

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg 41 Fritsla-Kråkered

Borås och Marks kommuner, Västra Götalands län

Vägplan, 2021-03-04

Uppdragsnummer: 161563



Trafikverket

Postadress: 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse för Vägplan, samrådsunderlag väg 41 Fritsla - Kråkered

Författare: Karin Danielsson, Sweco

Dokumentdatum: 2021-03-04

Ärendenummer: TRV 2018/116597

Uppdragsnummer: 161563

Kontaktperson: Pernilla Edlund, Trafikverket

Innehåll

1	SAMMANFATTNING	4
2	SAMRÅDSKRETS	5
3	SAMRÅD	5
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	5
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	5
3.1.2.	Samråd med berörd kommun	5
3.1.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	6
3.1.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	7
3.1.5.	Samråd med allmänheten	7
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	8
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	8
3.2.2.	Samråd med berörda kommuner	8
3.2.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	9
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	11
3.2.5.	Samråd med allmänheten	12

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

Synpunkter, minnesanteckningar eller annan dokumentation av samråd i sin helhet finns diarieförda på ärendenummer TRV 2018/116597.

1 Sammanfattning

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

- Tidigt samråd med Västtrafik hölls 2019-01-29.
- Tidigt samråd med ledningsägare skedde via mailutskick 2019-01-31.
- Tidigt samråd med Länsstyrelsen i Västra Götaland samt Borås och Marks kommuner hölls 2019-02-04.
- I en samrådsremiss fick myndigheter, övriga intressenter och alla som kunde antas bli särskilt berörda möjlighet att yttra sig över samrådsunderlaget i sin helhet under perioden 2019-03-15 – 2019-03-27.
- Samrådsunderlaget har varit tillgängligt för synpunkter på Trafikverkets webbplats www.trafikverket.se/fritsla-krakered sedan 2019-03-14. Det har också varit tillgängligt på, Stadshuset, Kungsgatan 55, Borås och ICA Nära Fritsla, Kommunalhusvägen 4, Fritsla under samma period.
- Länsstyrelsen fattade 2019-05-09 beslut om att projektet inte är av den art att det kan anses medföra betydande miljöpåverkan.
- Samrådsmöten kring planförslaget och lägen för befintliga och planerade ledningar har hållits med ledningsägare 2019-05-22, 2019-09-25 och 2020-03-13.
- Samrådsmöte för att presentera planförslag för markägare, allmänhet, myndigheter och övriga intresserade hölls i Viskafors skolan. På grund av pandemin anpassades samrådet efter Folkhälsomyndighetens rekommendationer och genomfördes den 21 och 22 september 2020 som fyra identiska samrådsmöten med max 10 deltagare per möte. Samrådsmaterialet fanns också tillgängligt på Trafikverkets webbplats från den 14 september med möjlighet att lämna synpunkter fram till den 13 oktober 2020.
- Ett informationsbrev om förändringar i tidigare presenterat planförslag skickades ut till markägare, allmänhet, myndigheter och övriga intresserade i december 2020.

2 Samrådsrets

I samrådsretsen har i tidigt skede förutom Länsstyrelsen i Västra Götaland, Borås och Marks kommuner, kollektivtrafikmyndigheten och de enskilda som kan komma att bli särskilt berörda även Västtrafik, ledningsägare, Räddningstjänsten, Försvarmakten och föreningar ingått.

Efter länsstyrelsens beslut att projekt inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan så utökades inte samrådsretsen ytterligare inför samrådsmötet på orten.

3 Samråd

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen i Västra Götaland bjöds in till tidigt samråd tillsammans med kommunerna 2019-02-04. Ett samrådsmaterial skickades ut en vecka i förväg varvid Länsstyrelsen bedömde att de inte behövde medverka på möte i detta skede.

Länsstyrelsen inbjöds att lämna synpunkter på samrådsunderlaget i sin helhet under perioden 2019-03-15 – 2019-03-27.

Länsstyrelsen har yttrat sig över samrådsunderlaget 2019-04-04. Länsstyrelsen anser att samrådsunderlaget kan ligga till grund för fortsatt planering och för beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen efterlyser dock en beskrivning av i vilken utsträckning stråket används för cykeltrafik och i synnerhet pendlingscykelresor. Mellan Ramslätt och Stenastorp saknas alternativa färdvägar för cyklister till väg 41. Längs övrig sträcka finns ett parallellt vägnät som är bättre lämpat för cykelresor.

