

## 5. MILJÖPÅVERKAN UNDER BYGGTIDEN

### 5.1 GENERELLA STÖRNINGAR

Vägbyggandet påverkar under byggtiden bland annat mark, vegetation och boende genom tillfälliga åtgärder av olika slag. Bilvägar kan komma att behöva stängas under kortare perioder, vilket kan leda till tillfälliga effekter på andra vägar i närområdet. Temporära upplag av massor och etableringsplatser för fordon och maskiner samt buller och damm medför även stora störningar för boende och miljö med mera.

#### Masshantering

Byggnad av ny väg såväl som breddning av befintlig väg innebär mer eller mindre omfattande behov av bra byggnadsmassor. Schaktmassor måste ofta omplaceras inom vägområdet och eventuellt överskott läggas på lämpliga platser.

Inom projektet eftersträvas balans mellan tillgång och behov av byggmassor. Preliminära bedömningar visar att nybyggnadsalternativen i detta avseende är relativt likvärdiga. Förbättrad Befintlig Väg ger betydligt mindre massförflyttningar. Schakterna i nybyggnadsalternativen uppgår till ca 350 000 - 400 000 m<sup>3</sup>. Åtgången i väglinjen är i storleksordningen 170 000 m<sup>3</sup>. Om man tar hänsyn till avbaningsmassor med mera uppstår ett överskott på storleksordningen 100 000 m<sup>3</sup> jordmassor. Viss del av schaktmassorna kan användas för bankfyllnad och förstärkningslager, andra delar att täcka slänter, fylla bullervallar med mera. I nästa skede kommer vägens höjdläge i terrängen och massbalansen att studeras i detalj. Det bedöms inte alternativskiljande i en jämförelse mellan nybyggnadsalternativen.

#### Övrig miljöpåverkan under byggtiden

Under byggtiden finns risk för påverkan på vattendrag genom grumling eller spill av miljöfarliga ämnen. Dessa risker är störst i de fyra nybyggnadsalternativen.

I nybyggnadsalternativen finns även risk för att tidigare okända fornlämningar kommer att beröras. Risken för att stöta på dolda fornlämningar i de olika korridoralternativen diskuteras närmare i avsnittet 4.5 Påverkan på kulturmiljö.

I alternativet Förbättrad Befintlig Väg finns mycket stor risk för störningar av boendemiljön i form av buller och luftföroreningar från anläggningsmaskiner. Risk finns också för omfattande köbildning under hela byggnadstiden.

#### Konsekvenser

Alternativen 1-4 är alla relativt enkla att bygga, med begränsade störningar på befintlig trafik. Den första delen, som är lika för alla alternativ mellan Rösan och Fjordskolan, omfattar breddning av befintlig väg.

Förbättrad Befintlig Väg ger mycket stora störningar under byggtiden.

#### Tänkbara åtgärder

Byggskedets miljöhänsyn kommer att regleras i en separat miljöplan, vilken ingår i entreprenörens kvalitetsplan. Den utarbetas av entreprenören med arbetsplanens MKB och Vägverkets rapport "Miljö under byggtiden" (MUB) som grund samt erforderliga samråd med kommunerna, i förekommande fall även länsstyrelsen. I Miljö-PM ska framgå de krav beställaren har på miljöhänsyn under byggtiden.

En viktig faktor att beakta är framförallt buller- och vibrationsstörningar från olika typer av entreprenadmaskiner och sprängningar. Naturvårdsverket och Socialstyrelsen har givit ut råd och anvisningar för buller från byggarbetsplatser, vilka ska ligga till grund för arbetet i detta avseende.

Följande åtgärder av generell karaktär kan vidtas för att minimera störningarna:

- Sidoupplag för massor planeras till platser där störningar på miljö och från transporter blir små.
- Byggarbeten och transporter nära bostadshus regleras till tider som bland annat innebär att rekommenderade bullernivåer följs. Transportvägar i närheten av bostäder kan till exempel dammbindas genom bevattning.
- Kemikalier förvaras på hårdgjorda ytor med vattentätt material och på mindre känsliga platser.
- Bebyggelse och brunnar besiktigas före och efter sprängningsarbeten. Vattenkvaliteten kontrolleras i brunnar och i ytvatten, som kan utsättas för föroreningar från byggnationen.
- Bränslen av miljöklass I, återvinningsbara oljor med mera föreskrivs för maskiner och fordon och i övrigt föreskrivs så långt som möjligt miljögodkända produkter.
- Restprodukter och tillfälliga avlopp hanteras enligt föreskrifter från ansvariga i respektive kommun.
- Finns lämpliga produkter för återbruk bör dessa användas. (Möjligheten att använda återvunna massor är beroende av tillgången inom rimliga transportavstånd vid utbyggnadstillfället).
- Bullerskyddsåtgärder, vilka kan reducera störningar, byggs om möjligt före bulleralstrande aktiviteter.
- Utbyggnaden anpassas om möjligt till jordbrukens skördeperiod.
- Utbyggnad av passager över vattendrag anpassas till de delar av året som inte utgör reproduktionstider. Grumling, betongspill med mera undviks.

## 6. JÄMFÖRELSE MED KOMMUNALA PLANER

### Översiktsplan

Vägreservat för väg 940 finns med i översiktsplan för Kungsbacka från 2006.

Onsalahalvön är utmärkt som utvecklingsområde i översiktsplanen. Här finns beskrivet behov av grönområden, verksamhetsområden och lokala centra. Utvecklingen är dock beroende av den slutgiltiga dragningen av väg 940 samt planerade satsningar på kollektivtrafiken.

Tre grönplaner kommer att tas fram inom Onsalahalvön. Syfte med planerna är att dela upp Onsala i mindre områden där olika centra kan utvecklas samt verksamheter där så är möjligt.

Den södra delen av vägreservatet ingår idag i ett utredningsområde för grönplan. I översiktsplanen (ÖP 06) påpekas att gröna stråk längs den södra delen av vägreservatet är viktigt oavsett om vägen kommer att gå där eller inte. I norra Onsala i anslutning till vägreservatet finns ett tänkbart verksamhetsområde placerat.

Gottskärsområdet, i söder, kommer att utvecklas i riktning mot eget centrum med obebyggt släpp i norr till resterande del av bebyggelsen på Onsalahalvön.

### Infrastruktur, vägreservat

I gällande översiktsplan finns ett reservat markerat för ny Onsalaväg som sträcker sig från Rösan till Forsbäck och även vidare mot väg E6 i norr, se vidstående karta. I ÖP 06, avsnitt infrastruktur finns väg 940 beskriven som en olycksdrabbad och hårt belastad väg med dålig standard, vars sträckning har diskuterats sedan 1950-talet. Idag fungerar reservatet som grönkorridor för växter och djur.

### Detaljplaner

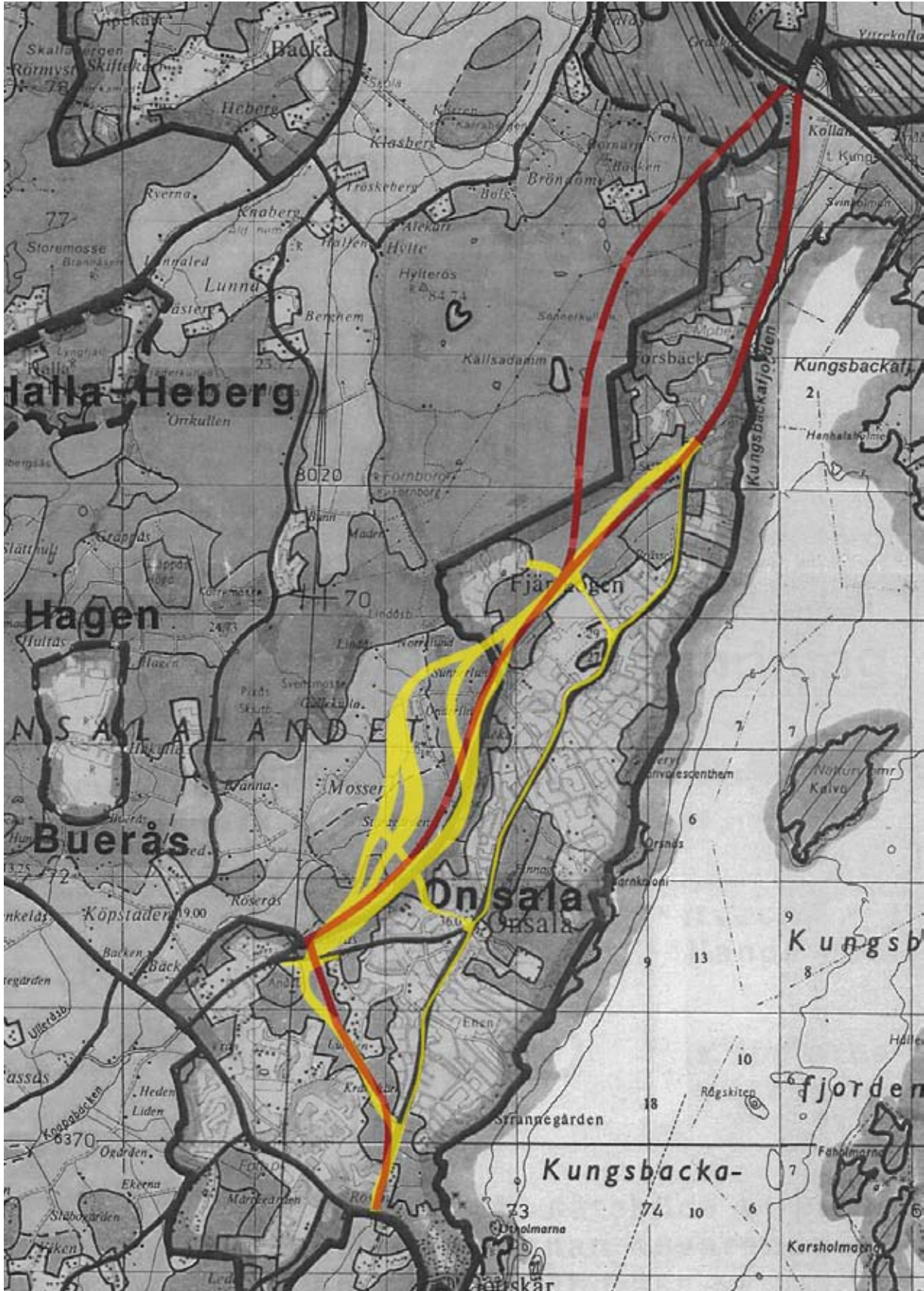
Längs vägreservatet finns befintliga detaljplaner. Outnyttjade byggrätter finns kvar i gamla detaljplaner som kan komma att bebyggas.

