



Väg 41

Förstudie

för delen Västra Derome - Berghem (Skattegården)

Objektnr 3156-41

Beslutshandling augusti 2001

Medverkande

Beställare: Vägverket Region Väst, Göteborg

Projektledare: Ulf Hedin

Bertil Larsson

Per-Olov Larsson

Konsult: Arkitektringen, Mariestad

Kartor och flygfoton är godkända från sekretessynpunkt för spridning.

Lantmäteriverket 2000-10-23.

Flygfoton: Thomas Samuelsson, Sportfoto AB, Göran Lundqvist, Vägverket konsult m fl

Övriga foton: Bo Jonsson och Anders Lokrantz, Arkitektringen.

Omslagsbild: Väg 41 vid Veddige.

Innehåll

	Sammanfattning	4			
1.	Bakgrund	8		4.6	Övriga trafikslag 29
	1.1	Övergripande funktion för väg 41	8	4.7	Byggnadstekniska förutsättningar 30
	1.2	Varför ny förstudie?	9	4.8	Markanvändning 30
	1.3	Förstudiens syfte	10	4.9	Miljö 35
	1.4	Aktuell lagstiftning	10	5.	Handlingsalternativ, konsekvenser 41
	1.5	Övergripande mål	12	5.1	Allmänt 41
	1.6	Aktualitet och finansiering	13	5.2	Tänkbara vägtyper 41
2.	Tidigare utredningar, beslut och samråd	14		5.3	Nollalternativ 44
	2.1	Äldre utredningar	14	5.4	Förbättrad väg 41 47
	2.2	Förstudie	14	5.5	Anläggning av väg i ny sträckning 53
	2.3	Vägutredning	14	5.6	Sammanfattning 55
	2.4	Åtgärder, Sundholmen - Björketorp	16	6.	Samråd 56
	2.5	Angränsande vägplanering	16	6.1	Tidigt underhandssamråd 56
3.	Geografisk omfattning	16		6.2	Samrådsmöte 56
4.	Förutsättningar	21		6.3	Remissförfarande 56
	4.1	Vägstandard	21	7.	Fortsatt arbete 57
	4.2	Trafikflöden	22	8.	Beslut 58
	4.3	Arbetspendling	24		Källor 59
	4.4	Säkerhet	25		Bilaga - Samrådsredogörelse 61
	4.5	Trafikolyckor	26		



Väg 41 norr om Björketorp.

Sammanfattning

Bakgrund

Under 1996-97 genomfördes en förstudie och en vägutredning för väg 41 på sträckan V Derome - Berghem. Vägutredningen resulterade i beslut som innebär att den fortsatta planeringen skall inriktas på Röd vägkorridor, vilken ligger utmed nuvarande väg nere i Viskadalen. Detta beslut gäller fortfarande som grund för den nu föreliggande studien.

Från och med 1999 gäller miljöbalken med följdändringar i bl a väglagen. Nya nationella miljömål har tagits fram liksom miljö kvalitetsnormer för luftföroreningar m m.

Dessa ändringar har medfört att kraven på miljökonsekvensbeskrivningar har skärpts och dessa skall numera godkännas av länsstyrelsen även i vägutredningsskedet. Länsstyrelsen skall med förstudien som grund ta beslut om projektet innebär betydande miljöpåverkan. Kraven på tidiga och dokumenterade samråd har skärpts främst för projekt som innebär betydande miljöpåverkan. Väglagen föreskriver vidare att senast i vägutredningsskedet skall ett alternativ som innebär förbättring av befintlig väg beskrivas och jämföras med andra alternativ.

Ovanstående förändringar har lett till att Vägverket funnit det lämpligt att genomföra en bearbetning och uppdatering av tidigare utredningar för att fullgöra de nya krav som ställs på vägplaneringen. Tidplanen för genomförandet medger att bearbetningen kan genomföras utan att utbyggnaden förskjuts av detta skäl.

Då alternativ Förbättrad väg inte behandlats i den mening som avses i väglagen har ett sådant alternativ beskrivits principiellt som jämförelse med Nollalternativ och tidigare beslutat nybyggnadsalternativ.

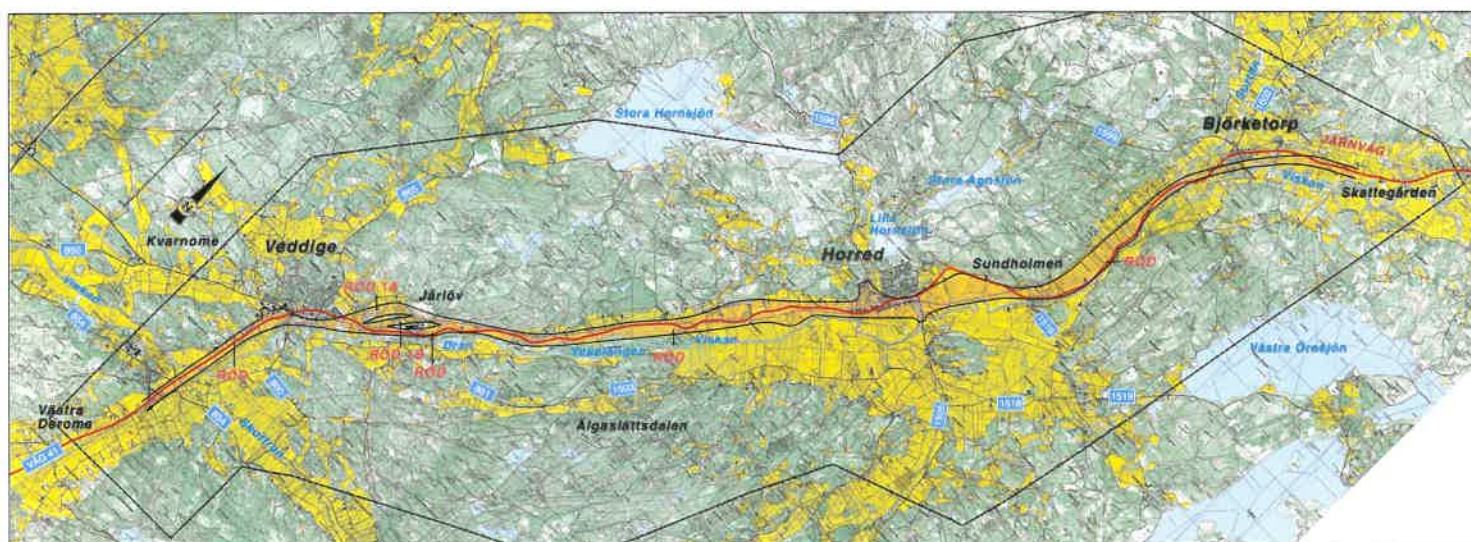
Aktualitet och finansiering

I Hallands *Länstransportplan för regional transportinfrastruktur* har 47,1 Mkr anslagits år 2006-2007, vilket avser pengar för att starta projektet. I Västra Götalands läns *Länstransportplan* är sträckan Sundholmen - Björketorp högt prioriterad med hänsyn till skredrisker, med en resurstilldelning på 5 Mkr under år 1999. Dessa medel har inte utnyttjats.

Kommunerna framhåller i sina översiktsplaner och vid samråd vikten av att en utbyggnad kommer till stånd inom en snar framtid.

Förutsättningar

Väg 41 utpekats som ett strategiskt viktigt regionalt stråk inom det regionala vägnätet. Väg 41 binder samman södra Västra Götalands län, särskilt Boråsregionen och Marks kommun, med E6 och Västkusten. Väg 41 är en viktig transportled för godstransporter, med viktiga start- och målpunkter såsom Varbergs hamn, Värö bruk, träindustrin i Derome, betongindustrin vid Järlöv, textilindustrin i Marks kommun samt industri- och handelsregionen Borås. Därtill är arbetspendlingen relativt omfattande på vägen.



Kartan visar nuvarande väg 41 och tidigare beslutad vägkorridor.

Väg 41 är utbyggd till s k 13-metersväg söder om Derome, medan vägbredden varierar mellan 6-11,5 meter inom resten av utredningsområdet, d v s mycket varierande vägbredd. Hastighetsbegränsningen är omväxlande 90, 70 och 50 km/h. Korsningar med andra vägar och med järnvägen sker i plan och ofta saknas vänstersvängsfält.

I området passerar väg 41 genom tätorterna Derome, Veddige, Horred, Sundholmen och Björketorp. Många bostadshus och gårdar ligger nära vägen, ibland har gårdarna hus på båda sidor. Olycksbelastningen är relativt normal för denna vägtyp, medan skadeföljden är högre än normalt.

Trafikmängden varierade mellan ca 4 700 och 6 400 fordon ÅDT 1998. Mätningar under 1999 tyder på kraftiga ökningarna därefter. Enligt SIKKA (Statens Institut för Kommunikationsanalys) väntas den totala vägtrafiken öka med ca 24 % fram till år 2010, varav den tunga trafiken med ca 35 %.

Väg 41 utpekade även av länsstyrelserna som en s k primär transportled för farligt gods.

Den huvudsakliga markanvändningen utanför tätorterna är jordbruk. Åkermarken i dalen hör till den bästa i regionen. Väg 41 och beslutad korridor berör i mycket liten utsträckning skogsmark.

Väg 41 går genom tätorter eller tätbebyggelse vid Derome, Veddige, Järlöv, Horred, Sundholmen och Björketorp. Genomfarten i Veddige har förbättrats genom s k miljöprioritering. Veddige och Horred har förhållandevis livaktig industri och tillsammans med enskilt liggande företag utgör väg 41 en viktig led för många tunga transporter.

Handlingsalternativ och konsekvenser

Tänkbara vägtyper

Den tidigare föreslagna målstandarden för väg 41 var s k 13-metersväg. Denna vägtyp har ofta många olyckor med svåra skador. För närvarande pågår utvecklingsarbete av en vägtyp - mötesfri landsväg - som är en trefältsväg med omkörningssträckor och räcke mellan mötande körriktningar.

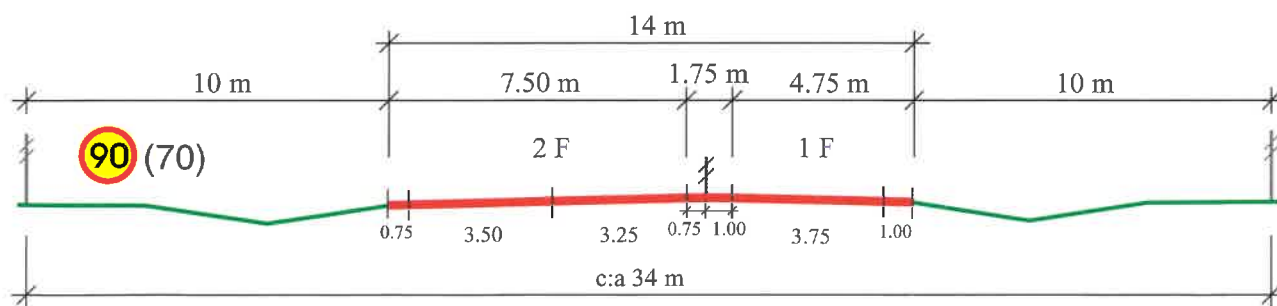
Hittills gjorda utvärderingar av provsträckor visar att vägtypen har god trafiksäkerhet men också vissa nackdelar som delvis kan elimineras genom en något bredare vägsektion än 13 m.

Utbyggnad enligt tidigare beslut i ny sträckning inom korridor Röd föreslås ske med den nya mötesfria landsvägen. Referenshastigheten föreslås till 90 km/h, vilket innebär att påsläppspunkter måste ges relativt hög standard även om påsläppen sker i plan. Kostnaden för detta alternativ har uppskattats till ca 675 Mkr i 1997 års prisläge.

I förstudien redovisas även principiellt vilka typer av åtgärder som skulle kunna bli aktuella i ett förbättringsalternativ. Till stor del handlar detta om samordning av utfarter, planskildheter med järnvägen, hinderfria sidoområden men också på kortare sträckor ombyggnad i ny sträckning. Kostnaden för detta alternativ har uppskattats till ca 140-160 Mkr, relaterat till 2000 års prisläge. Intervallet beror på alternativa lösningar.

Nollalternativ

Nollalternativet är ett jämförelsealternativ för år 2010, vilket är det aktuella beskrivningsåret för denna förstudie. Förutom normalt vägunderhåll ryms även mindre förbättringsåtgärder inom ramen för Nollalternativet. De innefattar bl a bullerskydds-



Sektion för trefältsväg - så kallad mötesfri landsväg.

åtgärder (i första hand för bostäder med ekvivalenta ljudnivåer över 65 dBA) och trafiksäkerhetsåtgärder (s k TS-åtgärder) såsom säkrare sidoområden och förbättring av enstaka korsningar. Under perioden kommer det också att utföras åtgärder för att eliminera skredriskerna inom de skredkänsliga delarna av vägens närområde. På sträckan kan ytterligare så kallade miljöprioriteringar komma att genomföras inom tätorterna.

Förbättrad väg 41

Med ett förbättringsalternativ sker vägutbyggnaden inom tidigare föreslagen korridor.

Kapaciteten på väg 41 förblir otillräcklig och ojämn bl a på grund av att vägbredden varierar kraftigt. Flera sträckor förblir smalare än 7 m.

Tillgängligheten rent fysiskt försämras delvis genom samordning av utfarter. Väg 41 har kvar dålig tillgänglighet på huvuddelen av sträckan för oskyddade trafikanter, jordbruksfordon m fl genom att den smala vägbanan inte ger utrymme för dessa trafikantgrupper.

Transportkvaliteten förblir låg då den endast förbättras på korta delsträckor. Tätortspassagerna med hastighetsnedsättningar och stopp för korsande trafik finns kvar, vilket innebär ojämn trafikrytm för inte minst den tunga och genomgående trafiken.

Trafiksäkerheten förbättras för alla trafikantgrupper. Antalet olyckor och antalet dödade och skadade människor väntas minska. Dock ej i lika hög grad som med alternativet Anläggning av väg i ny sträckning.

Miljön påverkas i mindre omfattning vad avser intrång i bevarandebestånden och landskap. Landskapsbilden påverkas i samma utsträckning som med ny väg, där väg 41 och lokalvägar lyfts upp på bro för att passera järnvägen. Risken för allvarlig påverkan på riksintresseområdet i Viskadalen som helhet eller på lokalt värdefulla biotoper är liten. Risken för påverkan på kulturhistoriskt värdefulla objekt finns bl a på de platser där ny sträckning byggs för väg 41 eller anslutande vägar. Påverkan på friluftslivets intresseområden blir liten.

Förbättrad väg innebär att åtgången på åkermark blir liten. Påverkan på både yt- och grundvattenförekomster förbättras ej jämfört med dagens situation. Säkerheten för både miljö och människor mot olyckor med farligt gods, avkörningar m m förbättras endast marginellt genom allmänt höjd säkerhet mot olyckor.

Bullermiljön kommer att vara dålig för mer än 400 människor, främst i tätorterna. Bullerskydd bedöms i det närmaste vara omöjligt på de flesta platserna i tätorterna med hänsyn till utrymme och stadsbild.



Denna typ av trafiksäkerhetsrisker byggs bort med alternativ Anläggning av väg i ny sträckning men kommer sannolikt att finnas kvar med alternativ Förbättrad väg.

Avgasutsläppen ändras mycket marginellt på grund av väggåtgärderna. Trafiken går kvar genom tätorterna.

Möjligheterna till en **positiv regional utveckling** förbättras knappast. Snarare innebär miljöprioriteringar i flera tätorter restidsförlängning, vilket kan öka stress och irritation hos pendlare och lastbilsförare. Kvaliteten på själva vägbanan förbättras endast lokalt.

Anläggning av väg i ny sträckning

Utbyggnad av mötesfri landsväg sker inom tidigare beslutad vägkorridor.

Kapaciteten med väg 41 utbyggd till mötesfri landsväg kan bli något lägre jämfört med den tidigare föreslagna 13-metersvägen. Kapaciteten förstärks dock genom att befintlig väg ligger kvar och kan nyttjas av lokaltrafik, inte minst av jord- och skogsbruksfordon, på delsträckor.

Tillgängligheten blir god för både genomgående trafik och för dem som bor eller är verksamma vid sidan av vägen genom att påsläppsträckor ordnas relativt tätt.

Transportkvaliteten förbättras med en ny trefältsväg med hög teknisk kvalitet jämfört med Nollalternativet. Lastbilstransporter kan hålla jämn fart på huvuddelen av sträckan.

Trafiksäkerheten förbättras för alla trafikantgrupper. Antalet olyckor och antalet dödade och skadade människor väntas reduceras med ca 20-25 %, vilket innebär ca 25 personer färre under en femårsperiod.

Miljön påverkas både positivt och negativt. Landskapsbilden påverkas främst där väg 41 och lokalvägar lyfts upp på bro för att passera järnvägen eller där trafikplatser byggs. Risken för allvarlig påverkan på riksintresseområdet i Viskadalen som helhet eller på lokalt värdefulla biotoper är förhållandevis liten. Risken för påverkan på kulturhistoriskt värdefulla objekt är större, då dalen innehåller täta fornlämningar och till stora delar består av värdefullt odlingslandskap. Påverkan på friluftslivets intresseområden blir relativt liten.

Ny sträckning innebär att ca 80-90 ha åkermark tas i anspråk. Påverkan på både yt- och grundvattenförekomster bedöms bli liten med modern vägbyggnadsteknik. Säkerheten för både miljö och människor mot olyckor med farligt gods, avkör-

ningar m m höjs, då vägen generellt blir säkrare och flyttas bort från tätare bebyggelse.

Bullermiljön kommer att förbättras för alla som har ljudnivåer över gällande riktvärden, inte minst i tätorterna. Luften kommer att bli bättre i tätorterna och där vägen dras längre från bebyggelse.

Ombyggnaden bedöms bidra till en **positiv regional utveckling**. Den leder till restidsförkortning för den genomgående trafiken genom att passagera genom tätorterna försvinner. Den främjar rörlighet på arbetsmarknaden och företagens möjligheter till bekväma transporter samt möjligheterna för hushållen att nå viktiga samhällsfunktioner, kulturutbud och väl sorterade servicemarknader, vilket har stor betydelse för medborgarnas livskvalitet.

Slutsats

De översiktliga studierna av *Förbättrad väg 41* och *Anläggning av väg i ny sträckning* visar tydligt på fördelar med det senare alternativet. Förbättring av befintlig väg löser inte dagens problem och är definitivt ingen långsiktig lösning. Trots punktvisa förbättringar blir kostnaden hög.

Samråd

Under vägutredningsskedet hölls omfattande samråd med allmänhet, berörda kommuner och länsstyrelser samt flera andra myndigheter.

Under föreliggande bearbetningsskede har tidiga samråd ägt rum med berörda kommuner, länsstyrelser, Banverket m fl.

Ett allmänt informationsmöte har hållits i Horreds bygdegård under oktober månad. De samlade synpunkterna från dessa samråd pekar på att den tidigare beslutade lösningen bör ligga till grund för det fortsatta arbetet.

Förstudien har som samrådshandling varit utsänd på remiss till över 40 olika instanser. Yttranden har inkommit från ca hälften av dessa och sammanfattats med kommentarer i bilaga på sidan 61.

Fortsatt arbete

Arbetet föreslås fortsätta med vägutredning på delsträckorna förbi Veddige och Järlöv samt mellan Sundholmen och Björketorp. På övriga delsträckor, där lösningarna är mer entydiga, bedöms att arbetet kan fortsätta med arbetsplan. Närmast förestående är sträckan Sundholmen - Björketorp, där skredrisker föreligger. Denna prioritering stämmer överens med tidigare beslut.

1. Bakgrund

1.1 Övergripande funktion för väg 41

Regionala stråk

Vårt nationella stamvägnät omfattar huvudvägar av stor betydelse för hela landet. Det regionala vägnätet är ett viktigt komplement till det nationella vägnätet och förbinder viktiga start- och målpunkter inom och utom regionen. Inom det regionala vägnätet finns strategiskt viktiga länkar - regionala stråk. Väg 41 är ett sådant utpekade regionalt stråk.

Vägens funktion

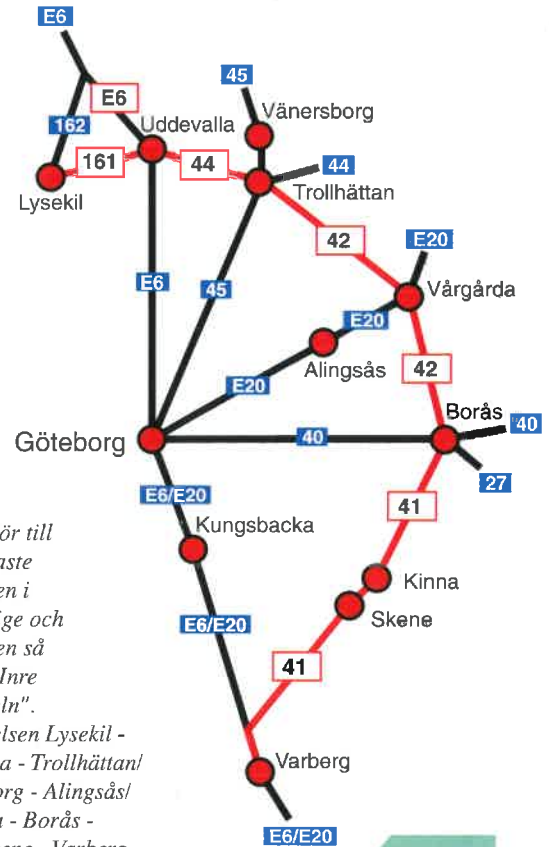
Väg 41 utgör en del av den så kallade "Inre halvcirkeln", ett begrepp som myntades i rapporten "Västsvensk strategi för förbättrade kommunikationer" av länsstyrelserna i dåvarande SNORP-länen, av vilka "ORP" (Bohus, Skaraborgs och Älvsborgs län) numera ingår i Västra Götalands län.

Den "Inre halvcirkeln" är en kedja av regionala stråk som knyter samman de inre delarna av regionen och erbjuder bra förbindelser mot E6 och kusten. Väg 41 sammanbinder södra Västra Götalands län, särskilt Boråsregionen och Marks kommun med E6 och Västkusten. Vägen har fått ökad betydelse, då den även via den nya Öresundsbron öppnar upp landsvägsförbindelsen mot Danmark och den europeiska kontinentens marknader och turistmål.

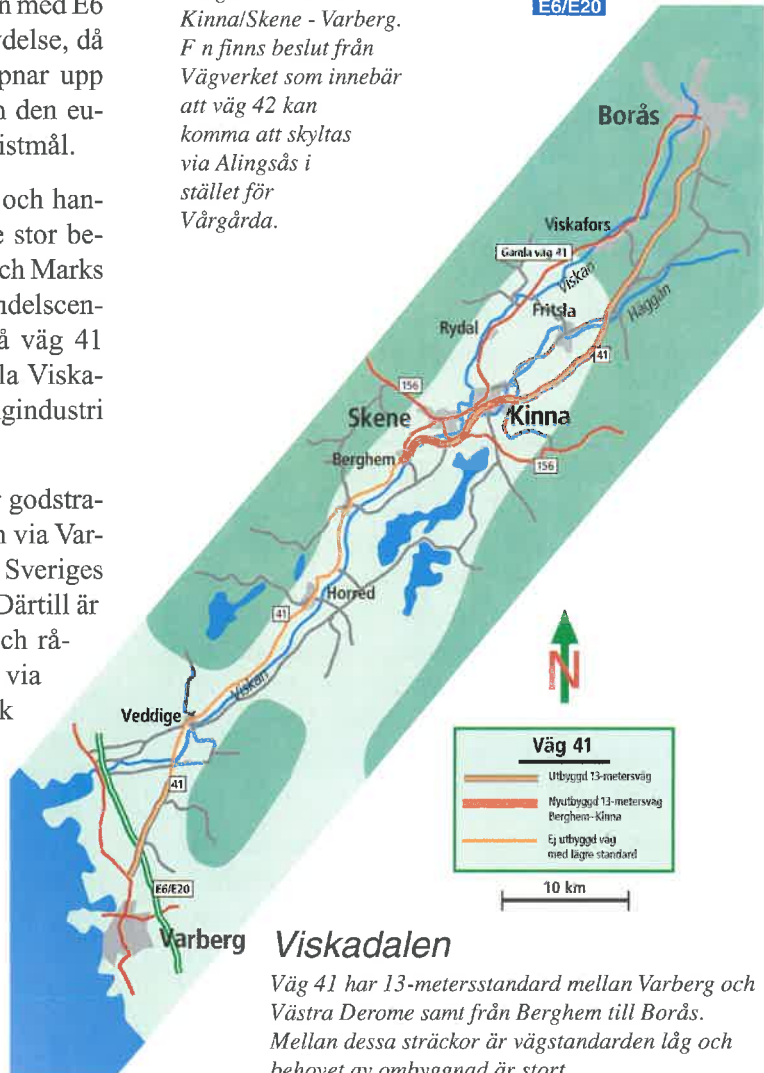
Borås med omnejd är en viktig industri- och handelsregion. Tekoindustrin har fortfarande stor betydelse, framför allt i Borås, Ulricehamn och Marks kommuner. Borås är dessutom ett stort handelscentrum. Näringsliv med transportbehov på väg 41 finns också i övriga samhällen längs hela Viskadalen, med träindustri i Derome och betongindustri i Järlöv som de mest transportintensiva.

Väg 41 är även en viktig regional led för godstrafik till och från Danmark och kontinenten via Varbergs hamn. Hamnen är sedan många år Sveriges ledande exporthamn för sågade trävaror. Därtill är importen av bland annat stålprodukter och råmaterial för glastillverkning betydande via Varbergs hamn. Omfattande tung trafik med destination Värö Bruk förekommer också på väg 41.

Sommartrafiken är intensiv på hela sträckan mellan Borås och Varberg. Under juni - augusti är den ca 30 % högre än årsdygnstrafiken. En del av persontrafiken går också till Danmark och kontinenten via Varbergs hamn.



Väg 41 hör till de viktigaste vägstråken i Västsvetige och ingår i den så kallade "Inre halvcirkeln". Förbindelsen Lysekil - Uddevalla - Trollhättan/ Värnamo - Alingsås/ Vårgårda - Borås - Kinna/Skene - Varberg. En finns beslut från Vägverket som innebär att väg 42 kan komma att skyltas via Alingsås i stället för Vårgårda.



Viskadalen

Väg 41 har 13-metersstandard mellan Varberg och Västra Derome samt från Berghem till Borås. Mellan dessa sträckor är vägstandarderna låga och behovet av ombyggnad är stort.

1.2 Varför ny förstudie?

Förstudie och vägutredning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning, samt kompletterande delutredningar arbetades fram under perioden 1996-97. Vägutredningsarbetet bedrevs mot bakgrund av de lagar och regler som gällde vid denna tidpunkt. Därefter har kompletterande studier utförts för skredriskproblematiken mellan Sundholmen och Björketorp.

Miljöbalken (MB), som trädde i kraft 1999, innebar nya krav på bl a miljökonsekvensbeskrivningar och på samrådsprocessen men också följdändringar i väglagen och annan lagstiftning som på olika sätt reglerar vägbyggandet.

Planeringsprocessen för vägprojekt har blivit tydligare, bl a genom ändringarna i väglagen, samtidigt som kraven successivt har skärpts på miljökonsekvensbeskrivningars innehåll och utformning samt formellt godkännande av länsstyrelsen även i vägutredningsskedet. Kraven på tidiga samråd, inte minst med allmänheten har också skärpts liksom dokumentationen av hela utredningsprocessen inklusive samråden.

