

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

# Väg 168 Kungälv – Marstrand, delen Tjuvkiel

Kungälv kommun, Västra Götalands län

Vägplan, 2020-07-02

Projektnummer: 145882



**Trafikverket**

Postadress: Vikingsgatan 2-4, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2020-07-02

Ärendenummer: TRV 2014/89181

Uppdragsnummer: 145882

Version: 2.0

Kontaktperson: Mikael Andrén och Ulrika Holterberg, Trafikverket

# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>4</b>
<b>PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING</b>	<b>4</b>
<b>SAMRÅDSKRETS</b>	<b>5</b>
<b>SAMRÅD</b>	<b>5</b>
Samråd med berörd länsstyrelse	5
Samråd med berörd kommun	5
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	5
<b>Samråd med allmänheten och med de enskilda som kan bli särskilt berörda</b>	<b>6</b>
Luft, buller och vibrationer	6
Utformning för ombyggnad av befintlig väg	10

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

## Sammanfattning

Arbetet med väg 168 och förslag till förbättringsåtgärder har pågått i många år och Tjuvkil har varit en av de delar som har pågått längst. I framtiden är det tänkt att det ska gå en gång- och cykelväg från Carlstens fästning på Marstrand till Bohus fästning i Kungälv. Delen som återstår är Tjuvkil till Vävrå innan gång- och cykelvägen är komplett. Det har nu skett ett omtag där Trafikverket återupptagit arbetet med vägplan för väg 168 genom Tjuvkil.

Befintlig väg har idag smala vägrenar, vilket gör att gång- och cykeltrafikanter är hänvisade till körbanan, och skyltad hastighet på sträckan varierar idag mellan 50 km/h och 70 km/h. Utmed sträckan finns det sju stycken hållplatslägen för bussen att stanna på. Hållplatserna varierar mellan fickhållplatser med väderskydd till att endast bestå av en hållplatsskylt, där väntande resenärer får stå på vägen eller i diket när de väntar på eller när de ska gå av bussen.

I samrådsunderlagsskedet hölls samrådsmöte med allmänheten den 17 januari 2018 i Kungälv där samrådsunderlaget - som är ett underlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan (BMP) föreligger eller inte - presenterades. Länsstyrelsen beslutade den 28 mars 2018 om att projektet inte antas medföra betydande miljöpåverkan (BMP). Ytterligare samråd har hållits i samrådshandlingsskedet där ett åtgärdsförslag presenterades för allmänheten den 3 mars 2020 i Kungälv. Samråd har även skett med länsstyrelsen, Västtrafik, Kungälv's energi samt lokala vägföreningen. För utförligare information finns minnesanteckningar och protokoll att ta del av.

Det har varit möjligt att lämna synpunkter via hemsidan samt via brev, e-post, telefonsamtal och på de fysiska samrådsmötena. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden, samt upprättande minnesanteckningar och protokoll, finns diarieförda hos Trafikverket.

Under arbetet med framtagande av vägplanen har planlägningsbeskrivningen, samrådsunderlaget samt samrådshandlingen funnits tillgängliga på projektets hemsida.

## Planlägningsbeskrivning

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

Planlägningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2017-12-15, 2019-12-13, 2020-01-21, 2020-03-02 och 2020-05-13.

# Samrådsrets

Samrådsretsen har i detta skede definierats utifrån det område som beräknas beröras av de åtgärder som planeras för väg 168. Förutom med fastighetsägare i området sker samråd även med särskilda myndigheter, organisationer och andra intressenter, såsom berörda ledningsägare. De enskilda som kan antas bli särskilt berörda kan till exempel vara närboende, företag i närområdet och fastighetsägare.

## Samråd

### Samråd med berörd länsstyrelse

Telefonkontakt har skett med länsstyrelsen om att Trafikverket återupptagit arbetet med en vägplan för väg 168 genom Tjuvkil. I samrådsunderlagsskedet beslutade länsstyrelsen den 28 mars 2018 om att projektet inte antas medföra betydande miljöpåverkan (BMP).

Under den fortsatta vägplaneprocessen i samrådshandlingsskedet har avstämning gjorts med länsstyrelsen för de biotopskyddade objekten som berörs i projektet och för de möjliga åtgärderna. För utförligare information se minnesanteckningar 2020-02-07, diariern TRV 2014/89181.

Dialog har skett med länsstyrelsen angående generellt biotopskydd på 168, Kungälv-Marstrand. Länsstyrelsen har inget att erinra vad gäller planerade kompensationsåtgärder för intrång i biotopskyddade stenmurar. Vad gäller alléerna konstaterar länsstyrelsen att objekt A1 inte omfattas av biotopskyddsbestämmelserna, men att objekt A2, A3 och A4 gör det. Vidare erinrar man om att de kompensatoriska åtgärderna för dessa alléer ska anpassas utifrån en bedömning av respektive allés ekologiska funktion. För utförligare information se minnesanteckningar 2020-06-22, diariern TRV 2014/89181.

### Samråd med berörd kommun

Kungälvs kommun är med och finansierar projektet och har en representant som ingår i projektgruppen samt deltar kontinuerlig vid projektmötena.

### Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

*Synpunkt: Väg föreningen önskar relevant information bland annat om tider.*

Svar: Trafikverket kommer starta igång med skedet samrådshandling under oktober 2019 och med ett samråd med allmänheten under oktober-november månad, byggstart beräknas bli 2021. För utförligare information, diariern TRV 2014/89181.

Inbjudan om samråd har skickats ut till berörda ledningsägare i samrådshandlingsskedet. En representant från Kungälvs energi var delaktig på ett av teknikmötena som hölls den 14 januari 2020. För utförligare information se protokoll 2020-01-14, diariern TRV 2011/90002.

