

Ställningstagande och BESLUT angående val av lokaliseringsalternativ samt fortsatt arbete för anläggning av ny väg 168, delen Ekelöv - Kareby i Kungälv kommun, Västra Götalands län.

(3 bilagor)

Beslut

Nästa steg är att projektet rörande anläggning av väg 168 mellan Ekelöv och Kareby, med ny trafikplats på E6, ska drivas vidare och att alternativ Grön korridor ska ligga till grund för den fortsatta planeringen.

Den korridor som utbyggnaden av vägen ska rymmas inom redovisas på bifogad karta.

Riktlinjer för fortsatt planering

Arbetet fortsätter med att detaljstudera vägens läge och utformning inom vald korridor. Ambitionen är att skapa en väg som med minsta möjliga intrång förbättrar framkomlighet och tillgänglighet samt ökar trafiksäkerhet.

Viktiga faktorer att ta särskild hänsyn till är:

- Bullersskyddsåtgärder för berörda fastighetsägare ska utredas och redovisas.
- Påverkan på jordbruksnäringen, både genom direkta intrång och genom uppsplittring av ägor.
- Påverkan på kända fornlämningar och den värdefulla kulturmiljön i Kareby kyrkby.

Viktiga moment i det kommande arbetet är att:

- Anpassa vägens sträckning och höjdläge inom korridoren så långt som möjligt med hänsyn till bland annat boendemiljön vid befintliga bostäder.
- Utredda behovet av bullerskyddsåtgärder kring ny väg 168, med hänsyn till berörda bostäders samlade bullerbelastning.
- Placera och utforma anslutningarna till väg 168 vid Ekelöv och väg 574 vid Kareby. Detta bör ske med hänsyn till att omgivande jordbruksmark så långt möjligt ska kunna brukas och till boendemiljön vid närliggande bebyggelse.
- Utforma planerad trafikplats vid anslutningen till E6 med minsta intrång i omgivande boendemiljöer, fornlämningar och jordbruksmark, utan att detta leder till oskäligen kostnader för grundläggningen av trafikplatsen.
- Placera och utforma enskilda och allmänna anslutningsvägar samt gång- och cykelvägar på ett sätt som erbjuder god tillgänglighet.
- Genomföra en arkeologisk utredning och eventuella undersökningar inom vald korridor för att kunna anpassa vägen till närliggande fornlämningar.
- Utforma de planskilda passagerna över E6 och Bohusbanan så att störningar på väg- eller järnvägstrafiken under byggtiden begränsas.

Bakgrund och Motiv

Bakgrund

Väg 168 förbinder Marstrand med Kungälv och väg E6 via Ytterby. Vägen är av stor betydelse för förbindelse mellan bostäder, arbetsplatser, serviceutbildning och handel inom denna del av kommunen. Under sommartid är den dessutom av stor betydelse för semestertrafik. Vägen har begränsad framkomlighet, framförallt under sommaren när trafiken ökar avsevärt. Vägen saknar i huvudsak separerad GC-väg. Vid högt trafik har Kungälvsmotet en hög belastning och trafiken på väg 168 orsakar bullerstörningar främst i Ytterby. Kungälv kommun planerar för verksamhetsområden mellan väg E6 och väg 574 och nya bostäder i Kareby. En koppling mellan väg 574 och en trafikplats vid E6 är därför angelägen. Den nya vägen ger också en möjlighet att utveckla området mellan E6 och väg 168, som i kommunens flerårsplan anges vara ett strategiskt viktigt utredningsområde.

Trafikverket utreder en framtida väglänk mellan väg 168 vid Ekelöv och väg 574 vid Kareby, med en trafikplats där planerad väg korsar E6. Vägprojektet finns med i "Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland, 2010-2021", med byggande 2014-2017. Av den totala kostnaden bidrar Kungälvs kommun med 60 miljoner kronor. Kungälvs kommun ska även förskottera statens andel om detta behövs och regeringen godkänner detta.

Projektet omfattar en ny vägsträcka på ca 3,5 km, alternativt en upprustning av delar av befintlig väg 613 och 617, samt en ny trafikplats vid E6. För att öka kollektivtrafikresandet studeras även möjligheterna att ansluta pendelparkering och busshållplatser till den nya trafikplatsen. Sträckan omfattar även en ny bro över Bohusbanan.

