

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg 41, mötesfri väg Sundholmen - Björketorp

Marks kommun, Västra Götalands län

Väg- och järnvägsplan, 2020-12-01

Uppdragsnr: 161 546



Trafikverket

Postadress: Box 512, 301 80 Halmstad

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Peter Kjellner, uppdragsledare Sweco

Dokumentdatum: 2020-12-01

Ärendenummer: TRV 2018/28034

Uppdragsnummer: 161 546

Version: 3

Kontaktperson: Johanna Heribert, projektledare Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	4
3	Samråd	5
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	5
3.1.1.	Samråd med berörd Länsstyrelse	5
3.1.2.	Samråd med berörd kommun	6
3.1.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	6
3.1.4.	Samråd med myndigheter och regional kollektivtrafikmyndighet	7
3.1.5.	Samråd med ledningsägare	7
3.1.6.	Samråd med allmänheten	7
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	8
3.2.1.	Samråd med berörd Länsstyrelse	8
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	9
3.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	9
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	11
3.2.5.	Samråd med ledningsägare	12
3.2.6.	Info om förändringar	12

I denna samrådsredogörelse 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 visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

1 Sammanfattning

I denna samrådsredogörelse sammanfattas de samråd som har skett från november 2018 fram till den dag då samrådsredogörelsen är daterad.

- Ett informationsbrev skickades till de markägare som var berörda av arbetsplanen som arbetades fram under 2009, men som därefter stoppades på grund av saknad finansiering. I brevet informerade Trafikverket om varför arbetsplanen stoppades och att nytt projekt startats. Brevet skickades ut november 2018.
- Informationsmöte hölls i Björketorp den 6 december 2018, i samband med uppstart av projektet.
- Tidigt samrådsmöte för markägare, allmänhet, myndigheter och övriga intresserade hölls i Björketorp den 3 april 2019. Samrådsunderlaget har varit tillgängligt för synpunkter på [Trafikverkets webbplats](#)¹ under perioden 2019-04-03 - 2019-04-15.
- Tidigt samråd med kollektivtrafiken och Marks kommun hölls 2019-04-10, 2019-09-05 och 2019-10-14.
- Samrådsmöte för att presentera planförslag för markägare, allmänhet, myndigheter och övriga intresserade hölls i Björketorp den 11 november 2019. I samband med mötet fanns underlag tillgängligt på Trafikverkets webbplats under perioden 2019-11-11 - 2019-11-26 och möjlighet fanns att lämna synpunkter.
- Ett informationsbrev om förändringar i tidigare presenterat planförslag har skickats ut till markägare, allmänhet, myndigheter och övriga intresserade den 7 maj 2020.

Synpunkter, minnesanteckningar eller annan dokumentation av samråd i sin helhet finns diarieförda på ärendenummer TRV 2018/28034.

2 Samrådsrets

Samrådsretsen har från den tidigare arbetsplanen 2009 anpassats och uppdaterats. Projektet bedömdes 2009 kunna medföra betydande miljöpåverkan, varför även denna väg- och järnvägsplan kommer att arbeta efter en utökad samrådsrets.

¹ <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/projekt-i-vastra-gotalands-lan/vag-41sundholmen---bjorketorp-motesfri-vag/>

I samråds-kretsen har i tidigt skede förutom Länsstyrelsen i Västra Götaland, Marks kommuner, kollektivtrafikmyndigheten och de enskilda som kan komma att bli särskilt berörda även Västtrafik, ledningsägare, räddningstjänsten och föreningar ingått.

Inför samrådsmötet 2019-11-11 kompletterades samråds-kretsen med övriga myndigheter och intresseorganisationer.

3 Samråd

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1. Samråd med berörd Länsstyrelse

Trafikverket har haft telefonkontakt med Länsstyrelsen i Västra Götaland 2018-12-03 och informerat om när samrådsunderlaget kommer att levereras för beslut om betydande miljöpåverkan. Trafikverket och Länsstyrelsen har kommit överens om att samråd genomförs efter leverans av samrådsunderlaget.

Länsstyrelsen i Västra Götaland har fått inbjudningar till informationsmötet 2018-12-06 och till det tidiga samrådsmötet 2019-04-03.