Trafikverkets svar: För oskyddade trafikanter längs väg 41 har det i Trafikverkets planering och åtgärdsbeskrivning inte bedömts finnas behov av särskilda, separata gång- och cykelvägar och därför ingår det inte i projektet. Länsstyrelsens synpunkt noteras dock och beaktas i den fortsatta planläggningsprocessen.

Länsstyrelsen fattade 2019-05-09 beslut om att projektet inte är av den art att det kan anses medföra betydande miljöpåverkan.

3.1.2. Samråd med berörda kommuner

Ett tidigt samråd genomfördes 2019-02-04 med Borås och Marks kommuner hos Trafikverket. Ett samrådsmaterial skickades ut en vecka i förväg.

Kommunerna inbjöds även att lämna synpunkter på samrådsunderlaget i sin helhet under perioden 2019-03-15 – 2019-03-27.

Borås Stad har yttrat sig om de kommunala fastigheter som kan komma att beröras och vilka servitut, arrenden och ledningar som ligger på dem. Kommunen önskar en fortsatt dialog.

3.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Inför de inledande fältundersökningarna skickades ett informationsbrev (inklusive planlägningsbeskrivning och översiktskarta) ut till alla fastighetsägare på ett avstånd av 100 meter från väg 41. Brevet skickades även till ordförande i de två vägföreningarna (gemensamhetsanläggningar) som kan komma att särskilt beröras.

En samrådsremiss skickades ut till samma fastighetsägare som infobrevet samt till bullerstörda (fastigheter med bullernivåer över riktvärde) på större avstånd än 100 m från vägen. De enskilda som kan bli särskilt berörda inbjöds att lämna synpunkter på samrådsunderlaget i sin helhet under perioden 2019-03-15 – 2019-03-27.

Följande synpunkter har kommit in och bemötts:

Synpunkt: Det upplevs som otryggt att cykla längs 2+1 väg och blir ännu farligare när mitträcke sätts upp. På delen Fritsla (norra infarten) - Kinnarumma saknas alternativ till att cykla längs väg 41. En breddning på 40 cm på båda sidor av väg 41 föreslås för att ge plats åt cyklister mellan Fritsla och Kinnarumma.

Trafikverkets svar: Syftet med ombyggnad av tvåfältsväg till mötesfri väg är att öka trafik-säkerheten för i första hand biltrafiken, erfarenhetsmässigt reduceras antalet omkomna med ca 80%. Normalt görs även förbättringar i korsningarna med exempelvis vänstersvängfält och säkrare gångpassager medelst bred mittrefug. Vägsektionen är redan markerad med något bredare vägren, minst 0,75 meter, för att erbjuda något bättre cykelmöjlighet längs sträckan. Annars är normal vägrensbredd för vägtypen 0,50 meter. Väg 41 kommer inte att breddas i detta projekt, men synpunkterna angående förhållandena för cyklister noteras.

Synpunkt: Fastighetsägare är oroliga över att anslutningar ska stängas så att tillgänglighet till fastigheten för post, sophämtning etc. blir sämre samt att tillgängligheten till skogs- och jordbruksmarker blir sämre.

Trafikverkets svar: Synpunkterna noteras. Vilka utfarter som ska stängas samt vilka vägbyggnadsåtgärder och anslutningspunkter som då behövs för ersättning för de som stängs kommer att utredas i den fortsatta planlägningsprocessen.

Synpunkt: Se över tillgängligheten till hållplats Kilen så att det blir tryggt att ta sig till hållplatsen söderifrån.

Trafikverkets svar: Åtgärder för att säkra passager till busshållplatserna på sträckan kommer att utredas. Åtgärderna kan vara en passage i plan i form av en refug på väg 41 samt gångstråk längs väg 41 till hållplatserna.

Synpunkt: Det är tidvis svårt att komma ut på väg 41. Önskemål om cirkulationsplats i korsning Viskafors/väg 41.