Under samrådshandlingsskedet har samråd även hållits med Västtrafik AB då de kommer påverkas vid anläggandet av gång- och cykelvägen genom att hållplatserna glesas ut och

upprustas längs med sträckan. Västtrafik har inte haft några synpunkter på detta. För utförligare information se protokoll 2020-04-24, diarienumr TRV 2014/89181.

I övrigt genomfördes inga samråd med berörda myndigheter och organisationer i skedet samrådsunderlagsskedet.

### Samråd med allmänheten och med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Den 17 januari 2018 hölls ett samrådsmöte med sakägare och allmänhet i Mimers Hus i Kungälv där cirka 130 personer deltog.

Samrådsunderlag, presentation och protokoll har funnits tillgängligt på projektets websida.

Den 3 mars 2020 hölls ett samrådsmöte med sakägare och allmänhet i Kungälvs stadshus i Kungälv, där cirka 90 till 100 personer deltog. Till samrådsmötet skickades inbjudan med post till de fastighetsägare som antas bli direkt berörda av vägplanen. Samrådsmötet annonserades även i Kungälvs-Posten. På mötet presenterades ett förslag till utformning och lokalisering av gång- och cykelvägen. Trafikverkets markförhandlare informerade även om hur fastighetsägare blir kompenserade då mark behöver tas i anspråk för anläggande av gång- och cykelvägen. Efter presentationen fick de närvarande möjlighet att studera förslaget samt framföra sina synpunkter. För utförligare information se protokoll 2020-03-03, diarienumr TRV 2014/89181.

Samrådshandling, presentation och protokoll har funnits tillgängligt på projektets websida [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

Nedan finns en sammanställning av synpunkter och frågor som inkommit under samrådstiden 18 januari till 2 februari 2018 samt under samrådstiden 3 mars till 10 april 2020 med Trafikverkets kommentarer.

### Luft, buller och vibrationer

#### Inkomna synpunkter från samrådshandlingsskedet

*Synpunkt: Vår fastighet kommer inte få några planerade bullerskydd i projektet eftersom vår tomt inte är anpassad till det. Istället har vi fått som svar att man kommer se över bullerskyddsåtgärder på huset. Ser också med oro på vår grävda vattenbrunn som ligger nära vägen och att den kommer påverkas av den tunga trafiken som blir under byggtiden.*

**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 Trafikverket kan göra något åt i detta projekt. Då återstår fastighetsnära åtgärder.

Innan byggstart kommer byggnader, brunnar etcetera att besiktigas för att kartlägga aktuell status. Skador som uppstår på grund av entreprenadarbetena åtgärdas eller ersätts. Trafikverket kommer inte kontakta er nu i vägplansskedet angående er brunns nuvarande skick.

Vägen kommer inte närmre er än vad den ligger idag, snarare tvärtom 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 cykelvägen från Kungälv till Marstrand (fästning till fästning), men ska även underlätta lokalt för er Tjuvkilsbor genom att underlätta 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. Trafikverket har även för avsikt att sänka hastigheten genom att permanenta hastigheten 50 km/h på den sträcka som idag har säsongsvarierad hastighet. Slutligen har Trafikverket för avsikt att utföra bullerdämpande åtgärder. Projektet har valt att sätta gränsen för buller för väsentlig ombyggnad, trots att 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 Trafikverket 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 cykelväg 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).

*Synpunkt: Ser gärna att det görs en bulleranalys av vår fastighet. I det planerade förslaget kommer trafiken närmre vår fastighet än vad den gör idag. På vår tomt finns det idag en uppvuxen häck som fungerar som bullerdämpande av trafiken. Tas häcken bort ser vi gärna att den ersätts med ett bullerplank.*

Svar: Bullerberäkningar har gjorts på fastigheter och de fastigheter som behöver utredas vidare för fastighetsnära åtgärder kommer bli kontaktade.

Fordonstrafiken kommer inte gå närmre er fastighet än vad den gör idag.

*Synpunkt: Enligt det planerade förslaget kommer busshållplatsen anläggas precis utanför vår fastighet. Detta kommer ge mer buller och sämre luft. Har önskemål om att det sätts upp fler fartkameror så hastigheten hålls nere.*

Svar: Projektet har inte som uppgift att sätta upp fler kameror längs sträckan. Däremot kan hållplatsen, refug vid passage och den ändrade sektionen med GC-vägen göra att hastigheten kan sänkas.

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.

*Synpunkt: Ser med oro på att vi inte kommer kunna vistas ute på vår tomt på grund av ökat buller och att man kommer bli störd på natten. Ser helst att GC-vägen flyttas till det tidigare förslag.*

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 för att kunna ta sig in och ut. Det är inget vi kan göra något åt i detta projekt. Då återstår fastighetsnära åtgärder. Att förlägga väg 168 i annan sträckning är inte aktuellt i detta projekt.

*Synpunkt: För oss är det viktigt att vår utomhusmiljö blir bra efter ombyggnationen av vägen. Vi förväntar oss ett möte där vi gemensamt kan titta på alternativ. Av säkerhetsskäl och miljöskäl är det viktigt att hastigheten genom Tjuvkil sänks till 50 km/h. Mellan Saltskärsvägen och Gulskärsvägen är det en lång raksträcka och här behövs något som gör att bilisterna håller den angivna hastigheten, gärna med hjälp av hastighetskamera, refug eller liknande. Då GC-vägen ligger kloss an biltrafiken önskar vi någon typ av avskiljare i form av staket för ökad säkerhet.*

Svar: Fastigheten kommer utredas för fastighetsnära åtgärder.

