

Samrådsredogörelse

Vägplan Väg 678 Grohed - Bratteröd mötesfri 2+1 väg
Uddevalla kommun, Västra Götalands Län

Vägplan 2022-05-31

Projektnummer: 161267



Trafikverket

Postadress: Vikingsgatan 2, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: Sandra Schlee, AFRY, ÅF Infrastructure AB

Dokumentdatum: 2022-05-31

Ärendenummer: TRV 2017/90555

Uppdragsnummer: 161267

Version: 3.0

Kontaktperson: Salaam Ali, Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
1.1.	Planläggningsbeskrivning	4
2	Samrådsrets	4
3	Samråd	5
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	5
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	5
3.1.2.	Samråd med berörd kommun	7
3.1.3.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	9
3.1.4.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	11
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	14
3.2.1.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	14
3.2.2.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	17

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet har bedrivits, vilka synpunkter som har 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 har beaktats.

Synpunkter, protokoll etc. finns diarieförda under ärendenummer TRV 2017/90555.

1 Sammanfattning

Detta projekt består av två processer, en planprocess för vägplan gällande väg 678 och en lantmäteriförrättning gällande en ny enskild väg. Den enskilda vägen är en förutsättning för vägplanen och därför har samrådsprocesserna utförts samtidigt.

Information till allmänhet och berörda organisationer påbörjades i januari 2019. Innan det formella samrådet genomfördes två informationsmöten på Trafikverkets initiativ med boende och verksamheter i planområdets närhet.

Samrådsperioden för samrådsunderlaget sträckte sig mellan 10 juni 2019 – 24 juni 2019.

Efter beslut om innehållsförändring kompletterades underlaget och nya samråd med berörd kommun och organisationer genomfördes. Innehållsförändringen medförde dock inget nytt beslut gällande betydande miljöpåverkan från Länsstyrelsen.

1.1. Planläggningsbeskrivning

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

Planläggningsbeskrivningen för det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen; 2019-05-03, 2019-05-28, 2020-04-27, 2020-10-29 samt 2022-05-31. Gällande Planläggningsbeskrivning för projektet är daterad 2022-05-31 och finns tillgänglig på www.trafikverket.se/grohed-bratterod.

2 Samrådskrets

Samrådskretsen har i detta skede definierats utifrån det område som beräknas beröras av de åtgärder som planeras för väg 678 och enskild vägen. Utöver fastighetsägare i anslutning till planområdet för vägplanen och området berört av lantmäteriförrättningen för enskild väg, sker även samråd med särskilda myndigheter, organisationer och andra intressenter såsom berörda ledningsägare. Samrådskretsen har tagits fram utifrån att verksamheten ej innebär betydande miljöpåverkan.

3 Samråd

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Samråd genomfördes med alla parter samtidigt. Information annonserades i tidningen och samrådsunderlaget skickades ut med brev.

Den 13 februari 2019 etablerades en första kontakt med Länsstyrelsens handläggare. Vägplanens syfte och omfattning presenteras och Länsstyrelsen svarar den 28 februari 2019 att de inte anser att det behövs något informationsmöte om projektet.

Information om samråd annonserades i tidningen Bohuslänningen och samrådsunderlaget skickades ut med brev.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län inkom med samrådsyttrande över samrådsunderlaget den 24 juni 2019. Hela yttrandet finns med diarienummer TRV 2017/90555:35 och sammanfattas i kapitel 3.1.1.1.

Mail gällande samråd skickades till Länsstyrelsen den 8 juli 2019 med begäran om yttrande gällande betydande miljöpåverkan.

Den 3 september 2019 svarar Länsstyrelsen med beslut gällande betydande miljöpåverkan, se kapitel 3.1.1.2.

3.1.1.1. Länsstyrelsens ställningstagande den 24 juni 2019

Länsstyrelsen anser att samrådsunderlaget kan ligga till grund för fortsatt planering. Detta yttrande avser endast samrådsunderlaget. Länsstyrelsen kommer att besluta särskilt om eventuell betydande miljöpåverkan, se kapitel 3.1.1.2

Naturmiljö

Då naturvärdesinventeringen inte omfattar hela det område som berörs av vägplanen och ersättningsvägen är det i nuläget svårt att jämföra de olika alternativen för utbyggnaden, framförallt för ersättningsvägen. Utbyggnadsalternativen för infarten mot Kläppheden och lösningarna för att anlägga planskild GC-passage synes påverka ett större område än det som inventerats. Länsstyrelsen förutsätter att de kompletterande inventeringarna som nu utförs innefattar hela det område som kommer att beröras av vägutbyggnaden och att resultaten av de kompletterande inventeringarna beaktas vid val av alternativ.

Då flertalet av objekten utgörs av småvatten och våtmarker erinrar Länsstyrelsen om att för strikt skyddade groddjur (4 § artskyddsförordningen) är utrymmet litet för att medge dispens för intrång i sådana arters fortplantningsmiljöer. Länsstyrelsen ser därför positivt på att Trafikverket redan i detta skede inventerar möjliga leklokaler för groddjur.

För samtliga skyddade arter som berörs av utbyggnaden ska vägplanens påverkan på respektive arts bevarandestatus bedömas. Länsstyrelsen erinrar om att frågan om lämplig kompensation för intrång i biotopskyddade objekt redan nu behöver studeras.

Svar: Trafikverket tar till sig Länsstyrelsens erinran om svårigheten för dispens samt att kompensationsåtgärder skall studeras vidare.

Svar 2022-05-31: Kompletterande naturvärdesinventeringar har utförts efter Länsstyrelsens yttrande. Kompletterande inventeringar gjordes i juni 2019 och i oktober 2020.

Trafikverket har anpassat vägutformningen och den enskilda vägen för att undvika intrång i de två utpekade områdena för groddjur samt områden utpekade som höga naturvärdesobjekt.

Jord-och skogsbruk

Eftersom jordbruksmark tas i anspråk behöver Trafikverket göra en utredning enligt 3 kap. 4 § miljöbalken (MB). Därutöver behövs en alternativstudie genomföras för att påvisa att behov att ta brukningsvärd jordbruksmark i anspråk inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Svar: Trafikverket kommer att utföra sådan utredning i den mån brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk.

Svar 2022-05-31: Mindre delar av jordbruksmarken på norra sidan av väg 678 tas i anspråk för bäckomgrävning, då dike och bäck samförläggs. Cirka 1,6 ha jordbruksmark kommer att beröras av omgrävningen och troligtvis bli obrukningsbar efter slutförd åtgärd.

En större del av marken nyttjas dock inte aktivt i dag då markerna är blöta. Möjlighet att ersätta de förlorade arealerna genom att förbättra den blöta marken utreds.

Vatten

Trafikverket behöver fortsatt beskriva projektets påverkan på de aktuella markavvattningsföretagen när det gäller förändringar, sträckning och utseende samt avvattning. Ändras markavvattningsföretaget kan det bli aktuellt med en omprövning eller eventuellt nytt tillstånd.

Svar: Trafikverket kommer att pröva varje ändring av markavvattningen i området.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen delar gjorda bedömningar avseende kulturmiljö i samrådsunderlaget. Inga riksintressen eller kommunala kulturmiljöer bedöms påverkas. För både väg 678 och enskild vägen kommer Länsstyrelsen att ställa krav om arkeologisk utredning.

Svar: Trafikverket har mottagit informationen.

Svar 2022-05-31: Trafikverket utförde i september 2020 en arkeologisk utredning, steg 2, längs sträckan. I ett första skede inventerades sträckan och i utredningens andra steg grävdes sökschakt i fem utvalda områdena. Sökschakten kompletterades med metaldetektor- avsökning. Länsstyrelsen inkom den 6 oktober 2020 med slutmeddelande om att arkeologisk utredning var utförd och att utredningen visade på att det inte förekommer några tidigare okända fornlämningar inom vägområdet. Länsstyrelsen har därmed ur antikvarisk synpunkt inget att erinra mot att den berörda marken används för avsett ändamål.