Trafikverkets svar: Korsningens kapacitet kommer att utredas i planlägningsprocessen och vid behov kommer lämpliga åtgärder att föreslås.

Synpunkt: Högersvängfält önskas mot Norra Fagerhult i riktning från Kråkered. Många kör om över mötande vänstersvängfält från Kinna.

Trafikverkets svar: När mitträcke sätts upp så hindrar det denna typ av farliga omkörningar.

Synpunkt: Det har blivit svårare att ta sig in och ut på väg 41 efter ommålningen till 2+1 jämfört med vanlig väg. Kommer antagligen att bli ännu svårare med räcke.

Trafikverkets svar: Synpunkten noteras.

Synpunkt: Bullernivåerna är höga längs sträckan. Bullerskyddsåtgärder efterfrågas.

Trafikverkets svar: I den fortsatta planläggningsprocessen kommer en bullerutredning att genomföras. Om utredningen visar att det finns behov så kommer förslag på bullerskyddsåtgärder att tas fram.

Synpunkt: Vilt tar sig ut på fel sida om viltstängslet för att dricka i bäcken vid Norra Fagerhult.

Trafikverkets svar: Upplýsningen noteras.

3.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Tidigt samråd med Västtrafik hölls 2019-01-29 hos Sweco.

Tidigt samråd med ledningsägare skedde via mailutskick 2019-01-31. I utskicket bifogades planläggningsbeskrivning, översiktskarta och de ledningar som projektet identifierat via Ledningskollen. Berörda ledningsägare är Skanova, Splitvision, Borås Elnät, Borås Energi och Miljö, Trafikverket Infrastystem och Vattenfall.

Kollektivtrafikmyndigheten, Västtrafik, ledningsägare, Räddningstjänsten, Försvarsmakten, Södra Älvsborgs Kennelklubb och Sjuhäradsbygdens Hunkapplöpningsällskap inbjöds per brev att lämna synpunkter på samrådsunderlaget i sin helhet under perioden 2019-03-15 – 2019-03-27.

Västtrafik är positiva till att öka trafiksäkerheten längs väg 41, vid korsningar och hållplatser. Västtrafik och Borås Stad har inlett dialog om behov kopplat till hållplatserna. Västtrafik understryker att enskilda bedömningar behöver göras angående klassificeringen av hållplatser eftersom andra aspekter än antal resenärer också vägs in i bedömningen. Samråd kommer att ske i den fortsatta processen.

Skanova, Vattenfall och Borås Elnät AB har svarat och gett upplysningar om sina anläggningar och riktlinjer. När ett förslag på utformning av välgårderna finns framme kommer separata ledningsägarmöten att hållas.

Räddningstjänsten har inget att erinra mot ombyggnaden utan ser positivt på den ökade trafiksäkerheten. Mötesfri landsväg innebär dock att tvåstationsutryckning kommer att behöva tillämpas då utrymmet för utryckningsfordon att komma fram inte räcker till på delar med ett körfält. Detta innebär att räddningsstationen i såväl Fritsla som Viskafors eller Viskafors och Borås rycker ut vid larm på sträckan.

Försvarsmakten har inget att erinra mot ombyggnaden.

3.1.5. Samråd med allmänheten

I samband med samrådsremissen annonserades i Göteborgs-Posten, 2019-03-14 och Borås Tidning, 2019-03-16.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen bjöds in till Samrådsmöte på orten den 21 och 22 september 2020.

Ett informationsbrev om förändringar i presenterat planförslag skickades till länsstyrelsen varvid de yttrade sig 2020-12-23. Länsstyrelsen har inget att invända mot vägförslaget, men undrar varför nuvarande korsning vid Sobacken anses som olämplig för fordonstrafik men inte för oskyddade trafikanter. Är korsningen olämplig ur trafiksäkerhetssynpunkt behöver en lösning som är tillfredsställande för alla trafikanter presenteras. Har korsningen en acceptabel trafiksäkerhet bedömt utifrån vad som bedöms tekniskt genomförbart och ekonomiskt rimligt bör fokus vara att ha kvar befintlig vägkorsning och vidta punktinsatser för att öka trafiksäkerheten. Länsstyrelsen anser att Trafikverket bör undvika att anlägga vägar som leder till att större ytor tas i anspråk för trafikändamål.

