

RAPPORT

Samrådsredogörelse

Väg 161 Rotvik–Bäcken

Uddevalla kommun, Västra Götalands län
Vägplan, 2026-02-19



Trafikverket

Postadress: 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: Kristina Norrman, Markera AB

Dokumentdatum: 2026-02-19

Ärendenummer: TRV 2025/135439

Åtgärdsnummer: 1871

Uppdragsnummer: 189046

Version: 1.0

Kontaktperson: Sanna Johansson, Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning	5
2 Samrådsrets.....	6
3 Samråd	7
3.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	7
3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse	7
3.1.2 Samråd med berörd kommun	7
3.1.3 Samråd med regional kollektivtrafikmyndighet	10
3.1.4 Samråd med Försvarmakten.....	10
3.1.5 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	11
3.1.6 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	18
3.2 Samråd vid framtagande av lokaliseringalternativ	24
3.3 Samråd vid utformning av planförslaget.....	24

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.

Samtliga inkomna synpunkter, minnesanteckningar, kallelser etc. finns diarieförda under ärendenummer TÄHS-2024-000484 och från och med den 5 december 2025: TRV 2025/135439. Synpunkter som märkts med TÄHS-2024-000484 omdirigeras automatiskt till det nya ärendenumret.

1 Sammanfattning

Följande samrådsmöten har hållits i tidigt skede med:

- Länsstyrelsen i Västra Götalands län den 21 maj 2025
- Uddevalla och Lysekils kommuner den 21 maj 2025
- de enskilda som kan antas bli särskilt berörda den 22 maj 2025
- Västtrafik den 23 maj 2025
- Samråd hölls kring vägplan samrådsunderlag inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan under perioden 24 november–12 december 2025. Samrådsunderlaget fanns då tillgängligt på Trafikverkets webbplats för synpunkter.

2 Samrådsrets

Samrådsretsen har definierats utifrån Trafikverkets rutiner och dokumentmallar. I samrådsretsen ingår berörd länsstyrelse, berörd kommun och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda samt berörd regional kollektivtrafikmyndighet (Västra Götalandsregionen), då vägplanen har betydelse för kollektivtrafiken. Västtrafik planerar och upphandlar kollektivtrafik på uppdrag åt Västra Götalandsregionen, varför samråd skett med Västtrafik. Trafikverket har i detta fall beslutat att även Försvarsmakten ska ingå i samrådsretsen. Ledningsägare och delägare i markavvattningsföretag ingår också i samrådsretsen. I de fall länsstyrelsen så småningom beslutar att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, ska samråd också ske med utökad krets enligt miljöbalken. Den allmänhet, övriga statliga myndigheter och organisationer som kan antas bli berörda kan komma att ingå i samrådsretsen.

3 Samråd

3.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Samrådsmöte i tidigt skede hölls med Länsstyrelsen i Västra Götalands län den 21 maj 2025. Ett bildspel med projektets förutsättningar utgjorde underlag för mötet. När det gäller hasselnok poängterade Länsstyrelsen vikten av att Trafikverket tittar på spridningskorridorer mellan habitaten. Länsstyrelsen frågade också om Trafikverket planerar för viltbroar och stängsel. Trafikverket svarade att det är lite olika förutsättningar inom utredningsområdet, men att frågan kommer att studeras närmare, då en passageutredning för fauna ska tas fram. Vidare undrade Länsstyrelsen om Trafikverket föreslår exakt samma sträckning som föreslogs i den vägplan som togs fram under 2013–2016. Trafikverket svarade att utredningsområdet är detsamma, korridorer har Trafikverket inte börjat titta på än, Trafikverket kommer att titta på korridorerna från början, förutsättningslöst.

3.1.2 Samråd med berörd kommun

Samrådsmöte i tidigt skede hölls med Uddevalla och Lysekils kommuner den 21 maj 2025. Ett bildspel med projektets förutsättningar utgjorde underlag för mötet. Uddevalla kommun frågade hur Trafikverket tänkt kring den höga andel EPA-traktorer och jordbruksfordon som finns i trakten. Trafikverket informerade om att utgångspunkten är att all trafik är tillåten på mötesseparerad väg, såvida det inte regleras. Kommunen lyfte att flera lantbrukare hört av sig, inklusive LRF, och uttryckt oro över att deras transportmöjligheter kommer att begränsas i och med utbyggnad av ny väg 161. Trafikverket är medvetna om frågan. En annan fråga som ställdes av Uddevalla kommun gällde utredningsområdet utifrån viltsynpunkt. Trafikverket svarade att för viltfrågorna har projektet ett större influensområde än själva utredningsområde och att man kommer att titta på frågor som rör viltstängsel och faunapassager. Vidare frågade Uddevalla kommun om pendelparkering ingår i projektet, där Trafikverket svarade att en pendelparkering ingår vid Berghogen, vid väg 805.