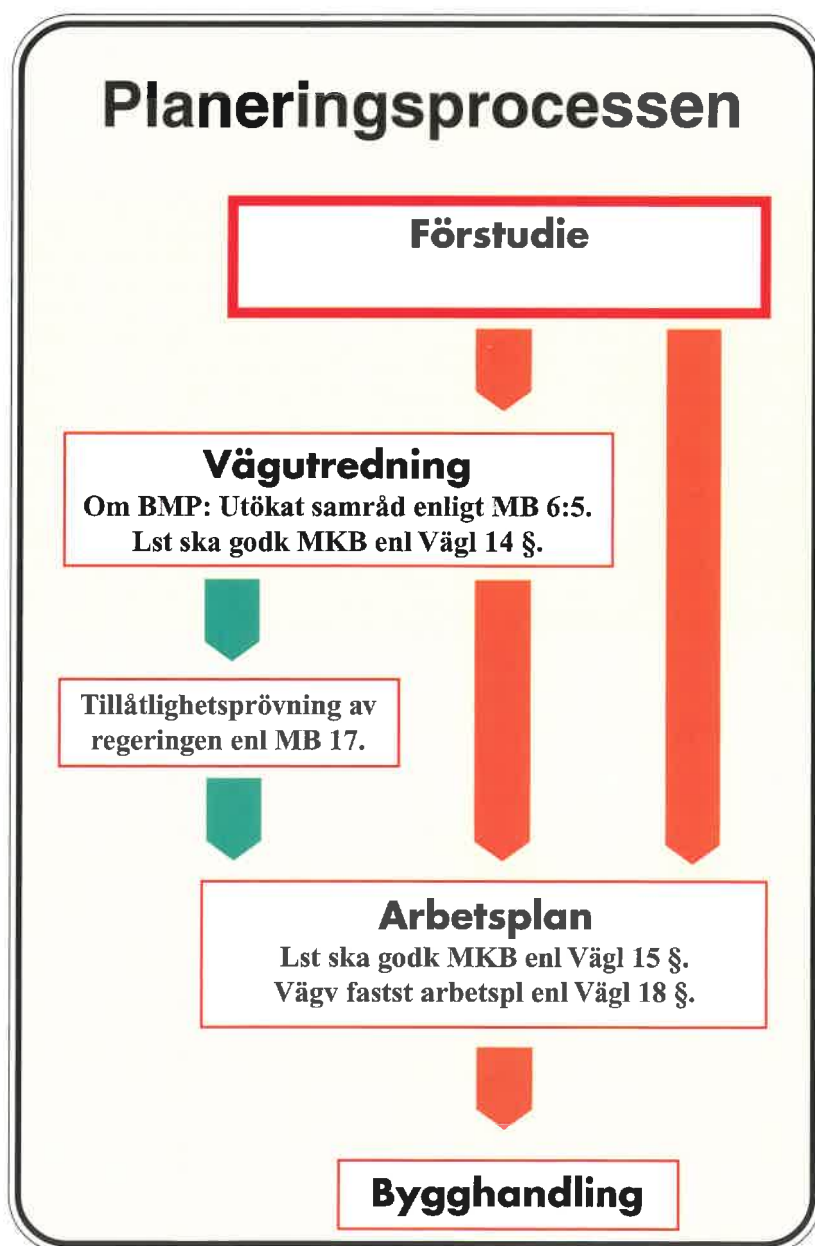
Riksdagen har också beslutat om nya generella mål för transportpolitiken. Nya nationella miljö kvalitetsmål har tagits fram och ett nytt begrepp, miljö kvalitetsnorm, har beslutats för vissa luftföroreningar. Flera miljö kvalitetsnormer är att vänta, för såväl föroreningar i luft som för t ex grundvatten, sjöar och vattendrag.

Med anledning av framför allt miljöbalkens krav på godkänd MKB även i vägutredningsskedet, samt väglagens krav på beskrivning av förbättringsalternativ m m har Vägverket funnit det nödvändigt med ett omtag av planeringsprocessen.

Vägverket redovisar därför över- siktligt tidigare utredningsmate-

rial i en förstudie som grund för bland annat Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan (BMP) och som underlag för kommande arbetsplaner eller omtag av vägutredningar på delsträckor.

Underlagsmaterialet i förstudien har uppdaterats där detta ansetts lämpligt och möjligt utan för stor arbetsinsats t ex vad avser trafikflöden, pendling, olycksstatistik, riksintressen, kommunal planering m m. Planeringsprocessen framgår schematiskt av nedanstående figur. Tillåtlighetsprövning är enbart aktuellt för fyrfältsvägar längre än 10 km och inte för två- och trefältsvägar.



Röda pilar visar möjliga handlingsvägar för planeringen och projekteringen av väg 41.

1.3 Förstudiens syfte

Syftet med en **förstudie** beskrivs i väglagens paragraf 14 a. Enligt denna paragraf skall den som avser att bygga väg upprätta en förstudie, vilken bl a skall behandla och klargöra följande:

- Klarlägga förutsättningarna inför den fortsatta planerings- och projekteringsprocessen.
- Ge underlag för beslut om objektet ska utredas vidare i vägutredning eller arbetsplan och i så fall avgränsa ett utredningsområde innehållsmässigt och geografiskt.
- Samråda med Länsstyrelsen i Västra Götalands och Hallands län, Varbergs och Marks kommuner, de ideella föreningar som i sina stadgar har till ändamål att ta till vara naturskydds- eller miljöskyddsintressen (t ex naturskyddsföreningar och ornitologiska föreningar) samt med den allmänhet som kan antas bli särskilt berörd av vägprojektet.
- Länsstyrelsen ska, med förstudien som grund, besluta om objektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan (BMP) eller inte.

Förutsättningarna för denna förstudie är något anorlunda, då vägobjektet redan tidigare varit föremål för både förstudie och vägutredning. De beslut som fattats på basis av vägutredningsskedet antas gälla. Förstudien tar därför endast kortfattat upp de korridorer som utretts och beskriver motiven till varför vissa valts bort.

Förstudien baseras sålunda i hög grad på kunskap från tidigare utredningsskedet. Den blir därför i vissa avseenden mer detaljerad än en förstudie som inleder en planeringsprocess utan motsvarande underlag.

1.4 Aktuell lagstiftning

Miljöbalken

Miljöbalken (MB) trädde i kraft 1999-01-01. Balken har stiftats för att samordna, utöka och modernisera miljölagstiftningen. **Miljöbalken fungerar parallellt med väglagen**, vilket innebär att dessa lagar måste tillämpas i olika typer av vägutredningar. Lokaliseringsprövning under vägutredningsskedet sker mot bakgrund av både miljöbalken och väglagen. Lagarna tillämpas även under byggande och drift.

Exploatören skall, enligt miljöbalken, skaffa den kunskap som behövs för att driva ett projekt, vidta de försiktighetsmått som krävs, tillämpa bästa möjliga teknik, välja lämplig plats, hushålla med råvaror och energi samt ansvara för att skada som har uppkommit på miljön avhjälpas.

Hushållningen med och användningen av mark och vatten skall, enligt miljöbalken, ske med ett långsiktigt perspektiv och baseras på ekologisk grundsyn. Opåverkade områden, ekologiskt känsliga områden, jordbruks- och skogsmark av nationell betydelse skall så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan påverka områdena. Det samma gäller bland annat mark- och vattenområden samt fysisk miljö som på grund av friluftslivs-, natur- eller kulturvärden har betydelse från allmän synpunkt.

Väglagen

Tillståndsprocessen har ändrats och begreppen *Förstudie* och *Vägutredning* har lagts fast. Vägutredning ersätter det tidigare begreppet lokaliseringsplan eller utredningsplan.

Förstudie

Som tidigare nämnts skall den som avser att bygga en väg genomföra en förstudie, som klargör förutsättningarna, anger om vägutredning behövs eller om processen direkt kan gå vidare till arbetsplan.

Vägutredning

I vägutredningen skissas, utreds och utvärderas möjliga alternativ. Vidare utgör den underlag för val av sträcka och trafikteknisk standard, de olika alternativen jämförs med befintlig väg och även med en förbättrad befintlig väg, samt inkluderar en miljökonsekvensbeskrivning.

Om BMP föreligger krävs tidiga samråd med miljökonsekvensbedömning. Miljökonsekvensbeskrivningen som tillhör vägutredningen skall godkännas av Länsstyrelsen innan projektet avslutas med beslut om fortsatt projekteringsinriktning. I större projekt används vägutredningen med tillhörande, och av Länsstyrelsen godkänd, MKB som underlag för regeringens tillåtlighetsprövning.

Alla vägprojekt som planeras med fyra fält och vilka är längre än 10 km skall obligatoriskt prövas av regeringen om denna inte beslutar annat. Regeringen kan även begära att få pröva andra typer av objekt om det finns skäl till detta.

Arbetsplan

Det valda alternativet projekteras i detalj och ett vägområde läggs fast. En fastställd arbetsplan ger Vägverket rätt att ta i anspråk marken inom vägområdet för vägutbyggnaden. Omfattningen av samrådet kring arbetsplanens MKB beror på om betydande miljöpåverkan föreligger. Om så är fallet skall en MKB, inom detaljplanelagt område eller som avser ombyggnad, även ställas ut.

MKB:n skall enligt Miljöbalken godkännas av berörda länsstyrelser innan den tas in i arbetsplanen. Vägverket fastställer arbetsplanen efter samråd med länsstyrelsen. Fastställelsebeslutet kan överklagas. Regeringen avgör besvär som inte kan lösas genom kommunikation mellan parterna eller på annat sätt.

Bygghandling

Efter fastställd arbetsplan tas bygghandlingar fram i form av arbetsritningar. Dessa handlingar används också som en del av förfrågningsunderlaget för upphandling av vägbygget.

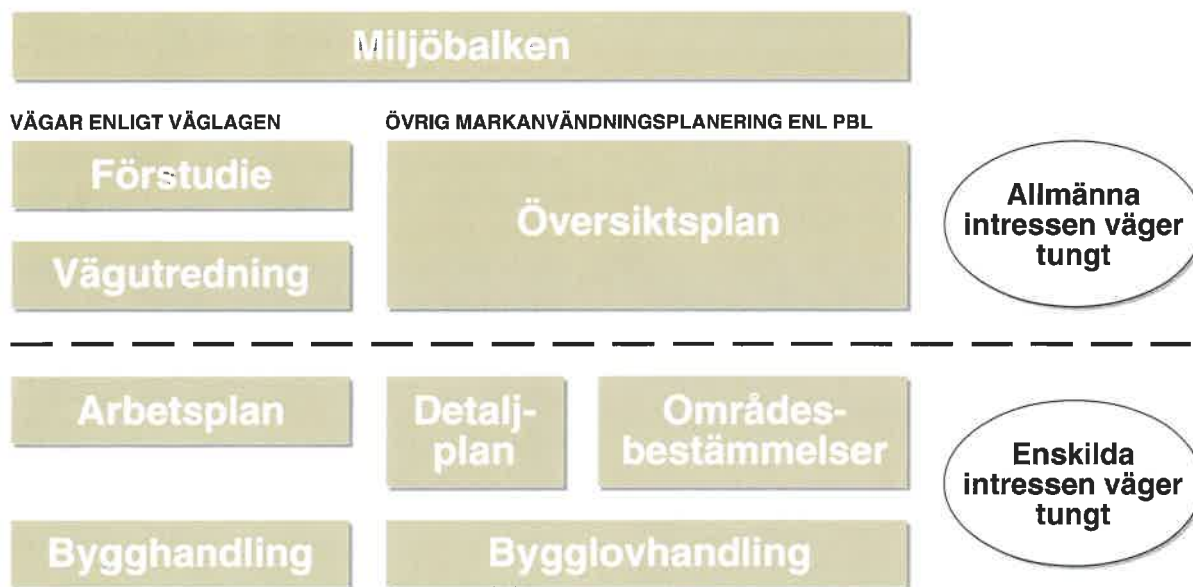
Miljöprogram

Under hela processen beskrivs hur miljöfrågorna skall behandlas och följas upp under de olika planerings- och projekteringsskedena, byggskedet och driftskedet. I förstudien nämns bara behovet av denna typ av program.

Plan- och bygglagen (PBL)

Vägprojekt förutsätter i hög grad samordning med den kommunala planeringen på olika nivåer varför även PBL-lagstiftningen blir tillämplig.

Samordning måste ske med översiktsplan, fördjupade översiktsplaner och detaljplanering. I översiktsplaner tas främst politisk ställning till projektet som helhet. I detaljplanelagda områden kräver genomförandet av ett vägprojekt tidiga förberedelser med ändringar i eller upprättande av nya detaljplaner som samordnas med arbetsplanen. Se nedanstående figur.



Figuren visar sambandet mellan vägplanering och den kommunala planeringen i olika skeden. Miljöbalken är överordnad både Väglagen och Plan- och bygglagen.

1.5 Övergripande mål

Transportpolitik för en hållbar utveckling

I propositionen från den av riksdagen tillsatta kommunikationskommittén "Transportpolitik för en hållbar utveckling 1997/1998:56", som antogs av riksdagen i juni 1998, anges följande trafikpolitiska mål.

Övergripande trafikpolitiskt mål:

- *Säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet.*

Delmålen är:

- *Tillgängligt transportsystem.*
- *Hög transportkvalitet.*
- *Säker trafik.*
- *God miljö.*
- *Positiv regional utveckling.*

Regeringens utgångspunkt för förslag till ny transportpolitik enligt ovanstående proposition är bl a att transportpolitiken ska bidra till en **socialt, kulturellt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar utveckling**. Dessa övergripande mål skall gälla för alla åtgärder som rör transportsystemet. I propositionen sägs bl a följande:

"En hållbar utveckling ställer krav på solidaritet mellan generationer och inom världssamfundet. En hållbar utveckling måste också utgå från människans samlade behov.

Den förutsätter därför ekonomisk tillväxt, goda levnadsförhållanden för alla, en levande kultur och en utveckling som ryms inom de ekologiska ramarna. Transporterna har avgörande betydelse i alla dessa avseenden.

En socialt hållbar transportförsörjning bygger på att alla befolkningsgrupper i hela landet kan tillgodose sina grundläggande transportbehov och att transporterna är säkra.

Ett kulturellt hållbart transportsystem bidrar till att utveckla kulturen och bevara kulturmiljöerna.

En ekonomiskt hållbar utveckling förutsätter transporter av hög kvalitet, tillförlitlighet, tillgänglighet och kapacitet inom landet men också internationellt.

En ekologiskt hållbar utveckling förutsätter att transporterna inte hotar miljön och en uthållig försörjning och användning av energi och andra naturresurser."

De övergripande trafikpolitiska målen kommenteras ytterligare i kapitel 5.

Nollvisionen

I riksdagens beslut angående propositionen ingår den så kallade Nollvisionen i det långsiktiga målet för trafiksäkerheten.

Nollvisionen innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta. Regeringen har också angett ett etappmål för trafiksäkerheten.

Antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor bör ha minskat med minst 50 % till år 2007 räknat från 1996 års nivå.

År 1996 omkom ca 560 personer i trafiken. Statistiken visar att under 1999 omkom ca 580 personer, vilket indikerar att målsättningen inte kommer att nås utan radikala förbättringar av trafiksäkerheten på vägnätet, bilarnas säkerhet eller andra åtgärder med syfte att begränsa de svåra olyckorna.

Länsplan för regional transportinfrastruktur

Länsstyrelserna har med utgångspunkt från de trafikpolitiska målen upprättat förslag till *Läns-transportplaner för regional infrastruktur för perioden 1998-2007*, vilken fastställts av Länsstyrelsen i Västra Götalands län 1998-03-16 samt av Länsstyrelsen i Hallands län 1998-03-20.

I planerna anges bl a följande övergripande strategier för investeringar i det regionala vägnätet.

Västra Götalands län:

"Det finns i länet ett stort investeringsbehov i det regionala vägnätet. Såväl övriga riksvägar som länsvägar har en i förhållande till trafikarbetet låg standard jämfört med övriga delar av landet."

"Det är viktigt att strävan att uppfylla miljömålen väger tungt i arbetet med att genomföra länsplanen och att varje möjlighet att minska miljöpåverkan tillvaratas i det fortsatta planeringsarbetet."

"Prioriteringsgrunden har varit dels samhällsekonomisk lönsamhet (nettonuvärdeskvoten), dels vägens betydelse för godstransporter, akut rekonstruktionsbehov mm."

Bland de prioriterade objekten återfinns väg 41, delen Sundholmen - Björketorp. Se även kap 1.6.

Hallands län:

"Bärande för val av riks- och länsvägsobjekt har främst varit att förbättra de öst-västliga förbindelserna från kusten till inlandet, detta i enlighet med åtgärdsstrategier för att bättre uppfylla de trafik- och miljöpolitiska målen inklusive kravet på samhällsekonomisk nytta."

I den regionala planen föreslås att standarden för väg 41 delen Västra Derome - Berghem ska byggas ut till målstandard 13-metersväg.

Lokala mål för aktuellt objekt

Målet för ombyggnad av väg 41 på den aktuella sträckan är främst att höja säkerhet och framkomlighet samt begränsa buller och andra störningar från trafiken.

På delsträckan mellan Sundholmen och Björketorp föreligger skredrisker med hänsyn till den närliggande Viskans åravin. Ett delmål är därför att säkra vägen mot skred på detta avsnitt.

Berörda kommuner tillmäter väg 41 stor betydelse för näringsliv och persontransporter. Utbyggnad av väg 41 till en säker och högklassig regional väg bedöms därför vara en viktig förutsättning för kommunernas möjligheter att behålla industri och selsättning samt utveckla Viskadalen i detta avseende.

Även den befintliga järnvägen, Viskadalsbanan, bedöms vara en viktig del i transportsystemet, inte

minst från miljösynpunkt. Ny väg 41 får därför inte hindra kurvvrätningar och utbyggnad av planskilda korsningar mellan järnväg och andra vägar inom utredningsområdet.

1.6 Aktualitet och finansiering

I Länsplan för regional transportinfrastruktur för Hallands län framgår att etapputbyggnad mellan Västra Derome och Berghem skall påbörjas under 2006-2007 då 47,1 Mkr har anslagits som startmedel. Målstandard anges till 13-metersväg med hastigheten 90 km/h. I motsvarande plan för Västra Götalands län är sträckan Sundholmen - Björketorp högt prioriterad, med en planerad resurstilldelning på 5 Mkr under 1999. Dessutom anges att trafiksäkerhetshöjande åtgärder ska utföras i plankorsningarna på Viskadalsbanan, vilket bl a omfattar korsningar med väg 41 i det aktuella området.

Viskadalsbanan finns även upptagen med åtgärder i *Länstransportplanerna*. Under åren 2005-2006 finns 25 Mkr upptagna i vardera planerna för Hallands respektive Västra Götalands län avseende byte av makadam m m på sträckan mellan Varberg och Borås.

I vägutredningens beslutsrapport prioriterades det fortsatta arbetet enligt nedan:

- 1 Delsträckan Sundholmen - Björketorp för att eliminera skredrisker.
- 2 Förbifarter vid Veddige, Horred och Björketorp i ej prioriterad ordning.
- 3 Resterande avsnitt.



Trång passage över gårdstun norr om Björketorp.

2 Tidigare utredningar, beslut och samråd

2.1 Äldre utredningar

På delen inom Älvsborgs län skissades under 60-talet och början av 70-talet olika huvudsträckningar för en framtida väg 41 mellan Hallands länsgräns och Borås. På 60-talet studerades en sträckning sydost om Viskan längs "Älgaslättsdalen" upp mot länsgränsen. Av olika anledningar fullföljdes inte denna utredning.

År 1970 gjordes en utredning för att lokalisera vägens framtida sträckning från Veddige och norrut mot länsgränsen. Här studerades vägsträckningar på både den nordvästra och sydöstra sidan av Viskan.

Inom Hallands län har möjligheterna att lokalisera väg 41 i sträckning förbi eller genom Veddige samhälle, parallellt med och nära Viskan, utretts i flera omgångar.

År 1988 redovisades i en utredning väg 41 med en gemensam planskild korsning för järnvägen och väg 1860 i Veddiges södra del. Vägen anslöt till nuvarande väg i höjd med Strängbetong, norr om samhället.

Delarna genom tätorterna Horred och Björketorp samt avsnittet Sundholmen - Björketorp fanns redan med i flerårsplanen 1979-1988. Dessa vägprojekt resulterade i en arbetsplan för delen genom Horred. Arbetsplanen omfattade en väg med bredden 9 m, vilken fastställdes 1984. När fastställelsen gick ut 1989 förlängdes den inte, då objektet inte längre inrymdes i flerårsplanen.

Mellan Skattegården och Berghem finns en arbetsplan upprättad för vägomläggningen. Arbetsplanen fastställdes i slutet av 1994 och vann laga kraft 1995-06-29. Arbetsplanens giltighetstid går ut i och med årets utgång 2000. Vägverket Region Väst kommer att ansöka om förlängd giltighetstid.

2.2 Förstudie

Arbetsmetodik och resultat

En ny planeringsomgång påbörjades 1995. Inledningsvis utarbetades en förstudie för objektet, daterad december 1995, där också utredningsområdets omfattning lades fast. Förstudien redovisade mycket översiktligt områdets allmänna karaktär, grundförhållanden och de viktigaste miljöintressena,

bland annat riksintressen som omfattar stora delar av dalgången. Förstudien redovisade även den dåvarande väg- och trafiksituationen samt olycksbelastningen på vägen under femårsperioden 1990-94. Effekterna av den tänkta utbyggnaden beskrevs och slutligen föreslogs att arbetet skulle fortsätta i en vägutredning. En mycket grov kostnadsuppskattning pekade på ca 800 Mkr för hela projektet.

Samråd

Förstudien togs fram tillsammans med berörda kommuner och länsstyrelsen i dåvarande Älvsborgs län samt Hallands län. En ledningsgrupp med Vägverkets regionchef, länsråden från resp länsstyrelse och kommunalråden från Varbergs och Marks kommuner, ledde arbetet. I projektgruppen för det operativa arbetet ingick representanter för Vägverket, länsstyrelserna och kommunerna, samt konsulter.

I samband med vägutredningsutställningen fanns förstudien även tillgänglig för allmänheten.

2.3 Vägutredning

Arbetsmetodik och resultat

Vägutredningsarbetet startade under hösten 1995. Inledningsvis identifierades ett relativt stort antal möjliga korridorer för ny väg 41 inom det utredningsområde som hade anvisats i förstudien. Under utredningsarbetet analyserades vägkorridorerna med hänsyn till topografi och terrängens beskaffenhet, bebyggelse, kommunal planering, vägtekniska och geotekniska förutsättningar, trafik- alstring och förekomst av känsliga områden från natur- och kultursynpunkt samt övriga miljövärdsintressen.

Vägkorridorer studerades både i dalgången och på höjdpartierna på båda sidor om denna. Kopplingskorridorer i lämpliga lägen gav möjligheter att kombinera korridorerna på olika sätt med varandra. Några korridorer valdes bort halvvägs under utredningen på grund av att de inte uppfyllde målet för utbyggnaden och/eller innebar alltför stora miljöintrång. Huvuddelen av vägkorridorerna bibehölls genom hela utredningen och beskrevs likvärdigt under tre huvudstråk, vilka också jämfördes med Nollalternativet.

Samråd

Utredningsarbetet bedrevs med stor öppenhet och i omfattande samverkan med länsstyrelser och kommuner i ledningsgrupp och projektgrupp. I projektgruppen medverkade även Banverket.

Vägutredningen visades i konceptform för allmänheten vid informationsutställningar i Marks och Varbergs kommuner under perioden 1996-10-15 till 1996-11-29. Utställningarna visades först i Veddige och Horred, varefter de flyttades till Varberg respektive Kinna.

Ett stort antal synpunkter och förslag lämnades in till Vägverket eller kommunerna. Utredningen bearbetades med anledning av synpunkterna och rapporten förtydligades i sin helhet.

Synpunkterna resulterade bl a i att nya alternativa vägkorridorer och alternativa vägsträckningar beskrevs för Röd huvudkorridor på avsnittet förbi Järlöv norr om Veddige och på avsnittet mellan Sundholmen och Björketorp. Alternativa lösningar för passagen av Horred förtydligades.

Den färdigställda vägutredningen sändes därefter för yttrande till bl a länsstyrelserna, kommunerna och Banverket.

I samband med remissförfarandet under perioden 1997-03-19 till 1997-06-30 genomfördes två kompletterande delutredningar, vars syfte var att ge ytterligare underlag för ett kommunalt ställningstagande till val av korridor för den fortsatta projekteringen. Delutredningarna avsåg geotekniska åtgärder mellan Sundholmen och Björketorp samt fördjupade studier för ett av alternativen vid Horred. Dessa utredningar utgjorde därmed beslutsunderlag för framför allt Marks kommun.

Remissvar inkom från respektive kommun och länsstyrelse samt från två privatpersoner. Respektive länsstyrelse hade begärt in underremisser från flera instanser. Yttrandena sammanställdes och analyserades.

Varbergs kommun påtalade vikten av att projektet skyndsamt kom till utförande. Kommunen förordade Röd korridor nere i Viskadalen men tog inte ställning till alternativ förbi Järlöv.

Marks kommun förordade Röd korridor och prioriterade förbifarter vid Horred och Björketorp. Mellan Sundholmen och Björketorp förordades ett alternativ nära befintlig väg med hänsyn till jordbruket.

Länsstyrelsen i Hallands län förordade Röd korridor men tog inte ställning till alternativ förbi Järlöv på grund av den komplexa fornlämningsbilden som först borde utredas vidare.

Länsstyrelsen i dåvarade Älvsborgs län förordade också Röd korridor nere i dalgången men tog inte ställning till sträckning inom korridoren mellan Sundholmen och Björketorp då man ansåg att ytterligare geotekniska utredningar först borde göras på denna sträcka.

De enskilda yttrandena överensstämde till stor del med vägutredningens förslag.

Vägutredningsskedet avslutades med en utvärdering och beslut om fortsatt projektering. I samband med att beslutsrapporten togs fram gjordes även en kompletterande studie av anslutningarna mellan nya och gamla väg 41 för ett av alternativen i Horred.

Remissomgången sammanfattades i beslutsrapporten med följande kommentar:

*”Samtliga remissyttranden framhåller att **Röd korridor** bör väljas för fortsatt projektering av arbetsplaner på huvuddelen av sträckan Västra Derome - Berghem. Vid Järlöv bör dock detaljutredningar utföras i nästa planeringsskede som underlag för val av någon av korridorerna Röd, Röd 1A eller Röd 1B. Vid Horred bör ytterligare detaljstudier i arbetsplaneskedet klargöra bästa vägsträckning och anslutningsalternativ inom Röd korridor. Vidare bör enligt remissvaren ytterligare studier, bl a geotekniska, genomföras för slutligt val av läge i Röd korridor mellan Sundholmen och Björketorp.”*

Beslut

Vägverket beslutade i november 1997 med stöd av vägutredning, kompletterande studier och remissynpunkter att Röd korridor skulle läggas till grund för fortsatt projektering på hela sträckan mellan Västra Derome och Berghem. Alternativen förbi Järlöv beslutades kvarstå till en utredningsfas i arbetsplaneskedet.

Vid Horred beslöts att principen H2 skulle utgöra grund för arbetsplan under förutsättning att denna lösning fortfarande är relevant med hänsyn till den kommunala planeringen vid tidpunkten för framtagande av arbetsplan.

Mellan Sundholmen och Björketorp beslutades att en sträckning (SB1) utmed järnvägen skulle utgöra grund för arbetsplan.

2.4 Åtgärder, Sundholmen - Björketorp

Under slutet av 1998 och början av 1999 har två kompletterande utredningar angående åtgärder för att eliminera skredrisken på denna delsträcka utarbetats.

Den första har visat möjliga åtgärder på befintlig väg utan direkta andra vägtekniska förbättringar. Kostnaden har uppskattats till ca 20-25 Mkr.

Den andra utredningen har redovisat en lösning som både medför säkerhet mot skred och uppfyller kraven på vägteknisk standard enligt Vägutformning (VU 94). Resultatet har blivit en helt ny sträckning inom ca 100 m från befintlig väg 41. Förslaget har inte kostnadsberäknats men uppskattats till ca 50-60 Mkr.

Den i *Vägutredning 97* föreslagna sträckningen utmed järnvägen har kostnadsberäknats till ca 100 Mkr på den del som behöver åtgärdas med hänsyn till skredriskproblematiken vid Viskans åravin.

2.5 Angränsande vägplanering

På delen mellan Skattegården och Berghem har utbyggnaden inom den gällande arbetsplanen kostnadsberäknats till ca 45 Mkr i 1997 års prisnivå. Objektet som avser 13-metersväg har ännu inte kommit till utförande.

Delen söder om Västra Derome utgörs idag av en 13-metersväg med bra plan- och profilstandard. På denna del har ombyggnad till sk motesfri landsväg, trefältsväg, diskuterats inom Vägverket i syfte att höja trafiksäkerheten.

3. Geografisk omfattning

Förstudien föreslås omfatta samma område som den tidigare vägutredningen.