Någon direkt hastighetsdämpande åtgärd planeras inte mer än refuger vid gångpassager med tillhörande spärrfält som till viss del hindrar omkörningar. Gång- och cykelvägen kommer få en kant av ett GCM-stöd, som är en betongsten som skiljer bilväg mot GC-väg, det gäller på sträckor med 50 km/h. På sträckorna med 70 km/h planeras det för räcke.

*Synpunkt: Hur kommer bullernivån åtgärdas vid vår infart? Anläggandet av cykelvägen anser inte kommer förbättra boendemiljön, utan det kommer bli en ökning av hastigheten för bilisterna då det anses som en säkrare väg. Vi anser att hastigheten bör sänkas till 40km/h från den östra delen. Varför är det inte heldragna linjer på sträckan då det är skyltat omkörningsförbud?*

Svar: Läget för er infart gör att vägnära åtgärder som plank, vall etcetera inte är möjlig. Trafikverket har i arbetet kring buller angivit att er fastighet ska utredas vidare för fastighetsnära åtgärder. Planerar att återkomma med det under våren.

Trafikverket har planerat för att 50 km/h ska permanentas på den sträcka som idag varierar under året. Planen var att Trafikverket 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. Trafikverket har i uppdrag att ändra hastigheten till 50 km/h, vilket är vad projektet utgår från. Anledningen till att det inte är målat heldragen linje är för att det är tillåtet att köra om traktorer och motorredskap.

*Synpunkt: Vid Toftebergsvägens utfart behövs det en bullerskärm både på den östra och västra sidan om utfarten. De fastigheter som ligger närmast väg 168 är inte byggda på en berggrund, så vid sprängning behöver det tas hänsyn till detta. Vid en tidigare utförd besiktning på fastigheten bedömdes det att det behövs bullerskyddsåtgärder på altanen.*



Svar: Eventuellt kan en skärm bli aktuellt på Toftebergsvägens östra sida för att skydda de två närmaste fastigheterna. Det kommer göras utredning på berörda fastigheter, men i vilken form återkommer Trafikverket till.

*Synpunkt: Ser gärna att en fartreducerande åtgärd planeras på raksträckan utanför eller i närheten av Grenvägen. Sträckan är idag inbjudande till att överstiga gällande hastighet. Detta kan även ge en minskad effekt på buller.*

Svar: Busshållplatser med tillhörande gångpassager och refug planeras i korsningen Grenvägen.

*Synpunkt: En av fastigheterna som ligger väldigt nära väg 168 kommer få en stor påverkan på sin boendemiljö eftersom trafikmängden på senare år har ökat betydligt mer än Trafikverkets kalkyler visar, finns utredning på det. Tjuvkil ligger redan idag på en trafikmängd som i Trafikverkets kalkyler beräknas nås först kring år 2040. Vi är självklart mycket måna om vår boendemiljö (buller, avgaser) som på senare år gått från acceptabel till bedrövlig, ser gärna att det görs mätningar för luft och buller. Dessutom har vattenbrunnen fått sättningar som mycket troligt har orsakats av mycket tung trafik. Anser att en breddning av väg 168 kommer göra så att folk kör fortare och att det därmed bildas mer buller. Anser även att mätningarna på trafiken inte stämmer.*

Svar: Bullersituationen finns redovisad i PM Buller som finns upplagt på Trafikverkets hemsida.

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 späds 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. 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.

*Synpunkt: Kommer det göras någon åtgärd mot acceleration på sträckan vid "Gulskärsvägen", "Saltskärsvägen" och "Grenvägen", med anläggande av en refug eller någon annan liknande åtgärd?*

Svar: I korsningen vid Gulskärsvägen och Grenvägen planeras det för busshållplatser med en tillhörande gångpassage samt med en refug.

#### Inkomna synpunkter från samrådsunderlagskedet

*Synpunkt: Ökad trafik ger ökad risk för störande markvibrationer för bostadshusen längs väg 168, då en del av dessa är grundlagda på lerjordar.*

Svar: Vibrationer bedöms inte utgöra något problem för de som bor i området. Detta kommer ses över i kommande projektering.

*Fråga: Är bullerplank tänkta att sättas upp vid fastigheterna kring korsning 570/168, permanent? Detta oljud från 168:an är mycket störande, speciellt under sommarhalvåret med all trafik. Det är min förhoppning att ett plank kommer upp snarast.*

Svar: Utredning gällande buller kommer att utföras. Efter det ser man över eventuella åtgärder för att minska bullernivåerna för de påverkade fastigheterna.

*Synpunkt: Bekymrad över luftkvalitén i Tjuvkil med all den trafik som går där. Innebär dålig hälsa för de boende samt barn som går och står längs vägen och väntar på bussen.*

Svar: Luftkvalitén i Tjuvkil bedöms inte utgöra någon risk för de som bor och befinner sig i området. Detta kommer ses över i kommande projektering.

#### Utformning för ombyggnad av befintlig väg

##### Inkomna synpunkter från samrådshandlingskedet

*Synpunkt: Har en parkering på fastighetsmarken som ligger mellan vägen och ett berg. Vid sprängning av berget får parkeringen inte bli för liten. Intill vägen finns det en brunn nära inpå vägen som kan bli skadad vid tryckförändringarna. Då delar av berget ska tas bort föredras det att man sågar bort berget istället för att spränga bort för att minska skador på brunnar.*

Svar: Trafikverket 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.