Uddevalla kommun yttrade sig den 9 juni 2025 i samband med tidigt samråd. Underlag för samrådet utgjordes av ett bildspel med projektets förutsättningar. Bildspelet fanns tillgängligt på projektsidan på

Trafikverkets webbplats. I yttrandet framförs de synpunkter som kommunen lyfte under samrådsmötet den 21 maj; Kommunen understryker vikten av att väg 161 utformas med hänsyn till långsamtgående och breda fordon, då dessa är nödvändiga för det lokala lantbrukets funktion. Kommunen önskar även att Trafikverket samordnar med Västvatten kring eventuell samförläggning av VA-ledningar mot Bokenäs. Kommunen har invändningar mot att vägplanegränsen i öster slutar mitt i korsningen vid Rotviksbro och menar att hela korsningen samt anslutningen till 2+1-vägen bör ingå i projektet. Vidare framhålls vikten av att pendelparkeringen vid Rotviksbro genomförs, gärna i samband med projektet Rotvik–Bäcken. Slutligen betonas behovet av att tidigt utreda barriäreffekter och behov av planskilda passager för människor och djur.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkterna och tar med sig dem i det fortsatta arbetet med projektet.

Uddevalla kommun yttrade sig över samrådsunderlaget den 2 februari 2026. I sitt yttrande betonar Uddevalla kommun vikten av en helhetssyn i vägplanearbetet för väg 161 Rotvik–Bäcken. Vägplanens östra avgränsning bör utökas så att cirkulationsplatsen vid Rotviksbro med anslutningen till befintlig 2+1-väg ingår, för att säkerställa trafiksäkerhet, framkomlighet och fungerande viltätgärder.

Kommunen pekar på betydande brister i den befintliga vägens standard och anser att förbättringsåtgärder på nuvarande sträckning är nödvändiga även om ny väg byggs i ny sträckning. Trafiken är starkt säsongsbetonad, med stora sommartoppar och återkommande köbildning, vilket påverkar trafiksäkerheten negativt.

Särskild hänsyn behöver tas till långsamtgående fordon, lantbrukets transporter samt oskyddade trafikanter. Kommunen framhåller behovet av säkra och sammanhängande gång- och cykellösningar, helst i form av en separat gång- och cykelväg, samt att barnperspektivet ges reellt genomslag i utformningen.

Uddevalla kommun är angelägen om att pendelparkering vid Rotviksbro ingår i projektet, då platsen är en viktig kollektivtrafikknutpunkt med stor potential för ökat kollektivt resande.

Vidare efterfrågas samordning med kommunens kommande utredning om allmänna vattentjänster, faunapassager och viltätgärder, samt stor hänsyn till miljöfrågor, särskilt dagvattenhantering, skyddsvärda vattenmiljöer

och hantering av förorenade massor. Trafikverket uppmärksammas även på förekomsten av enskilda VA-ledningar inom utredningsområdet.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för yttrandet och noterar synpunkterna.

Vad gäller vägplanens nuvarande gräns i öster, konstaterar Trafikverket att platsen är problematisk. I det här projektet finns dock inte medel för åtgärder i cirkulationsplatsen vid Rotviksbro, därav inkluderar vägplanens gräns inte denna cirkulationsplats.

Oavsett var ny väg 161 hamnar inom utredningsområdet, kommer befintlig väg 161 att anpassas till sin nya funktion som lokalväg.

Ett av ändamålen med projektet är att öka framkomligheten, hantering av långsamtgående fordon ingår därmed att studera och hantera i projektet.

En barnkonsekvensanalys har gjorts och den kommer att ligga till grund för analysen av effekter och konsekvenser.

Om gång- och cykelvägen kommer att vara separerad är något som ska utredas i kommande skeden. VGU:s kapitel om trafiksäkerhet säger att GCM-trafik (GCM står för gång, cykel, moped klass II) längs en väg med större trafikmängd eller högre hastighet (> 80 km/h) generellt ska separeras från motorfordonstrafik. Det betyder i praktiken att man i första hand ska ordna en avskild GCM-väg eller placera GC-trafiken på ett närliggande lågtrafikerat vägnät. Men man kan också vid låga GCM-flöden använda vägrenseparering med minsta bredd 1,5 m (efter motivering och godkännande av beställaren) eller ordna sommarcykelväg (en enklare typ av GCM-väg). För att separering av GCM-trafik ska vara möjligt på närliggande vägnät, ska vägen anses lämplig utifrån oskyddade trafikanters perspektiv och kan vara en kombination av separat GCM-bana, parallellvägnät eller andra lämpliga vägar. Även enskilda vägar med statsbidrag kan komma i fråga.

Gällande pendelparkering vid Rotviksbro är det Västtrafik som fattar beslut om åtgärden är aktuell eller inte. Trafikverket tar dock med sig synpunkten till kommande samråd med Västtrafik. Pendelparkering vid Berghogen ingår och utreds inom ramen för projektet.

*När det gäller viltolyckor ingår ett större område än utredningsområdet. **Trafikverket kommer att komplettera samrådsunderlaget med viltolycksstatistik (se avsnitt 4.2.4) inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.***

Trafikverket kommer att samråda med Västvatten och Uddevalla kommun angående planerad behovsutredning för allmänna vattentjänster.

I Trafikverkets uppdrag ingår att studera avvattning, dels från ett tekniskt perspektiv, dels från ett miljöperspektiv.