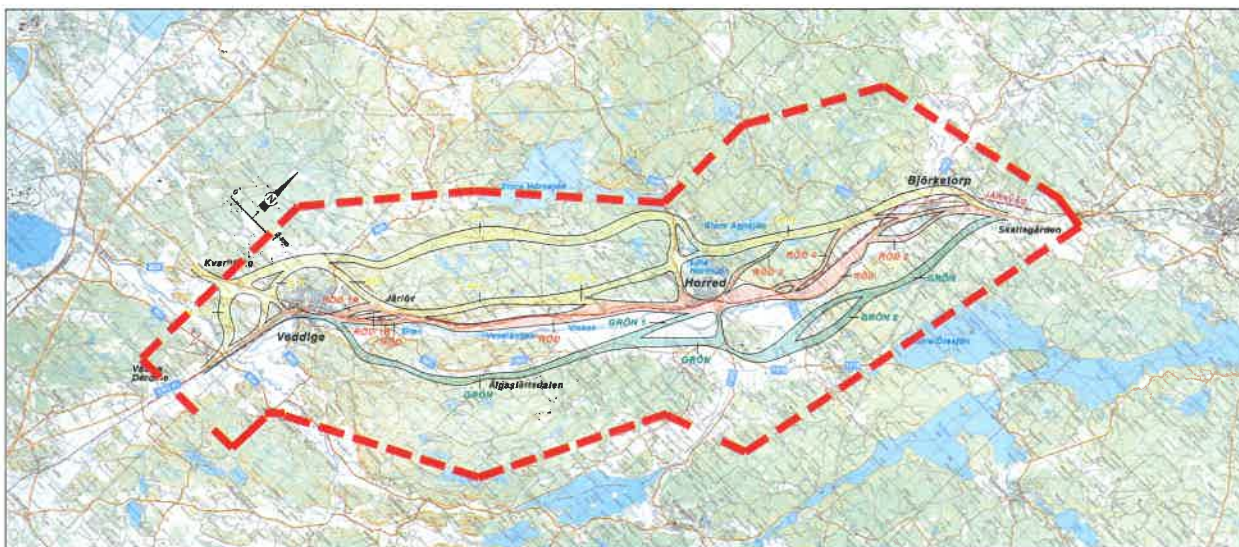
Den beslutade korridoren, vilken på vissa ställen är ca 300 m bred, rymmer flera olika sträckningsalternativ. Vid Järlöv kvarstår alternativa röda korridorer för vidare utredning.

Kommande utredningsarbete kommer därför att dels omfatta val mellan alternativa Röda korridorer, dels val mellan olika sträckningar inom Röd korridor. På delsträckor kan även alternativ *Förbättrad väg 41* komma ifråga.

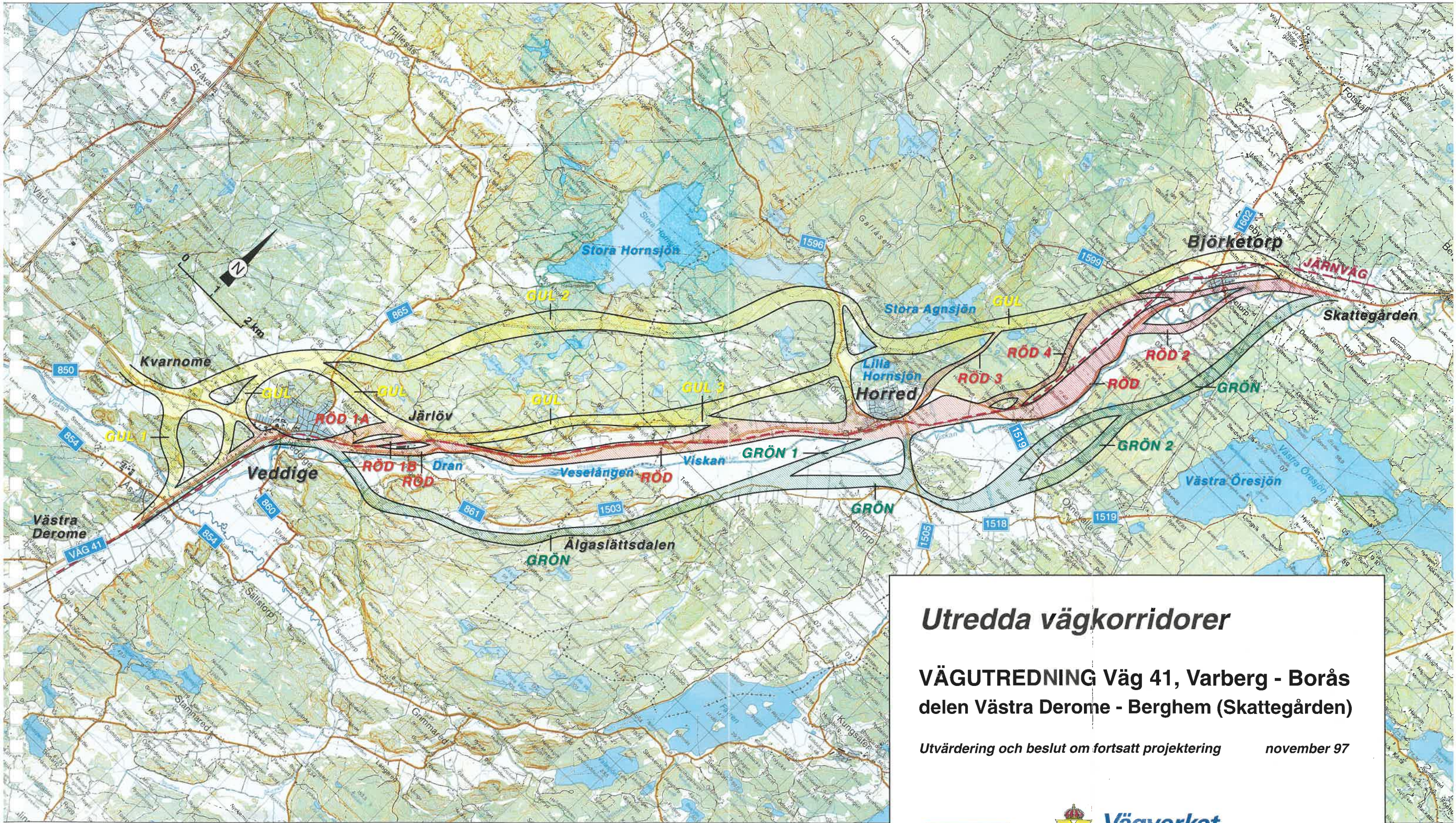
Utredningsområdet sträcker sig sålunda i sydväst från Västra Derome i Varbergs kommun, Hallands län, till Berghem (Skattegården) i Marks kommun, Västra Götalands län i nordost. Länsgränsen och tillika kommungränsen går mellan Veddige och Horred där nuvarande väg 41 korsar gränsen vid gården Jonsjö.

Avsnittet har en längd av ca 35 km. Av denna sträcka ligger ca 15 km i Hallands län och ca 20 km i Västra Götalands län. Förstudien berör Varbergs och Marks kommuner.

Utredningsområdet framgår av nedanstående karta. De korridorer som kvarstår efter beslut i vägutredningsskedet har markerats med röd färg.



Kartan visar utredningsområdet för tidigare vägutredning och för denna förstudie.

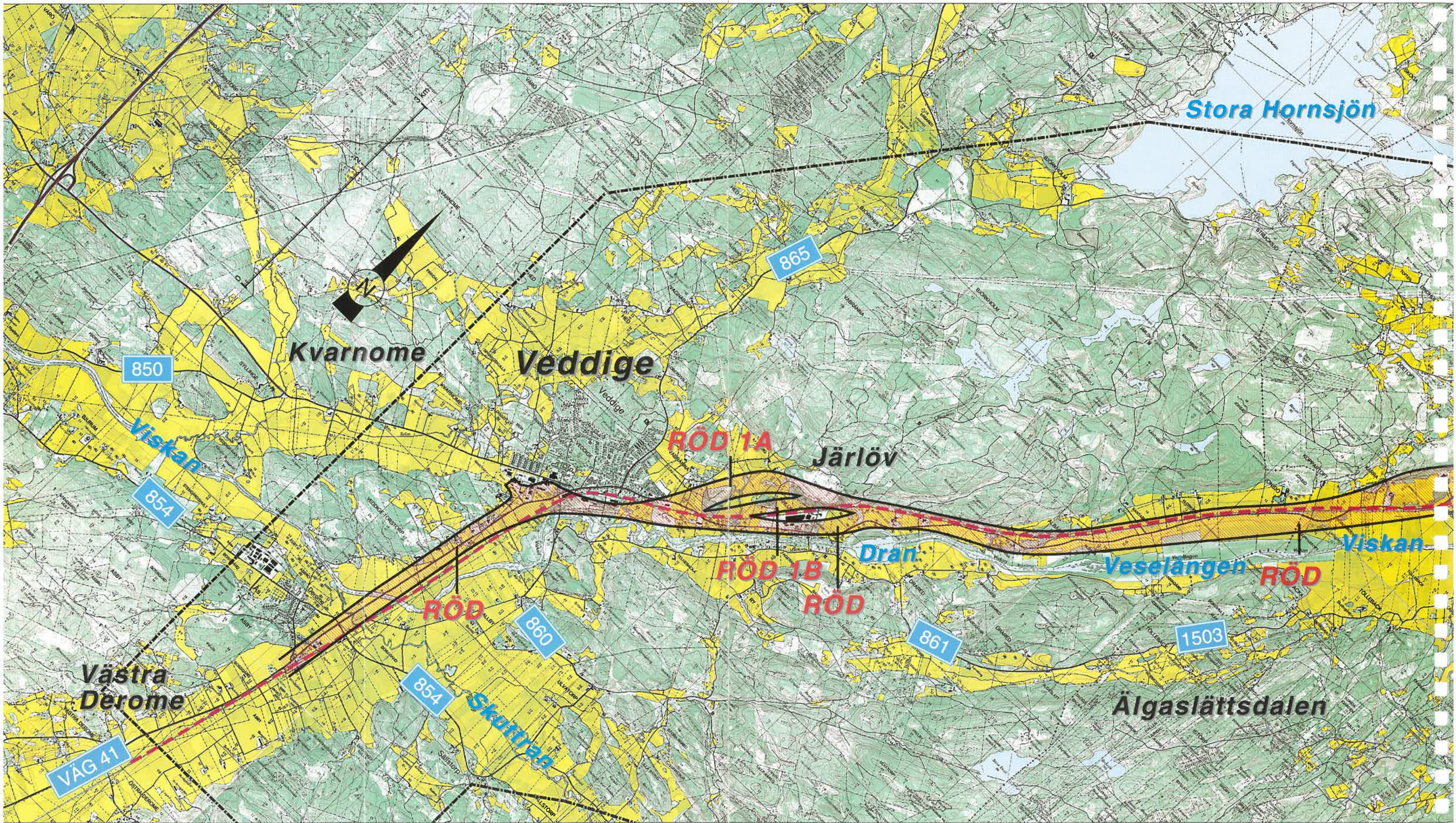


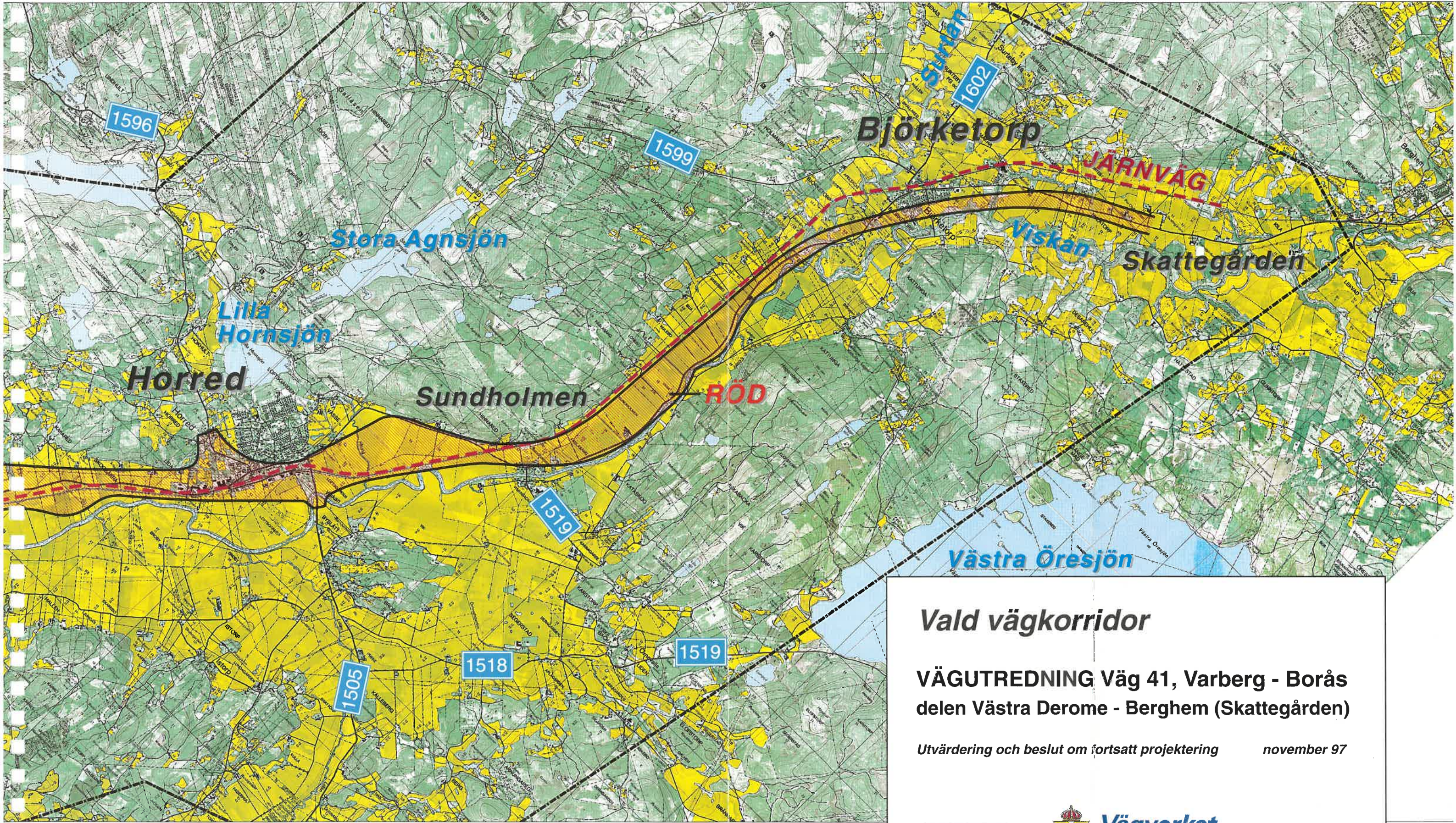
Utredda vägkorridorer

VÄGUTREDNING Väg 41, Varberg - Borås delen Västra Derome - Berghem (Skattegården)

Utvärdering och beslut om fortsatt projektering

november 97





Vald vägkorridor

VÄGUTREDNING Väg 41, Varberg - Borås
delen Västra Derome - Berghem (Skattegården)

Utvärdering och beslut om fortsatt projektering

november 97



Väg 41 genom Veddige.



Väg 41 vid Järlöv och sjön Dran.



Väg 41 genom Horred.



Väg 41 mellan Sundholmen och Björketorp.

4. Förutsättningar

4.1 Vägstandard

Hastighet

Den skyltade hastigheten på sträckan mellan Västra Derome och Berghem är på större delen 90 km/h. Hastighetsbegränsning till 50 km/h förekommer i samhällena Veddige, Horred, Sundholmen och Björketorp. Norr om Veddige finns ett avsnitt om ca 5 km med hastighetsbegränsningen 70 km/h. Se figur.

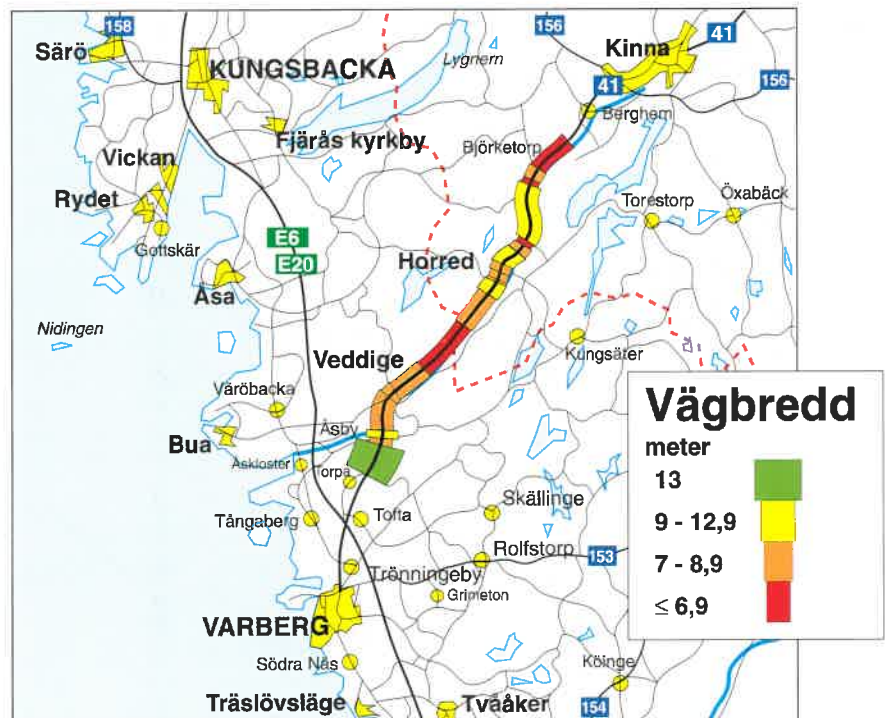
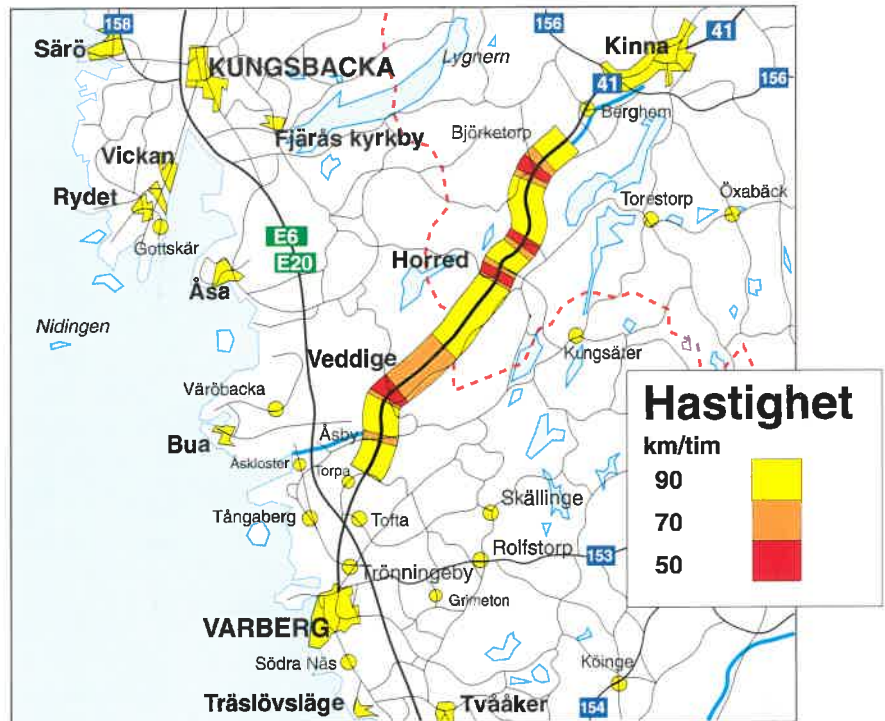
Vägbredd

På sträckan från Västra Derome till Derome är nuvarande vägbredd 13 m. I övrigt har huvuddelen av vägen mellan Derome och Berghem en bredd som varierar mellan 6 och 7 m.

Mellan Derome och Veddige finns en sträcka med vägbredden 11,5 m. Söder om samhället Horred finns en vägsträcka där bredden varierar mellan 8 och 9 m. Avsnittet mellan Sundholmen och Björketorp har en varierande vägbredd av 7-9 m.

Genomfarten i Veddige har relativt nyligen byggts om med genomgående gång- och cykelbanor, samt fartnedsättande refuger m m. Genom samhällena Horred och Björketorp finns delvis gångbanor utmed väg 41.

Vägbredderna redovisas grafiskt i vidstående figur.



4.2 Trafikflöden

Trafikmätningar genomförda under 1993-94 visade att trafiken då uppgick till ungefär de volymer (fordon per årsmedeldygn) som framgår av den översta figuren på nästa sida. Trafikflödesmätningarna görs med cirka fem års intervall. De senaste mätningarna är från 1998 och visar en ökning av trafiken. Se figuren i mitten på nästa sida. En mätuppgift har tillkommit i centrala Veddige.

Under perioden 1993-98 har totaltrafiken på väg 41 ökat med nästan 15 % mellan Horred och Björketorp, med knappt 5 % mellan Veddige och Horred medan ökningen söder om Veddige är ca 11 %. Att ökningen är störst på den norra respektive södra delen kan delvis förklaras med att arbetspendlingen från området mot Varberg respektive Borås har ökat i större utsträckning än pendlingen inom området.

Strax söder om Veddige finns en fast mätstation, vilken ger statistik för varje år. Anmärkningsvärt är att trafikökningen där var ca 11 % under femårsperioden 1993-98, medan ökningen under året 1998-99 var drygt 6 %.

Andelen tunga fordon var ca 7-9 % av totaltrafiken på den aktuella sträckan 1998. Under perioden 1993-98 ökade antalet tunga fordon med ca 11-14 %. Träindustrin, DeromeGruppen, bedömer att ca 100

lastbilar med släp per dag transporterar gods till och från koncernen i Derome, varav ca 25/dag utgörs av timmerbilar till industrin och ca 30/dag lämnar Derome med färdiga träprodukter. Övriga svarar för kompletterande material till och från industrin. Enligt uppgifter går ca 80 % av DeromeGruppens transporter på väg 41 norr om Derome.

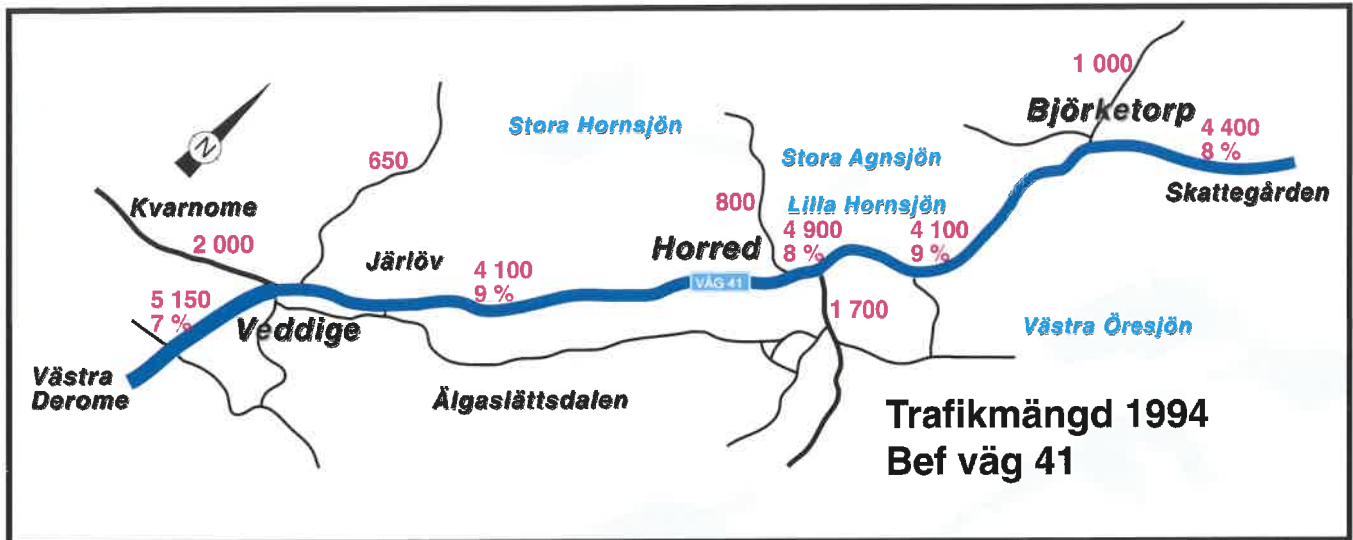
Strängbetong, norr om Veddige, har också en omfattande trafik med tunga fordon. Hela 90 % av deras transporter går på vägarna och resterande 10 % med tåg. Totalt rör det sig om ca 20 lastbilar per dag i vardera riktningen till och från företaget och en stor del av transportererna färdas norrut på väg 41 till bl a Borås, Jönköping och Skövde. Väg 41 trafikeras också av timmerbilar med massaved till Värö Bruk.

Figuren längst ner på motstående sida visa en prognos för trafikmängden år 2010. Prognosen baseras på SIKAs (Statens Institut för Kommunikationsanalys) senaste bedömningar, utifrån 1998 års flöden. Totaltrafiken beräknas fram till år 2010 öka med ca 2 % per år. Den tunga trafiken bedöms under samma period öka med ca 3 % per år.

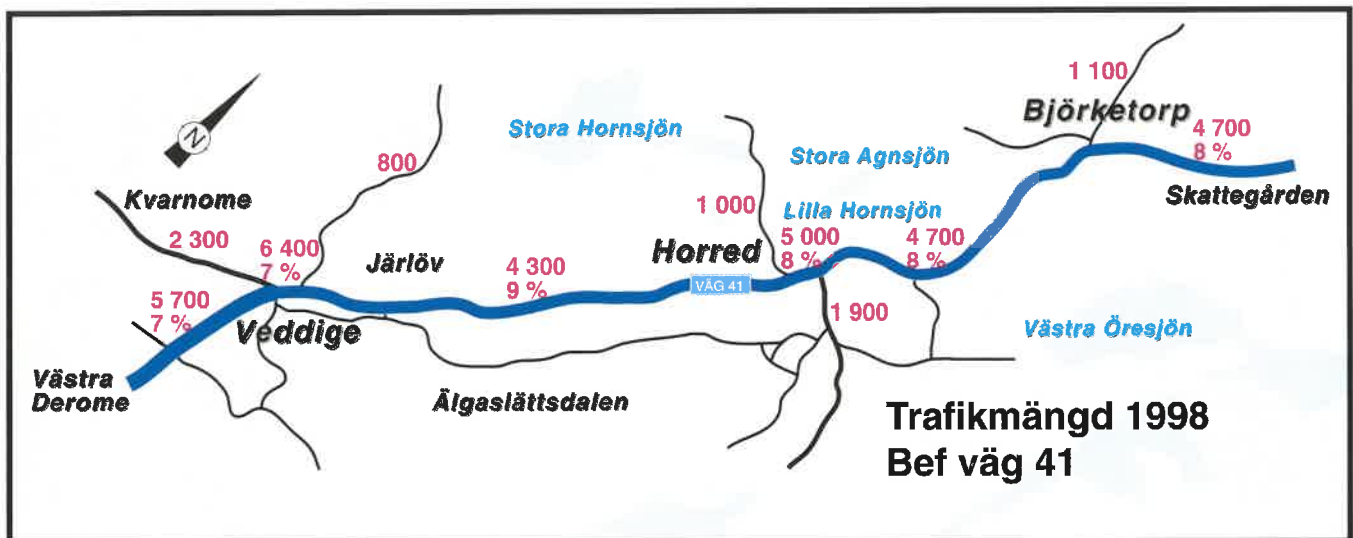
Under juni-augusti ökar trafiken i genomsnitt med ca 30 % jämfört med årsdygnstrafiken. Under semesterperiodens veckoslut kan trafiken öka med upp till ca 100 %.