Ändamål med projektet, analys enligt fyrstegsprincipen och projektmål

Ändamål och problembeskrivning

För objektet väg 168 Ekelöv-Kareby har en fyrstegsanlys tagits fram med utgångspunkt i de transportpolitiska målen om god tillgänglighet med hänsyn till säkerhet, miljö och hälsa. I analysen identifieras att trafiken nuvarande väg 168 redan idag ger problem med buller och barriäreffekter i Ytterby och att vägens standard inom området är låg. Den planerade tätortsutveckling väster om utredningsområdet bedöms medföra ökad trafikbelastning och därigenom skapas kapacitetsproblem i trafikplatserna i Kungälv. Lokalt inom utredningsområdet innebär plankorsningen mellan väg 617 och Bohusbanan säkerhetsproblem och det saknas en bra anslutning mellan Kareby och E6. För oskyddade trafikanter är både tillgängligheten till befintligt vägsystem och trafiksäkerheten låg.

Ändmålet med projektet är att så långt möjligt lösa de identifierade problemen och att erbjuda en möjlighet att förbättra kollektivtrafiken i området.

Analys och föreslagna åtgärder

I den fyrstegsanlys som är framtagen för projektet Ekelöv-Kareby kommer man till följande slutsatser:

- Olika åtgärder, i samtliga fyra steg, kan vara aktuella för att komma tillrätta med problem som bristande trafiksäkerhet, framkomlighet och kapacitet p.g.a. förväntad trafikökning. Även för att lösa andra problem, t ex med anledning av en förväntad ökning av kollektivtrafikåkande till följd av trängselskatterna i Göteborg eller befintliga brister vid plankorsningar med järnväg och för oskyddade trafikanter kan det vara aktuellt med åtgärder i olika steg.
- För att avlasta väg 168 mellan Ekelöv och Kungälv bör en alternativ länk anläggas. Det kan ske via en upprustning av väg 613 och 617 alternativt via en ny väg mellan väg 168 och 574. Den upprustade alternativt nya vägen ska utformas för att möta de krav som idag ställs på trafiksäkerhet och framkomlighet för alla trafikslag, med särskild hänsyn till gång- och cykeltrafikanter.
- En ny trafikplats där väg 617 korsar E6 alternativt där den nya vägen korsar E6 är en nödvändighet för att få till den omfördelning av trafiken vilken krävs för att väg 168 ska avlastas.

- En ny trafikplats ger även möjligheter för att anlägga en pendelparkering och en hållplats med direkt koppling till E6. På så sätt kan en ökad andel kollektivtrafikresor och samåkning uppnås. En översyn av de befintliga hållplatserna i området bör utföras för att nå målet med ökad andel kollektivtrafikresor.

Befintlig plankorsning mellan väg 613 och Bohusbanan behöver byggas bort. Vid utbyggnad av en ny väg mellan Ekelöv och Kareby finns goda förutsättningar för att utföra en planskild korsning med järnvägen.

Trafikverket Region Väst har beslutat att det krävs åtgärder enligt steg 4 för att lösa de problem som identifierats.

Projekt mål

Projektets primära mål är att föreslå åtgärder som leder till att den nya vägdragningen i framtiden:

- Erbjuder god tillgänglighet och framkomlighet för alla trafikanter.
- Ger en ökad trafiksäkerhet och bidrar till färre trafikolyckor.
- Bidrar till minskade barriär- och bullerproblem kring nuvarande väg 168.
- Ger en bra anslutning mellan Kareby och E6.
- Bidrar till en förbättrad kollektivtrafik.

Vid arbetet med att ta fram åtgärder för de problem som identifierats är det därför viktigt att ta hänsyn till behoven hos olika trafikantkategorier, oavsett färdmedel, och att ta hänsyn till omgivande miljöer.

Studerade alternativ

Fyra alternativ har studerats, med tre olika trafikplatslägen. Alternativen utgörs av terrängkorridorer som medger olika väglinjer och utformning av t ex trafikplatsen.