*Synpunkt: Hur kommer vår utfart påverkas i och med att planerad gång- och cykelväg korsar denna? Kommer utfarten byggas om? Anser också att vår fastighet bör utrustas med bullerplank, har inga siktproblem mot vägen som kan påverkas.*

*Hur säkerställer man att det blir säkert att ta sig över vägen vid busshållplatsen vid Gulskärsvägen. Ser gärna att man förtydligar omkörningsförbudet med heldragna linjer. Har idag vår postlåda placerad utmed väg 168, hur kommer den bli placerad framöver?*

Svar: Utfarten kommer anpassas till det planerade förslaget av gång- och cykelvägen. Er fastighet är med i fastighetslistan "PM Buller över fastigheter", som ska utredas vidare för fastighetsnära åtgärder. Läget för er utfart gör att vi bedömer att bullerskyddande plank nära vägen inte kan byggas.

Vid busshållplatserna byggs gångpassager med fysiska (ej målade) refuger mellan körfälten. Då omkörning av traktor och motorredskap är tillåten så målas inga heldragna linjer på vägen. Postlådornas placering kommer ses över i nästa skede som är bygghandlingsskedet. Bygghandling planeras att tas fram under 2021.

*Synpunkt: Anser att ett väderskydd ska sättas upp vid busshållplatsen vid Toftebergsvägen mot Kungälv.*

Svar: Trafikverket justerar busshållplatsen med väderskydd.

*Synpunkt: Bullerplank som ska sättas upp utanför fastigheter i korsning Matskärsvägen/ Truskärsvägen och väg 168. Bör förlängas mot Marstrand (upp mot Tjuvkilsbodens busshållplatsriktning Marstrand) och mot Lökebergshållet ner mot den skarpa svängen vid infart till Tjuvkil då många fastigheter är precis innanför korsning och blir störda av trafiken från vägen.*

*I korsningen bör även fartdämpande åtgärder anläggas med markerat övergångsställe då många skolbarn tar sig över korsningen för att ta bussen in mot Kungälv/ Ytterby.*

*Alla busshållplatser borde vara utrustade med förhöjd plattform, så det blir lättare att stiga på/av bussen och ta med sig barnvagn.*

Svar: Föreslagna bullerskydd utförs i den omfattning som de behövs. Utformning (längd, höjd etc.) 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 i anslutning till busshållplatser, men notera att det inte är övergångsställen. Gångpassagera utformas med refug i mitten så att ett körfält kan korsas i taget.

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

*Synpunkt: Ser gärna att asfalten för gång- och cykelvägen har en ljusare kulört, så att det blir lättare att upptäcka gående och cyklister där det saknas belysning. Föredrar också att det sätts upp låga skärmar mellan gång- och cykelvägen och vägen. Växterna som blir berörda av flyttning är viktigt att de får en bra etablering.*

Svar: Skärmar mellan väg och gång- och cykelväg är inte aktuellt i projektet. Flytt av växter och vilken asfalt som anläggs på gång- och cykelvägen hanteras i senare skede.

*Synpunkt: Vi föredrar att marken som tas för breddning till gång- och cykelvägen i anslutning till vår fastighet i huvudsak tas på den södra sidan, det vill säga att linjedragningen vid vår fastighet förskjuts söderut.*

Svar: Efter att ha sett över utformningen av vägen och möjligheten att utföra breddningen på södra sidan om väg 168 förbi er fastighet har Trafikverket 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 cykelvägen utförs på vägens norra sida.

Trafikverket föreslår däremot att sektionen (vägens bredd) minskas genom att vi föreslår en annan lösning för avvattning (föreslagna diken utgår på sträckan cirka 2/030-2/190). Det gör att intrånget minskar från drygt fyra meter i ursprungligt förslag till cirka 1,5 meter. Genom att minska sektionen bedömer Trafikverket att muren på den västra sidan kan stå kvar i sitt ursprungliga läge.

Det arbetsområde som finns markerat vid fastigheten är för att kunna återuppbygga muren på ny plats.

*Synpunkt: Vid sektion 1/040 finns en befintlig infart som föreslås att stängas, men som idag används och behöver vara kvar. Däremot behöver infarten anpassas när det gäller dike och öppning av räcke.*

Svar: Berörd fastighetsägare kommer kontaktas angående att deras befintliga in-/utfart inte kan finnas kvar samt hur en ny in-/utfart kan ordnas där den skulle anlagts för 30 år sedan.

Nuvarande in-/utfart föreslås stängas och enligt byggnadsplan från 1959 och förrättning från 1988 ska in-/utfarten istället ske åt norr. Enligt ett tidigare yttrande från Vägverket är in-/utfarten inte godtagbar.

*Synpunkt: Vid den trånga passagen förbi kurvan vid entré Tjuvkil kan det bli problem eftersom detaljplaneförslaget på denna punkt inte är framtaget. Beträffande stengårdsgårdarna önskar vi att de får behålla sin ursprungliga sträckning. Om det inte är möjligt förespråkar vi att de flyttas ett kort stycke och återuppförs. Utmed sträckan finns det fornlämningar som berörs av planerat arbete och som kräver tillstånd.*

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

Stengårdsgårdar kommer att behöva flyttas, men planeras att återuppbyggas. Arbetet sker i samråd med länsstyrelsen och de uppdateras även med det som de behöver vara delaktiga i.

*Synpunkt: Om vår häck behöver plockas bort på grund av byggnationen så vill vi att den ersätts med ett bullerplank istället för en ny häck.*

Svar: För buller kommer fastighetsnära åtgärder utredas på fastigheten. Tas häcken bort kommer den ersättas med en ny.