Farligt gods

Om vägen breddas eller flyttas närmare bebyggelse behöver hänsyn tas till konsekvenserna av en olycka med farligt gods och behov av åtgärder utredas.

Svar: Trafikverket kommer i sådana fall att utföra riskanalys.

Svar 2022-05-31: De planerade åtgärderna ökar säkerheten på vägen och bedöms därav minska risken för olycka med farligt gods.

Översvämning och skyfall

Länsstyrelsen rekommenderar att det säkerställs att vägarna inte tar skada eller orsakar skada vid en översvämning från minst ett 100-årsregn inklusive klimatfaktor.

Svar: Trafikverket kommer att kontrollera detta och göra erforderliga åtgärder för detta.

Svar 2022-05-31: Detta är kontrollerat och åtgärder har projekterats för att klara 100-års regn.

Skred och stabilitet

Samrådsunderlaget konstaterar att stabilitets- och sättningsproblem bedöms kunna föreligga på sträckan. Det framgår inte hur detta kommer att hanteras i det fortsatta arbetet vilket behöver kompletteras.

Svar: Risk för stabilitetsproblem kommer att föreligga vid utförande av port under väg 678. Dessa risker tillvaratas vid den fortsatta geotekniska projekteringen. Risk för problem med differenssättningar bedöms främst föreligga vid breddning av befintlig väg. Detta tillvaratas också vid den fortsatta geotekniska projekteringen.

Svar 2022-05-31: I och med innehållsförändringen i projektet är det inte längre aktuellt med port under väg 678 vilket innebär att risk för stabilitetsproblem inte längre föreligger.

Buller och förorenad mark

Det är bra att en bullerutredning ska göras för att klarlägga bullersituationen. Vidare framgår att Trafikverket avser att utreda potentiella markföroreningar och projektets påverkan på dessa.

Svar: Trafikverket har mottagit informationen.

Svar 2022-05-31: Bullerutredning har gjort och redovisas i PM Buller. En miljöteknisk markundersökning utfördes under våren 2019 genom dikesprovtagning och skruvprovtagning samt kompletterande provtagningar under hösten 2019. Dessa redovisas i MUR Markmiljö och PM Markmiljö.

Övrigt

Inom det skogklädda bergsområdet Nordbergen (Forshälla-Hede 1:20 och Solberg 1:9) studeras förutsättningarna för en ny bergtäkt (dnr 551-10992-2019). Möjligheterna att trafiksäkert angöra en eventuell framtida bergtäkt från en ombyggd väg 678 behöver studeras närmare.

Svar: Trafikverket har mottagit informationen.

3.1.1.2. Beslut gällande betydande miljöpåverkan den 3 september 2019

I Länsstyrelsens beslut gällande betydande miljöpåverkan, som inkom den 3 september 2019, meddelar Länsstyrelsen att projektet inte är av den art att det kan anses medföra betydande miljöpåverkan.

Efter beslut om innehållsförändring togs ny kontakt med Länsstyrelsen och uppdaterat underlag skickades till Länsstyrelsen den 16 juni 2020. Länsstyrelsens nya beslut gällande betydande miljöpåverkan inkom 2020-07-10 och här meddelar Länsstyrelsen att projektet inte är av den art att det kan anses medföra betydande miljöpåverkan.

3.1.2. Samråd med berörd kommun

Samråd genomfördes med alla parter samtidigt. Information annonserades i tidningen och samrådsunderlaget skickades ut med brev.

Information om samråd annonserades och brev med samrådsunderlaget skickades till Uddevalla kommun. Ett mail skickades även till kommunen med information gällande

samråd med samrådsunderlaget den 4 juni 2019 och Uddevalla kommuns samrådsyttrande, med diarienummer 2017/90555:36, inkom den 24 juni 2019.

Kommunen har framhållit väg 678 funktion och påpekat dess brister inom ramen för processen för regional infrastrukturplanering. Kommunalförbundet Fyrbodals har pekat ut det s.k. stråket 5 mellan Lysekil och Götene som ett stråk med behov av åtgärder för att den regionala transportfunktionen skall kunna upprätthållas. Väg 678 utgör en felande länk för att skapa ett sammanhängande nät av säkra transportvägar inom Trestadsområdet. Väg 678 behöver därför en förbättrad standard av såväl trafiksäkerhetsskäl som framkomlighetsskäl. Kommunens uppfattning är att väg 678 bör byggas ut till 2+2 eller 2+1 väg. De av Trafikverket nu planerade åtgärderna bör därför inte försvåra eller förhindra en sådan utveckling.

Svar: Trafikverket kommer att utreda vilka åtgärder som krävs för att underlätta för framtida utbyggnad.

Svar 2022-05-31: Trafikverket anser att mittseparering och delvis utbyggnad till 2-1 väg ökar framkomligheten.

Kommunen vill framhålla vikten av en trafiksäker utformning av korsningen mellan väg 679 och 678. Korsningspunkten orsakar med dagens utformning problem och innebär risker, vilka på olika sätt framförs till kommunen tillsammans med förslag på lösningar. Kollektivtrafiken redovisar tidvis stora svårigheter att från väg 679 ansluta till väg 678 i riktning österut p.g.a. omfattande trafik. Kommunen vill därför framhålla betydelsen av att hela väg 678 får en trafiksäker utformning och att utrymme för åtgärder utöver de som nu beskrivits också kan omfattas av vägplanen i det fortsatta arbetet.

Svar: Trafikverket kommer att utreda om och i sådana fall hur en förändring av korsningen mellan väg 679 och 678 kan göras för att höja trafiksäkerheten och huruvida detta kan inrymmas i detta projekt.

Svar 2022-05-31: Korsningen ingår inte längre i utredningsområdet.

Från samhällsbyggnadsförvaltningen har framförts att en utredning om trafikbuller bör innehålla både väg- och tågbuller samt lämpliga åtgärder för att klara gällande riktvärden inom utredningsområdet. Inga ytterligare anmärkningar eller påpekanden på Trafikverkets samrådsunderlag har redovisats.

Svar: Trafikverket kommer att utföra bullerutredning där buller från både tåg och allmän väg hanteras.

Svar 2022-05-31: Bullerutredning har gjorts och redovisas i PM buller, samt miljö och planbeskrivningen.

Kommunen delar Trafikverkets bedömning att åtgärden inte innebär betydande miljöpåverkan.

3.1.2.1. Innehållsförändring

Efter beslut om innehållsförändring togs ny kontakt med Uddevalla kommun. Ett möte med kommunen genomfördes den 6 maj 2020 gällande alternativet att ta bort Kläpphedens busshållplats. Kommunens yttrande i frågan inkom den 14 maj 2020.

För närvarande finns 8 skolelever i området som kan bli berörda av en sådan förändring, utöver övriga boende i de aktuella fastigheterna. Kommunen har enligt skollagen skyldighet att anordna skolskjuts för sina skolelever. Rätten till skolskjuts följer särskilda regler där färdvägens längd, trafikförhållanden mm har betydelse.

Kommunen gör bedömningen att skolelever liksom andra kollektivtrafikresenärer i det aktuella området, med hänsyn till avståndet, kan hänvisas till hållplatsen i Grohed om hållplatsen i Kläppheden skulle tas bort. För skolelevernas räkning förutsätter detta att en sammanhängande parallellväg som lämpar sig för gång- eller cykeltransport anordnas mellan bostaden och Grohed. Utformningen av denna parallellväg bör därför med hänsyn till såväl trafiksäkerhet som trygghet medge att skolelever på egen hand kan färdas den aktuella sträckan mellan bostad och busshållplats.

Den 19 maj 2020 skickades även PM Innehållsförändring till kommunen, som underlag till mötet den 6 maj 2020. Uddevalla kommun inkom med ett yttrande den 24 juni 2020.

Svar: Trafikverket har mottagit informationen.

Svar 2022-05-31: Enskild parallellväg har utformats sammanhängande och är lämplig att cykla och gå på.

3.1.3. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Samråd genomfördes med alla parter samtidigt. Information annonserades i tidningen och samrådsunderlaget skickades ut med brev. Här nedan redovisas de yttranden som inkommit.

