

**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

Granskningshandling  
Ärende: KS2015/2077  
2022-02-16

# Samrådsredogörelse

Detaljplan för gång- och cykelväg

## VÄG 168 GENOM TJUVKIL

Kungälv kommun

# Samrådets genomförande

Rubricerat förslag på detaljplan har varit utställt på samråd under perioden 2 mars 2020 till 10 april 2020. Samrådshandlingar har sänts till berörda kommunala och statliga myndigheter och organ samt till berörda sakägare. Förslaget har även varit tillgängligt för påseende under samrådstiden hos Kundcenter i Stadshuset samt på kommunens hemsida. Ett samrådsmöte öppet för allmänheten hölls 3 mars 2020.

## Sammanfattning

Med "erinran" i nedanstående tabell avses såväl erinran mot vägplan som erinran mot detaljplan.

I kolumnen "Synpunkt som ej tillgodosetts" omnämns endast synpunkter som kan anses vara av fastighetsrättslig natur eller som på annat sätt kan bedömas beröra detaljplanen.

YTTRANDE FRÅN	UTAN ERINRAN	MED ERINRAN	SAKÄGARE	SYNPUNKT SOM EJ TILLGODOSETTS
1. Länsstyrelsen		x		
2. Lantmäteriet		x		
3. Trafikverket			x	
4. Skanova AB	x		x	
5. Vattenfall eldistribution AB	x			
6. Lokalpolisområde Kungälv/Ale	x			
7. Västrafik	x		x	
8. Bohusläns museum	x			
9. Renhållningsenheten, Kungälv kommun	x			
10. Sakägare 1	x		x	
11. Sakägare 2		x	x	Föreslår breddning av vägen på motsatta sidan av vägen för att undvika intrång på egen fastighet.
12. Sakägare 3		x	x	
13. Sakägare 4		x	x	
14. Sakägare 5 och 6		x	x	Vill att vägen flyttas, dvs att en förbifart byggs. Vill inte att vägen breddas.
15. Sakägare 7	x		x	
16. Sakägare 8		x	x	Vill ha en annan sträckning av väg 168.
17. Sakägare 9		x	x	
18. Sakägare 10		x	x	
19. Sakägare 11		x	x	
20. Sakägare 12	x		x	
21. Sakägare 13		x	x	Vill hellre ha en ny dragning av väg 168
22. Sakägare 14	x		x	
23. Sakägare 15		x	x	
24. Sakägare 16		x	x	
25. Sakägare 17		x	x	
26. Sakägare 18		x	x	
27. Sakägare 19		x	x	
28. Sakägare 20		x	x	Vill ha en helt ny dragning av vägen runt Tjuvkil

29. Sakägare 21		x	x	Vill ha en helt ny dragning av vägen runt Tjuvkil.
30. Sakägare 22		x	x	Förordar genom ett flertal argument att det är en förbifart som ska byggas.
31. Sakägare 23		x	x	
32. Sakägare 24		x	x	
33. Sakägare 25		x	X	
34. Sakägare 26		x	X	Vill att vägsträckningen ska dras förbi samhället
35. Sakägare 27		x	X	
36. Sakägare 28		x	X	
37. Sakägare 29		x	X	
38. Sakägare 30		x	X	Undrar varför det inte blir någon förbifart från Gethagen via hästthagarna till Nordön
39. Sakägare 31	x		X	
40. Sakägare 32		x	x	Anser att breddning av vägen borde utföras på södra sidan av vägen för att undvika intrång på fastigheten.
41. Sakägare 33		x	X	
42. Sakägare 34		x	X	
43. Sakägare 35		x	X	
44. Sakägare 36		x	X	
45. Sakägare 37		x	X	Anser att vägen ska breddas på norra sidan istället för södra sidan. Vill minska intrånget på fastigheten.
46. Sakägare 38		x	X	
47. Sakägare 39		x	X	
48. Sakägare 40		x	X	
49. Sakägare 41		x	X	
50. Sakägare 42	x		X	
51. Sakägare 43			X	Anser att i ett modernt samhälle skall man inte bygga motortrafikled genom ett samhälle utan det skall dras utanför.
52. Sakägare 44		x	x	
53. Naturskyddsföreningen		x		

## BILAGOR SIST I DETTA DOKUMENT

- BILAGA 1 Trafikverkets sammanställning yttranden samråd
- BILAGA 2 Trafikverkets granskningsutlåtande

# Inkomna synpunkter

Vissa skrivelser har sammanfattats medan andra återges i sin helhet, för att se samtliga yttranden i sin helhet hänvisar vi till kommunens ärendenummer KS2015/2077.

## BAKGRUND

### NÄR SAMRÅDSHANDLINGEN TOGS FRAM VAR PLANPROCESSEN SAMORDNAT FÖRFARANDE

När en kommun ska göra en detaljplan för ett ärende som även prövas enligt miljöbalken, väglagen eller lagen om byggande av järnväg kan förfarandena enligt de olika lagarna samordnas. När arbetet skulle inledas för Trafikverket att ta fram en vägplan och för Kungälv kommun att ta fram en detaljplan för väg 168 genom Tjuvkil kom de båda parterna överens om att ärendena för framtagande av vägplan respektive detaljplan skulle drivas parallellt och med samordnat förfarande enligt med 5 kap plan- och bygglagen (SFS 2010:900). Syftet med samordningen var att undvika dubbelarbete och dubbla prövningar. Vägplanprocessen, som leds av Trafikverket, var huvudprocess.

Detaljplanens samrådshandlingar är daterade 2020-02-04 och samråd tid för såväl vägplan som detaljplan var 2 mars – 10 april 2020. Som framgick av information skulle synpunkter på såväl vägplan som detaljplan adresseras till Trafikverket.

Granskning ägde rum 2 juli – 13 augusti 2020. Detaljplanen antogs av kommunfullmäktige 28 jan 2021.

Beslutet att anta detaljplanen överklagades och därefter upphävde mark- och miljödomstolen, i en dom, beslutet att anta planen. Som skäl till domen anförde domstolen att detaljplanen inte överensstämmer med gällande översiktsplan, något som är nödvändigt vid användandet av samordnat förfarande. Vidare fanns det sakägares synpunkter på lokalisering av väg och GC-väg som inte tagits upp i granskningsutlåtandet och än mindre bemötts eller tillgodosetts. De sakägare som framfört dessa synpunkter skulle, enligt domen, ha informerats om detaljplanens antagande vilket inte skedde.

Efter domen beslöt kommunen att göra ett omtag i planprocessen. Samtidigt beslöt kommunen att byta planprocess – från samordnat förfarande till utökat förfarande samt att inleda omtaget med att ta fram granskningshandlingar.

### VÄGPLANENS SYFTE OCH DETALJPLANENS SYFTE

Trafikverkets syfte med att ta fram en vägplan för väg 168 genom Tjuvkil är att främja trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet samt att begränsa störningar.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra att den föreslagna vägplanen blir lagenlig genom att låta hela det område som utgör vägområde i vägplanen bli allmän plats väg i detaljplanen.

Det syfte som detaljplanen har tydliggör att **det är endast Trafikverket som ansvarar för frågor om att främja trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet samt att begränsa störningar.**

Genom att **detaljplanen endast syftar till att möjliggöra att vägplanen (vägområdets avgränsning) blir lagenlig** innebär det att mycket få av de synpunkter som framförs i yttrandena kan anses riktade till kommunen/detaljplanen. Det stora flertalet synpunkter är i stället riktade till Trafikverket/vägplanen.

Det kan tilläggas att detaljplanens syfte, så som den är formulerad ovan, är hämtad från granskningshandlingen. I samrådshandlingen hade detaljplanen samma syfte som vägplanen

har. Detta opponerade sig länsstyrelsen mot i sitt yttrande över samrådshandlingen. Kommunen höll med länsstyrelsen i sin argumentation och ändrade därför detaljplanens syfte i enlighet med länsstyrelsens råd.

## OM KOMMUNENS KOMMENTARER

Vid framtagande av granskningshandlingen har, där så ansetts möjligt, hänsyn visats till de inkomna synpunkterna.

När kommunen i denna samrådsredogörelse ger kommentarer till synpunkterna, är utgångspunkten att det är detaljplanens syfte som planhandlingarna ska svara mot. Det innebär att flertalet inkomna synpunkter, t ex frågor som rör trafik, buller, lokalisering av ledningar m m, är frågor som enbart är adresserade till Trafikverket.

I föreliggande samrådsredogörelse redovisas inkomna synpunkter med tillhörande kommentarer för såväl samrådet (2 mars – 10 april 2020) som den granskning som ägde rum 2 juli – 13 augusti 2020.

## STATLIGA MYNDIGHETER

### 1. LÄNSSTYRELSEN

#### Samråd

#### Om ärendet

I planbeskrivningen formuleras syftet med detaljplanen som följande; "Syfte med planen är att öka trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanterna, skapa god framkomlighet för kollektivtrafiken och öka tillgängligheten till busshållplatserna samt begränsa störningar för närboende från trafiken".

Planprocessen sker enligt samordnat förfarande som beskrivs i planbeskrivningen som följande; "Kungälv kommun och Trafikverket har kommit överens om att ärendena för framtagande av vägplan respektive detaljplan för väg 168 genom Tjuvkil, ska drivas parallellt och med samordnat förfarande enligt 5 kap plan- och bygglagen (SFS 2010:900). Syftet med samordningen är att undvika dubbelarbete och dubbla prövningar. Vägplanprocessen, som leds av Trafikverket, är huvudprocess.

....

Vägplanens vägområdesgräns och detaljplanens plangräns är identiska. Enda undantaget är kring Hamnvägen (väg 612). Här har gränsen justerats så att den följer fastighetsgränserna".

#### Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen lämnar följande bedömning enligt 5 kap 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Länsstyrelsen rekommenderar att kommunen omformulerar planförslagets syfte och därefter göra nödvändiga ändringar av både plankartan och planbeskrivningen. Det nuvarande upplägget av planförslaget har brister som utan större problem kan åtgärdas. Kommunen bör också beakta frågor om geoteknik, strandskydd och biotopskydd. Läs mer under rubriken "Råd enligt PBL och MB".

#### Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att ett antagande av en detaljplan enligt förslaget inte kommer att prövas.

#### Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder redovisar Länsstyrelsens synpunkter vilka ska uppfyllas för att det antagna planförslaget inte ska riskera överprövning. Råd och synpunkter handlar om anvisningar för att planförslaget ska uppfylla lagstiftningens krav.

#### Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Enligt 11 kap. 10 § ska Länsstyrelsen överpröva kommunens antagandebeslut av en plan eller områdesbestämmelser om dessa kan antas strida mot någon av de fem prövningsgrunderna.

Länsstyrelsen befarar **inte** att:

- Riksintresse kommer att skadas påtagligt
- Mellankommunal samordning blir olämplig.
- Miljö kvalitetsnormer (MKN) inte följs
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser
- Bebyggelse blir olämplig för människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion

### Råd enligt PBL och MB

Enligt 5 kap 14 § PBL är en av Länsstyrelsens uppgifter under samrådet att särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kapitlet PBL och bestämmelserna i lagen i övrigt om det behövs från allmän synpunkt.

### *Planförslagets syfte*

Länsstyrelsen anser att planförslaget inte motsvarar de krav som ska ställas i enlighet med hur planförslagets syfte har formulerats. Planförslagets syfte har formulerats som följande: "Syfte med planen är att öka trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanterna, skapa god framkomlighet för kollektivtrafiken och öka tillgängligheten till busshållplatserna samt begränsa störningar för närboende från trafiken".

Plankartan reglerar däremot i princip bara markanvändning och huvudmanskap. Det finns inga planbestämmelser som reglerar hur "trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanterna" ska uppnås. Detsamma gäller reglering av begräsning av "störningar för närboende" eller reglering om hur genomförande av planförslaget ska ta hänsyn till natur och vattenmiljöer.

Ovannämnda aspekterna hanteras egentligen i den aktuella vägplanen (Väg 168 Kungälv – Marstrand, delen Tjuvkil, Ärendenummer: TRV 2014/89181) som är under framtagande. Det egentliga syftet med detaljplaneförslaget borde vara att hantera gällande detaljplaner som berörs av vägplanen så att inga konflikter i form av reglering av markanvändning och dylik uppstår.

### *Planområdets avgränsning*

Länsstyrelsen rekommenderar kommunen att justera planområdets avgränsning så att den sammanfaller med de delar av gällande detaljplaner som kommer att beröras av Trafikverkets vägplan.

Planförslagets geografiska avgränsning är nästan identiskt med vägplanens geografiska avgränsning. I 4 kap. 33 § PBL anges att en detaljplan inte får omfatta ett större område än vad som behövs med hänsyn till planens syfte och genomförandetid.

### *Upplysning om ändrade bestämmelser*

Bestämmelserna om samordnat planförfarande ändrades den 1 april 2020 genom Lag (2020:76) om ändring i plan- och bygglagen (2010:900). Kommunen behöver klargöra om den nya eller äldre lydelsen av bestämmelserna ska tillämpas, utifrån vad som framgår av övergångsbestämmelserna.

### *Biotopskydd*

Området som omfattas av det generella biotopskyddet berörs av planområdet. Åtgärder som genomförs med stöd av vägplan omfattas inte av förbudet mot att skada naturmiljön inom biotopskyddsområden. Detaljplanen behöver ändå behandla planens förenlighet med biotopskyddsbestämmelserna för att uppfylla kraven i 2 kap 5 § miljöbalken (se MÖD mål P 2285-17) oaktat att frågan om biotopskyddet hanteras i särskild ordning. Trafikverkets vägplan kommer att innebära att ett antal biotopskyddade objekt längs sträckan kan påverkas. Då Trafikverket genomför skydds- och kompensationsåtgärder inom ramen för vägplanen är det viktigt att kommunens detaljplan med syfte och planbestämmelser inte motverkar dessa åtgärder.

### *Strandskydd*

Planens västra delar berör strandskyddat område. Det saknas helt uppgifter om hur strandskyddet hanteras i planförslaget. Kommunen behöver redovisa hantering av strandskyddet i planbeskrivningen. Strandskyddets utbredning bör också framgå av plankartan.

Om gällande detalj- eller byggnadsplaner upphävs i och med den nya detaljplanen kan strandskydd inträda eller återinträda enligt 10 a § lag om införande av miljöbalken.

#### Geoteknik

Sveriges geotekniska institut (SGI) har lämnat ett yttrande daterat 2020-04-03 som bifogas i sin helhet. SGI anser att kommunen behöver ta fram en geoteknisk PM som underlag för bedömning av släntstabiliteten för jordslänter. Det behövs också en MUR/Geoteknik som redovisar de geotekniska undersökningarna vilket behövs för bedömning av stabilitetsförhållandena.

För bedömning av risken för berg- och blocknedfall anser SGI att en bergteknisk utredning ska utföras och redovisas.

Länsstyrelsen delar SGI:s synpunkter. Dessa utredningar behövs dock inte om kommunen väljer att ändra planförslagets syfte (se under rubriken Plan-förslaget syfte). Anledningen är att frågor om geoteknik kommer att hanteras inom ramen av planering för den aktuella vägplanen.

#### Trafikverkets synpunkter

Trafikverket har lämnat ett yttrande daterat 2020-03-20 som bifogas i sin helhet. Trafikverket har inga invändningar mot planförslaget.

#### Synpunkter enligt annan lagstiftning

Länsstyrelsen har vid tidigare samråd om BMP (343-7777-2018) bedömt att det inte finns behov av ytterligare arkeologisk utredning inför planerad vägplan för väg 168 Kungälv-Marstrand, delen Tjuvkil. I det fall att kända fornlämningar berörs av arbets- och nyttjanderättsområde behövs tillståndsprövning enligt KML.

#### Undersökningssamråd

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning, således behöver inte en miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

Arkitekt Saeid Erfan har varit både beslutande och föredragande i detta ärende. I den slutliga handläggningen har Jonas Ledelius, Pernilla Morner och Karin af Geijerstam från Samhällsavdelningen, Sven Arvidsson från Naturavdelningen, Annika Lundahl från Miljöskyddsavdelningen, Aster Asgedom från Vattenavdelningen, samt Stefan Gustafsson från Landsbygdsavdelningen medverkat.

#### Granskning

##### Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen inte kan accepteras och kan därför komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

##### Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befvarar att strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser. Kommunen behöver därför ta bort bestämmelsen a1 i plankartan. Kommunen kan också med fördel minska planområdet så att inget strandskyddat området ska ingå i planområdet.



Under samrådsskedet påpekade Länsstyrelsen att planen berörde strandskyddat område i den västra delen av planområdet, och att detaljplanen saknade beskrivning av hur planen avsåg att hantera strandskyddet.

I nu aktuella handlingar har strandskyddet hanterats på så sätt att kommunen avser att upphäva strandskyddet inom hela planområdet med hänvisning till att området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området.

Länsstyrelsens bedömning är att det enligt praxis i allmänhet saknas skäl att upphäva strandskydd för mark som fortsatt ska vara allemansrättsligt tillgänglig, t.ex. väg eller gata (se t.ex. dom 2018-10-03 från mark- och miljööverdomstolen i mål P 10448-17). Ett kvarliggande strandskydd hindrar heller inte att vägplanen genomförs då förbuden inom strandskyddat område inte gäller för byggande av allmän väg enligt en fastställd vägplan enligt väglagen (7 kap 16 § punkt 3 miljöbalken).

Efter samrådsskedet har kommunen ändrat planförslagets syfte i enlighet med vår rekommendation i samrådsyttrandet. Nu är syftet att, "... ersätta delar av befintliga detaljplaner så att lämplig markanvändning möjliggörs för den vägplan som hanteras parallellt i ett samordnat förfarande". Inom strandskyddat område i planförslaget finns det idag inga befintliga detaljplaner. Detta framgår av figur 4 på sidan 10 i planbeskrivningen. Därför behöver strandskyddat område egentligen inte vara med i planförslaget. Enligt 4 kap, 32§ PBL får en detaljplan inte omfatta ett större område än vad som behövs med hänsyn till planens syfte och genomförandetid.

#### Synpunkter enligt annan lagstiftning

I samrådsyttrandet (dnr: 402-9411-2020) påpekade vi att det behövs tillståndsprövning enligt kulturmiljölagen i det fall att kända fornlämningar berörs av arbets- och nyttjanderättsområdet. Av planbeskrivningen framgår att planområdet delvis berör en fornlämning i form av en äldre färdväg, L1959:3749. Färdvägen har anor från 1600-talet och utgjorde en del av den gamla landsvägen mellan Kungälv och Marstrand. Dess västligaste del ligger inom planområdet. Det bör framgå av planhandlingarna att denna fornlämning med omgivande fornlämningsområde omfattas av skydd enligt kulturmiljölagens bestämmelser och att tillståndsprövning krävs vid arbetsföretag som berör fornlämningen.

Detta beslut har fattats av t.f. funktionschef Siri Himmelman efter föredragning av arkitekt Saeid Erfan. I den slutliga handläggningen har även Sven Arvidsson från Naturavdelning, Pernilla Morner från

Kulturmiljöenheten samt Annika Lundahl från Miljöskyddsavdelningen medverkat.

## KOMMENTAR

### Samråd

Detaljplanens syfte, som redovisas på såväl plankarta som i planbeskrivning, har ändrats i enlighet med länsstyrelsens synpunkt. Syftet lyder nu:

*Syftet med planen är att ersätta delar av befintliga detaljplaner så att lämplig markanvändning möjliggörs för den vägplan som hanteras parallellt.*

*För att möjliggöra syftet och samtidigt skapa förutsättningar för lämpliga fastighetsgränser krävs småskaliga anpassningar, d.v.s. detaljplanens gränser görs rakare och ges färre brytpunkter jämfört med vägplanens gräns. Detta sker på ett sådant sätt att vägplanen i sin helhet ryms inom detaljplanen.*

Redovisning av strandskyddets utbredning har införts på plankartan.

### Granskning

Plankartans bestämmelse "a1, Strandskyddet är upphävt" är borttagen.

Det framgår nu i planbeskrivningen att fornlämningen L1959:3749 med omgivande fornlämningsområde omfattas av skydd enligt kulturmiljölagens bestämmelser och att det krävs tillståndsprovning vid arbetsföretag som berör fornlämningen.

## 2. LANTMÄTERIET

### Samråd

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade 2020-02-04) har följande noterats:

#### För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

##### *Grundkartan*

Det saknas aktualitetsdatum på grundkartan.

##### *Fastigheter som kan bli planstridiga*

Lantmäteriet har inte haft möjlighet att beräkna arealerna för de områden som genom fastighetsreglering avses frångå Tjuvkil 2:31 och 3:56. Vid genomläsning av planhandlingarna så uppskattas arealen efter en framtida fastighetsreglering hamna nära minsta fastighetsstorlek i för fastigheterna gällande detaljplan. Om kommunen inte redan kontrollerat detta vore det bra om det görs för att säkerställa att fastigheterna inte blir planstridiga.

#### Delar av planen som bör förbättras

##### *Ersättning inlösen allmänplats*

I planbeskrivningen anges att Lantmäteriet vid en framtida fastighetsreglering, av den allmänna platsen till en kommunalägd fastighet, skall bestämma den ersättning som skall betalas för bland annat tomtanläggningar. Det framgår även av planbeskrivningen att vägrätten kommer att behöva utökas. Om vägrätten utökas innan en eventuell fastighetsreglering ersätts vanligen förlusten av tomtanläggningar samband med detta. Det vore bra om det förtydligades i vilken ordning detta är tänkt att ske så att det framgår vid vilket tillfälle anläggningarna avses ersättas. Om fastighetsreglering av den allmänna platsen ska ske efter det att vägrätten utökats påverkar det hela den ersättning som skall betalas för inlösen av marken.

##### *Omprovning av gemensamhetsanläggningar*

Av planbeskrivningen framgår att kommunen ska bekosta omprovning av de gemensamhetsanläggningar som berörs. Planbeskrivningen kan förtydligas med vem som ska ansöka om omprovning.

## Granskning

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade 2020-07-02) har följande noterats:

### För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

#### *Fastighetskonsekvensbeskrivning saknas*

Det är viktigt att alla som berörs av en detaljplan kan förstå planens konsekvenser för den egna fastigheten/ga:n. "Av planbeskrivningen ska de konsekvenser som ett genomförande av detaljplanen medför för bland annat sakägare, andra berörda och miljön framgå. Med detta menas att det för i princip varje enskild fastighet bör redovisas vad detaljplanen innebär med avseende på bland annat huvudmannaskap, allmänhetens tillträde, kommande fastighetsbildning, utförande och deltagande i gemensamhetsanläggningar. (prop. 2009/10:170 s. 435)"

I det aktuella planförslaget finns beskrivningar i texten om de flesta åtgärder, men plangenomförandet och dess konsekvenser, i detta fall inlösen av den allmänna platsmarken, behöver redovisas så att det blir tydligt för varje fastighetsägare som berörs av planen och kommer att få delar av sin fastighet inlöst.

Beskrivningen av vilka områden som berörs kan med fördel illustreras med en fastighetskonsekvenskarta där förändringar i fastighetsindelning och omfattning av ev. gemensamhetsanläggningar, med plankartan som bakgrund. Till beskrivningen bör det också finnas en utkast till redogörelse av juridiska och ekonomiska konsekvenser, även på fastighetsnivå. Ett sätt att åskådliggöra detta på är att upprätta en fastighetskonsekvensbeskrivning i planbeskrivningen.

### Delar av planen som bör förbättras

#### *Ev. planstridighet på Tjuvkil 2:31*

Lantmäteriet lyfte i samrådsskedet frågan om bl.a. Tjuvkil 2:31 som enligt gällande byggnadsplan har en bestämmelse om minsta fastighetsstorlek med följande formulering "...får tomtplats icke givas mindre areal än 1000 kvadratmeter. I undantagsfall må dock byggnadsnämnden medgiva, att tomtplats givas mindre areal, dock ej under 800 kvadratmeter." Eftersom det inte upprättats någon samrådsredogörelse, så är det svårt att se om kommunen gjort något åt denna synpunkt. Det är i vilket fall svårt för Lantmäteriet att på plankartorna i pdf-format bedöma hur stor areal som den kvarvarande delen fastigheten Tjuvkil 2:31 kommer att få. Det är viktigt att kommunen kontrollerar fastighetens framtida storlek och att frågan hanteras så att fastigheten inte blir planstridig, eftersom detta kan leda till problem vid fastighetsbildningen.

#### *Grundkarta*

Även i granskningsskedet saknas angivelse om aktualitetsdatum för fastighetsredovisningen resp. för övriga detaljer i grundkartan.

## KOMMENTAR

### Samråd

Ingen av de av Lantmäteriet angivna fastigheterna som ska regleras blir mindre än minsta tillåtna fastighetsstorlek enligt gällande detaljplan.

Planbeskrivningen har förtydligats i övriga punkter.

### Granskning

Ingen av de av Lantmäteriet angivna fastigheterna som ska regleras blir mindre än minsta tillåtna fastighetsstorlek enligt gällande detaljplan.

Planbeskrivningen har kompletterats med förtydliganden kring fastighetskonsekvenserna i form av beskrivande text, tabeller och kartbilagor.

Vid en detaljerad jämförelse mellan den till planen hörande grundkartan och Lantmäteriets digitala karta har skillnader kunnat identifieras. Kommunen tror dock att grundkartan visar en mer trolig fastighetsindelning än vad Lantmäteriets digitala karta gör varför grundkartans gränser har använts i fastighetskonsekvenskartan. Det är dock av största vikt att fastighetsgränserna bestäms inledningsvis i kommande lantmäteriförrättningar.

Aktualitetsdatum anges på grundkartan.

### 3. TRAFIKVERKET

Detaljplanen har tagits fram under dialog med Trafikverket och pågående projektet för väg 168. Vägplanens vägområdesgräns och detaljplanens plangräns är identiska. Enda undantaget är kring Hamnvägen (väg 612). Trafikverket har därmed inga synpunkter.

### KOMMENTAR

Noteras.

## STATLIGA BOLAG

### 4. SKANOVA AB

Skanova AB har tagit del av rubricerat ärende och vill meddela att det ej finns något att invända mot planförslaget.

På bifogad lägeskarta är Skanovas anläggningar inom och intill aktuellt område markerade.

Om Skanovas anläggningar blir berörda, tag kontakt med Skanova i god tid för vidare diskussion via e-post : skanova-remissergoteborg@skanova.se

För digitala kartor och utsättning hänvisas till [www.ledningskollen.se](http://www.ledningskollen.se)

### KOMMENTAR

Noteras.

### 5. VATTENFALL ELDISTRIBUTION AB (2020-04-02)

Vattenfall Eldistribution har inga elanläggningar inom planområdet och har därför inget att erinra.

### KOMMENTAR

Noteras.

## REGIONALA ORGAN

### 6. LOKALPOLISOMRÅDE KUNGÄLV/ALE

"Fartreducerande åtgärd på raksträckan utanför / i närheten av Grenvägen (väster om Tjuvkil). En sträcka som redan idag är inbjudande att överstiga gällande hastighet. Kan t ex en ATK ha en minskad effekt på buller?"

#### KOMMENTAR

Detta är inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll. Detta är en frågeställning för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #58, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande*.

### 7. VÄSTTRAFIK

#### Samråd

Västtrafik har tagit del av handlingarna kopplade till ovanstående detalj-och vägplan. Västtrafik är positiv till att förutsättningarna för att gå, cykla och resa kollektivt blir bättre längs väg 168. Väg 168 är idag ett expressbusstråk och kommer även framöver vara en viktig länk i vårt kollektivtrafiksystem för att förse västra delarna av Kungälv med kollektivtrafik.

Vi har under vägplanens framtagande haft en tät dialog med både Trafikverket och Kungälv kommun och kommer fortsatt behöva ha en dialog i byggskedet. Västtrafik vill därför bli kontaktad för avstämning innan byggnationen startar.

#### Granskning

I yttrandet framförs följande:

Västtrafik har deltagit under vägplanens framtagande och har inget att tillägga. Västtrafik vill bli kontaktad för en avstämning när ombyggnationen ska startas upp.

#### KOMMENTAR

Trafikverket kommenterar i granskningsutlåtandet att Västtrafik finns med som intressent i projektet och kommer bli kontaktad för avstämning både under projektering och produktion.

Även kommunen kommer att delta vid projekteringsarbetet i form av övervakare.

### 8. BOHUSLÄNS MUSEUM

#### Kulturhistorisk bakgrund

Planområdet ligger inte inom någon kommunalt uttagen kulturmiljö eller inom något riksintresse för kulturmiljövården.

Vägen löper från Gullbringadalgången västerut mot Marstrandsöarna i stort över den tidigare Tjuvkils bys utmarker och är anlagd under 1930- och 1940-talen.

De kulturhistoriska förutsättningarna framgår väl i "Planbeskrivningen".

#### Utlåtande ur bebyggelseperspektiv

Vi har inget att invända mot förslaget eftersom det inte innebär rivning av befintliga byggnader. Den mest kritiska punkten är dock den "trånga passagen" förbi kurvan vid "Entré Tjuvkil" (mellan fastigheterna Tjuvkil 1:9 och Tjuvkil 2:9). Eftersom detaljförslaget på denna punkt inte är framtaget vill vi få möjlighet att återkomma när detta föreligger.

Beträffande de stengårdsgårdar som på vissa sträckor löper längs nuvarande vägsträckning så har de inte något formellt skydd i Kulturmiljölagen men är ändå av kulturhistoriskt värde. I första hand önskar vi att varsamhet visas mot dessa och att de får behålla sin ursprungliga sträckning. Om det i något fall inte är möjligt förespråkar vi att de flyttas ett kort stycke och återuppförs.

#### Utlåtande ur fornlämningsperspektiv

Bohusläns museum utförde 2001 en arkeologisk utredning förbi Tjuvkils samhälle med anledning av att ombyggnad av väg 168. Inom av ramen av den arkeologiska utredningen ingick tre sträckor, befintlig väg samt två alternativa sträckor söder om väg 168 (Rapport Bohusläns museum 2001:29). Ytterligare en arkeologisk utredning steg 1 och 2 utfördes av Rio Göteborg 2017 mellan sträckorna Stället-Risby och Vävra-Tjuvkil (Rio Göteborg natur-kulturkooperativ 2017:17).

I samband med arkeologisk utredning 2017 påträffades bland annat fornlämning Lycke 223/L1959:3749 en färdväg. Färdvägen är cirka 145 meter lång (Ö-V), 0,5–0,7 meter hög och 3,5 meter bred. Färdvägen är belägen cirka 6–20 m norr om väg 168. Bohusläns museum finner att den östra delen för planerat vägarbete berör den västra delen av färdvägen Lycke 223/L1959:3749 samt tillhörande fornlämningsområde.

En kulturhistorisk lämning Lycke 116:1/L1968:196 en vägsten i röd granit med inskription. Stenen står idag i trädgård söder om närliggande vägskäl. Stenen är förmodligen flyttad från ursprunglig plats som lär vara strax norr om vägskälet. Lycke 116:1/L1968:196 ligger strax utanför planområdet och berörs då inte av planerat arbete.

Bohusläns museum anser att ni bör kontakta Länsstyrelsens kulturmiljöenhet eftersom fornlämning Lycke 223/L1959:3749 berörs av planerat arbete. Tillstånd från Länsstyrelsen krävs inför ingrepp i fornlämning med tillhörande fornlämningsområde. Ingrepp i fornlämning kan medföra att arkeologiska insatser krävs.

#### Sammanfattning

Vi har inget att invända mot planen ur bebyggelseperspektiv men tillstånd krävs från Länsstyrelsen för ingrepp i berörda fornlämningar med tillhörande fornlämningsområde.

#### **KOMMENTAR**

Kommunen månar om att kulturvärden längs vägen bevaras och om möjligt exponeras och tydliggörs för boende och förbipasserande. Vid fortsatt planering, projektering och dialog med Trafikverket kommer kommunen att bevaka dessa frågor

Muséet skriver att vägen är anlagd under 1930- och 1940-talen. Det stämmer för delen från T-korsningen med Hamnvägen och västerut. Men vägens övriga sträckning är flera hundra år gammal, se enskifteskartan från 1826 i planbeskrivningen.

I övrigt se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #95, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd*.

## KOMMUNALA NÄMNDER OCH BOLAG

### 9. RENHÅLLNINGSENHETEN

#### Granskning

I yttrandet framförs följande:

- Vid nedanstående adresser behöver det finnas utrymme för ett renhållningsfordon att ställa sig vid sidan av (att inte räckena är för tajt inpå in-/utfart från de här fastigheterna).
- Tjuvkil 160, 170, 190, 200, 210, 220, 310, 320, 340, 350, 360, 370, 390, 400, 410, 420, 510, 520, 530, 540
- Toftebergsvägen 2 och 16
- Spaghamn 120
- Åslingsvägen 2 och 13

#### KOMMENTAR

Se Trafikverkets svar på synpunkter från granskning, Yttrande #19, i *Bilaga 2: Trafikverkets granskningsutlåtande*.

## SAKÄGARE

### 10. SAKÄGARE 1

#### Samråd

"Information: Området där vår fastighet ligger är föremål för ett detaljplanearbete för bostäder som påbörjas 2020 och det kommer troligtvis medföra behov av att på sikt dra VA ledningar som korsar vägen."

#### KOMMENTAR

Detta är inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll. Detta är en frågeställning för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #52, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd*.

### 11. SAKÄGARE 2

#### Samråd

Det finns en vattentäkt på s:25 som ligger nära befintlig väg. Emotsäger mig breddning av vägen på min tomt (s:25) och föreslår att sådan breddning sker på motsatta sidan vägen.

#### KOMMENTAR

Bildningen av samfälligheten syftar bl a till att skapa utrymme för en tilltänkt gång och cykelväg längs väg 168 och delägarna till samfälligheten ska vara införstådda med detta. Se vidare Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #51, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd*.

### 12. SAKÄGARE 3

#### Samråd

*Sakägarens synpunkter har inkommit i två separata dokument, här benämnda Dok 1 och Dok 2..*

#### Dok 1:

Har ej tagit del av hur vägbanan skall breddas eller på vilken sida av vägbanan gång- och cykelbanan skall dras. Vill bevara fastigheten till mina barnbarn.

## Dok 2:

Detta dokument består av synpunkter rörande busshållplatserna och gång o cykelbanan.

Kritik riktas mot att antalet busshållplatser minskas till fyra. På två av dessa stannar bussen kvar på körbanan vilket verkar ogenomtänkt. Det leder till risk för olyckor.

Vidare beskrivs hur det, för trafikanter från Kungälvshället, är som en "port" att möta den äldre bebyggelsen med sina pampiga träd o stenmurar när man kommer runt kurvan på väg 168 och att "Tjuvkilsboden" (f d handelsbod) ligger strax intill. De intrång som ingår i vägförslaget innebär att mycket av värdena i denna miljö försvinner, bl a till följd av busshållplatsens föreslagna läge. Tjuvkilsboden göms bakom ett bullerplank. Flera större träd försvinner, bl a kastanjer och aplar, liksom en stenmur.

"Det pratas om viktiga kulturminnen, bland annat att en vägvisare av sten är ett viktigt kulturminne som står i en trädgård. Jo så kan det vara, men hela början av denna planeringsdel av väg 168 har ett kulturvärde. Från början låg det fyra soldattorp här i Tjuvkil, tre finns kvar och nu hoppas jag att mitt gamla släktsoldattorp får vara näst intill orört med sin trädgård."