Grön

Grön vägkorridor, en sträcka av ca 3,3 km, ligger i den norra delen av området. Korridoren följer till stor del nuvarande vägarna 613 och 617 mellan Ekelöv och Kareby, och korsar Bohusbanan på en bro, söder om befintlig plankorsning och om bebyggelsen i Skårby. Trafikplatsen planeras ungefär där väg 617 idag korsar E6 på bro. Korridoren följer till stor del nuvarande väg, vilket ger begränsade intrång och goda anslutningsmöjligheter. Alternativets nackdelar är framförallt närheten till bostadsbebyggelse, vid planerat trafikplatsläge i Skårby.

Lila

Lila vägkorridor, en sträcka av ca 3,4 km, sammanfaller med Grön vägkorridor väster om Bohusbanan. Passagen över Bohusbanan ligger längre söderut i detta alternativ. Den fortsatta sträckningen till Kareby och även trafikplatsen vid E6 ligger på jordbruksmark. Korridoren ger minst påverkan på värdefulla natur- och kulturmiljöer. Den stora nackdelen är att detta alternativ gör stora intrång i jordbruksmark och påverkar landskapsbilden negativt. I trafikplatsläget är grundförhållandena sämre än de andra alternativen vilket resulterar i omfattande förstärkningsåtgärder och högre anläggningskostnad.

Röd

Röd vägkorridor, en sträcka av ca 3,6 km, ansluter till nuvarande väg 168 på samma plats som övriga korridorer. Korridoren ligger längre söderut och följer den norra kanten av Bollestadsgolfbana. Detta alternativ ligger skilt från nuvarande vägar i ett småskaligt och kuperat odlingslandskap. Trafikplatsens läge i Röd korridor är ungefär där en enskild väg idag korsar E6. Till skillnad från Grön och Lila korridor ansluter Röd till väg 574 söder om Kareby. I detta alternativ bedöms grundläggningförhållandena vara goda vid de planskilda passagerna med Bohusbanan och E6. Alternativet innebär stora intrång i ett småskaligt odlingslandskap där det finns många miljöer med höga natur- och kulturvärden. Korridoren kommer också i konflikt med detaljplaner för Arntorps verksamhetsområde och Bollestadsgolfbana.

Lila/Röd

Även en kombination av Lila och Röd korridor, en sträcka av ca 3,6 km, har studerats. Väster om passagen över Bohusbanan följs Lila korridor men öster om ansluter alternativet till Röd korridor och dess trafikplatsläge. Detta alternativ bedöms ha de respektive alternativens för- och nackdelar, men i mindre grad.

Nollalternativ

Nollalternativet utgör inget åtgärdsförslag, utan innebär att inga åtgärder genomförs på väg 168 inom utredningsområdet utöver normalt drift- och underhåll.

Viktiga skillnader mellan Nuläget och Nollalternativet är framförallt de bostads- och verksamhetsområden som ligger i Kungälv kommunala planering.

Kommunen planerar för omkring 1000 nya bostäder i områdena ut mot Marstrand, väster om utredningsområdet. Det bedöms ge en ökning av dagens trafik på väg 168 med ca 3000 fordon/dygn. I Sparråsområdet väster om Ytterby planeras ca 900 nya bostäder och hela trafikökningen på ca 4500 fordon/dygn antas belasta Sparråsvägen och väg 168. I Rishammar vid Kareby planeras ca 100 nya bostäder som antas ge trafikökning på väg 574 med 500 fordon/dygn. I Arntorp, mellan E6 och väg 574, planeras nya verksamhetsområden. Då det inte är klarlagt vilken typ av verksamheter som är aktuella har inte trafikbelastningen bedömts, men området kommer att utgöra en ny målpunkt för t ex arbetspendling.

Tillsammans med en förväntad allmän trafikökning på det övriga vägnätet innebär nollalternativet att trafikbelastningen på nuvarande väg 168 genom Ytterby och mellan Ytterby och Kungälvsmotet blir så hög att framkomligheten försämras kraftigt. Redan idag överskrids vägens kapacitet tidvis på sträckan mellan Ytterby och Kungälv, i Nollalternativet bedöms överbelastningen vara kraftig och leda till köer som växer till under maxtimmen och påverkar framkomligheten i korsningar och på anslutande vägar.

