022 inkom kommunen med yttrande genom ett beslut från kommunstyrelsen (daterat 2022-12-14) som svar på samrådet. Kommunen framför i sitt beslut att Kungälv kommun i grunden, sedan 2009, har ett avtal med staten om behovet av ny infrastruktur på sträckan Ekelöv-Kareby. I beslutet lyfter kommunen att den växer och behöver hållbara infrastrukturensatsningar och att kommunstyrelsen tidigare har yttrat sig utan att projektet för den delen har kommit vidare, och i stället fördröjats och skjutits framåt i tiden. Mot denna bakgrund anger kommunstyrelsen att de väljer att inte yttra sig mer än att de förväntar sig att Trafikverket tillsammans med övriga aktörer på statlig och regional nivå gör allt för att säkerställa framdrift på ett ur alla perspektiv hållbart sätt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar till sig beslutet som en del i processen att välja lokaliseringsalternativ. Trafikverket kommer i det fortsatta arbetet eftersträva en tydlig och konkret framdrift i projektet utifrån den planläggningsprocess projektet har att förhålla sig till.

Samråd med de enskilda som antas bli särskilt berörda

Nedan beskrivs de samrådstillfällen som hållits med de enskilda som antas bli särskilt berörda.

Skede Samrådsunderlag

I skede Samrådsunderlag genomfördes ett skriftligt samråd där samrådsunderlaget, under perioden 2019-03-07 till 2019-04-04, fanns tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Ett samrådsmöte genomfördes 2019-03-14 i Kungälv's Stadshus. Enskilda som antas bli särskilt berörda bjöds in till mötet via brev. Allmänheten och övriga intressenter bjöds in till samrådsmötet via annonsering i Kungälv's-Posten, i Göteborgs-Posten och i Post och Inrikes tidningar samt på Trafikverkets hemsida. Totalt närvarade 150-200 personer vid samrådsmötet.

Vid samrådsmötet 2019-03-14 presenterades projektet, det vill säga bakgrund, mål, förutsättningar, utredningsområdet och dess intressen och fortsatt arbete. Under samrådsperioden inkom ett 30-tal skrivelser från enskilda som antas bli särskilt berörda. Skrivelserna innehåller både information och synpunkter vilka sammanfattas i följande text. Information och synpunkter som berör liknande ämnen har grupperats.

Ingen ny väg

I flera av de inkomna skrivelserna uttryckts negativa synpunkter kring att det ska byggas en ny väg. Det hänvisades i skrivelserna till negativ påverkan på natur- och kulturmiljön, jordbruks- och betesmark, buller, livskvalitet, viltolyckor samt fortsatt möjlighet för lantbrukare att bedriva jordbruk.

Trafikverkets kommentar:

Ny väg 168 är finansierad i Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2018-2029. Trafikverket har nu i uppdrag att finna den mest lämpliga vägsträckningen som uppfyller projektmålen. Detta sker genom en succesiv fördjupning i arbetet med vägplanen. Nästa skede innebär att möjliga lokaliseringalternativ/korridorer inom utredningsområdet identifieras och studeras. Därefter genomförs utredningar av möjliga väglinjer inom den korridor som väljs. Väganläggningen utformas sedan längs den mest fördelaktiga väglinjen. I arbetet med vägplanen beaktar Trafikverket de intressen som finns inom utredningsområdet och konsekvenser för så väl landskapsbild, jordbruksmark, boendemiljö med mera kommer att behandlas i det fortsatta utredningsarbetet. Trafikverket eftersträvar att minimera påverkan på miljöer med höga och skyddsvärda bevarandevärden, på jordbruks- och betesmark, på boendemiljön och verksamheter med flera.

Ingen ny väg genom vissa områden/fastigheter

Flera fastighetsägare framför önskemål om att den nya vägen inte ska anläggas genom vissa områden eller fastigheter. Önskemålen gäller områdena Hede-Mällgårde-Ekelöv-slätten och Kareby kyrka-Skyberget. De utpekade områdena anges ha brukningsvärd jordbruksmark, särskild klassad betesmark, kuperad terräng, lövskog med höga värden, fornminnen, rekreationsområden samt utgöra viktiga delar i kulturlandskapet. Flera fastighetsägare framförde även att en vägsträckning genom deras fastigheter kan komma att negativt påverka deras möjlighet till att fortsatt bedriva verksamhet, främst jordbruk, i området. En fastighetsägare framförde även önskemål om att vägen inte ska gå genom verksamhetens mark med hänsyn till svåra geotekniska förutsättningar samt att det på området finns vattendammar med rikt djurliv.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna till det fortsatta arbetet med vägplanen och avgränsning av lokaliseringsalternativ. Konsekvenser för så väl landskapsbild, jordbruksmark, boendemiljö med mera kommer att behandlas i det fortsatta utredningsarbetet. Trafikverket eftersträvar att minimera påverkan på miljöer med höga och skyddsvärda bevarandevärden, på jordbruks- och betesmark, på boendemiljön och verksamheter med flera.

Förslag till sträckningar för ny väg

I flera av de inkomna synpunkterna från fastighetsägare framförs förslag till alternativa sträckningar av den nya vägen. Förslagen avser vägsträckningar ungefär i sträckningen för tidigare grön korridor respektive så långt söderut inom utredningsområdet som möjligt. Motiven till de olika förslagen anges vara möjlighet till avlastning av befintliga trafikplatser samt minsta möjliga påverkan på befintlig bebyggelse och natur- och kulturmiljövärdena i utredningsområdet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för förslagen och tar med sig dessa i det fortsatta arbetet med vägplanen och avgränsning av lokaliseringsalternativ.

Buller

I flera av de inkomna skrivelserna framförs befintliga problem avseende buller samt oro kring ökade bullerproblem med en ny väg. I en av synpunkterna ansågs det möjligt att hantera bullerproblematiken genom att fortsätta använda befintlig väg 168 och där genomföra erforderliga bullerskyddsåtgärder.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna och kommer att utreda bullerpåverkan och behovet av bullerdämpande åtgärder i det fortsatta arbetet med vägplanen. Där riktvärdena överskrids kommer bullerskyddsåtgärder att vidtas i den mån det är tekniskt och ekonomiskt möjligt. Bullernivåer och möjliga åtgärder kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) som tas fram för projektet. För de fastighetsägare som för befintliga förhållanden upplever sig störda av buller är det möjligt att via Trafikverket ansöka om bullerskyddsåtgärder i befintlig miljö.

Vilt

I flera skrivelser framhålls att utredningsområdet är rikt på vilt och att det därmed kommer att behövas viltstängsel utmed hela den nya sträckningen. Det informeras i flera skrivelser även om befintliga viltstråk, bland annat i området vid Mällgårde samt området norr om Grokareby.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig informationen i det fortsatta arbetet med vägplanen och avgränsning av lokaliseringsalternativ. Eventuella åtgärder för vilt längs ny väg 168 kommer att studeras i kommande skede.

Möjlighet för fortsatt användning/brukande av mark

Flera fastighetsägare framför önskemål om att undvika ytterligare uppsplittring av mark och fastigheter då det kan medföra att flera marker och fastigheter blir obrukbara för utifrån dess nuvarande användning/verksamhet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig önskemålen till det fortsatta arbetet med vägplanen och avgränsning av lokaliseringalternativ. Konsekvenser för så väl landskapsbild, jordbruksmark, boendemiljö med mera kommer att behandlas i det fortsatta utredningsarbetet. Trafikverket eftersträvar att minimera påverkan på miljöer med höga och skyddsvärda bevarandevärden, på jordbruks- och betesmark, på boendemiljön och verksamheter med flera.

Kollektivtrafikåtgärder

Önskemål framförs i flera skrivelser kring busshållplatser och pendelparkering vid den nya trafikplatsen längs E6. Flera fastighetsägare i utredningsområdet uttryckte att kollektivtrafiken och förutsättningar för att pendelparkera i området idag är bristfällig och önskar förbättringar. Tillsammans med de utbyggnadsplaner som finns utmed väg 168 anses att det finns tillräckligt med underlag för nya busshållplatser och en pendelparkering.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har i dialog med Västtrafik tidigare kommit fram till att resandeunderlaget inte är tillräckligt för att motivera busshållplatser och en pendelparkering vid trafikplatsen. I arbetet med vägplanen kommer Trafikverket dock att säkerställa att det är tekniskt möjligt att anlägga busshållplatser och pendelparkering i eller i anslutning till trafikplatsen för att inte omöjliggöra åtgärderna om behovet förändras i framtiden.

Gång- och cykelvägar

I en av synpunkterna framfördes önskemål kring förbättrad gång- och cykelväg utmed befintlig väg 168 och att detta projekt ej får medföra försenad utbyggnation av de redan planerade gång- och cykelvägarna.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har i uppdrag att utreda behovet av gång- och cykelvägar längs eller parallellt med ny väg 168. Nu aktuellt projekt för utbyggnad av ny väg 168 påverkar inte de redan planerade, och i vissa fall påbörjade, utbyggnaderna av gång- och cykelvägar längs väg 168 respektive väg 574.

Information om utredningsområdet

I ett flertal skrivelser delges information om utredningsområdet. Bland dessa framförs information om att bygglov avslagits med hänsyn till skymd sikt för fornminnen i Bollestad. Det har också inkommit information om att det i början av 2000-talet planerades för en naturgasledning i dalgången vid Västra Hede och det anges att med hänsyn till höga värden i området valdes en annan sträckning för ledningen. En fastighetsägare informerar om sin tillståndspliktiga verksamhet, att nuvarande tillstånd från Länsstyrelsen går ut år 2022 samt att arbete pågår för ett nytt tillstånd, vilket beräknas vara klart under år 2019. Utöver detta informeras om olika biotopskyddade område, promenadstråk samt gammal alskog med hackspett inom utredningsområdet samt att djur med skyddsklassning (klass 3) har setts i området. Det har också inkommit specifik information kring vissa fastigheter såsom vattensjuk mark, befintlig naturlig källa för vatten, fastighet belägen på gungfly samt information kring fastighetens jordbruksverksamhet. Därtill framförs önskemål om att den vattenledningen för dricksvatten som finns från pumphus vid Kareby Korsväg och hänger i befintlig motorvägsbro över E6 flyttas med till en eventuellt ny bro om nuvarande bro skulle rivas.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig den till det fortsatta arbetet med vägplanen och avgränsning av lokaliseringsalternativ.

Åtgärder längs befintlig väg 168

Flera fastighetsägare framför förslag till åtgärder utmed befintlig väg 168. Dessa avser att bygga ut väg 168 till 2+1-väg västerut mot Tjuvkil, att bygga ut väg 168 till fyrfältsväg genom Ytterby, att ersätta signalreglerade gång- och cykelpassager med planskilda dito samt att leda trafik via Rollsbomotet i större utsträckning för att minska belastningen på Kungälvsmotet. Det framförs även att möjligheten att leda trafik via befintlig väg Sparråsvägen mot Kornhalls färja, och således minska trafiken genom Ytterby, bör utredas.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har i uppdrag att finna den mest lämpliga vägsträckningen för ny mellan väg 168 vid Ekelöv och E6 samt en eventuell koppling till väg 574. Åtgärder längs befintlig väg 168, förutom i anslutningspunkten till ny väg, ingår inte i projektet. Projektet tar dock till sig synpunkterna och för dem vidare inom Trafikverkets organisation.

Åtgärder utanför utredningsområdet

Utöver önskemål kring olika åtgärder längs befintlig väg 168 har önskemål inkommit om åtgärder som inte kan kopplas till projektet eller till utredningsområdet. Bland önskemålen finns bullerdämpande åtgärder längs E6, nyöppning av Skårby Station i ett läge längre söderut än tidigare samt ny busslinje mellan Marstrand och Kareby. I ett yttrande framförs att en ny väg på sträckan Jörlanda-Solberga-Vävra-Lycka-Kornhalls Färja, med ny bro som ersätter Kornhalls färja, bör prioriteras före en ny väg 168. Det uttryckts även att Kungälvsmotets och Kungälvstrons skick är ett stort problem.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har i uppdrag att finna den mest lämpliga vägsträckningen för ny mellan väg 168 vid Ekelöv och E6 samt en eventuell koppling till väg 574. Inom det aktuella projektets ramar finns det inte några möjligheter att utreda andra vägförbindelser eller åtgärder på andra platser. Projektet tar dock till sig synpunkterna och för dem vidare inom Trafikverkets organisation.