*Synpunkt: Känner en oro över att befintlig mur byggs om och enligt ritningen kommer muren hamna cirka fyra meter längre in mot huset. En ombyggnad av muren borde vara*

*mer kostsamt än att en breddning görs på den södra sidan av vägen för då får inte befintlig mur någon påverkan. Finns önskemål om att få hastighetsdämpade åtgärder på vägen utanför vår fastighet för att minska på bullersituationen.*

Svar: Hastighetsdämpande åtgärder är aktuellt i korsningen till Gulskärsvägen 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 cykelväg samt planerad hastighetsgräns om 50 km/h året runt göra så hastigheten och bullret dämpas. Aktuell fastighet kommer utredas för fastighetsnära åtgärder vilket innebär att en inventering avseende byggnadens konstruktion, fasad, fönstertyp etcetera genomförs. Detta kommer göras under våren. 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. Ägarna har en gäststuga som de har för avsikt att rusta upp.

*Synpunkt: Har noterat på kartan, att under byggtiden kommer vår parkering användas i byggtiden. Så vi undrar var vi ska parkera våra fordon?*

Svar: Tillfällig nyttjanderätt kommer flyttas från er parkering, så den inte kommer att beröras.

*Synpunkt: Önskar att den övre delen av bullerskärmen, som kommer stå öster om utfarten från Grenvägen utefter Marstrandsvägens södra sida, blir genomskinlig. Ser gärna att det sätts upp en fartkamera på Marstrandsvägen öster om Grenvägen på den långa raksträckan i riktning mot Kungälv. Vid Grenvägens utfart mot Marstrandsvägen i svängen österut får det gärna bli en mjukare sväng och tvärsnittet för vägtrumman under Marstrandsvägen som ligger omedelbart öster om Grenvägen ser vi helst att den inte minskas på när ni bygger ny gång- och cykelbana.*

Svar: Trafikverket tittar på plank som till viss del kan bli genomskinliga och befintlig kamera kommer finnas kvar, men projektet har inte fått i uppgift att sätta upp fler. Trummor ses över så de fungerar och avseende svängen har radien gjorts något större än dagens.

*Synpunkt: Anser att alla fyra busshållplatser bör ha en egen bussficka och vi vill också gärna att omgivningen och miljön bevaras som den är idag. Med det planerade förslaget med anläggandet av en gång- och cykelväg så kommer stenmurar och ”pampiga” träd att försvinna och det kommer gömmas saker bakom bullerskärmar. Ser även i förslaget att busshållplatsen ska ligga kvar där den gör idag, men att det blir ett stort intrång på vår fastighetsmark. Busshållplatserna och cykelparkering som är i anslutning till Hamnvägen ut mot Tjuvkils huvud utrustas med väderskydd. Då det planeras för nya områden med bostäder ser vi en ökning av resenärer för bussen.*

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

Stenmurarna som påverkas har vi för avsikt att flytta och återuppbygga.

Hållplats Tjuvkilboden mot Kungälv har vi för avsikt att behålla i sitt nuvarande läge för att undvika intrång i trädgården. De hållplatser som får väderskydd är främst de som går mot Kungälv och avser hållplatslägena Intaget (ny hållplats) Gulskärsvägen (ny hållplats) och Tjuvkilsboden. Efter synpunkter från några boende så kommer vi sätta väderskydd även på Toftbergsvägen för resande mot Kungälv. Även hållplats Tjuvkilsbodens (riktning mot Marstrand) utrustas med väderskydd. Inga tak över cykelparkeringarna planeras.

*Synpunkt: Idag finns det en gångstig vid 0/500 som går över väg 168 och som möter upp en gångstig på andra sidan. Det vore önskvärt om stigen kunde få vara kvar.*

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

*Synpunkt: Ser med oro på att vår fastighet ska skadas i samband med anläggningsarbetet och att tunga maskiner kommer köra utanför. Ser gärna att hastighetskameror monteras permanent på båda sidorna om korsningen Matskärsvägen och vägen Lycke till Kornhall.*

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

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

*Synpunkt: Anläggandet av den nya gång- och cykelvägen kommer innebära att en trädbarriär kommer behöva tas bort utanför ett par fastigheter. I och med att det görs kommer det medföra väsentligt ökat buller för flera fastigheter. Föreslår att det sätts upp en bullerskärm och att hastigheten sänks till 50km/h på hela sträckan. På raksträckan vid Intaget och Nordöbron vill bilisterna också öka farten, detta medför då ökad buller. Finns det några ytterligare åtgärder som kan vara aktuella med att dämpa farten på sträckan?*

Svar: Trafikverket ser över möjligheten att genomföra vägnära bulleråtgärder. Projektet föreslår en permanentning av 50 km/h på den sträcka som idag har säsongsvarierad hastighet. Hastighetsdämpande åtgärder dimensioneras för de stora fordonen som trafikerar vägen. Därmed fungerar de dåligt på just motorcyklar, som dessutom inte sällan har dålig ljuddämpning.

Trafikverket föreslår inte några andra hastighetsdämpande åtgärder.

*Synpunkt: Vår utfartsväg från tomten kommer bli blockerad av den nya busshållplatsens läge. Föreslår att den flyttas åt vänster eller åt höger.*

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 en ny gångbana till/från hållplatsen.

*Synpunkt: Finns det risk att det kommer komma in vatten på vår tomt från vägen eller kommer det anläggas ett nytt dike däremellan?*

Svar: Trafikverket måste ta hand om vatten som kommer från sin anläggning. Utrymme för eventuella diken ska finnas redovisade på planritningar, vilket visas på illustrationsritningarna.

*Synpunkt: Har haft en stor kostnad för att förbättra befintlig infart. Tidigare använd infart som ligger på andra sidan är trafikfarlig då sikten i kombination med en brant backe blir sämre. Boende är beroende av att denna infart och parkering hålls intakt.*

Svar: Trafikverket uppdaterar ritningen och tar bort krysset. På underlaget som vi har så har in- och utfarten inte förefallit att användas. I ett led att öka trafiksäkerheten föreslås direkta utfarter att stängas om det finns alternativ som anses bättre och säkrare.