### Samlad bedömning

Projektet är av betydelse för att boende, verksamheter och fritidsmiljöer på Onsalahalvön kan utvecklas. För att få ett säkert och acceptabelt vägsystem från Onsala till Kungsbacka och till E6:an behöver vägen förbättras. I den senaste översiktsplanen från 2006 sammanfaller området som är utpekade som vägreservat för ny Onsalaväg med Alternativen 3 och 4 i denna utredning.

Om ett av nybyggnadsalternativen väljs kommer den framtida utvecklingen att påverkas. Troligen kommer den nya vägen att bilda en gräns för framtida exploatering. Detta behöver inte vara negativt men den lokala samhällsutvecklingen kommer att påverkas.

För den kommunala planeringen kan de detaljplaner som är angränsande till det alternativ som väljs behöva justeras. Det måste ske under planeringsprocessens gång, innan arbetsplanen kan fastställas.



Kungsbacka kommuns översiktsplan, röd linje=vägreservat enligt översiktsplanen, gul linje= denna vägutrednings korridorer.

## 7. UTVÄRDERING

### 7.1 JÄMFÖRELSE MELLAN ALTERNATIVEN

I detta avsnitt görs jämförelser mellan de olika vägalternativen. Först beskrivs området vid Bränna eftersom två olika vägdragningar är möjliga här. Därefter följer en inbördes jämförelse av de fyra nybyggnadsalternativen när det gäller påverkan på naturmiljö, kulturmiljö och landskapsbild. Avsnittet avslutas med en sammanfattande jämförelse av alla alternativ och samtliga miljökonsekvenser.

#### Vägdragning vid Bränna

Vid Bränna finns en alsumpskog med mycket höga naturvärden (område 6). Här visar vägutredningen en bred korridor som rymmer både Alternativ 3 och 4. Inom korridoren finns två huvudsakliga vägdragningsalternativ: ett som i huvudsak går på den mycket värdefulla alsumpskogens västra sida och ett som går öster om sumpskogen, nära Kapareskolan.

Genom att lägga vägen så långt västerut som möjligt med bibehållen väggeometrisk standard kan vägen runda alsumpskogen utan något intrång i den egentliga sumpskogen. Vägen gör i stället intrång i den lövskogsbevuxna slutningen ned mot alsumpskogen på en sträcka av cirka 60 meter samt intrång i det sydöstra hörnet av den betade hagmarken i väster (cirka 50 meter). Dessa intrång bedöms ur naturmiljösynpunkt betydligt lindrigare än ett intrång i alsumpskogen.

En östlig sträckning, förbi Kapareskolan, medför ett flertal intrång av olika karaktär:

- stort intrång i den av skolan nyttjade hagmarken väster om Kapareskolan (höga naturvärden).
- störningar för Kapareskola (cirka 90 meter från vägren till närmaste skolbyggnad)

- en hästgård norr om Kapareskolan måste rivas
- de värdefulla och välhävda betesmarkerna norr och öster om hästgården riskerar att få sämre hävd om gården försvinner
- stor risk för intrång i fornlämningsområde i form av beteshage med fossila agrara lämningar.

Dessa intrång och störningar bedöms sammantaget som större än intrånget i lövskogen och hagmarken vid Bränna. Därför förutsätts i jämförelserna nedan att vägen vid Bränna dras väster om alsumpskogen.

### INBÖRDES JÄMFÖRELSE MELLAN ALTERNATIV 1-4

För att tydliggöra skillnaden mellan de fyra nybyggnadsalternativen görs här en inbördes jämförelse mellan dessa alternativ när det gäller de tre tunga och alternativskiljande miljöaspekterna *naturmiljö*, *kulturmiljö* och *landskapsbild*. Jämförelserna baseras på de miljökonsekvenser som är beskrivna i de föregående avsnitten. För att underlätta jämförelsen görs först en jämförelse mellan de två huvudstråken väster respektive öster om Norrelundsåsen. Därefter görs en inbördes jämförelse av de två alternativen i väster och de två alternativen i öster. Slutligen görs en rangordning av alla fyra alternativen.

#### Alternativ 1 och 2 (1/2) jämfört med Alternativ 3 och 4 (3/4)

##### Naturmiljö

I jämförelserna nedan förutsätts att vägkroppen utformas så att vägen inte får någon dränerande verkan på våtmarkerna.

### *Alternativ 1/2*

Så som väglinjerna är föreslagna inom respektive korridor berörs inte alsumpskogen vid Bränna av något av vägalternativen. Alternativ 2 gör dock visst intrång i ädellövskog och hagmark vid Bränna.

Alternativ 1/2 gör intrång vid sumpskogen vid Norrelund (objekt 13). Sumpskogen (mycket höga naturvärden) korsas på en ca 240 m lång sträcka, varav ca 120 meter utgörs av ett område med bladvass och videsnår. Ca 1 ha av det utpekade området tas i anspråk för vägbyggnaden. Vägen går genom områdets kärna och delar sumpskogen i två ungefär lika stora delar.

### *Alternativ 3/4*

Alternativ 3/4 förutsätts norr om Håkullavägen ges en sträckning så att en direkt påverkan på den mycket värdefulla alsumpskogen (objekt 6) vid Bränna kan undvikas - här blir dock ett intrång i ädellövskog och hagmark av ungefär samma omfattning som i Alternativ 2. Med den föreslagna väglinjen påverkas inte sumpskogen vid Norrelund (objekt 13) av något av dessa vägalternativ. Den största påverkan på naturmiljön för alternativ 3 och 4 är därmed ädellövskogen vid Staragården (objekt 8, höga naturvärden), Björsmosse (objekt 12, höga naturvärden) och Hasslakärr (objekt 14, höga naturvärden).

Ädellövskogen vid Staragården påverkas på en cirka 180 m lång sträcka och inom en 35-40 m bred korridor. Uppskattningsvis berörs ett tiotal grova träd, företrädesvis bok, samt ett större antal mindre träd av olika ädellövsträdslag.

Björsmosse påverkas i viss mån på en 450 - 600 m lång sträcka, kortare i Alternativ 3 än i Alternativ 4 (se jämförelse nedan). Vägen avses i huvudsak ges en sträckning i gränsen mellan mossen och fastmarken. Mossens centrala delar berörs ej. Här finns möjlighet att i arbetsplanen finjustera vägens placering i sidled så att skadan på naturmiljön minimeras.

Hasslakärr kan påverkas något i sin norra del av alternativ 3. Eventuellt kan intrånget genom finjustering av väglinjen nära nog undvikas helt. I alternativ 4 är det dock ofrånkomligt att vägbanken helt eller delvis går ut i kärrets sydöstra del på en sträcka av ca 100 m.

### Sammanfattande jämförelse - naturmiljö

Vid Bränna gör Alternativ 1/2 ungefär samma intrång som Alternativ 3/4.

Konsekvenserna av det intrång som Alternativ 1/2 gör i sumpskogen vid Norrelund (mycket höga naturvärden) bedöms vara större än konsekvenserna av något av de intrång som Alternativ 3/4 gör vid Staragården, Björsmosse eller Hasslakärr (höga naturvärden). Det förefaller även rimligt att betrakta intrånget vid Norrelund som större än eller lika stort som de övriga intrången tillsammans. Till detta bidrar att intrången vid Staragården, Björsmosse (i Alternativ 3 och 4) och Hasslakärr (i Alternativ 3) i viss mån går att minska genom en finjustering av väglinjen, medan intrånget vid Norrelund inte går att påverka genom att justera väglinjen. Ur naturmiljösynpunkt bedöms således Alternativ 3/4 vara något bättre eller lika bra som Alternativ 1/2.

### Kulturmiljö

#### *Alternativ 1/2*

Vid Bränna går de föreslagna väglinjerna på ömse sidor om en kulle med åkerterrasser och odlingsrösen. Fornlämningarna berörs i viss mån men påverkan är måttlig.

Norr om Bränna går båda vägförslagen ut i ett till stor del öppet odlingslandskap väster om Norrelundsåsen. I synnerhet Alternativ 1 bedöms här få stor påverkan på ett förhållandevis ålderdomligt kulturlandskap med gårdar och odlingsmark till stor del i samma lägen som på 1700-talet. Det kan förväntas att man påträffar dolda fornlämningar i form av boplatslägen i båda alternativen.

Vid Apelröd går de båda vägförslagen över ett öppet fält 60-80 m ifrån hembygdsgården och får därmed stor visuell och upplevelsemässig påverkan på denna miljö. Avståndet till den kulturhistoriskt intressanta bebyggelsen i Norrelund är ca 90 m.

Vid korsningen med Gamla Skällaredsvägen går vägalternativen nära ett övergivet gårdsläge med risk för att träffa på dolda fornlämningar.

#### *Alternativ 3/4*

De båda alternativen har gemensam korridor vid Bränna och förutsätts här följa vägkorridorrens västra kant. Påverkan vid Bränna är något mindre än i Alternativ 1/2 eftersom kullen

berörs i något mindre omfattning (se även jämförelse mellan Alternativ 3 och 4 nedan).

Vid Staragården och dess närmaste omgivning blir påverkan på miljön mycket stor eftersom vägrenen enligt vägförslaget är belägen endast något tiotal meter bakom ladugården. Norrelundsvägen måste höjas 3-4 meter för att passera över den nya vägen vilket för stor påverkan på miljön kring gården. Ladugården vid Staragården är dock i sådant skick att den snart är bortom räddning. Om byggnaderna försvinner förlorar platsen större delen av det kulturhistoriska värdet.

Alternativ 3 påverkar i viss mån ett område med medeltida odlingslämningar väster om travbanan norr om Björsmosse, samt bebyggelsemiljön vid Sunnerlund. Liksom i Alternativ 1 och 2 påverkas fornlämningar vid Gamla Skällaredsvägen.

