

Ärendenummer
TRV 2014/76528 samt TRV 2015/107945
Ert ärendenummer
N2016/01849/TIF

Dokumentdatum
2016-09-29
Sidor
1(1)

45
 TRAFIKVERKET

Regeringen
Näringsdepartementet

Kopia till:
Diariet

103 33 Stockholm



Överklagat beslut om fastställelse av arbetsplan för anläggning av väg 940, delen Rösan–Forsbäck samt förändring av enskild väg till allmän, ändring av väghållningsområde och indragning av del av väg, allt inom Kungsbacka kommun, Hallands län.

Översänder Trafikverkets yttrande över klagomålen på fastställelsebeslutet.
Tillhörande ärendenummer N2016/01849/TIF, handläggare Gunilla Renbjer.

Med vänlig hälsning

Anna Andersson

Regeringen
Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Yttrande över klagomålen på fastställelsebeslutet för arbetsplanen för anläggning av väg 940, delen Rösan–Forsbäck samt förändring av enskild väg till allmän, ändring av väghållningsområde och indragning av del av väg, allt inom Kungsbacka kommun, Hallands län

Överklagat beslut

Trafikverkets beslut 2016-02-05 att fastställa arbetsplanen för väg 940, delen Rösan–Forsbäck m.m. har överklagats. Överklagandena överlämnades efter rättidsprövning till regeringen i mars. Ett flertal klagande i ärendet har till Regeringskansliet inkommit med kompletteringar till sina överklaganden. Trafikverket har därför fått tillfälle att yttra sig över samtliga överklaganden och kompletteringar.

Trafikverkets uppfattning om vilka överklaganden som bör tas upp till prövning

Klagande

1. Värna Onsala, David Sjöstrand, ordförande.
Av den information Trafikverket har om föreningen Värna Onsala från dess skrivelser och på webbsidan <http://onsalavägen.se/> är det vår bedömning att den inte är en sådan ideell förening eller juridisk person som avses i 16 kap. 13 § miljöbalken. Vi har emellertid inte tagit del av föreningens stadgar eller uppgifter om medlemsantal.
2. Ingrid Wallin och Kurt Wallin, fastigheten Kungsbacka Bränna 3:3.
Kurt Wallin äger denna fastighet och den är berörd av markanspråk. Överklagandet bör därför tas upp till prövning.
3. Göteborgs Ornitologiska Förening och Sveriges Ornitologiska förening - BirdLife Sverige.
Vi bedömer att dessa föreningar är sådana ideella föreningar som avses i 16 kap. 13 § miljöbalken och överklagandet bör därför tas upp till prövning.
4. Thomas Wallin, Rolf Wallin och Birgitta Keiter äger fastigheten Kungsbacka Dannebacka 3:6 som är berörd av markanspråk och överklagandet bör därför tas upp till prövning.
5. Naturskyddsföreningen i Kungsbacka genom ordförande Harri Lötjönen.
Vi bedömer att föreningen är en sådan ideell förening som avses i 16 kap. 13 § miljöbalken. Överklagandet bör därför tas upp till prövning.
6. Nils Adman är enligt vår uppfattning inte berörd av arbetsplanen på ett sådant sätt att han kan anses ha klagorätt. Överklagandet bör därför inte tas upp till prövning.
7. Magnus Nolberger och Eva Nolberger som äger fastigheten Kungsbacka Norrelund 1:4 samt Kurt Wallin som äger fastigheten Kungsbacka Bränna 3:3 har gemensamt överklagat beslutet. Deras fastigheter är berörda av markanspråk och överklagandet bör därför tas upp till prövning.