*Synpunkt: Har ärvt en fastighet som är ett gammalt soldattorp, vilket är tänkt att bevaras i framtiden. Kommer torpet bli påverkat av anläggandet av gång- och cykelvägen?*

Svar: Trafikverket noterar synpunkten och ser över det i projektet.

*Synpunkt: I området planeras det för att detaljplanelägga ett område för bostäder som kommer påbörjas 2020. Detta kommer troligtvis medföra att det på sikt kommer behöva dras VA-ledningar som korsar väg 168. Är det med i planeringen?*

Svar: Trafikverket noterar synpunkten och tar med det i planeringen.

*Synpunkt: Utmed väg 168 finns det en vattentäkt att ta hänsyn till om vägen breddas åt det hållet. Föreslår att vägen breddas på motsatt sida norra/södra sidan om väg 168.*

Svar: Trafikverket kommer ta hänsyn till vattentäkten och ingen justering kommer göras för gång- och cykelvägens placering.

*Synpunkt: Varför tar det så lång tid innan det kommer till produktion? Är det prioritering på det som byggs närmre Kungälv?*

Svar: Projektet har drabbats av många start och stopp av diverse olika anledningar. Fortsättningen med vägplanen är att den ska skickas in på prövning i slutet av 2020 och att byggstart kommer ske efter sommaren 2022.

#### Inkomna synpunkter från samrådsunderlagskedet.

*Synpunkt: Två alternativ gällande Truskärs- och Matskärsvägens ombyggnad med bifogade skisser har inkommit.*

Svar: Projektering av dessa vägar ingår ej i projektet. En vägförening arbetar enligt avtal med Kungälvs kommun parallellt vägplanarbetet med att sammanföra de två vägarna till en.

*Synpunkt: Önskemål om samåkningsparkeringsplatser eller pendelparkeringsplatser vid korsningen med väg 570 då många kör sina barn dit för att åka buss. Det står flera bilar och väntar/släpper av barn på mindre bra sätt, rent av trafikfarligt! Det är också många som vill kunna träffas där för att gemensamt ta en buss eller bil vidare, samåkning av barn och ungdomar till träningar m.m.*

Svar: Detta ingår i projektet att utreda och kommer ses över i kommande projektering.

*Fråga: Finns det planer på att göra om korsningen 570/168 till en cirkulationsplats? Det vore en bra säkerhetsåtgärd.*

Svar: Det har tidigare gjorts en utredning för eventuell cirkulationsplats i korsningen väg 168/570. Detta alternativ valdes bort då kapaciteten i korsningen är tillräcklig och det skulle innebära ett alldeles för stort intrång på omkringliggande fastigheter.

*Synpunkt: Vi förordar riktiga busshållplatser, ej att bussen stannar på vägen som innebär farliga och ogenomtänkta omkörningar.*

Svar: Bussfickor innebär stora intrång och farliga omkörningar ska minskas med hjälp av utplacerade refuger i samband med busshållplatserna.

*Synpunkt: 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.*

Svar: Hastigheten för sträckan ses över i kommande projektering.

*Synpunkt: Hastighetsbegränsningen bör anpassas till att Tjuvkil är en tätort, därför en begränsning till max 40 km/h.*

Svar: Hastigheten för sträckan ses över i kommande projektering.

*Synpunkt: Det krävs säkerhetshöjande åtgärder i korsningen med väg 168/570. Det borde också vara en självklarhet att sätta upp en varningsskylt redan nu, när du kommer ifrån Kungälv, innan den skarpa svängen vid Tjuvkilskylten, som varnar för korsningen med väg 570.*

Svar: Hastighet och skyltning kommer ses över i kommande projektering.

*Synpunkt: Angående hållplats Gethagen så är den dåligt placerad och mycket buskar och sly kring.*

Svar: Kommer bli nytt kring dessa hållplatser då vägen kommer att breddas och ståyta för väntande resenärer planeras.

*Synpunkt: Att dra gång- och cykelvägen på södra sidan är mer fördelaktigt då det skulle påverka intrång på färre fastigheter än på norra sidan. Man kan komplettera med ett smalt gångstråk på norrsidan för att leda de boende till gångpassager över till södra sidan.*

Svar: Det är mer fördelaktigt att anlägga gång- och cykelvägen på norra sidan då de flesta boende kommer från det hållet ner till gång- och cykelvägen. Att både anlägga en gång- och cykelväg på södra sidan samt ett gångstråk på norra sidan innebär stora intrång.

*Fråga: I tidigare förslag så pratades det om att busshållplatsen Stenskärsvägen skulle flyttas västerut till toppen på backen vid Gulskärsvägen, är det fortfarande aktuellt?*

Svar: Trafikverket kommer att titta över antalet och lägen på hållplatser i samråd med Kungälvs kommun och Västtrafik så det är inte bestämt än.