Alternativ 4 har ingen större påverkan på kulturmiljön norr om Staragården eftersom vägen här ligger längre från ovan nämnda fornlämning.

#### Sammanfattande jämförelse - kulturmiljö

Om det hade funnits förutsättningar för att bevara bebyggelsen på Staragården som en kulturhistorisk miljö skulle påverkan här väga tungt i en jämförelse. Genom att risken är stor att bebyggelsemiljön vid Staragården inte kommer att bestå kan vägens påverkan betraktas som stor men inte mycket stor.

Alternativ 1 och i viss mån Alternativ 2 bedöms ha mycket stor påverkan på kulturlandskapet väster om moränåsen. Denna påverkan är svår att mildra genom justering av väglinjen eller andra åtgärder. Vägalternativens övriga påverkan på kulturmiljön är i jämförelse med detta måttlig.

Ur fornlämningssynpunkt bedöms Alternativ 3/4 vara något fördelaktigare än alternativ 1/2, men skillnaden mellan de båda stråken är liten.

Sammantaget bedöms Alternativ 3/4 som fördelaktigare ur kulturmiljösynpunkt jämfört med Alternativ 1/2.

#### Landskapsbild

##### *Alternativ 1/2*

Den största påverkan på landskapsbildningen är där vägalternativen går över det huvudsakli-

gen öppna odlingslandskapet väster om Norrelundsåsen på en ca 1,7 km lång sträcka. Särskilt i Alternativ 1 är vägen här väl synlig från omgivningen, på stort avstånd och på en lång sträcka. Vid korsningen med Apelrödsvägen kommer den nya vägen ligga relativt högt upp-bankad för att medge att Apelrödsvägen passerar under.

Vid korsningen med Gamla Skällaredsvägen går vägen i en 6-7 meter djup skärning vilket påverkar landskapsbildningen lokalt.

##### *Alternativ 3/4*

Vid de planskilda korsningarna med Norrelundsvägen och Apelrödsvägen påverkas landskapsbildningen lokalt genom att antingen den nya vägen eller lokalvägen måste bankas upp för att medge passage under vägen.

I alternativ 3 påverkas även landskapsbildningen i dalgången öster om moränåsen på en ca 300 meter lång sträcka där vägen går exponerat i odlingslandskapet. Detta vägalternativ har samma påverkan som Alternativ 1/2 vid Gamla Skällaredsvägen.

#### Sammanfattande jämförelse - landskapsbild

På grund av den stora påverkan på landskapsbildningen i det öppna landskapet väster om Norrelundsåsen bedöms Alternativ 1/2 medföra större påverkan på landskapsbildningen än Alternativ 3/4.

#### Sammanfattning – naturmiljö, kulturmiljö och landskapsbild

Alternativ 3/4 bedöms vara fördelaktigare än Alternativ 1/2 vad gäller alla tre aspekterna (ur naturmiljösynpunkt väger det möjligen jämt mellan alternativen).

#### **Alternativ 1 jämfört med Alternativ 2**

##### Naturmiljö

Sumpskogen vid Norrelund påverkas likartat av de båda alternativen. Även i övrigt har de båda vägalternativen jämförbar påverkan på naturmiljön.

## Kulturmiljö

Vid Bränna har de båda alternativen ungefär likvärdig påverkan på miljön med odlingsrösen och fossil åkermark.

Kulturlandskapet väster om Norrelundsåsen påverkas mer i Alternativ 1 än i Alternativ 2, där vägen i högre grad är omgiven av vegetation och går över marker med dålig hävd.

Inget av alternativen berör några registrerade fornlämningar. Alternativ 1 går nära en registrerad boplats sydost om Mossens gård, med påföljande risk att träffa på dolda fornlämningar. Dolda fornlämningar kan även påträffas i Alternativ 2 vid foten av moränåsen. De båda alternativen kan anses likvärda vad gäller påverkan på fornlämningar.

På grund av den stora påverkan på kulturlandskapet i Alternativ 1 bedöms därför Alternativ 1 medföra större påverkan på kulturmiljön än Alternativ 2.

## Landskapsbild

Den största påverkan på landskapsbilden äger rum på sträckan där vägen går väster om moränåsen. Alternativ 2 går här närmare åsen och är i högre grad dold av vegetation. Påverkan på landskapsbilden är därmed större i Alternativ 1 än i Alternativ 2.

## Sammanfattning – naturmiljö, kulturmiljö och landskapsbild

Ur naturmiljösynpunkt är alternativen likvärda, men ur kulturlandskapssynpunkt och landskapsbildssynpunkt är Alternativ 2 att föredra framför Alternativ 1.

## Alternativ 3 jämfört med Alternativ 4

### Naturmiljö

På den sträcka där de båda vägalternativen skiljer sig åt gör Alternativ 4 något större intrång i Björsmosse (objekt 12, höga naturvärden) samt ett intrång i Hasslakärrens södra del (objekt 14, höga naturvärden). På motsvarande sträcka gör Alternativ 3 ett visst intrång i ekskogen (objekt 11) väster om travbanan samt ett mindre intrång i Hasslakärrens norra del – eventuellt kan detta intrång undvikas helt. Sammantaget bedöms Alternativ 3 vara något

fördelaktigare ur naturmiljösynpunkt men skillnaden mellan alternativens påverkan är inte stor.

## Kulturmiljö

På den sträcka där de båda vägalternativen skiljer sig åt är risken att träffa på dolda fornlämningar större i Alternativ 3, i synnerhet i anslutning till korsningen med Gamla Skällaredsvägen. Intrånget i kulturlandskapet är även större i Alternativ 3. Vägen kommer i detta alternativ mycket nära Sunnerlunds gård. Sammantaget bedöms Alternativ 4 vara fördelaktigare ur kulturmiljösynpunkt.

## Landskapsbild

Vägen är i Alternativ 4 i högre grad än i Alternativ 3 omsluten av skog, vilket gör att påverkan i detta alternativ är mindre. Alternativ 3 medför vid korsningen med Gamla Skällaredsvägen en relativt stor lokal påverkan på landskapsbilden. Sammantaget bedöms Alternativ 4 vara fördelaktigare ur landskapsbildssynpunkt.

## Sammanfattning – naturmiljö, kulturmiljö och landskapsbild

Alternativ 3 bedöms vara något fördelaktigare ur naturmiljösynpunkt, medan Alternativ 4 bedöms vara fördelaktigare ur kulturmiljösynpunkt och landskapsbildssynpunkt. Sammantaget bedöms därmed Alternativ 4 vara något fördelaktigare än Alternativ 3.

## Sammanfattande jämförelse av Alternativ 1-4 vad gäller naturmiljö, kulturmiljö och landskapsbild

Alternativen 3 och 4 bedöms sammantaget vara fördelaktigare än Alternativ 1 och 2. Alternativ 4 bedöms i sin tur vara något fördelaktigare än Alternativ 3.

De fyra alternativen kan graderas inbördes enligt följande:

Alternativ 4 medför minst negativa konsekvenser.

Alternativ 3 medför något större konsekvenser än Alternativ 4, främst på grund av större påverkan på kulturmiljön och större landskapsbildspåverkan.



Alternativ 2 medför något större konsekvenser än Alternativ 3, främst på grund av den stora påverkan på sumpskogen vid Norrelund.

Alternativ 1 medför störst konsekvenser, främst på grund av stor påverkan på sumpskogen vid Norrelund i kombination med stor påverkan på kulturlandskapet väster om morånåsen.

## **Sammanfattande jämförelse av alla alternativ och samtliga miljökonsekvenser**

### Nollalternativet

En fortsatt ökad trafik på Onsalavägen utan att åtgärder genomförs medför att boende i området utsätts för mer buller och barriäreffekter. Luftmiljö och säkerhet försämras.

### Förbättrad Befintlig Väg

Detta alternativ medför stor påverkan på kulturmiljö och stadsbild på grund av bullerskärmar, parallellgator etc. som kommer att anläggas utmed vägen och därmed påverkar på den visuella miljön. Riksintresset Onsala kyrkby kan påverkas negativt av bullerskärmar utmed vägen.

Naturmiljön påverkas obetydligt. Rekreationsmöjligheterna blir något sämre på grund av att bullerskärmar med mera medför ökad barriäreffekt och därmed sämre tillgänglighet till havet. Ur boendesynpunkt blir färre bullerstörda än idag på grund av nya bullerskärmar. Påverkan på boendemiljön under byggtiden blir troligen stor.

### Gemensamt för nybyggnadsalternativen

En ny väg påverkar värdefulla natur- och kulturmiljövärden och medför större förändring av landskapsbilden jämfört med att bygga om befintlig väg. Onsala kyrkby är riksintresse för kulturmiljövärden och påverkas positivt på grund av minskad trafik i dess närhet.

En väg i ny sträckning förbättrar tillgängligheten till havet men kan försvåra friluftsliv i kulturlandskapet. Bullerproblemen för boende utmed befintlig väg minskar betydligt.

### Alternativ 1

Det är små skillnader mellan Alternativ 1 och 2 och dessa alternativ kan i en mer översiktlig bedömning betraktas som likvärdiga. De utmärks av att de ger något större påverkan på kulturmiljö och landskapsbild jämfört med Alternativ 3 och 4. Ur naturmiljösynpunkt medför Alternativ 1 och 2 stor påverkan på alsumpskogen vid Norrelund och kan anses likvärdiga med Alternativ 3 och 4.

### Alternativ 2

Alternativet har stora likheter med Alternativ 1, men skiljer sig genom att medföra något mindre påverkan på landskapsbild och odlingslandskap.

### Alternativ 3

Det finns något fler naturmiljöobjekt som berörs av Alternativ 3 och 4 jämfört med alternativ 1 och 2, bland annat våtmarker, Björsmosse och hagmarker. Dessa objekt är dock inte lika högt värderade som alsumpskogen vid Norrelund.

Eftersom vägen i Alternativ 3 och 4 går i ett mer småskaligt och varierat landskap medför dessa alternativ mindre påverkan på landskapsbilden än Alternativ 1 och 2.

Det är små skillnader mellan Alternativ 3 och 4. Alternativ 3 påverkar troligen något fler dolda fornlämningar än Alternativ 4. Genom att placera vägen i korridorrens västra del kan intrången bli mindre i Björsmosse.