Trafikverket kommer att samråda med ledningsägare.

3.1.3 Samråd med regional kollektivtrafikmyndighet

Samrådsmöte i tidigt skede hölls med Västtrafik den 23 maj 2025. Ett bildspel med projektets förutsättningar utgjorde underlag för mötet. Västtrafik informerade om att väg 161 är en fortsatt viktig väg för Västtrafik och man ser inte att busstrafikering på sträckan kommer att minska. Västtrafik återkommer med resandestatistik till Trafikverket.

Västtrafik yttrade sig den 10 juni 2025 i samband med tidigt samråd. Underlag för samrådet utgjordes av ett bildspel med projektets förutsättningar. Bildspelet fanns tillgängligt på projektsidan på Trafikverkets webbplats. Västtrafik har deltagit i den åtgärdsvalsstudie som föregick vägplaneskedet och betonar vikten av att planeringen säkerställer goda förutsättningar för kollektivtrafiken på aktuell sträcka, som omfattar fem hållplatser med lågt resande. Berg betraktas som ett tätortsområde och ska därför ha kollektivtrafikförsörjning. Möjligheten att minska antalet hållplatser kan övervägas vid ombyggnation, men tillgängligheten till busshållplatserna måste säkerställas, exempelvis genom gång- och cykelvägar. Västtrafik förutsätter fortsatt dialog med Trafikverket under planeringen.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar yttrandet och kommer att samråda vidare med Västtrafik.

Västtrafik yttrade sig över samrådsunderlaget den 12 december 2025. Västtrafik har sedan tidigare tagit del av åtgärdsvalsstudien (ÅVS) och står fast vid tidigare lämnade synpunkter (den 10 juni 2025).

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar yttrandet.

3.1.4 Samråd med Försvarsmakten

Försvarsmakten har i samband med inbjudan till tidigt samråd kommit in med en skrivelse den 14 maj 2025. Försvarsmakten avstår från att yttra sig.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar detta.

Försvarsmakten yttrade sig över samrådsunderlaget den 14 december 2025. Försvarsmakten har inget att erinra.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar detta.

3.1.5 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Tidigt samrådsmöte

Samrådsmöte i tidigt skede hölls med de enskilda som kan antas bli särskilt berörda den 22 maj 2025 i Uddevalla Stadshus. Underlag för samrådsmötet utgjordes av ett bildspel med projektets förutsättningar. Bildspelet fanns tillgängligt på projektsidan på Trafikverkets webbplats. Mötet genomfördes genom att Trafikverket först gav en allmän presentation, varpå möjlighet fanns att gå runt till olika "stationer" där det gick att ställa frågor och framföra synpunkter. Under mötet fick Trafikverket in en hel del information från boende i området, såsom om målpunkter, stråk där människor rör sig, stråk för vilt, upplysningar om där olika djurarter skådats, problem med översvämning, dålig sikt m.m. Synpunkter kunde lämnas fram till den 10 juni 2025.

Ett tiotal synpunkter inkom efter samrådsmötet. Bland dem framförs i huvudsak följande:

- Oro över att ny väg 161 ska skapa en barriäreffekt (gäller både utbyggnad i ny sträckning och i befintlig sträckning)
- Oro över att natur- och kulturvärden samt friluftsliv ska påverkas negativt vid utbyggnad av ny väg i ny sträckning
- Oro för höga bullernivåer
- Önskemål om att hänsyn ska tas till bevarande av jordbruksmark
- Önskemål om separerad gång- och cykelväg och ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter generellt i området
- Önskemål om bra tillgänglighet till kollektivtrafik
- Önskemål om pendelparkeringar

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för alla synpunkter. Flera av dem tar Trafikverket

med sig till kommande skeden av vägplanearbetet. Projektet befinner sig nu i ett tidigt skede där förutsättningarna och befintligheter inventeras och beskrivs. Arbete med val av korridor påbörjas i nästa skede, vägplan samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ, när Länsstyrelsen har beslutat om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Då kommer även en analys av bullerstörningar att göras.

Samråd kring samrådsunderlag

Samråd hölls kring vägplan samrådsunderlag inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan under perioden 24 november–12 december 2025. Samrådsunderlaget fanns då tillgängligt på Trafikverkets webbplats för synpunkter. Inbjudan till samrådet skickades via brev till enskilda fastighetsägare, ledningsägare och andra företag inom utredningsområdet som kan antas bli särskilt berörda. Inbjudan till samrådet skickades via e-post till Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Uddevalla kommun, Västra Götalandsregionen (kollektivtrafikmyndighet), Västtrafik, Försvarsmakten, Uddevalla Naturskyddsförening samt Räddningstjänsten Fyrbodol. Allmänheten meddelades om samrådet via annonsering i lokaltidning. Femton skrivelser inkom i samband med samrådet. I huvudsak framförs följande synpunkter:

1. Önskemål om att ny väg byggs så snart som möjligt, då nuvarande väg 161 är trafikfarlig, bland annat på grund av den höga andelen EPA-traktorer.
2. Kostnaden för projektet är oförsvarbar sett till de intrång en ny mötesfri väg skapar i naturmiljö, jordbruksmark och rekreationsområden i förhållande till restidsvinsten.
3. Önskemål om att bredda befintlig väg och anlägga gång- och cykelväg vid sidan av, då väg i ny korridor påverkar natur- och kulturmiljö negativt.
4. I kombination med punkt 3 ovan föreslås ytterligare ett par åtgärder för att minska antalet olyckor på befintlig väg och därmed slippa byggnation av ny väg 161; att sänka hastigheten till 50 km/h; att sätta upp en digital skylt vid Rotviksbro som bland annat visar nästa färjas avgångstid (färjan mellan Finnsbo och Skår), då olyckorna enligt synpunktslämnare sker för att bilförare är stressade och inte anpassar sin körning.
5. En detaljerad beskrivning av restidsvinst med ny väg saknas i samrådsunderlaget.

6. Beskrivningen av syfte och mål är bristande, önskemål om bättre analys av behovet av en mötesfri väg.
7. Kritik mot att ny vägsträckning verkar vara den enda lösningen som är aktuell.
8. En ordentlig artinventering saknas, då flertalet arter inte omnämns i samrådsunderlaget.
9. Kritik mot att hantering av utsläpp från eventuell ny väg nära Bergs vatten inte beskrivs i samrådsunderlaget.
10. Kritik mot Trafikverkets sätt att analysera buller som synpunktslämnaren menar inte beaktar "sammanlagrade ljudvägor mellan bilar och de naturliga ljudförstärkande miljöer som till exempel en bergskam."
11. Beskrivning av drift- och underhållskostnader med flera vägar saknas i samrådsunderlaget.
12. Hela naturvärdesinventeringen borde ha funnits tillgänglig vid samrådet.
13. Det är fortfarande oklart hur oskyddade trafikanter ska skyddas.
14. Önskemål om att bygga vägen i ny sträckning och att använda befintlig väg till "cykel/lokaltrafik".
15. Önskemål om att samrådsunderlaget uppdateras med uppgifter i Artdatabanken från 2025.
16. Oro för att ny väg 161 ska skapa en barriäreffekt.
17. Oro för att natur- och kulturvärden samt friluftsliv ska påverkas negativt vid utbyggnad av ny väg i ny sträckning.
18. Oro för höga bullernivåer
19. Önskemål om att hänsyn ska tas till bevarande av jordbruksmark.
20. Önskemål om att separat gång- och cykelväg ska byggas, vilket synpunktslämnaren hävdar gäller enligt VGU (Vägar och gators utformning och som är Trafikverkets kravdokument).
21. Om väg ska placeras i södra delen av utredningsområdet önskas bullervall på båda sidor av ny väg.
22. Önskemål om viltstängsel längs med hela den nya vägen.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för alla synpunkter. Trafikverket påminner om att

syftet med samrådsunderlaget är att utreda förutsättningar och befintliga förhållanden inom utredningsområdet, inte att utreda alternativ. Korridoralternativ kommer att utredas i nästa skede av arbetet med vägplanen.

1. Trafikverket noterar synpunkten.

2. Restidsvinster kopplat till framkomlighet är en parameter, trafiksäkerhet en annan. Ett eventuellt kommande intrång motiveras inte enbart av framkomlighet och restidsvinster utan också av att vägen blir mer trafiksäker. I detta tidiga skede utreds varken alternativ eller restidsvinster, det kommer att göras i nästa skede, vägplan samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ.

3. Gällande önskemål om breddning av befintlig väg är det inte möjligt. Tidigare studier från vägplanen som togs fram mellan år 2011 och år 2016 visade att befintlig väg 161 **inte går att bredda eller bygga om** till en ny väg som klarar nybyggnadskraven för en mötesfri väg. Det beror bland annat på att vägens plan- och profilgeometrin är för dålig och att vägens bredd är för smal för att kunna hantera trafiken under byggtiden samt att befintlig väg har en uppbyggnad som är svår att kombinera med dagens byggnadssätt och innehåller stenkolstjära. Detta betyder att när Trafikverket inom kort påbörjar studier för val av lokalisering av ny väg inom utredningsområdet, kommer **samtliga alternativ studeras som nybyggnad utanför befintlig väg**. Endast cirka 600 meter närmast cirkulationsplatsen i Rotviksbro berörs av nybyggnad i befintlig vägs sträckning, då det på den sträckan helt saknas alternativa områden inom utredningsområdet. Trafikverket vill vara tydliga med att **väg i nysträckning gäller alltså oavsett vilken placering inom utredningsområdet som vägen hamnar i**. Detta beskrivs i samrådsunderlaget.

De alternativ som ska studeras är nybyggnad av mötesfri landsväg dimensionerad för hastighet 80 eller 100 km/h samt anläggande av gång- och cykelmöjligheter inom området. Om gång- och cykelvägen kommer att vara separerad är något som ska utredas i kommande skeden.

4. Frågan om digital skylt är utredd av Trafikverket sedan tidigare. Finansiering för skyltar saknas i dagsläget. Trafikverket kommer inte att informera om när nästa färja går då det tenderar att höja hastigheten och stressen på sträckan samt ökad stress att köra förbi långsamtgående fordon.