En av flera justeringar som sakägaren föreslår är att ändra busshållplatsens läge. Vidare att på en kortare sträcka ge gång- och cykelvägen en annan sträckning.

## Granskning

I yttrandet framförs följande:

- Hur är det tänkt att lösa vår vattentäkt som ligger i området för busshållplatsen i kommande plan.
- Stenmurar och gårdsgårdar som skall läggas på ny plats är markerade med brandgula punkter. Var hamnar gårdsgården bakom busshållplatsen? På slänten eller nedanför
- Har svårt att se på kartan om stenmuren o häcken i trädgården kommer att beröras i detta projekt. Om så är fallet läggs dem om eller vad sker med den och vår häck innanför muren.

## KOMMENTAR

Busshållplatsens läge har flyttats bort i riktning från sakägarens bebyggelse.

Kommunen månar om att bevara och utveckla kulturvärden på sträckan "Tjuvkilsboden / Entré till Tjuvkil". Det är en utgångspunkt när projektering ska inledas.

I övrigt utgör synpunkterna inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll, de utgör frågeställningar för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från granskning, Yttrande #53, i *Bilaga 2: Trafikverkets granskningsutlåtande* samt Trafikverkets svar på synpunkter från granskning, Yttrande #13, i *Bilaga 2: Trafikverkets granskningsutlåtande*.

## 13. SAKÄGARE 4

### Samråd

Har nyligen lagt ner 85.000 kr på att förbättra infarten och parkering. Är beroende av att denna infart och parkering hålls intakt.

Tas vår häck bort önskar vi ett bullerplank hellre än en ny häck av något slag. Det är en väldigt hög bullernivå här utanför.



## KOMMENTAR

Detta är inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll. Detta är en frågeställning för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #54, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd*.

### 14. SAKÄGARE 5 och 6

#### Samråd

*Sakägare 5 och 6 bor på samma fastighet. Först har de skickat in var sitt yttrande, därefter har de skickat in ett gemensamt yttrande.*

#### Yttrande från sakägare 5

Som tidigare vill jag flytta bilvägen. Att bredda vägen innebär ökad trafik, högre hastigheter och ökat buller. Era mätningar på trafikmängd stämmer inte heller.

#### Yttrande från sakägare 6

Dok 1: Som ni säkert förstår är detta projekt ett vansinne. Att bredda vägen gör att det kommer att köras fortare och bullra mer. Era mätningar stämmer inte.

Dok 2: Trafikmängden ligger högre än Trafikverkets kalkyler. Vidare har vår vattenbrunn fått sättningar, troligen orsakat av tung trafik.

Dok 3: Dokumentet utgörs av dokument daterat 2018-03-03, skickat av sakägare 22 till Mikael Andrén, Trafikverket. Dokumentet handlar om trafikprognoser.

Dok 4: Trafikmängden har på senare år ökat långt mer än Trafikverkets kalkyler.

#### Yttrande gemensamt för sakägare 5 och 6

Vi behöver få ner hastigheten, få bort omkörningar och sänka bullret.

Det finns bara en vettig lösning och det är att bygga en ny väg med gång-cykelbana i en ny sträckning som det en gång var bestämt, alternativ A+B, utanför samhället!

Buller är det stora bekymret för oss. Enligt trafikverkets "buller-expert" skall man istället kanske titta på åtgärder på huset. Så då skall vi bli förpassade till att vara inomhus och bara kunna vistas utomhus om vi accepterar bullret! Det kommer vi aldrig att godta.

#### Granskning

I yttrandet framförs följande:

- Fastighetsägaren invänder i stort mot föreslagen anläggning. De anser att deras boendemiljö successivt blivit oacceptabel varefter utbyggnad i kustzonen har skett och förespråkar därmed att en förbifart byggs.
- Fastighetsägaren skriver att uppgifterna i PM buller om deras fastighet gällande fasadtyp, fönstertyp etcetera är fel.

Vidare skriver de att ingenting har gjorts för att se över och lösa bullerproblemen för de 70-talet närliggande utsatta fastigheterna och deras fastighet i synnerhet.

- Fastighetsägaren anser sig inte få tillräcklig bullerdämpning då projektet föreslår åtgärder på fastigheten. Därmed bullerskyddas inte trädgården.

- Fastighetsägaren kräver en lösning på deras situation även om den skulle innebära inlösen av deras fastighet.

#### KOMMENTAR

Trafikverket har tidigare tagit fram en arbetsplan för en förbifart med en sträckning söder om Tjuvkil. Länsstyrelsen beslutade då att en väg i denna sträckning skulle innebära en påtaglig skada på riksintresset enligt 4 kap miljöbalken. Trafikverket avbröt därmed arbetet med att planera för en förbifart.

I övrigt utgör synpunkterna inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll, de utgör frågeställningar för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #106, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd* samt Trafikverkets svar på synpunkter från granskning, Yttrande #4, i Bilaga 2: Trafikverkets granskningsutlåtande.

#### 15. SAKÄGARE 7

##### Samråd

Inga synpunkter

#### KOMMENTAR

Noteras

#### 16. SAKÄGARE 8

##### Samråd

Vill ha en annan sträckning av väg 168.

#### KOMMENTAR

Trafikverket har tidigare tagit fram en arbetsplan för en förbifart med en sträckning söder om Tjuvkil. Länsstyrelsen beslutade då att en väg i denna sträckning skulle innebära en påtaglig skada på riksintresset enligt 4 kap miljöbalken. Trafikverket avbröt därmed arbetet med att planera för en förbifart.

#### 17. SAKÄGARE 9

##### Samråd

Vi accepterar inte det planerade läget för ny busshållplats. Vår utfartsväg från tomten mot väg 168 blir helt blockerad. Föreslår istället placering till vänster eller höger om vår utfart.

##### Granskning

I yttrandet framförs följande:

- Fastighetsägaren vill att bullerskydd ska byggas mot hållplatsen för att minska bussarnas buller, avskärma fordon på vägen samt på- och avstigande bussresenärer. De vill att bullerskyddet förses med dörr anpassad efter deras grind. De befärar att bussen ska stoppa upp trafiken när den stannar på hållplatsen.
- Fastighetsägaren vill att busshållplatsens läge anpassas så deras gångväg mot väg 168 kan användas även i fortsättningen.

## KOMMENTAR

Trafikverket har tidigare tagit fram en arbetsplan för en förbifart med en sträckning söder om Tjuvkil. Länsstyrelsen beslutade då att en väg i denna sträckning skulle innebära en påtaglig skada på riksintresset enligt 4 kap miljöbalken. Trafikverket avbröt därmed arbetet med att planera för en förbifart.

I övrigt utgör synpunkterna inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll, de utgör frågeställningar för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #61, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd* samt Trafikverkets svar på synpunkter från granskning, Yttrande #18, i *Bilaga 2: Trafikverkets granskningsutlåtande*.

## 18. SAKÄGARE 10

### Samråd

Informerar om rör och ledningar som går under väg 168. Vill vidare ha kvar befintlig gångpassage över vägen.

## KOMMENTAR

Detta är inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll. Detta är en frågeställning för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #64, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd*.

## 19. SAKÄGARE 11

### Samråd

Informerar om att det finns en brunn och en dagvattenledning.

## KOMMENTAR

Detta är inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll. Detta är en frågeställning för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #65, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd*.

## 20. SAKÄGARE 12

### Samråd

Undrar om dagvatten från vägen kommer att rinna in på tomten.

### Granskning

I yttrandet framförs följande:

Sakägaren konstaterar att Trafikverket föreslår fastighetsnära åtgärder för deras fastighet. Själva förespråkar de buller skydd genom plank. Det skulle då förbättra även för de fastigheter som ligger innanför. De har med en app mätt upp till 80 dB(A) i trädgården.

## KOMMENTAR

Detta är inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll. Detta är en frågeställning för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #59, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd* samt Trafikverkets svar på synpunkter från granskning, Yttrande #11, i *Bilaga 2: Trafikverkets granskningsutlåtande*.

## 21. SAKÄGARE 13

Samråd

"Vi med flera hade hellre sett en ny dragning av väg 168 (stor skam)"

### KOMMENTAR

Trafikverket har tidigare tagit fram en arbetsplan för en förbifart med en sträckning söder om Tjuvkil. Länsstyrelsen beslutade då att en väg i denna sträckning skulle innebära en påtaglig skada på riksintresset enligt 4 kap miljöbalken. Trafikverket avbröt därmed arbetet med att planera för en förbifart.

## 22. SAKÄGARE 14

Samråd

Informerar om två avloppsledningar under väg 168.

### KOMMENTAR

Noteras.

## 23. SAKÄGARE 15

Samråd

Har erfarenhet av vibrationsstörningar i samband med ombyggnaden av Matskärsvägen och vid anläggning av vatten och avlopp till det nya området.

Är oroliga för att anläggningsarbeten med tunga maskiner liksom eventuella trafikgupp för att hålla hastigheten nere ska skada fastigheten. Vill ha en jämn och fin väg för att slippa vibrationer

Vill ha hastighetskameror permanent, båda sidor om korsningen med Matskärsvägen och vägen till Lycke – Kornhall.

### KOMMENTAR

Detta är inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll. Detta är en frågeställning för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #66, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd*.

## 24. SAKÄGARE 16

Samråd

Önskar att väderskydd uppförs på busshållplatserna i anslutning till Hamnvägen. Både för passagerare och över cykelparkeringen.

### KOMMENTAR

Detta är inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll. Detta är en frågeställning för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #67, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd*

## 25. SAKÄGARE 17

Samråd

"Bifogar, såsom bilagor, på nytt de synpunkter som jag under februari 2018 insänt till Trafikverket.

Bilaga 1. Begäran om åtgärder mot vattenintrång från vägdiken utefter väg 168 till mina fastigheter Tjuvkil 4:15, 4:48, 4:49.

Bilaga 2: Begäran om åtgärder för att få ner bullernivån från väg 168 mot mina fastigheter Tjuvkil 4:48 och 4:49.”

#### Granskning

I yttrandet framförs följande:

- Fastighetsägaren vill att i det fall räcke, dike eller liknande planeras mitt emot hans fastigheter vill han att passage möjliggörs.
- På Kungälv kommun granskningshandling, plankarta, finns inte min utfart inritad. Jämför med Trafikverkets karta där den finns inritad.

#### KOMMENTAR

Detaljplanens grundkarta har kompletterats med utfarten. Redovisas med ägoslagsgräns.

I övrigt utgör synpunkterna inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll, de utgör frågeställningar för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #70, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd* samt Trafikverkets svar på synpunkter från granskning, Yttrande #17, i *Bilaga 2: Trafikverkets granskningsutlåtande*.

## 26. SAKÄGARE 18

#### Samråd

Kockholmen var en ö innan vägen byggdes 1939 men efter att vägen byggdes så har cirkulationen av vatten runt Kockholmen avstannat. Föreslår att man lägger en trumma under vägen för att öka cirkulationen av havsvatten i viken söder om Kockholmen.

#### KOMMENTAR

Detta är inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll. Detta är en frågeställning för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #62, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd*.

## 27. SAKÄGARE 19

#### Samråd

Vi har följande kommentarer /synpunkter på Väg 168 gång/cykelbanor genom Tjuvkil-västra delen korsning med Toftebergsvägen.

#### 1 VATTEN AVLOPPSLEDNINGAR

Här finns idag vatten och avlopp inkl el draget längs Toftebergsvägen och vidare under Marstrandsvägen mot Grenvägen- Dessutom en dragning från vändplan på Spaghamnsvägen rakt söderut under Marstrandsvägen mot Äslingsvägsområdet.

#### 2 ÖKAT BULLER

Vid infarten till Toftebergsvägen och busshållplatsen är markerat Ny Slänt. Vi tror inte det är tillräckligt bullerdämpande.

Efter vad vi kan se kommer gång/cykelbanan att innebära en borttagning av befintlig trädbarriär vid 3:54 och 3:55 och medföra väsentligt ökat buller för flera fastigheter på norra sidan.

Vi anser det nödvändigt med en bullerskärm från infarten vid 3:55, mot Toftebergsvägen, och sedan fortsatt en kort bit västerut mot befintlig jordvall då fastigheterna på norra sidan ligger väldigt nära Marstrandsvägen.

Bullerstörning är mycket stor runt infarten till Toftebergsvägen för området.

För att dämpa bullerstörning föreslås också att hastigheten ändras till 50 km/timmen genom hela Tjuvkilsområdet fram till Nordöbron. Här finns många utfarter som också motiverar begränsad hastighet-

En ny bullerdämpande vägbeläggning kan också hjälpa till att dämpa vägbruset för oss boende.

### 3 HASTIGHETSDÄMPANDE ÅTGÄRDER

Sträckan från Intaget till Nordöbron/dämnet är en raksträcka som inbjuder framför allt motorcyklar att dra på och köra fort med kraftigt buller som resultat. En gångpassage/refug och busshållplats utan omkörning, dämpar till viss del.

Kan ytterligare åtgärder vidtas för att dämpa farten här?

### KOMMENTAR

Detta är inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll. Detta är en frågeställning för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #63, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd*.

## 28. SAKÄGARE 20

### Samråd

- Vi vill fortfarande ha en helt ny dragning av vägen runt Tjuvkil, utnyttja Lyckevägen och gör ny sträckning söder om Tjuvkil i enlighet med tidigare förslag. Vilka riksintressen hindrar denna nya dragning? Värdera samhällsnyttan och säkerhetsaspekten av ny dragning
- Om ny dragning ej är möjlig så kräver vi ett ordentligt och rejält bullerplank med insynsskydd som avgränsning mot vår fastighet. Nuvarande förslag/karta har inte med någon markering för detta.
- Vi förordar riktiga busshållplatser, ej att bussen stannar på vägen som innebär farliga och ogenomtänkta och stressade omkörningar. Det är bra om busshållplatsen Saltskärsvägen flyttas längre mot infarten för Saltskärsvägen.
- Det skall vara riktiga refuger på vägen för hastighetsdämpning, ej enbart målade
- En fartkamera måste installeras i höjd med vår infart i trafik-riktning mot Kungälv
- Vi vill att 50 km/h skall gälla året runt på hela sträckan genom Tjuvkil, dvs från Gethagen till Nordösund. Det körs väldigt fort på denna sträcka och det är inte trafiksäkert. Vi ställer oss bakom befintligt förslag i övrigt

### Granskning

I yttrandet framförs följande:

- Fastighetsägarna förespråkar en förbifart.
- Om ny dragning ej är möjlig så kräver fastighetsägaren ett ordentligt och rejält bullerplank med insynsskydd som avgränsning mot fastighet Tjuvkil 2:171. Nuvarande förslag/ karta har inte med någon markering för detta vad vi kan se. Vi upplever idag mycket buller från vägen, inte minst sommartid när vi är ute i trädgården.
- Ett krav är att en fartkamera (åt Marstrandshållet) installeras i höjd med infarten till Saltkärsvägen. Vi vill dessutom att befintlig kamera vid Utters rökeri flyttas till andra sidan vägen med riktning Kungälv. Det körs väldigt fort på denna sträcka och det är absolut inte trafiksäkert.
- Vi vill ha riktiga busshållplatser där bussen kan köra åt sidan, det är ingen bra lösning att bussen stannar på vägen som skapar, stressade, ogenomtänkta och därmed farliga omkörningar. Vi ser gärna att busshållplatsen Saltkärsvägen flyttas närmare infarten till Saltkärsvägen i båda riktningar.
- Det bör vara riktiga refuger, alternativ farthinder, på vägen för hastighetsdämpning, ej enbart målade refuger.

### KOMMENTAR

Trafikverket har tidigare tagit fram en arbetsplan för en förbifart med en sträckning söder om Tjuvkil. Länsstyrelsen beslutade då att en väg i denna sträckning skulle innebära en påtaglig skada på riksintresset enligt 4 kap miljöbalken. Trafikverket avbröt därmed arbetet med att planera för en förbifart.

I övrigt utgör synpunkterna inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll, de utgör frågeställningar för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #71, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd* samt Trafikverkets svar på synpunkter från granskning, Yttrande #1, i *Bilaga 2: Trafikverkets granskningsutlåtande*.

## 29. SAKÄGARE 21

### Samråd

- Vi vill fortfarande ha en helt ny dragning av vägen runt Tjuvkil, utnyttja Lyckevägen och gör ny sträckning söder om Tjuvkil i enlighet med tidigare förslag. Vilka riksintressen hindrar denna nya dragning? Räkna på samhällsnyttan och säkerhetsaspekten av ny dragning
- Vi förordar riktiga busshållplatser, ej att bussen stannar på vägen som innebär farliga och ogenomtänkta och stressade omkörningar. Det är bra om busshållplatsen Saltkärsvägen flyttas längre mot infarten för Saltkärsvägen.
- Det skall vara riktiga refuger på vägen för hastighetsdämpning, ej enbart målade
- En fartkamera måste installeras i höjd med infart till 2:171 i trafik-riktning mot Kungälv
- Vi vill att 50 km/h skall gälla året runt på hela sträckan genom Tjuvkil, dvs från Gethagen genom hela Tjuvkil. Det körs väldigt fort på denna sträcka och det är inte trafiksäkert. Vi ställer oss bakom befintligt förslag i övrigt

## KOMMENTAR

Trafikverket har tidigare tagit fram en arbetsplan för en förbifart med en sträckning söder om Tjuvkil. Länsstyrelsen beslutade då att en väg i denna sträckning skulle innebära en påtaglig skada på riksintresset enligt 4 kap miljöbalken. Trafikverket avbröt därmed arbetet med att planera för en förbifart.

I övrigt utgör synpunkterna inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll, de utgör frågeställningar för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #71, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd*.

## 30. SAKÄGARE 22

### Samråd

*Sakägare 22 har under samrådstiden inkommit med sammanlagt fyra separata dokument med synpunkter. Ingen av dokumenten utgör bilaga till något annat dokument. Dokumenten benämns här Dokument 1, Dokument 2, Dokument 3 och Dokument 4.*

*Dokument 1 redovisas här i sin helhet.*

*För Dokument 2 ("Synpunkter på: PM Trafikprognos och kapacitetsanalys Väg 168 Tjuvkil 2019-11-29") redovisas dokumentets avslutande "Öppna frågeställningar".*

*För Dokument 3 redovisas den text som i dokumentet ligger under rubriken "Detaljplan" i sin helhet.*

*Dokument 4 gäller fastighetsnära information.*

### **Dokument 1**

#### Bakgrund

Inför samrådet 2018 presenterade Trafikverket (TRV) en kapacitetsberäkning och prognos av den dimensionerande trafiken i Tjuvkil, jag kunde snabbt konstatera att denna prognos var felaktig och att det av TRV beräknade trafikflödet för år 2040 skulle komma att nås redan 2017. (Se tidigare mail till TRV och kommun). Min ansats för 2017 har också nu bekräftats av TRV's analys av mätdata från år 2017. Nu (2019-11-29) har TRV uppdaterat sin kapacitetsberäkning och dimensionerande prognos för år 2040. Och det kan konstaterats att samma misstag begås igen. Man tar inte hänsyn till den pågående snabba utbyggnaden av bostäder i Tjuvkil och västerut. De nu angivna trafikflödena för år 2040 kommer att nås redan år 2022 och de trafiknivåer som av TRV har beräknats ge sammanbrott i trafiken i korsning väg 168/570 kommer att nås sommardag redan år 2030 utan ytterligare exploatering efter 2022! Se bifogad fil; 2020-03-24 Synpunkter på: PM Trafikprognos och kapacitetsanalys väg 168 Tjuvkil 2019-11-29.pdf

#### Slutsats

-PM Trafikprognos och kapacitetsanalys Väg 168 Tjuvkil 2019-11-29 innehåller så många felaktigheter och brister att inga slutsatser kan göras angående kapacitet på väg 168 genom Tjuvkil baserat på prognosen från 2019-11-29.

-Miljökonsekvenser måste uppdateras och beräknas med rätt trafikflöden år 2040. Och enligt försiktighetsprincipen inkludera maximal exploatering.



-Kungälv Kommun lämnar felaktiga och bristfälliga underlag till TRV. Uppdaterade och av kommunfullmäktige godkända underlag måste tas fram och inkluderas som indata.

-Redan år 2022 kommer trafiken på väg 168 genom Tjuvkil att överstiga de av TRV angivna trafikflödet år 2040.

-Projektet kommer med nöd och näppe klara trafikkapaciteten vinterhalvåret fram till 2040 om inga ytterligare exploateringar görs efter 2022! Kapacitetsbrist kommer att uppstå i korsningen väg 570/168 redan innan 2030 sommardag.

-Kungälv kommuns exploateringsplaner efter 2022 måste stoppas då kapacitet inte finns för ytterligare exploatering efter redan beslutade planer fram till 2022.

-SDT, somarmedeltrafik kan och skall användas för dimensionerande prognoser för turistvägar, läs väg 168 med kraftig sommartrafik.

-PM trafikprognos uppfyller inte TRV's interna SKA-krav

-Trafikprognosen måste göras om med rätt indata. Och trafikflödet/kapacitet vid tänkt öppnings år måste beräknas.

- Gång och cykelbana genom Tjuvkil är ingen hållbar trafiklösning för väg 168 genom Tjuvkil.

## Dokument 2

*Dokumentet är rubricerat "Synpunkter på: PM Trafikprognos och kapacitetsanalys Väg 168 Tjuvkil 2019-11-29". Som framgår av dokumentets titel handlar det om prognoser och analyser av trafikflöden. De slutsatser som redovisas i Dokument 2 är desamma som i Dokument 1.*

*Dokumentet avslutas med nedanstående text:*

### Öppna frågeställningar

I mitt brev daterat 2018-02-15 med synpunkter på föregående prognos PM listade jag ett antal frågeställningar, jag anser att nedanstående frågor fortfarande saknar svar:

-Mätutrustning fanns på plats i Tjuvkil med omnejd från tidig vår till sen höst 2017. Varför redovisar ni inte resultat från hela denna period?

-Vilken påverkan på trafikflödet genom Tjuvkil har en hastighetssänkning från 70 km/h till 60 km/h respektive från 50 km/h till 40 km/h på respektive avsnitt av utredningsområdet.

-Hur kommer en nedsättning av hastigheten till 30km/h vid gångpassager att påverka trafikflödet/kapaciteten genom Tjuvkil?

-Vad är maximal accepterad trafik (ÅDT) vid öppningsåret och vid dimensionerande året på en 6,5 meter bred landsväg med separat gång och cykelbana vid 1% respektive 2% årlig trafiktillväxt

## Dokument 3

*Dokumentet är daterat 2020-04-10 och är det dokument som inkom sist från sakägaren. Dokumentet är indelat med ett antal rubriker varav en rubrik är "Detaljplan". Nedanstående redovisning av Dokument 3 innehåller text från avsnitten*

*"Detaljplan" samt "Summering". Övriga delar av Dokument 3 bedöms bestå av synpunkter på endast vägplanen, dvs inte synpunkter på detaljplanen.*

Detaljplan (= rubrik för text på s 1-4 i Dokument 3)

(....)

Under 2011 och 2012 fortsatte Trafikverket med arbetsplan inför en planerad byggstart år 2015. Slutligen presenterades ett förslag till en ny sträckning som jämfört med tidigare alternativ i vägutredningen hade flyttats något norrut i sin södra del samt sammanföll något med en befintlig väg 570. Länsstyrelsen beslutade då att nysträckningen inte längre kunde anses ge en påtaglig skada på riksintresset för naturvård enligt 3 kap Miljöbalken, men fortfarande innebar en påtaglig skada på riksintresset enligt 4 kap Miljöbalken. Trafikverket avbröt därmed arbetet.

Jag hävdar att Länsstyrelsens beslut strider mot svensk lagstiftning!

Riksintresse utgör inget hinder för förbifart Tjuvkil:

0) Lagtexten säger om Riksintressen: Enligt 4 kap. 1 § miljöbalken får exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön komma till stånd endast om det inte möter något hinder enligt 2 - 8 § § och det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden. Bestämmelserna utgör dock inte hinder för utvecklingen av befintliga tätorter.

1) Mark och Miljödomstolens dom nedan är i linje med lagtexten ovan och upphäver Länsstyrelsens beslut att 4 kapitlet i Miljöbalken utgör hinder för förbifart Tjuvkil eftersom domstolen konstaterar att Tjuvkil är att betrakta som tätort och att bestämmelserna i 4 kapitlet miljöbalken inte utgör hinder för utvecklingen av befintliga tätorter.

2) Mark och Miljödomstolen, Vänersborgs Tingsrätt 2016-07-07 konstaterar i dom i mål P1462-16 att Tjuvkil är att betrakta som tätort. Domstolen konstaterar också att bestämmelserna enligt 4 kap miljöbalken inte utgör något hinder för utveckling av befintliga tätorter!

3) Trafikverkets förslag till förbifart Tjuvkil de så kallade alternativ A och B omfattas båda av tätorten Tjuvkil och därför föreligger det inte något hinder enligt riksintresse 4 kapitlet Miljöbalken för dessa vägalternativ.

4) År 2011-2013 i arbetet med en arbetsplan för förbifart Tjuvkil presenterar Trafikverket en något modifierad sträckning av förbifarten, Länsstyrelsen beslutade då att nysträckningen inte kunde anses ge påtaglig skada på riksintresse enligt 3 kap Miljöbalken.

5) Av punkterna 0-4 ovan följer att det inte föreligger några hinder för förbifart Tjuvkil på grund av riksintresse 3 & 4 kapitlet i Miljöbalken!

Förbifarten finns med i Kommunens översiktsplan från 2010 som en förutsättning för kommande exploatering i Tjuvkil och västerut. Förbifarten fanns också med i den regionala infrastrukturplanen för 2010-2021. En rad exploateringsprojekt har genomförts och pågår, alla har beviljats med utgångspunkten att en förbifart skall komma tillstånd. Varje enskild exploatering kan uppfattas vara av begränsad betydelse, dock blir de sammantagna konsekvenserna över tid stora.

-Jag hävdar att lokaliseringen av väg 168 genom Tjuvkil alternativ förbifart måste prövas av behörig domstol innan det nu föreslagna vägprojektet genom Tjuvkil genomförs!

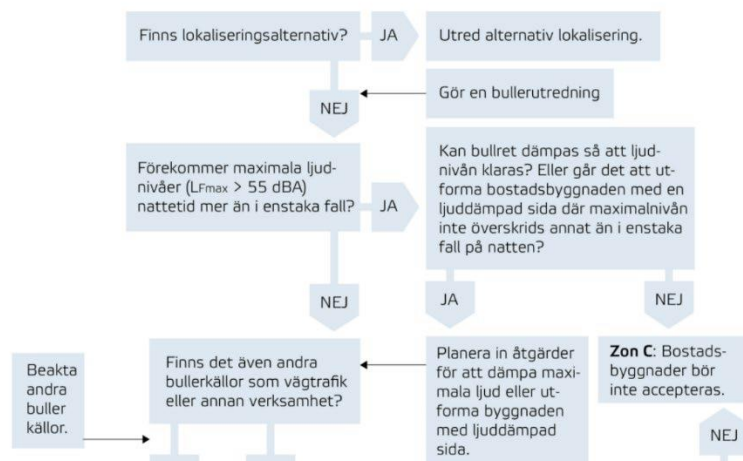
-I nulägesbeskrivning av trafikflöde och buller skall trafikflödet för år 2010 ansättas. Eftersom trafikökningen har varit väsentligt mycket högre under denna period jämfört med Trafikverkets basprognos. Och de genomförda exploateringarna har kommit till stånd under förutsättningen att en förbifart skall anläggas. Trafiktillväxten i Tjuvkil är under perioden 2009-2013 drygt 3% och under perioden 2013-2017 knappt 7% per år enligt TRV's mätningar! TRV's basprognos anger 1% årlig tillväxt.

I ett brevsvår skriver Länsstyrelsen att Trafikverket i egenskap verksamhetsutövare och projektägare som beslutar om hur planeringen skall bedrivas med avseende på process och innehåll, till exempel val av vilka alternativa sträckningar som skall studeras. Och att Länsstyrelsen endast är remissinstans.

Jag hävdar att det är Trafikverkets alternativt Kungälv kommun ansvar att driva frågan om förbifart till beslut i vederbörlig domstol. Annars kan inte alternativ lokalisering av väg 168 anses vara fullständigt utredd!

Nedanstående figur (referens boverket) beskriver planläggning av bostäder i bullerutsatta lägen, det motsatt måste givetvis också gälla, dvs vid planläggning av väg som medför buller över gränsvärden för befintliga bostäder.

Figur 2. Flödesschema, arbetsgång vid planläggning av nya bostäder i bullerut-satta lägen.



Boverket skriver vidare:

"-Industriebuller och annat omgivningsbuller är en viktig faktor att ta hänsyn till vid lokaliseringsprövning av nya bostadsbyggnader i detaljplan eller bygglovsbeslut. Människors hälsa och säkerhet utgör grundläggande allmänna intressen. Plan- och bygglagen kräver att bebyggelse och byggnadsverk förläggs till mark som är lämplig för ändamålet. I denna lämplighetsbedömning ingår sedan tidigare "möjligheten att förebygga bullerstörningar". Detta ska ske vid både planläggning och i ärenden om bygglov eller förhandsbesked.

Denna bestämmelse har i januari 2015 specificerats till att avse bostadsbyggnader som kan exponeras för omgivningsbuller. Med omgivningsbuller avses buller från flygplatser, industriell verksamhet, spårtrafik och vägar. Lagen föreskriver att lokaliseringen av bostadsbyggnader ska ta hänsyn till möjligheten att förebygga omgivningsbuller. Utformning och placering av bostadsbyggnader ska ske på ett sådant sätt att olägenhet för människors hälsa vad gäller omgivningsbuller kan förebyggas."

Det omvända måste givetvis också gälla att utformning och placering av väg ska ske på ett sådant sätt att olägenhet för människors hälsa vad gäller omgivningsbuller kan förebyggas."

I utredning om förbifart Tjuvkil konstaterades att endast en ny fastighet skulle påverkas av omgivningsbuller och att det skulle gå att åtgärda. Att jämföra med att 80-tal fastigheter kommer att TRV 2014\_89181 Tjuvkil synpunkter samråd 2020-04-10 .docx Sida 4 av 12 få över riktvärdet 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid fasad när vägen går genom Tjuvkil enligt PM buller.

Beräknat med ÅDT trafik, Vid bullerberäkning vid fasad och eller uteplats skall givetvis SDT användas eftersom det är sommartid som man vistas ute! Vilket kommer att ge än högre bullernivåer.

Nedanstående tabell kommer också från Boverket av den framgår att planer för bostäder inte skall genomföras då ljudnivån dag överskrider 60 dBA och natt 50 dBA. Båda dessa värden överskrids av den föreslagna planen. Därför skall inte planen för väg genom Tjuvkil godkännas!

Nedan anges de riktvärden som bör gälla vid planläggning och bygglovsprövning av bostadsbebyggelse i områden som påverkas av industri- och annat verksamhetsbuller. Det är den som ska tillämpa plan- och bygglagen som ska göra bedömningen och det kan i enskilda fall finnas skäl att tillämpa andra värden än de som anges i tabell 1 och 2. Bästa möjliga ljudmiljö bör alltid eftersträvas. Observera att även den framtida situationen bör beaktas. Det kan alltså finnas anledning att göra en framåtblick som sträcker sig längre än detaljplanens genomförandetid.

Tabell 1. Högsta ljudnivå från industri/annan verksamhet. Frifältsvärde utomhus vid bostadsfasad.

	L <sub>eq</sub> dag (06–18)	L <sub>eq</sub> kväll (18–22)	L <sub>eq</sub> natt (22–06)
	<b>Lördagar, söndagar och helgdagar L<sub>eq</sub> dag + kväll (06–22)</b>		
Zon A* Bostadsbyggnader bör kunna accepteras upp till angivna nivåer.	50 dBA	45 dBA	45 dBA
Zon B Bostadsbyggnader bör kunna accepteras förutsatt att tillgång till ljuddämpad sida finns och att byggnaderna bulleranpassas.	60 dBA	55 dBA	50 dBA
Zon C Bostadsbyggnader bör inte accepteras.	>60 dBA	>55 dBA	>50 dBA

-Jag anser att alla konsekvenser av detta projekt skall jämföras med konsekvenserna av förbifart Tjuvkil. Dvs trafikflöde, buller, vibrationer och luftkvalitet skall jämföras med hur det hade blivit i Tjuvkil om förbifarten hade genomförts!

### Summering

(.....)

- Inför tydliga portaler vid entréerna till Tjuvkil och definiera Tjuvkil som ett tätbebyggt område.

### **Dokument 4**

Det finns jordkabel med telefon och bredband. Fastigheten har servitut på att kunna nyttja en vattenbrunn belägen på sydsidan av väg 168. Vidare finns det två avloppsbrunnar som inte använts på mer än 30 år.

Mellan fastigheten och väg 168 finns en bullervall. Sakägaren yrkar på att bullervallen lämnas opåverkad.

### Granskning

I yttrandet framförs följande:

Fastighetsägaren förordar genom ett flertal argument att det är en förbifart som ska byggas.

- Fastighetsägaren framför att dagens bullersituation är oacceptabel och att Trafikverket borde erbjuda samtliga fastigheter längs vägen multipla skyddsåtgärder mot buller.

- Fastighetsägaren anser att nollalternativet som presenterat förslag ska jämföras med en förbifart.

- Fastighetsägaren skriver att Trafikverket hittills inte offentligt redovisat någon samhällsekonomisk kalkyl för projektet och det är uppenbart att det inte är samhällsekonomisk lönsamt

- Fastighetsägaren anser att Länsstyrelsens beslutat att projektet inte antas medföra en betydande miljöpåverkan är fel och att Trafikverket vilselett Länsstyrelsen med felaktigt underlag.

- Fastighetsägaren hävdar att projektet inte uppfyller de transportpolitiska målen:

a) säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning

b) grundläggande tillgänglighet

c) ingen ska dödas eller skadas allvarligt

d) bidra till ökad hälsa

- Fastighetsägaren hävdar att Trafikverkets PM trafik är fel och visar fel siffror för ingångsvärde, uppräknig och framtida prognos.

- Fastighetsägaren anser att det är vilseledande att prata om en GC-väg när föreslagen väg och detaljplan handlar om att ersätta förbifart Tjuvkil med en genomfartsled genom Tjuvkil. Fastighetsägaren anser också att förslaget inte är en hållbar trafiklösning.

- Fastighetsägaren hävdar att Länsstyrelsens yttrande om att de två förslagen på förbifart innebär påtaglig skada på riksintresse enligt 4 kapitlet i Miljöbalken strider mot svensk lagstiftning.

- Fastighetsägaren hävdar att Trafikverket inte följer VGU då gångpassagerna inte utformats för att hastighetssäkra fordonstrafiken på väg 168 till 30 km/h.

- Fastighetsägaren anser att det ska anläggas tätortsportar i vardera änden av Tjuvkil.

- Fastighetsägaren anser att busshållplatserna är felaktigt placerade och att busshållplatser inte ska placeras i närheten av bostadshus.

- Fastighetsägaren anser att bussarna skall stanna på vägbanan på samtliga hållplatser i Tjuvkil och att det anläggs omkörningsfickor, där bilarna kan passera bussen, vid utfarten från Tjuvkil i väster och öster. Allt för att dämpa hastigheten genom Tjuvkil. Dess fickor skulle anläggas i ovanstående tätortsportar.
- Fastighetsägaren anser att projektet är startat på fel grunder och att Länsstyrelsens tidigare yttrande om att förbifarten strider mot Miljöbalken borde överklagas av Trafikverket.