### Alternativ 4

Ur kulturmiljösynpunkt är detta alternativ något mer fördelaktigt än Alternativ 3, främst med hänsyn till dolda fornlämningar.

I alternativ 4 påverkas stora naturvärden som värderats högt, framför allt Björsmosse, som har både naturvärden och vattenvärden. Genom att placera vägen i korridorrens västra del kan intrången bli mindre i Björsmosse.

## Sammanfattning

Alternativ Förbättrad Befintlig Väg medför en försämring vad gäller landskapsbild, kulturmiljö och luftkvalitet utmed befintlig väg. Liksom i nybyggnadsalternativen blir bullerproblemen mindre utmed vägen.

Det är små skillnader mellan Alternativ 1 och 2 och alternativen kan i en mer översiktlig bedömning betraktas som likvärdiga. Alternativ 1 ger något större påverkan på landskapsbild och jordbruk än Alternativ 2. Ur boendemiljösynpunkt ger samtliga alternativ förbättringar främst genom att färre boende blir störda av trafikbuller.

Det är små skillnader även mellan Alternativ 3 och 4 och det som skiljer dem åt är i första hand kulturmiljövärden. Båda alternativen berör värdefulla naturobjekt i form av sumpskogar, våtmarker och hagmarker. Alternativ 3 påverkar troligen något fler dolda fornlämningar än Alternativ 4. Vad gäller bullerpåverkan bedöms alternativen vara lika.










Alternativ 3 och 4 framstår sammantaget som något fördelaktigare ur miljösynpunkt än Alternativ 1 och 2.

## Jämförelse i matrisform

Effekterna värderas i matrisen här intill på en skala från mycket stor försämring till mycket stor förbättring. Mycket stora försämringar (mörkröd) utgörs av stora intrång i riksintresse eller Natura 2000-områden eller andra intrång av motsvarande dignitet. Några sådana intrång är inte aktuella i projektet. Värderingen av de olika alternativens miljöpåverkan görs i form av jämförelser med Nollalternativet.

Matrisen ger en överblick över projektets bedömda miljöpåverkan, men kan i sin förenklade form inte säga hela sanningen. Till exempel innehåller matrisen ingen viktning av de olika miljöaspekterna. Är exempelvis stora försämringar ur naturmiljösynpunkt lika allvarliga som stora försämringar ur landskapsbildsynpunkt.

| Miljö-konsekvenser  | Förbättrad Befintlig Väg                  | Alternativ 1   | Alternativ 2   | Alternativ 3  | Alternativ 4  |
|---|---|--|--|---|---|
| <b>Landskapsbild</b>  | Många bullerskärmar m m störs stadsbild   | Vägen exponeras tydligt i öppet jordbrukslandskap                          | Vägen exponeras i öppet jordbrukslandskap                                  | Påverkar ett småskaligt landskap  | Påverkar ett småskaligt landskap  |
| <b>Naturmiljö</b>   | Ingen påverkan                            | Stora värden i våtmark/mossar påverkas                                     | Stora värden i våtmark/mossar påverkas                                     | Stora värden i våtmark/mossar påverkas  | Stora värden i våtmark/mossar påverkas  |
| <b>Kulturmiljö</b>  | Bullerskärmar etc påverkar Onsalamiljön   | Stor påverkan på gammalt odlingslandskap                                   | Stor påverkan på gammalt odlingslandskap                                   | Påverkan på odlingslandskap och dolda fornlämningar                                 | Viss påverkan på odlingslandskap och dolda fornlämningar                            |
| <b>Rekreation och friluftsliv</b>                             | Ökad barriäreffekt                        | Tillgänglighet till bad bättre, men viss påverkan på rekreationslandskapet | Tillgänglighet till bad bättre, men viss påverkan på rekreationslandskapet | Tillgänglighet till bad bättre men småvägar och stigar i odlingslandskapet påverkas | Tillgänglighet till bad bättre men småvägar och stigar i odlingslandskapet påverkas |
| <b>Boendemiljö</b><br>(buller, vibrationer, luftföroreningar) | Färre blir utsatta för buller över 55 dBA | Färre blir utsatta för buller över 55 dBA                                  | Färre blir utsatta för buller över 55 dBA                                  | Färre blir utsatta för buller över 55 dBA   | Färre blir utsatta för buller över 55 dBA   |
| <b>Naturresurser</b><br>(jordbruk, skog, vatten)              | Ingen påverkan                            | Mer åkermark tas i anspråk   | Mer åkermark tas i anspråk   | Åkermark tas i anspråk  | Åkermark tas i anspråk  |

|   |   |   |  |
|---|---|---|--|
|  | Mycket stor förbättring (förekommer ej) |  | Liten försämring                       |
|  | Stor förbättring                        |  | Måttlig försämring                     |
|  | Måttlig förbättring                     |  | Stor försämring                        |
|  | Liten förbättring                       |  | Mycket stor försämring (förekommer ej) |
|  | Varken sämre eller bättre               |   |  |

## 7.2 JÄMFÖRELSE MED NATIONELLA MÅLEN

I detta avsnitt värderas hur utbyggnadsalternativen stödjer eller motverkar de nationella målen och de projektmål som presenterats i kapitel 2 Mål för projektet.

### Hur uppfyller alternativen det transportpolitiska målen?

Det övergripande målet för transportpolitiken är att erbjuda medborgarna och näringslivet tillfredsställande och säker trafikförsörjning till bästa möjliga samhällsekonomiska kostnad.

- **Ett tillgängligt transportsystem:** De stora vinsterna fås genom att bygga ut väg 940 till en så kallad 2 +1 väg med en högre hastighet än dagens väg. De föreslagna alternativen i ny sträckning har alla god koppling till omgivande vägnät och blir på det viset lätt-tillgängliga. Vid en jämförelse mellan Nollalternativet och Förbättrad Befintlig Väg är standarden sämre än i nybyggnadsalternativen (1-4) med lägre hastigheter.

De föreslagna alternativen (1-4) i ny sträckning kan bidra till målet på ett tillgängligt transportsystem medan alternativet Förbättrad Befintlig Väg i mindre omfattning bidrar till detta.

- **En hög transportkvalitet:** Trafiken på en ny väg 940 i alternativen 1-4 får hög standard både vad avser framkomlighet och komfort. Vid en jämförelse mellan Nollalternativet och Förbättrad Befintlig Väg är standarden sämre med lägre hastighet.

De föreslagna alternativen (1-4) i ny sträckning bidrar till att uppfylla målet på hög transportkvalitet medan alternativet Förbättrad Befintlig Väg gör det i mindre utsträckning.

- **En säker trafik:** Möjligheterna att förbättra trafiksäkerheten både för bilister och oskyddade trafikanter är väsentligt bättre vid en utbyggnad av ny väg.

De föreslagna alternativen (1-4) i ny sträckning kan bidra till målet på säker trafik medan alternativet Förbättrad Befintlig Väg i mindre omfattning bidrar till detta. .

- **En god miljö:** De fyra alternativen belastas av att intrång i marker som inte används för

vägändamål, vid jämförelse med Nollalternativet och alternativ Förbättrad Befintlig Väg. Även om utbyggnaden kommer att ske med stor hänsyn till omgivningens värden kommer påverkan att uppstå på natur- och kulturmiljöer. Stora förbättringar av miljön för de boende kommer dock att ske med en utbyggnad, buller reduceras. Dessutom kommer kontakten mellan bebyggelsen och havet att kunna öka genom att nuvarande vägs barriäreffekt i stort sett försvinner.

- **En positiv regional utveckling:** Projektet är av betydelse för att boende och verksamheter på Onsalahalvön kan utvecklas. För att få ett säkert och acceptabelt vägsystem från Onsala till Kungsbacka behöver vägen förbättras. Projektet har sedan lång tid, 1950-tal, funnits med i den kommunala planeringen och är på det sättet väl förankrat. I den senaste översiktsplanen från 2006 sammanfaller området som är utpekad som vägreservat för ny Onsalaväg med Alternativ 4 i denna utredning.

Om något av alternativen 1-4 väljs kommer detta att påverka den framtida utvecklingen. Troligen kommer den att bilda en gräns för framtida exploatering. Inte nödvändigtvis negativt men vägen kommer helt säkert att påverka samhällsutvecklingen lokalt.

- **Ett jämställt transportsystem:** Mot bakgrund av kända skillnader mellan kvinnor och män är det viktigt att beakta transportbehovet, värderingar och tillgång till makt och inflytande i transportsektorn för att kunna uppnå ett mer jämställt transportsystem. Nollalternativet och Förbättrad Befintlig Väg har en standard och utformning som missgynnar oskyddade trafikanter och användare av kollektivtrafiken.

Eftersom kvinnor, barn och ungdomar som är de grupper som gör flest resor med kollektivtrafik, till fots och via cykel, missgynnas de av vägens dåliga standard. Faktorer som har betydelse är exempelvis lämpliga anslutningsvägar till och från busshållplatser och viktiga målpunkter samt möblering och trygghet (som belysning, utformning och synbarhet). En utbyggnad av vägen enligt alternativ 1-4 innebär att det finns förutsättningar för snabbare kollektivtrafikresor och att lokalvägnätet som blir kvar, blir säkrare och tryggare att röra sig i.

De föreslagna alternativen (1-4) i ny sträckning kan bidra till målet på ett jämställt transportsystem medan alternativet Förbättrad Befintlig Väg i mindre omfattning bidrar till detta.

## Hur uppfyller alternativen Miljömålen?

En översiktlig bedömning av hur den studerade vägutbyggnaden förhåller sig till de nationella miljökvalitetsmålen har gjorts. De miljömål som bedöms relevanta i detta projekt kommenteras; Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Levande sjöar och vattendrag, Grundvatten av god kvalitet, Hav i balans., Myllrande våtmarker, Ett rikt odlingslandskap, En god bebyggd miljö, Ett rikt växt- och djurliv.

### 1. Begränsad klimatpåverkan

**Kommentar** Alla vägalternativ, inklusive Nollalternativet, medför ökade utsläpp av koldioxid. De fyra nybyggnadsalternativen beräknas ge ett oförändrat utsläpp av koldioxid med hastigheten 70/90 i förhållande till nollalternativet. Högre skyltad hastighet ger högre koldioxidutsläpp.