Samrådsunderlaget skickades till Länsstyrelsen 2019-04-23 för beslut om betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen beslutade därefter 2019-06-17 att ombyggnaden medför betydande miljöpåverkan. Följande punkter i beslutet ansåg Länsstyrelsen att särskild vikt ska läggas i det fortsatta arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen och väg- och järnvägsplanen.

Behov av fördröjning och rening av dagvatten som planen föranleder i förhållande till recipient och nedströmsliggande markägare. Däribland är påverkan på miljö kvalitetsnormer för den berörda sträckan av Viskan en viktig del att beakta. Planen behöver också visa hur den rening och fördröjning som behövs säkerställs i planen.

Ombyggnad kan anses handla om en betydande breddning av vägen som på vissa sträckningar kan få stora påverkan på värdefulla skogsmiljöer. I jordbrukslandskapet finns biotopskyddade miljöer som kan komma att skadas. Vägen ökar barriäreffekten för växter och djur ytterligare.

Länsstyrelsen fattade den 1 april 2019 beslut om att en arkeologisk utredning ska göras över det aktuella området.

Av riskutredningen som kommer att upprättas bör det framgå vilka mängder och ämnen farligt gods som går på vägen. Vägens omgivningspåverkan behöver belysas.

Bostäder/verksamheter som kan beröras behöver identifieras. Eventuella risker längs sträckan behöver framgå samt föreslag på eventuella skyddsåtgärder.

I samrådsunderlaget framgår det att det inte finns några tätbebyggda områden inom utredningsområdet. Där framgår också att vägen hamnar längre bort från Sundholmen samhälle vilket är positivt. Men det står också i underlaget att bullerskyddsåtgärder i form av bland annat fastighetsnära åtgärder kan komma att bli aktuellt. Det tyder på att vägen kommer nära en del fastigheter. Det är angeläget att risker från farligt gods hanteras, speciellt om vägen kommer närmare någon bebyggelse än vad som är fallet idag.

Klimatanpassning ska tas upp. Kommande väg- och järnvägsplanen ska beakta ett framtida förändrat klimat och ta hänsyn till vilka konsekvenser det kan få beträffande extrema regn

och skyfall. Ett skyfall kan till exempel orsaka översvämning i lågt belägna delar men stora regnmängder kan även underminera mark och orsaka bortspolning av väg. Vid ändring av plankorsningar och planering av säkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter måste stor vikt läggas på barnperspektivet. Särskilt från och till kollektivtrafikhållplatser. Återkommande kontakter med handläggare på Länsstyrelsen har hållits för att stämma av omfattning och arbetet med att ta fram miljökonsekvensbeskrivningen.

3.1.2. Samråd med berörd kommun

Marks kommun har fått inbjudningar till informationsmötet 2018-12-06 och till det tidiga samrådsmötet 2019-04-03 samt telefonkontakter har genomförts.

Marks kommun bjöds även att lämna synpunkter på samrådsunderlaget i sin helhet under perioden 2019-04-03 – 2019-04-15, men har inte inkommit med något svar.

3.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Informationsmöte 2018-12-06

Eftersom den tidigare arbetsplanen för ny sträckning av väg 41 stoppades 2009, ville Trafikverket informera de markägare som då var berörda, att projektet för ny väg startats igen. För att skapa en bra dialog och möjlighet att ställa frågor skickades inledningsvis ett kort informationsbrev ut 2018-10-25, där man också berättade att ett informationsmöte planeras.

Inbjudan till mötet skickades till de markägare som tidigare kontaktats avseende markfrågor för arbetsplanen. På informationsmötet 2018-12-06 förklarade Trafikverket vad som har hänt sedan arbetsplanen stoppades 2009 och berättade om hur arbetet planeras framåt för den nya vägen.

Synpunkter vid mötet: Några frågor berörde Trafikverkets projekt som planeras att genomföras på Viskadalsbanan. Andra frågor berörde tidigare utredda alternativ och hur lösningar för de enskilda plankorsningarna som finns längs vägsträckan ska utformas.