## KOMMENTAR

Inledningsvis kommenteras vad som står skrivet i samrådsyttrandets Dokument 3 under en rubrik benämnd "Detaljplan". Det ska sägas att stora delar av den text som sakägaren i sitt yttrande placerat under rubriken "Detaljplan" inte kan anses utgöra synpunkter på detaljplanen.

Synpunkt: Länsstyrelsen har fattat ett lagvidrigt beslut (synpunkten är hämtad från s 1-2 i Dokument 3)

Under rubriken "Detaljplan" i Dokument 3 hävdar sakägaren att Länsstyrelsens beslut, dvs att föreslagen vägsträckning söder om Tjuvkil skulle innebära en påtaglig skada på riksintresset enligt 4 kap Miljöbalken, strider mot svensk lagstiftning. Därefter räknar sakägaren upp sex punkter som visar på att riksintresset inte utgör något hinder för förbifart Tjuvkil. Kommunens kommentar till detta är att länsstyrelsens beslut inte är något som kommunen råder över.

Synpunkt: Lokaliseringen av väg 168 - antingen genom Tjuvkil eller förbifart - måste prövas av behörig domstol innan det nu föreslagna vägprojektet genom Tjuvkil genomförs (s 2 i Dokument 3).

Denna synpunkt vänder sig inte till kommunen.

Synpunkt: I nulägesbeskrivning av trafikflöde och buller skall trafikflödet för år 2010 ansättas (s 2 i Dokument 3)

Det är Trafikverket, inte kommunen, som ansvarar för mätningar och beräkningar av trafikflöden och bullernivåer.

Synpunkt: Det är Trafikverkets alternativt Kungälv kommunens ansvar att driva frågan om förbifart till beslut i vederbörlig domstol. Annars kan inte alternativ lokalisering av väg 168 anses vara fullständigt utredd (s 3 i Dokument 3)

Detaljplaneprocessen bedrivs enligt PBL. Efter att kommunen fattat beslut om antagande kan beslutet överklagas. Om det sker kommer kommunen ha kommunikation med mark- och miljödomstolen.

Vad gäller synpunkten att det är en förbifart som ska byggas har Trafikverket tidigare tagit fram en arbetsplan för en förbifart med en sträckning söder om Tjuvkil. Länsstyrelsen beslutade då att en väg i denna sträckning skulle innebära en påtaglig skada på riksintresset enligt 4 kap miljöbalken. Trafikverket avbröt därmed arbetet med att planera för en förbifart.

Vad gäller tätortsportar kan det i projekteringskedet vara tänkbart att studera möjligheten att, vid sidan av vägen, på något sätt markera "gränsen/porten" för tätorten.

I övrigt utgör synpunkterna inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll, de utgör frågeställningar för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #72, #100 och #108, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning*

yttrande samråd samt Trafikverkets svar på synpunkter från granskning, Yttrande #15, i *Bilaga 2: Trafikverkets granskningsutlåtande*.

### 31. SAKÄGARE 23

#### Samråd

Sakägarens synpunkter kan sammanfattas genom att citera dokumentets sex underrubriker:

- Det nya bullerplanket omedelbart öster om utfarten från Grenvägen - utefter Marstrandsvägens södra sida. Vi önskar att övre delen av bullerskärmen blir genomskinlig.
- Vi uppskattar förslaget om en mittrefug i Marstrandsvägen vid utfarten vid Grenvägen
- Vi vill inte ha en alltför smal refug för busshållplatsen för färd in mot Kungälv
- Vi vill gärna ha en fartkamera på Marstrandsvägen öster om Grenvägen – en fartkamera som fotograferar trafik som kör österut på den långa raksträckan i riktning mot Kungälv
- Mjukare sväng vid Grenvägens utfart mot Marstrandsvägen vid sväng österut
- Minska inte tvärsnittet för vägtrumman under Marstrandsvägen som ligger omedelbart öster om Grenvägen när ni bygger ny gång- och cykelbana och nya refuger för busspassagerarna på var sida av Marstrandsvägen

#### KOMMENTAR

Angående frågan om bullerskärmar: Vägplanen möjliggör att bullerskärmar uppförs och detaljplanen möjliggör att vägplanen kan fastställas. När Trafikverket utför projektering – efter antagande av detaljplan - kommer kommunen att framföra synpunkter i gestaltungsfrågor. Då kan frågan om genomskinliga delar av bullerskärmar övervägas.

I övrigt utgör synpunkterna inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll, de utgör är frågeställningar för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #73, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd*.

### 32. SAKÄGARE 24

#### Samråd

Sakägarens yttrande utgörs av information om dike, dagvattentrumma under vägen, grävd dricksvattenbrunn, vattenledning och bredbandskabel.

#### Granskning

I yttrandet framförs följande:

- Fastighetsägaren tycker det är besynnerligt att ett antal fastigheter närmast väg 168 vid Intaget erbjuds fastighetsnära åtgärder och inte vägnära åtgärder som även skulle dämpa buller även för hus längre in i området som skulle få en förbättrad utomhusmiljö.

De tycker inte att man bara ska fokusera på inomhusmiljön då de vistas utomhus stora delar av året och speciellt under den tiden då trafiken är som tätast, på vår och sommaren.

- De skriver vidare att oavsett vilken hastighet som skyltas håller många fordon

för hög hastighet. Mot Marstrand gasar de på och från Marstrand bromsar de in i höjd med Intaget. Båda orsakar högt buller.

- Fastighetsägaren har en brunn som ligger i hörnet uppe vid korsningen till Tjuvkils huvud. Se ungefärlig placering på skiss. Brunnen ligger på fastighet 2:11 men den betjänar Tjuvkil 2:40 och 2:48 sedan uppskattningsvis Tjuvkil 2:40 byggdes på 30-talet, enl. första fastighetsägaren av 2:40. Att gång- och cykelvägen hamnar där brunnen ligger är högst beklagligt då vatten alltid är hårdvara oavsett hur man nyttjar det. Man vet aldrig i vilket läge man kan behöva vatten. Att behöva fylla över en fungerande brunn är för oss ett mycket dåligt alternativ. Att bevara brunnen känns för oss viktigt.

#### KOMMENTAR

Detta är inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll. Detta är en frågeställning för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #68, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd* samt Trafikverkets svar på synpunkter från granskning, Yttrande #3, i *Bilaga 2: Trafikverkets granskningsutlåtande*.

### 33. SAKÄGARE 25

#### Samråd

Yttrandet utgörs av förslag av sänkning av tillåten hastighet samt omkörningsförbud.

#### KOMMENTAR

Detta är inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll. Detta är en frågeställning för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd – Yttrande #76 i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd*.

### 34. SAKÄGARE 26

#### Samråd

Sakägaren vill att vägsträckningen ska dras förbi samhället. Vidare anför att mätning av avgaser/buller saknas längs befintlig väg.

#### KOMMENTAR

Trafikverket har tidigare tagit fram en arbetsplan för en förbifart med en sträckning söder om Tjuvkil. Länsstyrelsen beslutade då att en väg i denna sträckning skulle innebära en påtaglig skada på riksintresset enligt 4 kap miljöbalken. Trafikverket avbröt därmed arbetet med att planera för en förbifart.

### 35. SAKÄGARE 27

#### Samråd

Jag har en fråga angående ärendenummer TRV 2014/89181. På en karta såg jag att ni under byggandet behöver använda vår parkering, fastighet 3:52. Min fråga blir då: Var gör vi av våra fordon?



## KOMMENTAR

Tillfällig nyttjanderätt justeras så att Trafikverket inte kommer att använda parkeringen. Det framgår av Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #81, i Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd.

## 36. SAKÄGARE 28

### Samråd

#### 1. Buller

Vår inomhusmiljö är ok men det är viktigt att vi får en bra utomhusmiljö i allmänhet och på vår altan i synnerhet. Vi förväntar oss ett personligt möte där vi gemensamt kan titta på vilka alternativ på buller reducerande åtgärder som finns.

#### 2. Hastighet

Av säkerhetsskäl och miljöskäl är det viktigt att hastigheten genom Tjuvkil sänks till 50km/h.

Mellan Saltskärsvägen och Gulskärsvägen är det en lång raka. Här behövs något som gör att trafikanterna håller hastigheten. Hastighetskamera, refug eller liknande.

#### 3. Ökad säkerhet cykelbanan

Vi ser fram emot en fungerande cykelväg genom Tjuvkil. Då cykelbanan ligger kloss an biltrafiken önskar vi någon typ av avskiljare i form av staket för ökad säkerhet för gångare och cyklister.

## KOMMENTAR

Detta är inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll. Detta är en frågeställning för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd – Yttrande #82 i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd*.

## 37. SAKÄGARE 29

### Samråd

Önskar bullerplank/-skydd till sin fastighet. Det är höga bullernivåer redan idag.

Busshållplats stoppar upp trafiken som blir ståendes framför fastigheten.

## KOMMENTAR

Detta är inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll. Detta är en frågeställning för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #90, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd*.

## 38. SAKÄGARE 30

### Samråd

Vi vill att en bulleranalys genomförs i anslutning till vår fastighet. I nuläget finns en uppvuxen och klart ljuddämpande häck som torde försvinna. Häcken bör ersättas med ljuddämpande plank.

### Granskning

I yttrandet framförs följande:

- Fastighetsägaren skriver att de har fått igenom ett förslag som innebär att hastigheten 50 km/h permanentas året om. Dock upplevs det som det är få som respekterar hastighetsbegränsningen. Att röra sig på väg 168 som cyklist eller gångtrafikanter känns osäkert.
  - Fastighetsägaren anser att ljudnivån fortfarande är hög.
  - Fastighetsägaren önskar en trafiksäkerhetskamera där 70-skyltarna är placerade när man kommer in i Tjuvkil från Marstrand. Frågan är om det finns alternativa hastighetssänkande åtgärder vid samma område?
  - Fastighetsägaren anser att det behövs en ny infart mot Tjuvkils huvud. Inväntar kommentar från Jenny? Enligt planerna ska det byggas ytterligare, vilket innebär mera trafik. En ny in- och utfart från Tjuvkils ängar, som ansluts via en rondell skulle fungera som hastighetssänkare samtidigt som trafiken till och från Tjuvkils ängar skulle fördelas på två in- och utfarter.
  - Varför blir det ingen förbifart från Gethagen via hästhagarna till Nordön? Nybyggnationen, som gjorts väster om Tjuvkil innebär ett betydande trafiktillskott året om.

### KOMMENTAR

Trafikverket har tidigare tagit fram en arbetsplan för en förbifart med en sträckning söder om Tjuvkil. Länsstyrelsen beslutade då att en väg i denna sträckning skulle innebära en påtaglig skada på riksintresset enligt 4 kap miljöbalken. Trafikverket avbröt därmed arbetet med att planera för en förbifart.

Vad gäller synpunkten att ny infart behövs, ryms inte i uppdraget för aktuell detaljplan att se över in- och utfarter till befintliga eller kommande bostadsområden.

I övrigt se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #96, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd* samt Trafikverkets svar på synpunkter från granskning, Yttrande #14, i *Bilaga 2: Trafikverkets granskningsutlåtande*.

## 39. SAKÄGARE 31

### Samråd

Ger information om en gemensamhetsanläggning för vatten och avlopp som korsar under Marstrandsvägen.

### KOMMENTAR

Detta är inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll. Detta är en frågeställning för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #98, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd*.

## 40. SAKÄGARE 32

### Samråd

*Synpunktsdokumentet inleds med en sammanfattning. Den citeras i sin helhet nedan.*

"Kort sammanfattning av våra synpunkter

Vi har länge efterfrågat en säkrare trafikmiljö för oskyddade trafikanter genom Tjuvkil, det är positivt att man nu planerar att anlägga en GC-bana utmed väg 168.

Vi accepterar dock ej nuvarande planer gällande intrång på vår fastighet Tjuvkil 5:1 såsom de presenterats!

Skälen är att värdet på vår fastighet och vår livsmiljö ej kan bibehållas om planerna genomförs på det sätt som skissats i planen. Vi förordar istället att mark för breddning och GC i anslutning till vår fastighet i huvudsak tas på den södra sidan, dvs. att ni ändrar linjedragningen vid vår fastighet och förskjuter hela väggkroppen söderut. Nedan följer en sammanställning av de värden som riskerar att gå till spillo samt förslag på alternativ till liggande ombyggnadsplaner.

Vi vill också tydligt uttrycka att vi förväntar oss en dialog tillsammans med projektgruppen för att tillsammans kunna hitta de bästa lösningarna både för dragningen av GC-banan och för vår fastighets fortlevnad.”

*Efter sammanfattningen beskrivs vad som finns på tomten och vad som riskerar att skadas eller försvinna om intrånget genomförs. Vidare beskrivs bullerfrågan och vägbelysning.*

### Granskning

I yttrandet framförs följande:

- Fastighetsägaren anser att breddning av vägen borde utföras på södra sidan för att undvika intrång på deras fastighet som innebär att en kallmur behöver flyttas. Ett intrång riskerar även påverka rotsystemet på ett äldre träd. På fastigheten finns ett antal brunnar samt avloppsledning.
- Fastighetsägaren önskar att grävningarna övervakas av geotekniker med mätutrustning som har rätt att stoppa arbetet om vibrationer från maskiner/arbetsfordon blir så höga att de riskerar att skada husets grundläggning.
- Besked om hur vårt kastanjeträd klassats och hur ni skall kunna flytta mur utan påverkan på trädets rotsystem.
- Besked om hur vår dricksvattenbrunn skall säkras från skada.
- Har inventering avseende byggnadens konstruktion, fasad och fönstertyp gjorts? Ingen har ställt frågor eller undersökt vårt hus
- Fastighetsägaren önskar mätningar och beräkningar på plats, samt ett möte där vi kan lägga fram våra tankar om hur väggkropp och GC på ett fördelaktigare och hållbarare sätt skulle kunna placeras.

### KOMMENTAR

Trafikverket har tidigare tagit fram en arbetsplan för en förbifart med en sträckning söder om Tjuvkil. Länsstyrelsen beslutade då att en väg i denna sträckning skulle innebära en påtaglig skada på riksintresset enligt 4 kap miljöbalken. Trafikverket avbröt därmed arbetet med att planera för en förbifart.

I Bilaga 2: Trafikverkets granskningsutlåtande framkommer redovisas skäl till varför breddning på vägens norra sida totalt sett bedöms vara mest fördelaktig. Efter samrådet har intrånget i fastigheten minskats från cirka fyra meter till cirka två meter. Ekonomisk ersättning för tomtanläggningar såsom murar och träd hanteras i förrättningen som sköts av Lantmäteriet.

I övrigt utgör synpunkterna inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll, de utgör frågeställningar för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från granskning, Yttrande #12, i *Bilaga 2: Trafikverkets granskningsutlåtande*.

## 41. SAKÄGARE 33

### Samråd

Sakägaren önskar bullerplank och att farddämpande åtgärder utförs. Vidare önskas att busshållplatser förses med förhöjd plattform.

## KOMMENTAR

Detta är inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll. Detta är en frågeställning för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #102, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd*.

## 42. SAKÄGARE 34

### Samråd

Sakägaren önskar ett bullerskydd samt att det görs öppningar i vägräcke för att underlätta passerandet av väg 168.

Det påtalas att träd skymmer sikt för personer som kommer ut på vägen med bil från parkeringsplatsen på Kockholmen. Vidare önskas att en kulvert under vägen skapas i sundet mellan Kockholmen och fastlandet för att förbättra vattenkvaliteten i viken.

## KOMMENTAR

Detta är inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll. Detta är en frågeställning för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #103, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd*.

## 43. SAKÄGARE 35

### Samråd

Sakägaren önskar att busshållplats vid Toftebergsvägen mot Kungälv ska vara väderskyddad.

"Vad jag kan utläsa ifrån handlingarna är det inte tänkt någon väderskyddad busshållplats vid Toftebergsvägen mot Kungälv." (...) "Notera att det inte enbart är boende längs med Toftebergsvägen / Spaghamsvägen som använder hållplatsen utan även nyinflyttade längs med Sundviksvägen".

## KOMMENTAR

Detta är inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll. Detta är en frågeställning för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #104, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd*.

## 44. SAKÄGARE 36

### Samråd – synpunkter inkom 202-04-13, dvs tre dagar för sent

Återkommer med (tre dagar sena) synpunkter/kommentarer/frågor på projekt "Väg 168 genom Tjuvkil" ärende TRV 2014/89181.

- Vi har både stenmur och häck (se bifogad bild) utmed vägen. Enligt dokumentet ser det inte ut som dessa påverkas (svårt att se exakt på kartan), men hur kan man vara säker på det?
- Vi har även brunn till vårt avlopp som ligger där gångbanan ska placeras, var vänlig ta detta i beaktande.
- Hur påverkas vår utfart av detta i och med att gångbanan korsar denna, vi antar att utfarten då görs om av er?
- Bullerskärm mot vår tomt bör tillgodoses och har tidigare påpekat detta för trafikverket men de hänvisar till detta projekt. Vi har inga siktproblem som bör påverka. Ser inte att vårt hus ligger med i planen, hur ansöker man om det då?

- Busshållplats Gulskärsvägen ==>

- hur säkerställer ni säker övergång/passage mellan norr och syd?  
Refug/övergångsställe? Våldigt dålig sikt om man kommer från Marstrand

• Kan man förtydliga omkörningsförbudet - ex med heldragen linje för att ytterligare stärka skylten som idag inte följs av alla • Vi har idag postlåda placerade utmed vägen precis innan infart till Saltskärsvägen. Vart kommer de att placeras efter ombyggnad?

• Kommer man att förbereda för kommunalt VA och fiber och när kommer vi som fastighetsägare att informeras i så fall?

#### Granskning

I yttrandet framförs följande:

- Fastighetsägaren vill ha så lite åverkan som möjlig i berget som ligger i sydöstra hörnet på deras tomt då det upplevs dämpa buller. De undrar om Trafikverket har tagit hänsyn till bullersituationen om berget tas bort.

- Fastighetsägaren undrar varför redovisat PM buller inte anger något värde för våning 2 på deras bostadshus. De undrar också varför andra fastigheter med liknande bullervärden föreslås bullerskyddas när inte deras gör det. Fastighetsägaren föreslår att bullerdämpande plank kan utföras med "elektrisk skjutgrind".

- Fastighetsägaren undrar varför Trafikverket planerar nyttja delar av deras fastighet för att "dumpa fyller". De kräver ersättning för buskar, stenmur etcetera som i så fall riskerar förstöras. Bild finns bifogad.

- Fastighetsägaren anser att det behövs fler refuger på sträckan förbi deras fastighet och hänvisar till att fordonsförare inte följer skyltad hastighet eller rådande omkörningsförbud (motorredskap får omköras). De anser även att befintlig kamera bör flyttas öster ut samt utöka med ytterligare en kamera åt motsatt färdriktning.

- Fastighetsägaren påtalar att avloppsledning som servar deras fastighet inte finns med på ledningsplan.

#### KOMMENTAR

Vad gäller om när kommunalt VA och fiber kommer, informeras fastighetsägare om detta när beslut tagits.

I övrigt utgör synpunkterna inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll, de utgör frågeställningar för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #105, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd* samt Trafikverkets svar på synpunkter från granskning, Yttrande #5, i *Bilaga 2: Trafikverkets granskningsutlåtande*.

#### 45. SAKÄGARE 37

##### Samråd

Jag har min parkering mellan vägen och ett berg på min tomt. Den får inte bli för liten. Jag har även brunn nära vägen som kommer att skadas vid tryckförändringar.

Då delar av mitt berg ska tas bort får det inte sprängas då det finns risk att det skadar min borrhåla brunn som har ett djup på 54 m, dvs långt under havsvattennivån.

Tidigare har andra brunnar i närheten blivit skadade av sprängningar trots löften om

motsatsen. Med dagens teknik går det att såga i berg – det blir dessutom snyggt och inga vibrationer som kan skada brunnar m m uppstår.

#### Granskning

I yttrandet framförs följande:

- Fastighetsägaren anser att vägen ska breddas på norra sidan istället för södra sidan.
- Fastighetsägaren föreslår att gång- och cykelvägen byggs intill befintlig mur och därmed gör sektionen smalare. Detta skall vara gjort på andra cykelvägar i kommunen.
- Fastighetsägaren föreslår stödmur på sin fastighet för att minska intrånget.
- Fastighetsägaren uttrycker oro för sin borrhade brunn inför kommande bergschakt. Han anser att det finns risk för att brunnen sinar eller inträngning av saltvatten. Föreslår att berget sågas för att undvika sprängning.

#### KOMMENTAR

Skäl till att inte bredda vägen på norra sidan är bland annat att undvika den mur som finns på norra sidan. Intrång på sakägarens fastighet har minskats genom att den södra slänten gjorts något brantare. Det går dock inte att undvika intrång helt.

I övrigt se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #107, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd* samt Trafikverkets svar på synpunkter från granskning, Yttrande #8, i *Bilaga 2: Trafikverkets granskningsutlåtande*.

### 46. SAKÄGARE 38

#### Samråd

Vid Toftebergsvägens utfart behövs bullerskärm både öster och väster om utfarten.

Fastigheterna närmast väg 168 är ej byggda på berggrund, sprängning bör göras med begränsade laddningar och med stor försiktighet.

Vid tidigare besiktning av er konsult konstaterades att vår fastighet 22:1 behöver bullerskydd på altanen i söder. Höj och sänkbara glasräckan är ett alternativ som ej förändrar fastighetens stil permanent.

#### KOMMENTAR

Detta är inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll. Detta är en frågeställning för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #75, i *Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd*.

### 47. SAKÄGARE 39

#### Granskning

I yttrandet framförs följande:

Planering för en ny dagvattenbrunn med tät betäckning gjorts på den östra/norra sidan av väg 168. Vi opponerar oss mot att den nya brunnen ska ha tät betäckning eller att på något annat sätt innebär en minskning av kapaciteten för att ta emot vatten i förhållande till gällande förutsättningar idag.

Undertecknade bor två hus in från väg 168 och har tillsammans med grannfastigheten en kulvertering av en bäck med vatten från berg och flertalet fastigheter längre in i området. Denna kulvertering har vid inflödet gallerbetäckning. Kulverten tar slut strax innan den når fram till väg 168. Vid kraftiga regn har vi upptäckt att den befintliga kulverteringen som leder fram till den tilltänkta nya dagvattenbrunnen inte räcker till. Vid mycket kraftigt regn rinner vattnet därför även genom tomterna till fastigheterna 1:68 och 1:69. Förutsättningen för att vattnet inte ska bli kvar på tomterna är att det framme vid väg 168 finns en dagvattenbrunn som sväljer dessa stora mängder vatten på kort tid. Skulle brunnen framme vid väg 168 inte kunna ta emot vattnet riskerar det att nå upp till bostadshuset som då kommer att skadas. Idag finns en öppning under väg 168 som vattnet fritt kan ta sig igenom.

Nedan röd cirkel är den planerade täckta dagvattenbrunn som vi opponerar oss mot. Orange ring samt linje beskriver nuvarande gallerbetäckt dagvattenbrunn kopplad till kulvertering som inte räcker till vid mycket kraftigt regnande. Bifogad bild visar nedan orangemarkerad brunn, tagen från samma vinkel, med normal nivå respektive förhöjd vattennivå efter kraftiga regn.

#### KOMMENTAR

Detta är inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll. Detta är en frågeställning för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från granskning, Yttrande #2, i *Bilaga 2: Trafikverkets granskningsutlåtande*.

### 48. SAKÄGARE 40

#### Granskning

I yttrandet framförs följande:

Under projektets gång genom åren har Trafikverket varit ledstjärnan i informationsflödet och löpande kontakter har tagits. Det som genomgående har hänvisats till, och fortfarande görs, är att minsta möjliga intrång gäller. Sakägaren beklagar att markintrång endast ska ske på norra sidan, bl a av budgetskäl. Nu meddelas att kommunen ska göra en detaljplan enligt vägbehovet. Sakägaren oroar sig för att det går att läsa att kommunen kan komma att behöva rådgivning över mer mark än vad vägplanen kräver, dvs att det leder till intrång på sakägarens fastighet.

#### KOMMENTAR

Trafikverket har, efter att synpunkterna inkommit, haft kontakter med sakägaren. Trafikverket har då förklarat att kommunen har baserat sin detaljplanegräns efter vägplanens gräns. De skillnader som finns mellan vägplanens gräns och detaljplanens gräns har uppstått när kommunen, för att underlätta fastighetsbildningen, tagit bort ett antal brytpunkter, dvs där vägplanens gräns utgörs av en krökt linje.

En bild med vägplanens vägområdesgräns och kommunens detaljplanegräns lades på varandra för att visa skillnaden. Viss diskrepans finns men den är liten. Sakägaren har därefter meddelat att skillnaden är försumbar och OK.

Ovanstående framgår av Trafikverkets svar på synpunkter från granskning, Yttrande #6, i *Bilaga 2: Trafikverkets granskningsutlåtande*.

### 49. SAKÄGARE 41

#### Granskning

I yttrandet framförs följande:

- Sakägaren anser att deras utfart till väg 168 inte är säker och önskar att något görs åt den alternativt att den flyttas.

## KOMMENTAR

Detta är inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll. Detta är en frågeställning för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från granskning, Yttrande #7, i *Bilaga 2: Trafikverkets granskningsutlåtande*.

## 50. SAKÄGARE 42

### Granskning

I yttrandet framförs följande:

- Delägaren till aktuell samfällighet undrar om det finns någon prisbild som Trafikverket använder vid värdering av samfälligheten.

## KOMMENTAR

Detta är inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll. Detta är en frågeställning för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från granskning, Yttrande #9, i *Bilaga 2: Trafikverkets granskningsutlåtande*.

## 51. SAKÄGARE 43

### Granskning

I yttrandet framförs följande:

- I ett modernt samhälle skall man inte bygga motortrafikled genom ett samhälle utan det skall dras utanför.
- Hur bra stämmer era mätningar och prognoser på belastningen på vägen? Tidigare mätningar och resultat har alltid varit underskattade.
- Om man nu skall fördärva samhället ytterligare med en bättre väg genom samhället som kan ta ett högre flöde av trafik så måste man sätta upp bullerplank på fler ställen än vad som är utsatt. Vi kan i dag inte nyttja vår trädgård då det inte går att föra en konversation där under sommartid. Trafiken som är nu gör det omöjligt i dagsläget. Det kommer inte att bli mindre trafik då det byggs nya områden både här och där.
- En sänkning av hastigheten från 50 till 40 kommer inte att göra någon skillnad då trafikanterna redan kör i 70 som det är nu.
- Det är också svårt att komma ut med bil från Tjuvkil 2:9 på grund av det höga trafik flödet som är framförallt under sommartid.

## KOMMENTAR

Trafikverket har tidigare tagit fram en arbetsplan för en förbifart med en sträckning söder om Tjuvkil. Länsstyrelsen beslutade då att en väg i denna sträckning skulle innebära en påtaglig skada på riksintresset enligt 4 kap miljöbalken. Trafikverket avbröt därmed arbetet med att planera för en förbifart.

I övrigt utgör synpunkterna inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll, de utgör frågeställningar för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från granskning, Yttrande #10, i *Bilaga 2: Trafikverkets granskningsutlåtande*.

## 52. SAKÄGARE 44

### Granskning

I yttrandet framförs följande:

- Fastighetsägaren önskar att Trafikverket överväger en cirkulationsplats i korsningen väg 168/ väg 570.
- Fastighetsägaren önskar att bygget med gång- och cykelvägen sträckan Tjuvkilsboden fram till korsningen väg 168/ väg 612 prioriteras och byggs före planerat byggnation 2022.



- Fastighetsägaren önskar att en pendelparkering byggs i närheten av korsningen väg 168/ väg 570.

#### KOMMENTAR

På den plats där pendelparkering skulle kunna byggas äger kommunen ingen mark. Det blir därför svårt att genomföra byggande av pendelparkering.

I övrigt utgör synpunkterna inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll, de utgör frågeställningar för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från granskning, Yttrande #16, i Bilaga 2: Trafikverkets granskningsutlåtande.

### 53. SAKÄGARE 45 (Yttrande inkom efter granskningstidens utgång)

#### Granskning

I yttrandet framförs följande:

- Fastighetsägaren klagar på dålig efterlevnad av hastighetsbegränsning samt rådande omkörningsförbud på sträckan utanför dennes fastighet.
- Fastighetsägaren föreslår att hastighetskameran ska flyttas samt kompletteras med ytterligare kamera åt motsatt håll. Ifrågasätter om kameran fungerar.

#### KOMMENTAR

Detta är inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll. Detta är en frågeställning för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från granskning, Yttrande #23, i *Bilaga 2: Trafikverkets granskningsutlåtande*.

### 54. SAKÄGARE 46

#### Samråd

Anser att vi behöver bullerskydd när vägen blir utbyggd.

#### KOMMENTAR

Detta är inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll. Detta är en frågeställning för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #88, i Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd.

### 55. SAKÄGARE 47

#### Samråd

Önskar fler fartkameror som gör att hastigheten hålls. Många kör för fort. Störs av buller och vill inte att nya hållplatsen placeras utanför dennes fastighet. Det ger mer buller och dålig luft. Luften anser hon är mycket dålig.

#### KOMMENTAR

Detta är inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll. Detta är en frågeställning för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #92, i Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd.

### 56. SAKÄGARE 48

#### Samråd

Fastighetsägaren nämner att det finns en befintlig infart som föreslås stängas i illustrationsplanen men som fastighetsägaren påpekade att infarten idag används

och behöver vara kvar och därmed infarten anpassas när det gäller dike och öppning av räcke.

#### KOMMENTAR

Detta är inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll. Detta är en frågeställning för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #97, i Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd.

## ÖVRIGA INKOMNA SYNUNKTER

### 57. NATURSKYDDSFÖRENINGEN I KUNGÄLV

#### Samråd

Naturskyddsföreningen förordar en hastighetsbegränsning på 50 km/h.

Ljus asfalt bör användas för GC-banan.

Det kan vara lämpligt att bygga låga bullerskärmar mellan vägbana och GC-bana.

Vid flytt av växter bör sakkunniga anlitas.

#### KOMMENTAR

Detta är inget som påverkar detaljplanens utseende eller innehåll. Detta är en frågeställning för vägplanen. Se Trafikverkets svar på synpunkter från samråd, Yttrande #101, i Bilaga 1: Trafikverkets Sammanställning yttrande samråd..

## INKOMNA SYNUNKTER VID SAMRÅDSMÖTE

Synpunkter som framfördes under samrådsmöte 2020-03-03 redovisas i "Bilaga 1: Sammanställning yttrande samråd".

# Förändring av planförslaget

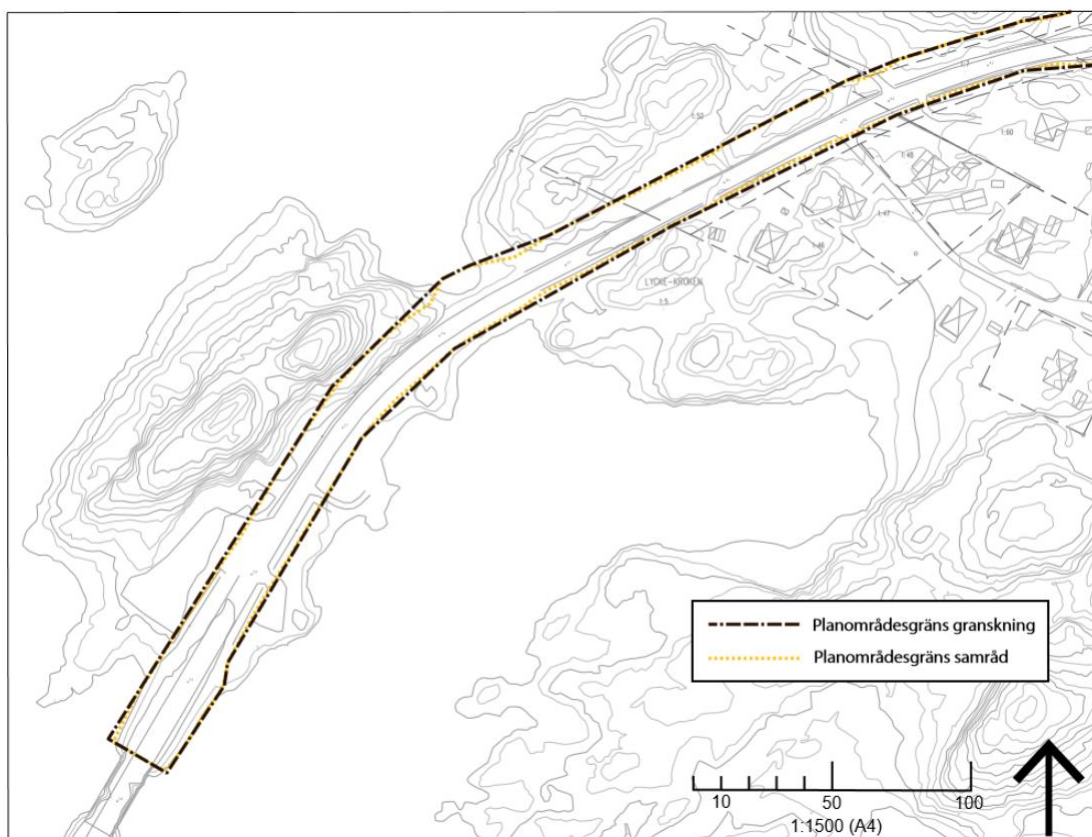
Inför granskning av detaljplanen har planförslaget förändrats enligt nedan. Mindre redaktionella justeringar redovisas ej.

- Detaljplanens syfte har ändrats. Det beskrivs under rubriken Bakgrund i början av detta dokument. Syftet redovisas både på plankartan och i planbeskrivningen.

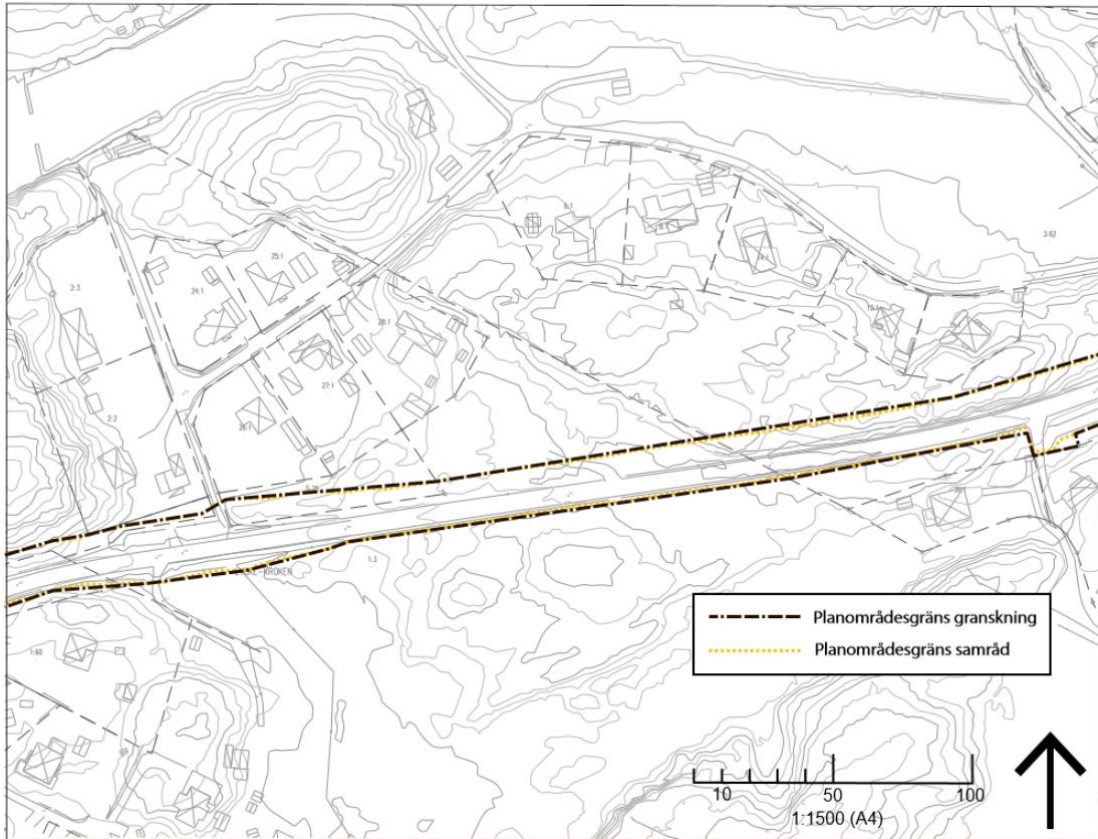
## KARTOR SOM VISAR FÖRÄNDRING AV DETALJPLANEGRÄNS

På följande kartor redovisas samrådshandlingens detaljplanegräns och granskningshandlingens detaljplanegräns.