Planer och bestämmelser som berör korridorerna

Översiktsplan

För utredningsområdet gäller Kungälv kommunens översiktsplan 2010, antagen av kommunfullmäktige 2012-01-09. I planen redovisas utbyggnad av väg 168 mellan Ekelöv och Kareby med ett nytt mot på E6:an som ett av de viktigaste infrastrukturprojekt. För den planerade vägen redovisas ett vägreservat i planen. Den gröna vägkorridoren inrymmer detta reservat.

Detaljplaner

Röd korridor berör två detaljplaner:

- Bollestad golfbana, antagen 2003-11-06.
- Arntorps verksamhetsområde, antagen 2011-01-14.

Den senare berörs även av det kombinerade alternativet Lila/Röd.

Övriga bestämmelser

Nedan presenteras översiktligt skyddade och skyddsvärda områden som berör projektet.

Riksintresseområden enligt miljöbalken (kap3-4)

Utredningsområdet korsas av Bohusbanan och E6:an som är av riksintresse. Inga andra riksintressen finns utpekade inom området. Samtliga korridorer berörs.

Områdesskydd enligt miljöbalken (kap7)

Ett flertal områden eller objekt i utredningsområdet omfattas av generellt biotopskydd enligt miljöbalken. Det rör sig om stenmurar, åkerholmar, diken och alléer, som återfinns allmänt i de brukade delarna av landskapet. De förekommer inom samtliga korridorer.

Fornlämningar (kulturminneslagen)

Fornlämningsregistret omfattar både fasta fornlämningar och andra typer av objekt. Inom samtliga korridorer förekommer registrerade lämningar.

Miljö kvalitetsnorm för vattenförekomst

Grannebyån, vars biflöde Madgropen rinner genom utredningsområdet, omfattas av miljö kvalitetsnormer för förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön. Enligt vattenmyndighetens bedömning har Grannebyån måttlig ekologisk status, med målet att god ekologisk status ska uppnås till 2021. Det anses som ekonomiskt orimligt och/eller tekniskt omöjligt att vidta de åtgärder som skulle krävas för att uppnå god ekologisk status 2015. Den främsta orsaken är att vattendraget är drabbat av övergödning, vilket kan ta lång tid att åtgärda. Den kemiska statusen för ytvatten (exklusive kvicksilver) bedöms som god, vilket också är målet för 2015.

Jämförande utvärdering och bedömning av måluppfyllelse

För en fullständig alternativjämförelse hänvisas till kapitel 6 i bifogad samrådshandling.

Måluppfyllelse

I jämförelse med nollalternativet ger samtliga studerade korridorer möjlighet att uppnå de primära projektmålen, som redovisas tidigare i detta PM. Det finns dock skillnader när det gäller möjligheten att erbjuda god tillgänglighet för lokal trafik och gång- och cykeltrafik, där Grön korridor bedöms ge bättre möjligheter att ansluta till befintliga vägar och bebyggelse.

Grön korridor bedöms också ge ett något större bidrag till att öka trafiksäkerheten än övriga alternativ då en väg inom Grön korridor kan ersätta dagens plankorsning med Bohusbanan vid Skårby. En väg inom Röd korridor bedöms kunna ersätta dagens plankorsning med Bohusbanan vid Bollestad, den plankorsningen används dock av mindre trafik än den i Skårby.

Kostnader

Totalkostnaden för de olika alternativen bedöms ligga i stort sett lika, inom ett spann på 5-10 mkr kring nivån 200 mkr. Den bedömda kostnaden är lägst i alternativ Grön korridor och högst i alternativ Lila korridor. Den bedömda kostnaden ligger över det belopp som har avsatts för projektet i den ekonomiska planeringen.

Jämförande utvärdering

Efter genomförd utvärdering och inhämtande av samrådssynpunkter rekommenderar Trafikverkets projektgrupp att Grön korridor väljs för det fortsatta planeringsarbetet. Genom att korridoren till stor del följer befintlig väg kan tillkommande intrång minimeras. På de delsträckor där Grön korridor inte sammanfaller med befintlig väg påverkas dels jordbruksmark, dels närmiljön för bostadsbebyggelsen i Skårby. Placeringen av trafikplatsen i Grön korridor i närheten av bostadsbebyggelsen innebär att bullersituationen vid bostäderna kommer att behöva studeras noggrant i det fortsatta arbetet.