Att sänka hastigheten till 50 km/h är inte aktuellt, då bashastigheten på landsbygd är 70 km/h och det är ett projektmål att öka framkomligheten.

Trafikverket kommer även att komplettera samrådsunderlaget med olycksstatistik inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

5. Restidsvinst ingår inte i samrådsunderlaget, då det i detta skede inte finns några alternativ. Alternativ kommer att studeras i nästa skede. Alternativ som ska studeras är nybyggnad av mötesfri landsväg (MLV), dimensionerad för hastighet 80 eller 100 km/h samt anläggande av gång- och cykelmöjligheter inom området.

6. Ändamålet med projektet är att öka trafiksäkerhet och framkomlighet samt främja den regionala utvecklingen. I detta tidiga skede utreds inga alternativ.

7. Befintlig väg har så pass dåligt standard (se svar under punkt 2 ovan) att när man nu behöver bygga en ny väg är det samhällsekonomiskt mest fördelaktigt att bygga en mötesseparerad väg, då det är mer långsiktigt, trafiksäkert och robust. Att anlägga nya vägar utan mötesseparering bedöms därför normalt inte som motiverat.

Dagens väg är väldigt smal sett till de stora trafikmängderna på vägen, vilket medför låg trafiksäkerhet, särskilt för gång- och cykeltrafikanter. Även tillgängligheten och framkomligheten är låg, framför allt under sommaren när trafiken ökar avsevärt. För att klara framtidens trafikflöden krävs investeringar i form av nybyggnation av väg. Se även svar nr. 3 ovan om att ny vägsträckning gäller oavsett var i utredningsområdet vägen kommer föreslås.

8. Naturvärdesinventeringen är utförd enligt svensk standard (SS 199000:2023) och har inarbetats i samrådsunderlaget. Den uppfyller de krav som ställs på underlag som tas fram i detta tidiga skede och som ska ligga till grund för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

Trafikverket har valt att under 2025 utföra flera fördjupade artinventeringar som främst är för kommande skeden och som kommer att ligga som bilagor till naturvärdesinventeringen.

9. Det är först när det finns olika korridoralternativ att studera som miljökonsekvenser kommer att beskrivas.

10. Hårda vertikala ytor (såsom bergskam) kan i beräkningsmodellen inkluderas genom att modellera ytan som en reflekterande skärm. Bullerkällan modelleras i praktiken som en linjekälla med spridning åt alla riktningar. Om man med sammanlagrande effekt menar när två fordon kör förbi samtidigt, är detta inte relevant för dygnsekvivalent ljudnivå, då detta är ett genomsnitt över dygnet. För maximal ljudnivå så är det osannolikt att två av de bullrigaste lastbilstyperna skulle köra förbi en specifik punkt samtidigt, då den maximala ljudnivån också ska vara en reflektion av något slags genomsnitt av maximala nivåer över året.

11. Samrådsunderlaget syftar till att inventera och beskriva förutsättningarna och befintligheter inom utredningsområdet. I detta skede finns inga alternativ för ny vägsträcka och därmed kan drifts- och underhållskostnader inte tas fram.

12. Naturvärdesinventeringen är utförd enligt svensk standard (SS 199000:2023) och har inarbetats i samrådsunderlaget. Den uppfyller de krav som ställs på underlag som tas fram i detta tidiga skede och som ska ligga till grund för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

Trafikverket har valt att under 2025 utföra flera fördjupade artinventeringar som främst är för kommande skeden och som kommer att ligga som bilagor till naturvärdesinventeringen.

Trafikverket kommer att samråda vidare med länsstyrelsen i natur- och kulturmiljöfrågor även kommande skeden av planläggningsprocessen. Projektet befinner sig i ett tidigt skede, vägplan samrådsunderlag. Detta skede syftar till att ta fram ett underlag som länsstyrelsens kan fatta beslut på om betydande miljöpåverkan.

13. Vad gäller åtgärder för oskyddade trafikanter kommer det att studeras i kommande skeden. Samrådsunderlaget syftar till att inventera och beskriva förutsättningarna och befintligheter inom utredningsområdet. I detta skede beskrivs alltså inga alternativ för ny vägsträcka och därmed inte heller några lösningar för oskyddade trafikanter – Trafikverket har inte börjat studera detta än.

14. Ny väg kommer att byggas i ny sträckning oavsett var inom utredningsområdet den till slut hamnar. Beroende på för vilken hastighet vägen kommer att utformas (80 eller 100 km/h) och för 1+1- eller 2+1-väg, kommer även lösning för gång- och cykeltrafik att beaktas.

15. Uttag från Artdatabanken har gjorts under 2025 i samband med de fördjupade artinventeringarna. **Samrådsunderlaget kommer att**

kompletteras med den informationen inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

16. Projektet befinner sig nu i ett tidigt skede där förutsättningarna och befintligheter inventeras och beskrivs. Passager som minskar barriäreffekten för både människor och djur kommer att studeras i nästa skede, vägplan samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ.