3.1.3.1. Västtrafik och Uddevalla Omnibus AB

Den 31 januari 2019 kontaktades Västtrafik med önskemål om en diskussion kring deras behov av busstrafik i vägplaneområdet.

Den 19 februari 2019 svarade Uddevalla Omnibus AB, som bedriver trafiken i området på uppdrag av Västtrafik och fått svara för de praktiska detaljerna i detta samråd, att de har problem med att komma ut från hållplatsfickor under högtrafik. De har dock ännu större problem att komma ut från väg 679 på morgon och eftermiddag i riktning mot Uddevalla. En fråga ställs angående om resenärer från Uddevalla som ska gå av vid Kläppheden, Torkelsröd eller Grohed station ska ta sig vidare genom en gångtunnel?

Den 19 juni 2019 genomfördes ett informationsmöte med Omnibus och Västtrafik. Mötet sammanfattas per tema:

Groheds norra

Omnibus önskar fortsatt hastighetsbegränsning på 60 km/h då det är svårt att komma ut från väg 679, vilket kan bero på att det är 60 km/h och därmed tätare trafik med mindre luckor. Det finns en gångtunnel som idag används.

Det finns en oro över att det blir svårt att ta sig in på hållplatsläget vid Groheds Norra från Uddevalla. Att det kan vara möjligt att bilar som ska ut står över stopplinjen och skapar en osäker situation.

Diskussion kring om det finns cykelparkeringen vid hållplatslägena, om vi gör färre hållplatser kan behovet öka. Groheds norra kan det finnas någon enstaka cykel idag.

Svar 2022-05-31: Bussplatsen vid Groheds norra kommer att vara kvar i befintligt skick.

Kläppheden

Det anses vara en bra lösning med utformningen för båda hållplatslägena. Det östra läget är där det är fler skolungdomar som använder hållplatsen idag och ett ökat behov av säkerhet.

Svar: Trafikverket tar till sig synpunkterna och beaktar detta i den fortsatta projekteringen.

Svar 2022-05-31: Bussplatsen vid Kläppheden kommer att dras in.

Framkomlighet

Allmänt på sträckan kan det uppkomma framkomlighetsproblem då det kan finnas långsamtgående fordon som man inte kan köra om.

Svar: Trafikverket tar till sig synpunkterna och beaktar detta i den fortsatta projekteringen.

Svar: 2022-05-31: Där vägen breddas till 2+1 väg kommer dessa fordon att kunna passeras.

3.1.3.2. Kollektivtrafikmyndigheten Västra Götalandsregionen

Den 27 maj 2019 kontaktas Västra Götalandsregionen (VGR) via telefon angående hållplatser som påverkas av vägplanen. Samma dag svarar VGR att frågor kring hållplatslägen är delegerade till Västtrafik.

Svar: Trafikverket har mottagit informationen och genomfört samråd med Västtrafik.

3.1.3.3. Räddningstjänsten Mitt Bohuslän

Telefonkontakt med Räddningstjänsten utfördes den 15 februari 2019 där projektet beskrevs. I samtalet meddelades att Räddningstjänsten inte har några kommentarer mer än att det är bra att något görs eftersom det är en farlig väg. Om infarten vid Kläppheden stängs förlängs deras insatstid något, samtidigt är det en farlig sväng som det är idag för deras del så det har inte nödvändigtvis så stor praktisk inverkan.

Räddningstjänsten fick ta del av samrådsunderlaget och deras officiella samrådsyttrande inkom den 5 juni 2019 där de meddelade att Räddningstjänsten inte har någon erinran utan ser positivt till de trafiksäkerhetshöjande åtgärder som planeras.

Svar: Trafikverket har mottagit informationen.

3.1.3.4. Skanova

I yttrande daterat den 11 juni 2019 meddelade Skanova AB att de har tagit del av rubricerat ärende och vill meddela att det ej finns något att invända mot planförslaget.

Om Skanovas anläggningar blir berörda, ska kontakt tas med Skanova i god tid för vidare diskussion.

Svar: Trafikverket har mottagit informationen.

3.1.3.5. Polismyndigheten, region väst

I yttrande daterat den 13 juni 2019 meddelade Polismyndigheten att de genom lokalpolisområde västra Fyrbodal inte har några synpunkter på tänkt ombyggnation.

Svar: Trafikverket har mottagit informationen.

3.1.3.6. Västvatten på uppdrag av Uddevalla vatten

Den 13 juni 2019 meddelade Västvatten att aktuellt område ligger utanför allmänt verksamhetsområde för VA men att vägen korsas av allmänna vatten- och spillvattenledningar strax norr om fastigheten Uddevalla Hova 1:13. Ledningarna tryggas med ledningsrätt, 1485K-08/159.I. Västvatten rekommenderar att ärendet anmäls på ledningskollen.se för att få information om ledningarnas läge.

Projektering och kommande markarbeten måste ske i samråd med Västvatten AB.

Svar: Samråd kommer fortsatt att genomföras med Västvatten AB så snart deras anläggningar berörs.

Svar 2022-05-31: VA-ledningar korsas med byggvägen från Groheds korsning. Västvatten har meddelats via mail.

3.1.4. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samråd genomfördes med alla parter samtidigt. Information annonserades i tidningen och samrådsunderlaget skickades ut med brev.

De som anses vara enskild berörda har även bjudits in till formella samråd med allmänheten och haft en möjlighet att yttra sig vid de tillfällena. Inbjudan skickades ut via brev.

Före det formella samrådet pågick en informationsperiod mellan januari-juni 2019. . Informationsmöten hölls den 10 januari 2019 och den 24 april 2019.

Här nedan redovisas de frågor och funderingar som inkommit utifrån tema.

3.1.4.1. Groheds korsning och allmän väg

Många påpekanden om att det är svårt att köra ut från Groheds korsning samt att den är trafikfarlig.

När det sattes upp fartkameror på vägen resulterade detta i att nya problem uppkom. En deltagare på mötet berättar att planen var att det skulle bli tre kameror på varje sida men i slutändan blev det två placeringar. Istället för att skapa en kontinuerlig rytm i körningen resulterade detta i stafettkörning och fokus har blivit på Groheds korsning.

Svar 2022-05-31: Groheds korsning projekteras inte längre i projektet.

Fråga: Kommer hastigheten på sträckan att ändras?

Svar: Det är inte en del av åtgärden och vägplanen innebär inte någon förändrad hastighet. Trafikverket ansvarar inte för förändring i skyltad hastighet.

Fråga: Kommer några andra åtgärder att utföras under projektets gång, t.ex. omkörningsförbud?

Svar: Detta är inget som är planerat i dagsläget.

Fråga: Kommer helavstängning av vägen göras under byggtiden?

Svar: Sannolikt kommer det att krävas hel avstängning under kortare tid. Frågan kommer att utredas vidare under projektets gång.

Fråga: Går det att få en cirkulation istället för en korsning vid Grohed?

Svar: Förslaget har utretts och förkastats.

Svar 2022-05-31: Groheds korsning projekteras inte längre i projektet

Fråga: Kan det bli bättre flöden med längre påfartssträckor?

Svar: Trafikverket undersöker saken närmare.

Fråga: Kan man lägga viltstängsel norr om järnvägen?

Svar: Det ingår inte i detta projekt eftersom det inte hindrar vilt från att komma ut på vägen.

3.1.4.2. Gång- och cykeltrafik

Fråga: Hur kommer gång och cykeltrafiken att fungera?

Svar: Projektet planerar att göra en gångtunnel under vägen för att knyta an till befintliga vägar. Placeringen av gång- och cykeltunneln är ännu inte bestämd.

Svar 2022-05-31: Gångtunnel är inte längre aktuellt för projektets sträckning.

3.1.4.3. Enskild väg

Fråga: Vem sköter underhållet på den enskilda vägen som ska skapas? Hur bred ska den enskilda vägen bli?

Svar: Om man måste förlänga en gemensamhetsanläggningsväg kommer ersättning att

erhållas. De som är ansvariga för underhållet på vägen i dagsläget kommer fortsätta att ha det. Vägbredden följer standarden som är 4,5m.