Lila korridor bör inte väljas eftersom den ger störst negativ påverkan på jordbruksmark, är svårt att utforma på ett landskapsanpassat sätt, både vad gäller passagen över Bohusbanan och trafikplatsen. Alternativet bedöms innebära de högsta kostnaderna av studerade korridorer och passagen över järnvägen är lokaliserad på ett sådant sätt att det är svårare att ansluta lokala vägar till den och därigenom svårare att se den som en ersättning till befintliga plankorsningar.

Röd korridor bör inte väljas eftersom den innebär ingrepp i ett av länsstyrelsen utpekat odlingslandskap med höga natur- och kulturvärden, bl. a. med ett flertal biotoper som omfattas av generellt biotopskydd. Även

utanför det utpekade området berörs värdefulla biotoper. En ny väg skulle också medföra stor påverkan på det småskaliga landskapet och dess rekreativvärden. Vidare kommer korridoren delvis i konflikt med två detaljplaner.

Lila/Röd korridor är en kombination av Lila korridor väster om Bohusbanan och Röd korridor öster om den. På så sätt reduceras både de intrång i jordbruksmark som Lila korridor medför och de intrång i värdefull naturmiljö som uppkommer i Röd korridor. Väster om passagen av Bohusbanan ger alternativet ungefär samma konsekvenser som Grön korridor. Passagen över järnvägen är densamma som i Lila korridor och innebär en hög bank i ett öppet landskap och passagen är lokaliserad på ett sådant sätt att det är svårare att ansluta lokala vägar till den och därigenom svårare att se den som en ersättning till befintliga plankorsningar. Kopplingen till Röd korridor kan lokaliseras med begränsade intrång på jordbruksmark. Det studerade trafikplatsläget, som alternativet delar med Röd korridor, kommer däremot delvis i konflikt med detaljplan för verksamhetsområde och innebär intrång i värdefulla naturmiljöer väster om E6. Sammantaget bedöms alternativet inte ha sådana fördelar mot Grön korridor att det bör väljas, även om en del av nackdelarna med Lila respektive Röd korridor kan undvikas.

Vid samråd förordade alternativ

Länsstyrelsen i Västra Götaland, Kungälv kommun, Bohusläns museum, Svenska Naturskyddsföreningen, Skogsstyrelsen samt boende och verksamhetsutövare i södra delen av området, Bollestad och Vegestorp, förordar grön korridor.

Berörda i eller nära Grön korridor, framförallt vid Skårby, har framfört att man förordar att ett annat alternativ väljs eller att projektet inte genomförs. I första hand förordas i dessa yttranden kombinationen av Lila och Röd korridor.

Berörda kring Ekelöv har framfört att man förordar Röd korridor, om möjligt med anslutning till nuvarande väg 168 närmare Ytterby.

Inga samrådsyttranden förordar Lila korridor.

Se bifogad samrådsredogörelse för samtliga yttranden.

Bortvalda alternativ

Korsning med Bohusbanan

Efter en översiktlig bedömning har två alternativa principer för att korsa Bohusbanan valts bort:

- Korsning i samma plan
- Vägport under järnvägen.

Bohusbanan är mycket trafikerad och tågtrafiken förväntas öka ytterligare framöver. Att korsa Bohusbanan i plan ger en korsning som har stora brister både avseende säkerhet och framkomlighet. Alternativ där ny väg 168 korsar Bohusbanan i plan väljs därför bort från vidare utredning. En väglinje som passerar under Bohusbanan har studerats översiktligt i arbetet. Den avfördes från vidare studier terrängen kring järnvägen gör det höjdmässigt komplicerat och för att ett sådant alternativ bedöms vara orimligt dyrt att bygga.