Trafikverkets svar: Vid mötet noterades synpunkterna och meddelade att lösning för det enskilda vägnätet kommer att arbetas fram i den fortsatta planprocessen. Frågor som ställdes angående Trafikverkets projekt längs Viskadalsbanan lovade Trafikverket att bjuda in representanter ifrån vid nästa samrådsmöte.

Tidigt samrådsmöte 2019-04-03

Inbjudningar till tidigt samrådsmöte skickades till alla som kan antas bli särskilt berörda. Mötet annonserades även i Göteborgsposten, Borås tidning, Markbladet och Post-och inrikestidning 2019-03-27. Tidigt samrådsmöte för markägare, allmänhet och övriga intresserade hölls i Björketorp.

Synpunkter vid mötet:

- Det är viktigt att man kan cykla i området.
- En enskild väg för fastigheterna längs den västra sidan av järnvägen var önskvärd. Viktigt att den byggs hela sträckan, men det fanns olika uppfattningar om den ska vara öppen för genomfart för biltrafik.
- Flera frågor ställdes angående trafiksäkerheten inne i Björketorp.

Trafikverkets svar: Vid mötet noterades synpunkterna. Frågorna inne i Björketorp är utanför projektet och kommer att föras vidare inom Trafikverket.

Kompletterande svar 2020-12-01. Trafikverket har löst cyklingen genom att behålla delar av befintlig väg 41 som kan nyttjas för det ändamålet. Två enskilda vägar väster om järnvägen föreslås. En genomgående, dvs. att den byggs hela sträckan, är inte aktuellt då bland annat Länsstyrelsen inte godtar ett sådant intrång i riksintresset.

De enskilda som kan bli särskilt berörda inbjöds att lämna synpunkter på samrådsunderlaget i sin helhet under perioden 2019-04-03 – 2019-04-17.

Synpunkter samrådsunderlag:

Synpunkter har inkommit gällande föreslagen enskild väg väster om järnvägen, bullerskyddsvallar samt befintlig väg 41. Trafikverket har noterat synpunkterna och detta beaktas i den fortsatta planläggningen.

3.1.4. Samråd med myndigheter och regional kollektivtrafikmyndighet

Inbjudan till tidigt samråd 2019-04-03 med övriga berörda myndigheter, organisationer och ledningsägare skedde via brevtuskick 2019-03-19. Dessa inbjöds att lämna synpunkter på samrådsunderlaget i sin helhet under perioden 2019-04-03 – 2019-04-17.

Separat samråd med Västtrafik hölls 2019-04-10 i form av ett Skype-möte.

Västtrafiks (kollektivtrafikmyndighet) synpunkter samrådsunderlag:

Västtrafik är positiva till att öka trafiksäkerheten längs väg 41 vid korsningar och hållplatser. De anser att dagens resandeunderlag är svagt och de som reser är främst skolelever som är hänvisade till den allmänna kollektivtrafiken. Västtrafik har utifrån Trafikförsörjningsprogrammet ett uppdrag att samordna kollektivtrafiken med skolresor utifrån lokala förutsättningar, det är därför viktigt att de lokala förutsättningarna fortsatt medger att dessa elever kan resa med den allmänna kollektivtrafiken.

3.1.5. Samråd med ledningsägare

Inbjudan till tidigt samråd 2019-04-03 med ledningsägare skedde via brevtuskick 2019-03-19. Ledningsägarna inbjöds att lämna synpunkter på samrådsunderlaget i sin helhet under perioden 2019-04-03 – 2019-04-17.

Svenska kraftnät önskar att Trafikverket i ett så tidigt skede som möjligt utreder möjligheterna att bygga om väg 41 mellan Sundholmen och Björketorp på så vis att ingen anpassning av de kraftledningarna med littera FL66 och FL67 behöver ske.

Vattenfall Eldistribution har gett upplysningar om sina anläggningar och riktlinjer. När ett förslag på utformning av vägätgärderna finns framme kommer separata ledningsägarmöten att hållas.

3.1.6. Samråd med allmänheten

Inför tidigt samrådsmöte i Björketorp 2019-04-03 annonserades inbjudan i Göteborgs-Posten, Borås Tidning, Markbladet och Post-och inrikestidning 2019-03-27.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

3.2.1. Samråd med berörd Länsstyrelse

Möte hölls med Länsstyrelsen den 2 oktober 2019 där Trafikverket informerade om projektet samt diskuterade upplägg på miljökonsekvensbeskrivningen och arkeologin.