Svar: Anslutningen till Greyhound Park bristfällig med en ovanlig trafiklösning där incidenter med motorfordon redan har inträffat. Det finns mer plats för oskyddade trafikanter att stå säkert vid korsandet av vägen än för motorfordon. Sikten i korsningen är även god åt båda hållen.

Ett samrådsmöte hölls också med länsstyrelsen 2021-01-21 där projektet redogjorde för tänkt lösning för korsning vid Sobacken och de argument som finns till grund för lösningen. Länsstyrelsen hade inga ytterligare invändningar eller andra synpunkter på projektet.

3.2.2. Samråd med berörda kommuner

Samrådsmöten genomfördes med både **Marks och Borås kommuner** 2019-06-12 och 2019-02-05. Vägförslaget och skyddsåtgärderna för Ramslätts vattentäkt gick igenom.

Ett separat samrådsmöte hölls 2020-03-20 med Borås stad angående utvidgning av Sobackens miljöanläggning och trafikförutsättningar. Borås stad ser gärna att Trafikverket tar höjd för de framtida exploateringar som planeras på ömse sidor om väg 41. Inga trafiksiffror finns dock framme än och arbetet med de nya detaljplanerna har inte påbörjats.

Borås Stad lyfte frågan till Trafikverket Planering då en planskild korsning inte ingick i projektet för mötesfri landsväg Fritsla-Kräkered. I juni kom Borås och Trafikverket överens om att utreda möjligheterna att utforma en, av Borås Stad finansierad, planskild korsning vid Sobacken (Borås Stads energi- och miljöcenter). Denna lösning presenterades också på samrådsmötet i september.

Ett samrådsmöte hölls med Borås stad 2020-11-11 angående utformningen av en planskild korsning vid Sobacken och detaljer i ett avtal om finansiering diskuterades.

Efter besked från Borås Stad 2020-12-01 kommer projektet inte att arbeta vidare med projektering av planskildhet vid korsning Sobacken utan fortsätter vidare med ursprunglig tänkt lösning vid korsning Sobacken. Beskedet grundar sig i förändrade ekonomiska förutsättningar, där befintligt beslutsunderlag inte kan anses vara tillräckligt för att gå vidare i detta läge. Behovet av en förbättrad lösning i korsningen kvarstår, och arbetet med att ta fram ett nytt förslag till korsning kommer att fortsätta när förutsättningarna för området blir tydligare.

Vidare har Borås Stad på Trafikverkets begäran yttrat sig över en avvikelse mellan vägplanen och en detaljplan. Avvikelsen består i att den gamla anslutningen till Sobacken tillåts vara kvar trots att detaljplanen inte tillåter utfarter på sträckan. Utfarten utgör nödfart till Sobacken för räddningstjänsten etc. Trafikverket bedömer att det är att betrakta som en **mindre avvikelse** som inte strider mot detaljplanens syfte. Borås Stad anser i yttrande, daterat 2020-06-25, att det är en liten avvikelse som inte motverkar detaljplanens syfte. Avvikelsen är dessutom är väl motiverad ur säkerhetssynpunkt.

Trafikverket har även begärt Borås Stads medgivande till **undantag från krav på bygglov** för bullerskyddsskärm inom vägområdet. Samhällsbyggnadsnämnden gör bedömningen att det föreslagna bullerskyddet är lämpligt med hänsyn till boendemiljön och gav sitt medgivande i yttrande, daterat 2020-06-25.

3.2.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samråd har genomförts med alla som berörs av förändrad anslutning under tiden 2019-05–2019-12. Spärrningsbeslut skickades ut till berörda i februari 2020.

Ett samrådsmöte var inplanerat 2020-03-23 och inbjudan utskickad, men mötet ställdes in på grund av coronapandemin. Samrådsmöte hölls i stället den 21 och 22 september i Viskaforsskolan. På grund av fortsatt pandemi anpassades samrådet efter Folkhälsomyndighetens rekommendationer och genomfördes som fyra identiska samrådsmöten (2 möten per dag) med max 10 deltagare per möte. Samrådsmaterialet fanns också tillgängligt på Trafikverkets webbplats från den 14 september med möjlighet att lämna synpunkter fram till den 13 oktober 2020. Inbjudningar till samrådsmöte skickades 2020-09-03 till alla som kan antas bli särskilt berörda.