Skede Samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ

I skede Samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ, har projektet genomfört samråd vid två tillfällen. Det första under hösten 2019 kring bortvalda områden och förslag till lokaliseringsalternativ och det andra under hösten 2022 inför beslut om val av lokaliseringsalternativ. De två samråden och inkomna synpunkter från de enskilda som antas bli särskilt berörda redogörs för nedan under var sin rubrik.

Inledande samråd om bortvalda områden och förslag till lokaliseringsalternativ

Ett skriftligt samråd genomfördes kring förslag till korridorer under perioden 2019-12-05 till 2020-01-10. Under denna period fanns ett underlag till samråd där projektet och förslag till korridorer beskrevs med tillhörande kartor publicerat på Trafikverkets hemsida. Ett samrådsmöte genomfördes 2019-12-12 i Kungälv's Stadshus. Enskilda som antas bli särskilt berörda samt myndigheter och organisationer enligt utökad krets bjöds in till mötet via brev. Allmänheten och övriga intressenter bjöds in till samrådsmötet via annonsering i Kungälv's-Posten, i Göteborgs-Posten och i Post och Inrikes tidningar samt på Trafikverkets hemsida. Totalt närvarade 150-170 personer vid samrådsmötet.

Vid samrådsmötet 2019-12-12 presenterades projektet, det vill säga bakgrund, mål, utredningsområdet, utredningsläget, förslag till bortvalda områden och lokaliseringsalternativ samt fortsatt arbete. Under samrådsperioden inkom ett 30-tal skrivelser från enskilda som antas bli särskilt berörda. Skrivelserna innehåller både information och synpunkter vilka sammanfattas i följande text. Information och synpunkter som berör liknande ämnen har grupperats.

Information om projektet

I ett antal skrivelser har det inför samrådsmötet ställts frågor och efterfrågats information om projektet och utredningsläget.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har svarat med inbjudan till samrådsmötet och delgett information om de lokaliseringsalternativ som presenterades vid samrådsmötet och sedermera hänvisat till publicerat material på hemsidan.

I en skrivelse ställs frågan om varför nytt utredningsområde ser ut som det gör och dokumentation kring motiveringen för dess utbredning.

Trafikverkets kommentar:

Det nya utredningsområdet avgränsades som underlag till framtaget samrådsunderlag, daterat 2019-03-07. Utredningsområdet avgränsades med hänsyn till att möjliggöra en korridor som kan möta ändamålet och samtidigt få med kostnadsbilden i ett så tidigt skede som möjligt. Därtill att utredningsområdet naturligt begränsas i väster av väg 168 och i öster av väg 574. I söder begränsas möjligt utrymme av Kungälv's kommuns kommande utökning av Rollsbo industriområde genom detaljplanen för Rollsbo Västerhöjd. Områden längre norrut än utredningsområdets avgränsning bedöms inte möjliggöra ett tillräckligt "attraktivt läge för ny vägutbyggnad" med hänsyn till ändamålet avlasta väg 168 från genomfartstrafiken längs befintlig väg 168. Dessutom blir en vägsträckning längre norrut mellan E6 och väg 574 längre och mer kostsam.

I en skrivelse ställs frågan kring när och varför beslut har tagits om att ny vägförbindelse ska byggas mellan Ekelöv och Kareby, det vill säga motsvarande alternativ C i "Väg 168/Väg 604 Förbifarter Ytterby Beslutshandling 2000-03-07". I skrivelsen hänvisas till att alternativet skulle minska trafiken genom Ytterby med 20 % jämfört med att en kombination av alternativ A, ny vägförbindelse norr om Ytterby, och alternativ B, ny vägförbindelse väster om Ytterby, skulle minska trafiken genom Ytterby med 50 %.

Trafikverkets kommentar:

Beslutet att fortsätta utreda ny vägförbindelse mellan Ekelöv och Kareby togs i samband med den regionala infrastrukturplanen år 2010. Motivet var att alternativ som fortsatt leder trafik till de två trafikplatserna Kungälvsmotet och Rollsbomotet inte är långsiktiga alternativ och för att få efterfrågad avlastning av befintlig väg 168 behöver en ny länk anläggas. Därmed beslutades om en ny sträckning med anslutning till en ny trafikplats på E6. Detta bekräftades senare i en analys enligt fyrstegsprincipen som togs fram för projektet under år 2012. Alternativ B enligt utredningen som det hänvisas till är utbyggd i och med Sparråsvägen mellan väg 168 och väg 604.

I en skrivelse ställs frågan vad som var anledningen till att man inte höll fast vid tidigare beslut, att jobba efter den gröna korridoren (beslutad 2014)?

Trafikverkets kommentar:

I samband med utformningen av planförslaget för en ny vägförbindelse inom grön korridor gjordes fördjupade undersökningar som visade på behov av omfattande geotekniska förstärkningsåtgärder respektive omfattande bulleråtgärder för att minimera påverkan på boendemiljön. Samtidigt erhöles inte en slutlig lösning som bedömdes vara tillräckligt bra med hänsyn till väggeometri och omgivningspåverkan. Mot denna bakgrund beslutades att ytterligare utreda om det finns mer lämpliga alternativ för en ny vägförbindelse.

I en skrivelse ställs frågan om vilka intressenterna för en eventuell utbyggnad av vägen är, det vill säga vilka den nya vägen byggs för.

Trafikverkets kommentar:

Vägprojektet genomförs för allmänna intressen utifrån att den ingår som en del i regional plan för väginfrastrukturen och är beslutad av Västra Götalandsregionen. Bakgrunden är att befintlig väg 168 har begränsad framkomlighet, framför allt under semesterperioden samt att de två trafikplatserna Kungälvsmotet samt Rollsbomotet är överbelastade redan i dagsläget. Dessutom orsakar trafiken längs befintlig väg störningar till omgivningen, främst i Ytterby. Kungälv kommun planerar därtill att utveckla Ytterby med fler bostäder, Rollsbo industriområde respektive Arntorps verksamhetsområde med ytterligare verksamheter samt nya bostäder i Kareby. Utvecklingen i Arntorp och i Kareby medför att en koppling mellan väg 574 vid Kareby och en ny trafikplats vid E6 är önskvärd.

I en skrivelse ställs frågan kring vilken nytta som den nya vägen beräknas ha utifrån vilka som kommer att använda den nya vägen.

Trafikverkets kommentar:

Planen med ny vägförbindelse är primärt att den del av trafiken genom Ytterby som är genomfartstrafik ska flytta över till den nya vägförbindelsen. Därtill bedöms att delar av

trafiken till och från Ytterby, och särskilt till följd av kommunens planerade utveckling av samhället i västra delarna mot Sparråsvägen, också kan komma att välja den nya vägförbindelsen väg 168. Det finns också ambitioner från Kungälv kommun om att flytta över trafik västerifrån, från exempelvis Kärna, som idag trafikeras genom Ytterby, från Torsbyvägen till Sparråsvägen. För den överflyttade trafiken till Sparråsvägen kan ny vägförbindelse då vara intressant på samma sätt som för trafiken till och från utvecklingen av Ytterby. Hur stor andel som bedöms välja ny vägförbindelse beror på vilket lokaliseringsalternativ som väljs samt vilka åtgärder som genomförs längs befintlig väg 168 för att göra det till ett mindre attraktivt alternativ.

Information om utredningsområdet

I ett flertal skrivelser delges information om utredningsområdet. Bland dessa framförs att ny våtmark kommer att anläggas inom fastigheterna Guddeby 1:6 och Tofta 1:4 vilket berör korridor 4 och 5. Vidare framförs att det på fastigheten Bredsten 1:6 finns salamandrar i dammen samt att det i närbelägen alskog finns mindre hackspett som tidigare givit avslag på byggande av hus. Dessutom framförs att det finns en väl använd djurstig i dalgången invid fastigheten. Vidare framförs att områden kring "Madgroppen" ligger på gungfly. Utbredningen för detta område anges vara osäker, men att det syns tydligt under kraftledningen som passerar området. Därtill framförs att betesmarkerna mellan Bohusbanan och E6 innehåller en biologisk mångfald, bland annat en fridlyst orkidé nämnd nattviol, ett häckande par av röd glada, tranor samt salamandrar i vattendragen. Information om att även andra djur, till exempel sandödlor, finns inom utredningsområdet har också framförts.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet med vägplanen och avgränsning av lokaliseringsalternativ.

Möjlighet för fortsatt användning/brukande av mark

Flera fastighetsägare framför stark oro för att deras mark ska bli obrukbar utifrån dess nuvarande användning/verksamhet och deras verksamhet behöva bli tvingade att sluta som följd av uppsplittring av mark och fastigheter. I flera fall framförs också att det rör sig om gårdar och verksamheter som gått i arv i flera generationer. Särskilt lyfts byn Grokareby med närliggande gårdar fram i de olika skrivelserna.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har förståelse för att ny vägförbindelse kan komma att innebära stor påverkan på enskilda fastigheter, boende och verksamheter. I samband med utvärdering av lokaliseringsalternativen studeras alternativens potentiella konsekvenser för så väl landskapsbild, jordbruksmark, boendemiljö med mera och ställs mot andra aspekter som underlag till val av lokaliseringsalternativ. Inom det alternativ som sedan väljs kommer ny vägförbindelse att utformas och dess konsekvenser kommer att förtydligas och avgränsas succesivt. Trafikverket eftersträvar i detta arbete att minimera påverkan på miljöer med höga och skyddsvärda bevarandevärden, på jordbruks- och betesmark, på boendemiljön och verksamheter med flera.

Synpunkter gällande samtliga förslag till lokaliseringsalternativ

I flera skrivelser framförs synpunkter generellt på de fem lokaliseringsalternativen.

Bland annat framförs att oavsett lokaliseringsalternativ kommer miljön inom utredningsområdet att påverkas negativt på ett oåterkalleligt sätt och lämpligheten med en ny förbindelse i detta område ifrågasätts. Därtill framförs att ny vägförbindelse med tillhörande trafikplats kommer att skapa störningar inom utredningsområdet. Bland annat lyfts att bullerfrågan, som i vissa delar anges vara problematisk idag, kommer bli ännu värre. Därtill framförs att lokaliseringsalternativen innebär en större negativ påverkan på jordbruksmarken, än tidigare beslutade grön korridor, och i en skrivelse med koppling till möjligheten till självförsörjning. I en av skrivelserna framförs frågan om det inte finns någon bättre lösning.

I en skrivelse framförs att ny vägförbindelse är ett utmärkt förslag och önskat som många åretrunt- och sommarboende i västra delarna av Kungälv kommun. Som argument framförs att det är problem med Köbildning vid cirkulationsplatsen i Ytterby och fram till korsningen till och från Rollbo industriområde, och att väg 613 och väg 617 med dess brister väljs som alternativ väg. I en annan skrivelse framförs att det är otroligt viktigt att anslutningarna till den nya vägförbindelsen i väster och öster, samt för lokaliseringsalternativ 1 där väg 613 ansluts till ny vägförbindelse, blir bra, gärna stora cirkulationsplatser med flera körfält i tillfarterna, för att skapa god framkomlighet även med hänsyn till sommartrafiken.

I en skrivelse framförs att ny vägförbindelse bör anläggas så rak som möjligt inom lokaliseringsalternativ 1, för att minska kostnaden, anpassa den till landskapet vid passage av järnvägen och kommande dubbelspår samt för att undvika "Madgropen".

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har förståelse för att ny vägförbindelse inom ett av de fem lokaliseringsalternativen kommer att innebära tillkommande påverkan och störningar inom utredningsområdet. Vi tar hänsyn till och kommer att utvärdera ett stort antal olika parametrar, som till exempel naturvärden, kulturvärden, landskapsvärden, boendemiljö, bullerpåverkan, förorenad mark, kommunala planer, restid, trafikflöden, anläggningskostnad, mm, vilket sammanställs till ett förslag till lokaliseringsalternativ. Detta alternativ, vilket vi redan nu kan konstatera, kommer att vara en kompromiss mellan alla olika intressen, där inga intressen sannolikt blir helt opåverkade.

Synpunkter på förslag till lokaliseringsalternativ 1

I ett flertal skrivelser framförs synpunkter specifikt för lokaliseringsalternativ 1.