Samrådsmötet 2019-11-11

Länsstyrelsen bjöds in till samrådsmötet 2019-11-11 och har också getts möjlighet att lämna synpunkter under perioden 2019-11-11 - 2019-11-27.

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB)

Trafikverket skickade in begäran om godkännande av MKB:n till Länsstyrelsen 2020-05-20.

Länsstyrelsen återkom med yttrande 2020-06-30 där deras bedömning var att MKB:n inte var tillräcklig för att godkännas. Handlingen behövde kompletteras inom följande områden:

Riksintresse naturvård

Invasiva arter

Risksituationen

Brukning av jordbruksmark/alternativredovisning

Masshantering och förorenad mark

Enskilda brunnar

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Ytvatten – Byggskedet

2020-08-31 skickar Trafikverket komplettering av MKB:n till Länsstyrelsen.

Länsstyrelsen återkom med yttrande 2020-09-23 att handlingen behövde kompletteras gällande miljö kvalitetsnormer för vatten.

2020-10-08 skickar Trafikverket komplettering av MKB:n till Länsstyrelsen.

2020-10-22 godkänner Länsstyrelsen miljökonsekvensbeskrivningen.

Länsstyrelsen har under hand i processen med godkännande av MKB:n informerat, att även om de har godkänt MKB:n, så är det inte säkert att de kan tillstyrka väg- och järnvägsplanen om dragningen av den södra enskilda vägen utgör en förutsättning för att nya väg 41 ska vara byggbar. Även om det inte är en förutsättning kommer Länsstyrelsen ha svårt att acceptera dragningen vid en kommande lantmäteriförrättning och den medföljande 12:6 anmälan enligt miljöbalken.

Möte om alternativa dragningar av enskild väg 2020-11-05

Trafikverket har bjudit in Länsstyrelsen till möte för dragning av den södra enskilda vägen.

Utöver en södergående dragning av den enskilda vägen har en norrgående dragning av vägen studerats, samt möjligheten att skapa en enskild passage över järnvägen för de två fastigheterna.

En enskild passage över järnvägen har med anledning av de höga kostnaderna uteslutits, varför projektet gått vidare med de övriga dragningarna.

Länsstyrelsen har bedömt att en södergående dragning av den enskilda vägen är möjlig, eftersom några av de värdefulla träden närmast järnvägen redan har avverkats som en trädskärningsåtgärd. Dock är det mycket viktigt att jobba med intrånget på platsen då det finns höga värden. Trafikverket bedömer att det finns mycket att göra för att minimera intrånget. Vägens bredd kan minimeras eftersom trafikmängden är så pass begränsad. Därutöver anses det möjligt att nyttja räcken, stödmurar samt anpassa diken och avvattning. Den nordliga dragningen anses sämre eftersom den påverkar kulturmiljövärden negativt och skulle också vara ett sämre alternativ för de boende.

3.2.2. Samråd med berörd kommun

Samrådsmötet 2019-11-11

Marks kommun bjöds in till samrådsmötet 2019-11-11 och har också getts möjlighet att lämna synpunkter under perioden 2019-11-11 - 2019-11-27.

Trafikverket har varit i kontakt med miljökontoret på Marks kommun att de behöver inkomma med eventuella synpunkter.

3.2.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samrådsmötet 2019-11-11

Inbjudningar till samrådsmöte skickades 2019-10-25 till alla som kan antas bli särskilt berörda. Mötet annonserades även i Göteborgsposten, Borås tidning, Markbladet och Post- och inrikestidning 2019-11-04. Samrådsmötet för markägare, allmänhet och övriga intresserade hölls i Björketorp. Underlaget hölls tillgängligt på Trafikverkets websida och möjlighet fanns att lämna synpunkter under tiden 2019-11-11 - 2019-11-27.