*Synpunkt: Redovisning av trafiksiffror i samrådsunderlaget är felaktigt. Det är betydligt mycket mer trafik än vad som anses samt uppräkningsför år 2040. Detta innebär att alla åtgärder också är felaktiga då de baseras på hur kapaciteten på väg 168 ser ut. Sen har det endast tagits hänsyn till den byggnation som planeras enligt detaljplan 2:167. Det*



*finns betydligt fler planer för utbyggnad hela vägen ut mot Marstrand. Denna trafikökning finns inte med.*

Svar: Vi har uppmärksammat att trafiksiffrorna för år 2040 var fel i Samrådsunderlaget. Dock är det inte dessa siffror som kapacitetsanalysen är beräknad utifrån, den är beräknad enligt följande siffror:

A	6 900
B	1 300
C	7 400
D	1 800
E	8 700

Trafikprognosen är beräknad från senast genomförd trafikmätning och räknas sedan upp med till ett nuläge (år 2017) och ett prognosår (år 2040) med de trafikstringstal som är fastställda av Trafikverket och som gäller för alla projekt Trafikverket ansvarar för. Trafikstring från planerade byggnationer i området är baserat på det som var känt vid utredningens start. I vårt fall är det detaljplanen 2:167 i Tjuvkil med 160 bostäder, en förskola, närbutik och kontor samt för bostäder, hotell och småindustri i Marstrand. Detta beräknas generera 1 000 respektive 2 400 årsdygnstrafik (ÅDT).

*Fråga: Det har varit mätningar mer än bara under de tre veckor under sommaren som ni redovisat. Varför används inte dessa?*

Svar: Projektet hade en mätning under en treveckorsperiod i juli år 2017 för att undersöka vilka trafikmängder det är under sommaren. Övriga mätningar som är genomförda är i Trafikverkets ordinarie trafikmätningsschema som sker vid fyra tillfällen under ett år. På väg 168 genomförs detta vart fjärde år och har nu skett under år 2017. Resultatet från dessa mätningar är ännu inte sammanställda varför denna utredning inte kunnat nyttja dessa ännu.

Önskemål om andra alternativa utformningar/dragningar

#### Inkomna synpunkter från samrådshandlingskedet.

*Synpunkt: De flesta fastigheterna som gränsar till väg 168 ligger på den norra sidan och då följer gång- och cykelvägen den befintliga vägens linjeföring för att få avstånd till fastigheterna. På den södra sidan består området till stora delar av ängsmark och där är det också tänkt att detaljplanelägga området med bebyggelse. Dessa områden tycker vi borde användas till vägområde för att på så sätt minimera intrånget så långt det är möjligt. Om hastighetsbegränsningen på sträckan ändras till 60 km/h respektive 40 km/h så kan behovet av att bredda vägen också minskas.*

Svar: Planerad gång- och cykelväg anläggs på den norra sidan om väg 168 för att kunna ansluta till befintlig gång- och cykelväg vid Nordösund och vid delen Tjuvkil-Vävra. I detaljplanerade områden finns det en grön remsa som används för gång- och cykelvägen och det är några fastigheter som kommer få intrång, men överlag är det få fastigheter som får

intrång. På den norra sidan ligger det också fler fastigheter som kan ta del av gång- och cykelvägen utan att behöva korsa vägen.

På sträckor med en hastighet 50 km/h breddas körfälten till 6,0 meter och med en hastighet på 70 km/h breddas körfältet till 6,5 meter.

*Synpunkt: Hade gärna sett en annan dragning av väg 168. Då det pågår en diskussion om detta vore det bättre att inte anlägga gång- och cykelvägen genom Tjuvkil.*

**Svar:** Trafikverket noterar synpunkten, men idag finns inga planer på att flytta väg 168 utan framtaget förslag är aktuellt.

*Synpunkt: Vill att bilvägen flyttas eftersom lösningen med gång- och cykelvägen inte är en bra helhetslösning för framtiden av gång-, cykel- och biltrafikanter. Har även fiber nergrävt på fastighetstomten som kan påverkas. Då antalet invånare ökar med inflyttning till orten påverkas även trafiken.*

**Svar:** Projektet har drabbats av många start och stopp av diverse olika anledningar. Ambitionen nu är att vägplanen ska skickas in på prövning i slutet av 2020 och att byggstart kan ske efter sommaren 2022.

*Synpunkt: Föredrar att gång- och cykelvägen byggs utanför Tjuvkil på grund av att det kommer behövas bullerskyddsåtgärder. Önskemål om att det blir övergångsställen på sträckan Stenkärsvägen/Norgårdsvägen, att det blir refuger och busshållplatser med bussficka samt att det sätts upp en fartkamera med riktning mot Kungälv. Ser gärna att hela sträckan skyltas med 50km/h.*

**Svar:** Trafikverket har för avsikt att bygga en gång- och cykelväg utmed väg 168 och säkerheten kommer att ses över i form av att busshållplatser ses över med bussficka eller en stäyta för resenärer. Vid hållplatserna byggs det gångpassager så det ska bli säkert för resenärerna att ta sig över vägen. Befintlig fartkamera är tänkt att vara kvar, dock sätts inga nya upp i aktuellt projekt. Projektet planerar för 50km/h permanent längs hela sträckan, idag är det säsongsvarierad hastighet.

#### Inkomna synpunkter från samrådsunderlagskedet.

*Synpunkt: Livslängden för en genomfart Tjuvkil bedöms till ca 20 år till skillnad mot ca 40 år för nysträckningsalternativ. En nysträckning förbi Tjuvkil möter bättre en framtida samhällsutveckling.*

*Synpunkt: Mark och Miljödomstolen konstaterar att Tjuvkil är en tätort och att bestämmelser enligt kap 4 miljöbalken inte utgör något hinder för utveckling av befintliga tätorter. Den förbifart som tidigare föreslagits har legat inom området för tätort och därför föreligger det inte längre något hinder enligt riksintresse 4 kapitlet miljöbalken för att bygga en förbifart. Detta innebär att projektet med att bygga om befintlig väg genom Tjuvkil bör stoppas och en ny diskussion mellan myndigheter och politiker behövs för att återuppta en förbifart.*

Svar: Riksintrasse enl. 4 kap miljöbalken gäller fortfarande för området vilket innebär att länsstyrelsen vid bebyggelse och nya anläggningar i miljön skall göra en bedömning av om påtaglig skada på riksintrasset föreligger eller inte.