8. Carina Mattsson äger fastigheten Kungsbacka Norrelund 2:1 som är berörd av markanspråk och överklagandet bör därför tas upp till prövning.
9. Inger Mattsson äger fastigheten Kungsbacka Apelröd 1:3 som är berörd av markanspråk och överklagandet bör därför tas upp till prövning.
10. Norrelundsvägens vägförening, c/o Lars Karlson.
Föreningen har inte tillkommit genom en lantmäteriförrättning och den är ingen formell väghållare för vägen. Delar av vägen ligger på samfällad mark. Samfälligheten är outredd och delägarkretsen är därmed okänd. Överklagandet bör därför inte tas upp till prövning.
11. Eva Attvik äger fastigheterna Kungsbacka Onsala-Lunden 1:35 och Kungsbacka Iserås 4:86. Fastigheterna är berörda av markanspråk och överklagandet bör därför tas upp till prövning.
12. Boende i Presse Park, Lina Lilliehorn m.fl.
Dessa är enligt vår uppfattning inte berörda av arbetsplanen på ett sådant sätt att de kan anses ha klagorätt. Överklagandet bör därför inte tas upp till prövning.
13. Josefin Sjöstrand äger fastigheten Kungsbacka Lyngås 3:21.
Fastigheten är inte berörd av något markanspråk men berörs indirekt av arbetsplanen på grund av buller. Planerad åtgärd är en bullervall. Överklagandet bör tas upp till prövning.
14. Fastighetsägare i Skällared genom Maria Edén och Per-Olof Granberg.
Dessa är enligt vår uppfattning inte berörda av arbetsplanen på ett sådant sätt att de kan anses ha klagorätt. Överklagandet bör därför inte tas upp till prövning.
15. Gunnar Carlsson äger fastigheten Kungsbacka Onsala-Underliden 1:3 som är berörd av markanspråk och överklagandet bör därför tas upp till prövning.
16. Apelrödsvägens Samfällighetsförening, genom ordförande Gunnar Carlsson.
Föreningen förvaltar en gemensamhetsanläggning som berörs av markanspråk. Överklagandet bör tas upp till prövning.
17. Lena, My, Conny och Sanne Swedenås.
Är medlemmar i den gemensamhetsanläggning som finns på Skällared, Skällareds vägförening. Den sökande har haft samråd med styrelsen för vägföreningen. De klagande är enligt vår bedömning inte berörda av arbetsplanen på ett sådant sätt att de kan anses ha klagorätt.
18. Emma Ribbenhed är enligt vår bedömning inte berörd av arbetsplanen på ett sådant sätt att hon kan anses ha klagorätt.
19. Marita och Lars Hultander äger fastigheten Kungsbacka Norrelund 2:2.
Fastigheten är varken direkt berörd av markanspråk eller indirekt berörd av buller. De klagande är därför enligt vår bedömning inte berörda av arbetsplanen på ett sådant sätt att de kan anses ha klagorätt.

Trafikverkets uppfattning är att ingen av ovan nämnda klagande har rätt att överklaga beslutet med ärendenummer TRV 2015/107945 om utökning av väghållningsområdet för Kungsbacka kommun – Onsala halvön, Rösan – Forsbäck.

Trafikverkets yttrande över klagomålen

I det följande lämnar Trafikverket sitt yttrande över de överklaganden som verket anser bör tas upp till prövning.

Överklagandet från Ingrid Wallin och Kurt Wallin, fastigheten Kungsbacka Bränna 3:3, bemöts av Trafikverket nedan där Kurt Wallin har utvecklat sin talan tillsammans med Magnus Nolberger och Eva Nolberger.

Göteborgs Ornitologiska Förening och Sveriges Ornitologiska förening - BirdLife Sverige yrkar i första hand att regeringen avslår arbetsplanen och en förnyad utredning startas upp med mål att förbättra framkomlighet och öka säkerhet på befintlig väg 940. I andra hand yrkar föreningarna att intrånget i naturmiljön minskar och de lämnar ett förslag på utformning av vägen. Trafikverket bör också om arbetsplanen revideras anmodas att söka dispens från 4 § artskyddsförordningen eftersom föreningarna anser att de arter som är upptagna i förordningen inte kompenseras fullt ut enligt 14 § artskyddsförordningen.

Trafikverket:

Naturmiljöer med höga naturvärden/Artskydd/Habitatdirektivet/Gynnsam bevarandestatus/Kompensationsåtgärder

Områden med höga naturvärden, däribland alsumpskogar, har i möjligaste mån undvikits vid val av sträckning för vägen inom beslutad korridor. Den påverkan på naturvärden som ändå uppstår kan inte undvikas vid byggande av vägen och hanteras så långt möjligt genom skyddsåtgärder och förebyggande åtgärder.

Gynnsam bevarandestatus för hotade naturtyper och arter hanteras i Sverige huvudsakligen genom 7 kap. miljöbalken och förordningen om områdesskydd enligt miljöbalken (Natura 2000) samt genom artskyddsförordningen. Det framgår av miljökonsekvensbeskrivningen att värden i Natura 2000-område Kungsbackafjorden inte kommer att skadas.

Gynnsam bevarandestatus för arter upprätthålls i största möjliga utsträckning genom att förebyggande åtgärder, t ex grodmurar, grodpassager och tidsrestriktioner, har arbetats in i arbetsplanen. Trafikverket har fastställt arbetsplanen vari det ingår att bygga i huvudsaklig överensstämmelse med vad den sökande har åtagit sig enligt planbeskrivningen och i ärendet i övrigt. Trafikverket har även förenat fastställelsebeslutet med villkor för att undvika skada på arters livsmiljöer och naturvärden. Trafikverket kan inte med en arbetsplan fastställa miljöåtgärder utanför vägområdet. Det är därför inte möjligt att inarbeta samtliga förebyggande åtgärder i arbetsplanen. Behovet av åtgärder som krävs för att följa bestämmelserna i 4 och 6 §§ artskyddsförordningen (2007:845) kommer slutligt att avgöras vid samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken. Arter som omfattas av 8 § artskyddsförordningen (2007:845) hanteras genom dispensansökan. Fastställelsebeslutet omfattar inte frågor som prövas i annan ordning, till exempel dispens från artskyddsförordningen eller skyddsåtgärder som hanteras via anmälan om samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken.