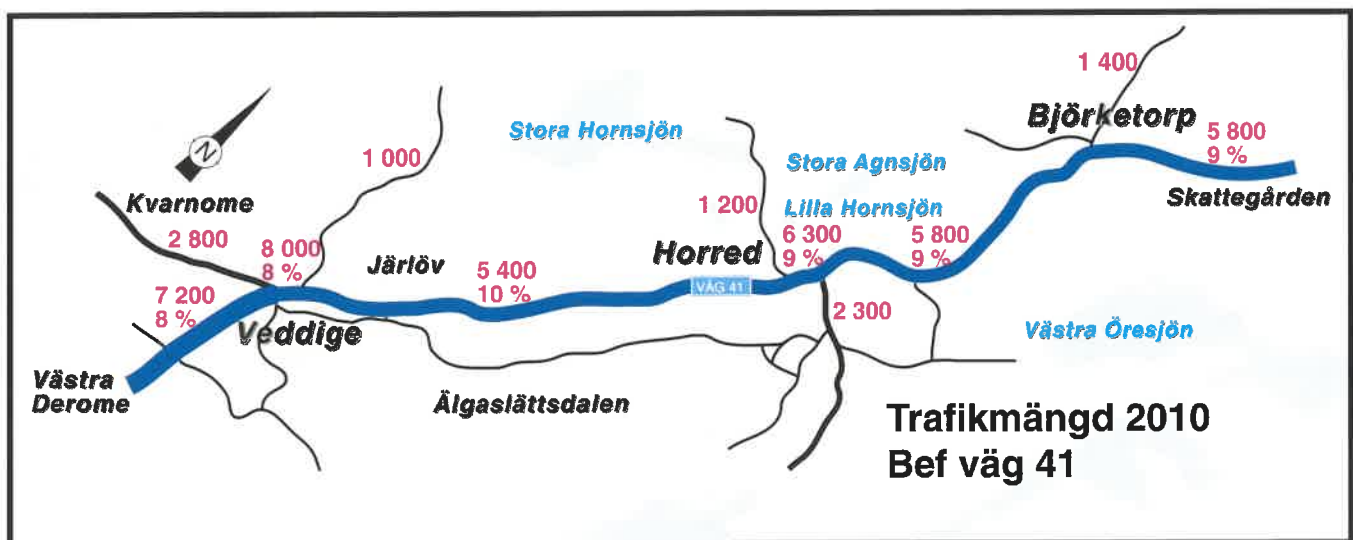
Lastbilar för virkestransporter till Värö Bruk går tomma tillbaka, här genom Veddige samhälle. Ofta upplevs skrammel från denna typ av tomma lastbilar som mer störande än buller från fullastade fordon.



Antal fordon per dygn med andelen tunga fordon i procent.



Antal fordon per dygn med andelen tunga fordon i procent.



Antal fordon per dygn med andelen tunga fordon i procent.

4.3 Arbetspendling

Under vardagsdygnet utgör arbetspendlarna en förhållandevis stor trafikantgrupp på väg 41. Statistik från AMPAK 1998 (SCB) visar att ca 280 människor pendlar från Varbergs kommun till arbete i Marks kommun och omvänt pendlar ca 330 personer från Marks till Varbergs kommun.

De flesta av dessa pendlare förflyttar sig mellan hem och arbete via Viskadalens kommunikationsstråk. Det innebär att de endera färdas med personbil eller buss på väg 41, eller med tåg på Viskadalsbanan. Detsamma gäller även för pendlingsströmmarna mellan nämnda kommuner och Borås kommun. Om vi antar att ca 80-85 % av pendlarna nyttjar bilen motsvarar detta antal ca 800 - 1 000 fordonsrörelser per dygn.

Arbetspendlingen mellan kommunerna redovisas i nedanstående tabeller. I tabellerna förekommer de kommuner mellan vilka de största pendlings-

strömmarna rör sig. Kommuner där väg 41 spelar en viktig roll för pendlingstrafiken har markerats med fet stil.

Den arbetspendling som sker inom respektive kommun bedöms också vara relativt omfattande, men statistik över denna saknas. Det gäller exempelvis pendlingsströmmarna mellan Veddige och Varberg, samt mellan Horred och Kinna. Flera av dessa pendlare åker en kortare eller längre sträcka på det aktuella avsnittet av väg 41.

Pendlingen mellan Marks och Varbergs kommuner till och från Borås kommun motsvarar ca 2 400 personbilar per dygn om ca 80 % pendlar med bil, vilket erfarenhetsmässigt är ett rimligt antagande. Beräkningen grundar sig även på SIKAs uppgift om ett riksgenomsnitt på ca 1,2 pendlare per personbil. Denna trafik motsvarade, med ovan gjorda antaganden, mer än 40 % av totaltrafiken på väg 41 mellan Kinna och Borås.

Antal arbetspendlande till och från Marks kommun år 1997.

Kommun	Inpendling	Utpendling	S:a in o ut
Borås	428	1206	1634
Göteborg	191	1229	1420
Varberg	246	348	594
Härryda	66	408	474
Kungsbacka	107	278	385
Svenljunga	142	183	325
Mölndal	26	279	305
Övriga kommuner	253	592	845
S:a	1459	4523	5982

Antal arbetspendlande till och från Varbergs kommun år 1998.

Kommun	Inpendling	Utpendling	S:a in o ut
Falkenberg	911	831	1742
Göteborg	249	983	1232
Kungsbacka	508	475	983
Mark	332	280	612
Halmstad	153	299	452
Mölndal	60	247	307
Borås	50	108	158
Övriga kommuner	440	834	1274
S:a	2703	4057	6760

Observera att statistikuppgifterna är från två olika år, vilket innebär att siffrorna inte överensstämmer helt mellan de båda tabellerna. Tabellerna visar istället att den totala pendlingen mellan Marks och Varbergs kommuner har ökat mellan 1997 och 1998.

4.4 Säkerhet

Farligt gods - flöden

Väg 41 utgör en sk primär transportled för farligt gods. På den aktuella sträckan finns inga anvisade parkeringsplatser för transporter med farligt gods. Den närmaste p-platsen för denna typ av gods ligger mellan Berghem och Skene.

Väg 41, som primär transportled, innebär att den bedömts vara den säkraste leden för transporter med farligt gods i det aktuella stråket mellan Varberg och Borås. En avsikt med denna rekommendation är att det mindre och känsligare vägnätet skall avlastas från denna typ av godstransporter.

Farligt gods indelas i olika ADR-klasser. ADR-begreppet hänvisar till en europeisk överenskommelse. Enligt denna standard finns nio ADR-klasser. Indelningen har baserats på vilken effekt det farliga godset har om de kommer ut okontrollerat på marken eller i luften. I vissa av klasserna finns även underklasser.

1. Explosiva ämnen och föremål
2. Gaser
3. Brandfarliga vätskor
4. Brandfarliga fasta ämnen
5. Oxiderande ämnen, organiska peroxider
6. Giftiga ämnen, smittfarliga ämnen
7. Radioaktiva ämnen
8. Frätande ämnen
9. Övriga farliga ämnen

Mängder och klasser

Vägverket gjorde 1997 en utredning som studerade farligt gods på väg inom Region Väst. Med hjälp av enkäter till transportörer bedömdes att i genomsnitt inom regionen transporterade ca 4 % av den tunga trafiken farligt gods enligt ovanstående ADR-klasser.

Tillämpas genomsnittet på väg 41 bedöms att 20-30 lastbilar passerar Veddige tätort med farligt gods varje vardagsdygn. Många industrier i området har behov av produkter som hör till någon av ADR-klasserna varför det uppskattade antalet fordon bedöms vara relevant. Uppskattningen innebär väsentligt större godsmängder än vad Räddningsverkets undersökning visade.

Räddningstjänsten i Marks kommun har inte några mer detaljerade uppgifter om farligt gods-transporter.

terna. Gasol och kemikalier till textilindustrin nämns liksom släppmedel till betongindustrin. Gasolen bedöms dock till största delen transporteras på väg 156.

Risk- och skyddsobjekt

Förhöjda olycksrisker är inte bara en fråga om transporterat gods. Utmed våra vägar finns också områden och anläggningar av olika slag med förhöjd risk för allvarliga konsekvenser vid eventuella olyckor.

Exempel på riskobjekt är förutom farligt gods-transporter även bensinstationer, industrier med känslig materialhantering, avfalldeponier m m där olyckor kan inträffa som skadar omgivningen inklusive trafikanter på närliggande vägar.

Exempel på skyddsobjekt är skyddsområden för vattentäkter, genomsläpplig mark, stränder, passager över vattendrag och i närheten av sjöar samt bostäder, skolor, daghem, samlingslokaler m m, vilka ligger nära vägen och där människor vistas mer än tillfälligt. Med skyddsobjekt menas i denna utredning platser där människor kan skadas om det sker olyckor på angränsande väg.

Risken för olika typer av olyckor kan kalkyleras med hjälp av erfarenhetsmässig statistik, vilket bör göras i kommande utredningsskeden. Risken med exempelvis en oljetransport beskrivs som sannolikhet för utsläpp av olja multiplicerat med konsekvensen av utsläppet. Riskbedömningar bygger därför på många olika parametrar. Sammanfattningsvis är risken i de flesta fall relativt liten i Sverige. Risken minskar nästan alltid då vägar förbättras.



Genomfarten genom Horreds samhälle med väg 1596 som ansluter från vänster. Till höger ligger en bensinstation alldeles intill väg 41 och mitt emot ligger ett serviceboende för äldre.

4.5 Trafikolyckor

Vägverket för kontinuerligt statistik över antalet polisrapporterade trafikolyckor. Statistiken lagras i en särskild databas som bl a kan användas för att prioritera vilka vägnitt som bör åtgärdas.

Antalet polisrapporterade olyckor längs berörd vägsträcka under femårsperioden 1991-95 redovisas på nedanstående kartbild.

I statistiken kan man utläsa antalet olyckor, typen av olycka, antalet skadade per olycka samt skadornas svårighetsgrad. Antalet olyckor per miljoner axelparkilometer kallas olyckskvot och kan jämföras med genomsnittlig olyckskvot för den aktuella vägtypen. Skadekvot som är antalet skadade per miljoner axelparkilometer kan jämföras på motsvarande sätt. Olycks- och skadekvoterna finns redovisade i tabellform på nästa siduppslag.

Olyckor 1991-1995



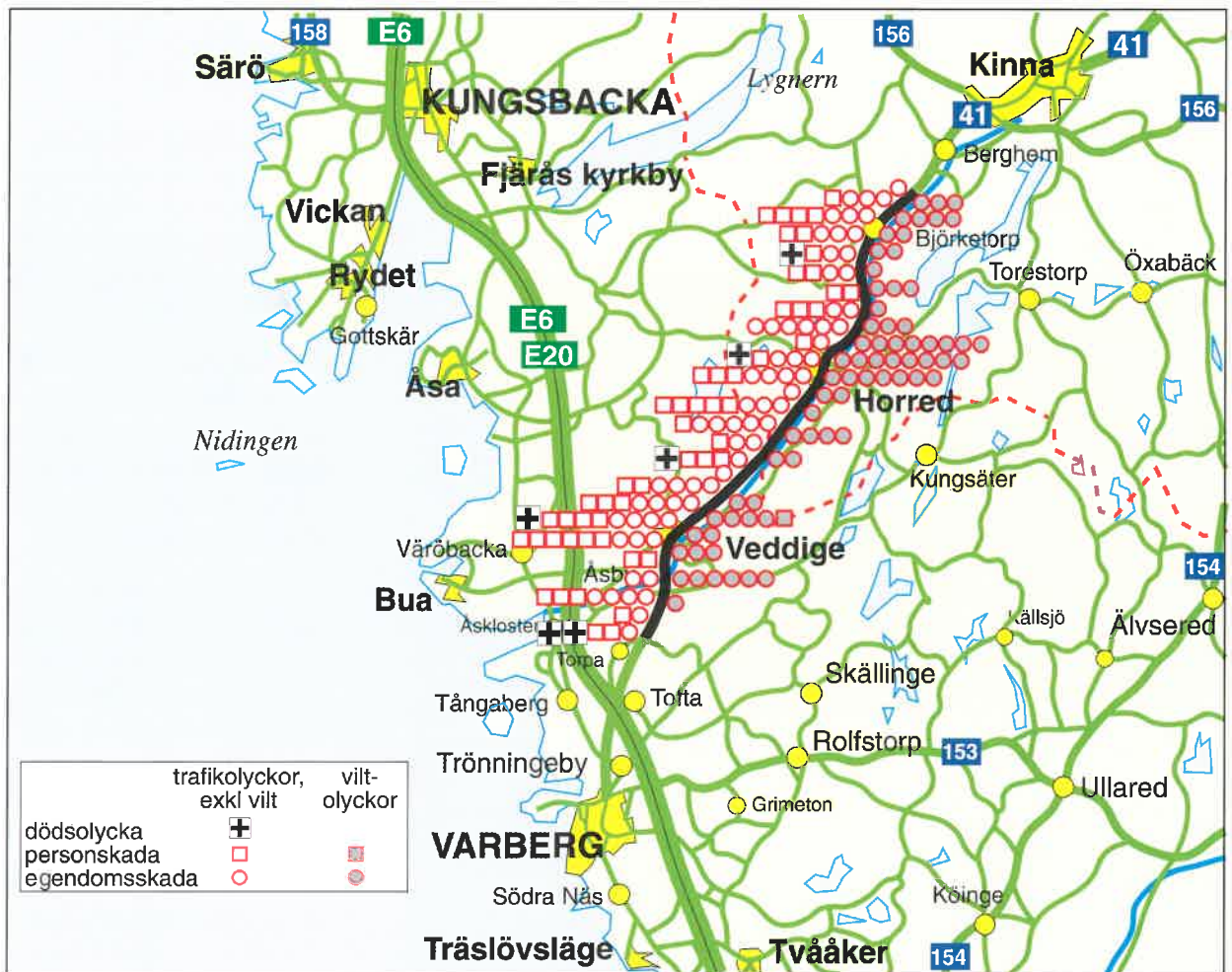
Polisrapporterade olyckor 1991-1995	Antal olyckor exkl viltolyckor	Antal viltolyckor	Antal dödade och skadade
Dödsolycka (D)	5	0	5
Svår personskada (Ss)	13	0	15
Lindrig personskada (Ls)	35	0	60
Egendomsskada	65	60	-
Summa	118	60	80

Figureorna visar att antalet olyckor, exklusive viltolyckor, har ökat med ca 17 % mellan de två studerade femårsperioderna.

Antalet dödade och skadade personer har under samma period ökat med ca 25 %. Ökningen har drabbat gruppen lindrigt skadade medan antalet dödade och svårt skadade i stort sett är oförändrat. En del av ökningen kan bero på att fler lindrigare olyckor polisrapporteras.

Flest olyckor med person- och egendomsskador har inträffat mellan Veddige och Horred, medan flest viltolyckor skett på sträckan mellan Horred och Björketorp. Viltolyckorna innebär oftast endast egendomsskada.

Olyckor 1995-1999



Polisrapporterade olyckor 1995-1999	Antal olyckor exkl viltolyckor	Antal viltolyckor	Antal dödade och skadade
Dödsolycka (D)	6	0	6
Svår personskada (Ss)	9	0	14
Lindrig personskada (Ls)	44	1	80
Egendomsskada	64	69	-
Summa	123	70	100

Olycks- och skadekvoterna (exkl viltolyckorna) från femårsperioden 1995-99 framgår av nedanstående tabell. Generellt är skadekvoten något högre än riksnittet för motsvarande vägstandard, medan endast 70 km/h-sträckorna har en olyckskvot över normalvärdet. Tabellen ger sken av att risken för olyckor och skadeföljd ökar med minskad hastighet. Orsa-

ken till detta är att vägvagnsnitten med 90 km/h har en bättre vägstandard med större vägbredd och färre av- och påfarter. Dessutom omfattar sträckorna med hastighetsbegränsningen 50 resp 70 km/h totalt ett mindre antal km, vilket får till följd att en enstaka olycka på någon av dessa sträckor får större inverkan på statistiken.

Väg 41, Västra Derome - Berghem: Risknivåer för olyckor (exkl viltolyckor)

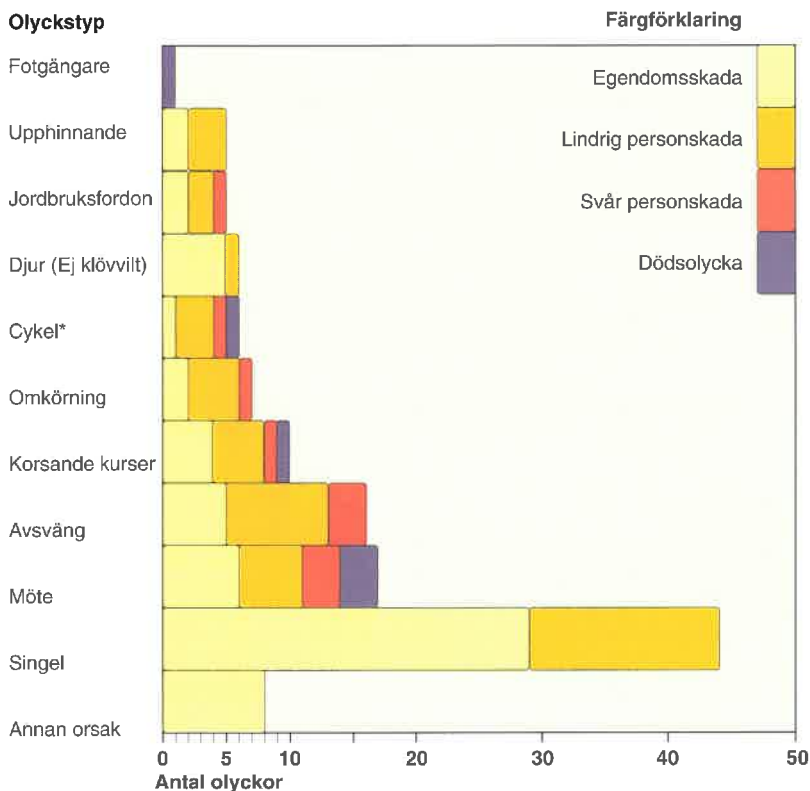
Riskenivåer för tvåfältsväg, uppdelade på aktuella skyltade hastigheter	90 km/h normalvärde	90 km/h väg 41 VD - B	70 km/h normalvärde	70 km/h väg 41 VD - B	50 km/h normalvärde tätort	50 km/h väg 41 VD - B
Antal km med resp skyltad hastighet	-	19,5	-	9,3	-	4,5
Miljoner axelparkilometer per år (Mapkm)	-	38,5	-	17,7	-	9,6
Olyckskvot (olyckor / Mapkm)	0,30	0,24	0,46	0,51	0,98	0,71
Skadekvot (skadade / Mapkm)	0,18	0,19	0,25	0,36	0,42	0,64

Värdena baseras på olycksstatistik från den senaste femårsperioden, 1995-99.

Normalvärde är ett genomsnitt i hela landet för den aktuella vägtypen.

Vid beräkning av risknivåer har hänsyn tagits till den varierande vägbredden (6-13 m).

I samtliga värden är knutpunktsolyckor inkluderade, vilket bedömts öka riskvärdena med 50 % i tätort och med ca 5 % på landsbygden.



* = Konflikt mellan motorfordon och cykel / moped.

I nedanstående stapeldiagram är antalet olyckor under perioden 1995-99 (exkl klövviltolyckorna) fördelade på olika olyckstyper och med färger som visar olyckornas olika skadeföljder.

Singelolyckornas stora dominans framträder tydligt, samtidigt som det visar sig att dessa olyckor endast lett till lindriga personskador och egendomsskador under den aktuella perioden.

Flest olyckor med svåra personskador har inträffat vid avsvängningar och vid möteskollisioner. Tre dödsolyckor har inträffat vid möten och därutöver har dödlig utgång inträffat vid en olycka med fotgängare, en olycka med cykel samt vid en olycka med korsande kurser på fordonen.

Undersökningar på vägar i hela Sverige med referenshastigheten 90 km/h visar att ca 40 % av olyckorna inom vägområdet sker när mittlinjen passeras, ca 35 % i sidområdet, ca 18 % vid korsning av huvudvägen och ca 7 % berör gång- och cykeltrafikanter.

Denna undersökning tyder på att rätts mellan motsatta körriktningar är en mycket viktig åtgärd för att minska antalet olyckor och de allvarliga skadorna.

4.6 Övriga trafikslag

Tågtrafik

SJ trafikerar, i Västtågs regi, Viskadalsbanan mellan Varberg och Borås med omkring 10 avgångar i vardera riktningen varje vardag. Under lördagar och söndagar sker 4-5 avgångar per dag i vardera riktningen. Västtrafiks trafikräkning från 1999 visar att ca 270 000 passagerare färdades på järnvägslinjen mellan Varberg och Borås under det aktuella året. Passagerartågtrafiken motsvarar 400-500 personbilar i genomsnitt per dygn.

Banverket har mer detaljerad statistik över årsresande (1998) mellan de mindre stationerna på sträckan. Därav går att utläsa att resenärerna är ca 35 % färre på sträckan mellan Horred och Veddige än vad som är fallet norr om Horred respektive söder om Veddige. Den mindre pendlingstrafiken på denna delsträcka sammanfaller med motsvarande för biltrafiken på väg 41.

Inom utredningsområdet för väg 41 stannar tåget vid järnvägsstationerna i Derome, Veddige, Horred, Björketorp och Berghem. Plattformarna har moderniserats i Horred och Veddige. Vid Derome måste huvuddelen av resenärerna korsa väg 41 i plan på en sträcka med hastighetsbegränsningen 70 km/h.

Banverket arbetar för närvarande med en utredning vars syfte är att föreslå åtgärder för att minska antalet korsningspunkter på hela sträckan mellan Varberg och Borås. På den aktuella delsträckan finns drygt 100 korsningspunkter vilka preliminärt föreslås reduceras till ett 30-tal. Samråd kring denna utredning kommer att ske i särskild ordning. I denna förstudie har hänsyn tagits till de preliminära förslag som Banverket redovisat.

Järnvägen korsar väg 41 i plan på tre ställen inom utredningsområdet. I samtliga korsningspunkter skär stråken varandra med sned korsningsvinkel. Korsningspunkterna är signalreglerade med bommar.

Varje vardagsdygn går ett godståg i vardera riktningen mellan Varberg och Borås samt ett godståg mellan Varberg och Järlöv, strax norr om Veddige. Det senare tåget transporterar gods från betongindustrin i Järlöv.

Enligt Banverkets statistik transporterade godstågen ca 160 000 nettoton på Viskadalsbanan under år

1999. Omräknat i vägtransporter skulle den godsmängden motsvara ca 40 lastbilar per vardagsdygn (med utgångspunkt från SIKAs uppgift om ett genomsnitt på knappt 20 ton gods per lastbil och körning).

Både Varbergs och Marks kommuner framhåller betydelsen av att Viskadalsbanan finns kvar och om möjligt kan utvecklas. Banverket har i tidigare planeringsskede ställt krav på att korsningar som byggs om på grund av ny väg 41 skall vara planskilda.

Busstrafik

Förutom Västtåg, kör Hallandstrafiken tre busslinjer mellan Varberg och Veddige. En av de tre linjerna kör på den aktuella delen av väg 41, mellan Västra Derome och Veddige, med ca 10 turer i vardera riktningen per vardag, respektive 3 turer på lördagar.

Västtrafik har också bussar i utredningsområdet, vilka helt eller delvis nyttjar väg 41. Denna linjetrafik sker på sträckorna Horred - Borås, Horred - Kinna och Tostared - Björketorp - Kinna. Sammanlagt rör det sig om ca 10 dubbelturer under ett vardagsdygn.

Reguljär busstrafik förekommer inte mellan Veddige och Horred, vilket innebär att personer som reser mellan Hallands och Västra Götalands län i Viskadalsstråket för närvarande är hänvisade till tåget eller personbilen.

Antalet skolskjutsar varierar med delsträcka och i detta sammanhang nyttjas i hög utsträckning det mindre vägnätet vid sidan om väg 41.

Busstrafiken väntas öka, men procentuellt något mindre än vägtrafiken i övrigt, enligt SIKAs senaste bedömningar.

Långsamtgående trafik, gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelbanor är endast utbyggda i Veddige. I övriga tätorter saknas sammanhängande system. På landsbygden utanför tätorterna är GC-trafikanterna och långsamtgående fordon hänvisade till samma vägbana som övrig trafik. Att gå eller cykla på de smalare sträckorna är förenat med stora risker.

Flygtrafik

Det förekommer inte någon reguljär flygtrafik i området som kan sägas vara ett alternativ till transportererna på väg 41.

4.7 Byggnadstekniska förutsättningar

Topografi

Området domineras av Viskans dalgång som är en sprickdal i nordost-sydvästlig riktning. Marknivån i dalgången stiger från 4 meter över havsytan i Veddige till 25-30 meter över havsytan i Björketorp.

Mindre sprickdalar, som ansluter till Viskans dalgång, förekommer. I dessa dalgångar rinner åar som Skuttran och Syllan söder om Veddige, Lillån och Hornån vid Horred och Surtan söder om Björketorp.

På ömse sidor om Viskans dalgång och i de anslutande dalgångarna ligger markanta höjdparter.

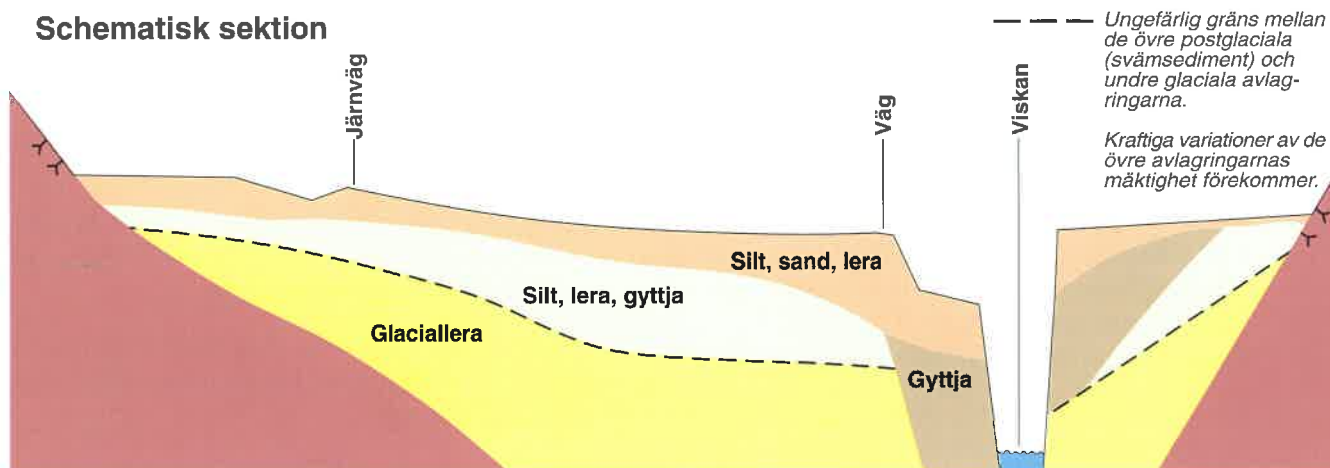
Grundförhållanden

Höjdparterna inom området består av morän och berg med lokal förekomst av organisk jord i form av torv i sänkor. Av berggrundskartor framgår att berget har varierande kvalitet. Dominerande bergart är grå gnejs. Gnejsen är måttligt glimmerrik till glimmerrik och övervägande av dålig kvalitet. Stråk av granit, sannolikt av god kvalitet, förekommer också.

Jordarterna i lågpartierna utgörs av sand, silt och lera. Sand och silt förekommer vanligen i övergången mot höjdparterna. Leran förekommer som mäktiga avlagringar i anslutning till vattendragen. Gyttja är vanlig i lerans övre del. Svämsediment av silt-sand över gyttja och lera är vanligt i anslutning till åarna.

Vid Veddige förekommer mäktiga avlagringar av sand och grus. I anslutning till Viskan mellan Veddige och sjön Dran finns lera under sanden och gruset. Sedimentområdena är känsliga med avseende på sättningar, bärighet och stabilitet. Där leran är organisk kan sättningar bli stora, delvis beroende på vägens profil.

Stabilitetsproblem förekommer norr om Veddige på platser där markytan lutar mot Viskan. Problemen med stabilitet och risk för skred är störst mellan Sundholmen och Björketorp. Väg 41 har inte erforderlig säkerhet inom delar av detta avsnitt. Här förekommer också närliggande bebyggelse. Djupare schakter i sedimentjordar kan innebära problem och påverka utformningen av bl a planskildheter. Detsamma gäller utfyllnader och bankuppfyllnad då belastningen på befintlig mark ökar.



Principsektion för grundförhållandena i Viskadalen, området mellan Sundholmen och Björketorp. Sektionens höjdskala är kraftigt överdriven.

4.8 Markanvändning

Boende

Varbergs kommun har ca 52 500 invånare. Under 1990-talet har kommunen totalt sett haft en positiv befolkningsutveckling, men Veddige hör till de tätorter i kommunen som uppvisar ett minskat invånarantal. Kommunen bedömer att trenden kommer att brytas i Veddige.

Marks kommun har ca 33 000 invånare. Mellan åren 1996 och 1999 har Marks kommun haft en negativ befolkningsutveckling - Horred och Björketorp utgör inget undantag.

Invånarantalet i orterna utmed den aktuella vägsträckan var vid årsskiftet 1999-2000 som följer:

Derome	ca	300	invånare
Veddige	ca	2 050	
Horred	ca	1 270	
Sundholmen	ca	60	
Björketorp	ca	370	

Näringsgrenar

Sett till ytan utgör jord- och skogsbruket de största näringarna i området. I Viskadalens slättområde domineras markanvändningen av jordbruk på åkermark som hör till den bästa i regionen. Större delen av utredningsområdet utanför slättlandskapet utgörs av skogsmark. I stor utsträckning är jord- och skogsbrukets transporter i viskadalen hänvisade till väg 41.