Synpunkter som framfördes på mötet eller skickades in efter mötet:

Synpunkt: Många upplever sig störda av trafikbuller och undrar över bullerskydd.

Trafikverkets svar: Ljudnivåer från vägtrafik har beräknats i enlighet med Naturvårdsverkets beräkningsmodell för vägtrafik i beräkningsprogrammet SoundPLAN. I programmet har en beräkningsmodell skapats som innehåller markytans topografi, befintliga skärmar, byggnader, markbeskaffenhet (akustiskt hård eller mjuk) samt ingående vägar. Därefter har ljudnivåbidraget beräknats till omgivningen.

En kostsam vägnära bullerskyddsåtgärd med låg effekt är ofta inte en ekonomiskt rimlig åtgärd. Det är flera olika aspekter som avgör om det är möjligt att hitta vägnära åtgärder som ger god effekt. Bland annat påverkar avstånd mellan vägen och byggnaderna som skall bullerskyddas, topografin mellan väg och byggnader, hur byggnaderna ligger lokaliserade och om de är grupperade eller utspridda. Vad som är ekonomiskt rimligt bestäms av åtgärdens effekt i relation till kostnaden för åtgärden. Som ett underlag för övervägande av ekonomisk rimlighet har samhällsekonomiska beräkningar genomförts med hjälp av Trafikverkets excelbaserade verktyg Väg-BUSE. De som kommer att erbjudas bullerskyddsåtgärder är redovisade på plankartan.

I PM Bullerutredning redovisas de som får åtgärder i Bilaga 6 Fastighetslista och bullerutbredningen redovisas i Bilaga 1-6 bullerkartor.

Synpunkt: Varför kommer inte Trafikverket ut och mäter buller?

Trafikverkets svar: Att mäta sig fram till ett rättvisande dygnsmedelvärde eller en maximalnivå är svårt. Tidpunkten för mätning och mätperiodens längd måste väljas med stor omsorg och resultatet är i mycket hög grad påverkat av väder, vind och av ljud från andra källor än trafiken. I de allra flesta fall gör Trafikverket inga mätningar av bullernivån eftersom en beräkning ger det mest korrekta underlaget för jämförelse mot riktvärden eller åtgärdsnivåer.

Synpunkt: Kan hastigheten sänkas för att få ner bullret på sträckan, t.ex. med fartkameror?

Trafikverkets svar: Den dimensionerande hastigheten blir 100 km/h. Fartkameror används som en åtgärd för att öka trafiksäkerheten. I detta fall kommer trafiksäkerheten att förbättras med hjälp av andra åtgärder utmed den aktuella sträckan av väg 41. Mitträcke kommer att sättas upp, antalet anslutningar till väg 41 kommer att minska antal och korsningspunkter kommer att byggas om.

Synpunkt: Kan tystare beläggning läggas på sträckan?

Trafikverkets svar: beläggningsen på väg 41 är relativt nylagd och ny asfalt kommer inte att läggas inom detta projekt.

Synpunkt: Om man känner i efterhand upplever problem med åtgärder gällande buller, går det då lämna in klagomål för att få hjälp?

Trafikverkets svar: Ja, det går alltid att lämna in klagomål till Trafikverket. Trafikverket har en skyldighet att bemöta eventuella klagomål och vid behov vidta åtgärder. Därutöver har man alltid möjligheten att vända sig till den lokala miljö- och hälsoskyddsförvaltningen med sina klagomål.

Synpunkt: Behov av cykelbana då väg 41 byggs om till mötesfri väg. Upplevs som livsfarligt att cykla på mötesfria vägar med eller utan räcken.

Trafikverkets svar: För oskyddade trafikanter längs väg 41 har det inte bedömts vara nödvändigt med särskilda gång- och cykelvägar för exempelvis cykelpendling. Vägsektionen är redan markerad med något bredare vägren, minst 0,75 meter, för att erbjuda något bättre cykelmöjlighet längs sträckan. Annars är normal vägrensbredd för vägtypen 0,50 meter.