Barriäreffekter

Faunastängsel utmed en stor del av ny väg 940 minskar antalet kollisioner med djur. Men stängsel utgör också en barriär som hindrar djur från att korsna vägen och skär av djurens möjligheter att nå olika livsmiljöer. Faunastängsel föreslås på sträckan Mariedalsvägen-Åsen (Forsbäck). Möjliga passagepunkter kommer att finnas vid cirkulationsplatser vid Staragården och Skällaredsvägen samt genom vägport för Apelrödsvägen. Dessa bidrar till att barriäreffekten minskar. Anpassning görs av stängslens placering i anslutning till cirkulationsplatserna i syfte att medge passage och därmed mildra barriäreffekterna för t.ex. klövvilt. Porten för Apelrödsvägen under väg 940 kommer att fungera som passage för fauna. Torrtrummor kommer att byggas under vägen så att småvilt kan passera tryggt.

Tysta områden/Buller

Bullerpåverkan inom aktuellt område har utretts avseende boendemiljö och återfinns i miljökonsekvensbeskrivningen. Det framgår där att fåglar kommer att påverkas negativt av kollisioner med bilar samt av bullerstörning. Konsekvenser för fågel bedöms i miljökonsekvensbeskrivningen bli

måttliga till stora. Den utredning om tysta områden som omnämns publicerades 2015 och har inte redovisats i miljökonsekvensbeskrivningen som är daterad 2012-12-21. Utredningen ändrar inte bedömningen av konsekvenserna för fågel. Miljökonsekvensbeskrivningen har godkänts av länsstyrelsen.

Habitatförlusterna genom att områden rent fysiskt tas i anspråk har försökt att begränsas i samband med linjedragningen i den beslutade korridoren. Reducerad bullerspridning med påverkan på fågelfaunan bedöms vara svårare att uppnå till rimliga kostnader. Trafikverket anser inte att det är skäligen att uppföra plank/vallar för att undvika bullerstörningar i närliggande naturmiljöer. Kostnaderna för sådana åtgärder är höga och nyttan svårbedömd. Dessutom påverkas landskapsbilden och trafikantupplevelsen negativt. I Sverige har sådana skyddsåtgärder inte vidtagits i någon väsentlig omfattning.

Närliggande naturområden/skyddsåtgärder

Ny väg 940 bedöms få betydelse som barriär eller spridningshinder mellan olika naturområden som fåglar utnyttjar som födosöks- eller rastplatser. Häckningslokaler i liknande och närliggande naturmiljöer som de som kommer att påverkas, kan få ökad betydelse då vägprojektet genomförts.

Eftersom den negativa påverkan på värdefulla naturområden, och därmed allmänt även för fågelfaunan, i den planerade vägens närhet bedöms som påtaglig har projektet studerat möjligheter till skyddsåtgärder i områden som inte ligger i direkt anslutning till vägområdet. Skydd och utveckling av närliggande naturområden är då en relevant skyddsåtgärd kopplad till utbyggnaden av väg 940. Ett sådant är Bolgen. Området har från naturvårdssynpunkt stor potential men det saknar formellt skydd utöver att det är utpekad som riksintresse. Bolgenområdet, på drygt 80 ha, är ett utpekad myrskyddsobjekt i Myrskyddsplanen för Sverige. Genom reservatsbildning kan Bolgens naturvärden skyddas och upprätthållas på lång sikt och genom rätt skötselåtgärder också förstärkas. Med hänsyn till den exploatering som ny väg 940 innebär bör säkerställandet av Bolgens värden genomföras tidigare än planerat. På det sättet ser Trafikverket skyddet av Bolgen som en del av skyddsåtgärderna för främst fågelfaunan i landskapet.

Initiativ har därför tagits av Trafikverket för att i dialog med länsstyrelsen och Kungsbacka kommun och i samverkan upprätta ett långsiktigt skydd av hela eller delar av Bolgenområdet. Detta relativt stora område innehåller naturtyper som liknar dem som kommer att tas i anspråk respektive påverkas negativt av ny väg. Skydd av Bolgenområdet, exempelvis genom reservatsbildning, lämplig restaurering och aktiv skötsel, kan då långsiktigt motverka förluster som vägbygget orsakar. Detta utreds i samråd med länsstyrelsen och Kungsbacka kommun. Länsstyrelsen avgör om föreslagna åtgärder är tillräckliga.

Dagvatten

Planerade åtgärder för rening och fördröjning av vägdagvatten förhindrar skador i hav och vattendrag. Med inarbetade åtgärder bedöms inte vägdagvattnet försämra statusen i Kungsbackafjorden eller Knapabäcken. Konsekvenserna bedöms i miljökonsekvensbeskrivningen som obetydliga och medför inte någon ökad risk för att miljö kvalitetsnormerna överskrids i recipienten.