17. Trafikverket försöker i så stor utsträckning som det går att undvika intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer samt att arbeta med kompensationsåtgärder när det inte går att undvika intrång. Trafikverket samråder också med Länsstyrelsen om värdefulla natur- och kulturmiljövärden. Detta är något som kommer att studeras i alla kommande skeden av vägplaneprocessen.

18. En analys av bullerstörningar kommer att göras i nästa skede, vägplan samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ. Det är först då som Trafikverket kommer arbeta fram olika alternativ till ny vägs placering och bullerskyddsåtgärder kan studeras. Buller kommer att studeras i alla kommande skeden av vägplaneprocessen. Trafikverket följer de riktlinjer som gäller vid väsentlig ombyggnation och kommer då att erbjuda bullerdämpande åtgärder för att komma ner i rätt nivåer om det överstiger riktlinjerna. Åtgärder kan då vara nära vägen men kan också vara på ens eget bostadshus i form av byte av fönster och ventiler samt skyddade uteplatser. Trafikverket strävar efter att göra åtgärder så nära bullerkällan som möjligt, dock måste de vara samhällsekonomiskt lönsamma för att utföras, annars görs fastighetsnära åtgärder istället.

19. Av väglagen framgår att när en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Intrång i jordbruksmark ska ställas mot andra allmänna intressen, såsom natur- och kulturmiljövärden, närhet till bostäder m.m. Jordbruksmark kommer att vara en av parametrarna som Trafikverket kommer att utvärdera i kommande skede när olika lokaliseringsalternativ ställs mot varandra.

20. Om gång- och cykelvägen kommer att vara separerad är också något som ska utredas i kommande skeden. VGU:s kapitel om trafiksäkerhet säger att GCM-trafik (GCM står för gång, cykel, moped klass II) längs en väg med större trafikmängd eller högre hastighet (> 80 km/h) generellt ska separeras från motorfordonstrafik. Det betyder i praktiken att man i första hand ska ordna en avskild GCM-väg eller placera GC-trafiken på ett närliggande lågtrafikerat vägnät. Men man kan också vid låga GCM-flöden använda vägrenseparering med minsta bredd 1,5 m (efter

motivering och godkännande av beställaren) eller ordna sommarcykelväg (en enklare typ av GCM-väg). För att separering av GCM-trafik ska vara möjligt på närliggande vägnät, ska vägen anses lämplig utifrån oskyddade trafikanters perspektiv och kan vara en kombination av separat GCM-bana, parallellvägnät eller andra lämpliga vägar. Även enskilda vägar med statsbidrag kan komma i fråga.

21. Trafikverket kommer att göra en bullerutredning och om behov finns för bullervallar kommer det att studeras i kommande skeden. Se även svar nr. 18 ovan.

22. Att anlägga viltstängsel ingår i projektet. Det kommer att studeras och projekteras i kommande skeden.

3.1.6 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Ledningsägare

Skanova (Telia Company) AB

Skanova yttrade sig den 10 juni 2025 i samband med tidigt samråd. Underlag för samrådet utgjordes av ett bildspel med projektets förutsättningar. Bildspelet fanns tillgängligt på projektsidan på Trafikverkets webbplats. Skanova har markförlagda teleanläggningar inom projektets utredningsområde. I yttrandet framförs önskemål om att anläggningarna ska behållas i befintligt läge i så stor uträkning som möjligt för att undvika olägenheter och kostnader. Skanova vill från ett tidigt skede vara delaktiga i planläggningsarbetet och kallas till samordningsmöten.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för yttrandet. I den kommande projekteringen kommer konfliktpunkter att kunna bedömas närmare. Trafikverket kommer att samråda med Vattenfall Eldistribution i ledningsägarmöten som Trafikverket kallar till med start hösten 2025.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall yttrade sig den 19 juni 2025 i samband med tidigt samråd. Underlag för samrådet utgjordes av ett bildspel med projektets förutsättningar. Bildspelet fanns tillgängligt på projektsidan på Trafikverkets webbplats. Vattenfall har elnätanläggningar inom

utredningsområdet, kartunderlag på elnätanläggningarnas ungefärliga läge. Vattenfall konstaterar att konfliktpunkter kan uppstå på flera ställen mellan ombyggnation av väg 161 och befintliga elanläggningar. För att avgöra vilka elanläggningar som måste flyttas eller justeras är det viktigt att Trafikverket genomför fysiska platskontroller. I yttrandet beskriver Vattenfall även riktlinjer som ska följas för de olika elanläggningarna och arbeten vid dessa.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för yttrandet och noterar riktlinjerna. I den kommande projekteringen kommer konfliktpunkter att kunna bedömas närmare. Trafikverket kommer att samråda med Vattenfall Eldistribution i ledningsägarmöten som Trafikverket kallar till med start hösten 2025.