Synpunkt: Flera synpunkter har framförts om behov av högeravsvängfält i olika korsningar.

Trafikverkets svar: En utredning har genomförts för att säkerställa att alla korsningar utmed väg 41 uppfyller kraven i VGU för referenshastigheten 100 km/h. De krav som utretts gäller sikt, lutningar, längder på svängfält och behov av svängfält. Inom projektet kommer högeravsvängfält att byggas i korsningspunkten väg 41/väg 1620, då trafikmängderna där motiverar det. Korsningspunkter med enskilda vägar har för låga trafikmängder för att motivera dessa körfält. Alla korsningsåtgärder redovisas i tabell 6 i Planbeskrivningen.

Synpunkt: Föreslår att den bästa lösningen hade varit att sänka hastigheten på sträckan till 70 och att bygga en rondell vid Viskaforskrysset.

Trafikverkets svar: Korsningen mellan väg 41 och väg 1620 (Viskaforskrysset) kommer att förbättras genom ett nytt högeravsvängfält från norr, vilket medför en bättre sikt för trafikanter som ska kör ut från väg 1620. Ett nytt vänstersvängpåkörningskörfält (accelerationkörfält) uppförs även ut från väg 1620 mot Borås för en ökad trafiksäkerhet. Trafikverket vill ha hastigheten 80 km/h genom korsningen vilket inte är möjligt med en cirkulationsplats.

Synpunkt: Önskemål om hastighetssänkande åtgärd inför busshållplatsen Fagerhult N, både för bussen och oskyddade trafikanter. Hastigheterna är så höga att det är obehagligt att stå i mitten. Ännu bättre hade det varit med en rörbro.

Trafikverkets svar: Stödremsan vid busshållplatser kommer att breddas vilket kommer att ge en större och säkrare väntytta för bussresenärerna. Rörbro kommer inte att uppföras då antalet resande är för få. Trafikverket ändrar förslaget så att hastighetsbegränsning 80 km/h förlängs från korsningen med väg 1620 (Viskaforskrysset) norrut förbi anslutningen till Fagerhult Södra fram till km 8/320.

Synpunkt: Önskemål om att bredda vägen från Kilen-fastigheterna till busshållplatserna alt att använda gamla vägen för att möjliggöra en trafiksäker åtkomst via grind, km 1/150)

Trafikverkets svar: Gånggrind vid 1/150 sätts upp. Trafikverket tillgodoser detta.

Synpunkt: Mycket negativt till att stänga norra utfarten vid 8/200. Har hästar som betar på åkrarna vilket omöjliggörs vid en stängning. Är i behov av att korsa vägen med framförallt traktor ett antal ggr per år. Anger även skäl till att översyn görs i och med att ett femtontal hushåll nyttjar utfarten för att ta sig till Viskafors. Framkommer att framförallt är det barn/ungdomar som använder den enskilda vägen och att man således vill ha en grind för gående och cykel. Är också enligt uppgift många gång- och cykeltrafikanter norrifrån som vill ha fortsatt åtkomst till busshållplatserna.

Trafikverkets svar: Gånggrind för gång och cykeltrafikanter kan tillgodoses. Grindens bredd anpassas så att hästar kan passera. Hushåll når även Viskafors via väg 41 och väg 1620. Både vägen och korsningen byggs om för en högre trafiksäkerhet. Ersättningsväg för stängd infart byggs från väg 1620 och fram till åkermarkens södra ända. Befintlig utfart från den enskilda vägen finns även utmed väg 1620. Även utfarten vid Fagerhult Norra blir kvar.

Synpunkt: Tycker inte att den enskilda vägen med infart vid den allmänna vändslangan (7/800) kompenserar för de olägenheterna som blir fallet för aktuell fastighet.

Trafikverkets svar: Trafikverket tillgodoser inte detta. Skogen kan skotas fram till den enskilda vägen på östra sidan.

Synpunkt: Förslag på alternativ placering av föreslagen enskild väg

Trafikverkets svar: Trafikverket har lämnat förslag på dragning av de enskilda vägarna. Detta får sedan hanteras i lantmäteriförrättningen – inte i vägplanen.