I ett par skrivelser ifrågasätts att lokaliseringsalternativ 1 fortsatt är ett alternativ. Detta med hänsyn till att förslag till trafikplatslägen flyttas till mer kostsamma lägen, jämfört med tidigare grön korridor, och att det påstådda problemet med "Madgropen" fortsatt passeras och omfattas av korridoren. Området vid "Madgropen" anses kunna ha passerats även i den tidigare gröna korridoren. Därtill ifrågasätts alternativet utifrån att i princip samma sträckning västerut mot väg 168, som för tidigare grön korridor innebar höga kostnader för geotekniska åtgärder och bullerskyddsåtgärder, åter är aktuellt. Vad gäller trafikplatsläget i norra delen av korridoren framförs det anses vara helt uteslutet med hänsyn till påverkan på det flacka landskapet och påverkan på jordbruksmarken även öster om E6. För anslutningen till väg 574 och ett nordligt trafikplatsläge framförs att den riskerar att hamna utanför Kareby samhälle och skola och därmed inte är godtagbar som följd av att tung trafik kommer trafikera den vägen. Vad gäller trafikplatsutformningen framförs att en utformning

som medför så liten påverkan på miljön som möjligt är att föredra och att utformning med fyrklöver inte är aktuellt.

I en annan skrivelse ifrågasätts lämpligheten i lokaliseringalternativet mot bakgrund i alternativets betydande påverkan på Hede-Mällgårde-Ekelöv-slätten, vilken anges vara den största och enda mer eller mindre orörda sammanhängande jordbruksmarken i området. Avseende påverkan på jordbruksmarken hänvisas till miljöbalken och att "Brukningsvärd jordbruksmark ska endast tas i anspråk om det saknas alternativ".

I ett par skrivelser framförs att lokaliseringalternativ 1 är det alternativ som förordas med hänsyn till miljöintressen och landskapet. Därtill att lokaliseringalternativet möjliggör för en rak korsningen med järnvägen samt undviker områden med naturvärden. Lokaliseringalternativet bedöms också medföra goda utvecklingsmöjligheter för området och möjlighet att skydda skyddsvärda områden.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har förståelse för att ny vägförbindelse inom ett av de fem lokaliseringalternativen kommer att innebära tillkommande påverkan och störningar i närområdet. Vi tar hänsyn till och kommer att utvärdera ett stort antal olika parametrar, som till exempel naturvärden, kulturvärden, landskapsvärden, boendemiljö, bullerpåverkan, förorenad mark, kommunala planer, restid, trafikflöden, anläggningskostnad, mm, vilket sammanställs till ett förslag till lokaliseringalternativ. Detta alternativ kan vi redan nu se är en kompromiss mellan alla olika intressen, där inga intressen sannolikt blir helt opåverkade.

Synpunkter på förslag till lokaliseringalternativ 3

I en skrivelse framförs synpunkter specifikt för lokaliseringalternativ 3.

Bland annat framförs att ny vägförbindelse inte bör anläggas i närheten av en specifik fastighet med hänsyn till buller och insyn samt att mycket djurliv, viltstråk och jordbruksmark kommer påverkas av en ny vägförbindelse i området. Därtill framförs att det finns mycket fornlämningar/fornminnen som bör bevaras i området och att avslag på bygglov har förekommit i närheten just på grund av fornminnena.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har förståelse för att ny vägförbindelse inom ett av de fem lokaliseringalternativen kommer att innebära tillkommande påverkan och störningar i närområdet. Vi tar hänsyn till och kommer att utvärdera ett stort antal olika parametrar, som till exempel naturvärden, kulturvärden, landskapsvärden, boendemiljö, bullerpåverkan, förorenad mark, kommunala planer, restid, trafikflöden, anläggningskostnad, mm, vilket sammanställs till ett förslag till lokaliseringalternativ. Detta alternativ kan vi redan nu se är en kompromiss mellan alla olika intressen, där inga intressen sannolikt blir helt opåverkade.

Synpunkter på förslag till lokaliseringalternativ 4 och 5

I ett antal skrivelser framförs synpunkter specifikt för lokaliseringalternativ 4 och 5.

I en skrivelse framförs att lokaliseringalternativ 4 och 5 är olämpliga med hänsyn till den verksamhet som sysselsätter personer med särskilda behov, utifrån bland annat säkerhet, buller samt lugn och ro, som berörs av korridorerna. För verksamheten framförs även att

lokaliseringsalternativen har påverkan på dess jordbruksmark. Det nämns också att platsen är av arkeologiskt intresse och att bland annat vattensalamandrar, häckande glada och säsonghägrar finns i närområdet.

I en skrivelse framförs att lokaliseringsalternativ 4 eller 5 är det alternativ som förordas med hänsyn till att ny trafikplats placeras så långt söderut som det är möjligt och att minst antal boende berörs av ny vägförbindelse i detta alternativ. I en annan skrivelse förordas lokaliseringsalternativ 5 mot bakgrund i att den bäst bedöms överensstämma med den långsiktiga trafikplaneringen med koppling till Nödinge och E45, som följd av att det inte finns något lokaliseringsalternativ som medger en koppling till Nödinge norr om Kareby.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har förståelse för att ny vägförbindelse inom ett av de fem lokaliseringsalternativen kommer att innebära tillkommande påverkan och störningar i närområdet. Vi tar hänsyn till och kommer att utvärdera ett stort antal olika parametrar, som till exempel naturvärden, kulturvärden, landskapsvärden, boendemiljö, bullerpåverkan, förorenad mark, kommunala planer, restid, trafikflöden, anläggningskostnad, mm, vilket sammanställs till ett förslag till lokaliseringsalternativ. Detta alternativ kan vi redan nu se är en kompromiss mellan alla olika intressen, där inga intressen sannolikt blir helt opåverkade.

Kollektivtrafikåtgärder

I ett par skrivelser framförs funderingar kring kollektivtrafikåtgärder. I en skrivelse efterfrågas varför det inte planeras för busshållplatser och pendlingsparkeringar i anslutning till ny trafikplats. Samtidigt framförs att det idag bara finns fem platser för pendlare att parkera i Kareby. I ett par skrivelser framförs att det bör anläggas en stor pendelparkering och busshållplats vid E6 för expressbussar till och från Kungälv/Göteborg.

I en skrivelse framförs att Trafikverket, med tanke på miljön och den globala uppvärmningen, borde gå i bräschen för att minska miljöpåverkan genom att minska på biltrafiken och i stället satsa på dubbelspår på Bohusbanan för öka det kollektiva resandet och minska den tunga trafiken på vägarna. Därtill framförs att även busstrafiken bör utökas så att det blir ett lätt och enkelt beslut för gemene man att lämna bilen hemma.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har i dialog med Västtrafik tidigare kommit fram till att resandeunderlaget inte är tillräckligt för att motivera busshållplatser och en pendelparkering vid trafikplatsen. I arbetet med vägplanen kommer Trafikverket dock att säkerställa att det är tekniskt möjligt att anlägga busshållplatser och pendelparkering i eller i anslutning till trafikplatsen för att inte omöjliggöra åtgärderna om behovet förändras i framtiden. Projektet har i detta skede inte i uppdrag att ta hänsyn till dubbelspår längs Bohusbanan.

Gång- och cykelvägar

I ett par skrivelser framförs funderingar kring möjligheterna att gå och cykla inom utredningsområdet. I en skrivelse anges att det går utmärkt att cykla på Bollestadsvägen. I en annan skrivelse framhålls att det är viktigt att ordentliga gång- och cykelvägar anläggs längs ny vägförbindelse med hänsyn till att barnens rörelsemöjligheter då ny vägförbindelse kommer att vara högratifierad.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har i uppdrag att utreda behovet av gång- och cykelvägar längs eller parallellt med ny väg 168. Nu aktuellt projekt för utbyggnad av ny väg 168 påverkar inte de redan planerade, och i vissa fall påbörjade, utbyggnaderna av gång- och cykelvägar längs väg 168 respektive väg 574.

Förslag till annan lösning för ny vägförbindelse

I en skrivelse framförs funderingar kring vald utformning och varför 2+1-väg inte är aktuellt. I en annan skrivelse efterfrågas om skyltad hastighet 70 km/timme är tillräckligt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket bedömer att ny väg 168 behöver anpassas till vägstandarden på det anslutande vägnätet som inte kommer att byggas om inom överskådlig tid. Därtill är aktuell vägsträcka kort vilket också motiverar en anpassning till befintligt vägnät. Vad gäller hastighet anläggs nya tvåfältsvägar med hastigheten 60 eller 80 km/timme med hänsyn till trafiksäkerheten. Med hänsyn till att befintlig väg 168 västerut har skyltad hastighet 70 km/timme är lägre hastighet längs ny vägförbindelse inte aktuellt.

Åtgärder utanför lokaliseringalternativen

I en skrivelse har förslag till annan lösning för ny vägförbindelse framförts. Förslaget innebär att delen mellan E6 och Kareby byggs ut först genom breddning av vid befintlig väg 617 samt med nya av- och påfarter vid bron över motorvägen vid Skårby och en cirkulationsplats vid Karebykorsningen. Därefter att ny vägförbindelse mellan E6 och Marstrandsvägen anläggs på annan plats, exempelvis längs kraftledningsgatan vid Rollsbo industriområde, för att säkerställa så liten påverkan som möjligt. Motivet till förslaget är att utnyttja befintligt vägnät i så stor utsträckning som möjligt, bidra positivt till framkörningstiderna för en eventuell ny etablering av Räddningstjänststation söder Kareby Kyrka, styra trafikflöden till E6 på ett miljösamt sätt samt medföra minimal påverkan på den biologiska, inventerade faunan i utredningsområdet.

Även i ytterligare en skrivelse föreslås att ny vägförbindelse anläggs längs kraftledningsgatan vid Rollsbo industriområde.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets anser att den nya vägen behöver bli så attraktiv som möjligt för att trafikanterna, framför allt från väster, ska välja den nya vägförbindelsen. Föreslagen sträckning åt väster, ligger utanför utredningsområdet, och går genom Kungälvskommuns planerade utbyggnadsområde Rollsbo Västerhöjd och områden för bostäder inom fördjupad översiktsplan för Ytterby. Därtill bedöms det inte vara aktuellt att anlägga två halva trafikplatser, en för koppling till väg 168 och en för koppling till väg 574, med hänsyn till anläggningskostnad och vägtekniska krav på avstånd mellan trafikplatser.

I ett flertal skrivelser framförs att en ny vägförbindelse väster om utredningsområdet med koppling till Kornhall, med förslag om en ny bro i stället för färjan, och vidare söderut genom Säve hade gjort större nytta med hänsyn till att det både hade inneburit en avlastning av trafik genom Ytterby och ytterligare en passage över Nordre älv. I skrivelserna bedöms inte ny vägförbindelse mellan Ekelöv och Kareby lösa det verkliga problemet i form av kapacitetsproblemen på E6 söderut, och särskilt som följd av trafikolyckor.

I en skrivelse framförs att trafik bör ledas bort från Karebykorsningen eller att korsningen byggs om till cirkulationsplats. I andra skrivelse nämns och efterfrågas information om hur fortsättningen mot E45 och Nödinge är tänkt.

I en skrivelse efterfrågas ny sträckning av väg 168 mot väster och Nordön och att det bör vara Trafikverket som svarar för planering och byggnation av en utveckling av väg 168 mot Marstrand.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har i uppdrag att finna den mest lämpliga vägsträckningen för ny väg mellan väg 168 vid Ekelöv och E6 samt en eventuell koppling till väg 574. Inom det aktuella projektets ramar finns det inte några möjligheter att utreda andra vägförbindelser eller åtgärder på andra platser. Projektet tar dock till sig synpunkterna och för dem vidare inom Trafikverkets organisation.

Åtgärder längs befintlig väg 168

I ett par skrivelser framförs önskemål om att utreda en ombyggnad av befintlig väg 168 mellan Ytterby och Kungälvsmotet för att öka framkomligheten och minska störningarna längs sträckan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har i uppdrag att finna den mest lämpliga vägsträckningen för ny väg mellan väg 168 vid Ekelöv och E6 samt en eventuell koppling till väg 574. Åtgärder längs befintlig väg 168, förutom i anslutningspunkten till ny väg, ingår inte i projektet. Projektet tar dock till sig synpunkterna och för dem vidare inom Trafikverkets organisation.

Ingen ny väg

I en skrivelse ifrågasätts utbyggnad av ny vägförbindelse och i stället efterfrågas att ansvar tas för vårt klimat genom mer hållbara lösningar som minskar trafiken på hela sträckan. Som förslag till åtgärder framförs subventionering av kollektivtrafiken och utbyggnad av Bohusbanan till dubbelspår. I skrivelsen omnämns att det i Bollestad/Bredsten bor många som vill leva ekologiskt och självförsörjande och som samarbetar kring odling och har planer för gemensam djurhållning.