EDT Fastigheter AB

EDT Fastigheter yttrade sig den 10 juni 2025 i samband med tidigt samråd. Underlag för samrådet utgjordes av ett bildspel med projektets förutsättningar. Bildspelet fanns tillgängligt på projektsidan på Trafikverkets webbplats. Företaget emotsätter sig starkt utbyggnad av väg 161 i ny sträckning, då man oroas av avsevärd minskning av fastighetens värde bland annat på grund av ökat buller samt skada på fastighetens verksamhet. Istället förordas utbyggnad av väg 161 i befintlig vägs korridor, då man anser att det är mer hållbart ur flera aspekter samt att det möjliggör anläggning av gång- och cykelväg längs vägen.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkterna. Projektet befinner sig nu i ett tidigt skede där förutsättningarna och befintligheter inventeras och beskrivs. Arbete med val av korridor påbörjas i nästa skede, vägplan samrådshandling, val av lokaliseringalternativ, när Länsstyrelsen har beslutat om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Då kommer även en bullerutredning att göras.

Bokenäsets Framtid

Styrelsen för Bokenäsets Framtid yttrade sig den 10 juni 2025 i samband med tidigt samråd. Underlag för samrådet utgjordes av ett bildspel med projektets förutsättningar. Bildspelet fanns tillgängligt på projektsidan på Trafikverkets webbplats. I yttrandet betonas vikten av en trafiksäker miljö för oskyddade trafikanter och det framförs önskemål om separat gång- och cykelväg. I yttrandet betonas också vikten av tillgänglighet till kollektivtrafik och lyfter bl.a. behov av pendelparkeringar. Planskilda

passager önskas vid Rotviksbro. En ny trafikmätning bör göras på anslutande enskilda vägar för att få bättre beslutsunderlag. Viktigt att väg 161 inte blir en barriär för de boende på Bokenäset.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkterna. Projektet befinner sig nu i ett tidigt skede där förutsättningarna och befintligheter inventeras och beskrivs. Arbete med val av korridor påbörjas i nästa skede, vägplan samrådshandling, när Länsstyrelsen har beslutat om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte.

Trafikmätningarna är från 2021 men har justerats till basåret 2019 för att återspegla Trafikverkets aktuella basår. Detta har gjorts genom att använda faktisk trafikutveckling mellan åren och på så sätt undvika att fånga effekter av Coronapandemin i trafikunderlaget. I de samhällsekonomiska kalkylerna ingår en viss anslutande trafik från sidovägar i de effektsamband som till exempel används för att beräkna trafiksäkerhet. Trafikverket planerar dock att göra trafikmätningar på de större enskilda vägarna som ansluter till väg 161 (väg 23570.1 (den mot Skredsvik) och vägarna 23781.1/23781.2/23781.3 (de mot Bokenäs IF)).

Bokenäsets Framtid yttrade sig över samrådsunderlaget den 12 december 2025. I yttrandet framförs önskemål om komplettering av projektmålen med "mål om åtgärder som säkerställer god tillgänglighet till kollektivtrafik och tillräckliga åtgärder som kompenserar för de hållplatslägen som försvinner längs sträckan såsom pendelparking även vid Rotviksbro, att minimerande av barriäreffekter även ska omfatta djurlivet, tydligare mål om gång- och cykelväg." I yttrandet framförs även vikten av att pendelparkering vid Berghogen får rätt storlek samt att det är angeläget att en pendelparkering anläggs vid Rotviksbro. Uppgifter om antal resenärer vid nuvarande busshållplatser saknas i samrådsunderlaget och dessa anser man bör redovisas, då de påverkar storleken på t.ex. pendelparkeringarna. Vidare betonas behovet av samverkan mellan Trafikverket och Uddevalla kommun kring pågående projekt för förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafik, så att boende på Bokenäset inte får försämrad tillgång. Det framförs också önskemål om en separat gång- och cykelväg och möjligheter att passera vägen.

Bokenäsets Framtid anser också att Trafikverket borde ha tillfrågat låg- och mellanstadieelever på Bokenäs skola för att få en bredare bild av barnens perspektiv. Vidare ser Bokenäsets Framtid även en risk i att bilister fortsätter hålla en högre hastighet även på övriga delar av väg 161 om hastigheten höjs på sträckan mellan Bäckan och Rotviksbro. Av den

anledningen menar man behövs tillräckliga hastighetsdämpande åtgärder västerut på väg 161 innan hela vägsträckan har byggts ut och fått en högre standard. Busslinje 840 saknas i samrådsunderlaget. Avslutningsvis framförs kritik mot samrådsprocessen, då vissa natur- och miljöunderlag inte funnits tillgängliga.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkterna.

Trafikverket justerar projektmålet i samrådsunderlaget inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan "Barriäreffekter för brukare och boende ska minimeras" till att även omfatta djur.

Inom ramen för projektet kommer gång- och cykelmöjlighet samt passager att utredas. För resterande del av väg 161 finns ett flertal fartkameror. Trafikverket har även två parallellt pågående projekt med gång- och cykelvägar längs med väg 161; dels delen Skår–Bokenäs, dels delen Bokenäs–Reorseröd.

I projektet Väg 161, gång- och cykelväg, delen Skår–Bokenäs planeras en pendelparkering att anläggas vid hållplats Prästgårdsvägen. Gällande pendelparkering vid Rotviksbro är det Västtrafik som fattar beslut om åtgärden är aktuell eller inte. Trafikverket tar dock med sig synpunkten till kommande samråd med Västtrafik.