Alternativet Förbättrad Befintlig Väg innebär ingen förändring jämfört med Nollalternativet.

### 2. Frisk luft

**Kommentar:** All utbyggnad av vägnätet som underlättar trafikflödet motverkar i princip delmålet i och med att föroreningsutsläppen ökar i takt med ökat trafikflöde.

De föreslagna alternativen påverkar utsläppen i relativt liten omfattning. Halterna av kolväten och kväveoxid minskar något i nybyggnadsalternativen i förhållande till nollalternativet. Någon risk för människors hälsa föreligger inte på grund av utsläpp till luften vare sig med alternativet Förbättrad Befintlig Väg eller nybyggnadsalternativen. Miljökvalitetsnormens gränsvärden klaras med god marginal.

I alternativet Förbättrad Befintlig Väg och i Nollalternativet kommer tidvis omfattande köer att uppkomma. Luftmiljön i närområdet påverkas då negativt särskilt på GC-banan och vid hållplatser.

### 3. Bara naturlig försurning

**Kommentar:** Mark och vatten bedöms inte få något ökat nedfall av föroreningar av utbyggnadsalternativen. Konsekvenserna är marginellt positiva. Halterna av svaveldioxid och kväveoxid är i princip lika stora i alla studerade vägalternativen.

Alternativen 1-4, Förbättrad Befintlig Väg, och Nollalternativet, varken bidrar till eller motverkar uppfyllelse av miljömålet.

### 8. Levande sjöar och vattendrag

**Kommentar:** Det förekommer inga sjöar men en bäck finns. Bedömningen är att vattenkvaliteten i bäcken skall kunna bibehållas i de fyra nybyggnadsalternativen.

Förutsättningar finns för att förbättra för vattenmiljöer men bedömningen är att i nuläget varken medverkar eller motverkar något av alternativen till målet.

### 9. Grundvatten av god kvalitet

**Kommentar:** Det finns inga kända grundvattentäkter av allmänt intresse men enskilda brunnar kan beröras. Alla alternativ är likvärdiga ur grundvattensynpunkt.

### 10. Hav i balans samt levande kust och skärgård

**Kommentar:** Havs- och kustmiljön berörs genom att dagens väg är en barriär för friluftslivets tillgång till kusten. Med nybyggnadsalternativen ökar tillgången till hav och kust. De fyra nybyggnadsalternativen innebär en bättre tillgång till kusten för Onsalaborna. Nollalternativet och Alternativet Förbättrad Befintlig Väg innebär oförändrad eller något försämrade tillgång till kustområdet.

### 11. Myllrande våtmarker

**Kommentar:** Samtliga alternativ 1-4 berör värdefulla våtmarker. Denna påverkan är beskriven i miljökonsekvensbeskrivningens naturmiljökapitel där följande framgår: Alternativ 1 och 2 gör intrång i sumpskogen vid Norrelund. Alternativ 3 riskerar att göra intrång i Björsmosse och sumpskog och kärr vid Norrelund. Denna påverkan troligen begränsas genom finjustering av väglinjen.

Genom återskapande av nya våtmarker utmed väglinjen kan intrången i viss mån kompenseras.

Nollalternativet och alternativet Förbättrad Befintlig Väg påverkar inte våtmarkerna.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att Alternativen 1-4 inte stöder miljömålet, men att kompensationsåtgärder eventuellt på sikt kan neutralisera intrånget.

### 13. Ett rikt odlingslandskap

**Kommentar:** Alla nybyggnadsalternativen berör jordbruksmark och gammal ängs- och hagmark. En stor del av ängs- och hagmarken och i viss mån även jordbruksmarken är dock under igenväxning. Där väglinjerna går över öppen mark ökar risken för ytterligare igenväxning när de öppna fälten splittras i mindre delar.

Endast Alternativ 1 och 2 berör större sammanhängande fält i kommersiell jordbruksdrift. Av dessa alternativ är det alternativ 1 som gör störst intrång i jordbrukslandskapet.

Nollalternativet och Förbättrad Befintlig Väg gör inga intrång i jordbrukslandskapet.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att Alternativ 1 gör relativt stort intrång i ett levande jordbrukslandskap. De övriga nybyggnadsalternativen berör framför allt marker som är under igenväxning och där ytterligare igenväxning kan förväntas.

### 15. God bebyggd miljö

**Kommentar:** De fyra nybyggnadsalternativen medför att ny mark tas i anspråk. Stora förbättringar av miljön för de boende kommer dock att ske med en utbyggnad. Många störda boende utmed dagens väg 940 kommer få betydligt bättre boendemiljö om vägen flyttas ut från de tätbebyggda delarna (det gäller buller, vibrationer och luftföroreningar). Dessutom kommer kontakten mellan bebyggelsen och havet att kunna öka genom att nuvarande vägs barriäreffekt minskar. Alternativ Förbättrad Befintlig Väg medför fysiska intrång samt visuell påverkan. Bullerstörningar bedöms minska.

### 16. Ett rikt växt- och djurliv

**Kommentar:** Alla nybyggnadsalternativen berör flera naturmiljöer som har olika värden. Detta beskrivs i avsnitt Naturmiljö. Inventeringar har

gjorts och kunskapen samt medvetenheten om dessa naturvärden har ökat inom projektet (små vattendrag och biotoper, värdefulla arter och dess livsmiljöer har identifierats)

Alternativen 1 och 2 medför mycket likartade konsekvenser. I båda alternativen skadas de mycket höga naturvärdena i en sumpskog och i en hagmark. Möjligheten att göra åtgärder för att kompensera intrång har diskuterats; att tillskapa nya våtmarker att utföra viltpassager för exempelvis groddjur och så vidare.

Alternativen 3 och 4 medför sammantaget mer negativa konsekvenser för detta miljömålet än alternativen 1 och 2. De höga naturvärdena vid Staragården och Björsmosse bedöms delvis gå förlorade. Vid ett västligt läge inom korridoren kan påverkan bli betydligt lindrigare.

## Hur uppfyller alternativen projekt-målen?

Förbättrad säkerhet särskilt för oskyddade trafikanter

**Kommentar:** Alternativ Förbättrad Befintlig Väg innebär att antalet korsningar minskar väsentligt och att skyddande mittrefuger byggs ut vid passager. Sikten förbättras i korsningspunkter med den parallella GC-banan. Dödade och skadade beräknas minska med 3.5 under en 10-årsperiod.

I nybyggnadsalternativen flyttas genomfarts-trafiken ut från samhället och hastighetsdämpande åtgärder kan vidtas. Dödade och svårt skadade beräknas minska med 12 under en 10-årsperiod. Nybyggnadsalternativen bedöms som likvärdiga. Dessa uppfyller målet väsentligt bättre än Förbättrad Befintlig Väg.

### Minska barriäreffekten

**Kommentar:** Alternativ Förbättrad Befintlig Väg innebär att trafiken ligger kvar. Barriären längs och främst tvärs Onsalavägen kvarstår i princip även om vissa refuger tillkommer. Trafiken är så stor att hastighetsdämpande åtgärder är svåra att genomföra. Alternativet uppfyller ej målet.

I Nybyggnadsalternativen minskar trafiken med 80% eller mer. Passager över Onsalavägen kan hastighetssäkras. Barriären minskar väsentligt. Nybyggnadsalternativen bedöms som likvärdiga och uppfyller målet.

Minska bullerpåverkan och utsläpp i de tätbebyggda delarna till gällande riktvärden

**Kommentar:** Alternativ Förbättrad Befintlig Väg innefattar omfattande utbyggnad av skärmar som reducerar bullerstörningar. I korsningar blir det svårt att hindra bullerutbredningen. Färre blir utsatta för buller. Luftutsläpp minskar något genom färre korsningspunkter men kvarstår under högtrafiktimmarna.

I nybyggnadsalternativen finns goda möjligheter att skärma bullerutbredningen så att inga bostäder får nivåer över 55 dBA. Utsläppen minskar radikalt i tätbebyggelsen eftersom genomfartstrafiken leds utanför Onsala. Alla alternativen uppfyller i stort sett målet avseende buller. Utsläppen kvarstår i stort sett i Förbättrad Befintlig Väg. Detta mål uppfylls ej.

Minska genomfartstrafiken särskilt tung trafik (cirka 3,5% idag)

**Kommentar:** I Alternativ Förbättrad Befintlig Väg ligger trafiken kvar genom samhällen. Ingen förbättring uppnås.

I nybyggnadsalternativen leds genomfartstrafik utanför Onsala. Åtgärder vidtas på det befintliga vägnätet med bland annat timglashållplatser som ger låga hastigheter och incitament att istället välja förbifarten. Nybyggnadsalternativen bedöms som likvärdiga och uppfyller målet medan Förbättrad Befintlig Väg inte gör det.

Förbättra framkomligheten för alla trafikslag

**Kommentar:** Alternativ Förbättrad Befintlig Väg medför att framkomligheten förbättras något. Korsningar samlas och lokalgator föreslås. Fickor för vänstersvängande trafik byggs ut. Hastigheten begränsas fortsatt till 50 km/timme och köer uppkommer under högtrafik. Kollektivtrafiken och oskyddade trafikanter har fortsatt låg framkomlighet.

I nybyggnadsalternativen förbättras framkomligheten väsentlig för alla trafikslag. I Onsala kan kollektivtrafik och skyddade trafikanter prioriteras. På förbifarten kan särskilda håll-

platser tillskapas för expressbusstrafik eventuellt kombinerad med pendelparkeringar. Nybyggnadsalternativen bedöms som likvärdiga och uppfyller målet medan Förbättrad Befintlig Väg inte gör det.

Minimera miljökonsekvenser av eventuella intrång

**Kommentar:** Alternativ Förbättrad Befintlig Väg medför att få ingrepp sker i naturmiljön medan påverkan på boendemiljön avseende barriäreffekter ökar. Bullerpåverkan minskar genom uppförande av bullerskydd.

De fyra nybyggnadsalternativen belastas av att intrång i miljön vid jämförelse med Nollalternativ. Även om utbyggnaden kommer att ske med stor hänsyn till omgivningens värden kommer påverkan att uppstå på natur- och kulturmiljöer. Tänkbara åtgärder finns för att mildra intrång. Om vägen byggs utanför tätorten ger de stora positiva konsekvenserna för boendemiljön längs befintlig väg.