Trafikverkets kommentar:

Ny väg 168 är finansierad i Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2018-2029. Trafikverket har nu i uppdrag att finna den mest lämpliga vägsträckningen som uppfyller projektmålen. Detta sker genom en succesiv fördjupning i arbetet med vägplanen. Nästa skede innebär att möjliga lokaliseringalternativ/korridorer inom utredningsområdet identifieras och studeras. Därefter genomförs utredningar av möjliga väglinjer inom den korridor som väljs. Väganläggningen utformas sedan längs den mest fördelaktiga väglinjen. I arbetet med vägplanen beaktar Trafikverket de intressen som finns inom utredningsområdet och konsekvenser för så väl landskapsbild, jordbruksmark, boendemiljö med mera kommer att behandlas i det fortsatta utredningsarbetet. Trafikverket eftersträvar att minimera påverkan på miljöer med höga och skyddsvärda bevarandevärden, på jordbruks- och betesmark, på boendemiljön och verksamheter med flera.

Samråd inför beslut om val av lokaliseringsalternativ

Ett skriftligt samråd genomfördes kring identifierade lokaliseringsalternativ, dess potentialer och konsekvenser, under perioden 2022-09-05 till 2022-09-27. Under denna period fanns samrådshandlingen där projektet, dess förutsättningar och identifierade lokaliseringsalternativ samt utvärdering av desamma med avseende på potentialer och konsekvenser, publicerat på Trafikverkets hemsida. Ett samrådsmöte genomfördes 2022-09-13 på Mimers teater i Kungälv. Enskilda som antas bli särskilt berörda samt myndigheter och organisationer enligt utökad krets bjöds in till mötet via brev. Allmänheten och övriga intressenter bjöds in till samrådsmötet via annonsering i Kungälv-Posten, i Göteborgs-Posten och i Post och Inrikes tidningar samt på Trafikverkets hemsida. Totalt närvarade 150-170 personer vid samrådsmötet.

Vid samrådsmötet 2022-09-13 presenterades projektet, det vill säga bakgrund, mål, utredningsområdet, identifierade lokaliseringsalternativ, dess potentialer och konsekvenser samt fortsatt arbete. Under samrådsperioden inkom ett omkring 25 skrivelser från enskilda som antas bli särskilt berörda. Skrivelserna innehåller både information och synpunkter vilka sammanfattas i följande text. Information och synpunkter som berör liknande ämnen har grupperats.

Information om utredningsområdet

I ett flertal skrivelser delges fördjupad information om utredningsområdet. I mångt och mycket berör skrivelserna samma information som vid det tidigare samrådet om förslag till korridorer men även ny information. Bland annat berör informationen den våtmark i södra delen av utredningsområdet som planeras i samband med utbyggnaden av Rollsbo industriområde samt att marken kring passagen av Bohusbanan i lokaliseringsalternativ 4 är sank och vattensjuk även sommartid. Därtill delges information om olika djur och arter, vissa eventuellt rödlistade, som finns i och var de rör sig i utredningsområdet. Även skogsområden för rekreation och med utsiktsplatser omnämns. I en skrivelse lyfter en fastighetsägare fram att den fått besked om att servitutet för en ”obevakad” järnvägsövergång kommer att upphävas och stängas inom två år, vilket uppges dela berörd fastighet i två delar och därigenom försvåra möjligheten att bedriva verksamhet på fastigheten.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Möjlighet till minskning av utsläpp av växthusgaser

I en skrivelse ifrågasätts hur projektet påverkar målet om att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010. Det framförs att fler vägar ökar trafiken, att det saknas en analys av hur projektet påverkar målet ovan samt att biltrafiken behöver minska framöver och därmed behovet av vägen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket arbetar aktivt med att bidra till att minska klimatutsläpp och påverkan på miljön. Ny vägförbindelse bedöms innebära lägre utsläpp av klimatgaser som följd av minskat fordonsarbete genom att möjliggöra för kortare resväg i flera korrelationer till och från E6.

Påverkan på jordbruksmark

I flera skrivelser lyfts frågan kring lämpligheten att ianspråka jordbruksmark för att bygga den nya vägen. De motiv som framförs rör bland annat att åtgärden är oåterkallig, behovet av att öka självförsörjningsgraden och minska transportbehovet genom att odla mer i närområdet. Därtill framförs att ny väg riskerar att dela upp marken och därigenom försvåra för fortsatt brukande och djurhållning respektive vikten av att hålla landskapet öppet genom betesbruket.

I en skrivelse lyfts fram att beslut om tidigare grön korridor var det bästa då det alternativet innebar att inga jordbruksfastigheter tvingades delas och att befintliga vägar och sämre mark i bruksavseende kunnat användas.

Det framförs också en oro för påverkan av ny väg på arvet av tidigare generationers brukande av marken och att släktgårdar riskerar att försvinna.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har förståelse för att ny vägförbindelse kan komma att innebära stor påverkan på enskilda fastigheter, boende och verksamheter. Inom det alternativ som väljs kommer ny vägförbindelse att utformas och dess konsekvenser kommer att förtydligas och avgränsas succesivt. Trafikverket eftersträvar i detta arbete att minimera påverkan på jordbruks- och betesmark, på boendemiljön och verksamheter med flera.

Buller

I ett par skrivelser lyfts problematiken kring buller inom utredningsområdet fram. Det gäller dels buller från vägtrafiken på E6 och oro för ökade bullernivåer som följd av ny väg och trafikplats och dels buller från järnvägstrafiken på Bohusbanan och att denna bedöms som tillräckligt störande utan eventuellt buller från ny väg. Därtill framförs behov och önskemål om bullerskydd längs både ny väg och E6.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att fördjupa arbetet kring buller och påverkan av ny vägförbindelse för det alternativ som väljs. Därtill kommer behov av bullerskyddsåtgärder identifieras och utformas enligt gällande riktlinjer för nybyggnad av väg.

Finansiering

I en skrivelse undras om Kungälv kommun ska förskottera pengar till detta projekt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket, Kungälv kommun och Västra Götalandsregionen har ingått en avsiktsförklaring där fördelningen av projektets kostnad hanteras. För Kungälv kommun innebär det viss medfinansiering.

Synpunkter på förslag till lokaliseringalternativ 1

I flera skrivelser framförs synpunkter specifikt för lokaliseringalternativ 1.

Ett antal skrivelser lyfter fram att lokaliseringalternativ 1 är det alternativ som är mest fördelaktigt av de två alternativ som Trafikverket valt att förorda inför beslut om korridor. Motiven som framförs berör att lokaliseringalternativ 1 berör minst antal närliggande bostadshus, har minst påverkan på boendemiljön, att befintlig väg 613 finns inom korridoren och till del kan nyttjas för ny vägförbindelse samt att korridoren innebär minst

ingrepp i naturen. Detta trots att flera av skrivelserna också lyfter att lokaliseringsalternativet är dyrast. Ett annat motiv som lyfts är att det redan finns ett godkännande av lokaliseringsalternativ 1 i kommunstyrelsen i Kungälv sedan tidigare planlägningsprocess.

I ett antal skrivelser framförs synpunkter mot lokaliseringsalternativ 1. Det gäller bland annat risken för ökad bullerstörning till bostäder inom och i anslutning till korridoren, intrång i och ianspråktagande av jordbruksmark med påverkan på självförsörjning för framtida generationer, uppsplittrade åker- och betesmarker, påverkan på och intrång i öppet landskap med vackra träd, påverkan på värdet på bostäder och fastigheter och att alternativet är dyrare än övriga alternativ. Därtill lyfts att det nordliga trafikplatsläget har stor påverkan på jordbruk och närliggande fastigheter respektive att en ny vägförbindelse i korridoren inte på samma sätt som mer sydliga alternativ knyter an till Ytterby och vägnätet däromkring för ökad överflyttning av trafik till ny vägförbindelse. Därtill att delar av korridoren är densamma som i tidigare planlägningsprocess där valet av lokaliseringsalternativ upphävdes mot bakgrund i ökade kostnader.

En skrivelse framhåller risken att verksamheten på en gård som finns på en av fastigheterna inom korridoren kommer att påverkas kraftigt av en ny vägförbindelse. Detta genom åker- och betesmark riskerar att delas upp i mindre delar och därmed bli mer svårbrukad. I en annan skrivelse framförs synpunkter kring lokaliseringen av en eventuell framtida vägförbindelsen inom lokaliseringsalternativet. Ny vägförbindelse önskas anläggas så ett så litet intrång som möjligt och minskad risk för uppsplittring av skiften som möjligt erhålls. Därtill att en anslutning av ny vägförbindelse sker så långt österut som möjligt, öster om befintlig bebyggelse inom korridoren, för att i så stor utsträckning som möjligt ta hänsyn till de boende i anslutning till väg 168.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har förståelse för att ny vägförbindelse inom ett av de fem lokaliseringsalternativen kommer att innebära tillkommande påverkan och störningar i närområdet. Vid ett eventuellt val av lokaliseringsalternativ 1 kommer Trafikverket i fortsatt arbete med utformning av planförslag att utvärdera ett stort antal olika parametrar och hänsynstagande för att hitta den bästa lokaliseringen av en väg inom den korridor som väljs. Rimliga åtgärder och anpassningar till berörda bostäder och verksamheter kommer också att utredas och utvärderas.

Synpunkter på förslag till lokaliseringsalternativ 4

I ett antal skrivelser framförs synpunkter specifikt för lokaliseringsalternativ 4.

Ett antal skrivelser lyfter fram att lokaliseringsalternativ 4 är det alternativ som är mest fördelaktigt av de två alternativ som Trafikverket valt att förorda inför beslut om korridor. Motiven som framförs är att en ny vägförbindelse inom korridoren bättre knyter an till Ytterby och vägnätet däromkring för möjlighet till större överflyttning av trafik, att lokaliseringsalternativet generellt innebär mindre intrång i och påverkan på jordbruksmark och särskilt vid trafikplatsen vid E6, att ny vägförbindelse inom korridoren kräver mindre omfattande förstärkningsåtgärder och har mindre påverkan under byggskedet, att topografin och markförhållandena vid trafikplatsläget inom korridoren är fördelaktiga samt att ny vägförbindelse inom korridoren ger nytta lokalt till flera närliggande områden. Därtill lyfts att lokaliseringsalternativet är mindre kostsamt än lokaliseringsalternativ 1.

I ett antal skrivelser framförs synpunkter mot lokaliseringsalternativ 4. Bland annat framförs att lokaliseringsalternativet medför störst påverkan på miljöintressena och framför allt de fornlämningar och det djurliv som finns i området, påverkar boendemiljö kraftigt i området inom korridoren samt riskerar att medföra att splittra jordbruks- och skogsmark inom korridoren i mindre, mer svårbrukade delar. Därtill framförs risken för kumulativ påverkan av ny vägförbindelse i kombination med den högspänningsledning som korsar korridoren.

Ett par skrivelser framhåller risken att verksamheten på ett par gårdar som finns på fastigheter inom korridoren kommer att påverkas kraftigt av en ny vägförbindelse. Detta genom åker- och betesmark riskerar att skäras av och stora arealer kan komma att tas i anspråk och därmed bli mer svårbrukad.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har förståelse för att ny vägförbindelse inom ett av de fem lokaliseringsalternativen kommer att innebära tillkommande påverkan och störningar i närområdet. Vid ett eventuellt val av lokaliseringsalternativ 4 kommer Trafikverket i fortsatt arbete med utformning av planförslag att utvärdera ett stort antal olika parametrar och hänsynstagande för att hitta den bästa lokaliseringen av en väg inom den korridor som väljs. Rimliga åtgärder och anpassningar till berörda bostäder och verksamheter samt miljöintressen kommer också att utredas och utvärderas.

Kollektivtrafikåtgärder

I flera skrivelser framförs önskemål att det planeras för hållplatser för kollektivtrafiken med tillhörande pendelparkering i anslutning till ny trafikplats vid E6 för att kunna åka kollektivt både söder- och norrut. Därtill framförs att det bör satsas på busstrafiken för att möjliggöra alternativa resmöjligheter i stället för bilen samt för att värna miljön. Det framförs att åtgärder för busstrafiken samtidigt skulle bidra till att minska belastningen på motorvägsbron över Nordre älv respektive på pendelparkeringen vid Eriksdal.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har i dialog med Västtrafik tidigare kommit fram till att resandeunderlaget inte är tillräckligt för att motivera busshållplatser och en pendelparkering vid trafikplatsen. I arbetet med vägplanen kommer Trafikverket dock att säkerställa att det är tekniskt möjligt att anlägga busshållplatser och pendelparkering i eller i anslutning till trafikplatsen för att inte omöjliggöra åtgärderna om behovet förändras i framtiden.