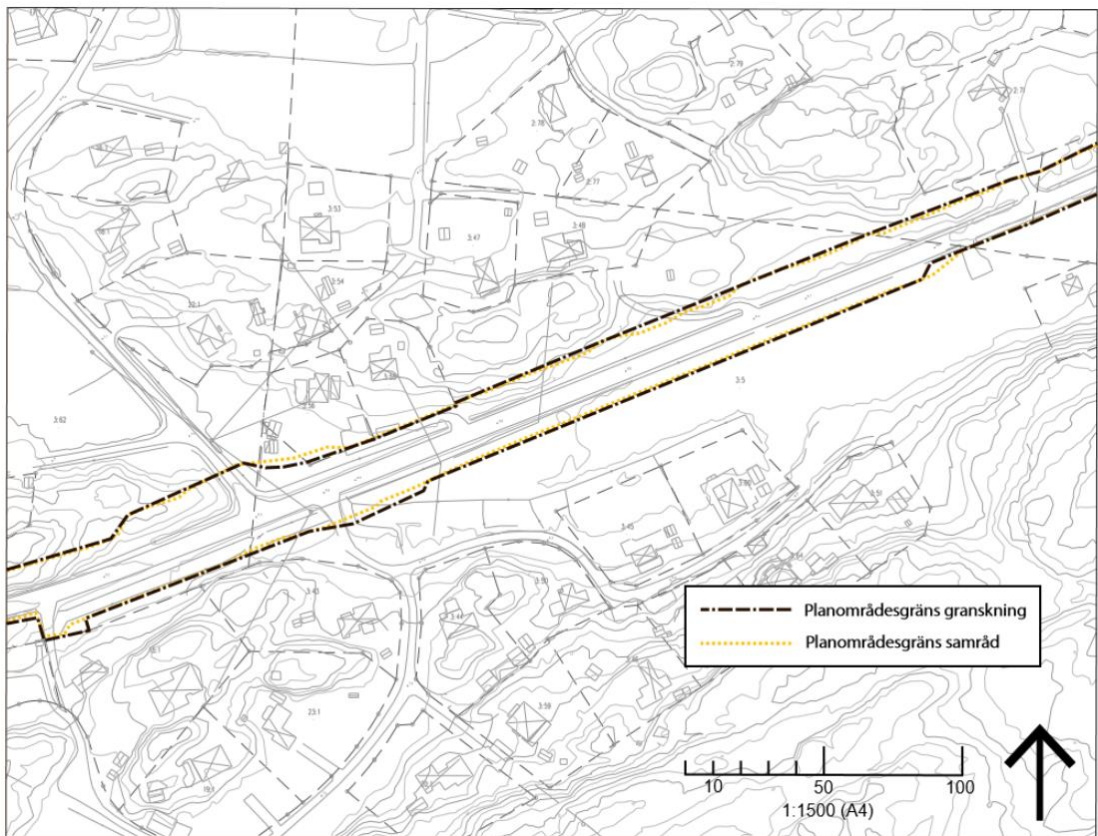
I samrådshandlingen gavs detaljplanen samma gräns som vägplanen. Det innebar att detaljplanen på flera avsnitt hade en gräns som består av en krökt linje. Det skulle i sin tur medföra att vissa nya fastighetsgränser skulle bestå av krökta linjer vilket är olämpligt. Även i granskningshandlingen har vägplanens gräns varit utgångspunkt, d.v.s. den uppdaterade vägplanens gräns. Men för att åstadkomma mer lämpliga och tydliga fastighetsgränser, d.v.s. rakare gränser med färre brytpunkter, har därför i granskningshandlingen gjorts små Anpassningar av detaljplanens gräns för den allmänna platsmarken i förhållande till vägområdets bitvis kurviga avgränsning. Den allmänna platsmarken måste innefatta hela vägområdet vilket, för att åstadkomma ovanstående syfte, föranleder att det på vissa platser uppstår smala kommunägda markremsor mellan vägområdet och blivande fastighetsgränser mot privatägda fastigheter.



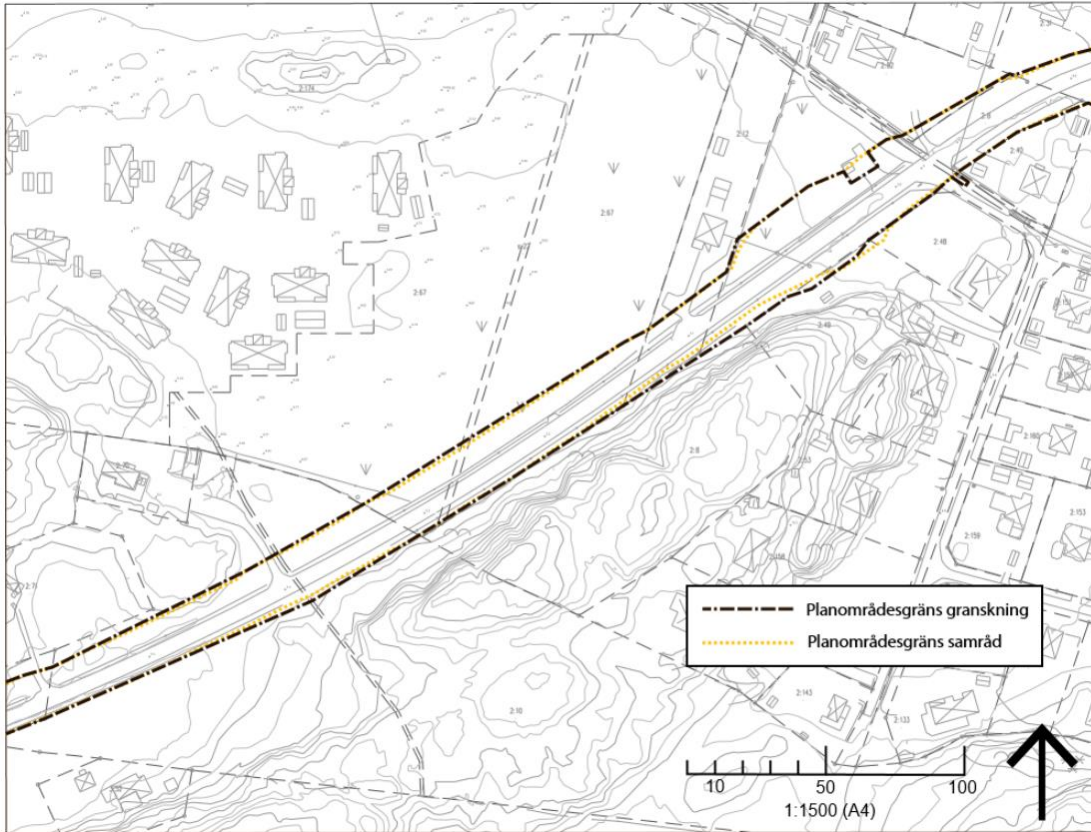
KARTA 1



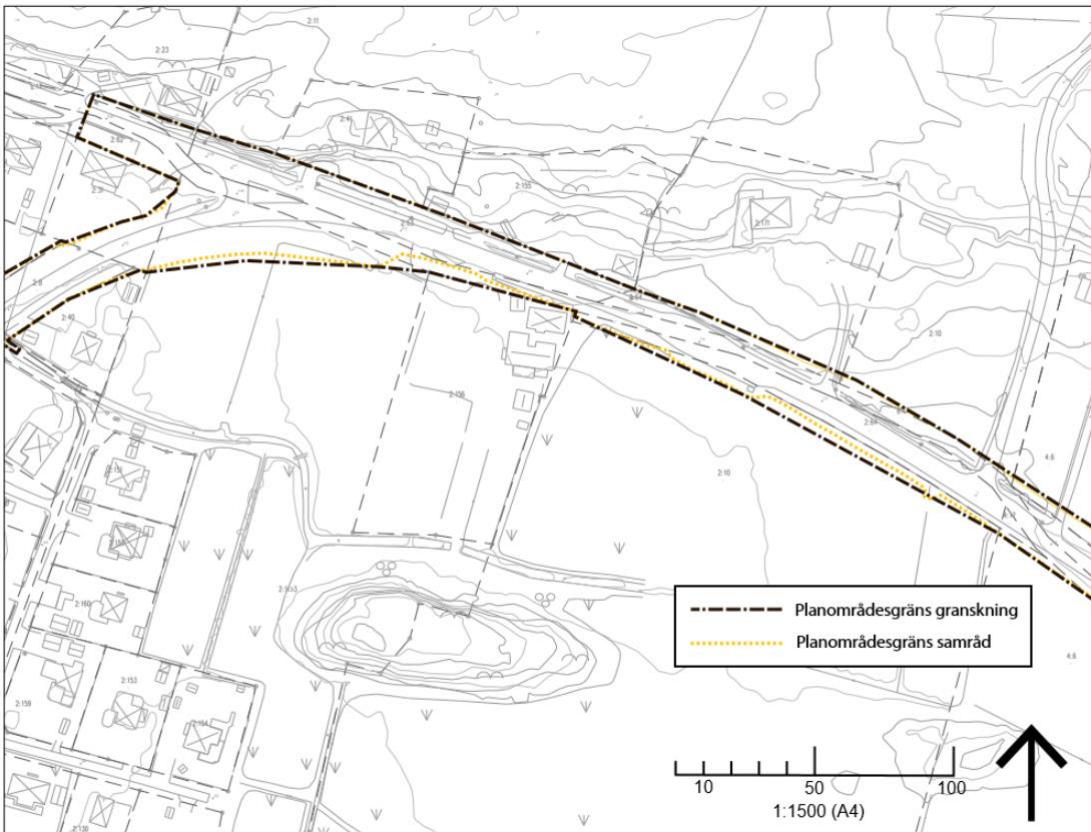
KARTA 2



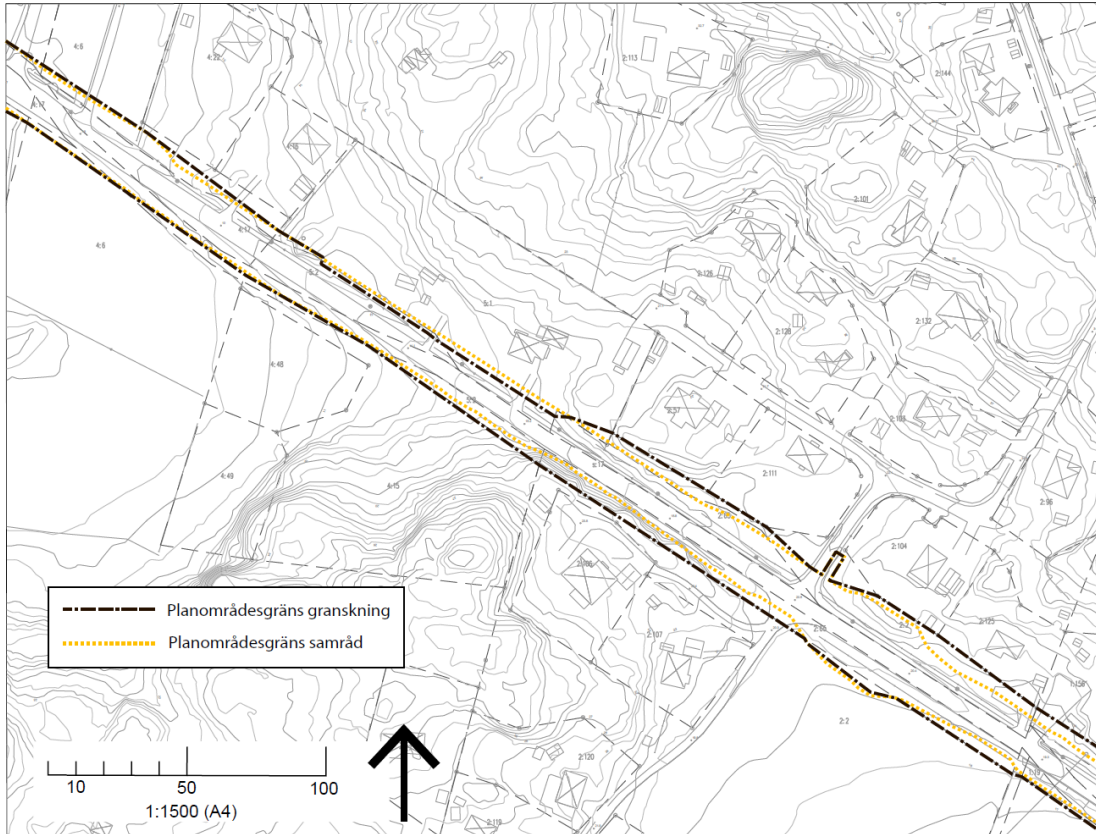
KARTA 3



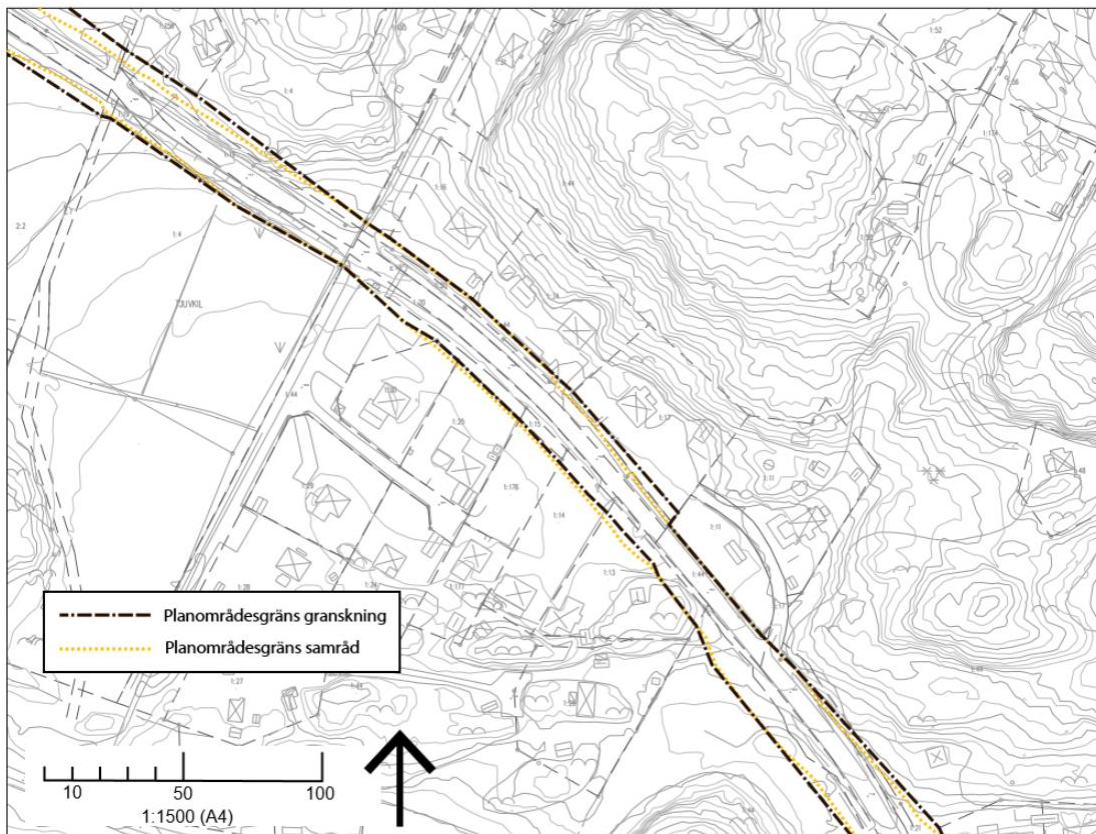
KARTA 4



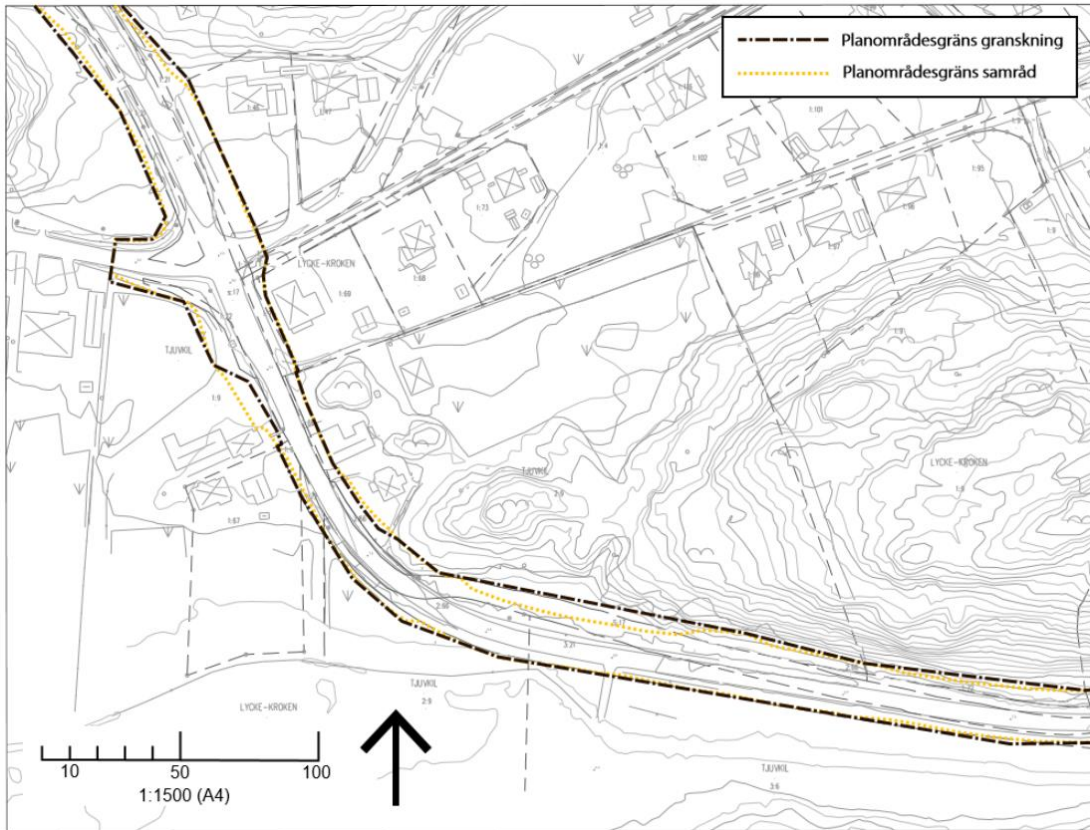
KARTA 5



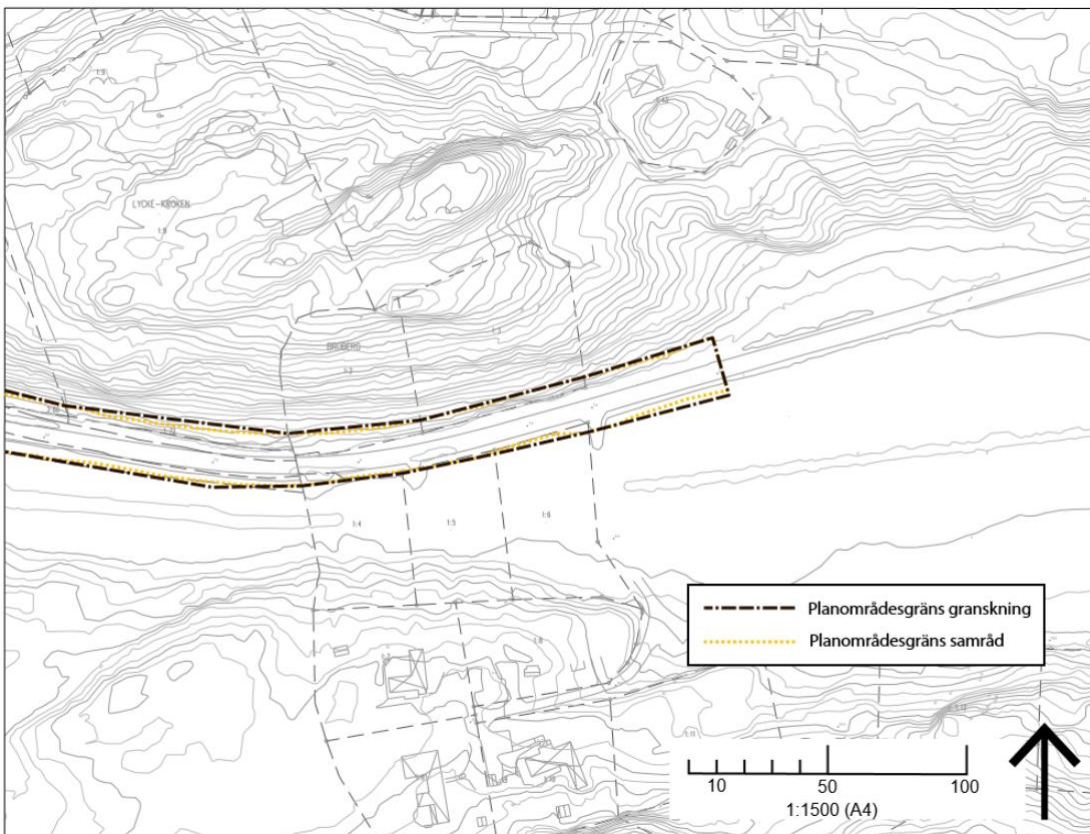
KARTA 6



KARTA 7



KARTA 8



KARTA 9

Ida Brogren

Enhetschef Plan

Samhälle och utveckling

Erik Liedner

Planarkitekt

Samhälle och utveckling

## BILAGOR

- BILAGA 1: Trafikverkets sammanställning yttrande samråd
- BILAGA 2: Trafikverkets granskningsutlåtande



## Skapat av

Mikael Andrén

## Dokumentdatum

2020-04-24

## Ärendenummer

TRV 2014/89181

**BILAGA 1: Trafikverkets sammanställning yttrande samråd**

*I syfte att anonymisera sakägare, har kommunen i detta dokument tagit bort förekomster av namn, fastighetsbeteckningar och postadresser i yttrandena och i Trafikverkets kommentarer. Samtidigt har hänvisningar till detaljplanens samrådsredogörelse gjorts ("Sakägare XX"). Alla tillägg har gjorts i röd text.*

**Protokoll för samrådsmöte samt sammanställning över inkomna yttranden fram till 2020-04-10 med och från sakägare som berörs av ombyggnad av väg 168 delen genom Tjuvkil, Kungälv kommun, Västra Götalands län**

Datum för mötet: 2020-03-03

Lokal för mötet: Kungälv kommun Stadshus

Tid för mötet: 18:00-20:

Samrådstid till 2020-04-10

Närvarande: ca 80-90

**Mötet öppnas**

Mikael Andrén öppnade samrådsmötet och hälsade alla välkomna.

**Presentation av medverkande**

## Trafikverket

Mikael Andrén	Projektledare
Ulrika Holterberg	Biträdande projektledare
Johanna Johansson	Projektingenjör
Ann-Sofi Dalbert	Markförhandlare
Charlotta Glasell	Markförhandlare
Ann-Kristin Lundberg	Specialist miljö
Peter Lindqvist	Specialist buller och vibrationer

## Kungälv kommun

Jenny Bjönness Bergdahl	Trafikstrateg
Erik Liedner	Planhandläggare
Denis Nähring	Mark- och exploateringsingenjör

**Skapat av**

Mikael Andrén

**Dokumentdatum**

2020-04-24

**Afry (konsult)**

Christian Cruz Torres      Uppdragsledare  
Ann-Sofie Bergenblock      Biträdande uppdragsledare

**Inledning**

Mikael Andrén från Trafikverket redogjorde för projektets övergripande mål som en del av en 28 km lång separat cykelbana mellan Kungälv och Marstrand, där delen genom Tjuvkil är ca 3,4 km lång.

Trafikverket och kommunen driver planprocesserna för vägplan respektive detaljplan med så kallat samordnat förfarande. Det innebär att de två planerna är beroende av varandra. Syftet med samordningen är att undvika dubbelarbete och dubbla prövningar. Vägplaneprocessen, som leds av Trafikverket, är huvudprocess. Ett exempel på samordning är aktuellt samråd samt kommande utställning. Det innebär bland annat att alla synpunkter på vägprojektet ska lämnas till Trafikverket. Trafikverket och kommunen samarbetar därefter om beaktande av synpunkter.

**Tidplan**

En översiktlig tidplan visades. Den anger att samrådshandlingen pågår fram till våren 2020 och att granskningshandlingen därefter tar vid. Under granskningshandlingen sker utställning där en justerad version av samrådshandlingen visas för allmänheten. Utställningen planeras starta i mitten av juni 2020 och pågå under 3-4 veckor. Vägplanen beräknas skickas till fastställelseprövning vintern 2020.

Parallellt pågår kommunens hantering av detaljplan för erforderligt markanspråk från vägplanen. Utställning sker samtidigt med vägplanen.

**Bakgrund och översikt**

Gång- och cykelvägen genom Tjuvkil är en av fler etapper av en cykelväg från Carlstens fästning på Marstrand till Bohus fästning i Kungälv. Utom delen genom Tjuvkil så återstår delen Tjuvkil till Vävra innan cykelbanan är komplett.

Aktuell sträcka cirka 3,4 km lång och befintlig väg är mellan 5,3 och 6,3 meter bred. Vägen har smala vägrenar så dagens gång- och cykeltrafikanter är hänvisade till körbanan. Skyltad hastighet är 70 km/h samt 50 km/h. En del varierar mellan 50 och 70 km/h beroende på årstid. Det finns 7 stycken hållplatslägen för buss. Hållplatserna varierar mellan fickhållplatser med väderskydd till endast en hållplats skylt i diket där väntande resenärer får stå på vägen eller i diket. Korsningen med vägen till Tjuvkils huvud är delvis en kvarleva från när enda vägen väster ut gick via färja från Tjuvkils huvud. Korsningen uppfyller inte dagens krav gällande utformning enligt VGU (Vägar och gators utformning).

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

## Projekt mål och förslag på åtgärder

Projektets mål gällande vad som ska uppnås är:

- Öka trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanterna, de så kallade oskyddade trafikanterna.
- Skapa bättre förutsättningar för att välja kollektivtrafik

Målen uppnås genom att en gång- och cykelväg byggs på norra sidan om väg 168. Trafikverket har under projektets gång planerat för att sträckan som idag har säsongsvarierad skyltad hastighet permanent ska skyltas 50 km/h. Det har på initiativ av boende skett redan under april 2020.

Vägen och gång- och cykelvägen separeras med räcke på de sträckor som är skyltade 70 km/h och med ett så kallat gcm-stöd<sup>1</sup> på delen som skyltas 50 km/h.

Väg 168 breddas till en körbanebredd på 6,0 meter på sträckan skyltad 50 km/h och 6,5 meter där det skyltas 70 km/h.

Fyra stycken hållplatslägen för buss byggs genom Tjuvkil. En vid Toftebergsvägen, en vid Intaget, en vid Gulsjärsvägen och en vid Tjuvkilsboden. Det betyder att övriga hållplatser räknat Nordösund och till Gethagen utgår. Hållplatserna Toftebergsvägen och Gulsjärsvägen stannar bussen i körfältet medan Intaget och Tjuvkilsboden stannar bussen i fickor vid sidan om vägen. Anledningen är att få en dämpning av hastigheten när bussen stannar men samtidigt ge bilister en möjlighet att säkert passera bussen så man inte behöver ligga bakom den en längre sträcka.

I anslutning till busshållplatserna byggs en gångpassage med refug mitt i vägen samt en yta för att parkera cykel.

Hållplatserna för trafik mot Kungälv utrustas med Väderskydd. Motsatt riktning har väderskydd endast vid Tjuvkilsboden.

Arbetet med busshållplatserna placering och utformning är avstämt och godkänt av Västtrafik.

Vidare finns mål gällande projektets planering och kommande utbyggnad som handlar om att:

- Minimera intrånget/ påverkan på den befintliga miljön
- Begränsa störningar för närboende. *Under projektering, byggskedet och i driftskedet*
- Bibehålla god framkomlighet på väg 168

De senare målen kommer flertalet boende och passerande trafikanter ha åsikter om gällande måluppfyllnad och projektet kommer att påverka framkomlighet. Trafikverket

---

<sup>1</sup> Ett gcm-stöd är en betongsten som är 4 decimeter bred och cirka 12 centimeter hög. På stöden kan reflexstolpar placeras för att ytterligare tydliggöra gränsen mellan fordons- och cykeltrafik.

## Skapat av

Mikael Andrén

## Dokumentdatum

2020-04-24

och kommunen har dock ambitionen att i den mån det är möjligt med hänsyn även till kommande byggherrens arbetsmiljö att påverka under byggtid med mera ska vara acceptabel. Det kräver även hänsyn och förståelse från boende och passerande trafikanter samt att tillfälliga trafikföreskrifter följs.

## Buller

Trafikverkets specialist på buller gick igenom arbetet med bullersituationen.

Projektet planerar bullerskydd för de flesta bullerberörda bostäder där nivå för väsentlig ombyggnad överskrids (samtliga bullerberörda byggnader i projektet får inte åtgärder), det vill säga ekvivalent ljudnivå utomhus över 55 dB(A). Ett fåtal bostäder kommer inte bli erbjudna bullerskydd eftersom detta inte är samhällsekonomiskt lönsamt. Projektet i sig är inte att anse som väsentlig ombyggnad men området står i begrepp att exploateras i sådan omfattning att den ökade trafikmängden orsakar ökat buller. Detta ger anledning att betrakta projektet som en väsentlig ombyggnad ur ett bullerperspektiv.

Idag påverkas 42 stycken bostadshus av för höga bullervärden. 2040 beräknas strax över 50 bostadshus påverkas av för höga bullervärden med det förslag som går i befintlig sträckning. En plan med vägnära bulleråtgärder visades. De är placerade:

- Norr om väg 168 vid västra delen av Spaghamnsvägen
- Söder om väg 168 öster om Grenvägen
- Söder om väg 168 vid Café Zanzibar (befintligt bullerskydd ses över och kompletteras)
- Norr om väg 168 väster om Matskärsvägen
- Norr om väg 168 öster om Matskärsvägen

I PM Buller redovisas bullerkartor samt övriga fastigheter där bullerskydd i form av plank eller vall inte kan byggas. De fastigheterna får fastighetsnära åtgärder som kan bestå av lokala skärmar, skärmade uteplatser eller fasadåtgärder på huset. Det arbetet utförs under nästa skede i och med framtagning av bygghandling som utförs under 2021.

## Miljö

Olika miljöeffekter från det befintliga vägförslaget presenterades av Trafikverkets miljöspecialist.

Föreslagna åtgärder rör befintlig vägsträckning och bedöms därför inte påverka nationallandskapet.

## Skapat av

Mikael Andrén

## Dokumentdatum

2020-04-24

Jordbrukslandskap med äldre bebyggelse i vissa delar påverkas negativt när vägen blir bredare och kommer närmare äldre gårdar. Stenmurar är del av jordbrukslandskapet och påverkas negativt när många behöver flyttas.

Ur kulturmiljösynpunkt är få utpekade värden berörda, endast en känd fornlämning berörs (men påverkas inte); cykelvägen avslutas i närheten av en gammal färdväg i öster. En övrig kulturhistorisk lämning är ett vägmärke sydväst om korsningen mellan väg 168 och väg 570.

En breddning av väg 168 innebär generellt en liten påverkan på naturmiljön och ingen drastisk förändring för djur- och växtliv förväntas. De främsta naturvärdena som förväntas kunna bli påverkade berör betesmark, artrika vägkanter i öster med bland annat fridlyst art och områden med generellt biotopskydd.

Som en konsekvens av vägförslaget kommer framkomligheten och säkerheten att förbättras samtidigt som bygden norr och söder om vägen knyts ihop.

Två bäckar berörs.

Mer finns att läsa i planbeskrivningens kapitel om miljö.

## Marklösen

Kommunens markförhandlare informerade kort om kommande marklösenprocess.

- Kommunen ansöker, Lantmäteriet genomför när detaljplanen vunnit laga kraft
- Kommunen blir ägare av hela vägområdet (grå färg i detaljplanen = blå och vit färg i vägplanen)
- Allmän platsmark → Plan- och bygglagen 6 kap 13§ och 17§ → Expropriationslagen 4 kap
- Minskning av fastighetens marknadsvärde
  - Förlust av mark
  - Påverkan av s.k. tomtanläggningar
- 25 % påslag

## Tillfällig nyttjanderätt

Under byggtiden kommer mark behövas för att komma åt med maskiner, det behövs plats för upplag, bodar med mera. Därför markeras områden (gula) på planritningarna och märks med tillfälligt nyttjande. Mark för tillfälligt nyttjande regleras inom vägplanen och hanteras av Trafikverkets markförhandlare. Marken får tas i anspråk när vägplanen vunnit laga kraft. Trafikverket kontakter berörda fastighetsägare och tar fram avtal för tillfällig nyttjanderätt. Mark som har tagits i anspråk för byggnation återställs.

**Skapat av**

Mikael Andrén

**Dokumentdatum**

2020-04-24

Fastighetsägare, servitutshavare och nyttjanderättshavare, t.ex. jordbruksarrendatorer kan få ersättning.

Trafikverket och dess konsulter har rätt att få tillträde till fastighet för mätning, utstakning, grundundersökningar (till exempel arkeologi, geoteknik etcetera) som behövs för förberedelser och projektering. Vid dessa arbeten ska skador om möjligt undvikas och träd i trädgård får inte fällas eller skadas utan ägarens medgivande.

Skador ska ersättas och regleras i 34 § Väglagen.

## Öppet hus

Den gemensamma informationen avslutades och deltagarna erbjöds att titta på Trafikverkets förslag till utformning. Nedan följer en redogörelse med frågor och synpunkter som inkom under mötet den 3 mars 2020 och fram till 10 april, då Trafikverket och kommunen satt som sista datum för att inkomma med synpunkter.

Yttranden nedan är till viss del justerade i avsikt att vem som lämnat den ej ska framgå. Innehållet är dock inte redigerat om det inte framgår tydligt. Siffran i synpunkten är Trafikverkets identifikationsnummer.

## Frågor, synpunkter och yttranden under samrådsmötet 2020-03-03 och under samrådstiden fram till 2020-04-10

Krav på att Trafikverket ska bygga en förbifart har lyfts allt sedan plan på just det lades ner kring 2012.