Samhällsekonomisk bedömning

Trafikverket har inga nya kommentarer utöver de som redovisas i PM Utlåtande efter reviderad samhällsekonomisk beräkning upprättad 2014-05-23.

Thomas Wallin, Rolf Wallin och Birgitta Keiter, Dannebacka 3:6, framför att den nya sträckningen av Onsalavägen får som konsekvens att åtkomsten till skogsmark blir helt avskuren och oåtkomlig för dem med arbetsfordon i framtiden, om ingen åtgärd görs. Idag kommer de åt marken/skogen och kan sköta den norra delen genom att söderifrån korsa området för den blivande vägen med traktor. Norrifrån gör en brant slänt det omöjligt att komma åt skogen och i väster och öster finns det andra markägare. Delägarna har också lämnat ett förslag till åtgärd med en enkel traktorväg från Onsalavägen.

Trafikverket: Frågan är inte ny utan har kommenterats av den sökande i PM Utlåtande efter utställning, upprättad 2014-05-23. Byggandet av en traktorväg är en frågeställning som hör till byggskedet och som fastställelsebeslutet inte omfattar, se beslutets bilaga 3 med Allmänna upplysningar, fastställd arbetsplan för väg. Diskussioner har inletts med fastighetsägarna och Trafikverket hoppas på en lösning.

Naturskyddsföreningen i Kungsbacka yrkar att Trafikverkets beslut att fastställa arbetsplanen i första hand ska upphävas och i andra hand upphävas och återförvisas till Trafikverket för förnyad prövning.

Trafikverket: I ärendet redogörs för tidigare utredningar och beslut kring lokaliseringen som har lett fram till upprättandet av arbetsplanen. Arbetsplanen har handlagts enligt reglerna i väglagen och innehåller en miljökonsekvensbeskrivning som har godkänts av länsstyrelsen. Länsstyrelsen har också tillstyrkt att arbetsplanen fastställs. Länsstyrelsen anser att vägutbyggnaden är förenlig med miljöbalkens allmänna hänsynsregler och hushållningsbestämmelser samt bestämmelserna om miljö kvalitetsnormer. Länsstyrelsen hade i samband med tillstyrkan inget att erinra mot hur de allmänna intressena har tillgodosetts. Trafikverket har tillmötesgått länsstyrelsens yrkande om villkor i fastställelsebeslutet. Av arbetsplanen med dess miljökonsekvensbeskrivning och av skälen till fastställelsebeslutet framgår att det inte blir de konsekvenser som Naturskyddsföreningen hävdar på riksintressen och Natura 2000-området Kungsbackafjorden eller de miljö kvalitetsnormer som projektet berör. Se även Trafikverkets yttrande över överklagandet från Göteborgs Ornitologiska Förening och Sveriges Ornitologiska förening - BirdLife Sverige ovan.

Magnus Nolberger och Eva Nolberger som äger fastigheten Kungsbacka Norrelund 1:4 samt Kurt Wallin som äger fastigheten Kungsbacka Bränna 3:3 yrkar att regeringen upphäver Trafikverkets beslut i de delar som avser vägsträckningen vid området kring Sunnerlund samt fastigheterna Norrelund 1:4 och Bränna 3:3 enligt alternativ 3 i 2008 års vägutredning. De klagande yrkar vidare att regeringen återförvisar ärendet i dessa delar till Trafikverket för omarbetning med inriktning på vägdragning enligt alternativ 4 i vägutredningen.

Trafikverket: Vad gäller frågan om valet av alternativ 3 eller 4 i vägutredningen redogör den sökande i arbetsplanens beskrivning för tidigare och pågående utredningar och beslut, så frågeställningen är inte ny. I arbetsplanens beskrivning redogörs även för förutsättningarna för kommunala planer och vilka planer som kommer att omarbetas så att det inte finns några planer som strider mot vägförslaget. I PM över yttranden inkomna under kommunikation, upprättad 2015-02-24 har den sökande även redogjort för skälen till val av lokalisering i ärendet. Sammanfattningsvis är begreppet vägreservat ett begrepp i kommunal planering och i Kungsbacka kommuns översiktsplan 2006, ÖP 06, finns ett reservat för ny sträckning av väg 940 väster om Onsala samhälle. Även i den tidigare översiktsplanen, antagen 1991-12-12 finns vägreservat med. Det vägreservat som är markerat omfattar hela sträckan mellan Rösan och väg E6 och följer i huvudsak vägutredningens alternativ 3 och 4. I ÖP06, avsnitt infrastruktur finns väg 940 beskriven som en olycksdrabbad och hårt belastad väg med dålig standard, vars sträckning har diskuterats sedan 1950-talet. Mark har sedan länge reserverats för en ny vägsträckning i översiktsplanen.