Ett informationsbrev, daterat 2020-12-09, om förändringar i tidigare presenterat planförslag skickades ut till de enskilda som berörs av vägförslaget.

3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Samrådsmöten har hållits med alla ledningsägare som identifierats via Ledningskollen På ett första möte 2019-05-22 gicks de föreslagna vägåtgärderna och befintliga ledningar igenom med **Vattenfall, Borås Elnät, Splitvision, Skanova** samt **Borås Energi och Miljö**. Ett andra möte hölls 2019-09-25 då det kompletterande underlag som inkommit sedan det första samrådsmötet jobbats in i underlaget av Sweco. Översyn av samtligas ledningar inom området och diskussion kring hantering av de olika korsande ledningarna.

Ytterligare en ledningsägare identifierades i samband med samråden, så 2020-03-13 hölls därför ett samrådsmöte med **Ljushult/Hulu fiberförening** som har befintliga korsande ledningar och planerar att lägga långsgående ledningar.

2020-05-22 gick vägförslaget igenom med **Västtrafik** som också representerar kollektivtrafikmyndigheten. Västtrafik har stämt av med Borås kommun och är överens om att hållplatsen Kinnarumma kan dras in. Det är glest med resande på alla hållplatser. Med hänsyn till det låga resandet föreslås inga standardhöjningar i form av kantsten, plattform eller väntskydd för de hållplatser som inte har det idag. Normalt gäller > 100 påstigande för tillgänglighetsanpassning.

2020-04-07 yttrade sig Västtrafik som är positiva till syftet att förbättra trafiksäkerheten längs väg 41, vid korsningar och vid hållplatser. Säkerhet och trygghet på samt till och från hållplatser är ytterst viktigt för att alla resenärsgupper ska ha möjlighet och vilja resa med kollektivtrafiken. För projektets info är hållplats Kinnarumma väg 41 numera borttagen.

Vägförslaget och skyddsåtgärderna för vattentäkten gick 2020-02-26 igenom med **Räddningstjänsten**. Räddningstjänsten ser positivt på säkerhetsåtgärder på våra vägnät och mitträcke är något som har stor effekt på trafiksäkerheten. När det gäller skyddsåtgärderna för vattentäkten så framfördes att det vore bra om Trafikverket kunde ha enhetliga system, dels för hur avstängningarna utformas och dels för hur skyddsåtgärder redovisas t.ex. på karta vid skyddsåtgärden. Det ska inte behövas någon specialnyckel för att öppna eller stänga ventiler. För detta projekt föreslås att avstängningsmöjlighet placeras i brunnar med avstängningsanordning som kan hanteras med brandpostsnyckel alternativt hanteras utan att extra verktyg krävs.

Svar: Synpunkter att tänka på både i detta projekt och generellt när det gäller skyddsåtgärder vid vattentäkter.

Samtliga ledningsägare bjöds också in till Samrådsmöte den 21 och 22 september. Övriga berörda organisationer som bjöds in och gavs möjlighet att lämna synpunkter var Södra Älvsborgs Kennelklubb (brukshundsklubben), Sjuhäradsbygdens Hundkapplöpningssällskap (Greyhound Park), Borås modellflygklubb samt Försvarmakten.

Följande myndigheter och organisationer har framfört synpunkter:

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

Svar: Planförslaget uppfyller försvarmaktens krav på framkomlighet.

Ett informationsbrev, daterat 2020-12-09, om förändringar i tidigare presenterat planförslag skickades ut till övriga myndigheter och organisationer.

Sjuhäradsbygdens Hundkapplöpningssällskap, 7HS framförde att föreslagen utformning av korsningen vid Sobacken innebär huvudentrén till kapplöpningssbanan, Greyhound Park, försvinner. Även en yta där tävlande ställer husvagnar, tält och husbilar försvinner. 7HS föreslår en annan sträckning som inte påverkar entrén.

Svar: Dragningen av den nya anslutningen till väg 41 justeras så mycket det är möjligt för att undvika konflikt med entrén.

3.2.5. Samråd med allmänheten

Samrådsmötet på orten annonserades 2020-09-08 i Göteborgsposten och i Borås tidning.



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se