Fråga: Är tanken med att stänga en del av utfarterna och att alla istället ska köra den enskilda vägen för att sedan på ett samlat ställe köra ut på väg 678?

Svar: Ja, det är grundtanken från Trafikverket.

Fråga: Finns det möjlighet att ha den enskilda vägen till Bratteröd? Önskemål från många fastighetsägare.

Svar: Placering av den enskilda vägen kommer att förläggas på det mest ändamålsenliga sättet med beaktande av så många aspekter som möjligt. Möjligheten att förlägga den enskilda vägen från Kläppheden upp till Bratteröd är en del av de alternativ som studeras för närvarande.

Svar 2022-05-31: Den enskilda vägen kommer endast att gå väster ut från Kläppheden.

3.1.4.4. Marklösen och buller

Fråga: Är det planerat att lösa in några hus? Kommer Trafikverket ta någon privat mark i anspråk?

Svar: Trafikverket tar bara i anspråk den mark som behövs för projektet. Det är inte planerat att lösa in några hus. I den mån det behövs mark som skall tas i anspråk för allmänna vägbyggnadsändamål kommer detta att ske i direkt anslutning till befintlig väg 678. I dagsläget är det inte klarlagt exakt omfattning av detta markbehov, men det rör sig om vägbreddning till följd av nya busshållplatser, ev haverinischer samt gång- och cykelvägar parallellt med väg 678 för upprätthållande av gång- och cykelmöjligheter till busshållplatser och cykelstråk.

Fråga: Hur går tankarna gällande buller?

Svar: En bullerutredning kommer genomföras och utifrån resultatet på den kommer beslut tas om några åtgärder ska utföras.

Svar 2022-05-31: Bullerutredning och åtgärder redovisas i PM buller.

3.1.4.5. Busshållplatser

Fråga: Hur ska vi göra med busshållplatserna, hur många ska det finnas och vart ska de placeras?

Svar: Inget är bestämt ännu en första tanke är att det ska bli en hållplats på varje sida i anslutning till undergången.

Svar 2022-05-31: Busshållplatserna längs sträckan dras in. Undergången ingår inte längre i projektet. Grohed och Grohed norra blir kvar i befintligt skick.

3.1.4.6. Inkomna synpunkter till Diariet (per tema)

Synpunkterna kom in under informationsperioden mellan januari – juni 2019 före formellt samråd samt under samrådsperioden den 10 juni 2019 - 24 juni 2019.

Angående mitträcke

Synpunkt: För att kunna jobba på åkrarna på båda sidor av vägen behövs en öppning i mitträcket.

Svar: Trafikverket ska säkerställa att det finns tillgänglighet till åkrarna som är berörda av projektet. Till åkrarna söder om väg 678 är det tänkt att man ska kunna ta sig via nya "enskild vägen". Höger in höger ut kan vara ett alternativ till åkrarna på norra sidan.

Svar 2022-05-31: Byggväg vid Groheds korsning kommer vara kvar för åkeranslutning, samt ordas anslutning vid befintlig driftvändplats.

Synpunkt: Mittseparering av väg 678 bör utföras längs hela sträckan, och bygga en parallellväg för boende söder om väg 678, med anslutning till väg 680.

Svar: Projektet omfattar mittseparering från Lerbomotet öster om bron över järnvägen upp till Bratterödsmotet. De boende söder om väg 678 kommer att få anslutningar till väg 678 via enskilda vägar helt till väg 680 eller delvis till väg 680 och till ny anslutning till väg 678.

Svar 2022-05-31: Projektet omfattar mittseparering från öst om Groheds korsning. De boende söder om väg 678 kommer att få anslutningar till väg 678 via enskilda väg.

Synpunkt: Om det inte finns utrymme för vajerräcke så använd plaststolpar.

Svar: Olika typer av mittseparering har utvärderats. Möjlighet finns att använda olika typ av mittseparering i olika delar av vägen, men så här långt i projektet talar mycket för att betongelement kommer att användas för att fysiskt kunna hindra att trafik kommer över i fel körfält, lättare kunna laga vid olyckor samt att de har en bullerreducerande effekt.

Svar 2022-05-31: Mittseparering kommer ske med rörprofilräcke.

Angående trafiksäkerhet:

Synpunkt: Trafiksäkerheten för cyklister och mopedister på väg 678 bör beaktas då mittseparering hindrar bilister att passera dessa med marginal.

Svar: Dessa trafikslag skall inte tillåtas på väg 678 utan anvisas till enskilda vägar.

Fråga: Trafiksäkerheten brister när man gör vänstersväng ut på väg 678 vid Grohed då trafiken är mycket tät och lämnar få luckor att smita ut i. Kan en cirkulationsplats eller planskild korsning byggas? Kan hastigheten sänkas till 40 km/t för att ge marginal att köra ut?

Svar: I projektet ingår mittseparering av väg 678, det ingår inte att studera korsningsalternativ i Grohed.

Fråga: Kan trafiksäkerhet i korsningen vid Grohed åtgärdas inom detta projekt?

Svar: I projektet ingår mittseparering av väg 678, det ingår inte att studera korsningsalternativ i Grohed.

Fråga: Kan man införa spärrområden och endast tillåta högersväng från 679 ut på väg 678?

Svar: Frågan skall beaktas i den fortsatta projekteringen. Målet med projektet är främst att öka trafiksäkerheten för samtliga trafikslag och denna fråga prövas i ljuset från denna målsättning.

Svar 2022-05-31: Projektet omfattar mittseparering från öst om Groheds korsning. Grohedskorsning kommer inte att omprojekteras.

Synpunkt: Om det etableras en bergstäck och ett asfaltverk med utfart mot väg 678 så får det naturligtvis följder. Som vi ser det behövs nämnda utfart från väg 679 till väg 678 byggas om och göras säkrare och smidigare.

Svar: Enligt det förslag för utformning som finns i detta skede så finns inga öppningar i mittsepareringen i delen av sträckan vid den eventuella bergtåkten.

Angående enskild väg:

Synpunkt: Vill helst att den enskilda vägen byggs mellan väg 678 och järnvägen.

Svar: Alternativet har utretts och avfärdats bl a på grund av att trafiksäker anslutning mot väg 679/678 inte kan göras.

Synpunkt: Vägalternativ 3 innebär att fastigheten blir omringad av vägar,. Vi är oroad över obehöriga och annan trafik. Alternativ 1 känns i nuläget som det bästa alternativet om också placeringen av busshållplatsen blir alternativ väst. Den blir i så fall mer lika för alla boende avståndsmässigt.

Svar: Trafikverket tar till sig era synpunkter om läge för enskild väg vid er fastighet.

Synpunkt: Vi önskar att det inte byggs någon ny utfart förutom den befintliga grinden som idag finns för mindre transporter till och från fastigheten, detta på grund av en ansökan om tillstånd för tåkt av berg och vattenverksamhet vid Solberg 1:9 fastighetsgräns till vägsträckan.

Svar: Enligt det förslag för utformning som finns i detta skede så finns inga öppningar i mittsepareringen i delen av sträckan vid den eventuella bergtåkten.

3.1.4.7. Innehållsförändring

Efter beslut om innehållsförändring togs ny kontakt med allmänheten och de särskild berörda för att informera om detta. Ett informationsbrev skickades ut den 6 maj 2020.

En fastighetsägare har yttrat sig och sagt att hon har inga synpunkter på innehållsförändringen men vill informera om att delar av området där den enskilda vägen är tänkt att byggas är väldigt blött och kan vara svårt att bygga på.

Svar: Trafikverket tar till sig informationen.

3.1.4.8. Sverigeringen

Den 11 juni 2019 genomfördes ett möte med Sverigeringen där projektet förklarades.