Aktuellt projekt har som uppgift att, som nämnts, förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter längs befintlig väg 168 genom Tjuvkil. Det finns inga planer på en förbifart hos varken Kungälv kommun, Västra Götalandsregionen eller Trafikverket. Stoppas aktuellt projekt kommer inga åtgärder att utföras i Tjuvkil den närmsta framtiden.

### Yttrande/ synpunkt/ fråga

Många hus ligger nära vägen och är utsatta för lite högre ljudnivåer. I de fall vi väljer bort vägnära åtgärder måste vi ha på fötter och kunna motivera detta grundligt. Kanske genom att diskutera de bortvalda alternativen mer detaljerat för att undvika eventuella frågor. Som det är nu klumpar vi ihop de fastigheter som vi inte erbjuder vägnära åtgärder för och ger i mångt och mycket samma förklaring till varför de inte blir erbjudna åtgärder. Om vi inte är mer specifika kommer vi fortsätta få frågor från fastighetsägarna. Planprovning och Länsstyrelsen kan också ifrågasätta alla avsteg och be oss motivera detta ytterligare.

## Skapat av

Mikael Andrén

## Dokumentdatum

2020-04-24

## Svar

Noterat.

## Yttrande/ synpunkt/ fråga

Två fastighetsägare längs väg 168 upplever sig mycket störda av trafikbuller från vägen och vill gärna ha en vägnära skärm för att kunna gå en dräglig ljudmiljö på sina fastigheter. Man tycker själv att en lösning där infart till fastigheterna sker från Toftebergsvägen är den bästa lösningen då den också bidrar till ökad trafiksäkerhet eftersom infarten till fastigheterna, som idag sker från väg 168.

## Svar

Trafikverket ser över en lösning där infarterna kan samordnas och att direktutfart till väg 168 i så fall utgår. Det kan möjliggöra för vägnära bulleråtgärd.

## Yttrande/ synpunkt/ fråga

Vissa boende klagar på bullrande motorcyklar som drar på när det blir raksträcka. Ett sätt att komma åt detta är att använda fartkameror. Används sådana längs sträckan?

## Svar

Motorcykelförare som kör för fort och fotograferas av en hastighetskamera kan inte identifieras då kort tas framifrån. Registreringsskylten syns därmed inte.

Projektet kommer inte att sätta upp nya kameror. Den som finns är tänkt att vara kvar.

## Yttrande/ synpunkt/ fråga

Har projektet sett över placering av hållplats för skolbussar mot Kärna nu när korsningen vid Väg 570 och väg 168 byggs om. Kommer den vara kvar eller ska den flyttas?

## Svar

Hållplatser som byggs om är de som ligger på väg 168. Inget görs åt andra hållplatser.

## Yttrande/ synpunkt/ fråga

Se över öppningarna för räcke för anslutning mot gc-vägen för oskyddade trafikanter. Vid sektion 0/300-0/800 samt 3/220-3/320.

## Skapat av

Mikael Andrén

## Dokumentdatum

2020-04-24

## Svar

Detta arbete görs i nästa skede när bygghandling ska tas fram. För att räcken ska behålla sitt syfte kan dock inte för många öppningar göras. Räcken behöver en viss längd för att fungera korrekt och kunna stoppa fordon.

## Yttrande/ synpunkt/ fråga

Fastighetsägaren vid sektion 2/300 väster om väg 168 vill att man ta bort tillf. nyttjanderätt på hans tomt då det finns en mur som gärna vill att det behålls.

## Svar

Trafikverket kommer se över områden för tillfällig nyttjanderätt. Vissa områden kommer dock behövas för att kunna bygga anläggningen. Reglering och avtal gällande tillfällig nyttjanderätt återkommer Trafikverket med.

## Yttrande #51 (Sakägare 2)

Finns en vattentäkt på samfällid mark som ligger nära befintlig väg. Säger nej till breddning av vägen på sin tomt och föreslår en sådan breddning sker på motsatt sida väg 168.

## Svar

I protokoll från fastighetsregleringen av samfälligheten från 1999-02-26 står det att bildning av samfälligheten syftar till skapa plats för en bullervall i privat regi, plats för vattentäkten samt att utrymme för en tilltänkt gång och cykelväg längs väg 168. Delägarna till samfälligheten ska vara införstådda med detta. Ingen justering av gång- och cykelvägens placering kommer att göras.

## Yttrande #52 (Sakägare 1)

Området där fastigheten ligger är föremål för ett detaljplanearbete för bostäder som påbörjas 2020 och det kommer troligtvis medföra behov av att på sikt dra VA ledningar som korsar vägen.

## Svar

Noterat.

## Yttrande/ synpunkt/ fråga #53 (Sakägare 3)

Har ej tagit del av hur vägbanan ska breddas eller på vilken sida av vägbanan GC-väg ska dras. Har tagit över fastigheten efter sin avlidna mor. Fastigheten är hans mormors hem och är ett soldattorp som han vill bevara till sina barnbarn.



Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

## Svar

Noterat.

### Yttrande/ synpunkt/ fråga # 54 (Sakägare 4)

Har precis renoverat utfart till väg 168. Infarten på andra sidan är direkt trafikfarlig då sikten är obefintlig i kombination med en mycket brant backe, därför är de beroende av att denna infart och parkering hålls intakt. Är tämligen nyinflyttade vilket gör att de kanske inte har helt rätt information att ge.

## Svar

Projektet uppdaterar ritningen och tar bort krysset. På det underlag som vi har så har in-utfarten inte sett ut att användas. I ett led att öka trafiksäkerheten föreslås direkta utfarter att stängas om det finns alternativ som anses bättre och säkrare.

### Yttrande/ synpunkt/ fråga #55 (Sakägare 5)

Har fiber på fastighet. Vill som tidigare ha flyttat bilvägen och ser då inga hinder för GC-väg. Vill se hur vår syn på framtiden är ang lösningen, då det byggs och flyttas fler och fler invånare som genererar biltrafik. Kan inte se att vår lösning med GC-väg är en bra helhetslösning för gång, cykel och biltrafikanter.

## Svar

Utredning har visat att vägen uppfyller krav på framkomlighet men brister gällande säkerhet för oskyddade trafikanter.

### Yttrande/ synpunkt/ fråga #56 (Sakägare 5 och 6)

Deras fastighet är en av de som ligger närmast vägen. Det innebär stor påverkan på deras boendemiljö då trafikmängden på senare år ökat långt mer än Trafikverkets kalkyler. Utredning på detta finns. Tjuvkil ligger på den trafikmängd som beräknas först kring år 2040. Vi är självklart mycket måna om vår boendemiljö (buller, avgaser) som på senare år gått från acceptabelt till bedrövligt. Dessutom har vår vattenbrunn fått sättningar mycket troligt orsakade av mycket och tung trafik. Anser att breddning av väg bara kommer att göra så att folk kör fortare och därmed buller. Anser att mätningar på trafik inte stämmer.

## Svar

Vilken utredning som detta yttrande refererar till är okänt för Trafikverket, men vi tar gärna emot den. Trafikverkets PM Trafik följer de föreskrifter för trafikprognostisering som gäller och bygger på uppmätt trafik.

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

**Yttrande/ synpunkt/ fråga #58 (Rep. Lokalpolisområde Kungälv/Ale)**

Fartreducerande åtgärd på raksträckan utanför/ i närheten av Grenvägen. En sträcka som redan idag är inbjudande att överstiga gällande hastighet. Kan till exempel även ha en minskad effekt på buller?

**Svar**

Busshållplatser med tillhörande gångpassage och refug planeras vid korsningen Grenvägen.

**Yttrande/ synpunkt/ fråga #59 (Sakägare 12)**

Kommer den nya slänten mellan vägen och vår tomt att innebära att vatten från vägen kommer att rinna in på vår tomt eller blir det nytt dike där mellan?

**Svar**

Trafikverket måste ta hand om vatten som kommer från sin anläggning. Hur det görs i denna punkt är svårt att säga. Utrymme för diken finns redovisade på planritningar. Diken visas på illustrationsritningar.

**Yttrande #61 (Sakägare 9)**

Accepterar inte det planerade läget för ny busshållplats. Vår utfartsväg från tomten mot Marstrandsvägen blir helt blockerad, se illustrationskarta 4. Föreslår istället placering ca 25-30 m åt vänster eller höger från vår utfart, plats finns.

**Svar**

Trafikverket har inte för avsikt att blockera denna gångväg ut mot väg 168.

Trafikverket ska se om en mindre justering av hållplatsens läge är möjlig så att gångvägen ansluter mot ny gångbana till/ från hållplatsen. Dock är så mycket som 25-30 m inte möjligt.

**Yttrande/ synpunkt/ fråga #62 (Sakägare 18)**

Har en synpunkt att det läggs en trumma på 1 000 mm diameter under väg 168 vid Kockholmen för att öka genomflödet av havsvatten. Kockholmen var före 1939 en egen ö men efter att vägen byggdes så har cirkulationen av vatten runt Kockholmen avstannat, vid Nordösundet lade man ner två trummor när den GC-vägen byggdes för några år sedan, vilket har haft stor nytta för cirkulation av vattnet. Skickar med karta för att beskriva.

## Skapat av

Mikael Andrén

## Dokumentdatum

2020-04-24

## Svar

Det är ingen uppgift som ingår i aktuellt projekt.

## Yttrande/ synpunkt/ fråga #63 (Sakägare 19)

Finns idag vatten och avlopp inklusive el draget längs Toftebergsvägen och vidare under Marstrandsvägen mot Gethagen. Dessutom en dragning från vändplan på Spaghamnsvägen rakt söderut under Marstrandsvägen mot Äslingsvägsområdet. Ny gång- och cykelväg kommer innebära borttagning av befintlig trädbarriär och medföra väsentligt ökat buller för flera fastigheter. Anser det nödvändigt med en bullerskärm från infarten mot Toftebergsvägen och sedan fortsatt en kort bit västerut mot befintlig jordvall då fastigheterna på norra sidan ligger nära vägen. Föreslås också att minska hastigheten till 50 km/h på hela sträckan för att minska buller. Finns många utfarter som också motiveerar begränsad hastighet. En ny bullerdämpande vägbeläggning kan också hjälpa till att dämpa. Sträckan intaget till Nordöbron är en raksträcka som inbjuder framförallt motorcyklar att köra snabbt och ge buller som resultat. En gångpassage/ refug och hållplats utan omkörning dämpar till viss del. Kan ytterligare åtgärder dämpa farten här?

## Svar

Trafikverket ser över möjligheten att sätta vägnära bulleråtgärder. Projektet föreslår en permanentning av 50 km/h på den sträcka som idag har säsong varierad hastighet.

Träd dämpar generellt inte särskilt mycket buller men bidrar till att visuellt "ta bort" trafiken, vilket ofta kan upplevas bullerdämpande.

Hastighetsdämpande åtgärder dimensioneras för de stora fordonen som trafikerar vägen. Därmed fungerar de dåligt på just motorcyklar, som dessutom inte sällan har undermålig ljuddämpning.

Trafikverket föreslår inte några andra hastighetsdämpande åtgärder.

## Yttrande/ synpunkt/ fråga #64 (Sakägare 10)

Finns ett antal rör och ledningar under väg 168 som försörjer Äslingsvägen. Tryckledning avlopp, vatten, el, tele och bredband. Går också en dagvatten kulvert som dränerar området ner till havet. Har idag en gångpassage vid 0/500 som önskas att den får vara kvar. En gångstig från området över väg 168 till en stig på andra sidan vägen.

## Svar

I nästa skede där vi går in mer i detalj avseende bland annat räcket utformning etcetera så tittar vi på exempelvis var det kan fungera att ha öppningar i räcket. Dock ska poängteras att räcket behöver ha en viss längd för att funktionen inte ska bli påverkad.

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

### Yttrande/ synpunkt/ fråga #65 (Sakägare 11)

Har en vattenbrunn som ligger ca 1,5-2m innanför tomtgränsen, det är det vattnet som är kopplat idag. Det går en dagvatten ledning under vägen till en brunn på vår tomt.

#### Svar

Noterat.

### Yttrande/ synpunkt/ fråga #66 (Sakägare 15)

I samband med ombyggnation av Matskärsvägen och vid anläggning av vatten och avlopp till det nya området har fastigheten vibrerat (skakat kraftigt). Entreprenören för ombyggnaden monterade en vibrationsmätare för att hålla vibrationerna nere på en acceptabel nivå. Vi är oroliga för arbete i ert projekt ska skada vår fastighet vad gäller anläggningsarbeten med tunga maskiner, eventuella trafikgupp för att hålla nere hastigheten (bör inte användas utanför vår fastighet). När arbetena är klara: att vi får en jämn och fin väg så att vi slipper vibrationer. Ser gärna att hastighetskamera monteras permanent på båda sidor om korsningen Matskärsvägen och vägen Lycke till Kornhall. Har varit många olyckor genom åren och hastigheten hålls bara av några få.

#### Svar

Vid entreprenadarbeten kommer det krävas maskiner och moment som orsakar vibrationer, exempelvis vid sprängning, packning etcetera. Vanligtvis inventeras hus, brunnar med mera innan arbetena påbörjas för att sedan kunna klargöra om skador uppstått som orsakats av entreprenaden. Vibrationsmätare kan sättas upp för att hålla koll på att vibrationerna inte överskrider vad som är tillåtet.

Farthinder i form av gupp är inte aktuellt i detta projekt.

Befintlig kamera kommer vara kvar men vi har inte i uppgift att sätta upp nya inom detta projekt.

### Yttrande/ synpunkt/ fråga #67 (Sakägare 16)

Vi önskar att väderskydd uppförs på busshållplatserna i anslutning till Hamnvägen ut mot Tjuvkils huvud. Både för passagerare och över cykelparkeringen. På Tjuvkils Ängar uppförs idag bostäder för 250 personer. Nästa etapp omfattar ytterligare ca 250 boende. Busshållplatserna samt cykelparkeringen kommer med all säkerhet utnyttjas flitigt framöver.

#### Svar

I samrådshandlingen angavs att hållplatserna som får väderskydd är de som trafikeras av buss mot Kungälv. Det innebär att hållplatslägena Intaget (ny hållplats) och Gulskärsvägen (ny hållplats) får väderskydd. Hållplats Tjuvkilsboden utrustas båda lägena på väg

## Skapat av

Mikael Andrén

## Dokumentdatum

2020-04-24

168 med väderskydd. Efter synpunkter från några boende så kommer vi sätta väderskydd även på Toftebergsvägen för resande mot Kungälv.

Inga tak över cykelparkeringarna planeras.

### Yttrande/ synpunkt/ fråga #68 (Sakägare 24)

Detta är lite av vad som finns runt vår utfart mot Marstrandsvägen och vår fastighet.

Det går ju mer saker under Marstrandsvägen, vid utfarten, bland annat el-kabel som går alldeles i kanten av diket mot Humleskärsvägen, samt telefoni i närheten av vägen.

Notera brunnen som ligger en bit bort från huset, samt diket som är "undermåligt" och vägtrumman under Marstrandsvägen.

Se bifogad skiss. Samt tidigare mail ang. diket. Bifogat finns protokoll som rör dikningsföretaget.

### Svar

Noterat.

### Yttrande/ synpunkt/ fråga #69 (Sakägare 3)

Tycker att bussen bör ha fickor på alla 4 hållplatserna. Det är som en "Port" att möta den äldre bebyggelsen med sina pampiga träd och stenmurar när man kommer runt kurvan på väg 168.

Vad blir kvar på den norra sidan av väg 168? De två stora kastanjeträden och stenmuren försvinner med den sträckningen gång o cykelbanan ska ha enligt er. Tjuvkilsboden göms bakom ett bullerplank.

Hoppas att mitt gamla släktsoldattorp får vara näst intill orört med sin trädgård. En tanke för att bevara "porten" mot Tjuvkil är att ge gång- och cykelbanan en helt ny sträckning just här. Att man höjer upp gång- och cykelbanan innan kurvan och drar den över berget för att nå Matskärsvägen bakom dessa två fastigheter för att bevara stenmurar och de stora träden som finns vid vägkanten idag.

Förslag på lösning med hållplats:

1. Ni låter busshållplatsen ligga där den är men gör ett västligt intrång på vår mark, men med samma läge.
2. Ni flyttar vårt hus till andra sidan om ladugården.
3. Löser in fastigheten.
4. Tänker om helt och gör en cykelparkering och en skyddad busshållplats norr om väg 570 där även bussen till Kärna kan hämta resenärer. Bifogad karta för tydligande.

T M M I I M M C

## Skapat av

Mikael Andrén

## Dokumentdatum

2020-04-24

## Svar

Valet att ha varannan hållplats som stopphållplats (bussen stannar på körbanan) och varannan med ficka är dels att sakta ner hastigheten för övriga fordon, men att samtidigt ge möjlighet att passera så man inte behöver stanna bakom bussen genom hela Tjuvkil.

Stenmurana som påverkas har vi för avsikt att flytta och återbygga.

Hållplats Tjuvkilboden mot Kungälv har vi för avsikt att behålla i sitt nuvarande läge för att undvika intrång i trädgården.

## Yttrande/ synpunkt/ fråga #70 (Sakägare 17)

Bifogar tidigare inskickade synpunkter och yttranden angående bullerutredning och begäran om åtgärder för vattenintrång från vägdiken. Bifogat finns kartor och bilder samt brev.

## Svar

Inom projekt väg 168 Tjuvkil kommer vi i framtagning av bygghandling/ förfrågningsunderlag (troligen under 2021) säkerställa att vägdagvatten tas om hand i diken på aktuell sträcka. Jag vidarebefordrar Ert yttrande till Trafikverkets ansvariga för driften av vägen Erika Åkerblom och Sven-Åke Löfvenholm.

Bullerskydd byggs för befintliga bostadshus.

## Yttrande/ synpunkt/ fråga #71 (Sakägare 20)

Önskar fortfarande förbifart. Undrar vilka riksintressen som hindrar den dragningen? Om ej möjligt krävs ordentligt och insynskyddat bullerplank mot fastighet. Förordar riktiga hållplatser med ficka samt att hållplats Saltskärsvägen flyttas längre mot den infarten. Riktiga refuger på vägen, ej målade. Fartkamera i riktning mot Kungälv. Önskar även 50 km/h på hela sträckan från Gethagen till Nordösund. Ställer sig för övrigt bakom framtaget förslag.

## Svar

Förbifart är inte aktuellt.

Befintlig fartkamera är tänkt att vara kvar, dock inga nya inom aktuellt projekt.

Varannan hållplats är tänkt att utformas med ficka och varannan stannar bussen på vägen. Det stoppar upp hastigheten kring stannande buss. Passager vid hållplatserna med tillhörande fysiska refuger och kringliggande spärrområden är tänkta att förhindra omkörning av buss som stannar i körfältet.

Projektet planerar för 50 km/h permanent på den sträcka som idag har säsong varierad hastighet.

## Skapat av

Mikael Andrén

## Dokumentdatum

2020-04-24

Enligt våra bullerberäkningar är er fastighets första våning inte utsatt för buller över gränsvärdet 55 dB(A). Däremot är värdet för er andra våning 57 dB(A) vilket gör att vi kommer se vidare om det kan behövas fastighetsnära åtgärder.

**Yttrande/ synpunkt/ fråga #72 (Sakägare 22)**

Följande text kommer från ett 7 sidor långt dokument. Flertalet frågor är sedan tidigare besvarade och tas därmed bort. Viss redigering har därmed utförts.

//projektledare Mikael Andrén.

## Slutsats/ summering

- PM Trafikprognos och kapacitetsanalys Väg 168 Tjuvkil 2019-11-29 innehåller så många felaktigheter och brister att inga slutsatser kan göras angående kapacitet på väg 168 genom Tjuvkil baserat på prognosen från 2019-11-29.
- Miljökonsekvenser måste uppdateras och beräknas med rätt trafikflöden år 2040. Och enligt försiktighetsprincipen inkludera maximal exploatering.
- Kungälv Kommun lämnar felaktiga och bristfälliga underlag till TRV. Uppdaterade och av kommunfullmäktige godkända underlag måste tas fram och inkluderas som indata.
- Redan år 2022 kommer trafiken på väg 168 genom Tjuvkil att överstiga de av TRV angivna trafikflödet år 2040.
- Projektet kommer med nöd och näppe klara trafikkapaciteten vinterhalvåret fram till 2040 om inga ytterligare exploateringar görs efter 2022! Kapacitetsbrist kommer att uppstå i korsningen väg 570/168 redan innan 2030 sommartid.
- Kungälv kommuns exploateringsplaner efter 2022 måste stoppas då kapacitet inte finns för ytterligare exploatering efter redan beslutade planer fram till 2022.
- SDT, somarmedeltrafik kan och skall användas för dimensionerande prognoser för turistvägar, läs väg 168 med kraftig sommartrafik.
- PM trafikprognos uppfyller inte TRV:s interna SKA-krav
- Trafikprognosen måste göras om med rätt indata. Och trafikflödet/kapacitet vid tänkt öppnings år måste beräknas.

## Öppna frågeställningar

I mitt brev daterat 2018-02-15 med synpunkter på föregående prognos PM listade jag ett antal frågeställningar, jag anser att nedanstående frågor fortfarande saknar Svar

1. Mätutrustning fanns på plats i Tjuvkil med omnejd från tidig vår till sen höst 2017. Varför redovisar ni inte resultat från hela denna period?

## Skapat av

Mikael Andrén

## Dokumentdatum

2020-04-24

2. Vilken påverkan på trafikflödet genom Tjuvkil har en hastighetssänkning från 70 km/h till 60 km/h respektive från 50 km/h till 40 km/h på respektive avsnitt av utredningsområdet.
3. Hur kommer en nedsättning av hastigheten till 30km/h vid gångpassager att påverka trafikflödet/kapaciteten genom Tjuvkil?
4. Vad är maximal accepterad trafik (ÅDT) vid öppningsåret och vid dimensionerande året på en 6,5 meter bred landsväg med separat gång och cykelbana vid 1 % respektive 2 % årlig trafiktillväxt

## Svar

Trafikverket har fått uppgift från Kungälv kommun gällande planerad utbyggnad som baseras på gällande översiktsplan, vilken anges i PM i tabell 2 och uppgår till 1 000 bostäder samt viss ökning av verksamheter. Dock har bland annat utbyggnadsplaner för Södra Koön (ca 300 bostäder) utgått. I kommunens underlag redogörs det för både pågående och beslutade utbyggnadsplaner enligt kommunens portföljtidsplan.

Trafikverket anser att de antaganden Ni gjort avseende prognos inte är rimliga. Trafikverket tolkar Ert resonemang som att Ni dels i den procentuella uppräknigen tar full höjd för de ökningarna som orsakas av nybyggnation av bostäder och verksamheter, dels läggs etablering på som är högre än vad kommunen planerar. Dessutom läggs exploatering på successivt vartefter de byggs, vilket gör att de därmed även räknas upp med det procentuella påslaget. Det gör att Er beräknade trafikmängd är orimligt hög och inte realistisk.

I Trafikverkets PM har vi utgått från mätning utförd 2017 och räknat med en rimlig procentuell ökning. Till det har vi lagt fem fordonsrörelser per planerat boende och adderat till prognosåret 2040. Det ger att Trafikverkets prognos räknar med en årlig ökning mellan 2017 och 2040 med drygt 3,8 %. Ni anger att en rimlig årlig trafikökning borde vara 2-3% under perioden 2022-2040 (sid 2 i Ert dokument daterat 2020-03-24). Trafikverket anser inte att trafiken från färdigställda bostäder ska läggas till successivt, då det ger fel prognos och därmed fel bild av framtida trafik.

Värt att notera är att aktuellt projekt ger förutsättningar som kan omfördela trafiken till andra fordonsslag och därmed minska trafiken i Tjuvkil. Det genom att kortare resor mellan fastigheter eller till bad/hamn kan ske med exempelvis cykel. I prognosen finns inte heller hänsyn tagen till omflyttning till exempelvis kollektivtrafik.

Vi kommer att sammanfatta Era synpunkter till Trafikverkets samrådssammanställning, och som ingår i fastställningsprövningen av vägplanen. Fastställningsprövningen inleds i slutet av 2020 och kommer pågå under första halvåret 2021. Vid fastställelseprövningen görs en bedömning av hur avvägningarna har gjorts mellan allmänna och enskilda intressen som berörs av vägprojektet, och hur detta rimmar med lagstiftningens krav på att intrång och olägenheter ska minimeras utan att det därför uppstår oskäligen kostnader. Även den formella hanteringen av planen bedöms.



## Skapat av

Mikael Andrén

## Dokumentdatum

2020-04-24

Enligt Västra Götalandsregionen och Kungälv kommun finns inga planer på att bygga någon förbifart. Därmed orsakar försening av detta projekt försening av förbättrande åtgärder som underlättar trafik- och bullersituationen för boende i och kring Tjuvkil. Fortsatt försening orsakar även fördröjningar vilket i sin tur kan leda till att projektet åter igen stoppas eller läggs ner.

## Svar "Öppna frågeställningar

1. ÅDT (årsdygnstrafik) baseras på mätningar gjorda under olika tider. ÅDT är en statistisk siffra som tar hänsyn till årstid, dygnsvariationer med mera och ger en snittbild över trafiken på den aktuella platsen. Att redovisa all data är inte relevant.
2. Projektet har utgått från att sträckan som idag har säsongsvarierad hastighet ska permanent skyltas till 50 km/h. En hastighetsänkning från 70 km/h till 60 km/h respektive 50 km/h till 40 km/h bedöms inte ha jättestor effekt på kapaciteten.
3. Det är inte aktuellt att sänka hastigheten enligt frågeställningen. Det skulle sannolikt innebära falsk säkerhet att utföra en sådan åtgärd. Genom att anlägga refuger kommer passage kunna ske ett körfält i taget. Avsikten är inte att prioritera gångtrafikanter utan att underlätta deras passage.
4. Utifrån känslighetsanalysen kan slutsatsen dras att trafiken drygt kan dubblas utan att kapacitetsbrist uppstår men att en tredubbling inte kommer att fungera.

## Yttrande Tjuvkils Västra Vägsamfällighet #73 (Sakägare 23)

Har skrivit utförligt om varje punkt i bifogat dokument för mer läsning.

1. Det nya bullerplanket omedelbart öster om utfarten från Grenvägen - utefter Marstrandsvägens södra sida. Vi önskar att övre delen av bullerskärmen blir genomskinlig.
2. Vi uppskattar förslaget om en mittrefug i Marstrandsvägen vid utfarten vid Grenvägen.
3. Vi vill inte ha en alltför smal refug för busshållplatsen för färd in mot Kungälv.
4. Vi vill gärna ha en fartkamera på Marstrandsvägen öster om Grenvägen – en fartkamera som fotograferar trafik som kör österut på den långa raksträckan i riktning mot Kungälv.
5. Mjukare sväng vid Grenvägens utfart mot Marstrandsvägen vid sväng österut.
6. Minska inte tvärsnittet för vägtrumman under Marstrandsvägen som ligger omedelbart öster om Grenvägen när ni bygger ny gång- och cykelbana och nya refuger för busspassagerarna på var sida av Marstrandsvägen.

## Skapat av

Mikael Andrén

## Dokumentdatum

2020-04-24

## Svar

Trafikverket tittar på plank som till viss del kan bli genomskinliga.

Bef kamera kommer finnas kvar men projektet har inte fått i uppgift att sätta fler.

Trummor ses över så de fungerar. Avseende svängen har radien gjorts något större än dagens.

## Yttrande/ synpunkt/ fråga #74 (Flera sakägare)

Vi ska ha förbifart. Det ska mätas luft och buller.

## Svar

Förbifart är inte aktuellt.

Bullersituationen finns redovisad i PM Buller; finns på Trafikverkets hemsida ([www.trafikverket.se/vag168-tjuvkil](http://www.trafikverket.se/vag168-tjuvkil)).

Luftkvalitetens nivåer är främst kopplade till höga trafikflöden och tät bebyggelse (tätare än i Tjuvkil). I detta projekt går vägen till största delen genom öppna marker där partiklar och förorenande ämnen snabbt spädas ut till halter där de inte är skadliga. Inga mätningar av luftkvaliteten har gjorts, eller planeras att göras i Tjuvkil då man utifrån mätningar på andra liknande platser kan se att den trafikmängd som finns i området inte ger upphov till nivåer som föranleder att några åtgärder behövs. Samma bedömning har gjorts för den trafikökning som förväntas komma i framtiden. Enligt Naturvårdsverket har också luftmiljön på landsbygden utanför tätorterna generellt förbättrats avsevärt de senaste 40 åren.

Vill ni se hur luftkvaliteten ser ut regionalt finns information om genomförda mätningar utförda i centrala Kungälv redovisade på Kungälvs kommuns hemsida och på Göteborgsregionens hemsida. Som jämförelse understiger resultatet från dessa mätningar miljökvalitetsnormerna, en luftsituation som sett till tätare bebyggelse och mer frekvent trafik ändå bör vara sämre än den i Tjuvkil.

Miljöbeskrivningen i vägplanen ska i den utsträckning det är nödvändigt och med hänsyn till åtgärdens art och omfattning innehålla de uppgifter som behövs för att uppfylla syftet med lagstiftningen. Detta innebär att de viktigaste miljöaspekterna ska behandlas ingående, men också att miljöaspekter av liten relevans för vägplanen kan behandlas översiktligt eller inte alls.

Luftkvaliteten i området runt väg 168 genom Tjuvkil är en sådan aspekt som genom att den inte bedömts överstiga riktvärdena i Miljökvalitetsnormerna, därmed bedöms ha liten relevans för vägplanen. Därför beskrivs denna aspekt inte i vägplanen. Då vägplanen huvudsakligen hanterar en gång- och cykelväg och inte kommer att generera mer trafik till området, är åtgärden också av sådan art att luftmiljön inte är en stor beröringsfaktor.

## Skapat av

Mikael Andrén

## Dokumentdatum

2020-04-24

Målen för luftkvalitetens nivåer preciseras genom miljökvalitetsnormerna och beskrivs i Luftkvalitetsförordningen (2010:477). Luftmiljön hanteras också i miljökvalitetsmålet Frisk luft.

### Yttrande/ synpunkt/ fråga #75 (Sakägare 38)

Vid Toftebergsvägens utfart behövs bullerskärm både öster och väster om utfarten. Fastigheterna närmast väg 168 är ej byggda på berggrund, sprängning bör göras med begränsade laddningar och med stor försiktighet. Vid tidigare besiktning av er konsult konstaterades det att vår fastighet behöver bullerskydd på altanen i söder. Höj och sänkbara glasräckan är ett alternativ som ej förändrar fastighetens stil permanent.

### Svar

Eventuellt kan skärm bli aktuell på Toftebergsvägens östra sida för att skydda de två närmaste fastigheterna. Er fastighet kommer utredas för eventuell fasadnära åtgärd. Vilken form återkommer Trafikverket med.

### Yttrande/ synpunkt/ #76 (Sakägare 25)

Privatpersoner har fått igenom att 50-sträckan även blir 50 km/h på vintern vilket vi tycker är bra. Finns ingen plats för gångtrafikanter att gå på sidan av vägen. Biltrafikanterna tar i många fall inte hänsyn till fotgängare. Trycker ner gångtrafikanterna i diket om de får möte istället för att sakta in. Förekommer mycket omkörningar på sträckan. Förslag: Tillfällig hastighetsnedsänkning till 50km/h maj, juni, juli och augusti fram till brofästet samt omkörningsförbud på hela raksträckan.

### Svar

Projektet har i uppgift att permanenta 50 km/h på den sträcka som har/ haft variabel hastighet.

### Yttrande Skanova #77 (Skanova)

Skanova har inget att invända mot förslaget. På bifogad lägeskarta är Skanovas anläggningar inom och intill aktuellt område markerade. Om Skanovas anläggning blir berörda, tag kontakt med Skanova i god tid för vidare diskussion.

### Svar

-

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

### Yttrande/ synpunkt/ fråga #78 (Sakägare 6)

Undrar hur bullernivåer ska lösas hos oss. Har inga planerade åtgärder enligt er utredning, varför? Er bullerexpert hade ingen aning på samrådet. En hastighetsänkning till 40 km/h från östra delen av 50 km/h-sträckan skulle göra saken bättre. (nuvarande 50-sträcka vintertid). Anser inte att en GC-väg förbättrar boendemiljön utan gör den värre när bilisterna upplever vägen som säkrare. Det är omkörningsförbud på sträckan, men bara skyltat. Inte något heldraget. Uppskattar om det blir heldraget snarast. Bifogar dokument från 1996 vad folk i Tjuvkil tyckte då.

### Svar

Läget på er infart gör att vägnära åtgärd (plank, vall etcetera) inte är möjlig. Vi har i vårt arbete med buller angivit att er fastighet ska utredas vidare för fastighetsnära åtgärder. Vi planerar återkomma med det.

I projektet har vi planerat för att 50 km/h ska permanentas på den sträcka där hastigheten varierar under året. Planen var att vi skulle ansöka om det i samband med byggnation. Nu har dock Länsstyrelsen beslutat sänka hastigheten på sträckan redan under april på initiativ från boende längs vägen.

Vi har i vårt uppdrag att ändra hastigheten till 50 km/h, vilket är vad vi utgår från.

Anledningen till att det inte är målat heldragen linje är för att det är tillåtet att köra om traktorer och motorredskap.

### Yttrande/ synpunkt/ fråga #81 (Sakägare 27)

Ser på en karta att ni under byggandet behöver använda vår parkering, min fråga blir då: var gör vi av våra fordon?

### Svar

Tillfällig nyttjanderätt justeras så att vi inte använder parkeringen.

### Yttrande/ synpunkt/ fråga #82 (Sakägare 28)

Vår inomhusmiljö är ok, men viktigt att vi får en bra utomhusmiljö i allmänhet och på vår altan i synnerhet. Vi förväntar oss ett personligt möte där vi gemensamt kan titta på alternativ. Av säkerhetsskäl och miljö är det viktigt att hastigheten genom Tjuvkil sänks till 50 km/h. Mellan Saltskärsvägen och Gulskärsvägen är det en lång raka, här behövs något som gör att trafikanterna håller hastigheten. Hastighetskamera, refug eller liknande. Vi ser fram emot en fungerande cykelväg genom Tjuvkil. Då GC-vägen ligger kloss an biltrafiken önskar vi någon typ av avskiljare i form av staket för ökad säkerhet.

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

## Svar

Fastigheten kommer utredas för fastighetsnäraåtgärder.

Någon direkt hastighetsdämpande åtgärd planeras inte mer än refuger vid gångpassager med tillhörande spärrfält som till viss del hindrar omkörningar.

Gångvägen kommer få en kant av så kallat gcm-stöd<sup>2</sup> som är en betongsten som skiljer bilväg mot gång- och cykelväg. Det gäller på sträcka med 50 km/h. På sträckorna med 70 km/h planeras för räcke.

## Yttrande/ synpunkt/ fråga #83 (Sakägare 32)

### Platsbesök

Boende är oroade över det intrång som visas på planer på deras fastighet. Befintlig mur är tänkt att byggas om vilket torde vara relativt kostsamt och tar en stor del av fastigheten. Trafikverket borde överväga att utföra breddningen på södra sidan av vägen så befintlig mur inte påverkas. Fastigheten har flertalet brunnar samt ledningar från dessa som kan komma att påverkas. Huset står på stengrund. Hur påverkas den när entreprenadmaskiner arbetar nära?