Utredningsområdet innehåller relativt många industrier, inte minst i Veddige och Horred.

Två industrier vid Veddige, Strängbetong och Derome Gruppen, är med vardera ca 250 anställda de klart största företagen i området. Deromegruppen utgör en koncern bestående av flera företag vars huvudkontor finns i Derome. Strängbetong i Järlöv tillverkar bl a pelare, balkar, taks kivor och järnvägsslipers i betong och hämtar råvaror från närbelägna täkter. Eson Pac, med ca 120 anställda, är en stor förpackningsindustri i Veddige.

I Horred dominerar de mindre möbel- och textilindustrierna, där Horreds Möbel AB är det största företaget. I tabellen redovisas de största företagen inom utredningsområdet:

Derome Gruppen	ca	250	anställda
Strängbetong	ca	250	
Eson Pac	ca	120	
Horreds Möbel AB	ca	80	
Linneväveriet i Horred	ca	40	
Horredsmattan	ca	30	
CS Möbelfabrik	ca	30	

Till andra större arbetsplatser i området hör kommunala verksamheter som skolor, äldreomsorg m m.

Väg 41 påverkar markanvändningen i framför allt tätorterna Derome, Veddige, Horred, Sundholmen och Björketorp som alla genomkorsas av vägen.

Utanför tätorterna går vägen till övervägande del genom jordbruksmark. På landsbygden ligger relativt många hus nära vägen. Vissa gårdar har bostadshus och ekonomibygnader på ömse sidor om väg 41.

Kommunala planer

Enligt översiktsplaneringen inom Varbergs och Marks kommuner är en utbyggnad av väg 41 mycket angelägen. Vidare finns målsättningar om att Viskadalsbanan skall bestå och utvecklas.



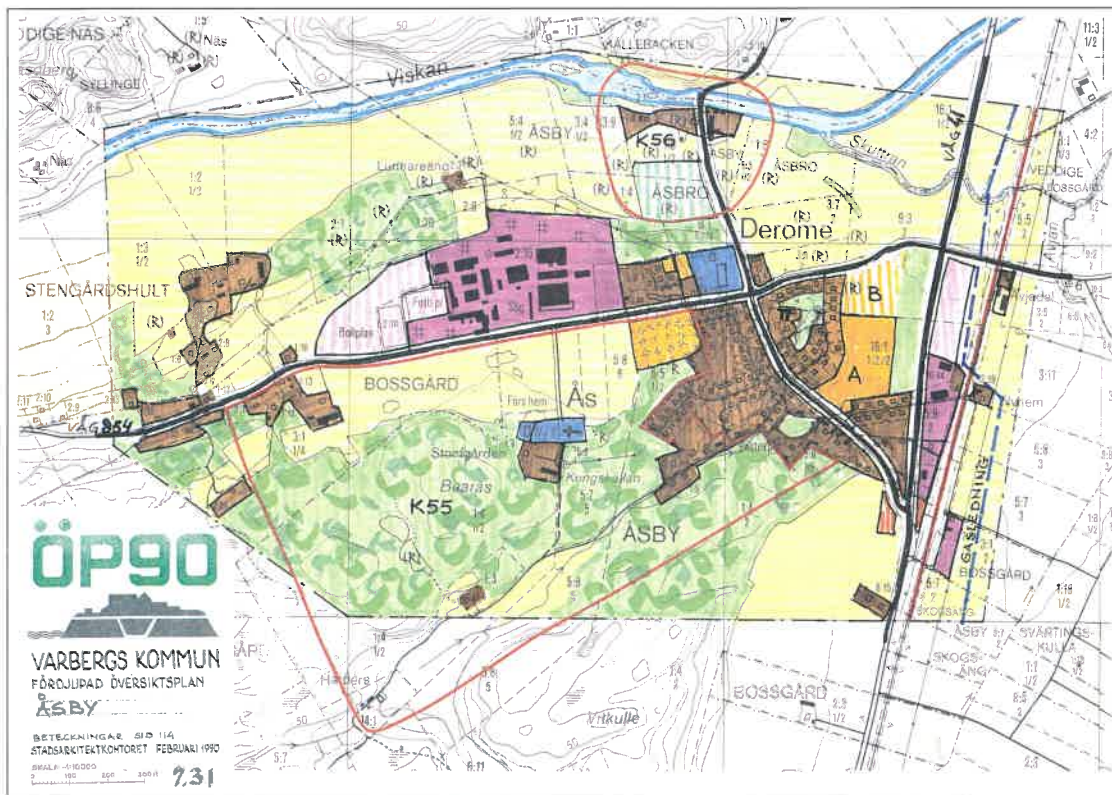
Veddige sett från norr mot söder.

Varbergs kommun

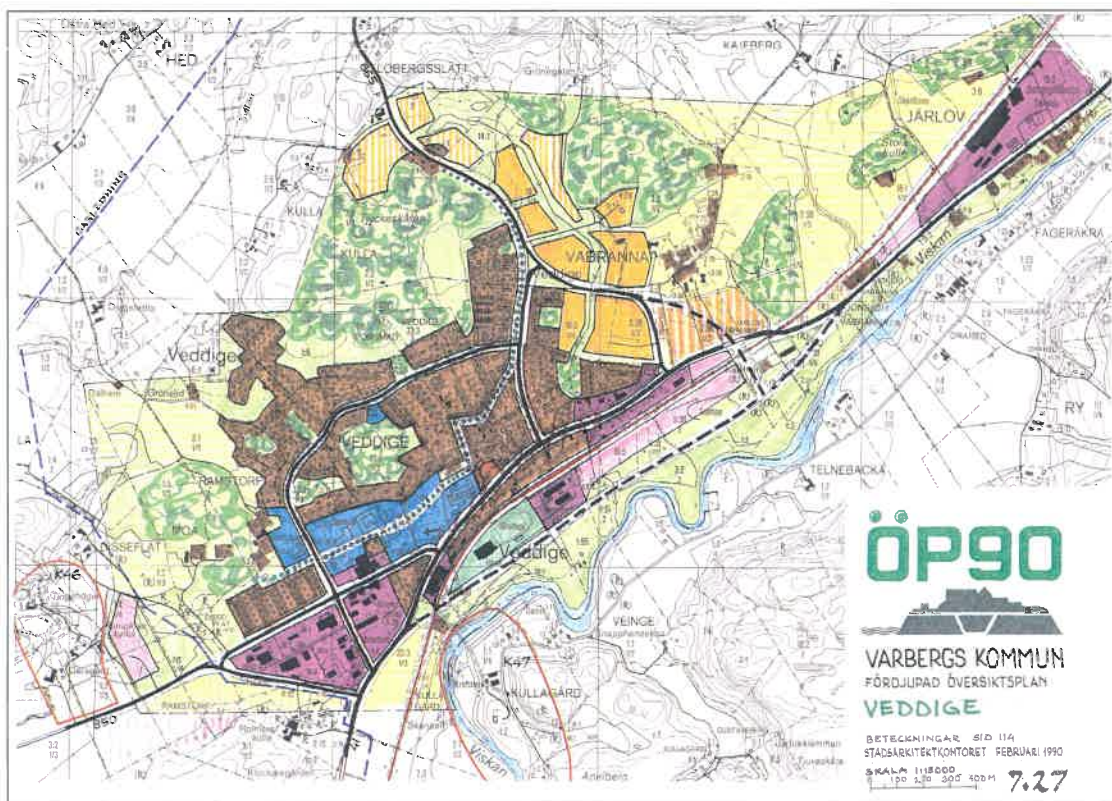
Översiktsplanen i Varberg, vilken har varit föremål för remiss- och utställningsförfarande har anpassats till tidigare beslut angående väg 41. Översiktsplanen kommer att antas av kommunfullmäktige under hösten 2001.

Vidare finns i en Fördjupad Översiktsplan avsatt en vägkorridor genom Veddige samhälle för ny sträckning av väg 41 i enlighet med den utredning som Vägverket presenterade 1988. Detaljplanlagda områden berörs i Veddige samhälle.

I en fördjupad översiktsplan för Åsby följer vägreservatet den nuvarande sträckningen av väg 41 genom Derome samhälle.



Utdrag ur Fördjupad Översiktsplan för Åsby. Planen visar att kommunen planerar för industriutveckling mellan väg 41 och järnvägen och att tätorten angörs från två korsningspunkter.



Utdrag ur Fördjupad Översiktsplan för Veddige. Planen visar ny förbifart vid Veddige enligt tidigare beslut medan befinlig vägsträckning utgör enda alternativet vid Järlov. Bostadsutveckling är tänkt vid Vabränna och verksamhetsutveckling mellan den nya förbifarten och järnvägen.

Marks kommun

I översiktsplanen för Marks kommun finns målsättningen att väg 41 skall byggas om **utanför** både Horreds och Björketorps samhällen. Från översiktsplanen kan även utläsas att järnvägen, "Viskadalsbanan", bör utnyttjas bättre för både person- och godstransporter. I **Fördjupad Översiktsplan** för Horred finns vägmark reserverad parallellt med

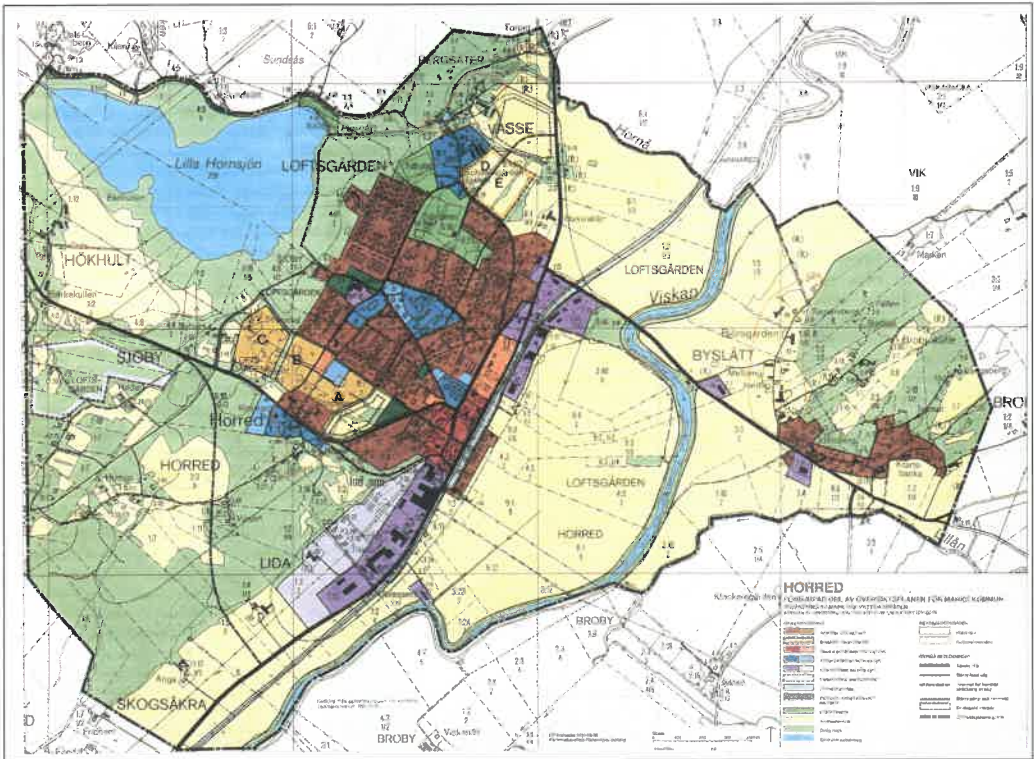
järnvägen. Reservatet överensstämmer med den arbetsplan Vägverket utarbetade 1984, men rymmer inte en ny väg med målstandarden 13 m eller s k mötesfri landsväg. I **Fördjupad Översiktsplan** för Björketorps samhälle finns mark reserverad för ny sträckning av väg 41 mellan samhället och Viskan. Detaljplanelagda områden berörs i både Horred och Björketorp.

*Horreds
samhälle
sett från
norr.*



*Björketorps
samhälle
sett från
norr.*

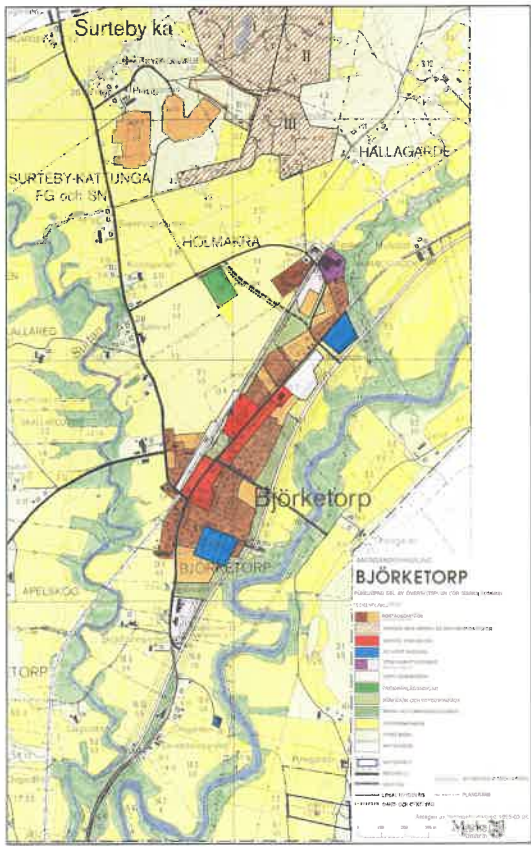




Utdrag ur Fördjupad Översiktsplan för Horred. Planen visar väg 41 i ett nytt läge utmed järnvägen.



Detaljplan för industriverksamhet utmed väg 41 i västra delen av Horred. Planen förutsätter att väg 41 flyttas utanför tätorten på sikt då angöring till varje fastighet sker direkt från väg 41. Tidigare planerad industrigata har inte tagits med.



Utdrag ur Fördjupad Översiktsplan för Björketorp. Planen visar väg 41 i ny sträckning mellan tätorten och Viskan.

4.9 Miljö

Underlag

Som underlag för miljökonsekvensbeskrivningen i vägutredningen från 1997 gjordes bl a följande delutredningar:

- Naturinventering (Naturcentrum AB)
- Kulturmiljöutredning (Älvsborgs länsmuseum)
- Landskapsinventering (Landskapsgruppen Göteborg)

De viktigaste miljövärdena beskrivs i följande textavsnitt och genom en karta som visar gällande riksintressen.

Landskapsbild och stadsbild

Landskapets uppbyggnad är enkel och klar. Dalgångens uppodlade lerslätt med Viskans åfåra i mitten omges av skogbevuxna branter och höjder.

Odlingslandskapets landskapsrum är tydliga, väldefinierade och storskaliga. Den äldre bebyggelsen är vanligtvis lokaliserad till övergångszonen mellan slättlandet och de omgivande skogklädda höjdryggarna.

I övrigt är dalen tämligen fri från bebyggelse med undantag av de samhällen som vuxit upp utmed järnvägen i dalgången.

I gränzonen mellan dal och höjder, vars bredd varierar, finner man vanligen ett mera småskaligt och mosaikartat landskap. En mångfald av landskapselement gör bilden rik. Jordmånen i dessa moränsluttningar är ofta den allra bästa, varför man här finner ädellövskog och en rik flora av såväl vedartade som örtartade växter. Läget medför även att vattenförsörjningen är god och mikroklimatet gynnsamt.

Små inägor, ängar och beteshagar tillsammans med bryn och ridåer av lövvegetation skapar en omväxlande landskapsbild vid dalsidorna. Även i själva dalgången finns landskapselement som skapar omväxling i det monotona jordbrukslandskapet. Åkerholmar och vegetationsridåer utmed vattendragen, särskilt i undersökningsområdets norra del, bidrar till variationen.



Viskadalen vid Dran omges av skogklädda höjder med markant övergång vid dalsidan. Vegetationen utmed Viskan och åkerholmar avgränsar mindre landskapsrum. Här och var finns även sår i landskapet som grustäkten i förgrunden. Täkten ligger i den sk Göteborgsmoränen och är knuten till betongindustrin vid Järlöv. Från dalen är den dock dold av en kvarvarande skogsridå.

Naturmiljö

Stora delar av Viskans och Surtans dalgångar utgör riksintresse. Detta omfattar huvudsakligen dalbotten från Dran till Björketorp. Riksintresset fortsätter norrut utanför utredningsområdet både i Viskans och i Surtans dalgångar. Riksintresseområdet innehåller höga värden utmed Viskan och dess biflöden och på dalsidorna. Stora delar inom det schematiskt avgränsade riksintresset är åkermark.

Naturen i utredningsområdet är mycket rik. Viskan rinner genom ett öppet jordbrukslandskap på botten av en bred sprickdal. Till Viskan ansluter sig ett antal större och mindre biflöden, där Surtan är det största i utredningsområdet. Dessa vattendrag med sina omgivande strandpartier har naturvärden av högsta klass.

Längs vattendragen har utbildats ett mäktigt så kallat meanderlandskap, som består av en slingrande åfåra, ridåer med strandskogar, fuktiga mader,

strandbrinkar, raviner och terrasser. Landformerna är geologiskt intressanta, strandängarna har ett rikt fågelliv och vattnet hyser både öring och lax. På de bitvis mycket branta dalsidorna växer talrika lövskogar, omväxlande med bälten av barrskog. Många av skogarna har bevarats relativt orörda och har därför utvecklat en intressant flora och fauna.

Inom utredningsområdet är delar av följande vatten-system reproduktionsområde för laxfisk: Viskan, Syllan, Dalabäcken, Skuttran, Fullsbäcken, Albäcken, Dalbäcken, Ekån, Lillån, Öxnevallabäcken, Ljungsjöbäcken, Surtan, Huledalsbäcken och Kvarnabäcken.

I höjd med Veddige passerar Göteborgsmoränen i nord-sydlig riktning. Den består av ett antal randmoräner och deltan som bildats under inlandsisens avsmältningsskede. Bildningen har ett mycket högt geovetenskapligt värde.



Viskan och dess strandområden utgör riksintresse för naturmiljön. Den är ett viktigt vatten för fiskreproduktion men även för fritidsfiske.

Kulturmiljö

Viskans dalgång är likt de övriga halländska ådalarna rik på fornlämningar. Längs den topografiskt sett dramatiska dalgången ligger de förhistoriska bosättningslämningarna längs dalgångens sidor och krön. Vid en analys av fornlämningarna i det aktuella området visar det sig att de har en relativt stor kronologisk spridning från stenålderns boplatser fram till den sena järnålderns gravfält.

Det medeltida inslaget gör sig känt genom sockenkyrkorna. Här finns också relativt rikligt med lämningar som härstammar från 1800-talets nyodlingsexpansion. Denna visar sig främst i ett stort antal torplämningar och odlingsröseområden i vad som idag är skogsmarker. Med hjälp av de kulturhistoriska lämningarna är det möjligt att se vissa, om än grova, tendenser i bebyggelsemönstret i ett långtidsperspektiv.

I den tidigare vägutredningen beskrivs 8 delområden där det samlade innehållet medfört att områdena bedömts som särskilt värdefulla från kulturhistorisk synpunkt. (Älvsborgs länsmuseum, Lödöse museum 1996). Beslutad vägkorridor berör 5 av dessa helhetsmiljöer. Väg 41 berör inget riksintresseområde.

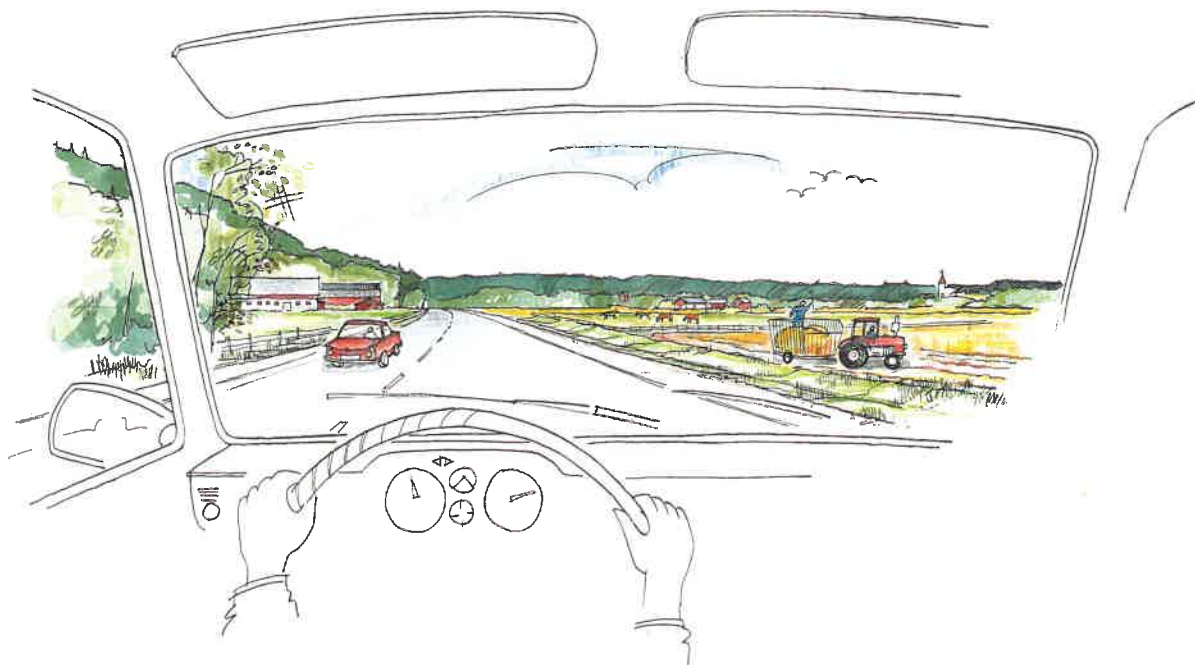
Friluftsliv

Utredningsområdet har som helhet stora kvalitéer för olika former av friluftsliv. Ett tilltalande landskap med många natur- och kulturkvalitéer är den främsta tillgången. Viskan är ett värdefullt vattendrag för fritidsfisket med bl a laxöring och ål. Viskan med närområde utgör därför, inom Hallands län, riksintresse för friluftsliv.

Hallandsleden korsar utredningsområdet och befintlig väg 41 vid Veddige. Cykelleden går på lite större vägar mellan Sällstorp och Björkhult, vandringsleden på lite mindre vägar samt stigar mellan Ulvatorp och Stora Hornsjön.

Väg 41 berör inte några andra särskilt utpekade friluftslivsområden med större utbredning.

Den föreslagna sträckningen förbi Veddige kommer att passera i direkt anslutning till befintlig idrottsplats.



En typisk vy i Viskadalen sett från trafikanten. Gårdsbebyggelsen ligger vid dalsidan och odlingslandskapet breder ut sig på båda sidor om Viskan. Där vägen går vid dalsidan upplever trafikanten en känsla av lugn och harmoni mellan bebyggelse, väg och landskap.

Naturresurser

Viskans, Surtans, Skuttrans och Syllans dalgångar består till största delen av gammal fjordbotten med sedimenteringar som gett en bördig åkermark.

Huvuddelen av utredningsområdet, utanför dalgångarna, utgörs av skogsmark med varierande produktionsförmåga.

Västsveriges tydligaste randbildning - Göteborgsmoränen - korsar Viskadalen öster om Veddige. Denna bildades för ca 12 900-12 600 år sedan, under en kall period då avsmältningen gick långsamt. Randbildningen innehåller stora mängder material av växlande sammansättning och har höga geologiska värden. Brytbarheten är därför begränsad. På flera ställen finns dock både pågående och avslutade täktverksamheter.

Förekomst av större mängder grundvatten är ofta kopplad till isälvsmaterial t ex i Göteborgsmoränen vid Järlöv.

Hälsa och säkerhet

Utredningsområdet lider av påtaglig försurning av mark och ytvatten främst beroende på utsläpp utanför kommunerna.

Viskan transporterar stora mängder näringsämnen till havet. Bl a nämns ca 1 500 ton kväve varje år som kommer från jord- och skogsbruket men också från bilars och industrins utsläpp till luft.

Trafikmängderna är sådana att halterna av föroreningar i luft beroende av trafikens utsläpp ligger väl under gällande miljökvalitetsnormer och gränsvärden.



I tätorterna utsätts många bostäder för buller och säkerhetsrisker från trafiken.

Risken för infiltration av föroreningar till grundvatten varierar. I Viskans dalgång är risken relativt liten då marken innehåller tätskikt av lera medan övergångszonen mellan berg och sedimentjordarterna i dalen är mer känslig.

Härutöver finns lokalt isälvsmaterial i form av grus och sand som är mycket känsliga främst i den s k Göteborgsmoränen men även lokalt vid bl a Horred.

Långa sträckor av Viskans strandområden är p g a markens beskaffenhet skredbenägna. Den lösa leran innebär att strandbrinkarna undermineras genom erosion och kan rasa eller glida ner i åfåran. Benägenheten ökar med nederbörden.

Mellan Sundholmen och Björketorp ligger hela nuvarande väg 41 inom ett skredriskområde. En ny väg kan därför inte byggas i samma sträckning utan mycket omfattande förstärkningsarbeten.

Skred i åbrinkarna kan förutom skador på människor och egendom även medföra avsevärda skador på vattendragets naturvärden. Strandvegetationen förstörs liksom lekområden på åbotten. Även strömningsförhållanden kan ändras drastiskt.

Antalet bostäder med ekvivalent ljudnivå över 55 dBA utomhus bedöms vara 140-150 stycken, vilket bedöms motsvara 350-450 personer.

Vibrationsproblemen utmed nuvarande väg 41 är troligen begränsade. Enstaka bostäder ligger på vibrationsbenägen mark nära vägen.

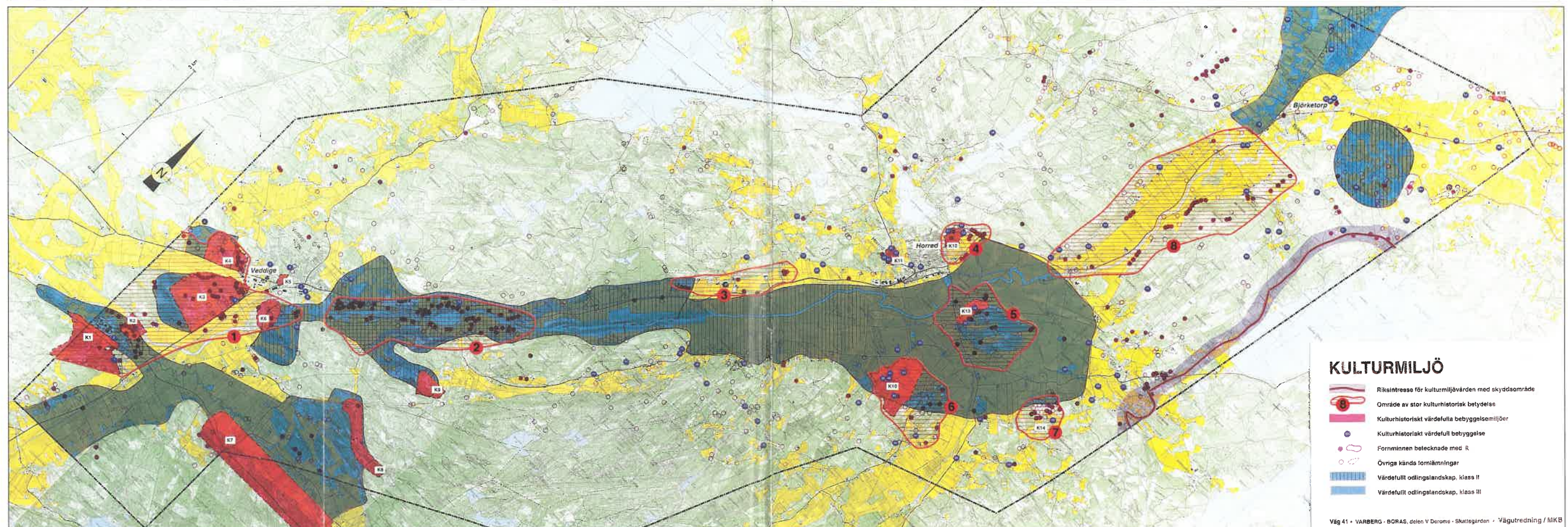
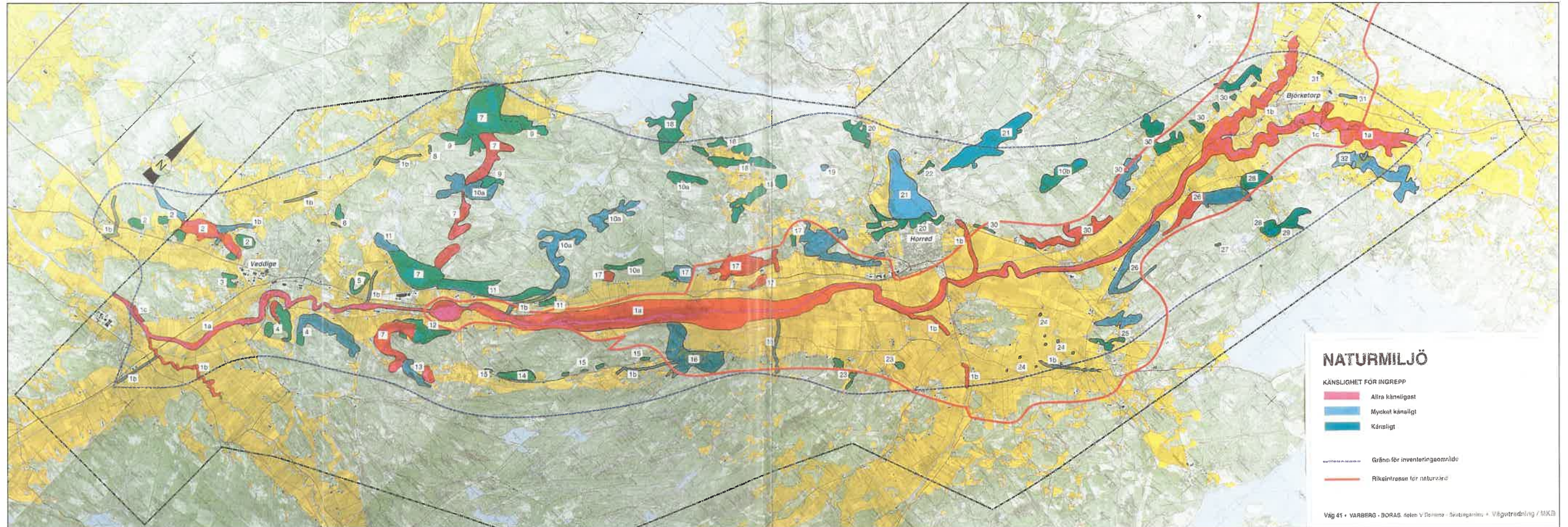
Veselångens förutsättningar att fånga upp kväve som annars följer med Viskan ut i havet har utretts. Syftet har varit att uppnå en större våtmark med längre genomströmningstid. Våtmarksprojektet har lagts på is tills vidare. Skulle det komma till utförande tangerar beslutad vägorridor detta område på stora delar av sträckan mellan Dran och Horred.