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.

I dom 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 riksintrasset 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.

*Synpunkt: Länsstyrelsen måste ompröva sitt beslut och se det hela i ett större perspektiv med alla de bostäder som planeras att byggas och hur trafiken bara kommer att öka år efter år och då tvingas se över ett annat alternativ än genom Tjuvkil slutligen ändå. Det är endast en tillfällig lösning och kostar 80 mkr som i stället kan läggas på en hållbar lösning.*

*Synpunkt: I översiktsplan 2010 för Kungälvs kommun så var det en grundförutsättning för planeringsarbetet att en förbifart ska byggas. Då man tagit bort förbifarten så måste översiktsplanen göras om och den planerade utbyggnaden i Tjuvkil, Instön och Marstrand stoppas. Det har inte givits några möjligheter att inkomma med synpunkter och konsekvenser har inte analyserats på det nya scenariot med ombyggnation av väg 168 genom Tjuvkil.*

Svar: En översiktsplan är en kommunal viljeriktning. I och med att förutsättningen för vägobjektet förändrades skrevs bl.a. följande i detaljplan Tjuvkilshuvud. "Trafikverket är väghållare för väg 168, där det pågår upprättande av en vägplan för objekt förbi Tjuvkil med fokus på trafiksäkerhet. Inom ramen för detta objekt avses väg 168 förbättras genom Tjuvkil och förses med bl.a. gång- och cykelväg och säkra busshållplatser. Väg 168 bedöms, efter genomförande av föreslagna åtgärder, klara Kungälvs kommuns utbyggnadsstrategi och antagna volymer för det sekundära kollektivtrafikstråket Kungälv – Tjuvkil – Marstrand"

*Fråga: Trafikverket skriver i samrådsunderlaget inför mötet den 24 februari 2016 "Landskapsbilden försämras då det kommer att byggas bullerplank i delar av Tjuvkil." Hur kan kommunpolitiker och Trafikverket bortse från ovanstående viktiga argument (i sin egen utredning!) och anse Länsstyrelsens förordnande om "skada på riksintrasse" väga tyngre än samhällsutveckling, trafiksäkerhet, samhällsekonomi, boendemiljö och livskvalitet? I den samlade bedömningen från 2002 står också: " inget av*

*alternativen förbi Tjuvkil påverkar nationella eller lokala miljömål i någon större omfattning"!*

*Var någonstans, i modern tid, beslutar man låta en redan starkt trafikerad väg byggas ut genom en expanderande tätort??*

*Använd i stället de ekonomiska resurserna till t ex alternativet " befintlig väg 570 för att sedan leda trafiken över en bro till Nordön. Detta och de tidigare presenterade alternativen uppvisar tydligt alla förutsättningar vad gäller krav på hållbar framtida utveckling avseende trafiksäkerhet, framkomlighet samhällsekonomi, hälsa och livskvalité. Visst är väl detta viktigare än "skada på riksintresse?"*

Svar från Miguel Odner (ordf. Kungälvs kommun): Tack för dina synpunkter. Jag håller helt med dig personligen. Men Länsstyrelsen vann denna fråga, varför Trafikverk och Region följer denna linje. Då hamnar kommunen i det läget att vi måste välja, ingen utveckling för trafiksäkerhet genom Tjuvkil ex gång/cykelbana, ingen utveckling mot Koön, Instön, Marstrand, inte en enda bostad skulle beviljas utan en ombyggnad av befintlig väg. I den avvägningen hamnar samtliga partier på att vi tvingats böja oss. Från S sida har vi drivit linjen att göra ett omtag denna mandatperioden i frågan med Trafikverk och Länsstyrelse + regionen utan framgång. Riksintresset från Länsstyrelsen gäller och håller. Nu gör vi detta och på lång sikt kommer vi behöva ändra detta ändå är min bedömning, men det återstår att se. Ibland får man mot sin vilja ta skeden i vacker hand – för att något överhuvudtaget ska bli gjort.

*Fråga: Vägrätten, den innebär ingen ändring av fastighetsgränsen, men jag blir fortfarande skyldig att betala fastighetsskatt även för den areal som ni eventuellt tar i anspråk?*

**Svar:** Trafikverket hanterar inte taxeringsuppgifter och skattefrågor. Vänligen kontakta Skatteverket för att få korrekt information i dessa frågor.

*Fråga: Vi vill 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?*

**Svar:** Ett alternativ där man skulle nyttja väg 570 till Skräddarön för att sedan leda trafiken via en ny bro över till Nordön har även figurerat. Alternativet innebär uppenbar risk för påtaglig skada på riksintresse för naturmiljö och friluftslivet samt på riksintresset enligt 4 kapitlet miljöbalken. Dessutom bedöms alternativet vara mycket kostsamt.

## Underlag

Protokoll samrådsmöte 2018-01-17 (TRV 2014/89181)

Protokoll från teknikmöte där representant från Kungälvs energi deltog 2020-01-14 (TRV 2011/90002)

Minnesanteckningar från möte med länsstyrelsen 2020-02-07 (TRV 2014/89181)

Protokoll samrådsmöte 2020-03-03 (TRV 2014/89181)

Protokoll från möte med Västtrafik 2020-04-24 (TRV 2014/89181)

Anteckning från vägföreningen, (TRV 2014/89181)

Minnesanteckningar från mailkonversion med länsstyrelsen 2020-06-22 (TRV 2014/89181)



Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2-4.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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