Gång- och cykelväg

I ett per skrivelser lyfts synpunkter kring behov av gång- och/eller cykelväg längs ny vägförbindelse, dels att det inte finns något behov men också att det bör finnas gång- och cykelväg oavsett vilket lokaliseringsalternativ som väljs.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har i uppdrag att utreda behovet av gång- och cykelvägar längs eller parallellt med ny väg 168. För trafikplatsläge Grokareby kommer en gång- och cykelväg att anläggas längs den nya vägförbindelsen fram till väg 574 som ersättning för att befintlig bro över E6 sannolikt rivs för att ge plats för ny trafikplats i detta läge. För övriga trafikplatslägen behöver behovet av en motsvarande gång- och cykelväg värderas i nästa skede av planläggningsprocessen. Nu aktuellt projekt för utbyggnad av ny väg 168 påverkar inte de redan planerade, och i vissa fall påbörjade och även slutförda, utbyggnaderna av gång- och cykelvägar längs väg 168 respektive väg 574.

Belysning

I en skrivelse framförs att ny vägförbindelse inte bör utrustas med belysning längs hela vägen för att undvika att belysningen stör närboende.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig informationen. Frågan om belysning en av många som kommer att studeras vidare och värderas i nästa skede av planläggningsprocessen.

Åtgärder utanför lokaliseringsalternativet

I ett flertal skrivelser framförs förslag till annan lösning för ny vägförbindelse. Ett av förslagen är en breddning av vägen mellan Tjuvkiel och Kornhall i kombination med ny bro över Nordre älv. Ett annat förslag är att vägen mellan Stenungssund, via Kode, och Kornhall byggs ut med ny bro och i förlängningen kopplar till Söderleden i södra Göteborg.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har i uppdrag att finna den mest lämpliga vägsträckningen för ny väg mellan väg 168 vid Ekelöv och E6 samt en eventuell koppling till väg 574. Inom det aktuella projektets ramar finns det inte några möjligheter att utreda andra vägförbindelser eller åtgärder på andra platser. Projektet tar dock till sig synpunkterna och för dem vidare inom Trafikverkets organisation.

Åtgärder längs befintlig väg 168

I ett par skrivelser framförs förslag till åtgärder längs befintlig väg 168. Dels föreslås en utbyggnad av sträckan mellan Ytterby och korsningen med Rollsbovägen till fyra körfält, dels föreslås en gångtunnel under vägen byggs vid bensinstationen i Ytterby. Det sistnämnda framförs öka trafiksäkerheten för skolbarnen som korsar befintlig väg. Därtill föreslås i en skrivelse att raksträckan i höjd med Guddeby gård byggs bort för bidra till att bilisterna ska hålla skyltad hastighet på sträckan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har i uppdrag att finna den mest lämpliga vägsträckningen för ny väg mellan väg 168 vid Ekelöv och E6 samt en eventuell koppling till väg 574. Åtgärder längs befintlig väg 168, förutom i anslutningspunkten till ny väg, ingår inte i projektet. Projektet tar dock till sig synpunkterna och för dem vidare inom Trafikverkets organisation.

Övriga åtgärder

I ett antal skrivelser lyfts förslag till andra åtgärder än ny vägförbindelse. Bland åtgärderna som föreslås är utbyggnad av kommunalt vatten i samband med ny vägförbindelse samt utbyggnad av laddningsstationer för bilar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter men ser inte att det omfattas av aktuellt projekt.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Nedan beskrivs de samrådstillfällen som hållits med övriga berörda myndigheter och organisationer.

Skede Samrådsunderlag

I skede Samrådsunderlag har ett skriftligt samråd genomförts där samrådsunderlaget, under perioden 2019-03-07 till 2019-04-04, har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Ett samrådsmöte genomfördes 2019-03-14 i Kungälv's Stadshus. Övriga berörda myndigheter och organisationer bjöds in till samrådsmötet via annonsering i Kungälv's-Posten, i Göteborgs-Posten och i Post och Inrikes tidningar samt på Trafikverkets hemsida. Vid mötet närvarade även enskilda som antas bli särskilt berörda samt allmänheten. Totalt närvarade 150-200 personer vid samrådsmötet.

Samråd med kollektivtrafikmyndigheten har skett genom dess utförarorganisation Västtrafik vilka via brev har bjudits in att lämna yttrande utifrån Samrådsunderlaget. Västtrafik har inkommit med ett yttrande.

Vid samrådsmötet 2019-03-14 presenterades projektet, det vill säga bakgrund, mål, förutsättningar, utredningsområdet och dess intressen och fortsatt arbete. Under samrådsperioden har två skrivelser, utöver yttrande från Västtrafik, inkommit från övriga berörda myndigheter och organisationer. Skrivelserna innehåller både information och synpunkter vilka sammanfattas i följande text.

Västtrafik

Västtrafik hänvisar i sitt yttrande till tidigare yttranden för aktuellt projekt (Samrådshandling TRV 2012/18242) gällande busshållplatser och pendelparkering i anslutning till en ny trafikplats.

I yttrandet framförs att det i dagsläget inte finns några planer på nya busshållplatser eller pendelparkeringar, men att det kan bli aktuellt i framtiden. Linjer som kan vara aktuella för trafikering vid trafikplatsen är expressbussar från Stenungssund samt en eventuell omlagd Marstrandsexpress. Trafikering av lokala bussar beror på kommunens utbyggnadsplaner i området. I tidigare yttrande föreslås placering av busshållplatser, vilket i nuläget bedöms behöva mer utredning innan svar kring placering kan ges.

Västtrafik informerar om ökad trafikering på Bohusbanan till fyra turer per timma, när infrastrukturåtgärder möjliggör detta. Därtill anses att, med hänsyn till Bohusbanan och Kungälvns nya resecentrum, befintlig väg 168 via Ytterby fortsatt kommer att utgöra det viktigaste kollektivtrafikstråket i området, även om ny väg 168 byggs ut. Västtrafik uttrycker sig positivt kring om trafikflödet längs befintlig väg 168 kan minska och således leda till ökad framkomlighet för kollektivtrafiken på sträckan, men att ökad framkomlighet även kan leda till mer trafik på sikt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig den till det fortsatta arbetet med vägplanen och avgränsning av lokaliseringalternativ. I dialog med Västtrafik har Trafikverket tidigare kommit fram till att resandeunderlaget inte är tillräckligt för att motivera busshållplatser och en pendelparkering vid trafikplatsen. I arbetet med vägplanen kommer Trafikverket dock att säkerställa att det är tekniskt möjligt att anlägga busshållplatser och pendelparkering i eller i anslutning till trafikplatsen för att inte omöjliggöra åtgärderna om behovet förändras i framtiden.

Lantbrukarnas Riksförbund, LRF

Lantbrukarnas Riksförbund, LRF, har inkommit med en skrivelse. I denna understryks att i princip all jordbruksmark i utredningsområdet används för livsmedelsproduktion och att jordbruksmarken på så sätt bidrar till Sveriges möjlighet till självförsörjning enligt Livsmedelsstrategin. LRF informerar om att aktivt lantbruk bedrivs i Håлта, Kareby och Ytterby. Där används åkrar och betesmark till foder för nötkreatur och får. Tamboskapen och även hästar i området bidrar dessutom till den biologiska mångfalden.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig informationen i det fortsatta arbetet med vägplanen och avgränsning av lokaliseringalternativ. Konsekvenser för så väl landskapsbild, jordbruksmark, boendemiljö med mera kommer att behandlas i det fortsatta utredningsarbetet. Trafikverket eftersträvar att minimera påverkan på miljöer med höga och skyddsvärda bevarandevärden, på jordbruks- och betesmark, på boendemiljön och verksamheter med flera. Ett samrådsmöte med LRF för att fortsätta dialog kring eventuell påverkan på jordbruk planeras att hållas under hösten 2019.

BOKAB

Bokab, ett av Kungälvns kommun helägt bolag med uppgift att bedriva markexploatering och därtill hörande markförvaltning, har inkommit med en skrivelse. De framför att en ny trafikplats är mycket viktig för att avlasta trafiken genom Ytterby, i Rollsbomotet och i Kungälvsmotet. Trafikplatsen föreslås placeras så nära Grokareby som möjligt för att få optimal effekt samt så att kopplingen till väg 574 blir av. Det informeras om planer på att

utveckla Rollsbo industriområde norrut, på västra sidan av E6 (likt Arntorp på öster av E6). Det informeras även om tillkommande bostadsbebyggelse i Kareby, Ullstorp och Solgärde. Bokab framför i sin skrivelse att de bedömer att en ny trafikplats kan innebära en överflyttning av trafik från vägen mellan Kungälv och Diseröd till vägen mellan Kareby och Diseröd.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig informationen i det fortsatta arbetet med vägplanen och avgränsning av lokaliseringsalternativ.

Skede Samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ

I skede Samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ, har projektet genomfört samråd vid två tillfällen. Det första under hösten 2019 kring bortvalda områden och förslag till lokaliseringsalternativ och det andra under hösten 2022 inför beslut om val av lokaliseringsalternativ. De två samråden och inkomna synpunkter från övriga berörda myndigheter och organisationer redogörs för nedan under var sin rubrik.

Inledande samråd om bortvalda områden och förslag till lokaliseringsalternativ

Ett skriftligt samråd genomfördes kring förslag till korridorer under perioden 2019-12-05 till 2020-01-10. Under denna period fanns ett underlag till samråd där projektet och förslag till korridorer beskrevs med tillhörande kartor publicerat på Trafikverkets hemsida. Ett samrådsmöte genomfördes 2019-12-12 i Kungälv Stadshus. Övriga berörda myndigheter och organisationer bjöds in till samrådsmötet via brev. Totalt närvarade 150-170 personer vid samrådsmötet.

Vid samrådsmötet 2019-12-12 presenterades projektet, det vill säga bakgrund, mål, utredningsområdet, utredningsläget, förslag till bortvalda områden och lokaliseringsalternativ samt fortsatt arbete. Under samrådsperioden inkom fyra skrivelser från övriga berörda myndigheter och organisationer. Skrivelserna innehåller både information och synpunkter vilka sammanfattas i följande text.

Samråd med kollektivtrafikmyndigheten har skett genom dess utförarorganisation Västtrafik vilka via brev har bjudits in att lämna yttrande utifrån det underlag till samråd som presenterades vid samrådet. Västtrafik har inkommit med ett yttrande.

Västtrafik

I sitt yttrande anger Västtrafik ny vägförbindelse inte är direkt avgörande för ny trafikering med kollektivtrafik. Västtrafik ser inte ny vägförbindelse som viktig ur ett strategiskt kollektivtrafikperspektiv. Däremot framför Västtrafik det är positivt om ny vägförbindelse kan avlasta befintlig väg 168 samt vägen till centrala Kungälv och därigenom öka framkomligheten för busstrafiken på sträckan. De anger också att det i en framtid kan finnas potential för en tvärförbindelse mellan Ytterby och Kareby, framför allt som följd av att Ytterby ska växa. Dock ser de inget uppenbart behov av hållplatser längs tvärförbindelsen med hänsyn till det fåtal boende som finns i området.

Vad gäller eventuella motorväghållplatser vid en ny trafikplats anger Västtrafik att de inte ser något behov av att stanna expressbussarna på ytterligare platser längs E6. Bakgrunden är utbyggnaden av Kungälvs resecentrum som noden i området. De lyfter dock fram att det kan vara intressant med motorväghållplatser om verksamhetsområdena byggs ut men att

det då krävs bra kopplingar för gång- och cykeltrafiken eller att områdestrafiken kan nå motorvägshållplatsen för ett smidigt byte.

Västtrafik framför att de är mycket eftertänksamma innan de investerar och bygger nya pendelparkeringar utan vill i stället att människor går, cyklar eller åker kollektivt redan från hemmet. Västtrafik informerar om att de håller på att ta fram en pendelparkeringsstrategi och frågan är om ny trafikplats vid E6 kan vara en strategiskt viktig plats för en pendelparkering. Möjligen kan ny trafikplats vara ett alternativ för start- eller ändhållplats för framtida metrobusskonceptet. Det förutsätter dock att busstrafik från söder kan vända i trafikplatsen.