På tomten står ett antal träd/ fruktträd. Några är större och sannolikt påverkas rotsystem vid schaktarbeten. De boende är oroade över bullersituationen, vilken har ökat på senare år. Bor på en sträcka där omkörningar görs (på grund av väglinjen). Går det att få hastighetsdämpande åtgärder?

## Svar

Hastighetsdämpande åtgärder i form av mittrefug vid gångpassagen är aktuellt i korsningen Gulsjärsvägen där busshållplatser är planerade. I övrigt är inga andra direkta hastighetsdämpande åtgärder planerade här. Däremot kan den något ändrade karaktären av vägen med gång- och cykelbana samt planerad hastighetsgräns om 50 km/h året runt göra så hastigheten och bullret dämpas. Er fastighet kommer utredas för fastighetsnära åtgärder vilket innebär att en inventering avseende byggnadens konstruktion, fasad, fönstertyp etcetera undersöks. Trafikverket ska se över möjligheten att minska intrånget och helst undvika att muren behöver flyttas. Dock är det ett avvägande som behöver göras då det innebär en större bergschakt på södra sidan av vägen med hus ovanpå.

## Yttrande #84 (Bohus Räddningstjänstförbund)

Vi har inget speciellt att erinra i frågan.

<sup>2</sup> Ett gcm-stöd är en betongsten som är 4 decimeter bred och cirka 12 centimeter hög. På stöden kan reflexstolpar placeras för att ytterligare tydliggöra gränsen mellan fordons- och cykeltrafik.

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

Svar

-

## Yttrande/ synpunkt/ fråga #85 (Sakägare 6)

Det är ju väldigt tråkigt för oss att vi som förmodligen har de högsta bullervärdena längs sträckan inte ska kunna få någon acceptabel miljö att vistas i utomhus i framtiden heller.

Att bullerskydda huset i sig är ju bra så man kan slippa vakna 04:45 på mornarna men hjälper ju ändå inte.

Det har varit bedrövligt de senaste 10 åren.

Vi har ju heller inga möjligheter att få sålt huset, till ett vettigt pris, med dagens förutsättningar och än mindre med vetskapen att trafikmängden kommer att öka dramatiskt fram till 2040, oavsett vems kalkyler man tittar på.

Om ni nu har 50 km/h som hastighet som mål i ert uppdrag så är väl det fullt möjligt att ändra på så att vi och våra grannar kan slippa få det värre än vi har det.

40 km/h från "kurvan" till Gulsjärsvägen är absolut inget konstigt om man ser hur det ser ut på andra ställen i landet. Det är stor skillnad på 50 och 40. Speciellt psykologiskt för bilisten.

Ibland har man hört någon säga att vägen gick där när ni flyttade dit, så då får ni ta det. Det var 30 år sedan och på den tiden gick Instöfärja och kommunen hade byggstopp på allt ute vid kusten.

Nu vill man förtäta så mycket det går för att finansiera VA bl.a. (som Wiktorsson sagt)

Kungälv kommun är helt ansvariga för vår försämrade boendemiljö och Trafikverket kan inte göra något åt det!

Sedan ska detta tänkta GC-projekt göra vägen knappt farbar under de 1,5 – 2 års tid som ni planerat.

Dagens problem med Stället-Risby etappen är ju bara en uppvärmning inför detta.

Med möjligheterna i det gamla alt. A/B skulle ni kunna bygga vägen i det närmaste ostört till en mycket billigare peng!! Allvarligt talat!!

Svar

Anledningen till att det inte går att bullerskydda er fastighet med vägnära åtgärder är på grund av hur er in-/ utfart är placerad. Ett plank behöver vara tätt och blir verkningslöst om det görs en öppning i det så ni kan ta er in på er fastighet. Det är inget vi kan göra något åt i detta projekt. Då återstår fastighetsnära åtgärder.

Att förlägga väg 168 i annan sträckning är inte en del inom aktuellt projekt.

## Skapat av

Mikael Andrén

## Dokumentdatum

2020-04-24

**Yttrande/ synpunkt/ fråga #88 (Sakägare 46)**

Anser att vi behöver bullerskydd när vägen blir utbyggd.

**Svar**

Enligt de beräkningar som gjorts ligger Er fastighet över riktlinjerna för buller och möjliga fastighetsnära åtgärder ska utredas för fastigheten.

På nedanstående länk finns underlag om projektet, bland annat ett PM Buller som beskriver dagens situation och möjliga åtgärder. (Klicka vidare till "Dokument för projektet" och "Aktuella handlingar")

[www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/vi-bygger-och-forbatttrar/vag168-genom-tjuvkil/](http://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/vi-bygger-och-forbatttrar/vag168-genom-tjuvkil/)

**Yttrande/ synpunkt/ fråga #90 (Sakägare 29)**

Önskar bullerplank/ skydd till fastighet.

Höga bullernivåer redan idag, svårt att vara utomhus på altan. Om väg och personer kommer närmare blir det ännu högre. Samt ökad trafik med nybyggen.

Hållplats som stoppar upp trafiken, vilken blir ståendes framför fastigheten.

**Svar**

Fastigheten kommer utredas för fastighetsnära åtgärder.

Körbanan kommer marginellt närmre fastigheten. Busshållplatsen är inte placerad mitt för bostaden utan snett åt väster. Då det avser hållplats för trafik mot Kungälv så kommer trafiken som stoppas upp när bussen stannar inte att stå utanför fastigheten.

**Yttrande/ synpunkt/ fråga #92 (Sakägare 47)**

Önskar fler fartkameror som gör att hastigheten hålls. Många kör för fort. Störs av buller och vill inte att nya hållplatsen placeras utanför dennes fastighet. Det ger mer buller och dålig luft. Luften anser hon är mycket dålig.

**Svar**

Projektet inte har som uppgift att sätta fler kameror. Däremot kan hållplatsen, refug vid passage och den ändrade sektionen med gång- och cykelväg, göra att hastigheten kan säkras. Dessutom kommer skyltad hastighet att sänkas på aktuell sträcka.

Luftkvalitetens nivåer är främst kopplade till höga trafikflöden och tät bebyggelse (tätare än i Tjuvkil). I detta projekt går vägen till största delen genom öppna marker där partiklar och förorenande ämnen snabbt spädas ut till halter där de inte är skadliga. Inga mätningar av luftkvaliteten har gjorts, eller planeras att göras i Tjuvkil då man utifrån

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

mätningar på andra liknande platser kan se att den trafikmängd som finns i området inte ger upphov till nivåer som föranleder att några åtgärder behövs. Samma bedömning har gjorts för den trafikökning som förväntas komma i framtiden. Enligt Naturvårdsverket har också luftmiljön på landsbygden utanför tätorterna generellt förbättrats avsevärt de senaste 40 åren.

Vill ni se hur luftkvaliteten ser ut regionalt finns information om genomförda mätningar utförda i centrala Kungälv redovisade på Kungälvs kommuns hemsida och på Göteborgsregionens hemsida. Som jämförelse understiger resultatet från dessa mätningar miljökvalitetsnormerna, en luftsituation som sett till tätare bebyggelse och mer frekvent trafik ändå bör vara sämre än den i Tjuvkil.

Miljöbeskrivningen i vägplanen ska i den utsträckning det är nödvändigt och med hänsyn till åtgärdens art och omfattning innehålla de uppgifter som behövs för att uppfylla syftet med lagstiftningen. Detta innebär att de viktigaste miljöaspekterna ska behandlas ingående, men också att miljöaspekter av liten relevans för vägplanen kan behandlas översiktligt eller inte alls.

Luftkvaliteten i området runt väg 168 genom Tjuvkil är en sådan aspekt som genom att den inte bedömts överstiga riktvärdena i Miljökvalitetsnormerna, därmed bedöms ha liten relevans för vägplanen. Därav beskrivs denna aspekt inte i vägplanen. Då vägplanen huvudsakligen hanterar en gång- och cykelväg och inte kommer att generera mer trafik till området, är åtgärden också av sådan art att luftmiljön inte är en stor beröringsfaktor.

Målen för luftkvalitetens nivåer preciseras genom miljökvalitetsnormerna och beskrivs i Luftkvalitetsförordningen (2010:477). Luftmiljön hanteras också i miljökvalitetsmålet Frisk luft.

#### Yttrande/ synpunkt/ fråga #93 (Sakägare 4)

Vi önskar göra ett tillägg vad gäller vår tomt som går längs Marstrandsvägen.

Tas vår häck bort önskar vi ett bullerplank hellre än en ny häck av något slag. Det är en väldigt hög bullernivå här utanför.

#### Svar

Fastighetsnära åtgärder utreds. Om häck tas bort ersätts den normalt.

#### Yttrande #94 (Västtrafik)

Bekräftar de förutsättningar avseende hållplatslägen, antal, utformning och utrustning som vi är överens om.

#### Svar

Noterat.



Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

### Yttrande/ synpunkt/ fråga #95 (Bohusläns Museum)

Har inget att invända mot förslaget. Den mest kritiska punkten är den trånga passagen förbi kurvan vid entré till Tjuvkil från öster. Eftersom detaljförslaget på denna punkt inte är framtaget vill vi få möjlighet att återkomma när detta föreligger. Beträffande stengårdsgårdar önskar vi att varsamhet visas mot dessa och att de får behålla sin ursprungliga sträckning. Om det inte är möjligt förespråkar vi att de flyttas ett kort stycke och återuppförs. Bohusläns museum anser att ni bör kontakta Länsstyrelsens kulturmiljöenhet eftersom fornlämning Lycke 223/L1959:3749 berörs av planerat arbete. Tillstånd krävs för ingrepp i fornlämning. Kan medföra att arkeologiska insatser krävs.

### Svar

Projektet samråder med Länsstyrelsen.

Någon mer detaljerad lösning kommer inte tas fram innan vägplanen planeras att fastställas. Något mer samråd är ej planerat. Utställning av granskningshandling är nästa skede. Granskningshandlingen kommer i stort visa samma ritningar med smärre justeringar av sådant som framkommit under samrådet.

Stengårdsgårdar kommer att behöva flyttas men planeras att återuppbyggas. Arbetet sker i samråd med Länsstyrelsen.

### Yttrande/ synpunkt/ fråga #96 (Sakägare 30)

Vi vill att en bulleranalys genomförs. Gränsen för vår fastighet kommer, när förslaget genomförs, väsentligt närmare väg 168. I nuläget finns en uppvuxen och klart ljuddämpande häck, som torde försvinna. Häcken bör ersättas av ett ljuddämpande plank.

### Svar

Bullerberäkningar har gjorts. Fastigheten är föreslagen utredas vidare för fastighetsnära åtgärder. Fordonstrafiken kommer inte gå närmare er fastighet än vad den gör idag.

### Yttrande/ synpunkt/ fråga #97 (Sakägare 48)

Fastighetsägaren nämnde att det finns en befintlig infart som föreslås stängas i illustrationsplanen men som fastighetsägaren påpekade att infarten idag används och behöver vara kvar och därmed infarten anpassas när det gäller dike och öppning av räcke.

### Svar

Utfarten föreslås stängas. Utfart ska enligt byggnadsplan från 1959 och förrättning från 1988, ske åt norr. Enligt tidigare yttrande från Vägverket är utfarten inte godtagbar.

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

### Yttrande/ synpunkt/ fråga #98 (Sakägare 31)

Som ordförande i Truskärsvägens VA samfällhetsförening sänder jag er information om att vi har en gemensamhetsanläggning för vatten och avlopp som korsar under Marstrandsvägen enligt bifogad karta.

#### Svar

Noterat.

### Yttrande/ synpunkt/ fråga #99 (Sakägare 32)

Har länge eftersträvat en säkrare miljö för oskyddade trafikanter genom Tjuvkil, det är positivt att man planerar GC-väg. Vi accepterar dock ej nuvarande planer gällande intrång på vår fastighet såsom de presenterats. Skälen är att värdet på vår fastighet och vår livsmiljö ej kan bibehållas om planerna genomförs på det sätt som skissats. Vi förordar istället att mark för breddning och GC i anslutning till vår fastighet i huvudsak tas på den södra sidan, dvs att ni ändrar linjedragningen vid vår fastighet och förskjuter hela vägkroppen söderut. Nedan följer en sammanställning av de värden som riskerar att gå till spillo samt förslag på alternativ till liggande ombyggnadsplaner. Vi vill också tydligt uttrycka att vi förväntar oss en dialog tillsammans med projektgruppen för att tillsammans kunna hitta de bästa lösningarna både för dragning av GC-bana och för vår fastighets fortlevnad.

#### Svar

Efter att ha sett över utformningen av vägen och möjligheten att utföra breddningen på södra sidan om väg 168 förbi Er fastighet, har vi konstaterat följande; Bedömningen är att kostnaden och omfattningen av den bergschakt som krävs i kombination med geotekniska åtgärder för att utöka och säkra befintlig vägbank på vägens södra sida är för stor. Därför föreslås även fortsättningsvis att breddningen för gång- och cykelbanan utföras på vägens norra sida.

Vi föreslår däremot att sektionen (vägens bredd) minskas genom att vi föreslår en annan lösning för avvattning. Det gör att intrånget minskar. Genom att minska sektionen bedömer vi att den västra kan stå kvar i sitt ursprungliga läge.

### Yttrande/ synpunkt/ fråga #100 (Sakägare 22)

Fastighetsägare informerar om att fastigheten får telefon och bredband via jordkabel från telestolpe på norrsidan om väg 168 stående strax öster om infarten till Gulsjärsvägen. Har ett servitut på att kunna nyttja vattenbrunnen belägen på sydsidan om väg 168 belägen i nordöstra hörnet av ängsmarken. I kvartersmarken mellan väg 168 och Gulsjärsvägen finns 2 avloppsbrunnar som ej har använts på mer än 30 år. På kvartersmarken mellan fastigheten och väg 168 finns en anlagd bullervall, mer än 30 år gammal. Bullervallen består av sprängsten toppad med jord och på toppen av vallen finns en

## Skapat av

Mikael Andrén

## Dokumentdatum

2020-04-24

häck av tuja. Bullervallen sänker bullret med ca 5dBA, uppmätt. Det skiljer ca 5-7 dBA mellan altanen/ uteplats och balkong. Mellan väg och balkong är det fri sikt dvs inget skydd från bullervallen och det uppmäts kontinuerlig bullernivåer, > 70 dBA på balkongen. Jag yrkar på att befintlig bullervall ej ska påverkas av projektet. Att alla åtgärder görs söder om bullervallen. Och att den befintliga bullervallen lämnas opåverkad. Mellan boningshuset och väg 168 finns en djupborrad brunn som förser fastigheten med vatten.

### Svar

Vi noterar de uppgifter om ledningar som du lämnat. Funktionen på dessa kommer upprätthållas eller ersättas i största möjligaste mån.

Trafikverket har som utgångspunkt att undvika intrång på fastigheter, vilket även uppnås i detta fall. Er fastighet kommer utredas vidare för fastighetsnära åtgärder.

Ersättning för häckar etcetera diskuteras i senare skede.

### Yttrande #101 (Naturskyddsföreningen i Kungälv)

1. Hastigheten bör begränsas till 50 km/h genom Tjuvkils samhälle. Den sträcka som berörs inom planområdet är 3km. Tiden ökar endast med 1 minut att köra. Betydande fördelar: Minskade utsläpp, lägre ljudnivå, ökad trafiksäkerhet, minskade risker i vägkorsningarna, kan minska behov av vägbreddning för mindre ingrepp i miljön.
2. Ljus asfalt bör användas för GC-banan. Den asfalt som vanligen används på vägar ljusnar genom bilarnas slitage då kvartsiten kommer fram. Cyklisterna och gående ger inte upphov till motsvarande slitage. Blir lättare att upptäcka gående vilket blir särskilt betydande där det ej är belysning.
3. I utredningen diskuteras avgränsning mellan vägbanan och GC mha bullerskärmar. Det kan vara lämpligt att undersöka låga skärmar, se bild.
4. I utredningen presenteras en naturvärdesinventering. Det framgår i utredningen att en del växter kommer att flyttas. Vi vill betona vikten av att ta stor hänsyn till de åtgärder som presenteras i planbeskrivningen, avsnitt 5.4. Det krävs ingående kunskap om växternas betingelser om de ska klara en flytt och kunna etablera sig på ett nytt ställe. Anlita personer som är kunniga inom området. Vid ingrepp i vatten ska grumlighetskydd användas.

### Svar

Den sträcka som idag har säsong varierad hastighet föreslås permanentning av 50 km/h.

Noterat angående asfalt.

Skärmar mellan väg och gång- och cykelväg är inte aktuellt.

Kraven ställs i förfrågningsunderlag i senare skede.

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

### Yttrande/ synpunkt/ fråga #102 (Sakägare 33)

Bullerplank som ska sättas upp utanför fastigheter i korsning Matskärsvägen/ Truskärsvägen och 168:an bör förlängas mot Marstrand (upp mot Tjuvkilsbodens hållplats riktning Marstrand) och mot Lökebergshållet ner mot den skarpa svängen vid infart till Tjuvkil, då många fastigheter är precis innanför korsning och trafiken är mycket störda från väg 168. Vägen är hårt belastad. I korsningen bör även fartdämpande åtgärder göras, med markerat övergångsställe, då många skolbarn tar sig över korsningen för att ta buss in mot Kungälv/ Ytterby. I dagsläget om ett fordon kommer från Kungälvshållet, får man springa över för att inte bli påkörd. Ett barn eller annan som inte kan bedöma hastighet eller avstånd från fordon är det livsfarligt för. Sätt även upp en varningsskylt innan korsning, riktning Marstrand så bilister inte blir överraskade av den stora korsningen med många fotgängare korsandes. En tredje och sista synpunkt är att bygga om hållplatser så att påstigande och avstigande använder en förhöjd plattform, i dagsläget är det ett långt steg ner till mark och även då för att ta sig upp på bussen. Blir även svårt när barnvagn tas med. Busshållplatsen känns heller inte säker som den är idag, då chaufförer tvingas köra nära kuren när de ska stanna, jag har dagligen fått stå i diket för att inte bli påkörd. Chaufförer kör ca en meter nära oss väntande passagerare.

### Svar

Föreslagna bullerskydd utförs i den omfattning som de behövs. Utformning (längd, höjd etcetera) är uträknade för att dämpa buller till erforderlig nivå. Om plank inte skyddar i den utsträckning som behövs får lokala kompletteringar göras för berörda fastigheter.

Gångpassager planeras tillsammans med busshållplatser. Notera att det inte är övergångsställen. Gångpassagerarna utformas med refug i mitten så ett körfält kan korsas i taget.

Behov av skyltning tas fram i nästa steg (bygghandling).

Hållplatserna byggs med ordentliga plattformar för passagerare och hög kantsten för att underlätta på-/ avstigning.

### Yttrande/ synpunkt/ fråga #103 (Sakägare 34)

Det behövs bullerskydd vid infarten på Äslingsvägen, det finns 3 hus som ligger väldigt nära väg 168. Enligt utredningen har vi högre bullernivåer än de husen på Spaghamnsvägen som får en bullerskärm, jag har förståelse för att det är svårt att få till skärmar vid infarten till Äslingsvägen, men det bör göras skärmar som byggs in som en strut längs Äslingsvägen. Liknande bullervärden finns vid Äslingsvägen och bör därför också bullersaneras.

Öppningar i vägräcket bör göras mitt för Äslingsvägen, vi som bor på Äslingsvägen har båtar mitt för Äslingsvägen 2, vi går rakt över väg 168 och sedan vänster för att komma till båtarna. Det behövs också en öppning i vägräcke mitt för nedgången till Spaghamnsvägen, det finns en lokal stig (ökenstigen) från Äslingsvägens vändplan över till Spaghamnsvägen.

## Skapat av

Mikael Andrén

## Dokumentdatum

2020-04-24

Den stora grusplanen på Kockholmen är en välanvänd parkering. När man ska köra ut från parkeringen är det skydd sikt åt öster. Det finns träd på södra sidan om väg 168 som bör tas bort för att förbättra sikten.

När vägen uppdateras bör det göras en kulvert i sundet mellan Kockholmen och fastlandet. Det lades en kulvert i vägbanken när den förstärktes, det har förbättrat vattenkvaliteten i sundet. En kulvert som skapar/återställer flödet genom sundet mellan Kockholmen och fastlandet skulle ge förbättrad vattenkvalitet i området österut.

### Svar

Bullerskydd i form av fastighetsnära åtgärder ska utredas.

Detaljer gällande räcke utreds i förfrågningsunderlaget som är nästa skede. Öppningar i räckan kan göras men de väljs med omsorg så att vi inte går miste om räckets funktion. Avseende siktproblem kan ni höra av er till Trafikverkets drift.

Projektet har inte för avsikt att lägga kulvert för att förbättra vattenkvaliteten.

### Yttrande/ synpunkt/ fråga #104 (Sakägare 35)

Nu är jag inte en direkt sakägare i ärendet men vill ändå framföra en synpunkt på den tänkta vägplanen. Vad jag kan utläsa ifrån handlingarna är det inte tänkt någon väderskyddad busshållplats vid Toftebergsvägen mot Kungälv. Då vi är flera boende i området som frekvent använder hållplatsen ser jag gärna att det uppförs för att främja kollektivtrafiken. Jag ser dagligen ungdomar som går mot hållplatsen mot sina aktiviteter samt arbetspendlare. Notera att det inte enbart är boende längs med Toftebergsvägen/ Spaghamnsvägen som använder hållplatsen utan även nyinflyttade längs med Sundviksvägen (Tjuvkils Huvud). Det finns en gångpassage som förbinder dessa vägar tillsammans och hållplatsen blir närmare än hållplats Intaget som ligger i anslutning till korsningen Tjuvkils Huvud. Notera att det inte enbart är boende längs med Toftebergsvägen/ Spaghamnsvägen som använder hållplatsen utan även nyinflyttade längs med Sundviksvägen (Tjuvkils Huvud). Det finns en gångpassage som förbinder dessa vägar tillsammans och hållplatsen blir närmare än hållplats Intaget som ligger i anslutning till korsningen Tjuvkils Huvud.

### Svar

Trafikverket justerar hållplatsen så den kommer att rymma en kur för väntande resenärer.

### Yttrande/ synpunkt/ fråga #105 (Sakägare 36)

Vi har både stenmur och häck utmed vägen. Enligt dokumentet ser det inte ut som dessa påverkas (svårt att se exakt på kartan), men hur kan man vara säker på det?

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

Vi har även brunn till vårt avlopp som ligger där gångbanan ska placeras, var vänlig ta detta i beaktande.

Hur påverkas vår utfart av detta i och med att gångbanan korsar denna, vi antar att utfarten då görs om av er?

Bullerskärm mot vår tomt bör tillgodoses och har tidigare påpekat detta för trafikverket men de hänvisar till detta projekt. Vi har inga siktproblem som bör påverka. Ser inte att vårt hus ligger med i planen, hur ansöker man om det då?

Busshållplats Gulsjärsvägen ==> hur säkerställer ni säker övergång/passage mellan norr och syd? Refug/övergångställe? Väldigt dåligt sikt om man kommer från Marstrand

Kan man förtydliga omkörningsförbudet - ex med heldragen linje för att ytterligare stärka skylten som idag inte följs av alla

Vi har idag postlåda placerade utmed vägen precis innan infart till Saltsjärsvägen. Vart kommer de att placeras efter ombyggnad?

Kommer man att förbereda för kommunalt VA och fiber och när kommer vi som fastighetsägare att informeras i så fall?

## Svar

Muren ser inte ut att påverkas av intrång utom den östra delen som ligger närmre vägen.

Vi ställer krav på att påverkan ska undvikas men med tanke på byggnation planeras i dess absoluta närhet kan påverkan ske. Detta kommer i så fall återställas i överenskomelse med fastighetsägare.

Brunnar anpassas till vår lösning.

Träden kommer påverkas av Trafikverkets ombyggnad.

Utfarten anpassas.

Er fastighet är med i listan i PM Buller över fastigheter som ska utredas vidare för fastighetsnära åtgärder. På grund av läget för er utfart bedömer vi att bullerskyddande plank nära vägen inte byggs.

Vid hållplatser byggs gångpassager med fysiska (ej endast målade) refuger mellan körfälten.

Då omkörning av traktor och motorredskap är tillåten så målas inga heldragna linjer.

Placering av postlådor ses över i nästa skede som är bygghandling. Den planeras att tas fram under 2021.

Kommunen deltar i fortsatt arbete men beslut om VA har inte tagits än. De kommer sannolikt återkomma om det i så fall.

Jag är osäker kring utbyggnad av fiber. Sannolikt handhar Kungälv Energi den frågan.

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

### Yttrande/ synpunkt/ fråga #106 (Sakägare 5 och 6)

Vi samlade in över 300 namn på protestlistor redan 1996 och man kan lätt samla in 300 stycken till idag, förmodligen än många fler.

Det var protestmarscher och reportage i dagspressen och TV4.

Folk som använder vägen och folk som bor utefter vägen vill inte ha vägen i dagens sträckning! Det är i praktiken ingen ombyggnad av väg utan en byggnad av gång-cykelbana som det sätts av otroligt mycket pengar till och som inte ger någon egentlig skillnad för bilister och boende utefter vägen. Vi behöver få ner hastigheten, få bort omkörningar och sänka bullret. Redan idag överskrider bullervärdena tillåtna nivåer för väldigt många fastigheter och med en uppskattad fördubbling av trafiken under kommande 20 år så kan vi inte bo här. Det finns bara en vettig lösning och det är att bygga en ny väg med gång-cykelbana i en ny sträckning som det en gång var bestämt, alternativ A+B, utanför samhället!

Det skulle bli en hållbar, kostnadseffektiv, mycket säkrare lösning. En rakare väg med jämn hastighet och bara några få anslutningar och med gång-cykelbanan på lite avstånd från vägbanan. Det är så fel att titta på något annat och ett slöseri med pengar som behövs bättre på andra ställen.

Och skulle detta projekt ändå genomföras så kommer det under byggtiden bli långvariga och besvärliga trafikförhållanden där entreprenörer ska samsas med boenden och trafikanter som använder vägen. Stora extrakostnader och mycket längre byggtid än vid en ny vägsträckning som skulle kunna byggas i det närmaste ostört.

Buller är det stora bekymret för oss, bland andra. Efter att påpekat detta återigen får vi från Trafikverket reda på att vår fastighet inte kan eller kommer att få några bullerskydd i det planerade projektet. Det ska bero på hur vår tomt ser ut. Enligt Trafikverkets "buller-expert" ska man istället kanske titta på åtgärder på huset. Så då ska vi bli förpassade till att vara inomhus och bara kunna vistas utomhus om vi accepterar bullret! Det kommer vi aldrig att godta. Vi vill kunna använda och vistas i vår trädgård och uteplatser i framtiden med. Vi tycker det är underligt att man inte får bygga ett hus närmare än väg än ett antal meter (25m) men att bygga en väg närmare ett befintligt hus är tydligen ok även när det inte går att bygga bort bullerproblemen. Vem ska köpa vårt hus när vi vill flytta? Trafikverket eller Kungälv kommun?

Vi har även vår grävda vattenbrunn nära vägen, ca 7m. Den har fungerat i alla år men har på senare tid fått läckage mellan ringar som vi hävdar beror på all, framförallt tung byggtrafik. Vi vill ha den åtgärdad och säkrad redan nu. Vi vill att ni kontaktar oss i denna fråga.

Hela detta projekt är vansinnigt och förstör för oss boende längs vägen och vår framtid! Vi prioriterar vår boendemiljö framför en gång- cykelbana.

Lösningen finns som sagt genom ny vägsträckning men striden måste tas med Länsstyrelsen för att få dem att ändra sitt felaktigt tagna beslut om riksintresse. Argumenten för riksintresse, hävdar vi som bostadsägare i Tjuvkil hela livet, saknar grund. Vi tror vi vet mer om området där alternativa sträckningen skulle gå än våra myndigheter. Motiveringen

## Skapat av

Mikael André

## Dokumentdatum

2020-04-24

för riksintresset påstår vi är en konstruerad historia av jäviga personer. Det borde redas ut ordentligt hur det gått till.

I miljöbalken finns om det gäller tätbebyggt område inget som heller skulle kunna hindra en ny vägsträckning.

Det är ett enormt slöseri att inte göra detta rätt från början och det behöver göras rätt redan nu. Vår situation förvärras för varje dag som går.

Vi har väntat på en ny vägsträckning i väldigt många år.

### Svar

Anledningen till att det inte går att bullerskydda er fastighet med vägnära åtgärder är på grund av hur er in-/ utfart är placerad. Ett plank behöver vara tätt och blir verkningslöst om det görs en öppning i det så ni kan ta er in på er fastighet. Det är inget vi kan göra något åt i detta projekt. Därför föreslås fastighetsnära åtgärder.

Innan byggstart kommer byggnader, brunnar etcetera att besiktigas för att kartlägga aktuell status. Skador som uppstår på grund av entreprenadarbetena åtgärdas/ ersätts. Vi kommer från projektet inte att kontakta er angående er brunns nuvarande skick.

Vägen kommer inte närmre er än vad den ligger idag, snarare tvärt om då asfaltskanten för den nya gång- och cykelvägen ligger i dagens befintliga asfaltskant förbi er fastighet. Anläggningen ligger dessutom utanför er fastighetsgräns.

Aktuellt projekt är mycket riktigt huvudsakligen en gång och cykelväg. Den är dels en bit av cykelväg från Kungälv till Marstrand (fästning till fästning), men ska även underlätta lokalt för er Tjuvkilsbor. Det genom att lokala resor mellan grannar, till hamnen eller badet, för att ta sig till busshållplatser för vidare resor och kanske främst för att underlätta för barn och unga att bli mer oberoende av skjuts kortare sträckor. Vi har även för avsikt att sänka hastigheten genom att permanenta hastigheten 50 km/h på den sträcka som idag har säsongsvarierad hastighet (är redan gjort som jag förstätt det). Slutligen har vi för avsikt att utföra bullerdämpande åtgärder. Projektet har valt att sätta gränsen för buller för väsentlig ombyggnad. Det även om projektet i sig inte är att betrakta som väsentlig ombyggnad. Anledningen är att orsaken till projektet är behovet av ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter på grund av kommunens planerade utbyggnad och därmed ökning av trafiken. Det innebär att vi strävar efter att få ner bullret till 55 dB(A) vid fasad, helst med vägnära bullerdämpning. Då utfarter till fastigheter ligger som de gör, bland annat för er, är detta inte alltid möjligt. Då återstår alternativet med fastighetsnära åtgärder. Då projektet avser just en gång- och cykelbana är det egentligen att betrakta som icke väsentlig ombyggnad (projektet i sig orsakar ingen ny trafik eller flyttar körfälten mer än marginellt). Gränsvärdet för buller är då 65 dB(A). I Tjuvkil ligger bullerstörningen just mellan dessa gränsvärden. Endast ett fåtal (3-5) har högre värde än 65 dB(A) medan ett 40-tal har över 55dB(A).

T M M I I O M O C



Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

### Yttrande/ synpunkt/ fråga #107 (Sakägare 37)

Jag blev lovad vid mötet i Kungälv att ni inom 3-4 dagar skulle kontakta mig, men inget hände. Jag har min parkering mellan vägen och ett berg på min tomt. Den får inte bli för liten. Jag har även brunn nära vägen som kommer att skadas vid tryckförändringarna då delar av mitt berg ska tas bort, så får det inte sprängas. Då det till stor risk kommer att skada min borrade brunn som har ett djup på 54 m dvs långt under havsvatten nivån. Tidigare har andra brunnar i närheten blivit skadade av sprängningar trots löften om motsatsen. Med dagens teknik så går det att såga i berg. Blir dessutom mycket snyggt, samt att inga vibrationer uppstår som kan skada brunnar och annat.

### Svar

Vi tar med frågan till nästa skede som är framtagning av förfrågningsunderlag. Dock kan noteras att sågning av bergskärningar är kostsamt och görs i undantagsfall. Det är inte troligt att det görs i detta projekt. Dock används i princip alltid skonsam och försiktig sprängning i liknande sammanhang.

Brunnar etcetera inventeras före entreprenadarbetena påbörjas och skador som orsakas av entreprenadarbetena åtgärdas eller ersätts. Om brunnar av någon anledning inte kan ligga kvar ersätts dessa.

### Yttrande/ synpunkt/ fråga #108 (Sakägare 22)

*Följande text kommer från ett 12 sidor långt dokument. Flertalet frågor är sedan tidigare besvarade och tas därmed bort. Viss redigering har därmed utförts.*

*//projektledare Mikael Andrén.*

De flesta fastigheterna som gränsar till väg 168 ligger på Norra sidan, jag anser att norra sidan av GC-vägen ska följa befintlig vägs linjeföring på norra sidan för att dagens avstånd till fastigheterna. Södra sidan av väg 168 består till stora delar av ängsmark som är tänkt att detaljplaneläggas och bebyggas senare. Använd dessa områden till vägområde! Och minimera intrång så lång det är möjligt.

Dock om GC-väg Vävra-Tjuvkil läggs på sydsidan ska även GC-väg genom Tjuvkil gå på sydsidan om väg 168.

Om hastighetsbegränsningar på sträckan ändras till 60 km/h respektive 40 km/h så minskar behovet av att bredda vägen.

Det är nu föreslaget att bredda vägen till 6,5 till 7m på 50 sträckan och till 7,5 till 8 m på 70 sträckan. Det bör vara mer än tillräckligt med en 6,5 m bred väg om hastigheten sänks till 60 km/h respektive 40 km/h.

Lägre hastigheter innebär också att säkerhetszonernas omfång kan minskas! Mindre vägbredd minskade säkerhetszoner innebär lägre kostnader som kan omfördelas till ändrad linjeföring samt utökade bullerdämpnings åtgärder.

## Skapat av

Mikael Andrén

## Dokumentdatum

2020-04-24

Väg 168 ska detaljplaneläggas genom Tjuvkil och ligger inom kommunens planerade detaljplaneområde. Väg inom detaljplanelagt område har att uppfylla boverkets krav på tillgänglighet se Boverkets Tillgänglighet på allmänna platser BFS 2011:5 – ALM 2. Vidare så skriver både kommun och Trafikverket i sina planprogram att Tjuvkil är en tätort.

I tätort ska gångpassager hastighets anpassas till max 30km/h! Så att personer med nedsatt rörelseförmåga och orienteringsförmåga har möjlighet att bruka passagera. Det samma gäller enligt barnkonventionen!

Tillgänglighet enligt ALM

Konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning antogs av FN 2006. Sverige anslöt sig till konventionen 2008.

Boverket har gett ut föreskrifter och allmänna råd (ALM) om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader. ALM är den svenska tillämpningen av tillgänglighetskraven och utgör skall-krav vid utformning.

Utredningsförslaget tar inte hänsyn till Barnkonventionen:

- Frihet från barriärer i gaturummet ökar barnens rörelsefrihet. 50 km/h vid gångpassager medför barriär
- Barn är särskilt känsliga för avgaser och partiklar. Miljökonsekvensbeskrivningen tar inte hänsyn till barn
- Barn är särskilt känsliga för ljud och buller, Bullerutredningen tar inte hänsyn till barn

I rapporten sänktbushastighet i tätort, rapport 2017:16 skriver Trafikanalys:

”-Sambandet mellan hastighet och skador är väl belagt. Ju högre hastighet desto högre risk att råka ut för en olycka och desto större sannolikhet för att olyckan får allvarliga konsekvenser.

Krockvårdskurvan visar att en kollision mellan bil och fotgängare inte får ske i en högre hastighet än 30 km/h om man vill värna om människors liv och hälsa (Figur 6.1).