Så fort ett läge för GC-porten har beslutats så önskar Sverigeringens företrädare ett möte för att diskutera påverkan på fiberledningen. GC-porten innebär med största sannolikhet att fiberledningen behöver förlängas för att kunna sänkas eller flyttas i det läge där den passerar porten. Sverigeringen vill samtidigt diskutera eventuella framtida åtgärder på vägen så som utbyggnad till 2+1 och hur dessa kan tänkas påverka fiberledningen. Eventuellt vill Sverigeringen redan nu planera in åtgärder för att möjliggöra en framtida breddning så att ledningen inte behöver förlängas ytterligare en gång på sträckan.

Sverigeledningen önskar också ges möjlighet att sondera sin fiberledning avseende placering i höjddled i samband med markundersökningar vid GC-portens placering när denna fastslagits för att på så vis undvika onödig påverkan på trafiken genom att genomföra fältarbeten vid samma tillfälle.

Svar: Trafikverket kontaktar Sverigeringen för fortsatt samverkan då beslut om placering av port fattats.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

3.2.1. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Samrådsinformation skickades ut till övriga berörda myndigheter och organisationer. Här nedan redovisas de samråd och synpunkter som inkommit.

3.2.1.1. Samråd med Länsstyrelsen gällande biotopskydd och vattenverksamhet den 21 maj 2021

Samråd gällande biotopskyddade områden och vattendrag som kommer att påverkas och därmed omfattas av vattenverksamhet genomfördes med Länsstyrelsen den 21 maj 2021. Inför samrådet upprättades ett samrådsunderlag (daterat 2022-05-05) där Trafikverket redovisade 6 objekt som bedöms omfattas av generellt biotopskydd och som kommer att beröras. Vidare beskrevs de vattendrag som bedöms påverkas av vägplanen. Följande synpunkter inkom under mötet på aktuella objekt:

GB01 och **GB02**: Inget att notera

GB03 och GB203: Länsstyrelsen ställer frågan om jordbruksmarken går att bruka efter byggnation och tydliggör att förutsättningen för att ett objekt räknas som biotopskydd är att det ligger i jordbruksmark som är brukbar.

Att anlägga dike och bäck i separata fåror innebär att något mer markanspråk avseende jordbruksmark, som är brukbar, krävs. Dessutom krävs det frivillig överenskommelse med markägare. Fördelar med att anlägga dike och bäck i separata fåror är att vi har en separat anläggning som endast tar hand om terrängvattnet. Vad avser rening av vägavvattning är det i princip likställt med samförlagd fåra i det fall flacka slänter används från vägen.

Att samförlägga dike och bäck, dvs. att en anläggning anläggs för vägdagvatten och terrängvatten, kräver mindre markanspråk och enklare hantering av marklösenfrågan.

Inget av ovanstående alternativen kan totalt sett bedömas klart fördelaktigare än det andra. Vid tillstånd för omgrävning av bäcken kan markavvattning hanteras samtidigt. Det finns därmed en fördel med att söka tillstånd.

Olika syn från Länsstyrelsen om vilka punkter i förordningen om vattenverksamhet som är tillämpliga för omgrävningen och därmed om verksamheten kan anmälas eller tillstånd behövs med tanke på omfattningen. Länsstyrelsen anser att det krävs tillstånd då sträckan är 650 meter men anser detta kan anmälas. Diskussion behöver tas internt hos Länsstyrelsen.

Med tanke på omfattningen av omgrävningen och att markavvattningsföretag berörs rekommenderar länsstyrelsen att Trafikverket ska överväga att söka tillstånd.

GB06: Biotopskyddet omfattas bara av 10 meter. Den totala sträckan som behöver grävas om är 120m. Ett samlat intrång för samtliga biotopskydd innebär ca 680m.

GB202: Länsstyrelsen är restriktiv med att acceptera att tillfällig nyttjanderätt påverkar objekt med generellt biotopskydd. Därför behövs skyddsområde på 15 m x stamdiameter. Detta kommer att påverka det tillfälliga nyttjanderättsområdet. Skyddsåtgärder kring allén finns inte upptaget i planbeskrivningen.

Övrigt: Länsstyrelsen påpekade att konsekvensbedömningen i miljöbeskrivningen ska beakta hela projektets, inklusive den enskilda vägens, påverkan på biotopskydden. Kompensationsåtgärder ska föreslås utifrån konsekvensbedömningen.

Länsstyrelsen menar att markavvattningsföretagen behöver omprövas. Trafikverket svarar att det redan är bestämt att detta ska göras.

3.2.1.2. Kompletterande Samråd med Länsstyrelsen gällande biotopskydd och vattendrag 8 mars 2022

På grund av justerad vägutformning höll Trafikverket ett kompletterande samråd gällande biotopskydd och vattenverksamhet med Länsstyrelsen den 8 mars 2022. Inför mötet hade ett kompletterande samrådsunderlag översänts till Länsstyrelsen (daterat 2022-02-17) där Trafikverket beskrev de justeringar som gjorts och vilka objekt som bedöms påverkas. Här nedan redovisas aktuella objekt och synpunkterna som inkom under mötet:

GB06 Solbergsbäcken – tagits bort och kommer inte att beröras. Sträckan är ca 400 m + 100 m på båda sidor (gula) och här kommer det att förbli 1+1-väg. Ingen breddning norrut.

GB03 och GB203, bäckomgrävningen av ej namngivna bäcken - Blir inget separerat dike och bäck, utan fortsättningsvis samförlagt dike och bäck inom vägområdet. För att erhålla rening av vägdagvattnet kommer en översilningsyta att anläggas.

Innebär bättre förutsättningar för jordbruksmarken att kunna brukas. Enligt Länsstyrelsen kommer det att anses vara biotopskyddat område.

Länsstyrelsen påpekade att det kan bli aktuellt med en ny tillståndsprövning av markavvattningen om t ex sektionen i det aktuella diket förändras väsentligt. Vid en sådan

prövning behövs en dispens från förbudet mot markavvattning och hänsyn till framtida klimatförändringar behövs.

En ny byggväg och trumma över **GB203** – En ny byggväg anläggs i området mellan väg 678 och diket. En större trumma anläggs över GB203 och en mindre trumma för vägdagvattnet från väg 679 anläggs.

I de fall markägare vill behålla byggvägen anläggs den som en permanent grusad väg fram till etableringsområdet. Byggvägen ingår i ett tillfälligt nyttjanderättsområde.

Ny föreslagen sträckning av enskild väg, **GB02** del av Koppungeån - Diket som ansluter till Koppungeån är inte en förlängning av Solbergsbäcken utan Solbergsbäcken är kulverterad på norra sidan av vägen. Omgrävningen av diket berör därmed inte Solbergsbäcken.

Ny föreslagen sträckning av enskild väg kommer att fastställas i en lantmäteriförrättning. Den enskilda vägen kommer att anläggas utanför vägområdet.

Det nya förslaget innebär mindre påverkan på jordbruksmarken och anses därmed som ett mer fördelaktigt läge. Länsstyrelsen påpekade att påverkan på jordbruksmark ska tas upp i miljöbeskrivningen.

Lantmäteriförrättning för gemensamhetsanläggning (enskild väg) som berör skyddade områden, t.ex. biotopskyddsområden, får inte innebära att syftet med skyddsbestämmelserna motverkas (se t ex 9 § anläggningslagen). Enligt Länsstyrelsen kan det dock vara klokt att söka biotopskyddsdispens gällande det omgrävda diket och den omlagda trumman (GB02 och GB09), så att det blir en förutsättning för lantmäteriförrättningen.

Koppungeån och anslutande dike är biotopskyddat.

Länsstyrelsen påpekade att i de fall biotopskyddade småvatten i jordbruksmark påverkas negativt av åtgärderna behövs kompensationsåtgärder. En sådan kan vara att öppna upp ett kulverterat vattendrag.

Övrigt

Gällande anmälningarna för vattenverksamhet. Upplysning från Länsstyrelsen:

Flera åtgärder som hänger ihop och ska utföras samtidigt, kan anmälas tillsammans i en anmälan.

Omgrävningen av den ej namngivna bäcken: ev tillståndspliktig vattenverksamhet.

Det blir inget tillfälligt nyttjanderättsområde söder om korsningen, då åtgärdsområdet är flyttat. Inga alléer eller träd berörs därmed.