Synpunkter som framfördes:

- Befintlig väg 41 tas bort norr om Sundholmens gård.
- Ny enskild väg på västra sidan om järnvägen som ansluter till Förlandavägen önskas.
- Ny väg 41 läggs längs järnvägen för att minska påverkan på jordbruksmarken.
- Säkrare väg för oskyddade trafikanter till Björketorp.
- Behov av pendelparkering

Trafikverkets svar: Vid mötet noterades synpunkterna och behandlas i framtagandet av väg- och järnvägsplanen. Frågorna inne i Björketorp är utanför projektet och kommer att föras vidare inom Trafikverket.

Kompletterande svar 2020-12-01. Punkt 1-3 ovan, se svar på synpunkt 2020-05-14 nedan. Punkt 5, pendelparkeringar kommer att anläggas i norr i anslutning till nya busshållplatser.

Ytterligare möte hölls 2020-02-17 i Björketorps bygdegård då några markägare återkom efter samrådsmötet 2019-11-11 och önskade ytterligare ett möte att diskutera planförslaget och framföra sina synpunkter. Några av synpunkterna som framfördes var:

- Ny enskild väg på västra sidan om järnvägen hela sträckan ifrån Hinnared i söder som ansluter till Förlandavägen önskas.
- Ny väg 41 läggs längs järnvägen för att minska påverkan på jordbruksmarken.
- Befintlig väg 41 tas bort norr om Sundholmens gård.

Trafikverkets svar: Vid mötet noterades synpunkterna och behandlas i framtagandet av väg- och järnvägsplanen.

Kompletterande svar 2020-12-01. Se svar på synpunkt 2020-05-14 nedan.

2020-05-14 inkommer en markägare med önskemål att passagen/bomanläggningen för den norra enskilda vägen flyttas något norrut så han inte får den mitt för bostaden.

Trafikverkets svar: Bomanläggningen har flyttats norrut cirka 30 m.

Kompletterande synpunkt 2020-11-16. Markägaren önskar att bomanläggningen flyttas ytterligare norrut.

Trafikverkets svar: Markägaren får komma in med synpunkten i granskningshandlingen.

2020-05-14 inkommer markägarna som deltog vid mötet 2020-02-17 med synpunkter och förslag på utskicket 2020-05-07 gällande förändringar (sa kap 3.2.5).

1. Ny riksväg placeras så nära jvg som möjligt, för att spara åkermark.
2. Gammal riksväg tas bort i sin helhet, fr Sundholmens gård i söder till bron i norr.
3. Enskild väg byggs från Sundholmen i söder till Apelskog i norr.
4. Plankorsning i norr placeras i gräns mellan åkerlotter Skräddaregården och Östergården för att få bort trafik i närheten av bostadshus Bengtsgården.
5. Ägovägsbom mellan Törneholm och Smedsbo och avfarter/påfarter anpassas på nya R41 för att underlätta tillträde till åkermark.
6. Ägovägsbom mellan Hulebo och Lönebo och avfarter/påfarter anpassas på nya R41 för att underlätta tillträde till åkermark.
7. Busshållplats anläggs på västra sidan av R41 i anslutning till plankorsning i norr för att underlätta av och påstigning av buss.
8. Coronatider eller inte, så måste ett ytterligare samrådsmöte komma till stånd för vi tycker att stora förändringar har kommit till sedan föregående samrådsmöte

Trafikverkets svar: 2020-06-02 via e-post:

1. Oavsett var ny väg 41 placeras mellan järnvägen och befintlig väg 41, så tar vägytan+diken samma åkermark i anspråk på bredden, ca 25-30 m. Det behöver vara ett säkerhetsavstånd (vägkant till spårmit) på minst 20 m. Där ägovägsbommen placeras, så måste avståndet ökas till minst 40 m, så att ett längre fordon får plats mellan väg och järnväg. Detta gör att förutom vägens intrång på åkermarken, så kommer ca 5 ha åkermark mellan järnvägen och ny väg 41 bli sk. impediment. Vår uppfattning är att om åkern blir tillräcklig bred, så blir det möjligt att bruka den på båda sidor om ny väg 41 och mindre åkermark försvinner.
2. Vi ser att befintlig väg är fördelaktig att spara. Den fungerar som en framtida GC-länk mellan Horred och Björketorp. Då busstrafiken kan trafikera vägen kan busshållplatserna vara kvar i Sundholmen. Bussresenärer behöver då inte korsa ny väg 41. När det görs underhållsarbeten på ny väg 41 finns möjlighet att leda en körriktning via gamla väg 41. Detta är en arbetsmiljöfråga. Om befintlig väg 41 rivs, så måste nya bruksvägar byggas, så att alla fastighetsägare får tillträde till sin mark.
3. Det framgår inte hur ni tänkt hur denna väg skall placeras i Sundholmen? Det har framförts förslag att denna skulle anslutas till korsningen ny väg 41/väg 1519. Det kommer behövas bullerskyddsvallar även på den västra sidan om ny väg 41 vid Sundholmen vilket gör att det blir mycket dåligt sikt och det blir olämpligt med en anslutning från väster. Vi ser inte heller nyttan i förhållande till kostnaden med denna väg. Dessutom tas ytterligare åkermark i anspråk. Att förlänga den enskilda vägen till Apelskog har varit ett alternativ till att ta bort bomanläggningen vid Bengtsgården. Vi anser att tillgängligheten till ny väg 41 och busshållplatser blir bättre om vi bygger en korsning med järnvägen istället för att förlänga den enskilda vägen.
4. Vi kan flytta plankorsningen. Markera gärna på en karta var ni vill att den skall ligga. Anslutningen till ny väg 41 behöver troligen ligga kvar. Stenmurarna har biotopskydd, så det är en fördel om dessa inte påverkas av förslaget.

5. En ägovägbom kostar ca 4 miljoner kr att bygga. Sedan tillkommer en årlig skötsel. Det är därför bara aktuellt med en ägovägsbom. Markera gärna på en karta var ni vill att denna skall ligga.
6. En ägovägbom kostar ca 4 miljoner kr att bygga. Sedan tillkommer en årlig skötsel. Det är därför bara aktuellt med en ägovägsbom. Markera gärna på en karta var ni vill att denna skall ligga.
7. Vid kontakter med Västtrafik, så vill de inte ha en lösning som innebär att de måste köra av väg 41, så som ni föreslår. Dock har de sagt att det är möjligt att busstrafiken trafikerar gamla väg 41 för att nå busshållplatserna i Sundholmen.
8. Vi är förbjudna att ha fysiska samrådsmöten. Vi får därför genomföra samråden via brev, mejl, telefon eller Skype.

Kompletterande svar 2020-12-01 på punkt 5 och 6:

Det blir ingen ny anslutning till ny väg 41 från brukningsvägen via bomanläggningen. Vid växlingssträckan blir det möjligt för brukningsfordon att korsa ny väg 41. Där blir det en öppning i faunastängslet och mitträcket.

2020-08-17 inkom förslag och synpunkter ifrån samma markägare. Synpunkterna är likadana som tidigare förutom att tre bomanläggningar på den norra sträckan önskas.

Trafikverkets svar: 2020-08-19 informeras markägarna om möjligheten att lämna synpunkter i samband med granskningen av väg- och järnvägsplanen som planeras under hösten 2020. Två bomanläggningar föreslås i planförslaget, då tre inte är motiverat samhällsekonomiskt.

3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Samrådsmötet 2019-11-11

Inbjudningar till samrådsmöte skickades via brev 2019-10-25 till flertalet myndigheter och organisationer. De gavs samma möjlighet som markägare och allmänhet att delta på samrådsmötet, se planförslag och ta del av presentation samt lämna synpunkter.

Följande myndigheter och organisationer har framfört synpunkter och svar:

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har informerats om planförslaget och har meddelat att de avstår från att yttra sig.

Havs- och vattenmyndigheten (HoV) har tagit del av samrådsunderlaget i rubricerat ärende. Myndigheten avstår från att lämna synpunkter på underlaget, men innebär inte att myndigheten tagit ställning till sakfrågan/förslaget. (Kommentar: HoV har i sitt svar hänvisat till samrådsunderlag, men har här tolkats som en felskrivning och att deras svar hänvisar till planförslaget som presenterades på samrådet 2019-11-11).