Riksintressen

- Naturmiljö
- Kulturmiljö
- Friluftsliv

Väg 41 • Förstudie för delen
Västra Derome - Berghem (Skattegården)
Arkitektingen November 2000



Kartorna är hämtade från Vägutredning, mars 1997.

5. Handlingsalternativ, konsekvenser

5.1 Allmänt

Under denna rubrik beskrivs först tänkbara vägtyper. Därefter analyseras de problem som finns idag och som väntas uppstå om större förbättringar av väg 41 inte kommer till stånd. Detta förhållande brukar kallas Nollalternativ.

I kapitlet beskrivs också vad alternativ Förbättrad väg och de tidigare beslutade vägkorridorerna med olika vägtyper innebär inom utredningsområdet. Beskrivningen är översiktlig och relateras till de trafikpolitiska målens huvudrubriker; *Tillgänglighet, Hög transportkvalitet, Säker trafik, God miljö och Positiv regional utveckling*.

5.2 Tänkbara vägtyper

Målstandard för väg 41 är 13-metersväg enligt länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Denna vägtyp har också använts som förutsättning i den tidigare vägutredningen från 1997. Väg 41 föreslås med referenshastighet 90 km/h, vilket styr vägens detaljutformning.

I vägutredningen angavs följande vägtekniska förutsättningar som grund för vägutformningen.

- Den nya vägen skulle utformas som 13-metersväg med standard enligt Vägverkets anvisningar, VU 94. I undantagsfall kunde man överväga att frångå standarden på särskilda förhållanden på platsen.
- För passage av samhällena föreslogs förbifarter.
- Lokalvägnätet skulle ansluta till väg 41 i vägskäl, dvs vägen skulle byggas utan trafikplatser.
- Uppsamlingsvägar skulle i första hand ansluta till lokalvägnätet. Enstaka anslutningar kunde kopplas direkt till väg 41.

- Alla korsningar med järnvägen skulle däremot vara planskilda.
- Framtida förbättringar av järnvägen fick inte försvåras av ny väg 41, nya lokalvägar eller anslutningsvägar.

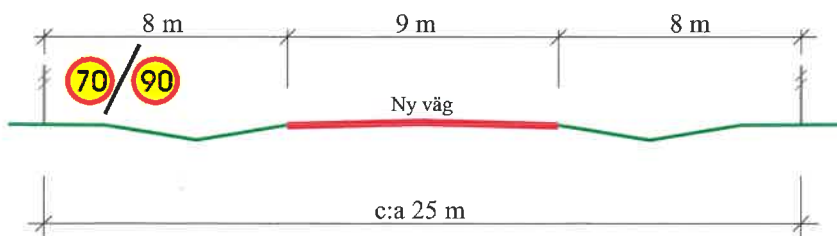
Trafiken på delsträckor har ökat mer mellan räkningstillfällena 1993 och 1998 än tidigare prognoser utvisade. Det underlag för prognoser som idag har tagits fram av SIKA tyder på fortsatt kraftig ökning av trafiken fram till 2010. I dessa övergripande prognosunderlag väntas den tunga trafiken öka mer än personbilstrafiken.

Trafikflödeskriteriet för fyrfältsväg är 8 000-12 000 fordon ÅDT (öppningsåret) medan för fyrfältsväg eller alternativ 13-metersväg anges flödeskriteriet 4 000-8 000 fordon ÅDT. Flödeskriterierna pekar på att 13-metersväg är den lägsta standard som bör väljas för att motsvara en långsiktigt hållbar lösning för väg 41. Trafikmängderna, med höga flöden sommardag, kan även motivera fyrfältsväg.

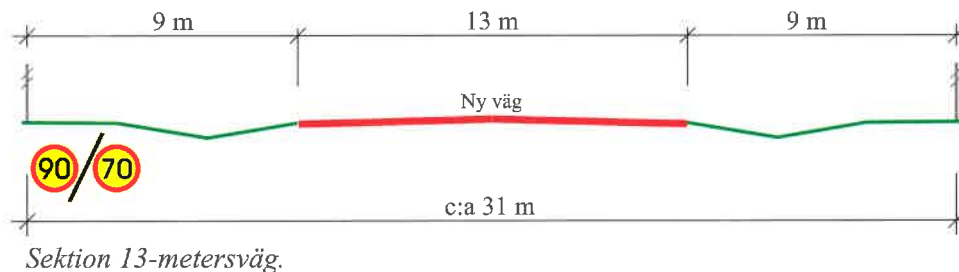
Alternativ Förbättrad väg innebär att befintlig vägsektion bibehålls i första hand men alternativet kan även innebära ombyggnad till en s k 9-metersväg på delsträckor med hänsyn till att befintlig sektion är varierande och på vissa ställen smalare än 7 m. Nedan redovisas de aktuella vägtyperna med kommentarer om för- och nackdelar.

9-metersväg (70 eller 90 km/h)

Niometersvägen är en tvåfältsväg utan vägrenar, vilken enligt Nollvisionen bör ha hastigheten 70 km/h. Den används idag även med 90 km/h. Vägtypen saknar fält för cyklister och långsamtgående fordon. Denna vägtyp, i synnerhet med referenshastigheten 90 km/h, är i hög grad beroende av separat GC-väg för att uppnå acceptabel säkerhet.



Sektion 9-metersväg.



13-metersväg (90 eller 70 km/h)

Erfarenheterna från det svenska vägnätet som till stora delar består av s k 13-metersvägar talar för att s k mötesfri landsväg, trefältsväg, bör väljas istället för 13-metersvägen. Det har visat sig att 13-metersvägen är förhållandevis olycksdrabbad där totaltrafiken och den tunga trafiken är omfattande. Den utnyttjas som en fyrfältsväg trots att den inte har tillräcklig bredd och saknar mittremsa eller avskiljande räcke mellan motsatta körriktningar.

Långsamtgående fordon, mopeder, cyklister, gående m fl som nyttjar vägrenen kommer ofta i kläm då vägrenen även nyttjas, av framför allt tunga fordon, för att släppa om den snabbare trafiken. Om Nollvisionens mål skall kunna uppnås med en 13-metersväg bör den utformas med hastigheten 70 km/h och helst med separat GC-väg. Nackdelarna har lett till att en ny vägtyp, trefältsväg införts och prövas på vissa platser i Sverige, eller att smal fyrfältsväg valts istället.

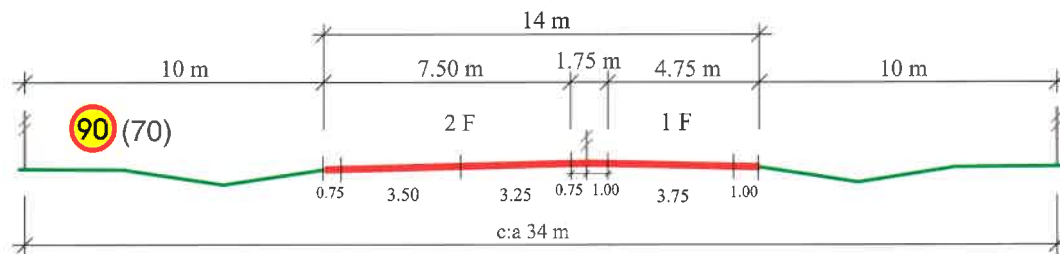
Mötesfri landsväg (90 km/h)

Trefältsvägar var ursprungligen tänkta, och har hittills i första hand använts, för att höja säkerheten på 13-metersvägar. Resultaten av de första ombyggda vägsträckorna är goda från trafiksäkerhetssynpunkt. Trafikolyckorna förväntades kunna minska med ca 20 % jämfört med 13-metersvägen. Erfarenheterna pekar på att resultatet kan bli bättre. Trefältsvägen har dock vissa nackdelar som motverkar mål om framkomlighet, kapacitet och hög

transportkvalitet. Vägtypen kräver i regel ett parallellt system med lokalväg och anslutningsvägar.

- + *Hög trafiksäkerhet.*
- + *Lägre investeringskostnad än för fyrfältsväg.*
- *Kapaciteten kan försämrats något jämfört med 13-metersvägen.*
- *Risk för trängning vid övergång från två till ett körfält samt större risk för räckespåkörning.*
- *Litet utrymme för undanmanövrar. Nödstopp kan hindra utryckningsfordon.*
- *Spårbildning med risk för vattenplaning och tidig ishalka väntas öka på den smala sektionen.*
- *Vinterväghållning blir krångligare och totalt bedöms att driftkostnaden blir cirka 80 % högre jämfört med en normal 13-metersväg.*

Vägtypen är inte möjlig att direkt applicera på nuvarande väg 41 då befintlig vägbanan till största delen har bredder som är mindre än 12 m. Trefältsvägen kan användas i befintlig sträckning men kräver då att hela vägen byggs om på grund av för liten befintlig bredd, dålig bärighet och andra tekniska brister. Trefältsvägen bedöms även vara ett alternativ vid utbyggnad i helt ny korridor på avsnitt där trafikmängderna inte motiverar den dyrare fyrfältsvägen. Vid nybyggnad föreslås trefältsvägen bli 14 m bred. Med jämna mellanrum finns påsläppssträckor där anslutningar sker i plan. Enligt Nollvisionen bör hastigheten vara 70 km/h på dessa sträckor. Påsläppen bör kunna utvecklas så att säkerheten blir tillfredsställande även vid hastigheten 90 km/h.



Sektion för trefältsväg - mötesfri landsväg.



Trefältsväg, s k mötesfri landsväg.

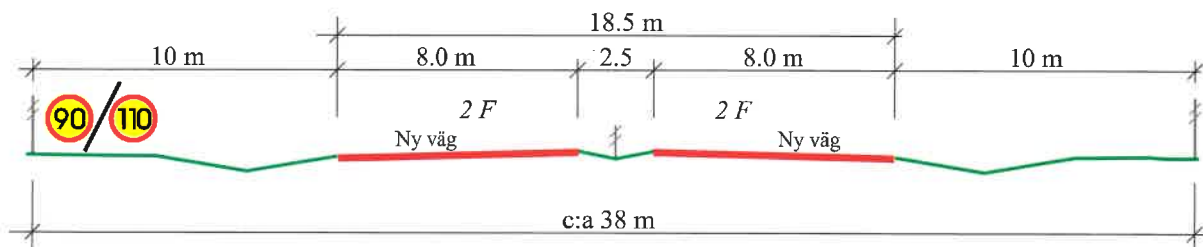
Fyrfältsväg (90 eller 110 km/h)

Fyrfältsvägen har bredden 18,5 m exklusive sidområden d v s 5,5 m bredare än 13-metersvägen. Gång- och cykeltrafik separeras från biltrafiken på annat vägnät eller på separat GC-bana utmed vägen. Långsamtgående fordon hänvisas till lokalvägnätet. Skillnaden mellan utbyggnad i ny eller befintlig sträckning är bl a lokalvägen vilken måste byggas ny om befintlig väg inte kan nyttjas för denna.

Anläggningskostnaden ligger mitt emellan trefältsvägen och motorvägen. Fyrfältsvägen på denna sträcka bedöms vara ca 10-15 % dyrare än trefältsvägen. Vägens standard kan anpassas till antingen 90 eller 110 km/h. Fyrfältsvägen har flera fördelar jämfört med 13-metersvägen och trefältsvägen,

vilka i regel uppväger nackdelen med den större åtgången av mark. I områden med känslig miljö kan dock den ca 5 m större vägbredden ha betydelse för konsekvensernas storlek. Vägtypen har mer än dubbelt så hög (ca 3 500 fordon) timkapacitet som 13-metersvägen. Följande för- och nackdelar kan nämnas.

- + *Hög trafiksäkerhet.*
- + *Bra framkomlighet med jämn trafikrytm.*
- + *Följsam till terrängen.*
- + *Hög kapacitet som t ex sväljer stora variationer mellan vinter och sommarkrygstrafik eller mellan olika timmar på dygnet.*
- *Relativt hög investeringskostnad.*
- *Relativt stora intrång.*



Sektion för fyrfältsväg.

Sammanfattas flödeskriterier, för- och nackdelar med olika vägtyper föreslås att en ny och utvecklad s k mötesfri landsväg ersätter den tidigare föreslagna 13-metersvägen. De förväntade trafikflödena kan på den södra delen av aktuell sträcka motivera fyrfältsvägens högre kapacitet och säkerhet för att en hållbar lösning skall kunna uppnås under vägens hela livslängd.

5.3 Nollalternativ

Nollalternativet, vilket används som jämförelsealternativ, innebär i regel att mindre förbättringsåtgärder genomförs successivt. Normalt vägunderhåll utförs. Bullerskyddsåtgärder genomförs efterhand för bostäder, i första hand för de som har ekvivalenta ljudnivåer över 65 dBA. Trafiksäkerhetsåtgärder (såsom TS-åtgärder) av typen säkrare sidoområden, viss förbättring av enstaka korsningar, hastighetsbegränsningar och liknande kan komma att utföras under tiden fram till år 2010 (beskrivningsår i detta fall).

Delar av väg 41 ligger inom skredkänsliga områden varför det även under perioden kommer att utföras åtgärder med syfte att eliminera skredriskerna. Dessa åtgärder, vilka bland annat omfattar avschaktning och lättfyllnad, har studerats och kostnadsberäknats till minst 22 Mkr. På sträckan kan också såväl miljöprioriteringar komma att genomföras inom tätorterna.

Nollalternativet innebär att vägen får vidkännas de förändringar som sker över tiden trots att förbättringsåtgärder är små; trafikökningen fram till beskrivningsåret, ombyggnad av angränsande delsträckor, ombyggnad av anslutande vägar m.m. Minskad belastning på vägen av oförutsedda händelser kan också inträffa.

Trafikutveckling

Om SIKAs prognoser appliceras på den nuvarande trafiken innebär detta en ökning med ca 25 % för personbilstrafiken fram till år 2010. Trafikmängderna kommer då att variera mellan ca 6 000 och 8 000 fordon ÅDT. Den tunga trafiken väntas procentuellt öka mer, ca 35 %, vilket innebär att andelen lastbilar av totaltrafiken ökar och kan då i absoluta tal uppgå till mellan 500 och 650 fordon per dygn. Sommartrafiken uppgår till en faktor 1,3 på den aktuella sträckan. Se kapitel 4.2.

Tillgänglighet

Regeringens målformulering: *Vägnätet skall utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.*

Väg 41 har idag hög planmässig tillgänglighet för biltrafikanter genom att anslutningsvägar i det närmaste finns överallt där det finns fastigheter och behov av att nå vägen. Passagerna genom tätorterna utgör inget undantag.

Tillgängligheten för de oskyddade trafikanterna är däremot mycket låg på grund av att vägen till största delen saknar vägrenar och därmed blir mycket osäker för bland annat cyklister. Detsamma gäller långsamtgående fordon av olika slag, vilka även utgör störningsmoment för den snabbare trafiken.

Busshållplatser finns i form av fickor eller enbart som stopplatser vid väggkanten. Dessa är idag relativt utsatta för den snabba trafiken och för väder och vind.

Konsekvenser i sammandrag

Tillgängligheten på väg 41 är relativt god för den snabba biltrafiken men dålig för långsamtgående fordon och oskyddade trafikanter. Den försämras med ökande trafik.

Hög transportkvalitet

Regeringens målformulering: *Vägnätets utformning och funktion skall medge hög transportkvalitet för näringslivet.*

I förarbetena till regeringens målformulering visas att detta mål i första hand avser vägnätets skick. Väg 41 har låg plan och profilstandard. Vägbredden varierar mellan 6,9 och 12,9 m. En tredjedel av sträckan har vägbredd mindre eller lika med 6,9 m. Hastigheten är nedsatt från 90 km/h till både 70 och 50 km/h. Det finns 4 st 50-sträckor och 7 st 70-sträckor. Väg 41 korsar på tre ställen järnvägen i plan, vilket leder till stopp när tåget passerar.

Vägbredden och hastighetsskyllningen leder till ojämn trafikrytm med många inbromsningar och accelerationer vilket är ogynnsamt för framför allt den tunga trafiken. Transportkvaliteten ökar påtagligt på delsträckorna mot Borås och Varberg utanför planområdet.

Väg 41 har för närvarande förhållandevis bra yt-skikt och ligger på relativt plan mark varför transportkvaliteten i detta avseende är förhållandevis god.

Där åtgärder genomförs för att minska skredriskerna kommer vägstandarderna att bli bättre.

Konsekvenser i sammandrag

Sammantaget är och förblir transportkvaliteten nedsatt på grund av vägens smala körfält med många hastighetsförändringar och på grund av de relativt långa tätortsgenomfarterna med korsande vägar, övergångsställen m.m. samt referenshastigheten 50 km/h.

Säker trafik

Regeringens målformulering: *Vägnätets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av det långsiktiga målet att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor.*

Sträckningen mellan Björketorp och Västra Derome är förhållandevis olycksdrabbad.

Antalet polisrapporterade olyckor har ökat med ca 15 % och antalet dödade och skadade med ca 25 % om man jämför femårsperioderna 1991-95 och 1995-99 med varandra. Antalet viltolyckor har ökat med ca 4 %. Den kraftiga ökningen får tillskrivas den ökade trafiken under samma period och att vägen på huvuddelen av sträckan inte förbättrats.

Olycksrisken ligger strax under riksgenomsnittet för motsvarande väg, med undantag för sträckorna med hastighetsbegränsningen 70 km/h där olycksrisken är något över riksgenomsnittet. Skadeföljden är dock hög på sträckan, framförallt på 50-sträckorna genom tätorterna.

Delsträckan utmed Viskan mellan Sundholmen och Björketorp har teoretiskt så låg stabilitet att vägen partiellt skulle kunna glida ut i ån. Om ett sådant skred skulle inträffa kan både människor och miljö komma till skada. Omfattande nederbörd ökar risken för skred.

Väg 41 har även anvisats som en primär transportled för farligt gods trots de brister i sektion och annan säkerhet som beskrivits ovan.

Konsekvenser i sammandrag

Även om vägen förbättras i vissa avseenden med Nollalternativet kommer sannolikt olyckorna att ligga kvar på samma höga nivå då vägens bredd och avsaknaden av vägrenar kommer att bestå. Så kallade TS-åtgärder bedöms kunna innebära att skadeföljden av olyckorna blir lindrigare.

Stabilitetsproblemen kommer sannolikt att åtgärdas på särskilt skredkänsliga avsnitt varför säkerheten i detta avseende förbättras.



Väg 41 passerar över gårdstunet vid gården Huledal norr om Björketorp. Husgavlarna står nära vägen och sikten är dålig. Denna typ av miljöer kan inte förbättras utan ombyggnad i ny sträckning.

God miljö

Regeringens målformulering: *Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till krav på en god livsmiljö för alla, där natur och miljö skyddas för skador. En effektiv hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser skall främjas.*

Nollalternativet innebär att ny mark inte tas i anspråk, vilket är positivt för hushållningen med mark och för i stort sett alla bevarandebestånden.

Den aktuella sträckan saknar däremot skydd mot föroreningar från vägdragvatten och läckage i samband med olyckor vid Viskan med biflöden, sjön Dran och vid grundvattenförekomster.

Nollalternativet innebär vidare att huvuddelen av de bullerutsatta bostadshusen förblir oskyddade och att vibrationsproblem kan kvarstå på några platser.

Den ojämna trafikrytm, som bl a är följden av vägens varierande standard, innebär att avgasutsläppen blir onödigt höga på sträckan som helhet.

Konsekvenser i sammandrag

Störnings- och säkerhetsproblemen utmed väg 41 består men Nollalternativet innebär att ny mark inte tas i anspråk, vilket är positivt för alla bevarandebestånden inklusive jord- och skogsbruket.



I Horred finns parkeringsplatser vid industrier intill väg 41 där bilar med relativt dålig sikt backar direkt ut på vägen.

Positiv regional utveckling

Regeringens målformulering: *Transportsystemet skall främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheter för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.*

Näringslivets behov av transporter har ökat, bland annat genom minskad lagerhållning och "just in time"-leveranser. Rörligheten på arbetsmarknaden har också ökat, vilket innebär relativt omfattande arbetspendling som till stor del sker med bil. Fritidsresandet varierar men har även ökat till följd av högkonjunkturen.

Väg 41 utgör en viktig transportled för alla dessa kategorier mellan Boråsregionen, Kinna - Skene och Västkusten med bl a Varbergs hamn och en mängd fritidsaktiviteter utmed kusten. Kopplingen till södra Sverige och kontinenten via E6 skapar också behov av en bra väg i det aktuella stråket.

Möjligheterna till utveckling inom mindre orter mellan de större och expansiva regionerna är i hög grad knuten till högkvalitativ och bekväm transportinfrastruktur. Bekväma transporter mellan bostad och arbete är också en viktig faktor för möjligheterna att behålla den bofasta befolkningen på de mindre orterna med begränsad arbetsmarknad.

Nollalternativet kommer successivt att försämra möjligheterna för den regionala utvecklingsplaneringen. Den aktuella sträckan kommer att förbli en flaskhals på väg 41 mellan Borås och kusten, vilket innebär att det kan uppstå svårigheter att behålla de företag och den befolkning som har behov av bra kontakt med Västkusten och södra Sverige.

Konsekvenser i sammandrag
Nollalternativet kommer successivt att försämra förutsättningarna för regionalt näringsliv, rörlighet på arbetsmarknaden eller möjligheterna att snabbt nå Västkusten, södra Sverige och kontinenten.

5.4 Förbättrad väg 41

Enligt Väglagen, 14 b § *Byggande av väg*, skall senast i vägutredningsskedet ett alternativ med förbättring av befintlig väg beskrivas.

Ett förbättringsalternativ kan innehålla olika förbättringsåtgärder beroende av vägens ingående standard och måste därför i vägutredningsskedet/arbetsplaneskedet studeras på samma sätt som ett ombyggnads- eller nybyggnadsförslag och åtgärderna undersökas noggrant vad avser säkerhets effekter, miljöeffekter, lönsamhet m m.

Förbättringarna bedöms i första hand omfatta trafiksäkerhetshöjande och miljöförbättrande åtgärder men även andra typer av åtgärder kan bli aktuella om de visar sig medföra positiva effekter till rimlig kostnad. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder får, förutom minskat mänskligt lidande, ofta också god samhällsekonomisk lönsamhet.

Då alternativet Förbättrad väg inte tidigare behandlats i den mening som lagen avser har Vägverket bedömt att det är av intresse att i denna förstudie principiellt beskriva vilken typ av åtgärder som kan bli aktuella. Alternativet finns då med vid förnyat beslut om den fortsatta inriktningen av projektet. Visserligen rymmer den tidigare beslutade korridoren även befintlig väg men avsikten har varit att till största delen anlägga ny väg vid sidan av den nuvarande.

Enligt Nollvisionen innebär förbättring av befintlig tvåfältsväg att hastigheten egentligen bör sänkas till 70 km/h på hela sträckan för att begränsa skadorna vid mötesolyckor, vilka är vanliga där vägen saknar avskiljande räcke eller mittremsa mellan körfält med mötande trafik. Vi bedömer att det skulle vara svårt att förklara en generell hastighets sänkning samtidigt som befintlig väg förbättras jämfört med nuläget. Alternativ Förbättrad väg bör därför inriktas mot åtgärder som gör det möjligt att bibehålla nuvarande bashastighet 90 km/h med acceptabel trafiksäkerhet.

Kartorna på nästföljande sidor visar på tänkbara åtgärder inom ramen av ett förbättringsalternativ. Dessa åtgärder skall betraktas som principer och har inte studerats i detalj i denna förstudie. Kostnaderna har uppskattats till storleksordningen 140-160 Mkr. I följande textavsnitt beskrivs åtgärderna kortfattat.

Möjliga generella åtgärder

- *Generellt föreslås att utfarter från fastigheter utanför tätorterna samordnas genom parallella anslutningsvägar. Där det är möjligt bör även plankorsningar med järnvägen åtgärdas.*
- *Väg 41 förses med hinderfria sidoområden där detta är möjligt.*
- *Bostäder med ljudnivåer över 65 dBA buller skyddas.*
- *Busshållplatser förbättras.*
- *På platser där väg och järnväg ligger närmare än gällande säkerhetsavstånd förbättras skyddet mot avkörning genom räcken utmed väg 41.*

Möjliga lokala åtgärder

- *Vid Derome byggs en planskild korsning för GC-trafik över eller under väg 41 så att järnvägsstationen kan nås utan konflikt med biltrafiken.*
- *Mellan Veddige och Järlöv föreslås planskild korsning med Viskadalsbanan.*
- *Utfarter från betongindustrin vid Järlöv samordnas till två stycken.*
- *Vid Vabränna förbättras vägens plan och höjdprofil genom ombyggnad i delvis ny sträckning. Två alternativ synes möjliga.*
- *Vid Bosgården föreslås planskild korsning med järnvägen.*
- *I den västra delen av Horred byggs ny kommunal industrigata, vilket ger möjlighet till stängning av utfarter mot väg 41 på en sträcka av ca 1 km.*
- *Genomfarten genom Horred miljöprioriteras enligt modell i Veddige.*
- *Vid Sundholmen föreslås planskild korsning med järnvägen samt ombyggnad i ny sträckning utanför samhället. Två alternativ synes möjliga.*
- *Delen mellan Sundholmen och Björketorp åtgärdas enligt minimimodell med avseende på skredrisker.*
- *Mellan Surtan och södra Björketorp byggs ny sträckning väster om den nuvarande.*
- *Genomfarten genom Björketorp miljöprioriteras enligt modell i Veddige.*
- *Svackan vid Svarvaregården höjs upp och ny sträckning föreslås söder om ekonomibyggnaderna vid gården Huledal.*

Trafikutveckling

Trafikutvecklingen på väg 41 fram till ombyggnadstidpunkten blir densamma som med Nollalternativet.

Tillgänglighet

Den fysiska tillgängligheten till vägen från angränsande fastigheter blir genom stängning av utfarter sämre än vad som är fallet med Nollalternativet. Brukningen av gårdar försvåras för de som har mark på båda sidor om väg 41. Tillgängligheten för oskyddade trafikanter förbättras enbart i tätorterna Horred och Björketorp.