3.2.1.3. Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB återkom den 6 maj 2021 med svar på remiss "Samrådsmöte ombyggnad Väg 678 Grohed-Bratteröd Trafikverket TRV 2017/90555". Vattenfall Eldistribution kommer inte att delta på samrådsmötet men lämnar följande yttrade avseende detta ärende. Vattenfall Eldistribution vill påminna om att Vattenfall Eldistribution har en 45 kV luftledning sydöst om aktuellt vägområde väster om trafikplats Bratteröd. Enligt Vattenfall Eldistributions bedömning påverkas denna inte av aktuellt vägprojekt men önskar ändå att Trafikverket återkommer om denna luftledning kommer att påverkas på någon sträcka.

Svar: Trafikverket har tagit till sig denna information och kommer att beakta den i kommande arbete.

3.2.2. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samrådsmöte gällande utformning av planförslaget genomfördes mellan den 4 maj 2021 till den 6 maj 2021 i form av fysiska möten i Forshälla bygdegård samt digitalt via Skype. En samrådsperiod pågick mellan den 15 april 2021 till den 18 maj 2021.

I sin helhet innehåller majoriteten av de inkomna yttrandena synpunkter kring den enskilda vägens placering. Förslag om att den enskilda vägen istället för presenterad placering ska anläggas söder om och längs med väg 678 har inkommit av flera fastighetsägare. I samband med placeringen av den presenterade enskilda vägen är flera fastighetsägare emot anslutningspunkten som kommer att skapas vid Kläppheden.

I ett yttrande, signerat av ett 20-tal direkt berörda fastighetsägare, skrivs det att uppskov på grund av rådande pandemi önskas till åtminstone den 15 juni 2021. Detta med anledning av att den tid på 14 dagar, från samrådsmötena under vecka 18, som Trafikverket hade givit direkt berörda fastighetsägare för att inkomma med yttranden har varit alldeles för kort.

Svar: Samrådsperiod pågick mellan 15/4 och 18/5. Det kommer också att finnas möjlighet att yttra sig i kommande skede.

Trafikverket tar till sig av de inkomna synpunkterna och kommer fortsättningsvis att utreda ett alternativ med förläggning av den enskilda vägen på södra sidan av väg 678 mellan Groheds korsning och Kläppheden.

Svar 2022-05-31: Den enskilda vägen kommer att förläggas på södra sidan från Kläppheden och Groheds korsning.

Fastighetsägarna har också nämnt riskerna som de anser denna ersättningsväg kommer att medföra: risk att vägen ej byggs tjälsäkrad, risk att vägen inte håller för tung trafik, risk att vägen går över befintliga vattenbrunnar, risk att vägen hamnar på befintlig anläggning för jordvärme, risk för avstyckning av tomter samt hälsorisk utifrån höga bullernivåer enligt Trafikverkets mätning.

Svar: Trafikverket tar till sig inkomna synpunkter gällande befintligheter och beaktar detta i kommande projektering. Trafikverket följer publikation "Handbok projektering och byggande av enskilda vägar".

En fastighetsägare påpekar i sitt yttrande att informationen som förmedlades av Trafikverket under samrådsmötena om att vägen kommer att bli 4 meter bred är missledande då man inte har nämnt tillkommande diken på vardera sida av vägkroppen. Intressenten skriver att vägen kommer att kräva en bredd på 8 meter för att kunna anläggas.

Svar: Hela den enskilda vägens vägområde varierar längs sträckan beroende på om vägen ligger på bank eller i skärning. Minsta körbanebredd ska vara 4 meter.

3.2.2.1. Groheds korsning och allmän väg

En intressent yttrade sig vid det digitala samrådsmötet under vecka 18 om att det kan uppstå problem om bilister kommer från Uddevalla och svänger vänster vid Grohed och sedan ska vänster till den enskilda vägen. Vid anslutningen till väg 678 i Grohed är det ofta kö och det kan då bli svårt att ta sig in på den enskilda vägen.

Svar: Trafikverket tar till sig inkomna synpunkter och undersöker frågan vidare.

I ett yttrande signerat av ett 20 tal direkt berörda fastighetsägare önskas att Trafikverket undersöker ett alternativ till minskning av buller med bullerplank längs med väg 678 som ersättning för viltstängsel.

Svar: Eftersom fastigheterna som berörs av bullerstörning är så pass utspridda blir det inte samhällsekonomiskt lönsamt med ett plank. Bullerstörningen kommer istället att åtgärdas med fastighetsnära lösningar.

I samma yttrande som nämns ovan presenteras de risker som fastighetsägarna anser att väg 678 kommer medföra: risk för omkörning, risk för köer från Sund och Forshälla vid rusningstrafik, risk för olyckor på grund av hastighetsökningen till 100 kn/h, samt risk för stopp vid infarten till den ersättningsväg som Trafikverket har presenterat.

Fråga: Hur anser ni att det ska vara en trafiksäker lösning utifrån vägen mellan korsningen Grohed och Lerbo?

Svar: Groheds korsning kommer att hanteras i ett senare separat projekt. Detta projekt, väg 678 Grohed-Bratteröd, avser utförande av trafiksäkerhetshöjande åtgärder på sträckan öster om Groheds korsning till Bratterödsmotet.

Trafikverket tar till sig inkomna synpunkter gällande infarten av enskild väg och undersöker frågan vidare.

3.2.2.2. Gång- och cykeltrafik

Yttranden har inkommit om att en gång- och cykelväg från Kläppheden till Grohed eller Bratteröd är önskvärt.

Svar: Mellan Kläppheden och Grohed anvisas gång- och cykeltrafik till den enskilda ersättningsväg som kommer att byggas. Ingen gång- och cykelväg planeras mellan Kläppheden och Bratterödsmotet. Istället hänvisas denna trafik till gång- och cykelstråket mellan Groheds korsning och Uddevalla.

3.2.2.3. Enskild väg

Flera berörda skriver i sina yttranden att de inte vill godkänna presenterat förslag på den enskilda vägens lokalisering då denna medför negativa konsekvenser. En fastighetsägare yttrar sig om att vägen går rakt igenom dennes gård och att vattenbrunn samt installation av jordvärme kommer att påverkas negativt av den enskilda vägen.

Svar: Trafikverket tar till sig av de inkomna synpunkterna och kommer fortsättningsvis att utreda ett alternativ med förläggning av den enskilda vägen på södra sidan av väg 678 mellan Groheds korsning och Kläppheden.

Flera fastighetsägare ställer i sina yttranden frågan om hur Trafikverket motiverar att barn i skolålder ska bli tvungna att promenera ett par kilometer per dag på den enskilda vägen utan belysning.

Svar: Den enskilda vägen kommer utformas enligt gällande publikation "Projektering och byggande av enskilda vägar". Enligt denna finns inga krav på belysning.

En intressent som var närvarande på samrådsmötena under vecka 18 har yttrat sig om vikten av att myndigheter och kommuner ska vara aktsamma mot att klyva och förstöra jordbruksmark. Att klyva åkrar anses av berörda innebära att åkrar förstörs. Samma

intressent föreslår att den enskilda vägen ska planeras att anläggas utefter väg 678. Denne anser att Trafikverkets förslag som presenterades på samrådsmötena under vecka 18 gör det omöjligt att bruka åkern utan krångel.

Svar: Trafikverket tar till sig av de inkomna synpunkterna och kommer fortsättningsvis att utreda ett alternativ med förläggning av den enskilda vägen på södra sidan av väg 678 mellan Groheds korsning och Kläppheden.

Svar 2022-05-31: Den enskilda vägen kommer läggas parallellt söder om väg 678.

Fråga: Jag har EU-bidrag på all min mark och kommer att förlora mycket pengar på detta. Kommer ni kompensera mig för detta?

Svar: Förlorade EU-stöd ingår som en ersättningspost vid intrångsansättning.