I ÖP06 s. 94 står följande om nya Onsalavägen:

(<http://www.kungsbacka.se/Bygga-bo-och-miljo/Samhallsplanering/Oversiktsplan/>)

”Avgränsning och utvecklingsmöjligheter

I väster begränsas utvecklingsområdet av vägreservatet för nya Onsalavägen. När vägens sträckning är slutgiltigt bestämd kommer den att vara avgörande för Onsalas fortsatta utveckling.

Utvecklingsområdets gränser kommer då att omstuderas. Fram tills dess att nya Onsalavägens sträckning är bestämd kommer utvecklingen i området att ske med stor restriktivitet. Det finns dock fortfarande outnyttjade byggrätter kvar i gamla detaljplaner, som kan komma att bebyggas under perioden. Eventuellt kan det bli aktuellt att ta fram en fördjupad översiktsplan i samband med att utvecklingsområdet utökas.”

I underlag till beslut om aktualisering och uppföljning 2013 av översiktsplanen ÖPo6 står det på s. 31:
”Infrastruktur

Vägreservat för ny Onsalaväg ligger kvar tills ny sträckning är fastställd. Onsala kommer då att få en hållbar trafiksituation och möjlighet att utvecklas.

Kommentar; Projektering av nu Onsalaväg pågår och vägsträckning kommer att fastställas i en nära framtid. Ställningstagandet kvarstår.”

Detta innebär att sträckningen ÖPo6 kommer att anpassas till vald vägsträckning när arbetsplanen vunnit laga kraft.

I PM över yttranden inkomna under kommunikation, upprättad 2015-02-24, har den sökande kommenterat utvärderingen av alternativen i vägutredningens förslagshandling. Våren 2008 gjorde Trafikverket (tidigare Vägverket), med då tillgänglig information, bedömningen att alternativ 4 var något bättre än alternativ 3. Efter att ha tagit del av inkomna synpunkter från allmänhet, Kungsbacka kommun och länsstyrelsen samt ändrade förutsättningar, omvärderade Trafikverket förhållandet mellan alternativ 3 och 4. I augusti 2009 beslutade Trafikverket att fortsatt planering och projektering av väg 940 mellan Rösan och Forsbäck ska ske i vägkorridor enligt alternativ 3. Stora delar av sträckningen för ny väg 940 ligger utanför detaljplanelagt område. De detaljplaner som stred mot arbetsplanen har omarbetats och vunnit laga kraft. Lokalisering av planerad väg har beslutats under vägutredningsskedet. I det nu aktuella arbetsplaneskedet styrs vägens läge av den tidigare beslutade korridoren. Alternativa sträckningar har studerats under arbetet med arbetsplanen för att optimera läget i korridoren och minimera miljöpåverkan. I allt väsentligt framgår detta även av arbetsplanens beskrivning.

Vad gäller klagomålen om samhällsekonomisk nytta och de mål som satts upp för projektet vill Trafikverket hänvisa till den revidering som har gjorts av den samhällsekonomiska beräkningen för väg 940, delen Rösan–Forsbäck, se PM utlåtande efter reviderad samhällsekonomisk beräkning, upprättad 2014-05-23. Där framgår sammanfattningsvis följande:

Den samhällsekonomiska kalkylen som har tagits fram i arbetsplanen kan ses som en känslighetsanalys till den officiella samhällsekonomiska bedömningen. I arbetet med granskningen upptäcktes två brister i den tidigare kalkylen som har justerats.

Den första bristen var att två av cirkulationsplatserna i vägnätet blivit överbelastade i kalkylen, vilket fått till följd att de genererat orimligt höga restidsvinster. Detta innebär att restidsvinsterna i tidigare kalkyler varit överskattade. En reviderad kalkyl har därför tagits fram.

Den andra förändringen som har genomförts är att restidsvärdet har justerats från värdet för långväga resor (145 kr/h) till värdet för regional/lokala resor (117 kr/h). Denna reviderade kalkyl har redovisats inom ramen för den samlade effektbedömningen.

I arbetsplanens beskrivning för rubricerad väg redovisas samhällsekonomisk lönsamhet av projektet med så kallad nettonuvärdeskvot $NNK=1,7$.

Granskningen har resulterat i en lägre $NNK=0,7$. Även om projektets NNK har blivit lägre är projektet fortfarande lönsamt. För varje investerad krona får samhället tillbaka 1,7 kr.

Revideringen av de samhällsekonomiska beräkningarna är redovisad i samlad effektbedömning (SEB), som skickades ut till allmänheten 2014-02-05.

Carina Mattsson fastighetsägare till Kungsbacka Norrelund 2:1 yrkar att beslutet om fastställelse upphävs och tar upp ett antal punkter som klaganden inte anser är uppfyllda i arbetsplanen.