Konsekvenser i sammandrag

Sammantaget bedöms att tillgängligheten förbättras i tätorterna men försämras för huvuddelen av trafikanterna på landsbygden.

Hög transportkvalitet

Transportkvaliteten för näringslivet förbättras å ena sidan genom mindre utfarter och planskildheter med järnvägen men försämras sannolikt genom miljöprioriterade åtgärder på relativt långa sträckor i tätorterna. Restiden bedöms öka på dessa delsträckor. Restidsförlängningen kommer sannolikt att upplevas som försämringar för denna trafikantkategori. Väg 41 kommer att förbättras vad avser ytskikt, vilket å andra sidan förbättrar transportkvaliteten.

Konsekvenser i sammandrag

Sammantaget bedöms att föreslagna åtgärder kommer att uppfattas som försämringar för näringslivets transporter.

Säker trafik

Säkerheten höjs genom föreslagna förbättringsåtgärder. Fortfarande är dock säkerheten låg för oskyddade trafikanter som tvingas dela körfält med övrig trafik på huvuddelen av sträckan. Kollisioner mellan bil, i synnerhet tunga fordon, leder ofta till allvarliga skador.

Miljöprioriterade avsnitt med låg hastighet (eventuellt 30 km/h) innebär dock väsentligt höjd säkerhet även för denna trafikantkategori i tätorterna.

Konsekvenser i sammandrag

Säkerheten höjs men är fortfarande låg, framför allt för oskyddade trafikanter på sträckor mellan miljöprioriterade avsnitt.

God miljö

Förbättringsalternativet innebär att ny mark, med några undantag, endast tas i anspråk för breddning, vilket är positivt för hushållningen med mark och för alla bevarandebestånden däribland jordbruket.

Vägen förses med avkörningsskydd på känsliga sträckor, vilka minskar risken för olyckor där utsläpp av t ex farligt gods skulle kunna skada vattendrag eller andra känsliga områden.

Vibrationer i mark kvarstår även efter Förbättringsalternativets åtgärder. Risken för skred elimineras.

Huvuddelen av de bullerutsatta bostadshusen förblir oskyddade.

Konsekvenser i sammandrag

Förbättringsalternativet innebär att relativt lite ny mark tas i anspråk, vilket är positivt för alla bevarandebestånden inklusive jord- och skogsbruket. Föroreningsrisker från trafiken minskar medan bullerstörningarna utmed väg 41 består för huvuddelen av de störda bostäderna.

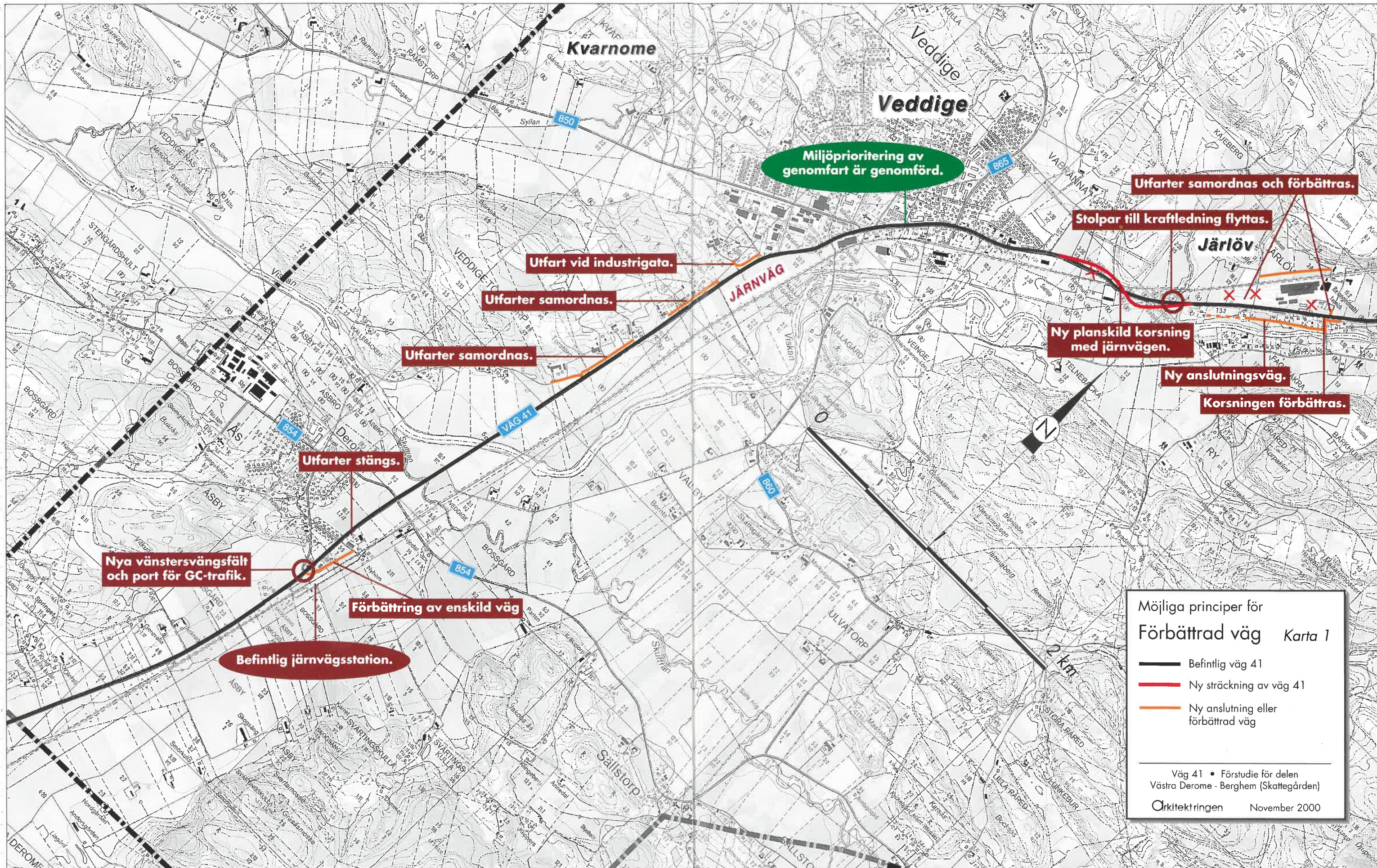
Positiv regional utveckling

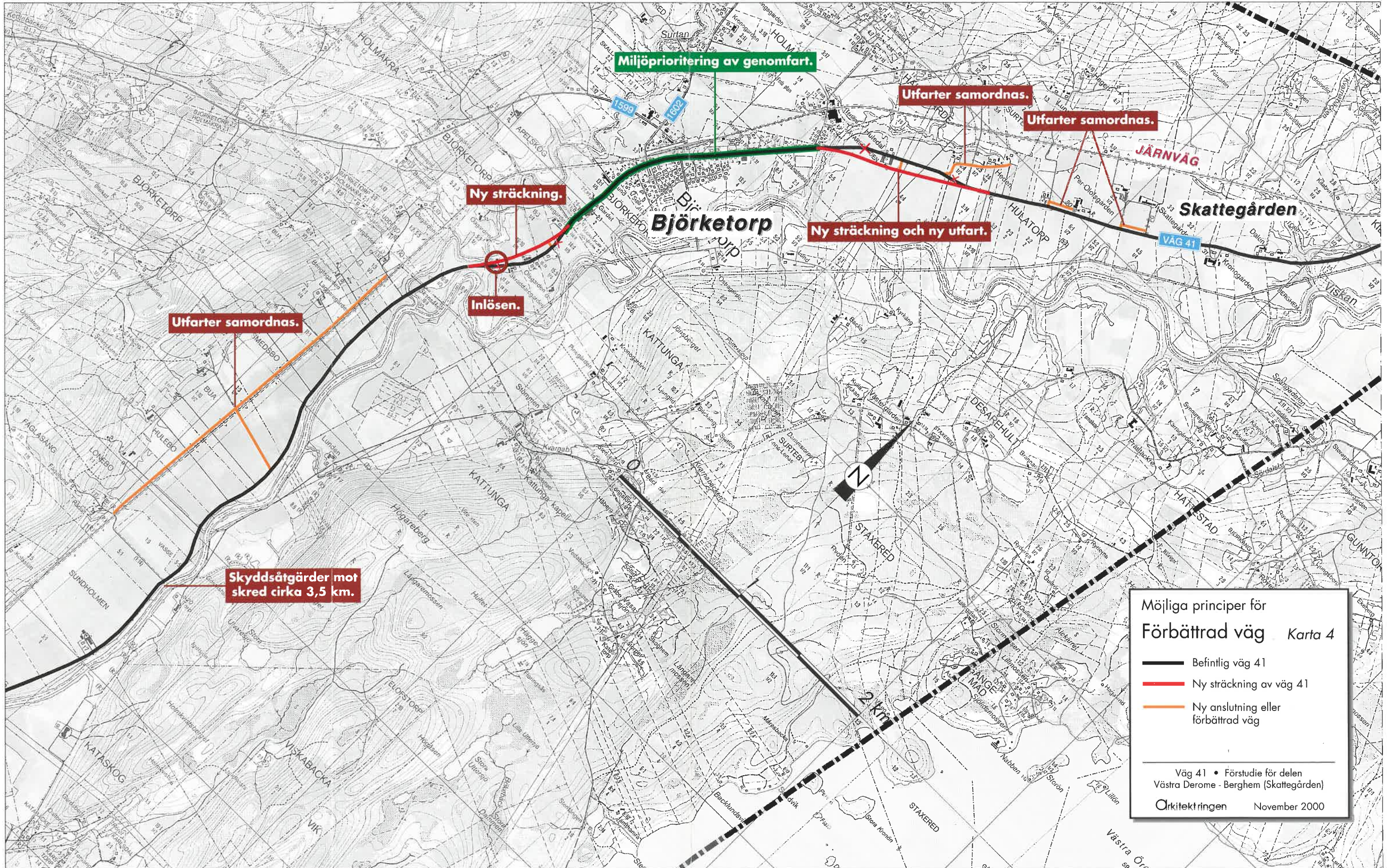
Förbättringsalternativet kommer sannolikt att försämrade möjligheterna för den regionala utvecklingsplaneringen. Den aktuella sträckan kommer att upplevas som en lika stor eller större flaskhals än idag på grund av ökad trafik utan att vägen getts högre kapacitet. Transporterna tar sannolikt något längre tid.

Restiden ökar också för den enskilde arbetspendlaren, oavsett resa med buss eller bil, och framkomligheten försämras successivt vilket sannolikt minskar benägenheten att pendla. Indirekt väntas detta medföra att orter med få arbetstillfällen får svårare att behålla sin befolkning.

Konsekvenser i sammandrag

Förbättringsalternativet förbättrar inte förutsättningarna för regionalt näringsliv och gynnar inte rörlighet på arbetsmarknaden eller möjligheterna att snabbt nå Västkusten, södra Sverige eller kontinenten.





Möjliga principer för
Förbättrad väg Karta 4

- Befintlig väg 41
- Ny sträckning av väg 41
- Ny anslutning eller förbättrad väg

Väg 41 • Förstudie för delen
 Västra Derome - Berghem (Skattegården)

Arkitektringen November 2000

5.5 Anläggning av väg i ny sträckning

Anläggning i ny sträckning innebär utbyggnad i Röd korridor enligt tidigare beslut. Mot bakgrund av utvecklingen av vägtyper enligt beskrivningen i kapitel 5.2 föreslås att en s k mötesfri landsväg ersätter den tidigare beslutade 13-metersvägen.

Den mötesfria landsvägen byggs med bredden 14 meter. Den utvecklas och modifieras så att huvuddelen av sträckan kan ges referenshastigheten 90 km/h. Modifieringar kan vara trafikplatser i de mest belastade korsningarna, planskildheter med järnvägen, lokalvägar för långsamtgående fordon och GC-trafik (delvis befintlig väg), separata GC-vägar där det finns behov av sådana, högklassiga påsläppssträckor där omkörningsfältet byter sida, särskilda brukningsvägar m m.

Följande åtgärder föreslås:

Möjliga generella åtgärder

- *Generellt föreslås att utfarter från fastigheter utanför tätorterna samordnas genom parallella anslutningsvägar till påsläppssträckor som kan ligga på ca 2-3 kilometers avstånd från varandra.*
- *Samtliga korsningar mellan väg 41 och järnvägen görs planskilda. Korsningar mellan anslutningsvägar och järnvägen görs planskilda, där så är möjligt.*
- *Väg 41 förses med hinderfria sidoområden eller räckan.*
- *Bostäder med ljudnivåer över 55 dBA bullerskyddas.*
- *Busshållplatser byggs ut med hög trafiksäkerhet och med trivsel för resenärer.*

Möjliga lokala åtgärder

- *Vid Derome samordnas befintliga utfarter.*
- *Nuvarande genomfart i Veddice ersätts med förbifart i Röd korridor.*
- *Vid Järlöv studeras val av Röd korridor ytterligare. Järnvägen skall korsas planskilt.*
- *Nuvarande genomfart i Horred ersätts med förbifart i Röd korridor.*
- *Vid Sundholmen föreslås planskild korsning med järnvägen samt ombyggnad i ny sträckning norr om samhället.*
- *Delen mellan Sundholmen och Björketorp studeras ytterligare inom Röd korridor. Möjligheter att minska kostnaderna för utbyggnaden bör tas till vara samtidigt som skredriskerna elimineras.*

- *Genomfarten genom Björketorp ersätts med en förbifart i Röd korridor öster om samhället.*
- *Ny väg 41 ansluts till tidigare projekterad väglinje vid Skattegården.*

Trafikutveckling

Vägtypen i sig själv bedöms inte påverka trafikutvecklingen särskilt mycket utan förändringen bedöms bli densamma som med alternativ Förbättrad väg. Vid tätorterna sker en fördelning av trafiken mellan den nya förbifarten och befintlig genomfart.

Indirekt kan den nya vägen medföra ökad kommunal utveckling av industri och boende i Viskadalens samhällen, vilket sannolikt genererar mer trafik. Regional utveckling ligger i linje med de transportpolitiska målen.

Kostnader

Anläggningskostnaderna beräknades under det tidigare utredningsskedet till ca 675 Mkr för ny 13-metersväg. En mötesfri landsväg i ny sträckning bedöms bli ca 10 % dyrare än 13-metersvägen. Den samhällsekonomiska nyttan bedöms, trots den högre investeringskostnaden, bli något högre på grund av minskade olyckskostnader.

Tillgänglighet

Den föreslagna vägtypen kommer att få tillräcklig kapacitet även om denna minskar något jämfört med 13-metersvägen. Kapaciteten förstärks genom att befintlig väg ligger kvar som lokalväg på delsträckor. Tillgängligheten blir god för både genomgående trafik och för dem som bor eller är verksamma vid sidan av vägen genom att påsläppssträckor ordnas relativt tätt.

Lokalvägssystem på delsträckor innebär också att det kommer att finnas valmöjligheter för den lokala trafiken där denna är som störst, vilket ökar tillgängligheten för alla trafikantgrupper inklusive oskyddade trafikanter och långsamtgående fordon.

Konsekvenser i sammandrag

Tillgängligheten till väg 41 förbättras för den långväga trafiken och för de som bor eller verkar inom utredningsområdet. Tillgängligheten förbättras även genom partiella lokalvägar.

Hög transportkvalitet

Transportkvaliteten förbättras med en ny trefältsväg med hög teknisk kvalitet jämfört med Noll-

alternativet förutsatt att hastigheten blir 90 km/h på huvuddelen av sträckan. Lastbilstransporter kan hålla jämn fart på huvuddelen av sträckan.

Konsekvenser i sammandrag

Transportkvaliteten höjs för alla trafikantgrupper.

Säker trafik

Utbyggnad till mötesfri landsväg enligt föreslagen modell väntas medföra högre trafiksäkerhet för alla trafikantgrupper.

Antalet olyckor respektive dödade och skadade människor väntas reduceras med ca 20-25 %, vilket innebär ca 25 personer färre under en femårsperiod. Hittills gjorda erfarenheter visar att antalet dödade och svårt skadade minskar i högre grad än lindrigt skadade.

Busshållplatser kommer att utformas med ökad trafiksäkerhet och i vissa lägen kombineras med plan-skilda GC-korsningar över eller under väg 41.

Konsekvenser i sammandrag

Trafiksäkerheten höjs och antalet dödade och svårt skadade offer för trafikolyckor väntas reduceras med ca 20-25 %. Förutom allt mänskligt lidande bedöms detta innebära, minskade samhällsekonomiska kostnader i storleksordningen 200 Mkr under en femårsperiod.

God miljö

Utbyggnad till mötesfri landsväg medför både positiva och negativa miljökonsekvenser. En trefältsväg i huvudsakligen ny sträckning kan inte byggas utan betydande intrång i framför allt jordbruksmark. Utbyggnad kommer att innebära följande:

Landskapsbild och stadsbild

Landskapsbilden påverkas främst där väg 41 och lokalvägar lyfts upp på bro för att passera järnvägen eller där trafikplatser byggs, t ex vid Horred. På vissa platser kan den nya sträckningen verka splittrande på sammanhängande jordbruksområden, vilka fragmenteras av ett nytt stråk. På huvuddelen av sträckan kan ny väg byggas med relativt låga bankhöjder och med god anpassning till befintlig marknivå.

Konsekvenser i sammandrag

Landskapsbilden påverkas som helhet förhållandevis lite av ny väg inom tidigare beslutad vägorridor. Stadsbilden kan förbättras i tätorterna då

genomfartstrafiken flyttas till förbifarter, vilket ger större möjligheter att miljöanpassa nuvarande sträckning och större handlingsfrihet i markutnyttjandet utmed nuvarande genomfarter.

Natur- och kulturmiljö

Utredningsområdet innehåller flera relativt orörda större naturområden och talrika mindre natur- och kulturområden med högt värde. Viskans och biflödenas åfåror hör till de mest värdefulla naturmiljöerna. Dalstråkets långa historia har också satt tydliga spår med många lämningar, varav de äldsta från stenåldern, samt flera värdefulla bebyggelsemiljöer.

Röd korridor norr om Järlöv ligger inom riksintresse för naturmiljön. Risken för allvarlig påverkan på riksintresset som helhet eller på lokalt värdefulla biotoper är trots allt förhållandevis liten. Den nya vägen förutsätts få fullgott skydd mot föroreningar och olyckor som kan innebära föroreningar vid sjön Dran, Viskans översvänningsområden och passager intill eller över vattendragen. Eventuella omgrävningar utföres så att fiskreproduktionen inte skadas långsiktigt.

Risken för påverkan på kulturhistoriskt värdefulla objekt är större då dalen innehåller täta fornlämningar och till stora delar består av värdefullt odlingslandskap. Utöver kända lämningar kan det även finnas objekt som uppdagas i samband med kommande utredningar. Korridorbredden medger vissa sidflyttningar av vägen, vilket är lättare att tekniskt utföra med en mötesfri landsväg än med en 13-metersväg. Riksintressen för kulturmiljön påverkas ej.

Konsekvenser i sammandrag

Värdefulla naturmiljöer påverkas i begränsad omfattning på huvuddelen av sträckan. Risk för påtaglig skada på riksintresset bedöms inte föreligga. Risken för påverkan på främst fornlämningar är relativt stor inte minst i området kring Dran.

Friluftsliv

Den södra delen av Viskan och dess strandområde utgör riksintresse för friluftslivet (delen inom Hallands län). Riksintresset är i hög grad kopplat till Viskans värde för fiskreproduktion och indirekt fritidsfiske. Den negativa påverkan från ny väg på värdena inom detta område väntas bli ringa. I övrigt påverkas inte direkt några friluftslivsintressen.

Konsekvenser i sammandrag

Risken för påverkan på friluftslivets intresseområden blir relativt liten och inskränker sig till att den orörda strandzonen utmed Viskan på kortare delsträcka kan bli något smalare än för närvarande.

Naturresurser

Viskadalens åkermark hör till den bästa i regionen. På vissa ställen finns rikliga grustillgångar, bl a i den s k Göteborgsmoränen vid Veddige och vid Björketorp. Dessa isälvsavlagringar har god tillgång på grundvatten och är känsliga för infiltration av föroreningar.

Ombyggnaden i ny sträckning kan innebära att ca 80-90 ha åkermark tas i anspråk, dock oftast i närheten av nuvarande väg. Mellan Sundholmen och Björketorp kan vägen medföra större splittring av sammanhängande skiften då korridoren rymmer flera olika alternativ på denna delsträcka.

Påverkan på grundvattenförekomster bedöms bli liten med modern vägbyggnadsteknik, vilket innebär att vägdagvatten tas om hand och renas eller avleds från känsliga områden samt att olika åtgärder vidtas för att minimera risken för utsläpp i känsliga områden i samband med olyckor. Grustillgångar kan påverkas vid Järlöv, beroende på slutligt alternativ. Den grusförekomst som ev kommer att påverkas är dock till stora delar uttagen.

Konsekvenser i sammandrag

Konsekvenserna av ny sträckning blir mest negativa för jordbruksmarken. Relativt stor areal tas i anspråk på den ca 3,5 mil långa sträckan men risken för nedläggning av jordbruk på grund av vägen bedöms som liten. Föroreningrisken på yt- och grundvatten bedöms minska jämfört med nuläget.

Hälsa och säkerhet

Bullermiljön kommer att förbättras för alla som har ljudnivåer över gällande riktvärden. Före bullerskyddsåtgärder minskar antalet bullerutsatta personer från ca 450 till ca 165 genom att trafiken flyttas bort från tätorter och områden med tätare bebyggelse. Målsättningen efter åtgärder är att ingen utsätts för ljudnivåer över gällande gränsvärden.

Utsläppen från biltrafiken minskar i vissa avseenden fram till år 2010 oavsett vägutbyggnaden. Förändringen på grund av ny väg blir liten vad avser totala utsläppsmängder. Däremot kommer luften att bli bättre för människor i tätorterna och på de platser där vägen dras längre från bebyggelse.

Säkerheten för både miljö och människor mot olyckor med farligt gods, avkörningar m m höjs då vägen generellt blir säkrare och flyttas bort från tätare bebyggelse samt förses med skydd där detta behövs.

Konsekvenser i sammandrag

En ny väg förbättrar väsentligt boendemiljön och de boendes säkerhet mot alla typer av olyckor där trafikanter är inblandade förbättras. Dessutom ökas säkerheten mot tillfälliga utsläpp. Föroreningar på vattendrag från vägdagvatten minskar.

Positiv regional utveckling

Ombyggnaden bedöms leda till restidsförkortning för den genomgående trafiken genom att passagerarna genom tätorterna försvinner.

Framkomligheten förbättras i förhållande till nuvarande väg bl a genom att den nya vägen förses med omkörningsfält i båda riktningarna.

Transportkvaliteten förbättras genom en ny och tekniskt bra väg, vilket bedöms främja rörlighet på arbetsmarknaden och företagens möjligheter till bekväma transporter.

Möjligheterna för hushållen att nå viktiga samhällsfunktioner, kulturutbud och väl sorterade servicemarknader förbättras, vilket har stor betydelse för medborgarnas livskvalitet.

Konsekvenser i sammandrag

De föreslagna utbyggnadsåtgärderna bidrar till att i olika grad främja en positiv regional utveckling.

5.6 Sammanfattning av handlingsalternativ

Genomgången av *Nollalternativ*, *Förbättrad väg* och tidigare förslag med *Anläggning av väg i ny sträckning* visar tydligt på fördelar med det senare alternativet. Med *Nollalternativet* skulle vägens låga standard bibehållas. Förbättring av befintlig väg löser inte problemen och är ingen långsiktig lösning mot bakgrund av den förväntade trafikökningen. Kostnaden blir hög trots att vägens standard endast förbättras punktvis.

6. Samråd

6.1 Tidigt underhandssamråd

Vägverket har i inledningsskedet av arbetet med föreliggande förstudie genomfört samråd med Marks och Varbergs kommuner, länsstyrelserna i Hallands och Västra Götalands län samt Banverket.

Syftet med dessa samråd har varit att tidigt informera om att projektet återstartar och avlyssna hur respektive part ser på tidigare beslut samt huruvida annan planering innebär förändringar av tidigare material och beslut.

Marks kommun

Marks kommun har inte funnit anledning till ändrad uppfattning i vägfrågan. Företrädare för kommunen betonar vikten av att utbyggnaden kommer till stånd inom rimlig tid. Vidare framhåller kommunen vikten av att väg 156 från Skene mot Göteborg förbättras.

Varbergs kommun

Företrädare för Varbergs kommun anser att tidigare beslut ligger fast. Den kommunala planeringen har anpassats till de förutsättningar som vägutredningen lade fast. Man betonar vikten av att en entydig korridor läggs fast förbi Järlöv och att projektet kommer till utförande snarast. Utbyggnad av väg 41 är den viktigaste vägfrågan i Varbergs kommun.

Länsstyrelsen i Hallands län

Företrädare för Länsstyrelsen är angelägen om att omtaget i planeringsprocessen inte försenar projektet och att det kan föreligga ett eventuellt nytt underlag inom ca 1 år då länstransportplanen skall revideras. Länsstyrelsen påpekar även behovet av arkeologisk utredning i samband med ytterligare studier av ny vägsträckning vid framför allt Järlöv.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Företrädare för Länsstyrelsen ser inte någon anledning till ändrad inställning jämfört med tidigare yttranden i ärendet. Detta innebär att ytterligare geotekniska studier bör genomföras inom skredkänsliga områden för att klarlägga behovet av åtgärder. Denna typ av studier har utförts och pågår delvis.

Banverket

Samråd har ägt rum med Banverket den 23 oktober 2000. Banverket genomför under hösten 2000 en utredning som belyser problematiken kring Viskadalsbanans plankorsningar. Utredningen skall fö-

reslå åtgärder för att minska antalet plankorsningar och ersätta dessa med planskilda korsningar. Banverket ser därför positivt på att det även inom ramen för Vägverkets förstudie redovisas förbättringar i detta avseende.

6.2 Allmänt samrådsmöte

Ett allmänt informationsmöte har hållits i Horreds bygdegård den 11 oktober 2000. Mötet lockade ca 90 åhörare. Till mötet hade särskild inbjudan utgått till Berörda naturskyddsföreningar och representanter för LRF. Annonser för mötet uppmanade även föreningsrepresentanter att vid mötet anmäla ev intresse för att vara remissinstans. Ett tiotal personer önskade få utredningen på remiss.

Vid mötet redovisades kortfattat tidigare utredningsinsatser och motiven till att det nu sker en bearbetning av utredningsmaterialet i en ny förstudie.

Förstudiearbetet presenterades med tonvikt på uppdateringar av förutsättningar, nya vägtyper och nya handlingsalternativ. Bl a redovisades ett principförslag till förbättrad väg. En jämförelse mellan olika handlingsalternativ ställde mot trafikpolitiska mål redovisades. Jämförelsen visar tydligt att tidigare beslut om ombyggnad i huvudsakligen ny sträckning i Röd korridor bör kvarstå. Slutligen redovisades förslag till fortsatt arbete med vägutredningar på delen förbi Järlöv och mellan Sundholmen och Björketorp medan övriga delar bedöms kunna gå vidare till arbetsplan.

Under efterföljande frågestund lämnades diverse synpunkter på utredningsarbetet. Gemensamt för många synpunkter var att projektet är angeläget och att man bör påbörja byggnationen snarast och sluta utreda. Flera inlägg visade också på en skepsis mot förslaget att ersätta den tidigare föreslagna 13-metersvägen med en s k mötesfri landsväg. Tveksamheten avsåg bl a möjligheterna för fastighetsägare att korsa vägen, plats för GC-trafik och risken för stressade trafikanter på grund av de korta omkörningssträckorna.

6.3 Remissförfarande

Förstudien har remitterats till drygt 40 instanser varav hälften har avgivit yttrande under våren 2001. Yttranden med kommentarer finns redovisade i Bilaga - samrådsredogörelse. Se sidan 61.

7. Fortsatt arbete

Vägutredningar

Nästa steg i vägplaneringsprocessen är normalt vägutredning med av länsstyrelsen godkänd MKB. I detta fall genomfördes dock vägutredning med beslut så sent som 1997, vilket bedöms kunna innebära att förnyad vägutredning inte behövs på de delsträckor där korridoren är relativt smal och entydig. Arbetsplanens MKB kan dock behöva göras fylligare jämfört med om ny vägutredning med tillhörande MKB upprättas.