Flera fastighetsägare skriver att stora ytor åkermark och betesmark kommer att delas upp i mindre skiften vilket leder till att det blir omöjligt och icke gynnsamt att bedriva jordbruk, vilket i sin tur kommer leda till att de öppna ytor som finns idag istället kommer att växa igen eller planteras med sko: de kvarvarande ytor som skall brukas skulle bli mycket svåråtkomliga med traktor och andra redskap. Konsekvenserna anses av samma intressenter bli nedlagd verksamhet, minskat värde på fastigheter och inga fortsatta investeringar i kringliggande mark och bebyggelse. Fastighetsägarna skriver samtidigt i sina yttranden om att vägdragningen leder till risker för skador på djur då nedskräpning från denna väg hamnar direkt i bete eller foder. I tillägg skriver dessa fastighetsägare att vägens placering skulle innebära omfattande arbete för att bevara eller göra om dränering, dikning samt fiberdragning över gårdet.

Svar: Trafikverket tar till sig av de inkomna synpunkterna och kommer fortsättningsvis att utreda ett alternativ med förläggning av den enskilda vägen på södra sidan av väg 678 mellan Groheds korsning och Kläppheden.

Svar 2022-05-31: Den enskilda vägen kommer läggas parallellt söder om väg 678.

Flera intressenter yttrar sig om att de under samrådsmötet i Forshälla ställde frågan om varför den enskilda vägen är placerad enligt presenterad förslag med tanke på de negativa konsekvenser som denna medför samt varför denna enskilda väg inte kan placeras längs med och söder om väg 678. Svaret som dessa fastighetsägare yttrar sig om att ha fått är att placering av vägen längs med väg 678 skulle medföra cirka 5 mkr mer i kostnad. Dessa fastighetsägare anser att denna extra summa om cirka 5 mkr är i sammanhanget en mycket rimlig och ringa summa för att få en vägdragning som fungerar för alla inblandade.

Flera fastighetsägare har i sina yttrande sammanställt vad man anser är fördelar med att placera vägen längs med väg 678. Bland fördelarna med detta alternativa förslag på den enskilda vägen nämns att vägdragningen skulle bidra till ett fortsatt öppet landskap med ett högt kulturellt värde, samt att förslaget skulle ge kortare vägsträcka vilket leder till mindre utgifter i byggnation och underhåll.

Flera intressenter ställer sig till Trafikverkets påstående om att den enskilda vägens placering längsmed väg 678 inte skulle rymmas i bredd. Dessa fastighetsägare skriver i sina yttrande att en 2+1 väg kräver en total vägbredd på 36 m (14m vägbredd och 22m säkerhetszon) och att den smalaste sektionen där 2+1 väg planeras är 48m mellan järnväg och fastighet 1:28. Detta lämnar 12m bredd att bygga den enskilda vägen på vilket intressenterna anser borde rymmas utan problem.

Svar: Trafikverket tar till sig av de inkomna synpunkterna och kommer fortsättningsvis att utreda ett alternativ med förläggning av den enskilda vägen på södra sidan av väg 678 mellan Groheds korsning och Kläppheden.

Svar 2022-05-31: Den enskilda vägen kommer läggas parallellt söder om väg 678.

En fastighetsägare meddelar att han har fått svar under samrådsmöte på fråga kring sina utfarter och möjligheter med att kunna bedriva ett fungerande skogsbruk: dvs att Trafikverket kommer att möjliggöra detta via utfart mot väg 668 samt genom att samförlägga en utfart mot väg 678. Fastighetsägaren skriver vidare att det vid utfarten mot väg 668 finns två möjligheter: att antingen bygga en väg för lastbilstransporter, eller alternativt möjliggöra ett upplag för virkeshantering vid väg 668.

Svar: Frågan utreds vidare.

En intressent skriver i sitt yttrande att dennes fastighet kommer att omges av trafikerade vägar i och med att denna i dagsläget är belägen strax söder om väg 678. Att placera ersättningsvägen på fastighetsägarens tomt skulle innebära buller från flera vägar och håll, skriver fastighetsägaren i sitt yttrande.

Svar: Trafikverket tar till sig av de inkomna synpunkterna och kommer fortsättningsvis att utreda ett alternativ med förläggning av den enskilda vägen på södra sidan av väg 678 mellan Groheds korsning och Kläppheden.

Svar 2022-05-31: Den enskilda vägen kommer läggas parallellt söder om väg 678.

3.2.2.4. Nedan följer de frågor som lyftes vid det digitala samrådet som hölls den 4 maj 2021:

Fråga: Kommer Trafikverket att stå för underhållskostnaderna för den enskilda vägen?

Svar: Trafikverket kommer stå för byggnationen men inte för någon underhållskostnad.

Fråga: Går det att få bidrag för att underhålla den enskilda vägen?

Svar: Om man har en enskild väg som är längre än 1000m kan man ansöka ett statligt bidrag.

Fråga: Vilken bredd kommer den enskilda vägen att ha

Svar: Trafikverket följer publikationen gällande upprättande av enskild väg. I publikationen är det beskrivet att om vägen har en ÅDT mindre än 200 fordon ska vägbredden vara minst 4 m med mötesfickor.

Fråga: Om det finns kvar en utfart på sträckan varför kan ni då inte ha öppet fler?

Svar: Den anslutningen som kommer lämnas kvar finns där för att det inte finns något annat alternativ. Anslutningen avser att enbart användas för skogsbruk.

Trafikverket har efter inkomna synpunkter reviderat sträckningen av den enskilda vägen och hållit ett nytt samråd 2021-12-14 för att informera om nytt förslag på sträckning av enskild väg, samt för att delge fastighetsägarna information om en kommande lantmäteriförrättning. Trafikverket hade även bjudit in Kommunala lantmäteriet för en presentation i hur en lantmäteriförrättning gällande anläggning av enskild väg går till.

Trafikverket informerade kort om det samråd som hållits på orten 4-5 maj 2021 samt kort om vilket skede Trafikverket är i gällande vägplanen.

Under samrådet i maj inkom synpunkter på redovisat förslag på enskild väg, se kapitel 3.2.2.3 ovan. Flera fastighetsägare lämnade synpunkter om att enskild väg skulle läggas

parallellt med väg 678. Trafikverket redovisade tidigare förslag ”förslag 1” och nytt förslag ”förslag 2”. Trafikverket informerade även om möjligheten till Statligt bidrag.

Trafikverket informerar om att enskild väg ej fastställs i vägplanen, fastighetsägarna kan givetvis överklaga vägplanen om man inte är nöjd med att utfarter stängs genom att räcke eller viltstängsel sätts upp, men det är inte någon idé att överklaga genom att hänvisa till en enskild väg som illustreras på en karta som inte fastställs (illustrationskarta).

Vidare fick Lantmäteriet presentera sig och redovisa hur en anläggningsföretagning går till när Trafikverket väl lämnar in en ansökan. Flera frågor ställdes till Lantmäteriet, Lantmäteriet svarade ganska generellt eftersom det inte finns ett aktuellt ärende i just denna fråga ännu.

Fråga om ersättning för mark.

Svar: Ersättning för enskild väg kan hanteras av både Trafikverket och Lantmäteriet, däremot är Lantmäteriet beslutande instans. Ersättning för mark som tas i anspråk av väg 678 hanteras enbart av Trafikverket.

Fråga om vägens standard.

Svar: Trafikverket följer en Publikation/handbok om byggande av enskilda vägar.

Fråga om stadsbidrag hur mycket får man?

Svar: ca 60 % av en schablonbaserad drift/underhållskostnad.

Fråga om slopad busshållsplats.

Svar: Trafikverket har samrått med Västtrafik och det är deras beslut som har beaktats.

Fråga om tidplan,

Svar: Granskning av planbeskrivningen kommer att ske under sommar 2022, förhoppningsvis lämnas planen till fastställelse hösten/vintern 2022 och bygghandling kan tas fram under våren 2023, byggstart preliminärt 2024.

Svar 2022-05-31: Granskningen kommer ske efter sommar 2022. Annars enligt svar ovan.

Fråga om att bygga ut väg 678 till 2 filer åt varje håll.

Svar: Nästa etapp är Groheds korsning, men planering har ingen tidplan på när det kan tänkas ske ännu, ev inom 5-10 år.