Trafikverket presenterade därför nya krockvårdskurvor under 2012. Med utgångspunkten att tätorternas trafiksystem ska dimensioneras utifrån oskyddade trafikanters behov blir dock slutsatsen densamma, dvs. att 30 km/h bör vara den dimensionerande hastigheten på platser och i områden där bilar, fotgängare och cyklister blandas.”

-Jag anser att alternativa sträckningar, lokalisering av väg inte är fullt utredda, och att förbifart Tjuvkil måste prövas av behörig domstol innan detta projekt påbörjas.

-Jag anser att miljökonsekvensbeskrivning av detta projekt ska göras utifrån utebliven förbifart. Och konsekvenser av projektet jämföras med hur miljön hade blivit i Tjuvkil med genomförd förbifart.

## Skapat av

Mikael Andrén

## Dokumentdatum

2020-04-24

- Jag anser det vara orealistiskt och felaktigt att beräkna buller, luftföroreningar och vibrationer med utgångspunkt ifrån ÅDT. Det är ju framförallt under sommartid som vistelse sker ute därför ska SDT sommarmedeltrafik användas vid beräkning. Försiktighetsprincipen ska råda
- Jag anser att PM trafik ska göras om med rätt ansatt exploatering för perioden 2017-2022.
- Jag anser att PM buller ska göras om med rätt trafiktillväxt enligt ovan. Och att mycket mer omfattande åtgärder mot buller måste tillföras. Se rekommendationer från WHO angående skadliga bullernivåer. Fastigheten har en befintlig anlagd bullervall mellan fastigheten och väg 168. Denna måste lämnas orörd alternativt förbättras
- Jag konstaterar att nuvarande förslag inte uppfyller kvalitetskraven på trafiksäkerhet i tätort och att gångpassager måste hastighetssäkras till maximalt 30km/h
- Jag anser att detta vägförslag ska invänta utredningen om GC väg Vävra-Tjuvkil och om inte förslaget att lägga GC-på norrsidan utmed sträckan Vävra-Tjuvkil vinner bifall ska det utredas att lägga GC-vägen genom Tjuvkil på sydsidan
- Hastighetsäkrande åtgärder saknas i nuvarande förslag. 8m bred väg uppmuntar till högre hastigheter.
- Jag anser att hastighetsbegränsningarna ska sänkas till 40km/h respektive 60 km/h. Ändrad linjeföring av vägen kommer att bidra till att ovanstående hastighetsgränser ej överskrids. Minskade hastigheter minskar behovet av breddning av väg och säkerhetszoner.
- Jag anser att projektet skjuter över sina mål då man ska bredda vägen upp till 8m. Bredda vägen till maximalt 6,5 m. Omfördela projektkostnaderna istället så att boendemiljön kan förbättras genom ändrad linjeföring av väg och GC bana.
- Inför tydliga portaler vid entréerna till Tjuvkil och definiera Tjuvkil som ett tätbebyggt område.

## Svar

Då flertalet av punkterna i detta yttrande redan besvarats så hänvisas även till tidigare lämnade svar.

Körfälten breddas till 6,0 m på sträckor med hastighetsgräns 50 km/h och 6,5 m på sträckor med hastighetsgräns 70 km/h.

Gång- och cykelvägen är planerad på norra sidan om vägen för att ansluta till befintlig gång- och cykelväg vid Nordösund samt delen Tjuvkil-Vävra som båda ligger på norra sidan om väg 168. I detaljplanerade områden finns en grönremsa som används för gång- och cykelvägen. Det är några fastigheter som drabbas av intrång men över lag görs få fastighetsintrång. Dessutom, som du själv påpekar, så ligger flertalet fastigheter på

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

norra sidan varför gång- och cykelbanan därmed servar fler boende som därmed inte behöver korsa vägen för att använda den.

Begreppet "passage" innefattar inte någon särskild utformning, utrustning eller reglering. Passagerna görs inte för att ge gångtrafikanter företräde före trafiken utan för att ge möjligheten att passera säkert ett körfält i taget. Det finns inget i VGU som kräver hastighetsreglering vid gångpassager. Du kan ha blandat ihop gångpassage med övergångsställe. Dessa bör hastighetssäkras.

Hur menar du att tillgänglighet enligt ALM inte uppnås eller blir bättre än dagens anläggning? Vad i vårt förslag gör att tillgängligheten inte förbättras för personer med funktionsnedsättningar?

Vi utformar bullerskyddsåtgärder enligt trafikverkets föreskrifter med gränsvärde väsentlig ombyggnad, även om projektet i sig inte är att anse som väsentlig ombyggnad. Därmed har vi i projektet valt en strängare syn på bullerdämpning i Tjuvkil än vad som egentligen behövs. Nivåer för icke väsentlig ombyggnad hade resulterat i att ca tre hus ansetts som bullerstörda. Hur menar du att vi inte tar hänsyn till barn i bullerutredningen?

Trafikverket anser att framtagna PM i samrådshandlingen uppfyller de krav på innehåll som Trafikverket ställer.

## BILAGA 2: Trafikverkets granskningsutlåtande

*I syfte att anonymisera sakägare, har kommunen i detta dokument tagit bort förekomster av namn, fastighetsbeteckningar och postadresser i yttrandena och i Trafikverkets kommentarer. Samtidigt har hänvisningar till detaljplanens samrådsredogörelse gjorts ("Sakägare XX"). Alla tillägg har gjorts i röd text.*

### Granskningsutlåtande rörande vägplan för väg 168 delen genom Tjuvkil i Kungälv kommun, Västra Götalands län.

Vägplanens granskningshandling är daterad 2020-07-02. Planen har handlagts enligt 3 kap 15-19§ och 4 kap Vägförordningen. Kungörandet har skett 2020-06-30 i Kungälv Posten, Göteborgs Posten samt i Post- och Inrikes Tidningar. Granskningstiden har varit 42 dagar.

Med anledning av granskningen har 23 stycken yttranden inkommit, vilka numrerats 1-23.

I de fall då yttrandet avser viss fastighet anges den längdsektion på plankartan vid vilken fastigheten är belägen.

#### Yttrande nr 1 (Sakägare 20 och 21)

---

I Yttrandet framförs följande:

- 1.1 Fastighetsägarna förespråkar en förbifart.
- 1.2 Om ny dragning ej är möjlig så kräver fastighetsägaren ett ordentligt och rejält bullerplank med insynsskydd som avgränsning mot fastighet X. Nuvarande förslag/ karta har inte med någon markering för detta vad vi kan se. Vi upplever idag mycket buller från vägen, inte minst sommartid när vi är ute i trädgården.
- 1.3 Ett krav är att en fartkamera (åt Marstrandshället) installeras i höjd med infarten till Saltkärsvägen. Vi vill dessutom att befintlig kamera vid Utters rökeri flyttas till andra sidan vägen med riktning Kungälv. Det körs väldigt fort på denna sträcka och det är absolut inte trafiksäkert.
- 1.4 Vi vill ha riktiga busshållplatser där bussen kan köra åt sidan, det är ingen bra lösning att bussen stannar på vägen som skapar, stressade, ogenomtänkta och därmed farliga omkörningar. Vi ser gärna att busshållplatsen Saltkärsvägen flyttas närmare infarten till Saltkärsvägen i båda riktningar.
- 1.5 Det bör vara riktiga refuger, alternativ farthinder, på vägen för hastighetsdämpning, ej enbart målade refuger.

---

Kommentar från Trafikverkets Region väst:

- 1.1 Aktuellt projekt hanterar inte frågan om en förbifart.

- 1.2 Buller uppfattas och upplevs olika av olika personer. Trafikverkets beräkningar visar dock att fastigheten inte har behov av bulleråtgärder eftersom riktvärden inomhus inte överskrids. En vägnära skärm är inte samhällsekonomiskt lönsam vilket innebär avsteg från riktvärde  $L_{eq} 55$  dB(A) utomhus (fri-fältsvärde vid fasad). Inga bullerskyddsåtgärder föreslås.
- 1.3 Projektet har i uppgift att behålla befintlig kamera. Placering av denna ses över i kommande projekteringsskede. Fler kameror är inte aktuella inom ramen för detta projekt.
- 1.4 Busshållplatserna är utplacerade och utformade i samråd med Västtrafik. Anledning till att varannan är en stopphållplats och varannan utrustas med ficka är att dämpa hastigheten vid hållplatslägena, men samtidigt tillåta fordon passera för att skapa förståelse och acceptans för ett något dämpat beteende hos fordonsförare.
- 1.5 Projektet har föreslagit fysiska refuger vid gångpassagerna, med andra ord upphöjda med kantsten runt.  
Några regelrätta farthinder (i form av gupp eller liknande) är inte aktuellt.

---

## Yttrande nr 2 (Sakägare 39)

I yttrandet framförs följande:

- 2.1 Av ledningsplan 6 (ritningsnummer 100W0206) i handlingarna till ombyggnation av väg 168 genom Tjuvkil, diarienummer TRV 2014/89181, framgår att planering för en ny dagvattenbrunn med tät betäckning (TB) gjorts på den östra/norra sidan av väg 168. Vi opponerar oss mot att den nya brunnen ska ha tät betäckning eller att på något annat sätt innebär en minskning av kapaciteten för att ta emot vatten i förhållande till gällande förutsättningar idag.  
Undertecknade bor **X** hus in från väg 168 och har tillsammans med grannfastigheten **X** en kulvertering av en bäck med vatten från berg och flertalet fastigheter längre in i området. Denna kulvertering har vid inflödet gallerbetäckning. Kulverten tar slut strax innan den når fram till väg 168. Vid kraftiga regn har vi upptäckt att den befintliga kulverteringen som leder fram till den tilltänkta nya dagvattenbrunnen inte räcker till. Vid mycket kraftigt regn rinner vattnet därför även genom tomtorna till fastigheterna **X** och **X**. Förutsättningen för att vattnet inte ska bli kvar på tomtorna är att det framme vid väg 168 finns en dagvattenbrunn som sväljer dessa stora mängder vatten på kort tid. Skulle brunnen framme vid väg 168 inte kunna ta emot vattnet riskerar det att nå upp till bostadshuset som då kommer att skadas. Idag finns en öppning under väg 168 som vattnet fritt kan ta sig igenom.  
Nedan röd cirkel är den planerade täckta dagvattenbrunn som vi opponerar oss mot. Orange ring samt linje beskriver nuvarande gallerbetäckt dagvattenbrunn kopplad till kulvertering som inte räcker till vid mycket kraftigt regnande. Bifogad bild visar nedan orangemarkerad brunn, tagen från samma vinkel, med normal nivå respektive förhöjd vattennivå efter kraftiga regn.

Kommentar från Trafikverkets Region väst:

- 2.1 Anledningen till att brunnen är benämnd TB (tät beteckning) på ledningsplanen är att den ligger mitt i gång- och cykelvägen. Trafikverket har inte för avsikt att göra brunnen tät så att vatten inte rinner in i den. Trafikverket tackar för upplysningen om problemen vid högt flöde uppströms och det är en fråga som vi får titta särskilt på i projekteringskedet.

---

### Yttrande nr 3 (Sakägare 24)

I yttrandet framförs följande:

- 3.1 Fastighetsägaren tycker det är besynnerligt att ett antal fastigheter närmast väg 168 vid Intaget erbjuds fastighetsnära åtgärder och inte vägnära åtgärder som även skulle dämpa buller även för hus längre in i området som skulle få en förbättrad utomhusmiljö.

De tycker inte att man bara ska fokusera på inomhusmiljön då de vistas utomhus stora delar av året och speciellt under den tiden då trafiken är som tätast, på vår och sommaren.

- 3.2 De skriver vidare att oavsett vilken hastighet som skyltas håller många fordon för hög hastighet. Mot Marstrand gasar de på och från Marstrand bromsar de in i höjd med Intaget. Båda orsakar högt buller.

- 3.3 Fastighetsägaren har en brunn som ligger i hörnet uppe vid korsningen till Tjuvkils huvud. Se ungefärlig placering på skiss. Brunnen ligger på fastighet **X** men den betjänar Tjuvkil **X** och **X** sedan uppskattningsvis Tjuvkil **X** byggdes på 30-talet, enligt första fastighetsägaren av **X**.

Att gång- och cykelvägen hamnar där brunnen ligger är högst beklagligt då vatten alltid är hårdvara oavsett hur man nyttjar det. Man vet aldrig i vilket läge man kan behöva vatten. Att behöva fylla över en fungerande brunn är för oss ett mycket dåligt alternativ.

Förstod på Ann- Sofie Dalbert att Trafikverket helst inte blandar in privata intressen i sina anläggningar/ vägar. Det enklast hade dock varit om man förlängde brunnen på höjden så man kom åt den uppifrån gång- och cykelbanan, men som ett alternativ skissade jag ett förslag på att man kulverterar brunnen/ lägger ner ett rör, så man kan komma åt den ifrån sidan och bevarar den på det sättet. Se de bifogade schematiska skisserna.

Ledningsdragningen ifrån brunnen till **X** och **X** under Marstrandsvägen är högst osäker. Vet inte om den går i vinkel rakt under vägen från brunnen el-ler om den går i direkt riktning från brunnen till **X** och **X**.

Kan man ändra dragning på gång- och cykelbanan och gå förbi brunnen?

Att bevara brunnen känns för oss viktigt.

---

Kommentar från Trafikverkets Region väst:

- 3.1 Vagnära skärm föreslås inte eftersom en sådan inte är samhällsekonomiskt lönsam även om omkringliggande bostäder tas med i beräkningen. Dessutom gör vägen Intaget att den bullerdämpande effekten från en eventuell skärm blir låg.
- 3.2 Trafikverket har planerat en busshållplats med tillhörande gångpassage och refug strax söder om infarten till Intaget. Detta kommer sannolikt begränsa fordonens hastighet på platsen. I övrigt gällande fordon som inte följer gällande hastighetsgräns är det en fråga för polisen.
- 3.3 Med tanke på brunnens och ledningens läge förordar Trafikverket att brunnen utgår då de fastigheter som servas av brunnen har annan vattenförsörjning av nyare datering. Trafikverket återkommer gällande frågor kring ersättning.

---

#### Yttrande nr 4 (Sakägare 5 och 6)

I yttrandet framförs följande:

- 4.1 Fastighetsägaren invänder sig i stort mot föreslagen anläggning. De anser att deras boendemiljö successivt blivit oacceptabel vartefter utbyggnad i kustzonen har skett och förespråkar därmed att en förbifart byggs.
- 4.2 Fastighetsägaren skriver att uppgifterna i PM buller om deras fastighet gällande fasadtyp, fönstertyp etcetera är fel.  
Vidare skriver de att ingenting har gjorts för att se över och lösa bullerproblemen för de 70-talet närliggande utsatta fastigheterna och deras fastighet i synnerhet.
- 4.3 Fastighetsägaren anser sig inte få tillräcklig bullerdämpning då projektet föreslår åtgärder på fastigheten. Därmed bullerskyddas inte trädgården.
- 4.4 Fastighetsägaren kräver en lösning på deras situation även om den skulle innebära inlösen av deras fastighet.

---

Kommentar från Trafikverkets Region väst:

- 4.1 Aktuellt projekt hanterar inte frågan om en förbifart.
- 4.2 Trafikverket redovisar en förenklad fasadinventering.  
Då aktuellt hus har olika fasad- och fönstertyper på bottenplan och plan två och redovisas det som ger högst ljudnivå inomhus vilket även blir det dimensionerande fallet vid bedömning om fasadåtgärd behövs.  
Aktuell fastighet kommer i samråd med fastighetsägaren erbjudas en bullerskyddad uteplats.  
Dimensionering av bulleråtgärder utförs i nästa skede då detaljprojektering sker.
- 4.3 Projektet har föreslagit fastighetsnära åtgärder då en vagnära åtgärd inte anses möjlig. Detta på grund av in-/ utfartens utformning och läge och att inga alternativa in-/ utfarter bedöms finnas.



- 4.4 Bedömer Trafikverket att det inte är möjligt att åtgärda en fastighet som störs av buller eller vibrationer kan inlösen av fastigheten vara aktuellt. Trafikverket har dock gjort bedömningen att fastigheten Tjuvkil **X** kan bullerskyddas via fastighetsnära åtgärder. I nästa skede, då detaljprojektering görs, föreslås vilka åtgärder som kan bli aktuella för just er fastighet. Fastighetsnära åtgärder kan vara förbättring av fasad, byte av fönster, åtgärd av ventilationer eller likande.

---

## Yttrande nr 5 (Sakägare 36)

I yttrandet framförs följande:

- 5.1 Fastighetsägaren vill ha så lite åverkan som möjlig i berget som ligger i syd-östra hörnet på deras tomt då det upplevs dämpa buller. De undrar om Trafikverket har tagit hänsyn till bullersituationen om berget tas bort.
- 5.2 Fastighetsägaren undrar varför redovisat PM buller inte anger något värde för våning 2 på deras bostadshus. De undrar också varför andra fastigheter med liknande bullervärden föreslås bullerskyddas när inte deras gör det. Fastighetsägaren föreslår att bullerdämpande plank kan utföras med elektrisk skjutgrind.
- 5.3 Fastighetsägaren undrar varför Trafikverket planerar nyttja delar av deras fastighet för att "dumpa fyller". De kräver ersättning för buskar, stenmur etcetera som i så fall riskerar förstöras. Bild finns bifogad.
- 5.4 Fastighetsägaren anser att det behövs fler refuger på sträckan förbi deras fastighet och hänvisar till att fordonsförare inte följer skyltad hastighet eller rådande omkörningsförbud (motorredskap får omköras). De anser även att befintlig kamera bör flyttas öster ut samt utöka med ytterligare en kamera åt motsatt färdriktning.
- 5.5 Fastighetsägaren påtalar att avloppsledning som servar deras fastighet inte finns med på ledningsplan.

---

Kommentar från Trafikverkets Region väst:

- 5.1 Trafikverket får inte ta mer mark i anspråk än vad föreslagen anläggning och dess skötsel behöver. Det gäller även för aktuellt förslag.
- Genomförda bullerberäkningar utgår från hur projekterad anläggning och därmed även förändringar av berg etcetera ser ut. Det innebär att om berg eller andra kullar tas bort så är det den nya topografin som används vid bullerberäkningar.
- Notera dock att presenterat förslag inte gör intrång på fastighet Tjuvkil **X** utan ligger utanför fastighetsgränsen.

- 5.2 Trafikverket har som uppgift att åtgärda störning från buller inom rimliga ekonomiska gränser. I de bedömningar som gjorts vägs kostnaden mot nyttan av åtgärden. I de fall vägnära åtgärder (plank, vall eller motsvarade) inte anses samhällsekonomiskt lönsamma, föreslås fastighetsnära åtgärder. Tjuvkil **X** bedöms, efter inventering, inte behöva åtgärder för att klara riktvärden inomhus.

I bullerutredning har bullervärde för våning 2 fallit bort. De har dock ingen påverkan för föreslagna åtgärder.

Ljudnivåer på övervåning utomhus vid den mest utsatta fasaden ska vara:

- Nuvärde ekvivalent  $L_{eq}$ : 58 dB(A)
- Nuvärde maxvärde  $L_{max}$ (natt): 68 dB(A)
- Nollalternativ 2040 (dvs projektet byggs ej) ekvivalent  $L_{eq}$ : 62 dB(A)
- Nollalternativ 2040 (dvs projektet byggs ej) maxvärde  $L_{max}$ (natt): 71 dB(A)
- Efter utbyggnad 2040 ekvivalent  $L_{eq}$ : 59 dB(A)
- Efter utbyggnad 2040 maxvärde  $L_{max}$ (natt): 67 dB(A)

Bullerutredningen uppdateras med ovanstående uppgifter.

- 5.3 De gula områdena på planritningarna markerar plats som kommande entreprenör ges möjlighet att nyttja för att kunna bygga anläggningen. Hänsyn tas till vilka befintligheter som finns på markerad plats och områdena kan komma att justeras i kommande projekteringskede om de visar sig olämpliga att nyttja för entreprenaden. Notera dock att inget intrång görs på Tjuvkil 4:16 enligt planritningarna.
- 5.4 Gångpassager med refuger planeras vid samtliga fyra hållplatslägen för kollektivtrafik. Vi har inte planerat för några andra hastighetsdämpande åtgärder. Väljer fordonsförare att bryta mot gällande trafikregler är det polisens uppgift att lagföra dessa personer.
- Projektet har i uppgift att behålla befintlig kamera. Placering av denna görs i kommande projekteringskede. Fler kameror är inte aktuella inom ramen för detta projekt.
- 5.5 Projektet har fått in underlag från ett flertal spillvattenanläggningar men vi vet att materialet inte är komplett. Arbetet fortsätter i nästa skede då detaljprojektering sker.

---

## Yttrande nr 6 (Sakägare 40)

I yttrandet framförs följande:

- 6.1 Fastighetsägaren anser att det varit svårt att tillgodogöra sig information angående vilket intrång som planeras. Dessutom har projektet bytt inriktning då marken planläggs inom kommunens detaljplan.
- 6.2 Fastighetsägaren anser att den mark som kommunen planlagt inte ser ut att stämma med det område som Trafikverket angett och att detaljplanen inte minimerar intrånget.
- 6.3 Fastighetsägaren skriver att projektet endast berör den norra sidan av vägen
- 6.4 Fastighetsägaren undrar över framtida tillträde till hans marker kommer vara kvar.

- 6.5 Fastighetsägaren undrar om hans elledning kommer skrivas in som ledningsrätt.
- 6.6 Fastighetsägaren undrar över bullersituationen då delar av befintligt berg behöver tas bort.
- 6.7 Fastighetsägaren undrar över vad som händer med de befintliga utfarter som finns på ömse sidor om vägen.

---

Kommentar från Trafikverkets Region väst:

- 6.1 Trafikverket har försökt att hålla informationen om projektet uppdaterad på Trafikverkets hemsida och beklagar om den har varit otydlig. Kontaktuppgifter till projektledare har funnits tillgänglig.  
Då kommunens detaljplaner i delar av Tjuvkil varit i behov av justering för att utbyggnad av gång- och cykelväg krävts tog Trafikverket och Kungälv kommun beslut att utföra hela sträckan med samma förfarande.
- 6.2 En bild med vägplanens vägområde och kommunens detaljplanegräns lagts på varandra för att visa skillnaden. Viss diskrepans finns men är liten. Fastighetsägaren har nu meddelat skillnaden är försumbar och ok.  
Kommunen har baserat sin detaljplan efter Trafikverkets gräns för vägplan. Skillnaden har uppstått när kommunen, för att underlätta fastighetsbildningen, tagit bort ett antal brytpunkter.
- 6.3 Trafikverket har valt att förlägga gång- och cykelvägen på norra sidan för att anslutningen vidare mot Marstrand ligger norr om väg 168 samt att den därmed serverar flest boende i Tjuvkil. Breddningen tas på norra sidan dels för att det gör att huvuddelen av entreprenadarbeten hålls på en sida och underlättar därmed för passerande trafik samt att breddningen av vägkroppen i huvudsak utgörs av gång- och cykelvägen. Hade breddningen utgjorts huvudsakligen av körbanan finns större risk för framtida påverkande differentiella sättningar som kan kräva mer underhållsarbete.
- 6.4 Inga arbeten är planerade att utföras på södra sidan av vägen. De tillfarter som finns där kommer därmed att lämnas orörda. De tillfarter som finns norr om vägen och som inte tydligt markerats utgå, kommer anpassas till den nya anläggningen.
- 6.5 Ledningen kommer att hanteras i kommande lantmäteriförrättning där lantmätaren beslutar om det ska bildas servitut eller ledningsrätt för ledningen.
- 6.6 Då det inte finns något bostadshus på fastigheten har Trafikverket inte föreslagit någon form av bullerskydd.
- 6.7 På vägens norra sida anpassas in- och utfarter till den nya gång- och cykelvägen både i plan och höjd. På södra sidan planeras inga arbeten utföras.

---

## Yttrande nr 7 (Sakägare 41)

---

I yttrandet framförs följande:

- 7.1 Fastighetsägaren anser att deras utfart till väg 168 inte är säker och önskar att något görs åt den alternativt att den flyttas.

---

Kommentar från Trafikverkets Region väst:

- 7.1 Det ligger inte inom aktuellt projekts åtagande att ändra denna utfart. Sök på ”Ändrad utfart” på Trafikverkets hemsida för vidare information.

---

## Yttrande nr 8 (Sakägare 37)

I yttrandet framförs följande:

- 8.1 Fastighetsägaren anser att vägen ska breddas på norra sidan istället för södra sidan.
- 8.2 Fastighetsägaren föreslår att gång- och cykelvägen byggs intill befintlig mur och därmed gör sektionen smalare. Detta skall vara gjort på andra cykelvägar i kommunen.
- 8.3 Fastighetsägaren föreslår stödmur på sin fastighet för att minska intrånget.
- 8.4 Fastighetsägaren uttrycker oro för sin borrhade brunn inför kommande bergschakt. Han anser att det finns risk för att brunnen sinar eller inträngning av saltvatten.
- 8.5 Fastighetsägaren föreslår att berget sågas för att undvika sprängning.

---

Kommentar från Trafikverkets Region väst:

- 8.1 Generellt har breddning föreslagits på vägens norra sida. Från sektion cirka 2/500 till sektion cirka 2/760 har detta övergripande förslag frångåtts. Anledningen är bland annat att undvika den mur som finns på motsatt sida. Trafikverket har sedan yttrande från fastighetsägaren i samband med samrådet minskat intrånget genom att göra den södra slänten något brantare, vilket innebär att räcket öster om fastigheten behöver förlängas. Dock går intrång inte att undvika helt.
- 8.2 Enligt Trafikverkets regler för vägutformning ska en gång- och cykelväg byggas med en skyddsremsa på minst 1,2 m från fasta hinder, så som en mur.
- 8.3 Trafikverket har bedömt att det inte finns behov av att sätta en stödmur på denna fastighet.
- 8.4 Trafikverket föreskriver alltid försiktig bergschakt. Trafikverkets bedömning är att brunnen ligger med ett tillräckligt långt avstånd från bergschaktet för att brunnen inte ska skadas i samband med bergsprängning. Om brunnen ändå skulle påverkas kommer Trafikverket att ersätta fastighetsägaren för eventuella skador som har ett starkt orsakssamband med aktuellt projekt. Vattenprover tas alltid ur brunnar som ligger i närheten av våra byggprojekt, både före och efter entreprenaden och vibrationsmätare kommer att installeras där behov finns.
- 8.5 Att såga berget är en dyr metod som inte är aktuellt i Tjuvkil.

## Yttrande nr 9 (Sakägare 42)

I yttrandet framförs följande:

- 9.1 Delägaren till S:X undrar om det finns någon prisbild som Trafikverket använder vid värdering av samfälligheten.

Kommentar från Trafikverkets Region väst:

- 9.1 Trafikverket kommer inte att göra några värderingar innan vägplanen och kommunens detaljplan vunnit laga kraft. Det är Kungälv kommun som kommer att lösa in marken för vägområdet via en lantmäteriförrättning (blå markering på vägplanekartan) och Trafikverket kommer att teckna avtal med er om tillfällig nyttjanderätt (gul markering på vägplanekartan).

## Yttrande nr 10 (Sakägare 43)

I yttrandet framförs följande:

- 10.1 I ett modernt samhälle skall man inte bygga motortrafikled genom ett samhälle utan det skall dras utanför.
- 10.2 Hur bra stämmer era mätningar och prognoser på belastningen på vägen? Tidigare mätningar och resultat har alltid varit underskattade.
- 10.3 Om man nu skall fördärva samhället ytterligare med en bättre väg genom samhället som kan ta ett högre flöde av trafik så måste man sätta upp bullerplank på fler ställen än vad som är utsatt. Vi kan i dag inte nyttja vår trädgård då det inte går att föra en konversation där under sommartid. Trafiken som är nu gör det omöjligt i dagsläget. Det kommer inte att bli mindre trafik då det byggs nya områden både här och där.
- 10.4 En sänkning av hastigheten från 50 till 40 kommer inte att göra någon skillnad då trafikanterna redan kör i 70 som det är nu.
- 10.5 Det är också svårt att komma ut med bil från Tjuvkil X på grund av det höga trafikflödet som är framförallt under sommartid.

Kommentar från Trafikverkets Region väst:

- 10.1 Väg 168 är ingen motortrafikled.  
Aktuellt projekt hanterar inte frågan om en förbifart.
- 10.2 Trafikflödet mäts och skattas på det statliga vägnätet. För att kunna mätas har det delats in i cirka 22 000 trafikhomogena vägvagnsnitt. Trafikmätningar utförs på dessa avsnitt i en mätcykel.

Året är indelat i 103 perioder där vissa består av en helg och andra av vardagarna i en vecka. För varje vägavsnitt väljs slumpmässigt fyra av dessa perioder då trafikflödet mäts. För att få en jämn arbetsbelastning fördelas mätperioderna så att lika många avsnitt mäts varje period.

För att hämta in trafikdata används trafikanalysator Metor 2000. Utrustningen registrerar fordonstyp, fordonshastighet och fordonets körriktning. Utrustningen klarar att särskilja 15 fordonsklasser och registrering sker genom slangsensorer eller, på helårsmätta mätplatser, slingsensorer.

Vid skattning av ÅDT utnyttjas kunskap om hur trafiken varierar över året. Det är ofta mer trafik på sommaren än på vintern även om så inte är fallet överallt. Om mätplatsen har mycket pendeltrafik kan det vara mindre trafik under semesterperioden. Vissa vägavsnitt mäts hela året för att vi ska få olika exempel på årsvariationen. Varje vägavsnitt bedöms sedan likna något av de olika årsvariationsexemplen.

Från vägavsnitt med data för hela året beräknas en indexserie som beskriver hur varje periods flöde förhåller sig till medelflödet under året. Det uppmätta flödet justeras sedan med det indextal som mätperioden har så att varje mätning bättre approximerar årsmedelflödet. Ett medelvärde kan sedan beräknas mellan mätvärdena. Detta görs separat för helger och vardagar som sedan vägs ihop.

Eftersom ÅDT beräknas från ett stickprov av mätningar har skattningen en viss osäkerhet. Standardmetoder för att beräkna osäkerheten fungerar inte bra när man har så få mätningar. Därför används data från helårsräknade punkter för att simulera urval och skattning. Man kan då beräkna hur osäker skattningen i genomsnitt blir. Det visar sig att osäkerheten i stor utsträckning är beroende av hur högt flödet är. Lågt flöde ger större osäkerhet.

Att ha aktuell information om trafiken på hela vägnätet skulle vara mycket kostsamt. Det är därför viktigt att mätningar och skattningar görs effektivt så att vi får ut så mycket information som möjligt med så få mätningar vi kan.

- 10.3 Trafikverkets förslag avseende bullerskyddsåtgärder i Tjuvkil är en avvägning mellan att dämpa bullerstörningen med vägnära åtgärder samt att inte i onödan förändra landskapsbilden till det sämre eller skapa siktproblem.
- 10.4 Projektet har vid dimensionering av vägens sektion, utrustningsnivå och bulleråtgärder utgått från att den säsongsvaryerande hastigheten permanent ska bli 50 km/h. På initiativ av boende i Tjuvkil utfördes denna hastighetsändring i april 2020. Att trafikanter inte respekterar skyltad hastighet är beklagligt men är främst en fråga för polisen.
- 10.5 Trafikverket har tagit fram och redovisat ett PM trafik där en känslighetsanalys visar att det under ett begränsat antal dagar under året uppstår begränsningar av kapaciteten i korsningen vid väg 570. Känslighetsanalysen utgör dock inte dimensioneringsgrund.

---

## Yttrande nr 11 (Sakägare 12)

---



I yttrandet framförs följande:

- 11.1 Fastighetsägaren konstaterar att Trafikverket föreslår fastighetsnära åtgärder för deras fastighet. Själva förespråkar de bullerskydd med hjälp av plank. Det skulle då förbättra även för de fastigheter som ligger innanför.

De har med en app mätt upp till 80 dB(A) i trädgården.

---

Kommentar från Trafikverkets Region väst:

- 11.1 Mätning som görs med applikation för mobiltelefon, till exempel Iphone och Android, ger inte ett tillförlitligt resultat.

Att Trafikverket föreslår fastighetsnära åtgärder, exempelvis förbättring av fasad, byte av fönster etcetera, är på grund av att en vägnära åtgärd i form av plank inte bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam. Att samtidigt skydda fastigheter innanför ger inte kalkylen ett bättre värde om dessa fastigheter enligt beräkningar inte behöver bulleråtgärdas. Ett här plank skulle dessutom orsaka siktproblem.

---

## Yttrande nr 12 (Sakägare 32)

I yttrandet framförs följande:

- 12.1 Fastighetsägaren anser att breddning av vägen borde utföras på södra sidan för att undvika intrång på deras fastighet som innebär att en kallmur behöver flyttas. Ett intrång riskerar även påverka rotsystemet på ett äldre träd. På fastigheten finns ett antal brunnar samt avloppsledning.
- 12.2 Fastighetsägaren önskar att grävningarna övervakas av geotekniker med mätutrustning som har rätt att stoppa arbetet om vibrationer från maskiner/ arbetsfordon blir så höga att de riskerar att skada husets grundläggning.
- 12.3 Besked om hur vårt kastanjetråd klassats och hur ni skall kunna flytta mur utan påverkan på trädets rotsystem.
- 12.4 Besked om hur vår dricksvattenbrunn skall säkras från skada.
- 12.5 Har inventering avseende byggnadens konstruktion, fasad och fönstertyp gjorts? Ingen har ställt frågor eller undersökt vårt hus
- 12.6 Fastighetsägaren önskar mätningar och beräkningar på plats, samt ett möte där vi kan lägga fram våra tankar om hur vägkropp och GC på ett fördelaktigare och hållbarare sätt skulle kunna placeras.

Kommentar från Trafikverkets Region väst:

- 12.1 Projektet har bedömt att breddning på vägens norra sida är mest fördelaktig. Intrånget och flytt av muren står i proportion till cirka 2,5 gång mer omfattande bergschakt som behöver utföras på vägens båda sidor. På södra sidan är berget cirka sju meter som högst vilket leder till mer omfattande vägvästängning vid sprängningsarbetena. Trafikverket bedömer att vägen behöver stängas minst en timma vid varje salva och det krävs 8-10 salvor för att lossa berget. Vägen saknar helt alternativ till omledning. En flytt av breddningen till södra sidan kräver även geotekniska förstärkningsåtgärder av vägbanken som breddas.

Efter synpunkter i samband med samrådet justerades sektionen förbi aktuell fastighet och intrånget minskade från cirka fyra meter till cirka två meter. Det gör att trädet och att fastighetens avloppsledningar bedöms kunna klara sig utan större påverkan.

- 12.2 Behov av övervakning genom till exempel vibrationsmätning under entreprenaden utreds och beskrivs i nästa skede när projektering sker. Generellt gäller att fastighetsägare ska vara skadeslösa, det vill säga att Trafikverket och/ eller dess entreprenör ersätter skador som orsakats av arbetena.
- 12.3 Trädet har inte studerats närmare under arbetet med vägplanen. I samband med detaljprojekteringen kommer Trafikverket att studera närmare hur trädet kan skyddas under byggtiden och hur påverkan på rotsystemet ska kunna undvikas eller bli så skonsam som möjligt.
- 12.4 Generellt gäller att fastighetsägare ska vara skadeslösa, det vill säga att Trafikverket och/ eller dess entreprenör ersätter skador som orsakats av entreprenaden.
- 12.5 Trafikverket utförde ett antal inventeringar av fastigheter under våren 2020. De var fastigheter som låg strax över eller strax under gällande riktvärden i syfte att ta med dem i fortsatt arbete eller stryka dem från listan över fastigheter som är i behov av åtgärder. Detaljerade förslag avseende vilka behov övriga fastigheter har utreds i nästa skede då projektering sker. Vi planerar utföra projekteringen under 2021.
- 12.6 Trafikverkets projektledare besökte fastighetsägarna i mars 2020 och har tagit del av funderingar, farhågor och alternativa förslag.