Hänsyn och anpassning till omgivande miljö och landskap

**Kommentar:** Vägverket skall verka för att minska miljöpåverkan, intrång och barriäreffekter av väghållningen. Under arbetet med vägutredningen har vissa alternativ utvidgats och anpassats bland annat av miljöhänsyn. De fyra nybyggnadsalternativen och Alternativ Förbättrad Befintlig Väg medför intrång sker i miljön, vid jämförelse med Nollalternativet. Nybyggnadsalternativen påverkar landskapsbilden medan Alternativ Förbättrad Befintlig Väg medför påverkan på stadsbilden i Onsala tätort. Ett Gestaltningssprogram har tagits fram och ingår i vägutredningen, som bland annat tar upp aspekter som vägens anpassning och hänsyn till stads- och landskapsbild.

### 7.3 SAMRÅD

Arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen har redovisats löpande för Länsstyrelsen i Halmstad genom möten som ägt rum på Vägverket i Halmstad där projektet presenterats. Möten har genomförts tre gånger under 2007 och Länsstyrelsens handläggare för projektet har varit närvarande. Miljökonsekvensbeskrivningen har skickats ut före möten och synpunkter på innehåll diskuterats samt inarbetats allt eftersom.

Samråd med Kungsbacka kommun har gjorts vid separata möten under våren 2007, sammanlagt vid tre tillfällen; ett inledande möte, ett möte om miljöfrågor och ett möte om trafikfrågor. Kommunens ekolog med flera personer har deltagit.

Samrådsmöten har också skett regelbundet mellan projektansvariga från Vägverket samt WSP, där teknik och miljöfrågor diskuterats.

### Samråd med länsstyrelsen

Samråd har skett med Länsstyrelsen i Hallands län 2007-05-08, 2007-06-12 och 2007-10-02.

Länsstyrelsen i Västra Götaland har haft möjlighet att ta de av miljökonsekvensbeskrivningen under hösten 2007 och de har inkommit med ett yttrande, se Bilaga 2.

### Samråd med allmänheten

Ett informationsmöte hölls den 18 juni 2007 kl 18.30 till 20.30 i Kungsbacka, se Bilaga 1. Informationsmötet annonserades i de lokala tidningarna; Kungsbacka Posten och Norra Hallands tidning den 15 och 16 juni samt i GT den 16 juni. Annonsen redovisas intill. Under informationsmötet presenterades projektet av Vägverket samt av konsulterna; utredningens alternativ och dess miljökonsekvenser redovisades. En så kallad VR-presentation (filmsimulering) visades. Allmänheten fick också möjlighet att ställa frågor. Det bedöms att cirka 240 personer närvarade. Det var mycket stort intresse från allmänheten och många frågor ställdes under kvällen. Besökarna fick även ett informationsblad.

### Utökat samråd

Myndigheter och statliga verk

Länsstyrelsen beslutade på grundval av förstudien att projekten innebär betydande miljöpåverkan. Vägutredningen har därför genomförts med så kallat utökat samråd enligt Miljöbalken 6 kap § 5. Det har genomförts enligt nedan.



## Samrådsmöte

### Väg 940 Rösan - Forsbäck

Vägverket utreder för närvarande:

- en vägbyggnad i befintlig sträckning
- förbifartsalternativ väster om Onsala.

Vägverket inbjuder allmänhet, ideella föreningar m fl intresserade till samråd enligt Miljöbalken 6 kap 4§.

**Tid: Måndagen den 18 juni 2007 kl 18.30 - 20.30**  
**Plats: Kungsbacka teater, Gymnasiegatan, Kungsbacka**

Vid mötet kommer information att hållas om projektet och sen blir det möjlighet för alla att lämna synpunkter.

Har Du frågor? Ring projektledare Håkan Bertilsson, Vägverket, 044-19 51 52 eller Kristofer Söderberg, Vägverket, 044-19 51 38.

Välkommen!

*Vägverket arbetar för att din resa på Sveriges vägar ska vara så smidig, säker och miljöanpassad som möjligt. Vi har ansvar för frågor som rör vägar, trafik, fordon och trafikanter.*

Läs mer på: [www.vv.se](http://www.vv.se)

Annonsering i dagspressen bland annat Hallands Nyheter, inför samrådsmöte med allmänheten.

I ett tidigt skede (våren 2007) har centrala myndigheter fått vägutredning inklusive MKB på remiss; Hallandstrafiken, Lantmäterimyndigheten, SGI, SGU, Skogsstyrelsen och Svenska Kraftnät. De har informerats om projektet och ombetts komma med synpunkter på utformningen av vägutredningen inklusive MKB. Samtliga har också inkommit med svar och synpunkter till utredningen.

Allmänhet, organisationer och föreningar  
Allmänheten och boende har informerats om projektet, se avsnitt ovan **Samråd med allmänheten**.

Organisationer och föreningar har haft möjlighet att närvara vid informationsmötet. Det har inkommit ett flertal synpunkter, från allmänhet och föreningar till projektet.

Aktuell information om projektet har funnits tillgänglig på Vägverkets hemsida.



GÖTEBORGS-POSTEN MÅNDAG 25 JUNI 2007

# Ny Onsalaväg kortare än många hoppats

**ONSALA:** Den nya Onsalaväg som planeras går inte hela vägen fram till E6:an. Den går bara fram till Forsbäck, där den förenas med den befintliga vägen. Ett faktum som blivit ett hett diskussionsämne.

Utredningen om Onsalavägen tuffar på. Innan året är slut är Vägverkets mål att veta exakt i vilken markkorridor en ny väg ska dras.

På ett välbesökt informationsmöte i Kungsbacka nya teater fick allmänheten nyligen chans att få information om läget. Enligt projektledare Håkan Bertilsson valde Vägverket att lägga informationsmötet redan innan sommaren för att råta ut en del frågetecken och ta död på rykten som florerat.

## Missuppfattningar

Den största missuppfattningen är, enligt Bertilsson, att en ny Onsalaväg ska dras hela vägen fram till E6:an. – Vägverkets utredningsuppdrag gäller en ny väg mellan Rösan och Forsbäck. Det är vad politikerna i region Halland har beställt, säger han.

På informationsmötet framkom tyd-

ligt åsikter om att detta är en halvmesyr.

– Det fanns synpunkter på att man borde börja vid E6:an och bygga sin inåt, i stället för att börja vid Rösan och bygga utåt, säger Håkan Bertilsson.

Han ser två huvudskäl till begränsningen.

– I Forsbäck gjordes åtgärder 1995 för de oskyddade trafikanterna, något som inte finns längre ner i Onsala.

## På informationsmötet framkom tydligt åsikter om att den planerade sträckningen är en halvmesyr

Dessutom skulle projektet bli oerhört dyrt eftersom en ny väg mellan Forsbäck och E6:an till och med skulle bli längre än den sträcka som nu utreds. Bertilsson menar att det i praktiken skulle lägga död hand över andra

vägbyggen i Halland under lång tid.

– Och det kanske inte övriga halländska kommuner är så intresserade av, konstaterar han.

## För synpunkter vidare

Han uppger dock att han slussar vidare synpunkterna till de kollegor inom Vägverket som 2008 ska göra en ny översyn av den långsiktiga vägregionala planen.

– Men skulle vi få en order 2009

## FAKTA

### Två alternativ utreds

- Ny dragning av Onsalavägen mellan Rösan och Forsbäck. Fyra alternativ utreds.
- Förbättring av befintlig väg.

att bygga ny väg mellan Forsbäck och E6:an så är det omöjligt att påbörja det 2010. Utredningsarbetet och den demokratiska processen tar längre tid än så.

Samtidigt är det inte heller klart att bygget av en ny Onsalaväg mellan Rösan-Forsbäck kommer igång 2010, även om 200 miljoner kronor finns avsatta i länsplanen för infrastruktur åren 2004-2015.

– Det finns andra projekt som ligger före som slukar mer pengar än man trott, säger Håkan Bertilsson.

## Beslut innan årets slut

Till hösten ska en samrådsutställning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning ställas ut för allmänheten där alla fyra korridoralternativen redovisas, liksom alternativet att förbättra den befintliga vägen.

Om kommunen och länsstyrelsen sedan kommer överens kan beslut fattas innan årets utgång.

EBBA MALMSTRÖM

0300-186 00 ebbaumalmstrom@vgp.se

## 7.4 FORTSATT ARBETE

### Utställelse och remiss

I arbetsplaneskedet är det viktigt att mer noggrant utreda:

- Vägens inplacering i terrängen i förhållande till natur- och kulturintressen.
- Utformning och placering av trafikplatser och korsningar.
- Utformning och placering av broar.

- Läge och utbredning av fornlämningar.
- Åtgärder mot buller.

Efter utställelse och eventuell ytterligare bearbetning med hänsyn till inkomna synpunkter fattas beslut om fortsatt projekteringsinriktning av Vägverket.

## Fortsatt projektering

I nästa planerings- och arbetsplaneskedet redovisas vägutformningen samt förslaget miljökonsekvenser mer detaljerat. Erforderligt vägområde läggs fast. Arbetsplanen kommer att bli föremål för formellt samråd bland annat med markägare. Miljökonsekvensbeskrivningen, som tillhör arbetsplanen, ska godkännas av länsstyrelsen även i detta skede.

Efter markägarsamråd och utställelse skickas arbetsplanen till Vägverkets huvudkontor för fastställelseprövning. Efter formell prövning fastställs planen. Fastställelsebeslut kan överklagas av sakägare.

Då arbetsplanen vunnit laga kraft, kan bygghandling tas fram, som i detalj visar hur vägen ska byggas.

## 7.5 KOMMANDE TILLSTÅNDS-PRÖVNINGAR

### Sakprövningar

I tabell nedan redovisas översiktligt vilka efterföljande tillståndsprövningar som kan erfordras enligt Miljöbalken. Tillståndsärenden behandlas av miljödomstol, länsstyrelsens miljöprövningsdelegation eller länsstyrelsen. Vissa ärenden, behandlas av plan- och miljönämnden i kommunen.