Avslutningsvis framför Västtrafik att de förordar den korridor som innehåller flest boende och mest verksamheter samt att trafikplatsen bör anläggas så nära verksamhetsområdena som möjligt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig den till det fortsatta arbetet med vägplanen och utvärdering av lokaliseringalternativen. I dialog med Västtrafik har Trafikverket tidigare kommit fram till att resandeunderlaget inte är tillräckligt för att motivera busshållplatser och en pendelparkering vid trafikplatsen. I arbetet med vägplanen kommer Trafikverket dock att säkerställa att det är tekniskt möjligt att anlägga busshållplatser och pendelparkering i eller i anslutning till trafikplatsen för att inte omöjliggöra åtgärderna om behovet förändras i framtiden.

Beredningen för Samhälle och Utveckling (BSU)

Beredningen för Samhälle och Utveckling, vilken är en politisk folkvald beredning som lyder under Kommunfullmäktige i Kungälv kommun, har inkommit med ett yttrande. I yttrandet framför beredningen att de anser att ny trafikplats med tillhörande vägförbindelse gynnar Kungälv kommuns utveckling och ligger i samklang med gällande Översiktsplan (ÖP2010) Därigenom skapas möjlighet till ett bättre trafikflöde vilket gör att beredningen ställer sig bakom genomförandet. Vidare anges att beredningen förordar ett av de mer södra lokaliseringalternativen. Detta mot bakgrund i att med ett sydligt läge så är det troligare att även innevånare i Ytterby kommer att välja denna väg ut till E6 och samtidigt avlastar det växande Ytterby.

Beredningen önskar också att vägförbindelsen mot Kareby lokaliseras så att den senare kan ansluta mot en tvärförbindelse till och från Ale. Denna tvärförbindelse finns i ÖP2010 och kommer att prioriteras i Aktualisering av Översiktsplan 2020. Beredningen anger att de är väl medveten om att tvärförbindelsen inte ingår i Trafikverkets nuvarande omfattning men vill med detta inspel göra Trafikverket medveten om att ett nästa steg finns och därmed säkerställa att detta tas i beaktande vid val av anslutning mot Kareby

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig den till det fortsatta arbetet med vägplanen och utvärdering av lokaliseringalternativen.

Lantbrukarnas Riksförbund, LRF

Ett samrådsmöte med LRF genomfördes i februari 2020. Vid mötet deltog representanter från LRFs lokalavdelningen samt regionala nivå. Diskussionen behandlade bland annat effekter av klimatförändringarna och dess påverkan på jordbruket, utvecklingen av

ekologisk odling, användandet av tillgänglig betes- och åkermark, hur jordbruket bedrivs och av vem respektive hur förhållande är i Kungälvsområdet i förhållande till omkringliggande områden. LRF framförde framför allt att åtgärder för att hantera vatten från de tillkommande hårdgjorda ytorna krävs.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig den till det fortsatta arbetet med vägplanen och utvärdering av lokaliseringalternativen.

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen framför i sitt yttrande att alla lokaliseringalternativen medför betydande miljöpåverkan som innebär en påtagligt förändrad landskapsbild och intrång i natur- och kulturvärden. Därtill anges att lokaliseringalternativen kommer att lägga åkermark, våtmarker och betesmark under asfalt. De framför särskilt att förutsättningarna för fortsatt jordbruk får inte försämrats. Vidare beskrivs att det småskaliga odlingslandskapet med små byar kommer att genomgå en förändring som Naturskyddsföreningen ser som mycket negativ.

För motorvägstrafik anges trafikmot utgöra ökade olycksrisker till följd av att trafiken stannar upp, det blir en ryckighet med köbildning som följd. Förutom trafikmoten i Kode, Rollsbo och Kungälv, planeras nu ännu ett mot i Kareby, vilket enligt Naturskyddsföreningen, bör undvikas.

Naturskyddsföreningen anser att ett nollalternativ måste utredas, det vill säga vad kan göras för att förbättra trafikflödet och säkerheten på befintliga vägar. Detta genom att bredda med ytterligare filer och gång- och cykelväg längs hela väg 168. Naturskyddsföreningen lyfter frågan om Rollsbomotet, via Bilgatan, kan knytas ihop med väg 168.

Om ny väg trots allt ska genomföras framför Naturskyddsföreningen följande synpunkter och förslag:

- Att skyltad hastighet 70 km/timme bör vara tillräckligt för denna korta sträcka, speciellt då anslutande väg 168 till Marstrand har denna hastighet. Detta är mycket angeläget även ur trafiksäkerhets-, bränslebesparings- och ljudsynpunkt.
- Att gång- och cykelväg bör ingå.
- Att stor varsamhet måste iakttas vid planering och utformning av den nya vägsträckan för att minimera negativ miljöpåverkan. Den bör följa befintliga vägar, så långt det är möjligt.
- Att om den planerade vägen Ekelöv-Kareby byggs finns det stor risk att ytterligare areal av värdefull åkermark kommer att användas, vilket måste undvikas. med hänvisning till Miljöbalkens hushållningsbestämmelser där det anges att brukningsvärd jordbruksmark endast får tas i anspråk vid byggnation för att tillgodose väsentliga allmänintressen och om detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredställande sätt genom att annan mark tas i anspråk (Se även 3 kap. 4 § miljöbalken, MB).

Naturskyddsföreningen påpekar även att de relevanta hållbarhetsmålen saknas i underlag till samråd.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig den till det fortsatta arbetet med vägplanen och utvärdering av lokaliseringsalternativen. I samband med utvärdering av de fem lokaliseringsalternativen kommer hänsyn tas till ett stort antal olika parametrar, som till exempel naturvärden, kulturvärden, landskapsvärden, boendemiljö, bullerpåverkan, förorenad mark, kommunala planer, restid, trafikflöden, anläggningskostnad, mm, vilket sammanställs till ett förslag till lokaliseringsalternativ. Detta alternativ kan vi redan nu se är en kompromiss mellan alla olika intressen, där inga intressen sannolikt blir helt opåverkade. Vad gäller trafiksäkerheten gör Trafikverket bedömningen att ny vägförbindelse och ny trafikplats innebär en högre trafiksäkerhet än befintlig väg genom en omfördelning av trafik, mindre köbildning och färre korsningspunkter. Tidigare i projektet har en utredning av kopplingen mellan Rolsbomotet och väg 168, via bland annat Bilgatan, genomförts. Denna utredning visar att fortsatt ansluta trafik till de båda befintliga trafikplatserna inte är en långsiktig lösning, vilket även gäller för nollalternativet. Därtill att en ny vägförbindelse, med krav på anslutningspunkter inom Rolsbo industriområde, riskerar att inte bli den attraktiva väg som möjliggör för en avlastning av befintlig väg 168.

Samråd inför beslut om val av lokaliseringsalternativ

Ett skriftligt samråd genomfördes kring identifierade lokaliseringsalternativ, dess potentialer och konsekvenser, under perioden 2022-09-05 till 2022-09-27. Under denna period fanns samrådshandlingen där projektet, dess förutsättningar och identifierade lokaliseringsalternativ samt utvärdering av desamma med avseende på potentialer och konsekvenser, publicerat på Trafikverkets hemsida. Ett samrådsmöte genomfördes 2022-09-13 på Mimers teater i Kungälv. Övriga berörda myndigheter och organisationer bjöds in till samrådsmötet via brev. Totalt närvarade 150-170 personer vid samrådsmötet.

Vid samrådsmötet 2022-09-13 presenterades projektet, det vill säga bakgrund, mål, utredningsområdet, identifierade lokaliseringsalternativ, dess potentialer och konsekvenser samt fortsatt arbete. Under samrådsperioden inkom fem skrivelser från övriga berörda myndigheter och organisationer. Skrivelserna innehåller både information och synpunkter vilka sammanfattas i följande text.

Samråd med kollektivtrafikmyndigheten har även denna gång skett genom dess utförarorganisation Västtrafik. Västtrafik har via brev bjudits in att lämna yttrande utifrån det underlag till samråd som presenterades vid samrådet. Västtrafik har inkommit med ett yttrande.

Västtrafik

Västtrafik anger i sitt yttrande att ny vägförbindelse, oavsett lokaliseringsalternativ, inte skulle trafikeras med kollektivtrafik. Myndigheten ser fortsatt befintlig väg 168 som det naturligt starka stråket där kollektivtrafiken bör ha god framkomlighet. I yttrandet lyfts att det är positivt för kollektivtrafiken att ny vägförbindelse bidrar till avlastning av trafik längs befintlig väg. Västtrafik framför även att de inte ser något behov av motorvägshållplatser/pendelparkering i anslutning till ny trafikplats men ställer sig bakom att det i fortsatt arbete med vägplanen säkerställs att det är tekniskt möjligt att anlägga sådana åtgärder i eller i anslutning till trafikplatsen för att inte omöjliggöra åtgärderna om behovet förändras i framtiden.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig den till det fortsatta arbetet med vägplanen.

Lantbrukarnas Riksförbund, LRF

Lantbrukarnas riksförbund, LRF, har inkommit med ett yttrande under samrådsperioden. Därutöver har ett samrådsmöte på orten hållits med den lokala föreningen tillsammans med en enskild fastighetsägare 2022-10-28.

Lantbrukarnas riksförbund, LRF, framför i sitt yttrande de generellt är positiva till samhällsutbyggnad som ger säker och trygg infrastruktur. De lyfter sedan att det är bra att samrådshandlingen beskriver jord- och skogsbruket och att alla lokaliseringsalternativ berör detta intresse. LRF påtalar att de inte håller med om den samlade bedömningen utifrån att jordbruksmark oavsett alternativ kommer att påverkas negativt både väster och öster om Bohusbanan. Därtill påpekas att klassificeringarna av jordbruksmark från början av 1970-talet inte tar hänsyn till de senaste femtio årens aktiva brukande eller insatser för att höja jordbruksmarkens värde.

LRF anser i sitt yttrande att det är principiellt fel att nyttja åkermark för vägbyggen och att de negativa konsekvenserna på lantbruket behöver minimeras då det moderna lantbruket är en viktig del av näringslivet respektive livsmedels- och energiförsörjningen och för samhällets försörjningsförmåga. Slutligen framför LRF att det är bekymmersamt att projektet har dragit ut på tiden och skapat osäkerheter samt med stor sannolikhet också varit hämmande för människor på landsbygden och utvecklingen av verksamheterna.

Vid samrådsmötet på orten diskuterades användandet av jordbruksmark mer i detalj och Trafikverket kunde mer detaljerat förklara hur bedömningarna i samrådshandlingen har gjorts och vad som tagits hänsyn till.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig den till det fortsatta arbetet med vägplanen. Oavsett val av lokaliseringsalternativ kommer Trafikverket i fortsatt arbete med utformning av planförslag att utvärdera ett stort antal olika parametrar och hänsynstagande, där jord- och skogsbruket är en viktig aspekt, för att hitta den bästa lokaliseringen av en väg inom den korridor som väljs. Rimliga åtgärder och anpassningar till berörda bostäder och verksamheter, såsom jord- och skogsbruket, kommer också att utredas och utvärderas.

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen i Kungälv har inkommit med yttrande i vilket de i första hand vill framföra att möjligheten till gång- och cykelvägar, förbättrad kollektivtrafik, åtgärder för samåkning eller åtgärder längs befintlig väg 168 utreds för att undvika att en ny vägförbindelse tillkommer. Bakgrund anges vara att ny väg kommer att öka bilresandet och öka bullerstörningen och utsläppen.

Vidare anger föreningen att om ny vägförbindelse trots allt ska genomföras bör en hastighetsbegränsning på max 70 km/timme vara tillräckligt för aktuell sträcka så den är kort och att anslutande väg 168 till och från Marstrand har denna hastighet. Därtill lyfts att gång- och cykelväg bör ingå i projektet. Av de studerade lokaliseringsalternativen lyfts att lokaliseringsalternativ 1 är det alternativ med minst samlad negativa konsekvenser tillsammans med att det är det enda alternativ som inte innebär någon stor negativ konsekvens. Avslutningsvis föreslår föreningen lokaliseringsalternativ 1, då alternativet har minst negativ påverkan på natur- och vattenmiljö, kultur- och boendemiljö, jord- och skogsbruk samt grundvatten.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig den till det fortsatta arbetet med vägplanen och utvärdering av lokaliseringsalternativen.