Alternativ söder om utredningsområdet

Vid samråd med boende inom utredningsområdet har det framförts flera synpunkter som efterfrågar utredning av åtgärder vid Rollsbo eller strax norr om Rollsbo. Dessa förslag på nya vägkopplingar skulle kunna bidra till att avlasta nuvarande väg 168 vid Ytterby vilket är en viktig effekt som man vill uppnå med en ny sträckning av väg 168. Andra funktionsmål med projektet så som att ge Kareby en bra koppling till E6 eller förbättra tillgängligheten från Kareby till busstrafiken längs E6 uppfylls inte med nya vägkopplingar vid Rollsbo. Utredningsområdet för vägplanen har därför begränsats till det studerade området kring Kareby och vägarna 613 och 617.

Alternativ anslutning till nuvarande väg 168

I samråden har framförts kritik mot att Trafikverket inte har studerat alternativ där den nya vägen ansluter till nuvarande väg 168 längre söderut, närmare Ytterby. Trafikverket har valt att inte föra in sådana alternativ av flera skäl, det viktigaste är att en anslutning längre söderut innebär större intrång i ett utpekat värdefullt odlingslandskap, med många värdefulla naturmiljöer. Samtliga korridorer ger möjlighet att utforma en anslutning mot nuvarande väg på flera olika sätt, med möjlighet att i kommande planeringsskede ta hänsyn till exempelvis bostäder och jordbruksmark.

Kombination av Grön och Röd korridor

I samråden har framförts kritik mot att Trafikverket inte har studerat en kombination av Grön och Röd korridor, på samma sätt som kombinationen av Lila och Röd har studerats. Det viktigaste skälet till att en sådan kombination inte har studerats är att det bedöms ge större intrång i värdefulla naturmiljöer, inom Grön korridor, utan att tillföra fördelar i jämförelse med Lila/Röd korridor.

Samråd och beslut

Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Västra Götalands län beslutade den 6 september 2013 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Samråd

I juni 2012 inleddes arbetet med att ta fram en förstudie för en förbindelse mellan väg 168 vid Ekelöv och väg 574 vid Kareby, med anslutning till E6 i en ny trafikplats. I samband med uppstarten av förstudiearbetet bjöd några fastighetsägare i utredningsområdet in Trafikverket till ett möte för att kunna framföra sina åsikter och ställa frågor. Detta möte genomfördes den 10 september 2012. Som en del i arbetet med att ta fram en förstudie genomfördes också ett tidigt samrådsmöte med Länsstyrelsen den 18 oktober 2012 och ett samrådsmöte med allmänheten den 21 november 2012.

Förstudien var dock inte färdigställd innan årsskiftet 2012/2013 då ny lagstiftning rörande vägplanläggning trädde i kraft. Efter samråd med Länsstyrelsen, den 31 februari 2013, beslutade Trafikverket att helt lyfta över projektet till den nya planläggningsprocessen och tog inte fram en förstudie utan sammanställde dokumentet "Vägplan, Väg 168, Ekelöv – Kareby, Samrådsunderlag 2013-03-01" som redovisar ett utredningsområde inom vilket vägen kan komma att lokaliseras, vilka förutsättningarna för en vägutbyggnad är och vilka effekter utbyggnaden kan komma att få.

Samrådstiden för Vägplan - Samrådsunderlag inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan var 4 mars – 25 mars 2013. Samrådsunderlaget fanns då tillgängligt på:

- Kungälv kommun, Stadshuset, Kungälv
- Kungälv kommun, Biblioteket i Mimerns Hus, Kungälv
- Trafikverket, Kruthusgatan 17; Göteborg
- Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se

Samrådet inför beslut om betydande miljöpåverkan redovisas i en separat samrådsredogörelse, daterad 2013-06-20. I denna redovisas tidigare samrådsmöten, synpunkter och yttranden som tidigare inkommit till Trafikverket.

Alternativa vägkorridorer studeras i projektet. Ett samrådsmöte med allmänheten för att informera om och diskutera kring olika möjliga vägkorridorer hölls 24 september 2013. Studierna av olika vägkorridorer redovisas

i "Samrådshandling, vägplan, val av lokaliseringsalternativ 2013-12-18". Samrådshandlingen fanns under tiden 13 januari till 24 februari 2014-02-24 tillgänglig på:

- Kungälv kommun, Medborgarservice Mimers Hus, Trollhättvägen 4 Kungälv
- Trafikverket, Kruthusgatan 17; Göteborg
- Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se/vag168ekelov-kareby

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2012/18242.