Trafikverket: Vad gäller punkterna 1-3 och 7 (enligt klagandens numrering) om kurvradier, överflyttning av köproblem och att köerna vid motorvägen kommer att kvarstå har Trafikverket inga andra svar än de

som har lämnats tidigare i PM över yttranden inkomna under kommunikation, upprättad 2015-02-24, s. 20; i PM utlåtande efter reviderad samhällsekonomisk beräkning, upprättad 2014-05-23 s. 20-21 samt med hänvisning till s. 31 i PM över yttranden inkomna under kommunikation; i PM över yttranden inkomna under kommunikation s. 86-87 och i PM utlåtande efter utställningen, upprättad 2014-05-23, s. 43.

Beträffande klagomålen i punkterna 4 och 8 att vattendom saknas så kommer tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att sökas alternativt anmälan att göras i ett senare skede. Tillstånd kan erhållas först när arbetsplanen vunnit laga kraft.

Påståendet i punkt 5 om felaktig olycksfallsstatistik har kommenterats av den sökande i PM utlåtande efter utställningen s. 179 och på s. 50. Trafikverket har inget ytterligare att tillägga till detta.

Trafikverket beklagar att det har blivit ett skrivfel i rubriken (punkterna 6 och 9) med avseende på länstillhörigheten i fastställelsebeslutet. Det står dock rätt på övriga ställen i fastställelsebeslutet och skrivfelet har ingen påverkan på möjligheten att verkställa beslutet. Trafikverkets uppfattning är att de plankartor och profilritningar som behöver fastställas har blivit fastställda i beslutet.

Vad gäller klagomålet på fel värde på nettonuvärdeskvoten, NNK, i arbetsplanen (punkt 10) har Trafikverket inga nya kommentarer utöver det som redovisas i PM Utlåtande efter reviderad samhällsekonomisk beräkning upprättad 2014-05-23.

Sakägarmöten (punkt 11) hölls mellan 2012-10-25 till 2012-11-08 och är redovisade i arbetsplanen, handling Samrådsredogörelse samt dokumentation från sakägarsammanträde.

Enligt övergångsbestämmelserna för ändringarna i väglagen som trädde ikraft den 1 januari 2013 så gäller äldre föreskrifter fortfarande för planärenden som vid ikraftträdandet innehåller en miljökonsekvensbeskrivning för en arbetsplan som har överlämnats till länsstyrelsen för godkännande enligt 15 § andra stycket i dess äldre lydelse. Överlämnandet av miljökonsekvensbeskrivningen gjordes i december 2012 (punkt 12).

Carina Mattsson har anfört att en person som arbetat med arbetsplanen har befunnits i en jävssituation (punkt 13). Några närmare detaljer har emellertid inte anförts. Trafikverket har inte erhållit sådana uppgifter som påvisar att det skulle ha förelegat en jävssituation.

I miljökonsekvensbeskrivningen kap. 7 redogörs för det fortsatta arbetet med att bl.a. söka dispenser enligt miljöbalkens regler (punkt 14).

Om en adressat förekommer två gånger i den sändlista som tas fram utifrån fastighetsförteckningen till ärendet, skickas ett beslut. Vid retur gör Trafikverket ett nytt försök att nå rätt adressat. Dessutom tillämpas kungörelsedelgivning enligt delgivningslagen av vårt beslut (punkt 15).

Ridvägar (punkt 16) har behandlats i ärendet. I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas ridvägarna som påverkas av ombyggnaden, inarbetade åtgärder och övriga möjliga åtgärder. Se även i PM över yttranden inkomna under kommunikation s. 24.

Frågorna om anslutningsvägar till avskurna markområden (punkt 17) och plan för vattentäkter som kan bli utan vatten (punkt 18) har behandlats i ärendet, se i PM utlåtande efter utställning s. 28 och i miljökonsekvensbeskrivningen s. 62.

Vad gäller klagomålet i punkt 19 om att Trafikverkets övergripande mål inte uppnås så har Trafikverket följande kommentar. Rapport "Trafikverkets Kunskapsunderlag och Klimatscenario för Energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan" daterad 2015-01-18, är framtagen efter inlämnandet av arbetsplanen. I övrigt hänvisar verket till den kommentar som finns i PM över yttranden inkomna under kommunikationen, s. 33, i den frågan.

Frågan om hasselsnok (punkt 20) behandlas i PM över yttranden inkomna under kommunikation, s. 46. Att vald sträckning inte går inom vägreservatet (punkt 21) har kommenterats av den sökande i PM över yttranden inkomna under kommunikationen s. 21-23 med början i stycket Bygghandling. Val av vägkorridor (punkt 22) har också kommenterats i PM över yttranden inkomna under kommunikation s. 56. Det redogörs även för detta i arbetsplanens beskrivning.

Inger Mattsson fastighetsägare till Kungsbacka Apelröd 1:3 yrkar att beslutet om fastställelse upphävs och tar upp ett antal punkter som klaganden inte anser är uppfyllda i arbetsplanen.