Stiftelsen Vegestorp och Tobiasgården

I sitt yttrande anger Stiftelsen Vegestorp och Tobiasgården framför allt farhågor avseende lokaliseringsalternativ 4 och 5. Stiftelsen konstaterar att de båda korridorerna berör fastigheter Vegestorp 1:1 samt 1:8 och 1:9 där verksamhet bedrivs för personer med funktionsvariationer. Personerna anges vara både ljud- och bullerkänsliga och är placerade i en miljö med lugn och lantlig omgivning. Enligt yttrandet har flera av personerna bott där i flera år och en flytt skulle kunna vara katastrofal för dem. Stiftelsen anger att alternativa boenden är svårfunna och verksamheten har anpassat boendesituationen utifrån den enskildes behov och att det därtill är en omöjlighet att flytta verksamheten.

Stiftelsen framhåller också att Vegestorp 1:1 är en upparbetad arbetsplats med jordbruk, trädgårdsskötsel och hantverk för en mycket svårplacerad grupp av personer, vilka dessutom är djupt vanebundna. Vidare lyfts att det på lantbruket bedrivs Daglig Verksamhet för denna personkrets. Stiftelsen framhåller vidare att marken är oerhört värdefull och som torde anses unik med sin långvariga drift med giftfri odling och som svårigen kan ersättas med annan mark. Stiftelsen påtalar även att det på området flertal skyddade arter samt även kulturhistoriska värden.

Stiftelsen avslutar yttrandet med att konstatera att lokaliseringsalternativ 4 och 5 är olämpliga med hänsyn till deras verksamhet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig den till det fortsatta arbetet med vägplanen. Oavsett val av lokaliseringsalternativ kommer Trafikverket i fortsatt arbete med utformning av planförslag att utvärdera ett stort antal olika parametrar och hänsynstagande, där närliggande bostäder och verksamheter är en viktig aspekt, för att hitta den bästa lokaliseringen av en väg inom den korridor som väljs. Rimliga åtgärder och anpassningar till berörda bostäder och verksamheter kommer också att utredas och utvärderas.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall har inkommit med en skrivelse där de konstaterar att de inom området för aktuellt ärende har elnätsanläggningar bestående av en 132 kV luftledning och att det beroende val av lokaliseringsalternativ kan innebära att stolpar behöver flyttas/bytas för att kunna erhålla rätt avstånd i höjd och sidled gentemot vägbanan. I skrivelsen ger Vattenfall instruktioner för hur ny vägförbindelse och korsningspunkter bör anläggas i förhållande till luftledningarna. Vattenfall lyfter särskilt att en eventuell flytt/förändringar av befintliga elnätanläggningar utförs av Vattenfall Eldistribution, men bekostas av exploitören, att befintliga elnätanläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av genomförandet, samt att anläggningar, till exempel byggnader, inte får uppföras invid eller över elnätanläggning tillhörande Vattenfall Eldistribution så att gällande säkerhetsavstånd inte hålls.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig den till det fortsatta arbetet med ny vägförbindelsen inom valt lokaliseringsalternativ.

Göteborg Energi AB med dotterbolag

Göteborg Energi AB med dotterbolag har inkommit med ett gemensamt yttrande. I sitt yttrande lyfter företaget framhålls att vid schaktningsarbeten i närheten av markförlagda ledningar gäller gällande bestämmelser vid markarbeten tillhörande företaget och dess dotterbolag. Det poängteras också att giltighetstiden för av företaget med dotterbolag lämnat projekteringsunderlag är begränsad. Företaget påpekar också att det är viktigt att korrekt ledningsanvisning av befintliga ledningar och anläggningar utförs och schaktning och andra markarbeten sker med stor försiktighet.

Göteborg Energi konstaterar även att de har driftsatta gasledningar på västra sidan Marstrandsvägen i lokaliseringsalternativ 3 och 4 och framhåller att gasledningen ska beaktas i kommande arbete om lokaliseringsalternativ 3 och 4 blir aktuellt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig den till det fortsatta arbetet med ny vägförbindelsen inom valt lokaliseringsalternativ.

Samråd med allmänheten

Nedan beskrivs de samrådstillfällen som hållits med allmänheten.

Skede Samrådsunderlag

I skede Samrådsunderlag har ett skriftligt samråd genomförts där samrådsunderlaget, under perioden 2019-03-07 till 2019-04-04, har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Ett samrådsmöte genomfördes 2019-03-14 i Kungälv's Stadshus. Enskilda som antas bli särskilt berörda bjöds in till mötet via brev. Allmänheten och övriga intressenter bjöds in till samrådsmötet via annonsering i Kungälv's-Posten, i Göteborgs-Posten och i Post och Inrikes tidningar samt på Trafikverkets hemsida. Vid mötet närvarade även enskilda som antas bli särskilt berörda. Totalt närvarade 150-200 personer vid samrådsmötet.

Vid samrådsmötet 2019-03-14 presenterades projektet, det vill säga bakgrund, mål, förutsättningar, utredningsområdet och dess intressen och fortsatt arbete. Vid mötet framfördes både information och synpunkter vilket beskrivs nedan. Under samrådsperioden har ett fåtal skrivelser från allmänheten inkommit. Skrivelserna innehåller både information och synpunkter vilka sammanfattas i följande text. Information och synpunkter som berör liknande ämnen har grupperats.

Information och synpunkter som framkom vid samrådsmötet

Vid samrådsmötet informerades om att det finns mycket vilt, att det sker många viltolyckor och att jakt sker inom utredningsområdet. En hackspettslokal pekades ut söder om Bollestad. Det informerades om att det är fornlämningsrikt i området kring Bollestad, särskilda fornminnen och dess lägen pekades ut, och att mycket flinta finns i området kring Kareby och norr om Arntorp. En kulturhistorisk byggnad pekades ut vid Bredsten. Det framkom att Grannebyån regelbundet svämmar över i anslutning till dess passage av Bohusbanan, men också längs övriga sträckningen. En närvarande upplyste om att passage av Bohusbanan vid Skårby behövs då djurhållning sker på andra sidan järnvägen, sett från gården. Det framfördes att det regelbundet är problem med bomanläggningen vid plankorsningen vid Skårby. Vidare informerades det om att det står mycket vatten i anslutning till Bohusbanan, att slipers bytts ut till betong på vissa delar och att vibrationerna till närliggande byggnader då minskade. Ridvägar pekades ut i området kring Mällgårde. Promenadväg pekades ut i området kring Bollestad. Därtill att golfbanan används även vintertid för skidåkning. Det framkom även att väg 617 inte anses vara lämplig som skolväg för barn och unga. Önskemål framfördes om busshållplatser vid ny trafikplats vid E6.

Det framfördes även uppgivenhet och frustration över att planeringen av ny väg 168 dragit ut på tiden och en osäkerhet kring vem och vilka som kommer att bli påverkade av den nya vägsträckningen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig informationen i det fortsatta arbetet med vägplanen och avgränsning av lokaliseringalternativ. Konsekvenser för så väl landskapsbild, jordbruksmark, boendemiljö med mera kommer att behandlas i det fortsatta utredningsarbetet. Trafikverket eftersträvar att minimera påverkan på miljöer med höga och skyddsvärda bevarandevärden, på jordbruks- och betesmark, på boendemiljön och verksamheter med flera.

Som del i projektet har Trafikverket i uppdrag att utreda behovet av gång- och cykelvägar längs eller parallellt med ny väg 168, där väg 617 ingår som en del. Vad gäller busshållplatser i anslutning till ny trafikplats på E6 har Trafikverket i dialog med Västtrafik tidigare kommit fram till att resandeunderlaget inte är tillräckligt för att motivera busshållplatser och en pendelparkering vid trafikplatsen. I arbetet med vägplanen kommer Trafikverket dock att säkerställa att det är tekniskt möjligt att anlägga busshållplatser och pendelparkering i eller i anslutning till trafikplatsen för att inte omöjliggöra åtgärderna om behovet förändras i framtiden.

Information och synpunkter som inte berör projektet tar Trafikverket till sig och för dem vidare inom Trafikverkets organisation.

Ingen ny väg

En skrivelse har inkommit där fortsatt utbyggnad för bilismen ifrågasätts med hänsyn till dess miljöpåverkan och en ny vägs påverkan på jordbruksmark och grönområden.

Trafikverkets kommentar:

Ny väg 168 är beslutad och finansierad i regional plan för trafikinfrastrukturen. Trafikverket har nu i uppdrag att finna den mest lämpliga vägsträckningen som uppfyller ändamål och målen. Detta sker genom en succesiv fördjupning i arbetet med vägplanen. Trafikverket eftersträvar att minimera påverkan på miljöer med höga och skyddsvärda bevarandevärden, på jordbruks- och betesmark, på boendemiljön och verksamheter med flera.

Kollektivtrafikåtgärder

Information efterfrågas i en skrivelse kring busshållplatser och pendelparkering vid den nya trafikplatsen längs E6 då dagens situation gällande möjligheten att resa kollektivt från Kareby mot Göteborg anses bristfällig.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har i dialog med Västtrafik tidigare kommit fram till att resandeunderlaget inte är tillräckligt för att motivera busshållplatser och en pendelparkering vid trafikplatsen. I arbetet med vägplanen kommer Trafikverket dock att säkerställa att det är tekniskt möjligt att anlägga busshållplatser och pendelparkering i eller i anslutning till trafikplatsen för att inte omöjliggöra åtgärderna om behovet förändras i framtiden.

Åtgärder utanför utredningsområdet

En skrivelse har inkommit med förslag till åtgärder i Kungälvsmotet och Backadalsmotet (längre söderut längs E6) med ambitionen att minska köbildningen på påfartsramperna och längs E6 söderut.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har i uppdrag att finna den mest lämpliga vägsträckningen för ny mellan väg 168 vid Ekelöv och E6 samt en eventuell koppling till väg 574. Inom det aktuella projektets ramar finns det inte några möjligheter att utreda andra vägförbindelser eller åtgärder på andra platser. Projektet tar dock till sig synpunkterna och för dem vidare inom Trafikverkets organisation.

Skede Samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ

I skede Samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ, har projektet genomfört samråd vid två tillfällen. Det första under hösten 2019 kring bortvalda områden och förslag till lokaliseringsalternativ och det andra under hösten 2022 inför beslut om val av lokaliseringsalternativ. De två samråden och inkomna synpunkter från allmänheten redogörs för nedan under var sin rubrik.

Inledande samråd om bortvalda områden och förslag till lokaliseringsalternativ

Ett skriftligt samråd genomfördes kring förslag till korridorer under perioden 2019-12-05 till 2020-01-10. Under denna period fanns ett underlag till samråd där projektet och förslag till korridorer beskrevs med tillhörande kartor publicerat på Trafikverkets hemsida. Ett samrådsmöte genomfördes 2019-12-12 i Kungälv's Stadshus. Allmänheten och övriga intressenter bjöds in till samrådsmötet via annonsering i Kungälv's-Posten, i Göteborgs-Posten och i Post och Inrikes tidningar samt på Trafikverkets hemsida. De från allmänheten som tidigare lämnat synpunkter bjöds in till samrådsmötet via brev. Totalt närvarade 150-170 personer vid samrådsmötet.

Vid samrådsmötet 2019-12-12 presenterades projektet, det vill säga bakgrund, mål, utredningsområdet, utredningsläget, förslag till bortvalda områden och lokaliseringsalternativ samt fortsatt arbete. Vid mötet framfördes både information och synpunkter vilket beskrivs nedan. Under samrådsperioden har inga ytterligare skrivelser från allmänheten, utöver från de som kan bli särskilt berörda, inkommit.

Information och synpunkter som framkom vid samrådsmötet

Vid samrådsmötet framfördes att förslag till ny vägförbindelse inte löser problemet på E6 och att en ny bro över Nordre älv till och från Hisingen borde byggas i stället. Det framfördes också att vägen via Kode borde breddas som en alternativ åtgärd till ny väg. Därtill framfördes att ett tågstopp på Bohusbanan är önskvärt i höjd med Bollestad och därigenom möjliggöra en koppling mellan tågstationen och den nya trafikplatsen på E6. Det lyftes även att busshållplatser och pendelparkering är viktigt. En markägare informerade om att hen lånar ut mark till bussdepåer och lyfte det som en möjlighet även i anslutning till ny väg.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har i uppdrag att finna den mest lämpliga vägsträckningen för ny väg mellan väg 168 vid Ekelöv och E6 samt en eventuell koppling till väg 574. Inom det aktuella projektets ramar finns det inte några möjligheter att utreda andra vägförbindelser eller typer av åtgärder eller åtgärder på andra platser. Trafikverket tar dock med sig frågorna och för dem vidare inom Trafikverkets organisation. Vad gäller busshållplatser och pendelparkering har Trafikverket i dialog med Västtrafik tidigare kommit fram till att resandeunderlaget inte är tillräckligt för att motivera busshållplatser och en pendelparkering vid trafikplatsen. I arbetet med vägplanen kommer Trafikverket dock att säkerställa att det är tekniskt möjligt att anlägga busshållplatser och pendelparkering i eller i anslutning till trafikplatsen för att inte omöjliggöra åtgärderna om behovet förändras i framtiden.