Hur tar man sig till marker norr om väg 678?

Svar: Det är tänkt att lämna kvar en byggväg som ansluter i driftvändplatsen.

Fråga om hur man vet när nästa skede i vägplanen blir av.

Svar: Information kommer att skickas ut med rekommenderat brev.

Vidare informerade TRV om att en ansökan kan lämnas till Lantmäteriet först då vägplanen vunnit laga kraft. Det är först då TRV har mandat att påkalla en förrättning.

Enskilt samråd hölls med en markägare vår 2022. Fastigheten påverkas av ny placering av den enskilda vägen. Samråd avseende utformning av släntutbredning där bergsskärningen går över i jord. Markägaren vill att utformningen är likvärdig det dom har idag, dvs att man

sätter en mur där det övergår i jord, istället för att lägga slänten 1:3 vilket innebär ett större markanspråk.

Svar 2022-05-31: Utformningen blir likvärdig med dagens.

3.2.2.5. Marklösen och buller

Flera fastighetsägare skriver i sina yttranden att de inte har något behov av den enskilda vägen då de har asfalterad in- och utfartsväg från fastigheterna till allmän väg. Dessa fastighetsägare skriver vidare att i det fall fastigheternas väg tas i anspråk för ny ersättningsväg uppkommer behov av inlösen.

Svar: Upplåtelsen av befintlig enskild väg hanteras i Lantmäteriförrättningen.

Att placera den enskilda vägen längs med den södra sidan av väg 678 anser flera fastighetsägare kan leda till att bullerkällan koncentreras inom ett mindre område och anses vara en fördel med att välja denna vägplacering.

Svar: Placering av den enskilda vägen kommer att utredas vidare.

Svar 2022-05-31: Den enskilda vägen kommer läggas parallellt söder om väg 678.

Att den enskilda vägen planeras att anläggas utefter skogskanten försvårar arbetet med att fälla skog då markägare anser i sitt yttrande behöva området utefter denna.

Fråga: Hur går det då med framkomligheten?

Svar: Trafikverket tar till sig av de inkomna synpunkterna och kommer fortsättningsvis att utreda ett alternativ med förläggning av den enskilda vägen på södra sidan av väg 678 mellan Groheds korsning och Kläppheden.

Svar 2022-05-31: Den enskilda vägen kommer läggas parallellt söder om väg 678.

Yttranden har inkommit om att bullernivån på grund av förbipasserande fordon blir högre i och med lokaliseringsförslaget av den enskilda vägen hamnar så nära fastigheter, boningshus samt gårdar.

Svar: Placering av den enskilda vägen kommer att utredas vidare.

Svar 2022-05-31: Den enskilda vägen kommer läggas parallellt söder om väg 678.

Placeringen av vägen kommer inte göra så stor skillnad gällande buller.

En fastighetsägare önskar i sitt yttrande om att bullernivån, då vägen byggs ut med ett nytt körfält och ökning med hastigheten till 100km/h, ska undersökas ytterligare med hänsyn på boendemiljön.

Svar: Detta är inarbetat i handlingen.

Gällande väg 678 så yttrar sig flera fastighetsägare att de ifrågasätter varför inte bullerskydd för Solberg 1:10 kommit på tal? Dessa intressenter skriver vidare att Trafikverket har uppgett ett ökat buller på 1 db när hastigheten ökas till 100 km/h, vilket anses i sammanhanget vara en markant ökning av en redan hög bullernivå. Fastighetsägarna yttrar sig om att de Trafikverket endast har redovisat simuleringar av buller och att faktiska bullernivåer inte har blivit uppmätta, så som de har efterfrågat.

Svar: Bostadshuset på Solberg 1:10 är inte bullerberört. Riktvärden för buller klaras.

- I PM Buller står att ökning av ljudnivåerna vid fasad blir 1-2 dBA jämfört med nollalternativet på grund av hastighetsökning. De flesta bostadshus (11 av 18

bullerberörda hus) beräknas få faktiskt ökning på 2 dBA. Att ökningen på ljudnivåer vid fasad blir 1 eller 2 dBA beror på olika faktorer så som topografi, avstånd från huset till vägen, avstånd från huset till en annan bullerkälla (järnvägen). Vi påpekar även att tung trafik inte får köra 100 km/h.

- Bullernivåer för prognosår 2040 går ej att mäta. Det måste beräknas teoretiskt utifrån en teoretisk beräkning av framtida trafik.

3.2.2.6. Busshållplatser

Önskemål har inkommit från direkt berörda om att en trafiksäker av- och påkörningsfil med busshållplatser på Kläppheden ska ses över. Förslag om möjligheten att anlägga en gångbro över väg 678 önskas undersökas ytterligare då en sådan lösning skulle leda till en säkrare och bättre förbindelse med tillgänglig lokaltrafik.

Svar: Förslaget har utretts och bedömts för dyrt för den samhällsnytta som tillförs.

Flera fastighetsägare anser att Trafikverkets undersökning av antal personer som nyttjar kollektivtrafiken och som resulterat i att endast ett fåtal personer faktiskt använder sig av kollektivtrafiken vid Kläppheden inte har tagit hänsyn till den rådande Pandemin. Dessa intressenter anser att den rådande pandemin är orsaken till att kollektivtrafiken inte används av så många i området.

Svar: Undersökningen baseras på statistik från tidsperioden före pandemin. Samråd har även hållits med Västtrafik och Uddevalla Omnibus, 2020-04-23.

Andra fastighetsägare yttrar sig om att avståndet på cirka 1,8 km till en busshållplats från Kläppheden är en stor inskränkning som inte kan betraktas som ringa utan också gör Kläppheden mindre attraktivt för oss och nya husspekulanter.

Svar: Trafikverket har genomfört samråd med Uddevalla kommun och med den regionala kollektivtrafikmyndigheten som anser att befintlig busshållplats vid Kläppheden kan slopas då antal resande med kollektivtrafiken är lågt vid denna busshållplats.

En fastighetsägare skriver följande i sitt yttrande: Vi har upplagsplats för virke i anslutning till väg 678. Anslutning till väg 678, farbar för timmerbil med släp, är en förutsättning för att vi även fortsättningsvis ska kunna få ut vårt virke från denna del av skogen.

Svar: Anslutningen kommer att vara kvar och utformningen ska ses över.

Flera fastighetsägare yttrar sig om att Trafikverket, under samrådsmötet som hölls under vecka 18, inte redovisade konkreta förslag på lösningar. Därmed anser dessa fastighetsägare att involverade parter inte kunde samråda kring olika förslag som Trafikverket planerar att genomföra. Innan några beslut fattas anser dessa intressenter att de behöver ytterligare möten där Trafikverket redovisar mer konkret olika förslag avseende hela utbyggnaden.

Skogsutfarterna från söder vid nuvarande uppställningsplats samt vid Kläppheden (lokalväg) ska ha en sådan vägklass så att de kan nyttjas för tung trafik även under tjällossning. Gällande skogsutfarter från norr, skriver dessa fastighetsägare i sitt yttrande, disponeras en utfart av Solberg 1:29 för uttransport av skog från norra sida av väg 678: samma klassning som ovan. Redovisad väg norrut över järnvägen, via en oövervakad järnvägsövergång, anser fastighetsägarna inte är aktuellt för skogstransporter. Vid samtliga utfarter ska behovet av virkesuppläggning beaktas.

Vidare skriver fastighetsägarna i sitt yttrande att avrinning från mossen ska säkerställas så att nivån inte höjs.

Intressenterna skriver också att Trafikverket bör verka för ett markbyte så att gräns för Solberg 1:29 blir väg 678.

Svar: Trafikverket tar till sig av de inkomna synpunkterna och kommer att beakta detta i det fortsätta arbetet.

Svar 2022-05-31: Den enskilda vägen kommer vara utformad så skogsfordon kan köra där.

Framfördes behov av att trafikverket stödjer utbyggnad av våtmark vid kläppheden.
Återställande av tjärn som dikades ut ca 1913.

Svar: Att åtgärda denna utbyggnad av våtmark ingår ej i detta projekt.