Trafikverket: Frågan om att avskuren anslutningsväg till skogsskifte inte är löst (punkt 1) har kommenterats av den sökande i PM utlåtande efter utställning, s. 28 enligt följande. Enskilda vägar och anslutningar ingår ej i fastställelseprövningen av arbetsplanen. Redovisad sträckning av den enskilda vägen är ett förslag på vägsträckning som kommer att studeras ytterligare i samråd med berörda fastighetsägare i nästa projekteringskede. Vid byggande av ny enskild väg kallas till lantmåteriförrättning där bl.a. rätten att nyttja vägen säkerställs. Förrättningen bekostas av Trafikverket. Lämplig placering av ny vändplats studeras i nästa projekteringskede och sker i samråd med vägföreningen och berörda markägare.

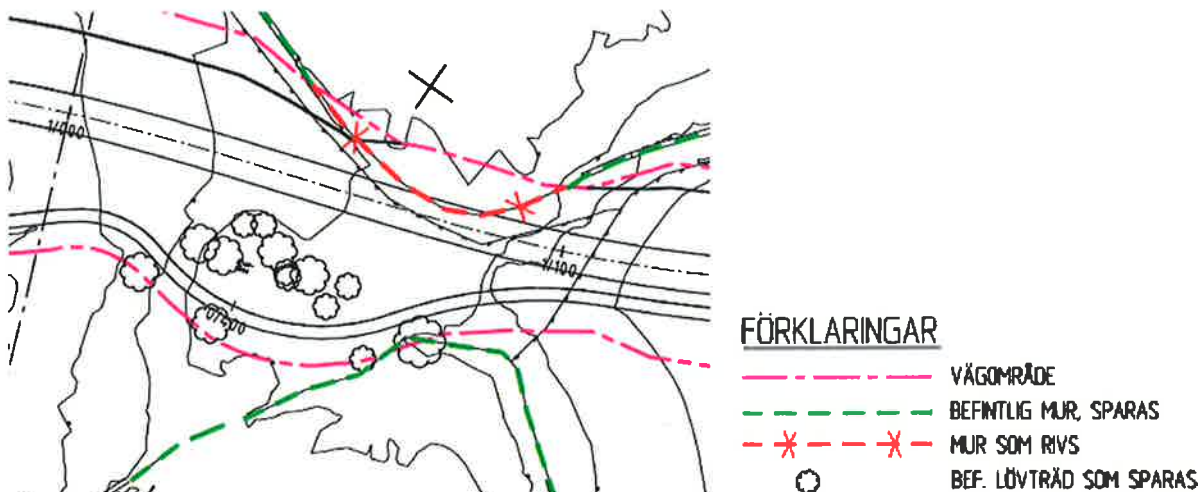
Vad gäller punkt 2 om frihöjden under väg 940 vid Staragården m.m. har den sökande kommenterat detta i samma PM s. 29 enligt följande. Förslaget med Norrelundsvägen på bro över väg 940 vid Staragården har förkastats eftersom det skulle påverka landskapsbilden negativt. Landskapet ger inte naturligt stöd för en bro. Texten i underlagsrapporten tar främst ställning till planläget och inte till om det ska vara en bro eller en port. Norrelundsvägen är inte utformad för tung trafik med lastbil. Porten har därför inte utformats för större fordon. Det är en enskild grusbelagd väg som inte kommer att anslutas till ny väg 940. Till Norrelundsvägen ansluts endast gång- och cykelstråket från Håkullavägen. Busshållplatser och cykelparkeringar anläggs i anslutning till porten.

Frågan om att vägunderhållet på befintliga vägar inte är upptaget i driftkostnader för befintlig väg (punkt 8) har bemötts av den sökande i PM Utlåtande efter reviderad samhällsekonomisk beräkning, s. 7. Enligt avtal mellan Trafikverket och Kungsbacka kommun ska Kungsbacka kommun överta väghållningsansvar för den befintliga Onsalavägen när den nya vägen är byggd. Avtalet reglerar bl.a. ombyggnad av den befintliga vägen till lokalgata vilket kan möjliggöra hastighetssänkning. Eftersom frågan om ombyggnad och hastighetssänkning hanteras av annan part än Trafikverket har detta inte varit en kalkylförutsättning.

Trafikverket har inga nya svar på ovan nämnda punkter. Vad gäller övriga klagomål som tas upp i överklagandet hänvisar verket till de svar som lämnats i samma frågor i yttrandet över klagomålen från Carina Mattson ovan.

Eva Attvik fastighetsägare till Kungsbacka Onsala-Lunden 1:35 och Kungsbacka Iserås 4:86 yrkar att Trafikverkets beslut 2016-02-05 ändras på så sätt att gång- och cykelväg som lagts ut i naturområde på fastigheten Kungsbacka Onsala-Lunden 1:35 på den sektion som löper från Fjordskolan/Rösan 1/000-1/100 i riktning mot Mariedalsvägen flyttas till att ligga i omedelbar anslutning till väg 940.