Samråd inför beslut om val av lokaliseringsalternativ

Ett skriftligt samråd genomfördes kring identifierade lokaliseringsalternativ, dess potentialer och konsekvenser, under perioden 2022-09-05 till 2022-09-27. Under denna period fanns samrådshandlingen där projektet, dess förutsättningar och identifierade lokaliseringsalternativ samt utvärdering av desamma med avseende på potentialer och konsekvenser, publicerat på Trafikverkets hemsida. Ett samrådsmöte genomfördes 2022-09-13 på Mimers teater i Kungälv. Allmänheten och övriga intressenter bjöds in till samrådsmötet via annonsering i Kungälv-Posten, i Göteborgs-Posten och i Post och Inrikes tidningar samt på Trafikverkets hemsida. Totalt närvarade 150-170 personer vid samrådsmötet.

Vid samrådsmötet 2022-09-13 presenterades projektet, det vill säga bakgrund, mål, utredningsområdet, identifierade lokaliseringsalternativ, dess potentialer och konsekvenser samt fortsatt arbete. Under samrådsperioden inkom ett 15-tal skrivelser från allmänheten utöver de från de enskilda som antas bli särskilt berörda. Skrivelserna innehåller både information och synpunkter vilka sammanfattas i följande text. Information och synpunkter som berör liknande ämnen har grupperats.

Synpunkter gällande samtliga förslag till lokaliseringsalternativ

I ett flertal skrivelser framförs synpunkter som berör samtliga lokaliseringsalternativ.

Bland synpunkter framförs frågan om ny vägförbindelse oavsett alternativ gynnar de boende Ytterby utifrån en bedömning att många som färdas på väg 168 ändå ska stanna för att handla, hämta/lämna barn, träna, med mera, i Ytterby på vägen. I en skrivelse framförs att det borde vara en självklarhet att ny vägförbindelse byggs ut till 2+1-väg med hänvisning till nollvisionen. I en annan skrivelse framhålls att de är synd att den lokala miljön och biologiska mångfalden inte värnas och det påtalas att känsliga lokala ekosystem inte kan återskapas om de förstörs.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har i uppdrag att finna den mest lämpliga vägsträckningen för ny väg mellan väg 168 vid Ekelöv och E6 samt en koppling till väg 574 med en vägstandard i form av tvåfältsväg med skyltad hastighet 80 km/timme. Oavsett val av lokaliseringsalternativ kommer Trafikverket i fortsatt arbete med utformning av planförslag att utvärdera ett stort antal olika parametrar och hänsynstagande, där den lokala miljön, biologiska mångfalden och ekosystemen är viktiga aspekter, för att hitta den bästa lokaliseringen av en väg inom den korridor som väljs. Rimliga åtgärder och anpassningar till den lokala miljön, biologiska mångfalden och ekosystemen kommer också att utredas och utvärderas.

Synpunkter på förslag till lokaliseringsalternativ 1

I ett flertal skrivelser framförs synpunkter specifikt för lokaliseringsalternativ 1.

I skrivelserna framförs bland annat att ny vägförbindelse bör göras så rak som möjligt och att det möjliggörs inom lokaliseringsalternativ 1. Vidare framförs ytterligare motiv för varför lokaliseringsalternativ 1 är att föredra, bland annat möjligheten att ta stöd i naturen vid passage av järnvägen, möjliggöra för eventuellt framtida dubbelspår längs Bohusbanan samt en bedömning av att alternativet kan bli det billigaste alternativet. Ytterligare motiv som lyfts fram i skrivelserna är att lokaliseringsalternativet innebär störst förkortad restid och har minst negativ inverkan på natur- och kulturvärden samt boendemiljön.

I en skrivelse framhålls att lokaliseringsalternativ 1 är bäst ur näringslivssynpunkt för Arntorp-Solbräckes industriområde då alternativen i södra delen av utredningsområdet medför risk för möjligheterna att fortsatt bedriva verksamheterna vidare.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen. Oavsett val av lokaliseringsalternativ kommer Trafikverket i fortsatt arbete med utformning av planförslag att utvärdera ett stort antal olika parametrar och hänsynstagande för att hitta den bästa lokaliseringen av en väg inom den korridor som väljs.

Synpunkter på förslag till lokaliseringsalternativ 2-5

I en skrivelse framförs synpunkter för lokaliseringsalternativ 2-5. I skrivelsen framhålls att lokaliseringsalternativen riskerar att fördyras av den mer kurviga linjeföringen, att passagen av järnvägen kommer bli dyrare vid framtida utbyggnad av Bohusbanan samt dyrare av att fler fastigheter behöver lösas in. Därtill anges att ju närmare Ytterby ny vägförbindelse anläggs desto färre kommer att nyttja den.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen. Oavsett val av lokaliseringsalternativ kommer Trafikverket i fortsatt arbete med utformning av planförslag att utvärdera ett stort antal olika parametrar och hänsynstagande för att hitta den bästa lokaliseringen av en väg inom den korridor som väljs.

Synpunkter på förslag till lokaliseringsalternativ 4

I en skrivelse framförs synpunkter specifikt för lokaliseringsalternativ 4. I skrivelsen framhålls att lokaliseringsalternativ 4 är det bättre av dem. Motiven anges vara att ny vägförbindelse ansluter till befintlig väg 168 nämnare vägen till Kornhalls färja, vilken anges i framtiden troligen ersättas av en ny bro med koppling till västra Hisingen tillsammans med mindre ingrepp i odlingsmark samt i den ”riktiga” naturen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen. Oavsett val av lokaliseringsalternativ kommer Trafikverket i fortsatt arbete med utformning av planförslag att utvärdera ett stort antal olika parametrar och hänsynstagande för att hitta den bästa lokaliseringen av en väg inom den korridor som väljs.

Synpunkter på förslag till lokaliseringsalternativ 5

I en skrivelse framförs synpunkter specifikt för lokaliseringsalternativ 5 där det föreslås att alternativet avförs med hänsyn till riskerna alternativet medför för möjligheterna att fortsatt bedriva verksamheterna inom Arntorp-Solbräckes industriområde vidare.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen. Oavsett val av lokaliseringsalternativ kommer Trafikverket i fortsatt arbete med utformning av planförslag att utvärdera ett stort antal olika parametrar och hänsynstagande för att hitta den bästa lokaliseringen av en väg inom den korridor som väljs.

Kollektivtrafikåtgärder

I en skrivelse framförs att det redan i projekteringsstadiet bör planeras för en busshållplats och pendelparkering i anslutning till den planerade trafikplatsen vid E6.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har i dialog med Västtrafik tidigare kommit fram till att resandeunderlaget inte är tillräckligt för att motivera busshållplatser och en pendelparkering vid trafikplatsen. I arbetet med vägplanen kommer Trafikverket dock att säkerställa att det är tekniskt möjligt att anlägga busshållplatser och pendelparkering i eller i anslutning till trafikplatsen för att inte omöjliggöra åtgärderna om behovet förändras i framtiden.

Bilaga 1 Samrådsrets

Skede Samrådsunderlag

Samrådspart	Samrådets genomförande
Allmänheten	Samrådet och inbjudan till samrådsmötet har annonserats i lokalpressen med information om hur underlag för samråd kan inhämtas.
Enskilda som antas bli särskilt berörda	Brev med information om projektet samt inbjudan till samrådsmötet, och var underlag för samråd funnits tillgängligt, har skickats ut med posten. De enskilda som antas bli särskilt berörda har avgränsats till fastighetsägare inom utredningsområdet.
Kungälv kommun	Deltagande på projekteringsmöte samt brev med önskemål om att, under samrådsperioden, inkomma med yttrande och underlag till beslut om BMP.
Västrafik	Brev med önskemål om att, under samrådsperioden, inkomma med yttrande.
Länsstyrelsen	Tidigt samrådsmöte som underlag till behov av förnyat beslut om BMP.
Övriga myndigheter och organisationer	Samrådet och inbjudan till samrådsmötet har annonserats i lokalpressen med information om hur underlag för samråd kan inhämtas.

Skede Samrådshandling val av lokaliseringsalternativ

Samrådspart	Samrådets genomförande
Allmänheten	Samrådet och inbjudan till samrådsmötet har annonserats i lokalpressen med information om var underlag för samråd har funnits tillgängligt.
Enskilda som antas bli särskilt berörda	Inbjudan till samrådsmötet, och information om var underlag för samråd funnits tillgängligt, har skickats ut med posten. De enskilda som antas bli särskilt berörda har avgränsats till fastighetsägare inom utredningsområdet.
Kungälv kommun	Deltagande på projekteringsmöte samt inbjudan till och delaktighet vid samrådsmötet.
Västtrafik	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt. Därtill kontakt med önskemål om att inkomma med yttrande.
Länsstyrelsen	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Västra Götalandsregionen	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Göteborgsregionens kommunalförbund	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Trafikkontoret Göteborgs Stad	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Göteborgs stad Stadsledningskontoret	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Västra Götalandsregionen, Kollektivtrafiksekretariatet	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.

Skede Samrådshandling val av lokaliseringsalternativ

Kundservice för vatten och avlopp, Kungälv kommun	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Svenska kraftnät	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Vattenfall eldistribution	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Swedegas	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Göteborg Energi AB	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Kungälv Energi	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
TeliaSonera AB	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Skanova AB	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Ellevio AB	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
IP-only AB	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Telenor Sverige AB	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Östra Rölunda Eds Fiber Ekonomisk förening	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.

Skede Samrådshandling val av lokaliseringsalternativ

Oxelö Energi AB	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Lantbrukarnas Riksförbund	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Lantbrukarnas Riksförbund Västra Götaland	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Naturskyddsföreningen i Kungälv	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
NTF Väst	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Ytterby Maskintjänst AB	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Bohusläns Hembygdsförbund Bohusläns museum	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Kareby Hembygdsförening	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Kareby Skogsvårdsförening	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Polismyndigheten i Västra Götaland	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Bohus Räddningstjänstförbund	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Arbetsmiljöverket	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.

Skede Samrådshandling val av lokaliseringsalternativ

Bergsstaten	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Elsäkerhetsverket	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Energimyndigheten	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Fortifikationsverket	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Försvarsmakten	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Jordbruksverket	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Havs- och Vattenmyndigheten	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Kemikalieinspektionen	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
MSB Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Post- och telestyrelsen	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Riksantikvarieämbetet	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
SGI Statens Geotekniska Institut	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.

Skede Samrådshandling val av lokaliseringsalternativ

SGU Sveriges Geologiska Undersökning	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Skogsstyrelsen	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
SMHI	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Svenska Jägarförbundet	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Svensk cykling	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Svenskt näringsliv	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Strålsäkerhetsmyndigheten	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Transportstyrelsen	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Åkeriförbundet	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Bredband i Marstrand ek. förening	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Bredsten ek. förening	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Diseröd Bredband ek. förening	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.

Skede Samrådshandling val av lokaliseringsalternativ

Garnet på Överön ek. förening	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Hallbjörtporp-dotorp Bredband ek. förening	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Harestad Bredband ek. förening	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Håлта Fiber ek. förening	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Kareby Bredband ek. förening	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Kilenet ek. förening	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Kode Norra Bredband ek. förening	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
KodeNet SO ek. förening	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Lycke-Tofta BB ek. förening	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Nordkroken Bredband ek. förening	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Sörkroksnätets ek. förening	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Torsby Bredband	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.

Skede Samrådshandling val av lokaliseringsalternativ

Veneröd Net ek. förening	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
VyNet ek. förening	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Västra ytterbynätet ek. förening	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Åseby Net ek. förening	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.
Ödsmålsmosse/Skåra bredband	Inbjudan till samrådsmöte med information om var underlag till samråd funnits tillgängligt.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2-4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se