Försvarsmakten har inget att erinra till vägförslaget. De informerar samtidigt om deras krav på vägutformning och bärighet för att säkerställa framkomlighet för sina fordon.

Sveriges geologiska utredning (SGU) informera om det geotekniska kända förutsättningarna, där de bl a nämner förekomst av sulfidjordar, ska ses som mycket instabil. Dess egenskaper gör också att upplag ska hanteras som förorenade massor till dess att analyser genomförts. Skredrisken beskrivs som mycket hög. SGU ser positivt till vägförslaget med bakgrund till sin information. De påpekar också att i det mellersta området finns komplexa lagerföljder och en delvis utfylld ravin. Dessa syns i LiDAR-baserade höjddata, och önskar lite extra uppmärksamhet här.

Naturvårdsverket avstår från att lämna synpunkter.

Statens geotekniska institut (SGI) avstår från att lämna synpunkter i detta skede.

Naturskyddsföreningen i Mark har framfört synpunkter att olika kompensationsåtgärder ska göras för att minska påverkan på naturvärden under byggtiden och önskar också att hänsyn ska visas de höga naturvärden som finns i området och som pekats ut i samband med samrådet.

Jordbruksverket avstår från att lämna synpunkter.

Trafikverkets svar: Samtliga synpunkter noteras och behandlas i det fortsatta arbetet.

3.2.5. Samråd med ledningsägare

Samrådsmötet 2019-11-11

Inbjudningar till samrådsmöte skickades via brev 2019-10-25 till ledningsägarna. De gavs samma möjlighet som markägare och allmänhet att delta på samrådsmötet, se planförslag och ta del av presentation samt lämna synpunkter.

Följande ledningsägare har framfört synpunkter och svar:

Svenska kraftnät har informerats och de har getts möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget. Svenska kraftnät har återkommit med svar där de godkänner förslaget, med förutsättningen att väglinjen och placering i höjddled inte förändras.

Vattenfall har lämnat information om ledningar i området och informerar om sina riktlinjer i samband med omläggning mm.

3.2.6. Info om förändringar

Efter samrådsmötet genomfördes har det beslutats om tre större förändringar mot det förslag som presenterades vid mötet den 11 november 2019. Normalt hade Trafikverket bjudit in till ett nytt samrådsmöte, men detta är nu i coronatider inte möjligt varför projektet valt att istället skicka ut ett infobrev.

Infobrev gällande förändringar i projektet.

Infobrev inklusive en plankarta på förändringarna skickades 2020-05-07 till alla som kan antas bli särskilt berörda enligt den utökade samrådsgruppen, som även bjöds in till samrådsmötet.

De större förändringarna som beskrevs och illustrerades på plankartan är:

- Plankorsningen för väg 41 med Viskadalsbanan vid Sundholmen blir kvar. Projektet hade ett muntligt löfte att utöka projektet med att bygga bort denna korsning. Västra Götalands Regionen, som ansvarar för den regionala planen, anser nu att kostnaden och påverkan på Viskadalsbanan blir för stor, så det är inte möjligt att ta med denna korsning i projektet.
- Ägovägsporten under Viskadalsbanan i norr ersätts av en bevakad korsning i plan med bommar. Kostnaden för porten inklusive besvärlig geoteknik, gör att nyttan inte går att räkna hem. Dessutom finns en risk att vid strömavbrott blir porten vattenfylld och flera fastigheter på västra sidan om Viskadalsbanan blir då avskurna.
- Rörbron för gång- och cykeltrafik under ny väg 41 i norr flyttas till en eventuell kommande etapp (Förbifart Björketorp). Projektet har gjort bedömningen att det är få som kommer att ha nytta av denna planfria korsning innan den etappen är utbyggd. Hastigheten kommer då sannolikt att höjas från 80 km/h till 100 km/h.

Vid denna högre hastighet är det olämpligt för oskyddade trafikanter att korsa vägen i plan. Trafikverket anpassar ny väg 41 i höjd, så att det i framtiden ska vara möjligt att bygga en rörbro.

Möjligheter att diskutera det förändrade planförslaget gavs med kontaktuppgifter till projektledare samt markförhandlare.

Trafikverket, 301 80 Halmstad. Besöksadress: Bredgatan 2.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se