Trafikverket: I skogsbrynet på vägens östra sida finns stora ekar som bedöms ha ett stort värde för landskapsbilden. Väg 940 har därför lagts i ett västligt läge i vägkorridoren för att dessa ska kunna sparas. Gång- och cykelvägen har lagts i en båge runt de värdefulla träden på östra sidan, se kartbild nedan. Det aktuella läget för huvudvägen bygger på en avvägning mellan intresset att spara träden och hänsyn till boendemiljön på vägens västra sida. När det aktuella förslaget valdes, var alternativet att lägga huvudvägen i ett östligare läge vilket dessutom skulle inneburi intrång i skogen, se PM Utlåtande efter utställning, sid 162.



Kartbild på hur gång- och cykelvägen lagts förbi de värdefulla träden

Miljövärden och konsekvenser för landskapsbild, naturmiljö och friluftsliv framgår av Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). I denna redovisas även att området N2 har höga naturvärden – klass II. Ädellövskog med grov alm, ask, bok och ek. Ekarnas värde för landskapsbildens redovisas. Arbetsplanens utformning syftar till att mildra konsekvenserna genom att spara ekarna. Barriäreffekten har i MKB bedömts som liten för den aktuella sträckan.

Josefin Sjöstrand fastighetsägare till Kungsbacka Lyngås 3:21 har överklagat fastställelsebeslutet och hon har samma klagomål som Naturskyddsföreningen i Kungsbacka, Föreningen Värna Onsala och Gunnar Carlsson. De har gemensamt anlitat ett juridiskt ombud. De yrkar att Trafikverkets beslut att fastställa arbetsplanen i första hand ska upphävas och i andra hand upphävas och återförvisas till Trafikverket för förnyad prövning.

Trafikverket: Fastigheten är inte berörd av något markanspråk men berörs indirekt av arbetsplanen på grund av buller. Planerad åtgärd är en bullervall. Övriga kommentarer se under Naturskyddsföreningen i Kungsbacka.

Gunnar Carlsson fastighetsägare till Kungsbacka Onsala-Underliden 1:3 som är berörd av markanspråk har överklagat beslutet. Överklagandet är gemensamt med Naturskyddsföreningen i Kungsbacka, Föreningen Värna Onsala och Josefin Sjöstrand. Yrkanden se ovan, Trafikverkets kommentarer se under Naturskyddsföreningen i Kungsbacka.

Apelrödsvägens Samfällighetsförening, genom ordförande Gunnar Carlsson framför att det enligt samfällighetsföreningens uppfattning är nödvändigt att anlägga en parkeringsplats för bilar för dem som kommer att utnyttja de nya bussförbindelserna. Om detta inte görs finns risk för att sådana trafikanter annars kommer att parkera sina bilar på ett både otillåtet och trafikfarligt sätt utmed Apelrödsvägens vägkanter. Samfällighetsföreningen ser det som orealistiskt att utgå ifrån att de framtida bussresenärerna skulle ta sig till och från den planerade busshållplatsen gående eller med cykel.

Trafikverket: Placeringen av och antalet busshållplatser och pendelparkeringar är framtagna i samråd med Kungsbacka kommun och Hallandstrafiken. Kungsbacka kommun har gjort bedömningen att det ej är aktuellt med pendelparkering i anslutning till planerade busshållplatser vid Apelrödsvägen. Cykelparkeringar anläggs i anslutning till porten och de planerade busshållplatserna.

Omprövning

Trafikverket finner inte skäl att ompröva beslutet.

Ärendenummer
TRV 2014/76528 samt TRV 2015/107945
Ert ärendenummer
N2016/01849/TIF
Sidor
10(10)

YTTRANDE



Dokumentdatum
2016-09-27

Trafikverkets förslag

Trafikverket föreslår att överklagandena från Värna Onsala; Nils Adman; Norrelundsvägens vägförening; Lina Lilliehorn m.fl. boende i Presse Park; fastighetsägare i Skällared genom Maria Edén och Per-Olof Granberg; Lena, My, Conny och Sanne Swedenås; Emma Ribbenhed; Marita och Lars Hultander avvisas.

Övriga överklaganden, från Kurt Wallin; Göteborgs Ornitologiska Förening och Sveriges Ornitologiska förening - BirdLife Sverige; Thomas Wallin, Rolf Wallin och Birgitta Keiter; Naturskyddsföreningen i Kungsbacka; Magnus Nolberger och Eva Nolberger samt Kurt Wallin; Carina Mattsson; Inger Mattsson; Eva Attvik; Josefin Sjöstrand; Gunnar Carlsson och Apelrödsvägen Samfällighetsförening bör avslås.

Beslutande har varit chefsjuristen Charlotta Lindmark med Ingrid Hellman som föredragande.

Charlotta Lindmark

Bilagor

- Kartor som visar de klagandes fastigheter (där möjligt)