Pendelparkering vid Berghogen ingår och utreds inom ramen för projektet.

*Trafikverket har samrått med Västtrafik och Trafikverket har fått resandestatistik. **Trafikverket kommer att komplettera samrådsunderlaget med antal turer och antal av- och påstigande resenärer inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.** Trafikverket kommer att samråda vidare med Västtrafik även i de kommande skedena framöver.*

*I projektet ingår anläggande av gång- och cykelmöjligheter. Om gång- och cykelvägen kommer att vara separerad är något som ska utredas i kommande skeden. I det här skedet, vägplan samrådsunderlag, studeras endast **förutsättningarna** för projektet och befintligheter inventeras.*

Inför barnkonsekvensanalysen tillfrågade Trafikverket Bokenäs skola om att delta i enkätundersökningen, men de avstod. Då flera av de svarande från Bokenäs IF är i låg- och mellanstadieåldern samt bor inom området, bedömer Trafikverket att underlaget är tillräckligt trots att Bokenäs skola inte deltagit i undersökningen.

Angående hastighetsdämpande åtgärder är det inte aktuellt att sänka hastigheten till 50 km/h, då bashastigheten på landsbygd är 70 km/h och det är ett projektmål att öka framkomligheten.

Trafikverket kommer att komplettera samrådsunderlaget med busslinje 840 inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

Naturvärdesinventeringen är utförd enligt svensk standard (SS 199000:2023) och har inarbetats i samrådsunderlaget. Den uppfyller de krav som ställs på underlag som tas fram i detta tidiga skede och som ska ligga till grund för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

Trafikverket har valt att under 2025 utföra flera fördjupade artinventeringar som främst är för kommande skeden och som kommer att ligga som bilagor till naturvärdesinventeringen.

Greatwhite of Sweden AB

Företaget yttrade sig över samrådsunderlaget den 26 november 2025. Företaget ligger utmed befintlig väg 161 och de menar att projektet medför att deras "skyltläge" tas bort, vilket gör att de inte vågar satsa på en expansion av verksamheten.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkterna. När Trafikverket i nästa skede ska studera lokalisering av ny väg inom utredningsområdet kommer **samtliga alternativ studeras som nybyggnad** utanför befintlig väg. Dagens väg är väldigt smal sett till de stora trafikmängderna på vägen, vilket medför låg trafiksäkerhet, särskilt för gång- och cykeltrafikanter. Även tillgängligheten och framkomligheten är låg, framför allt under sommaren när trafiken ökar avsevärt. För att klara framtidens trafikflöden krävs investeringar i form av nybyggnation av väg.

Trafikverket förstår att ny väg, oavsett placering inom utredningsområdet, kommer att påverka verksamhetsutövare längs vägen, men projektets fokus är i första hand att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet på sträckan.

Räddningstjänsten Fyrbodals

Räddningstjänsten yttrade sig över samrådsunderlaget den 12 december 2025. Räddningstjänsten är positiv till att trafiksäkerheten förbättras på aktuell sträcka genom ombyggnation.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar yttrandet.

LRF Uddevalla

LRF Uddevalla yttrade sig över samrådsunderlaget den 3 december 2025. Organisationen förespråkar att den nya vägen dras i dalgångslandskapet söder om nuvarande väg, trots viss påverkan på jordbruksmark, då dagens väg bedöms som osäker. Trafikverket behöver på anslutningsvägar, tunnlar och övergångar säkerställa framkomlighet för stora lantbruks- och skogsmaskiner samt djurhållning, med minst 4,5 m fri höjd och 6–7 meters bredd. Viktigt också att bredd ned till marknivå inte blir begränsande för lantbruksmaskiner på ny väg 161 och anslutningen från nuvarande väg 161. Den nya vägens placering bör vara i den norra delen av dalgången för att minska risk för svartis samt möjliggöra bevarande av bäcken mot Bergs vatten. Viltpassager ska utformas säkert.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar yttrandet. Trafikverket har inte börjat studera val av lokalisering för den nya vägen än utan det arbetet kommer att påbörjas i nästa skede, vägplan samrådshandling, val av lokaliseringalternativ. När det gäller framkomligheten följer Trafikverket Vägar och gators utformning (VGU) där till exempel fri belagd bredd på nybyggda vägar är 5,6 meter. Trafikverket kommer att samråda vidare med LRF Uddevalla om framkomligheten i kommande skeden av projektet.

Föreningen Flatöns trafikgrupp

Föreningen, som finns på Flatön i Orust kommun, yttrade sig över samrådsunderlaget den 12 december 2025. Föreningen är positiv till upprustning av och ökad trafiksäkerhet på väg 161, då vägen används av många öbor samt ambulans. I skrivelsen framförs önskemål om separat gång- och cykelväg.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar yttrandet. I projektet ingår anläggande av gång- och cykelmöjligheter. Om gång- och cykelvägen kommer att vara separerad är något som ska utredas i kommande skeden.

3.2 Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

3.3 Samråd vid utformning av planförslaget

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2–4

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)