Efter synpunkter i samband med samrådet justerades sektionen förbi aktuell fastighet och intrånget minskade från cirka fyra meter till cirka två meter.

---

### Yttrande nr 13 (Sakägare 3)

I yttrandet framförs följande:

- 13.1 Hur är det tänkt att lösa vår vattentäkt som ligger i området för busshållplatsen i kommande plan.
- 13.2 Stenmurar och gårdsgårdar som skall läggas på ny plats är markerade med brandgula punkter. Var hamnar gårdsgården bakom busshållplatsen? På slanten eller nedanför



- 13.3 Har svårt att se på kartan om stenvuren o häcken i trädgården kommer att beröras i detta projekt. Om så är fallet läggs dem om eller vad sker med den och vår häck innanför muren.

---

Kommentar från Trafikverkets Region väst:

- 13.1 I Trafikverkets förslag ligger brunnen i ny slänt, nedanför busshållplatsen. Detaljer gällande brunnar och liknande löses i nästa skede då detaljprojektering utförs. Trafikverket strävar dock efter att funktionen ska upprätthållas och om det inte är möjligt ersätts funktionen.
- 13.2 Trafikverket har på illustrationsritningarna visat föreslagna lägen för biotopskyddade murar. Just den som refereras till ovan är föreslagen att placeras ovan diket utanför nytt vägområde.
- 13.3 Trafikverket har efter synpunkt vid samrådet flyttat aktuell busshållplats, som då låg mycket närmre huset på fastigheten. Aktuellt läge gör dock intrång i husets trädgård. Intrånget visas med blå markering på plankartorna och handlar huvudsakligen om vägslänt. Stenvuren och häcken berörs sannolikt men ersätts i så fall.

---

## Yttrande nr 14 (Sakägare 30)

---

I yttrandet framförs följande:

- 14.1 Fastighetsägaren skriver att de har fått igenom ett förslag som innebär att hastigheten 50 km/h permanentas året om.  
Dock upplevs det som det är få som respekterar hastighetsbegränsningen. Att röra sig på väg 168 som cyklist eller gångtrafikanter känns osäkert.
- 14.2 Fastighetsägaren anser att ljudnivån fortfarande är hög.
- 14.3 Fastighetsägaren önskar en trafiksäkerhetskamera där 70-skyltarna är placerade när man kommer in i Tjuvkil från Marstrand. Frågan är om det finns alternativa hastighetssänkande åtgärder vid samma område?
- 14.4 Fastighetsägaren anser att det behövs en ny infart mot Tjuvkils huvud. Enligt planerna ska det byggas ytterligare, vilket innebär mera trafik.  
En ny in- och utfart från Tjuvkils ängar, som ansluts via en rondell skulle fungera som hastighetssänkare samtidigt som trafiken till och från Tjuvkils ängar skulle fördelas på två in- och utfarter.
- 14.5 Varför blir det ingen förbifart från Gethagen via hästhagarna till Nordön? Nybyggnationen, som gjorts väster om Tjuvkil innebär ett betydande trafiktillskott året om.

Kommentar från Trafikverkets Region väst:

- 14.1 Väljer fordonsförare att bryta mot gällande trafikregler är det polisens uppgift att lagföra dessa personer.

Projektets syfte och mål är just att förbättra säkerheten för oskyddade trafikanter. Ju fortare projektets fortsatta arbete kan löpa på desto fortare kommer åtgärderna på plats. Under hösten fortsätter arbetet med vägplanen. I slutet av 2020 planerar vi att skicka in vägplanen för fastställelse, vilket ger projektet tillgång till den mark som behövs för byggandet. Under 2021 projekteras anläggningen och under 2022 planerar vi handla upp en entreprenör som, med start efter sommaren 2022, börjar bygga. Byggtiden bedöms till ca 1,5 år.

Det som hindrar ovanstående planering är bland annat överklagande av ny detaljplan (som kommunen handhar) eller av denna vägplan.

- 14.2 Trafikverket redovisar de planerade bulleråtgärderna i PM buller samt på plankartor. I PM buller finns även bullersituationen idag och för olika framtidsscenario redovisad både i tabell och på kartor.
- 14.3 Projektet har i uppgift att behålla befintlig kamera. Placering av denna ses över i kommande projekteringskede. Fler kameror är inte aktuella inom ramen för detta projekt.

Trafikverket planerar inte för några specifika farthinder. Däremot är busshållplatsernas placering och utformning tänkta att fungera hastighetsdämpande vid på- och avstigning. Vid hållplatserna har vi planerat gångpassager med refter mellan köriktningarna. Dessa tillsammans med den långsgående gång- och cykelbanan kan ha viss hastighetsdämpande inverkan. Dimensionering görs dock med hänsyn till stora fordon varför de inte fungerar fullt ut för exempelvis motorcyklar och bilar.

- 14.4 Trafikverket har fört diskussioner med Kungälv kommun om möjligheten att ersätta dagens infart mot Tjuvkils huvud med en ny strax sydväst om dagens läge. Det ansågs dock olämpligt bland annat med hänsyn till ny förskola som planeras i området. Därför föreslår Trafikverket istället att dagens korsning anpassas för att öka säkerheten. Det uppnås genom att den raka infarten tas bort och den vinkelräta anslutningen flyttas något för att förbättras både gällande lutning och längd. Viss justering i höjd behövs även göras på väg 168.

Att ha två infarter till området anses inte behövas.

Trafikverket har i tidigare skeden utrett en cirkulationsplats men den tog för mycket mark i anspråk. En cirkulationsplats behöver även ha ungefär lika mycket tillkommande trafik i varje anslutning för att fungera, vilket inte är situationen i Tjuvkil.

- 14.5 Aktuellt projekt hanterar inte frågan om en förbifart. Arbetet med förbifarten avbröts efter att Länsstyrelsen skrivit att förslagen på dess linjer bröt mot Miljöbalken. Därmed finns det ingen möjlighet för att få en vägplan för en förbifart fastställd och därmed byggd.

Trafikverket har i PM trafik visat att dagens väg klarar av den trafik som finns och som orsakas av fortsatt utveckling i och kring Tjuvkil. Dock behöver säkerheten för oskyddade trafikanter förbättras.

## Yttrande nr 15 (Sakägare 22)

I yttrandet framförs följande:

- 15.1 Fastighetsägaren förordar genom ett flertal argument att det är en förbifart som ska byggas.
- 15.2 Fastighetsägaren framför att dagens bullersituation är oacceptabel och att Trafikverket borde erbjuda samtliga fastigheter längs vägen multipla skyddsåtgärder mot buller.
- 15.3 Fastighetsägaren anser att nollalternativet som presenterat förslag ska jämföras med är en förbifart.
- 15.4 Fastighetsägaren skriver att Trafikverket hittills inte offentligt redovisat någon samhällsekonomisk kalkyl för projektet och det är uppenbart att det inte är samhällsekonomisk lönsamt
- 15.5 Fastighetsägaren anser att Länsstyrelsens beslutat att projektet inte antas medföra en betydande miljöpåverkan är fel och att Trafikverket vilselett Länsstyrelsen med felaktigt underlag.
- 15.6 Fastighetsägaren hävdar att projektet inte uppfyller de transportpolitiska målen:
  - a) säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning
  - b) grundläggande tillgänglighet
  - c) ingen ska dödas eller skadas allvarligt
  - d) bidra till ökad hälsa
- 15.7 Fastighetsägaren hävdar att Trafikverkets PM trafik är fel och visar fel siffror för ingångsvärde, uppräknings och framtida prognos.
- 15.8 Fastighetsägaren anser att det är vilseledande att prata om en GC-väg när förslagen väg och detaljplan handlar om att ersätta förbifart Tjuvkil med en genomfartsled genom Tjuvkil. Fastighetsägaren anser också att förslaget inte är en hållbar trafiklösning.
- 15.9 Fastighetsägaren hävdar att Länsstyrelsens yttrande om att de två förslagen på förbifart innebär påtaglig skada på riksintresse enligt 4 kapitlet i Miljöbalken strider mot svensk lagstiftning.
- 15.10 Fastighetsägaren hävdar att Trafikverket inte följer VGU då gångpassagerna inte utformats för att hastighetssäkra fordonstrafiken på väg 168 till 30 km/h.
- 15.11 Fastighetsägaren anser att det ska anläggas tätortsportar i vardera änden av Tjuvkil.
- 15.12 Fastighetsägaren anser att busshållplatserna är felaktigt placerade och att busshållplatser inte ska placeras i närheten av bostadshus.
- 15.13 Fastighetsägaren anser att bussarna skall stanna på vägbanan på samtliga hållplatser i Tjuvkil och att det anläggs omkörningsfickor, där bilarna kan passera bussen, vid utfarten från Tjuvkil i väster och öster. Allt för att dämpa hastigheten genom Tjuvkil. Dess fickor skulle anläggas i ovanstående tätortsportar.
- 15.14 Fastighetsägaren anser att projektet är startat på fel grunder och att Länsstyrelsens tidigare yttrande om att förbifarten strider mot Miljöbalken borde överklagas av Trafikverket.

Kommentar från Trafikverkets Region väst:

Fastighetsägaren har under stor del av projektets existens engagerat sig genom att läsa, granska och skicka in yttranden och synpunkter i form av mail, PM, insändare etcetera. Flertalet av detta yttrandes frågeställningar har därmed besvarats tidigare och finns i tidigare kommunikation med fastighetsägaren. Vissa av nedanstående svar är därmed en upprepning av tidigare svar på ställda frågor och påståenden.

15.1 Aktuellt projekt hanterar inte frågan om en förbifart, utan omfattar en utbyggnad av gång- och cykelväg genom Tjuvkil, standardförbättring av busshållplatser samt viss breddning av väg 168 för att underlätta framkomligheten för främst bussar. Dessa åtgärder ska förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

15.2 Projektet utgår från riktvärden för väsentlig ombyggnad Trafikverkets föreskrifter avseende buller.

Projektet planerar bullerskydd för de flesta bullerberörda bostäder där nivå för väsentlig ombyggnad överskrids, det vill säga när dygnsekvivalent ljudnivå utomhus beräknas till över 55 dB(A)<sup>1</sup>. Dessa fastigheter finns redovisade i PM buller.

I de fall vägnära åtgärder inte anses samhällsekonomiskt lönsamma erbjuder Trafikverket fastighetsnära åtgärder. Detaljerad utformning av vägnära åtgärder och omfattning av fastighetsnära åtgärder görs i projekteringsskedet.

Aktuellt projekt genererar inte mer trafik och orsakar därmed inte ökat buller.

15.3 Nollalternativet innebär att inget görs åt situationen i Tjuvkil. Att använda ett inaktuellt projekt som nollalternativ är fel.

15.4 Projektets samlade effektbedomning (SEB), där bland annat samhällsekonomisk kalkyl ingår, finns sedan tidigare där Trafikverket publicerar samtliga framtagna SEB (se länk nedan). Aktuellt projekt senast framtagna SEB är från 2017 och kommer uppdateras inför fastställelseprövningen.

SEB visar att projektet är olönsamt. Trafikverket har ändå valt att gå vidare då samhälls ekonomin är ett av tre oviktade besluts perspektiv i den samlade effektbedomningen.

[www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/](http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/)

15.5 Länsstyrelsen har tagit sitt beslut med Samrådsunderlaget (daterat 2018-02-27) som underlag. Handlingen finns sedan tidigare på projektets hemsida (då med datering 2017-12-15).

Det som skiljer dagens förslag med det som fanns med i samrådsunderlaget är ett vänstersvängfält på väg 168 för svängande in på väg 612 som har utgått.

I yttrandet beskriven sektion, som enligt fastighetsägaren kraftigt ska öka, är inte helt korrekt och i yttrandet angivna mått gäller inte generellt för hela sträckan. Föreslagna sektioner följer krav och rekommendationer i VGU (Vägar och gators utformning) och varierar med skyltad hastighet, om det föreslås räckan med mera.

<sup>1</sup> Angivna riktvärden avser ljudnivå utomhus vid fasad, utomhus på uteplats och inomhus. Kraven är differentierade med avseende på byggnadens användning.

- 15.6 Oskyddade trafikanter är idag hänvisade till befintlig väg vars vägren är någon eller några decimeter breda.

Vissa hållplatser saknar helt yta att vänta på och kliva av bussen. Ingen tillgänglighetsanpassning finns på någon av hållplatserna. Aktuellt projekt bygger gång- och cykelväg genom hela Tjuvkil, plattformar med hög kantsten på samtliga hållplatser samt väderskydd för resande mot Göteborg och parkering för cyklar. Vid varje hållplats byggs gångpassage med fysisk mittrefug för att underlätta passage av väg 168.

Vägräcken planeras mellan väg och gång- och cykelväg där skyltad hastighet är 70 km/h samt där sidoområden inte kan säkras på annat sätt exempelvis vid förekomst av bergskärningar.

Projektet anser att föreslagna åtgärder ger förutsättningar för att samtliga av de ovan nämnda målen uppfylls.

- 15.7 Trafikverket har svarat på denna fråga tidigare och hänvisar till tidigare brev-växling. Nedan är svaret från 2020-03-31:

”Trafikverket har fått uppgift från Kungälv kommun gällande planerad utbyggnad som baseras på gällande översiktsplan, vilken anges i PM i tabell 2 och uppgår till 1 000 bostäder samt viss ökning av verksamheter. Dock har bland annat utbyggnadsplaner för Södra Koön (ca 300 bostäder) utgått. I kommunens underlag redogörs det för både pågående och beslutade utbyggnadsplaner enligt kommunens portföljtidplan.

Trafikverket anser att de antaganden Ni gjort avseende prognos inte är rimliga. Trafikverket tolkar Ert resonemang som att Ni dels i den procentuella uppräknigen tar full höjd för de ökning som orsakas av nybyggnation av bostäder och verksamheter, dels läggs etablering på som är högre än vad kommunen planerar. Dessutom läggs exploatering på successivt vartefter de byggs, vilket gör att de därmed även räknas upp med det procentuella påslaget. Det gör att Er beräknade trafikmängd är orimligt hög och inte realistisk.

I Trafikverkets PM har vi utgått från mätning utförd 2017 och räknat med en rimlig procentuell ökning. Till det har vi lagt fem fordonsrörelser per planerat boende och adderat till prognosåret 2040. Det ger att Trafikverkets prognos räknar med en årlig ökning mellan 2017 och 2040 med drygt 3,8 %. Ni anger att en rimlig årlig trafikökning borde vara 2-3% under perioden 2022-2040 (sid 2 i Ert dokument daterat 2020-03-24). Trafikverket anser inte att trafiken från färdigställda bostäder ska läggas till successivt, då det ger fel prognos och därmed fel bild av framtida trafik.

Värt att notera är att aktuellt projekt ger förutsättningar som kan omfördela trafiken till andra fordonsslag och därmed minska trafiken i Tjuvkil. Det genom att kortare resor mellan fastigheter eller till bad/ hamn kan ske med exempelvis cykel. I prognosen finns inte heller hänsyn tagen till omflyttning till exempelvis kollektivtrafik.”

- 15.8 Trafikverkets PM trafik visar att dagens väg klarar prognosticerad trafik. Däremot behöver trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter förbättras.

Projektet är en del i en cykelväg från Kungälv till Marstrand. Aktuell sträcka är den näst sista sträckan innan det blir verklighet. Det ger möjlighet att med cykel ta sig från Marstrand, via Tjuvkil till Ytterby och Kungälv och eventuellt vidare. Dessutom förbättras möjligheten att resor inom Tjuvkil (till grannar, vänner, kompisar, bad och/ eller båt) kan göras till fots eller cykel.

Genom att förbättra tillgängligheten för kollektivt resande ger även det en förutsättning att resa mer hållbart.

15.9 Detta är ett yttrande som fastighetsägarens skickat till Trafikverket under ett antal år. Trafikverkets jurist Ulf Edling svarade 2018-02-14 följande:

”Påståendet att det inte längre föreligger något hinder för förbifart Tjuvkil är felaktigt. Riksintresse enl. 4 kap miljöbalken gäller fortfarande för området vilket innebär att länsstyrelsen vid bebyggelse och nya anläggningar i miljö skall göra en bedömning av om påtaglig skada på riksintresset föreligger eller inte.

Ett geografiskt område kan, med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i området, i sin helhet pekas ut som riksintresse enl. 4 kap miljöbalken. Exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön får då komma till stånd endast om det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdets natur- och kulturvärden. Således ska ny bebyggelse och nya anläggningar underordna sig eller samspela med övriga element som är viktiga i områdenas karaktärsdrag.

Länsstyrelsen har i aktuellt område varit inblandad i två helt olika processer, dels detaljplanen Tjuvkil 2:67 och dels förbifart Tjuvkil. I sina yttranden har länsstyrelsen kommit fram till en bedömning vad gäller förbifart och en annan vad gäller detaljplanen Tjuvkil 2:67. Platserna ligger visserligen i samma trakt, men är skilda från varandra, så en enkel jämförelse kan inte göras.

Trafikverket tog 2011-2013 i arbetet med en arbetsplan för förbifart Tjuvkil fram en modifierad sträckning av förbifarten som gjorde att länsstyrelsen beslutade att nysträckningen inte kunde anses ge påtaglig skada på riksintresse enligt 3 kap miljöbalken. Men länsstyrelsen vidhöll att påtaglig skada på riksintresset enl. 4 kap miljöbalken kvarstod.

Vad gäller detaljplanen Tjuvkil 2:67 så ansåg länsstyrelsen i sitt första yttrande bl.a. att planförslaget inte tagit tillräcklig hänsyn till riksintresset enl. 4 kap miljöbalken. Planförslaget omarbetades, bl.a. minskades antalet bostäder från ca 260 st till 140 st, var efter länsstyrelsen gjorde bedömningen att detaljplanens förslag inte utgjorde påtaglig skada på riksintresset och alltså kunde utgöra något hinder för utveckling av tätorten Tjuvkil.

I domen från Mark och Miljödomstolen, Vänersborgs Tingsrätt 2016-07-07, konstateras mycket riktigt att Tjuvkil är en tätort. Det domstolen dessutom gör är att de tar fasta på länsstyrelsens bedömning att detaljplaneförslaget inte utgör någon påtaglig skada på riksintresset och alltså inte utgör något hinder för utvecklingen av tätorten.

Under 2017 genomförde Trafikverket ytterligare en utredning om kapacitet, framkomlighet och trafiksäkerhet på befintlig väg 168 genom Tjuvkil. Utredningen inkluderar Kungälv kommuns planer för utbyggnad i Tjuvkil och längs väg 168 mot Marstrand. Utredningen visade att kapacitet och framkomlighet är tillräcklig på vägen, men att trafiksäkerheten, främst för oskyddade trafikanter, behöver förbättras. Västra Götalands Regionen har därför gett Trafikverket i uppdrag att projektera en lösning för väg 168 genom Tjuvkil med syfte att öka trafiksäkerheten för främst oskyddade trafikanter samt förbättra framkomligheten för busstrafiken. Alternativet att bygga en förbifart är således inte aktuellt.”

Länsstyrelsens handläggare Saeid Erfan svarar 2018-01-31 följande på samma fråga:

”Dessa ärenden handlar om helt olika processer i vilka Länsstyrelsen har haft olika roller.

Frågan om riksintresse var även aktuellt i detaljplanen. Vi lyfte upp den i samrådet. Sen var det en lång förhandling med kommunen. Om jag kommer ihåg rätt ändrades planförslaget i vissa delar och därmed vi lät det gå.

Platserna är också skilda från varandra. De ligger visserligen i samma trakt men det handlar om helt olika planområdet för detaljplanen respektive för de olika alternativa vägsträckningarna för förbifarten.

Så jag anser man inte överhuvudtaget kan jämföra dessa fall som de har gjort.”

- 15.10 VGU ställer inga krav om att gångpassager ska hastighetssäkra fordonstrafik till 30 km/h. Enligt VGU är det acceptabelt att ha gångpassager ända upp till VR 80 km/h (2020:031 VGU råd, avsnitt 8.2.2).
- 15.11 Trafikverket har inte för avsikt att anlägga separata tätortsportar i Tjuvkil. Däremot finns hållplatsen vid Intaget och Tjuvkilsboden placerade i närheten av där hastighetsgränsen går från 70 km/h till 50 km/h. Vid hållplatserna placeras gångpassager med fysisk mittrefug vilka kan antas ha en hastighetsdämpande effekt.
- 15.12 Busshållplatserna har planerats och placerats i samråd med Västtrafik.
- 15.13 Busshållplatserna är utplacerade och utformade i samråd med Västtrafik. Anledningen till att varannan är en stopphållplats och varannan utrustas med ficka är just att dämpa hastigheten vid hållplatslägena, men samtidigt tillåta fordon passera för att skapa förståelse och acceptans för ett något dämpat beteende hos fordonsförare. Om samtliga hållplatser utformas som stopphållplatser finns risken att frustration hos de som hamnar bakom bussen leder till olämpliga omkörningar. Presenterad lösning är en kompromiss i det avseendet samtidigt som visst markintrång därmed begränsats. Dessutom ska projektet prioritera busstrafiken och en lösning enligt förslag från fastighetsägaren skulle leda till att bussarna behöver göra onödiga stopp och därmed förlänga restiden.
- 15.14 Aktuellt projekt hanterar inte frågor kopplat till en förbifart.

---

## Yttrande nr 16 (Sakägare 44)

I yttrandet framförs följande:

- 16.1 Fastighetsägaren önskar att Trafikverket överväger en cirkulationsplats i korsningen väg 168/ väg 570.
- 16.2 Fastighetsägaren önskar att bygget med gång- och cykelvägen sträckan Tjuvkilsboden fram till korsningen väg 168/ väg 612 prioriteras och byggs före planerat byggnation 2022.
- 16.3 Fastighetsägaren önskar att en pendelparkering byggs i närheten av korsningen väg 168/ väg 570.

---

Kommentar från Trafikverkets Region väst:

Inskickat yttrande har besvarats tidigare per mail, vilket finns bifogat i inskickat yttrande.

- 16.1 Cirkulationsplatser är bra på många ställen. En förutsättning är dock att trafiken in i den är relativt lika från samtliga anslutningar. Om så inte är fallet så kommer de anslutningar med mindre trafik fortfarande ha problem att komma in i cirkulationen.

Trafikverket förstår anledningen till önskemålet men då åtgärder för oskyddade trafikanter och förbättring av kollektivtrafiken är projektets mål och prioritering finns inte utrymme för cirkulationsplats i projektets budget.

- 16.2 Den process som Trafikverket följer medger inte start av byggnation tidigare än andra halvåret 2022. Det inkluderar viss risk för att vägplanen och detaljplanen överklagas.

- 16.3 Pendelparkering är något som diskuterats inom aktuellt projekt men som vi valt att prioritera bort nu.

Frågan finns dock kvar men hanteras av Kungälv kommun.

---

## Yttrande nr 17 (Sakägare 17)

I yttrandet framförs följande:

- 17.1 Fastighetsägaren vill att i det fall räcke, dike eller liknande planeras mitt emot hans fastigheter vill han att passage möjliggörs.

---

Kommentar från Trafikverkets Region väst:

- 17.1 Trafikverket planerar inga hinder av den karaktären. Däremot kommer kantsten i form av gcm-stöd att sättas för att markera gräns mellan körbana och gång- och cykelväg. Gcm-stöd är cirka 12 centimeter höga beroende på fabrikat.

---

## Yttrande nr 18 (Sakägare 9)

I yttrandet framförs följande:

- 18.1 Fastighetsägaren vill att bullerskydd ska byggas mot hållplatsen för att minska bussarnas buller, avskärma fordon på vägen samt på- och avstigande bussresenärer. De vill att bullerskyddet förses med dörr anpassad efter deras grind.  
De befarar att bussen ska stoppa upp trafiken när den stannar på hållplatsen.
- 18.2 Fastighetsägaren vill att busshållplatsens lägen anpassas så deras gångväg mot väg 168 kan användas även i fortsättningen.



Kommentar från Trafikverkets Region väst:

- 18.1 Fastigheten föreslås bullerskyddas genom fastighetsnära åtgärder. Skärm vid vägen är inte samhällsekonomiskt lönsamt.  
Hållplatsen byggs med ficka så att bakomvarande trafik kan passera bussen när den står vid hållplatsen.
- 18.2 Gångvägen kan användas även efter utbyggnad. Samrådshandlingens föreslog att fastighetens gångväg skulle ansluta mot hållplatsen. Efter tidigare synpunkter från fastighetsägaren har hållplatsen flyttas 12 meter åt väster så anslutning nu istället sker mot Trafikverkets gångbana längs väg 168. Anslutningen har förtydligats på granskningshandlingens illustrationsritning.

---

## Yttrande nr 19

### Renhållningsenheten Kungälv kommun

---

I yttrandet framförs följande:

- 19.1 Vid nedanstående adresser behöver det finnas utrymme för ett renhållningsfordon att ställa sig vid sidan av (att inte räckena är för tajt inpå in-/utfart från de här fastigheterna).
- Tjuvkil 160, 170, 190, 200, 210, 220, 310, 320, 340, 350, 360, 370, 390, 400, 410, 420, 510, 520, 530, 540
  - Toftebergsvägen 2 och 16
  - Spaghamn 120
  - Äslingsvägen 2 och 13

---

Kommentar från Trafikverkets Region väst:

- 19:1
- Tjuvkil 160, 170, 210, 220, 310, 320, 340, 350, 360, 370, 390, 400, 410 och 420 Inget räcke planeras vid denna fastighet
  - Tjuvkil 190 Räcke föreslås direkt öster om infarten. Utformas efter samråd med renhållningsenheten.
  - Tjuvkil 200 Räcke föreslås direkt väster om infarten. Utformas efter samråd med renhållningsenheten.
  - Tjuvkil 510, 520 och 530 samt Spaghamn 120 och Äslingsvägen 2 Räcke föreslås vid fastigheterna. Öppning anpassas efter samråd med renhållningsenheten.
  - Tjuvkil 540 Räcke föreslås strax väster om infarten. Utformas efter samråd med renhållningsenheten.
  - Toftebergsvägen 2 och 16 Fastigheten föreslås skyddas av bullerskydd längs väg 168. Fastighetens infart föreslås därför flyttas till Toftebergsvägen. Hämtning av avfall behöver därför flyttas.

- Äslingsvägen 13 Räcke föreslås strax öster om infarten. Utformas efter samråd med renhållningsenheten.

---

## Yttrande nr 20

Statens geotekniska institut, SGI

---

I yttrandet framförs följande:

- 20.1 SGI meddelar att de kan svara först under vecka 35, vilket är efter sista datum för yttranden.

Under vecka 35 kom ett yttrande som angav att SGI saknade ett antal utredningar som de ansåg att projektet skulle redovisa

- Beräkningar som visar att släntstabiliteten är tillfredsställande, vilket Trafikverket hävdar i handlingen.
- SGI saknar en bedömning av risken för berg- och blocknedfall och att en bergteknisk undersökning ska utföras och redovisas

SGI kompletterade sitt yttrande 2020-09-17. Följande frågeställningar fanns med:

- 20.2 Det saknas en beskrivning av släntstabiliteten inom området 0/000 – 1/200 för nuvarande och blivande förhållanden. SGI efterfrågar en kompletterande beskrivning.
- 20.3 Släntstabiliteten har beräknats i en sektion. SGI vill väcka frågan om det kan finnas fler områden med förutsättningar för dålig stabilitet, exempelvis vid slänten på höger sida i sektion 1/400. SGI vill se en motivering till val av beräkningssektion.
- 20.4 Inga porttrycksmätningar har utförts. I beräkningarna har antagits hydrostatisk tryckfördelning från underkant torrskorpa. Enligt utförda CPT-sonderingar indikeras ett porövertryck i friktionsjorden under leran. SGI efterfrågar ett mer utförligt resonemang om val av porttryck och beräkningarnas känslighet för eventuellt högre tryck.
- 20.5 Som alternativ redovisas förstärkning med kalkcemetpelare. Det saknas beskrivning av hur skjuvhållfastheten har antagits för pelarna och handlingen bör kompletteras med detta. Av släntstabilitetsberäkningarna framgår att kalkcemetpelarna står i en direkt passiv skjuvzon. SGI efterfrågar hur hänsyn har tagits till detta.
- 20.6 Stabiliteten har beräknats i två sektioner: 2/680 och 3/020. Vid den senare erhålls för låga säkerhetsfaktorer i odränerad analys för både befintliga och blivande förhållanden. I lågpunkten av beräkningssektionen rinner en bäck i en krök, vilket medför att sektionen är representativ på en kort sträcka. Man vill därför ta hänsyn till 3d-effekter på grund av att intilliggande områden har bättre stabilitet. Säkerhetsfaktorn med hänsyn till 3d-effekter ökar från 1,29 till 1,73 i odränerad analys. SGI delar synsättet men vill framhålla att det måste visas vilken säkerhetsfaktor intilliggande sektioner har för att effekten ska kunna tillgodoräknas och vi efterfrågar därför att handlingen kompletteras.
- 20.7 SGI vill uppmärksamma att det finns en hög slänt på vänstersidan mellan sektion 3/050 och 3/200 och släntstabiliteten bör klarläggas inom denna del.
- 20.8 Är hela planområdet, inklusive slänter och dess närmaste omgivning som kan påverka/ påverkas, undersökt avseende berg?

- 20.9 Är planområdets allmänplatsmark tilltaget så att det innefattar (i nuläget) instabila slänter och block?
- 20.10 Om svaret på fråga 20.9 är nej; finns det rådighet över mark utanför planområdet för att göra de åtgärder som krävs för att skapa stabila slänter med tanke på planområdet?
- 20.11 Vilka åtgärder krävs för att göra aktuella, befintliga bergslänter stabila?

---

Kommentar från Trafikverkets Region väst:

- 20.1 Trafikverket har kungjort vägplanen där ovanstående utredningar och material normalt inte ingår utan skickas på begäran. Trafikverket har skickat följande handlingar till SGI 2020-09-01.
- Projekterings PM Geoteknik, daterad 2020-07-02
  - Tekniskt PM Bergteknik, daterad 2020-03-03
  - Väg 168 Tjuvkil MUR Bergteknik, daterad 2019-12-06
  - Markteknisk Undersökningsrapport - Bergteknik \_ Bilaga 1, daterad 2019-11-29
  - Markteknisk Undersökningsrapport - Bergteknik \_ Bilaga 2, daterad 2019-11-29
  - Markteknisk Undersökningsrapport - Bergteknik \_ Bilaga 3, daterad 2019-11-29
- 20.2 PM Projektering geoteknik kompletteras med beskrivande text.
- 20.3 Släntstabilitet har kontrollerats för hela området vid Tjuvkils korsning ca 1/600-1/690 där vi uppskattade att förstärkning skulle behövas. Resten av sträckan görs mest i skärning till exempel slänten på höger sida i sektion 1/400 är berg i dagen.
- 20.4 En känslighetsanalys ska utföras.
- 20.5 Trafikverket återkommer med svar.
- 20.6 Komplettering ska göras för att vissa säkerhetsfaktor på intilliggande sektioner.
- 20.7 Slänten utgörs av berg i dagen och därmed behöver släntstabiliteten inte klarläggas
- 20.8 I Tekniskt PM Bergteknik daterad 2020-03-03 avsnitt 4.1 framgår det att kartering av berg i dagen har utförts inom en 100 m bred korridor. Karteringen gjordes med avseende på bergart, bergmassans spricksystem och svaghetszoner. I MUR Bergteknik daterad 2019-12-06 avsnitt 4 finns en karta som redovisar var berghällskarteringar utförts.
- 20.9 Ja. Skärningarna inte är så höga och då det inte råder något storstabilitets problem kan Trafikverket hantera eventuella lösa block inom planområdet.
- 20.10 -



- 20.11 I Tekniskt PM Bergsteknik daterad 2020-03-03 avsnitt 6 – 6.3 framgår att Bergskärningar lägre än 1 meter bör följa jordsläntlutningen enligt ritning i respektive sektion. Högre bergskärningar får anpassas utefter förutsättningarna.

Bergschakt för bergskärningar på vardera sidan längs med hela vägsträckan ska utföras med en släntlutning på 5:1. Vid km 3/130 – 3/370 där bergslänten har en ogynnsam sprickorientering och det finns risk för planbrott bör man eftersträva en släntutformning som i största mån följer bergets naturliga skivighet.

Lösa block i bergslänter längs planerad vägsträckning ska rensas ner. Större block, så kallade låsblock, som är av betydelse för storskalig stabilitet ska förankras med ingjuten bergbult. Borrhål för bult ska borras med hänsyn till rådande förhållanden. Ur belastningssynpunkt ska dessa borrhål så gynnsamt som möjligt övertvåra spricksystemen.

Vid situationer där bakåtbrytning av slänt kan orsaka skada på fastighet eller dylikt, ska förbultning längs bergskränen utföras.

Bergschakt ska utföras så att gränsvärden för vibrationsalstrande arbeten inte överskrids. Förhållanden längs vägområdet tillåter att bergschakt kan utföras genom sprängning. Vid planering och utförande av bergguttag ska faktorer så som bergkvalitet och sprickriktningar beaktas.

---

## Yttrande nr 21

### Vattenfall

---

I yttrandet framförs följande:

- 21.1 Vattenfall har inga anläggningar inom planområdet och har därför inget att erinra på förslaget.

---

Kommentar från Trafikverkets Region väst:

- 21.1 -

---

## Yttrande nr 22

### Västtrafik

---

I yttrandet framförs följande:

- 22.1 Västtrafik har deltagit under vägplanens framtagande och har inget att tillägga. Västtrafik vill bli kontaktade för en avstämning när ombyggnationen ska startas upp

---

Kommentar från Trafikverkets Region väst:

- 22.1 Västtrafik finns med som intressent i projektet och kommer bli kontaktade för avstämning både under projektering och produktion.
-

## Yttrande nr 23 (inkom efter granskningstidens utgång)

I yttrandet framförs följande:

- 23.1 Fastighetsägaren klagar på dålig efterlevnad av hastighetsbegränsning samt rådande omkörningsförbud på sträckan utanför dennes fastighet.
- 23.2 Fastighetsägaren förslår att hastighetskameran ska flyttas samt kompletteras med ytterligare kamera åt motsatt håll. Ifrågasätter om kameran fungerar.

-----  
Kommentar från Trafikverkets Region väst:

- 23.1 Aktuellt förslag innehåller inga fysiska hastighetsdämpande åtgärder. Vägens karaktär kommer efter ombyggnad att vara annorlunda då gång- och cykelvägen tillkommer till samt att gångpassager med tillhörande refuger mellan körfälten byggs.  
Efterlevnad av rådande hastighet och omkörningsförbud är en fråga för polisen.
- 23.2 Projektet har i uppgift att behålla befintlig kamera. Placering av denna ses över i kommande projekteringsskede. Fler kameror är inte aktuella inom ramen för detta projekt.

För Trafikverket Region Väst den 2020-09-21.



Mikael Andrén, projektledare