Ingrepp i fornlämningar eller fornlämningsområden prövas också av länsstyrelsen enligt kulturminneslagen (KML) och saknas i sammanställningen.

Ansökan om bygglov blir aktuellt för exempelvis bullerdämpande plank och permanenta upplag av massor. Bygglov hanteras enligt plan- och bygglagen av kommunen och saknas också i nedanstående sammanställning.



Planeringsprocessen.

| Ärende Kap. i miljöbalken - tillstånd enligt MB   |           | Myndighet  |
|---|-----------|--|
| Vattenverksamhet, t ex bortledande av grundvatten, omgrävning av bäckar, brobyggen mm                                   | MB 11 kap | Miljödomstol/länsstyrelsen                         |
| Vattenverksamhet, markavvattning  | MB 11 kap | Länsstyrelsen                                      |
| Miljöfarlig verksamhet, uppläggning av fasta ämnen permanent eller för viss tid   | MB 9 kap  | LS miljöprövningsdelegation/kommunen               |
| Miljöfarlig verksamhet: krossverk   | MB 9 kap  | Kommunens miljönämnd                               |
| Miljöfarlig verksamhet: urgrävning av förorenade markområden vid passage av t ex industrideponier eller bensinstationer | MB 9 kap  | Kommunens miljönämnd/länsstyrelsen                 |
| Miljöfarlig verksamhet: enskilda avlopp   | MB 9 kap  | Kommunens miljönämnd                               |
| Tillstånd för transport av avfall (delegeras till entreprenör)  | MB 15 kap | Länsstyrelsen                                      |
| Tillstånd för transport och mellanlagring av farligt avfall (delegeras till företag som ansvarar för detta)             | MB 15 kap | Länsstyrelsen                                      |
| Tillstånd för ingrepp som kan skada livsmiljöer eller arter inom natura 2000-objekt                                     | MB 7 kap  | Länsstyrelsen                                      |
| Dispens för ingrepp i biotopskyddsområden t ex alléer, stenmurar, åkerholmar  | MB 7 kap  | Länsstyrelsen                                      |
| Dispens från strandskydd  | MB 7 kap  | Länsstyrelsen                                      |
| Anmälan om att jordbruksmark tas ur produktion  | MB 12 kap | Om tillstånd för vägbygge ges behövs ingen anmälan |

Efterföljande tillståndsprövningar vilka kan komma att erfordras enligt Miljöbalken.

## 8. KÄLLFÖRTECKNING

Aronsson, M., Hallingbäck, T. & Mattsson, J.-E. (red.) 1995: Rödlistade växter i Sverige 1995. ArtDatabanken, Uppsala.

Forslund, M. & Rundlöf, S. 1984: Våtmarker i Hallands län. Länsstyrelsen i Hallands län.

Fritz, Ö. & Hultengren, S. 1998: Örlav, *Hypotrachyna revoluta*, funnen på ett stort antal nya lokaler i sydvästra Sverige. Svensk Bot. Tidskr. 92: 139-146.

GIS-data för Hallands län, LstGIS-portal, [www.gis.lst.se](http://www.gis.lst.se). 2007-2008.

Gralén, H. & Hultengren, S. 1997: Naturinventering för väg 940 Rösan – Forsbäck, Kungsbacka kommun. Naturcentrum AB, Stenungsund.

Jordartskarta SGU 1987.

Kungsbackas kommun Miljöredovisning 2005.

Kungsbacka kommun, Naturvårdsplan 2003.

Kungsbacka kommun, översiktsplan 2006.

Länsstyrelsen i Hallands län, Ängs- och hagmarker i Kungsbacka kommun. Meddelande nr 1990:2.

Länsstyrelsen Halland Miljömål för Hallands län

Nitare, J. 2000: Signalarter - Indikatorer på skyddsvärd skog. Skogsstyrelsens förlag, Karlshamn.

Ottosson, J., Almer, B. & Norell, P. 1994: Lax och havsöring i Hallands län. Länsstyrelsen i Hallands län, meddelande 1994:4.

Skogens Pärlor. Skogsstyrelsen, [www.svo.se](http://www.svo.se), 2007-05-20.

Skogsstyrelsen, telefonkontakt juni 2007 angående värdering av skog.

Utdrag ur fornminnesregistret, Länsstyrelsen i Hallands län, juni 2007, information från hemsida.

Vägverkets publ 1995:40 Luftkvalitet.

Vägverkets temabladd till MKB: Luft och buller.

### UNDERLAGSRAPPORTER TILL MKB

Natur: Naturinventering Naturcentrum AB, Svante Hultengren 2007-12-17.

Natur: Särredovisning av konsekvenser för våtmarker i norr, Naturcentrum 2008-02-15.

Kultur: Analys av kulturmiljöns påverkan av del av väg 940, Dennis Axelsson. Hallands läns museum 2007.

Kultur: Ombyggnad av väg 940 genom Onsala - agrarhistoriskt bidrag till MKB, 2007. Kula HB, Pär Connelid.

Kultur: Väg 940-antikvarisk konsekvensbeskrivning. Hallands länsmuseum, 1997.

Kultur: Väg 940 Onsala-kompletterande antikvarisk konsekvensbeskrivning. Hallands länsmuseum, 1997.

Kultur: Resultat av arkeologisk utredning, etapp 1 för ny "Väg 940" mellan Rösan och Forsbäck i Onsala socken, Halland. VV Väst, Kungsbacka, 1997.

Kultur: Resultat av kompletterande arkeologisk utredning, etapp 1, på delsträckan Iserås och Skällared, för ny "Väg 940" i Onsala. VV Väst, Kungsbacka, 1997.



## Protokoll Fört vid Samrådsmöte 2007-06-18

# BILAGA 1

**Tid** 2007-06-18, kl 1830 - 2030

**Plats** Kungsbacka teater

**Närvarande** Totalt ca 240 personer varav 145 män och 95 kvinnor

### 1. Inledning, presentation, dagordning

Håkan Bertilsson hälsade välkomna.

### 2. Bakgrund. Formell handläggning

Håkan B gick igenom den formella handläggningen.

Vi är nu i vägutredningsskedet. Följande skeden är arbetsplan och bygghandling.

I vägutredningen beslutar länsstyrelsen om betydande miljöpåverkan föreligger. Vägverket fattar beslut om val av alternativ.

Tidsplanen gicks igenom. Vägutredningen beräknas klar under 2007. Arbetsplan kan upprättas 2008 och bygghandling 2009/2010. Trolig byggstart 2010/2011.

Ny plan fastställs 2009. Då kommer objektet upp igen för bedömning om det ryms i den nya planen.

### 3. Vägutredningen

#### Trafik och vägfrågor

Bo Lindelöf gick igenom trafikutveckling, olyckor.

Målsättning med om- eller nybyggnad redovisades.

Förbättring av trafiksäkerheten

Minskning av barriärer

Minskning av genomfartstrafik

Reducering av trafikbuller

Framkomligheten måste förbättras

#### Miljökonsekvenser

Anna Samuelsson gick igenom miljökonsekvenserna, positiva och negativa.

Vi har arbetat med många experter för att ta fram natur- och kulturvärden.

#### VR-Modeller

Monica Ek och Bo Lindelöf visade en modell över området.

### 4 Frågor och synpunkter

Någon: Fråga: Fjordskolan ser inklämd ut.

Svar: Skolvägen blir planskild under den nya vägen. En del av frimarken tas i anspråk.

Det stämmer att en del mark tas i anspråk.

David Sjöstrand: Fråga: Symboliskt namn: Korvstoppet. Alla bilar hamnar på befintlig väg vid Forsbäck. Hur blir trafikrytmen på den befintliga vägen om man bygger i ny korridor?

Svar: För 2020 blir det ca 16.000 bilar totalt. 15.000 på den nya och 1.100 kvar på den gamla vägen. Vi tror att genomfartstrafiken blir väldigt liten.

Forsbäck blir flaskhals på sikt, men vägen har där bättre standard. På sikt behövs en förändring även genom Forsbäck.

Vidar Andersson bor vid korvstoppet: Fråga: Varför drar man inte vägen upp till E6 enligt vägreservatet?

Svar: Vi tar den första biten Rösan-Forsbäck nu och den andra delen senare. En regional plan finns, där Vägverk, länsstyrelse och kommun beslutat om sträckningen finns från 2003.

Fråga: Vilka fattar beslutet?

Svar: Beslut tas av politikerna.

Någon: Fråga: Har vi en 70, 90 eller 110 väg som slutar i en 50-väg?

Svar: Vi kan bygga en 110-väg men skylta en 100-väg. Det måste naturligtvis studeras noga så att inte hastigheterna drivs upp.

Jeanette Ahlhem: Fråga: Har man tittat på läge väster om Skällared?

Svar: I en tidigare trafikutredning beslöts att ta bort den varianten. Den har troligen helt andra kostnader.

Ordf Forsbäck Samfällighet: Fråga: Stora problem i Forsbäck, alla måste ut på samma väg, många vill bygga här.

Svar: Vi tittar inte på Forsbäck nu, men inom objekt för trafiksäkerhetsåtgärder tittar man på möjliga åtgärder i några korsningar.

Fråga: Borde ni inte titta på mer än projektet?

Svar: Vägverket förmedlar synpunkterna vidare. Detta projekt omfattar delen Rösan-Forsbäck.

Det är en lång process att få in projektet i ny plan. År 2008 drar arbetet igång för ny plan 2009.

Vidar Getter: Fråga: Om befintlig väg breddas, kommer fastigheter att lösas in. Hur nära? Är det aktuellt med inlösen?

Svar: I första hand vill vi lösa in direkt berörda fastigheter..

Ulf Fässberg, Forsbäck: Fråga: Vi har kämpat i årtal och föreslog för många år sedan ny väg i väster. Vad har hänt under tiden? Kommunen har förordat en sådan sträckning.

Svar: De projekt vi behandlar nu gäller Rösan-Forsbäck.

Någon: Fråga: Vem har beslutat att vägen behövs på delen Rösan-Forsbäck? Är kommunen överkörd?

Svar: Behovet anses större här än genom Forsbäck, där åtgärder vidtagits.

Sten Lundin: Fråga: Vilka sitter med från kommunen i referensgruppen?