Den delsträcka som Vägverket prioriterar i första rummet är Sundholmen - Björketorp där stabilitetsproblemen medför behov av omgående förbättringar. Geotekniska studier visar att kostnaderna blir relativt höga och att förbättringen kan ske på olika sätt och i olika sträckningar. Det är därför önskvärt att dessa förbättringsåtgärder av väg 41 kan ske på sätt som innebär att denna del färdigställs och kan ingå som en etapp i det totala projektet.

Vägutredningen redovisade, på denna delsträcka, en bred korridor men rekommenderade i första hand en ny sträckning utmed järnvägen för att stabilitetsproblemen skulle undvikas och att intrången i jordbruksmarken skulle bli så små som möjligt. Detta alternativ var dyrast på grund av att vägens läge medförde planskildheter med järnvägen för korsande anslutningsvägar. Det kan därför finnas anledning att bearbeta de tidigare studerade detaljlösningarna ytterligare med syfte att hitta billigare lösningar.

Arbetet på denna delsträcka bedöms därför behöva fortsätta i en ny vägutredning där olika sträckningar och detaljlösningar prövas mot varandra.

Under remisskedet har länsstyrelsen förordat vägutredning även på delen söder om Sundholmen inom Västra Götalands län men lämnat avgörandet i denna fråga till Vägverket. Se nedan.

Arbetsplan

Arbetsplanen innebär att detaljstudierna fördjupas ytterligare. Vägen projekteras och ett vägområde fastställs efter formella samråd med markägare. En fastställd och lagakraftvunnen arbetsplan ger Vägverket rätt att ta i anspråk marken inom vägområdet. Arbetsplanens MKB skall godkännas av Länsstyrelsen. Fastställelsebeslutet kan överklagas av sakägare och eventuella besvär avgörs i sista hand av regeringen.

Vägverket bedömer att utredningsarbetet kan fortsätta med arbetsplan på alla delsträckor utom delen Veddige och Järlöv samt delen Sundholmen - Björketorp. Alternativ inom den tidigare beslutade vägkorridoren kan prövas i en inledande skissfas.

Genomförande

Planerings- och projekteringsprocessen avslutas med att bygghandlingar upprättas, vilka ligger till grund för upphandling av entreprenörer och vägens byggande.

Miljöuppföljning

Miljöuppföljning utgör en betydelsefull del i hela planerings- och projekteringsprocessen, då den syftar till att ta till vara och bevaka att miljöintressen och/eller att miljökonsekvensbeskrivningens intentioner hålls levande genom hela projektet, från förstudie till byggandet av vägen samt även en period efter det att vägen tagits i drift.

Avsikten är bl a att säkerställa och kontrollera; att möjlig hänsyn visas, att föreslagna miljöåtgärder genomförs och att dessa åtgärder uppnår avsedd effekt. Ett annat viktigt syfte är erfarenhetsåterföring till kommande projekt.

I detta skede - förstudieskedet - påtalas enbart behovet av miljöuppföljning. I vägutredningsskedet och/eller arbetsplaneskedet planeras mer i detalj vad miljöuppföljningen skall omfatta och hur den skall bedrivas.

8. Beslut

Föreliggande förstudie utgör delvis en sammanställning av det utredningsarbete som tidigare utförts för väg 41 på delen Västra Derome - Berghem (Skattegården). Under förstudiearbetet har uppdateringar skett bl a vad avser systemmotiv, markanvändning, trafikflöden, vägstandard, olycksstatistik, trafikpolitiska mål, samrådsaktiviteter och viss kartredovisning.

Länsstyrelserna i Halland och Västra Götaland har båda ansett att projektet innebär betydande miljöpåverkan - beslut 01-05-02 respektive 01-06-19.

Med denna förstudie som grund beslutar Vägverket följande:

Delen Västra Derome - Veddige

- Fortsatt vägprojektering genomförs i **arbetsplan**, vilket innebär att vägen studeras inom Röd vägkorridor.
- Väg 41 projekteras som mötesfri landsväg och med de krav som ställs för den dimensionerande hastigheten 90 km/h.
- Jord- och skogsbrukets behov av rationella och säkra transporter samt säkerheten för oskyddade trafikanter skall särskilt beaktas.
- Vägsträckning skall placeras så att den inte omöjliggör förbättringar av Viskadalsbanan och tidiga samråd tas med Banverket.

Delen Veddige - Järlöv

- Fortsatt vägprojektering genomförs i en **vägutredning** för delen förbi Veddige och Järlöv. Syllingevägens (väg 850) anslutning till väg 41 skall ingå i utredningen.
- Väg 41 utformas som mötesfri landsväg och med de krav som ställs för den dimensionerande hastigheten 90 km/h.
- Jord- och skogsbrukets behov av rationella och säkra transporter samt säkerheten för oskyddade trafikanter skall särskilt beaktas.
- Vägsträckning skall placeras så att den inte omöjliggör förbättringar av Viskadalsbanan och tidiga samråd tas med Banverket.

Delen Järlöv - Sundholmen

- Fortsatt vägprojektering genomförs i en eller flera **arbetsplaner**, vilket innebär att vägen studeras inom Röd vägkorridor.
- Väg 41 projekteras som mötesfri landsväg och med de krav som ställs för den dimensionerande hastigheten 90 km/h.
- Jord- och skogsbrukets behov av rationella och säkra transporter samt säkerheten för oskyddade trafikanter skall särskilt beaktas.
- Vägsträckning skall placeras så att den inte omöjliggör förbättring av Viskadalsbanan och tidiga samråd tas med Banverket.

Delen Sundholmen - Björketorp

- Fortsatt vägprojektering genomförs i en **vägutredning** där bl a olika sträckningsalternativ och stabiliteten mot Viskan studeras inom Röd korridor.
- Väg 41 utformas som mötesfri landsväg och med de krav som ställs för den dimensionerande hastigheten 90 km/h.
- Jord- och skogsbrukets behov av rationella och säkra transporter samt säkerheten för oskyddade trafikanter skall särskilt beaktas.
- Vägsträckning skall placeras så att den inte omöjliggör förbättringar av Viskadalsbanan och tidiga samråd tas med Banverket.

Delen Björketorp - Skattegården

- Fortsatt vägprojektering genomförs i en eller flera **arbetsplaner**, vilket innebär att vägen projekteras inom Röd vägkorridor.
- Väg 41 projekteras som mötesfri landsväg och med de krav som ställs för den dimensionerande hastigheten 90 km/h.
- Jord- och skogsbrukets behov av rationella och säkra transporter samt säkerheten för oskyddade trafikanter skall särskilt beaktas.
- Vägsträckning skall placeras så att den inte omöjliggör förbättringar av Viskadalsbanan och tidiga samråd tas med Banverket.

Vägverket Region Väst

Göteborg i augusti 2001


Bengt Wolfräm

Källor

Vägverket

- Nationell vägghållningsplan 1998-2007 1998
- Vägutformning VU 94
- Väg 41, delen Västra Derome - Berghem (Skattegården) - delutredning väg 41 i Horred, vägalternativ H5 1997-05-23
- Väg 41, delen Västra Derome - Berghem (Skattegården) - delutredning Sundholmen - Björketorp - geotekniska åtgärder för nuvarande väg 1997-05-23
- Vägutredning väg 41, Varberg - Borås delen Västra Derome - Berghem (Skattegården) mars 1997
- Vägutredning väg 41, Varberg - Borås delen Västra Derome - Berghem (Skattegården) - Utvärdering och beslut om fortsatt projektering nov 1997
- Rv 41 Delen Sundholmen - Björketorp - åtgärdsförslag med hänsyn till risken för skred på delen Sundholmen - Björketorp, väg 41 - Förslagshandling 1998-06-18
- Rv 41 Delen Sundholmen - Björketorp - åtgärdsförslag med hänsyn till risken för skred på delen Sundholmen - Björketorp, väg 41 - Komplement till Förslagshandling 1999-02-09
- Värdefulla naturmiljöer, Naturcentrum 1996-10-18

Marks kommun

- Översiktsplan (ÖPL) 90 för Marks kommun 1991-06-35
- Horred, fördjupad del av ÖPL för Marks kommun 1990-08-30
- Björketorp, fördjupad del av ÖPL 90 för Marks kommun 1995-03-28
- Diverse rapporter ur serien Miljö i Mark 1988-92

Varbergs kommun

- Översiktsplan 90 för Varbergs kommun sept 1990
- Fördjupad översiktsplan för Åsby sept 1990
- Fördjupad översiktsplan för Veddige sept 1990
- Varbergsbygd, program för kulturmiljövård 1992
- Ängs- och hagmarker i Varbergs kommun 1991

Länsstyrelsen i Hallands län

- Länstransportplan för Hallands län - investeringar i infrastruktur m m, 1998-2007 98-03-20
- Redovisning av riksintressen 2000
- Inventering av naturgrus och krossberg i Hallands län Lst 1994:23
- Fiske i Halland (Lst, Hallandsturist och landstinget)
- *Marken vi ärvde (i samarbete med länsmuseum m fl)* 1995
- Natur i Hallands län 1977
- Bevarandeprogram för odlingslandskapet i Hallands län 1994:11
- Utdrag ur Våtmarker i Hallands län 1988:202

Länsstyrelsen i Västra Götaland och f d Älvsborgs län

- Länsplan för regional transportinfrastruktur för Västra Götalands län, 1998-2007 1998:12
- Redovisning av riksintressen
- Våtmarker, Marks kommun dec 1988
- Ängar och hagar i Marks kommun Lst 1990:9
- Lövsöksinventering i Marks kommun 1985:1
- Sjöar i f d Älvsborgs län, södra delen Lst 1989:9
- Program för bevarande av odlingslandskapet natur- och kulturvärden i Älvsborgs län 1992

Sveriges geologiska undersökningar

- Geologiskt och hydrologiskt kartmaterial

Älvsborgs länsmuseum

- Kulturmiljöutredning för vägutredningsområdet 1996-97
- Kulturhistorisk byggnadsinventering, nr 32, Marks kommun 1984
- Kulturhistorisk byggnadsinventering, nr 34, Marks kommun 1988

Övrigt

- Öringens lek och uppväxtförhållande i Viskan med biflöden, Viskans vattenvårdsförbund m fl nov 1995

Bilaga - samrådsredogörelse

Inledning

Förstudie, förslagshandling, november 2000 har varit utsänd för samråd under perioden 2000-11-20 till och med 2001-06-30 till 43 olika instanser enligt nedanstående sändlista.

Under remisstiden har 20 yttranden inkommit till Vägverket. De instanser som avgivit yttrande har markerats med fetstil i sändlistan. På följande sidor återges yttrandena kortfattat och kommentarer

lämnas till samtliga yttranden. Slutligen sammanfattas yttranden och kommentarer.

I anslutning till remissen har länsstyrelserna i Halland respektive Västra Götaland fattat beslut om att föreslå åtgärder innebär betydande miljöpåverkan, vilket innebär tidiga samråd med miljökonsekvensbedömning i nästkommande planerings- eller projekteringsskede. Miljönämnderna i respektive kommun har haft samma uppfattning.

Sändlista

Statliga och regionala myndigheter m fl

Länsstyrelsen Halland

Länsstyrelsen Västra Götaland

Banverket, Västra Banregionen

Västra Götalandsregionen

Statens Geotekniska Institut, SGI

Sveriges Geologiska Undersökningar, SGU

Överstyrelsen för Civil Beredskap, ÖCB

Telia AB, Nätområde

Skogsvårdsstyrelsen Södra Götaland

Skogsvårdsstyrelsen, Borås

SJ Fastighetsdivision

Svenska Kraftnät AB

Västtrafik, Sjuhärad AB

Vattenfall Västrnät AB

Varbergsortens Elkraft AB

Räddningsverket, Karlstad

Polismyndigheten i Varberg

Trafikpolisen i Borås

Viskans Vattenvårdsförbund

Hallands länstrafik AB

Kommunala nämnder och förvaltningar

Marks kommun (2 st)

Varbergs Kommun

Företag och föreningar

Kinna Naturskyddsföreningen

Marks naturskyddskrets

Naturskyddsföreningen i Varberg

Fäxagården Trömminge

LRF:s samrådsgrupp i Mark

LRF:s samrådsgrupp i Varberg

Varbergs hembygds-krets

Markföretagens Intresseförening

Marks Köpmannaförening

Strängbetong Järlöv

Övriga, vilka anmält intresse att vara remissinstans vid eller efter allmänt samråds möte

Horreds Centeravdelning

Horreds Vägförening

Marks Idé-2

Björketorps Byalag

Veddige LRF-avdelning

Bo Hultin

Sigvard Särmark

Björn Wiberg

Karl Andersson

Henry Sandahl

Veddige – Värö Företagareförening, Emanuelsson

Sven Käck

Gunnar Kärräng/Kerstin Börjesson m fl

Yttranden med kommentarer

Länsstyrelsen Halland

Länsstyrelsen anser att förstudien kan ligga till grund för fortsatt arbete med vägutredningar och arbetsplaner. Vägutredning bör väljas för delen förbi Veddige och Järlöv. På övriga delsträckor kan arbetsplan väljas utan ny vägutredning. Anläggning av väg i ny sträckning förordas samt att väg 41 byggs om till 14-meters trefältsväg med vajerräcke mellan mötande trafikanter. I det fortsatta arbetet bör jordbrukets behov av tvärförbindelser samt de oskyddade trafikanternas behov särskilt beaktas. Vid Järlöv skall fornlämningar och skyddsvärda biotoper särskilt beaktas. Samordning med Viskadalsbanan bör ske genom nära samråd med Banverket.

Kommentar

Vägverket delar i allt väsentligt länsstyrelsens uppfattning. Delen förbi Veddige föreslås ingå i vägutredningsdelen. De anvisningar som länsstyrelsen lämnar för nästa skede ingår som normala utredningsåtgärder i vägutrednings- eller arbetsplaneskedet.

Länsstyrelsen Västra Götaland

Länsstyrelsen anser att förstudien kan ligga till grund för fortsatt arbete med vägutredningar och arbetsplaner. Vägutredning förordas för hela sträckan inom Västra Götaland. Om arbetsplan väljs för delen söder om Sundholmen bör arbetsplanens MKB beskriva både nollalternativ och alternativ med förbättrad väg. Länsstyrelsen anser att utredningsområdet kan utvidgas om fördjupade studier ger anledning till detta. Samordning vad avser transporter med Viskadalsbanan bör analyseras och ske i samråd med Banverket.

Kommentar

Vägverket delar i allt väsentligt länsstyrelsens uppfattning. Vägverket anser dock att förstudie och tidigare vägutredning utgör tillräckligt underlag för att direkt gå vidare med arbetsplan på delsträckan söder om Sundholmen och norr om Björketorp till Skattegården. De anvisningar som länsstyrelsen lämnar för nästa skede ingår som normala åtgärder i vägutrednings- eller arbetsplaneskedet.

Banverket

Banverket har ingen erinran mot förstudien, men förutsätter att samordningen mellan trafikslagen kräver ett nära samarbete i nästa skede.

Kommentar

Vägverket kommer att erbjuda Banverket att medverka i projektet både med deltagande i planeringsprocessen och vid finansieringen av objektet.

Västra Götalandsregionen

Regionutvecklingsnämnden stödjer en ombyggnad av väg 41 som bedöms viktig för näringsliv och persontransporter. Behovet anses särskilt stort mellan Berghem och gränsen till Hallands län där standarden är låg. Det är dessutom bra att en vägutredning prövar alternativa sträckningar och åtgärder för avsnittet Sundholmen - Björketorp. Eftersom Viskadalsbanan är en viktig del i transportsystemet är det bra med nära samråd mellan verken när förslag tas fram.

Kommentar

Vägverket delar i allt väsentligt Regionutvecklingsnämndens synpunkter.

Statens Geotekniska Institut (SGI)

SGI anser att de geotekniska frågeställningarna och speciellt stabilitetsproblemen mellan Sundholmen och Björketorp i anslutning till Viskan med biflöden har behandlats på ett bra sätt. Man förutsätter att även övriga delsträckors stabilitetsförhållande beaktas med avseende på möjliga åtgärder och förbättringar. SGI vill understryka vikten av en redovisning av ett helhetsperspektiv på projektets miljöpåverkan med en samlad MKB.

Kommentar

Vägverket kommer i nästa skede att fördjupa stabilitetsstudierna i de områden som kommer att bli berörda. MKB med samlad miljöbedömning tillhör vägutrednings- och arbetsplaneskedena.

Statens Geologiska Undersökning (SGU)

SGU anser att påverkan på de geologiska förhållandena i området från föreslagen vägsträckning är mycket begränsad. Det är ur geologisk synpunkt önskvärt att så mycket som möjligt av den sluttning som återstår av isälvsavlagringen vid Järlöv bevaras.

Kommentar

De fördjupade studierna i nästa skede kommer att visa i vilken grad intrång måste ske resterna av Göteborgsmoränen väster om Järlöv. Den del som eventuellt kommer att påverkas består av en avslutad grustäkt.

Överstyrelsen för civil beredskap (ÖCB)

ÖCB stöder åtgärder som ökar trafiksäkerheten och framkomligheten på väg 41. ÖCB anser att riskanalyser bör ges större utrymme i Vägverkets förstudier och utredningar. Sårbarhet med hänsyn till väderlek, intilliggande kommunikationssystem, andelen broar m m bör studeras i kommande skeden.

Kommentar

Vägverket kommer att genomföra riskanalyser med innehåll som motsvarar ÖCB:s önskemål i nästkommande skeden.

Skogsvårdsstyrelsen Södra Götaland

Skogsvårdsstyrelsen Västra Götaland, Stabsenheten Kristianstad, anser att Röd korridor är den lämpligaste. Om inte korridorens gränser ändras är ingen av nyckelbiotoperna akut hotade. Den nyckelbiotop som ligger närmast finns vid Järlöv och är mycket skyddsvärd.

Kommentar

Vägverket delar styrelsens uppfattning om korridor för utbyggnad. De fortsatta studierna får visa om nyckelbiotoper kommer att påverkas.

Svenska Kraftnät AB

Svenska Kraftnät äger fyra kraftledningar som korsar vägområdet. Bolaget förutsätter att ledningarna inte påverkas av vägbygget utöver de normala säkerhetsåtgärder som krävs. Om åtgärder skulle krävas på ledningarna vill Svenska Kraftnät bli kontaktat i så tidigt skede som möjligt.

Kommentar

Eventuell påverkan på kraftledningar kommer att föranleda samråd med ledningsägarna i nästa skede.

Vattenfall

Vattenfall påpekar att vägen gränsar till en 40 kV kraftledning i området och önskar därför bli informerad fortlöpande. Eventuella åtgärder och kostnader kommer att belasta vägprojektet. Ombyggnader skall beställas 18 månader före önskat färdigställande.

Kommentar

Eventuell påverkan på kraftledning kommer att föranleda samråd med ledningsägarna i nästa skede.

Räddningsverket (SRV)

SRV anser att MKB:er för vägutredning eller arbetsplan skall innehålla erforderliga riskanalyser för val av sträckning inom vägutredningar respektive val av åtgärder för en säker väg inom arbetsplaner.

Kommentar

Vägverket kommer att genomföra riskanalyser med innehåll som motsvarar SRV:s önskemål i nästkommande skeden.

Polismyndigheten i Hallands län

Polismyndigheten i Hallands län förordar nuvarande sträckning från länsgränsen strax söder om Horred till Kalvhults gård strax norr om järnvägsövergången vid Veddige. Förbi Veddige samhälle förordas en dragning mellan järnvägen och Viskan. Dessutom vill polisen förbjuda tung trafik förbi kyrkan på väg 850 för att höja trafiksäkerheten vid Veddige.

Kommentar

Vägverket delar polisens åsikt om vägsträckning utanför Järlöv. Förbi Järlöv får kommande vägutredning utvisa vilken sträckning som är mest lämplig. Vägverket avser att i kommande vägutredning studera anslutning mellan väg 41 och väg 850 genom eller förbi befintligt industriområde vid Veddige.

Trafikpolisen, Borås

Trafikpolisen i Borås anser att god trafikmiljö, hög trafiksäkerhet och optimal transportkapacitet bör vara vägledande för utformningen av ny väg 41. Det finns ett behov att flytta ut vägen ur tätorterna med hänsyn till den tunga trafiken. Skredrisker måste elimineras. Vägen bör konstrueras med mötesfria vägbanor och ha en parallellväg för oskyddade trafikanter och långsamgående fordon. Tillåten hastighet bör vara 90 km/h och vägen skall ha full bärighet. Vändmöjligheter för utryckningsfordon skall finnas.

Kommentar

Polismyndighetens önskemål ryms i regel inom normal vägplanering. Sammanhängande parallell lokalväg kan dock diskuteras. Behovet kommer att utredas och får ligga till grund för beslut i detta avseende.

Marks kommun (kommunledningskontoret)

Marks kommun tillstyrker förstudien och anser att den belyser förutsättningarna för projektet på ett bra sätt. Vägutredning förordas på delen mellan Sundholmen och Björketorp bl a med hänsyn till att ny vägtyp ger nya förutsättningar. Nollalternativ eller Förbättrad väg är ej acceptabla då de inte löser problem med bristande framkomlighet och trafiksäkerhet. I det fortsatta arbetet bör kulturmiljöer visas stor hänsyn. Kommunen understryker vikten av att utbyggnaden kommer till stånd. Mest angeläget är nya förbifarter förbi Horred och Björketorp.

Kommentar

Vägverket delar kommunens uppfattning. Vägverket prioriterar dock i första rummet åtgärder som undanröjer skredrisker mellan Sundholmen och Björketorp. I nästkommande skede studeras alla miljöintressen i en MKB som skall godkännas av länsstyrelsen.

Marks kommun (Miljönämnden)

Miljönämnden har, i beslut 2001-01-25, bedömt att projektet innebär betydande miljöpåverkan. Nämnden påpekar att det saknas en redovisning av riksintresset för naturvård kring Viskan. Nämnden har vidare ansett att följande aspekter är viktiga för det fortsatta arbetet. Synpunkterna har lämnats till kommunstyrelsen.

- Förbifarter bör byggas utanför tätorterna för att minska nuvarande störningar.
- Påverkan på Viskan och dess närområde skall minimeras.
- Markytan som tas i anspråk skall minimeras.
- Utsläpp av luftföroreningar skall minimeras.

Dellösningar bör väljas så att de ger bästa resultat enligt ovanstående punkter. I underlag för beslutet finns redovisat miljö kvalitetsmål för Marks kommun.

Kommentar

Vägverket har redovisat riksintresset för naturvård bl a på karta, sid 39n i förstudien så långt som vägprojektet sträcker sig. Riksintresseområdet fortsätter norr ut utmed Viskan och återfinns även i Surtans dalgång. De synpunkter som miljönämnden framfört ingår i det normala vägutredningsarbetet i nästa skede. Redovisade lokala miljö kvalitetsmål bör beskrivas och beaktas i kommande vägutrednings- och arbetsplaneskeden.

Varbergs kommun (Ksau)

Miljönämnden anser att projektet innebär betydande miljöpåverkan. Kommunen anser att Förbättrad väg ej är en acceptabel lösning. Trafiken bör bl a ledas utanför Veddige samhälle. Vid Järlöv bör vägsträckning snarast läggas fast. Vägprojekteringsarbetet vid Veddige och Järlöv bör samordnas med kommunens revidering av den fördjupade översiktsplanen för Veddige. Med hänsyn till förväntade anslag bedömer kommunen att det inte går att finansiera hela sträckningen förbi Veddige i rimlig tid. Kommunen föreslår därför följande etappindelning.

1. Ny anslutning mellan Syllingevägen och väg 41.
2. Förbi centrala Veddige.
3. Förbi eller genom Järlöv.

Kommunen tillstyrker ånyo Röd korridor och understryker vikten av att projektet kommer till utförande inom en snar framtid.

Kommentar

Vägverket kommer att studera kommunens förslag till etappindelning i kommande arbetsplane- och vägutredningskeden. Samordning med kommunens översiktsplan är en nödvändighet, varför kontakter kommer att tas i denna fråga.

Markföretagens Intresseförening

Föreningen anser att vägen skall placeras enligt tidigare beslut, vilket i praktiken innebär i närheten av befintlig väg. Vägen skall ges minst den standard som motsvaras av mötesfri landsväg. Snabb utbyggnad med början mellan Sundholmen och Berghem.

Kommentar

Yttrandet överensstämmer i huvudsak med de förslag som framförts i förstudien. Vägverket föreslår dock att den norra etappen endast omfattar Sundholmen - Björketorp (Skattegården). För delen Skattegården - Berghem finns fastställd och lagakraftvunnen arbetsplan.

Björn Wiberg, Hulatorp, Huledal 1

BW anser att det vore bäst med en vägdragning i skogen. Han är rädd för att mötesfri landsväg innebär stora nackdelar för jordbrukets transporter och tillgängligheten till åkrarna.

Kommentar

Vägdragning i "skogen" har tidigare prövats och valts bort. I nästa skede kommer Vägverket att

studera den nya sträckningen mer i detalj samt behovet av tvärpassager och parallellvägar. Ambitionen är att jordbrukets transporter skall kunna bedrivas med god rationalitet.

Sven Käck, Kronogården, Björketorp

SK anser att det är olämpligt med en mötesfri landsväg i den smala dalgången då den tillsammans med parallellvägar kommer att ta i anspråk mycket jordbruksmark. Han är rädd för att mötesfri landsväg innebär stora nackdelar för jordbrukets transporter, bl a vid körning i den enfiliga delen, samt för tillgängligheten till åkrarna.

Kommentar

Vägtypen har visat sig vara mycket trafiksäker och lanseras därför som ersättare för den relativt olycksdrabbade 13-metersvägen. Parallellvägar, på de delsträckor där sådana erfordras, innebär fördelar för jordbrukets transporter. De fungerar även för GC-trafik. Se även kommentar under nedanstående yttrande.

Gunnar Kärräng, Kerstin Börjesson m fl (22 ytterligare namnpåskrifter)

Skrivelsen kommenterar främst befarade nackdelar för jordbruket med mötesfri landsväg. Synpunkterna är i princip de samma som i ovanstående yttrande. I skrivelsen förordas 13-metersväg med god tillgänglighet för alla boende utmed sträckan. I yttrandet påpekas att långsamtgående fordon bör adderas till de redovisade trafikmängderna.

Kommentar

Mötesfri landsväg har visat sig vara mycket trafiksäker och lanseras därför som ersättare till den relativt olycksdrabbade 13-metersvägen. Långsamtgående fordon kan visserligen lättare passeras av snabbare på 13-metersvägen men även den enfiliga delen på trefältsvägen kan utformas för passage av långsamtgående fordon.

För att ytterligare minimera nackdelen av mitt-räcket för jord- och skogsbruket kan särskilda passager för enbart sådana fordon anordnas genom t ex vikstolpar i mitträcket. Vägverket har som ambition att minimera nackdelarna för jord- och skogsbrukets transporter.

Om man trots allt skulle bygga en 13-metersväg kommer denna av trafiksäkerhetsskäl, att medföra omfattande sammandragning av vägar med direkt-

anslutning till väg 41. Behovet av parallella vägar för den lokala trafiken bedöms därför bli ungefär detsamma som med mötesfri landsväg.

Parallellvägarna tar i anspråk mark men ökar säkerheten för både långsamtgående fordon och oskyddade trafikanter.

Långsamtgående fordon är inräknade i de trafikflödessiffror som redovisas i förstudien.

Sammanfattning av yttrandena

Samtliga yttranden tillstyrker ombyggnad av väg 41 och flera myndigheter däribland kommunerna understryker vikten av ett snabbt genomförande.

Inkomna yttranden tyder däremot på två olika huvudgrupperingar när det gäller inställningen till vägtypen mötesfri landväg.

Myndigheter och föreningar tillstyrker den föreslagna vägtypen medan jord- och skogsbrukets företrädare förordar 13-metersväg. Orsaken till förordet för 13-metersvägen uppges vara farhågor för att den mötesfria landsvägen innebär stora nackdelar för de långsamtgående transporterna, främst inom jordbruket i Viskadalen.

Sammanfattande kommentar

Oavsett vägtypen mötesfri landsväg eller 13-metersväg kommer det att krävas relativt omfattande system av parallella mindre vägar för uppsamling av utfarter. Dessa kan nyttjas av långsamtgående fordon och även av GC-trafik. Förbindelserna tvärs väg 41 kan lösas med planskilda brukningsportar eller särskilda "traktorpassager" i plan.

Vägverket är av den uppfattningen att jord- och skogsbrukets behov av transporter kan lösas på ett tillfredsställande sätt med båda vägtyperna. Trafiksäkerhetsaspekterna talar därför för mötesfri landsväg.



Vägverket

Region Väst

405 33 GÖTEBORG

Tel 031-63 50 00

Fax 031-63 50 74

Arkitekt ringen
Mariestad