Samrådsredogörelsen inför val av lokaliserings alternativ, daterad 2014-04-11, bifogas detta underlag.

Länsstyrelsens och Kommunens yttranden

Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Sammantaget förordar Länsstyrelsen Grön korridor, som bedöms ge betydligt mindre påverkan på såväl värdefulla natur- och kulturmiljöer som på landskapsbilden som helhet än övriga alternativ gör. Vidare bedöms också grön korridor ge färre indirekta negativa effekter på naturmiljöerna, då den inte i samma utsträckning fragmentiserar hävdgynnade betesmarker som övriga alternativ gör. Grön korridor bedöms göra mindre intrång än övriga alternativ i det värdefulla naturlandskapet och i mindre utsträckning ge negativ påverkan på värden för rekreation och friluftsliv.

En nackdel med Grön korridor är påverkan bland annat i form av trafikbuller för befintlig bebyggelse. Därför är det mycket viktigt att Trafikverket i det fortsatta arbetet visar vilka konsekvenser alternativet leder till och vilka åtgärder, inklusive dess effekter, som kan vidtas. Länsstyrelsen förordar vidare att en eventuell ny vägsträckning närmast trafikplatsen ligger i södra delen av Grön korridor och att trafikplatsen förläggs så långt söder ut som möjligt. Detta för att få så liten påverkan på fornlämningsmiljön vid Skårby som möjligt.

Röd korridor skulle göra intrång i flera miljöer med höga naturvärden och värdefulla natur- och kulturlandskap. Så stora intrång att Länsstyrelsen bedömer att vägen i denna korridor inte kan byggas utan att stora naturvärden går förlorade. Så väl Röd som Lila korridor bedöms ge stor påverkan på landskapsbild och odlingslandskap som helhet genom stor fragmentisering av åker- och hagmark. Både Röd och Lila korridor bedöms ge större negativa effekter för vattenmiljöer än Grön korridor. Röd-Lila korridor bedöms medföra stora delar av de negativa effekterna av de båda alternativen. Effekten på särskilt värdefulla naturmiljöer bedöms vara något lindrigare för Röd-Lila än för Röd korridor.

Länsstyrelsen erinrar om att jordbruksmark får tas i anspråk endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

För samtliga alternativ kommer Länsstyrelsens kulturmiljöenhet att ställa krav på arkeologiska utredningar.

Kungälv kommun

Kungälv kommun framför att den framtagna samrådshandlingen beskriver de fyra korridorerna och jämför konsekvenserna mellan dessa på ett tydligt sätt. Man saknar dock ett tydliggörande om hur den nya vägen kommer bidra till att uppnå målen om framtida kollektivtrafik i K2020. Man framför också önskemål om att trafikplatsen bör utformas liknande den vid Bäckebo.

Kungälv kommun bedömer att Grön korridor är den mest fördelaktiga för kommunen då den gör minst intrång i landskapsbilden, undviker att jordbruks- och betesmark delas upp samt ger minst intrång på kultur- och

PM

Ärendenummer
TRV 2012/18242
Projektnummer
130 108

Dokumentdatum
2014-04-15
Sidor
9(9)



naturmiljö. Man påpekar också att väg inom Grön korridor ger goda förutsättningar för att begränsa antalet anslutande vägar och stänga järnvägspassagen i Skårby.

Kungälv kommun bedömer att Röd, Lila och Röd/Lila korridor gör större intrång i landskapsbilden, kan komma att skapa nya barriärer mellan jordbruks- och betesmark samt kan orsaka stora intrång i kultur- och naturmiljö. Dessa alternativ kan också innebära att ingen av dagens järnvägspassager kan stängas vilket kommunen ser som en nackdel.

Göteborg 2014-04-15

Håkan Wennerström
Regional direktör
Trafikverket Region Väst

Bilagor:

1. Samrådshandling, underlag för val av lokaliseringalternativ 2013-12-18
2. Samrådsredogörelse, daterad 2014-04-11
3. Karta utvisande korridor för valt alternativ