Svar: Hasse Andersson, Kommunen, Peter Nordström, Länsstyrelsen

Fråga: Kan inte kommunens representant visa sig? (Hade gått)

Stefan Filipsson: Fråga: Regionalplanen från 2003 – var hittar jag den? Det är en politisk process. Varför är inga politiker här idag?

Hur gick beslutet till? Hur hittar jag det?

Gullan Natt o Dag: Fråga: Jag tror att vi kan bygga om befintlig väg och få en god nytta av den.

Svar: Det kostar lika mycket att bygga om den som att bygga nytt.

Någon: Fråga: Problem med att barn inte utnyttjar GC-tunnlar utan genar över istället.

Svar: Vi vet att de ofta är smala och mörka och inte ligger helt rätt av olika skäl.

Någon: Fråga: Region Halland har tagit över ansvaret för planen där ombyggnaden beslutats. Göran Karlsson, regionstyrelsens ordf, kunde inte komma, för sen kallelse.

Svar: Vi vill gärna annonsera nära samrådet för att så många som möjligt skall komma. Vi har bra erfarenhet av det.

Någon: Fråga: Övergångsställen fungerar, välmarkerade, tydliga och belysta och om vegetation tas bort. Då blir det bra.

Svar: Forskares erfarenhet visar att övergångsställen måste hastighetssäkras för att vara trafiksäkra.

Någon: Fråga: Hur skall alternativa lösningar med kollektivtrafiken förbättras?

Svar: Idéer finns att planera för expressbussar till Göteborg. Den befintliga vägen rymmer tyvärr inte kollektivfält.

Om nya väg byggs, finns möjligheter till en god kollektivtrafik med pendelparkeringar.

Sture Nilsson: Fråga: Gamla vägen är ett 0-alternativ. Omkörningsförbud behövs nu.

Någon: Fråga: Bra med ert förslag att man kommer ut från anslutande vägar.

Anna-Karin Tiberg: Fråga: Har det gjorts miljöanalys i Forsbäck där det går över 13.000 bilar.

Svar: Det har säkert gjorts tidigare i samband med ombyggnaden.

Skriv e-post till VV så svarar vi på vad som gjorts.

Ulf Vestberg, Forsbäck: Fråga: Bullerplanken är som Skönheten och Odjuret. Dessa plank uppfyller inget alls. Mycket oljud. Hastigheten hålls inte alls.

Birgitta Johansson, Oskarsberg: Fråga: Vi har en olidlig trafiksituation. Samåkarna kör ut och hindrar oss.

Dödsolycka har hänt. Hur kan det bli bättre att komma in till Kungsbacka? En falsk hastighetskamera sattes upp. Då blev det bättre.

Vem tar ansvar för detta!

Svar: Utredning av trafiksäkerhetsåtgärder pågår men i annat sammanhang.

Susanne Lind: Fråga: Hur ska vi hindra att den befintliga vägen används av många efter utbyggnad?

Svar: Vår prognos pekar på att 80 – 90 % hamnar på nya vägen.

## 5. Avslutning

Håkan Bertilsson avslutade mötet. Alla inbjöds att komma in med synpunkter. Alla åhörare hade fått ett informationsblad, där adress och mobiltelefon till HB angavs.

Vid protokollet; Bo Lindelöf





## BILAGA 2

Samhällsbyggnadsenheten  
Karin Slättberg  
Arkitekt  
031 – 60 52 86

Vägverket  
Kundbehov och samhälle  
Att. Håkan Bertilsson  
Box 512  
301 80 HALMSTAD

### **MKB för vägutredning för väg 940, delen Rösan - Forsbäck Objekt nr 320913, Kungsbacka kommun, Hallands län**

Koncept till vägutredning och miljökonsekvensbeskrivning daterade augusti 2007

Vägverket har begärt ett yttrande från Länsstyrelsen i Västra Götalands län inför att Länsstyrelsen i Halland skall behandla ärendet om godkännande av miljökonsekvensbeskrivning i ovan nämnda vägutredning.

Länsstyrelsen i Västra Götaland sammanfattar sina synpunkter på förslaget till miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som följer:

All ytterligare biltrafik som alstras i Göteborgsregionen innebär en ökad risk för oacceptabla nivåer, både av luftföroreningar och buller i centrala delar av Göteborg. Länsstyrelsen i Västra Götaland har i tidigare yttranden, bl a över Kungsbacka översiktsplan 2004, uttryckt att utvecklingen inte under några förhållanden får åstadkomma att miljö kvalitetsnormer överträds, vare sig inom den egna kommunen eller i angränsande kommuner. Det är därför önskvärt och nödvändigt att de för projektet angivna målen med syfte att öka kollektivtrafikresandet översätts i förslag till konkreta åtgärder. Det saknas ett tydligt resonemang om detta i föreliggande version av MKBn.

#### **Länsstyrelsens synpunkter på förslag till miljökonsekvensbeskrivning**

Inledningsvis i MKB:n finns mål för projektet angivna; transportpolitiska mål, miljömål på olika nivåer samt projektmål. Till de miljömål som anses särskilt viktiga hör de luftanknutna Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft samt Bara naturlig försurning. Vidare refereras av GR antagna mål och strategier med fokus på en hållbar regional struktur och uthållig tillväxt, där utveckling av en långsiktigt hållbar infrastruktur och en attraktiv kollektivtrafik är en av huvudpunkterna. I anslutning till GRs mål kan också nämnas projektet K2020, som syftar till att skapa en gemensam framtidsbild för utvecklingen av kollektivtrafiken i Göteborgsregionen. Med fokus på Göteborg och dess angränsande kommunen, omfattar arbetet även struktur och resande i Göteborgs lokala arbetsmarknadsområde, vilket i princip innebär området med entimmes pendlingsavstånd till Göteborg. Till Kungsbacka kommuns lokala miljömål hör att flaskhalsar i väg- och järnvägstrafiken skall byggas bort och att möjligheten att åka kollektivt skall utökas. Mål för detta vägprojekt är att framkomligheten skall ökas för alla trafikslag.

Vidare gäller att myndigheter och kommuner enligt 5 kap 3 § miljöbalken (vilken tillämpas i vägplanering) skall säkerställa att de miljö kvalitetsnor-

2007-09-27

Diarienummer  
343-80910-2007

2(3)

mer som meddelats enligt 5 kap 1 § Miljöbalken uppfylls när de prövar tillåtlighet, tillstånd, godkännanden, dispenser och anmälningsärenden. Vid planering och planläggning skall kommuner och myndigheter iaktta miljö kvalitetsnormer.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län (VG) finner att de för projektet angivna målen är av största vikt att fullfölja. Dock saknas ännu en diskussion i MKB om hur det föreslagna vägprojektet bidrar till måluppfyllelsen. Vilket bidrag ger den beräknade ökningen av biltrafiken från Onsala (via E6 och/eller väg 158) till buller och luftföroreningar i Göteborg och Mölndal? I enlighet med vad Länsstyrelsen VG tidigare har framfört, får utvecklingen inte under några förhållanden åstadkomma att miljö kvalitetsnormer överträds, vare sig inom den egna kommunen eller i angränsande kommuner. Länsstyrelsen VG efterlyser en tydligt uttryckt strategi och förslag till konkreta åtgärder för hur den föreslagna vägen skall bidra till ett ökat kollektivt resande.

Länsstyrelsen i Västra Götaland vill i sammanhanget även referera till sitt yttrande över *Vägutredning för väg 155, delen Västra Hisingen-Öckerö kommun, Färja eller bro i framtiden ?*, daterat 2006-11-27. Mot bakgrund av den kraftiga bebyggelseexpansion som på senare år har skett på Västra Hisingen, kan parallellt skönjas till föreliggande situation på Onsalahalvön. Möjligen kan en arbetsmodell enligt nedan ses som aktuell även för väg 940.

I ärendet väg 155 framfördes att ”I linje med fyrstegsprincipen, menar Länsstyrelsen att beslut om den framtida förbindelsen till Öckerö måste avvakta resultatet av en fortsatt kraftfull satsning för ett totalt minskat trafikarbete och ökad andel kollektivtrafik på Öckerö-Västra Hisingen. Ett samarbete om förbättringar på kort och medellång sikt (fram till år 2020) har redan inletts mellan Öckerö kommun, Göteborgs Stad (Trafikkontoret), Göteborgsregionens kommunalförbund och Vägverket. En rad konkreta åtgärder som kan ge ökad framkomlighet för samtliga trafikslag presenteras i rapporten *Väg 155 – förslag till åtgärder för väg- och kollektivtrafik* (Trafikkontoret, Göteborgs Stad, rapport nr 2:2006). En viktig slutsats är att en gemensam satsning på förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken och högre kvalitet på tjänsten kollektivtrafik utmed väg 155 måste prioriteras. En kritisk faktor är att minska restiderna för kollektivtrafik jämfört med bil. Viktiga delar är vidare snabbusstrafik samt ett genomgående stråk med separat kollektivtrafikkörfält som kompletteras med åtgärder vid hållplatser. Ett särskilt busskörfält längs länsväg 155 är tillika en av de högst prioriterade föreslagna åtgärderna i *Åtgärdsprogrammet för miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid i Göteborgsregionen* (Länsstyrelsen i maj 2006). Det är också viktigt att öka möjligheterna till kollektivtrafikresande i anslutning till nya bostadsområden innan områdena är inflyttade och klara. En överenskommelse om finansiering av föreslagna åtgärder i trafikkontorets rapport bör träffas samtidigt som det gemensamma arbetet för förbättringar fortgår. Fler aktörer kan behöva engageras för finansiering och genomförande av konkreta

2007-09-27

Diarienummer  
343-80910-2007

3(3)

ta åtgärder (Västtrafik, representanter från berörda större verksamheter och arbetsplatser etc.)”.

Karin Slättberg

Kopia till:

Sten Hedelin, Samhällsbyggnadsenheten

Miljöskyddsenheten

Peter Nordström, Länsstyrelsen i Hallands län



Vägarverket  
Väst  
Sjöteborg  
Knutshusgatan 17  
441 81 Lerum  
vagverket.got@vagverket.se

Telefon: 0771-119 119. Telefax: 031-63 52 70. Texttelefon: 0243-750 90

