



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Stenberg Carl, PRvI Konsult	2016-02-24	1.0
Ev. ärendenummer	Ev. projektnummer	Projektnamn
TRV 2014/89181	145882	Väg 168 Kungälv – Marstrand, delen Tjuvkil
Dokumenttitel		
Protokoll samrådsmöte		

Protokoll för samrådsmöte med sakägare och allmänhet som berörs av ombyggnad av väg 168 delen Tjuvkil i Kungälv kommun, Västra Götalands län

Datum för mötet: 2016-02-24

Tid för mötet: 18.00-20.00

Lokal för mötet: Mimers Hus, Trollhättevägen 4, Kungälv

Närvarande: ca 100 personer

Mötet öppnas

Mikael Rintala öppnade mötet och hälsade alla välkomna.

Presentation av de närvarande

Mikael Rintala	Projektledare, Trafikverket
Andreas Eckre	Markförhandlare, Trafikverket
Thomas Grönlund	Miljöspecialist, Trafikverket
Cathrin Moberg Larsson	Projektingenjör, Trafikverket
Lennart Mossberg	Kommunikatör, Trafikverket
Tomas Blidsell	Bygglidare, Trafikverket
Charlotta Glasell	Markförhandlare, Trafikverket

Miguel Odhner	Kungälv kommun
Anders Holmenschöld	Kungälv kommun

Madeleine Ströby	Uppdragsledare, ÅF-Infrastructure AB
Carl Stenberg	Projektingenjör, ÅF-Infrastructure AB

Bakgrund

Mikael Rintala från Trafikverket redogjorde för tidigare utredningar. Dåvarande Vägverket tog 2002 fram en vägutredning där man beslutade att fortsatt arbete skulle inriktas på utbyggnad av väg 168 i ny sträckning enligt alternativ A eller B. Länsstyrelsens förordade befintlig sträckning då de ansåg att båda alternativen innebar en påtaglig skada på riksintresset för naturmiljö enligt 3 kap miljöbalken men också en påtaglig skada på riksintresse enligt de särskilda hushållningsbestämmelserna i kap 4 miljöbalken.

Under 2011 och 2012 fortsatte Trafikverket med arbetsplan där man utredde de två alternativa vägdragningarna A och B söder om Tjuvkil. Slutligen presenterades ett förslag till en ny sträckning som jämfört med alternativ A och B i vägutredningen hade flyttats något norrut i sin södra del samt sammanföll något med en befintlig väg (väg 570), men i övrigt var ungefär detsamma som i vägutredningen. Länsstyrelsen yttrade sig 2012 om förslaget och konstaterade då att nysträckningen



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Stenberg Carl, PRvI Konsult	2016-02-24	1.0

inte längre kunde anses ge en påtaglig skada på riksintresset för naturvård enligt 3 kap miljöbalken men att det fortfarande innebar en påtaglig skada på riksintresset enligt 4 kap miljöbalken.

Länsstyrelsen förordade istället alternativ nollplus – åtgärder på vägen i befintlig sträckning. Länsstyrelsens yttrande innebar att riksintresse ställdes mot regionala/lokala intressen. Trafikverket valde då att gå vidare med åtgärder som är möjliga att utföra på befintlig väg 168 genom Tjuvkil i syfte att höja trafiksäkerheten, enligt förslaget till regional plan för Västra Götaland 2014-2025.

Arbetet med vägplan (tidigare benämnd arbetsplan) för åtgärder på befintlig sträckning återupptogs hösten 2014 då ett informationsmöte med allmänheten hölls. Våren 2015 hamnade projektet i ett vänteläge då ett annat projekt i Kungälv kommun (Ekelöv-Kareby) blivit dyrare. Genom ett medfinansieringsavtal mellan Kungälv kommun och Västra Götalands Regionen har nu projekteringen återigen kunnat komma igång.

Efter Mikael Rintalas inledande presentation framförde kommunstyrelsens ordförande Miguel Odhner hur Kungälv kommun ser på projektet. Kommunen hade helst velat se en förbifart och en sådan finns också med i Kungälv kommuns översiktsplan. Efter länsstyrelsens beslut om att en ny väg skulle innebära skada på riksintresse utgår kommunen dock istället från att förbättra befintlig sträcka genom Tjuvkil. Om vägplanen inte överklagas kan en byggstart ske redan hösten 2017.

Fråga: Det finns planer på exploatering både i Tjuvkil och ut mot Marstrand och trafiken ökar allt mer och mer. De framtida planerade bostäderna kommer i snitt generera fem resor per bostad och dessa är inte medräknade i trafikprognosen. Är det då inte vansinnigt att vägen inte läggs runt samhället? Det känns som att ni säljer ut Tjuvkil till Marstrands fördel.

Miguel Odhner: Man kunde provat en annan väg om det funnits en stor majoritet för det i kommunfullmäktige men nu fanns det inte det. Det är därför också viktigt att vi framöver satsar på kollektivtrafik eftersom det, förutom alla andra positiva bieffekter, också håller ner trafikmängderna på vägen. De framtida byggplanerna är inte heller fastställda än.

Fråga: Finns det någon prognos för hur mycket folk som ska flytta ut i området?

Miguel Odhner: Ungefär 1000 hushåll och i snitt 2,4 boende per hushåll.

Fråga: Varför finns det inte en majoritet i kommunfullmäktige för att bygga vägen runt Tjuvkil istället för rakt igenom när det är samhällsekonomiskt lönsamt att bygga runt?

Anders Holmensköld: Om kommunfullmäktige är för eller emot att bygga runt samhället spelar nu ingen roll eftersom länsstyrelsen avstyrkt att bygga runt samhället på grund av påtaglig skada på riksintresse.

Fråga: Är det inte dumt att prioritera bostadsbyggande på Marstrand och i Tjuvkil framför höjd trafiksäkerhet för dem som redan bor i området?

Miguel Odhner: Säkerheten på vägen kommer att höjas genom att hela vägen görs 6,5 meter bred. Passager för oskyddade trafikanter, vänstersvängfält med refuger samt plattformar för kollektivtrafikresenärer kommer också att byggas.

Fråga: Är det inte möjligt att dra trafiken längs väg 570 och bygga en ny bro över sundet?

Mikael Rintala: Alternativet innebär uppenbar risk för påtaglig skada på riksintresse för naturmiljö och friluftslivet samt på riksintresset enligt kapitel 4 i miljöbalken samt påverkan på naturreservat. Dessutom bedöms alternativet vara i storleksordningen dubbelt så dyrt som de åtgärder som nu planeras på befintlig väg 168.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Stenberg Carl, PRvI Konsult	2016-02-24	1.0

Vad är en vägplan?

Mikael Rintala redogjorde för de olika skedena i vägplaneprocessen: Samrådsunderlag, Samrådshandling, Granskningshandling och Fastställelsehandling. Det är en process med succesivt ökad detaljrikedom i projekteringen och kontinuerliga samråd.

Vi befinner oss idag i det första skedet, *Samrådsunderlag* där man ska beskriva hur projektet kan påverka miljön. Inventeringar, mätningar, fältundersökningar är gjorda vid framtagandet av vägförslaget. Det är inget färdigt förslag i detta skede och samråd sker med en bred krets innan samrådsunderlaget (som finns på projektets hemsida) och en samrådsredogörelse skickas in till länsstyrelsen för beslut om de anser att det är betydande miljöpåverkan eller inte. Vid betydande miljöpåverkan skall en Miljökonsekvensbeskrivning som länsstyrelsen ska godkänna tas fram. När projekteringen kommit så långt, *Samrådshandling*, att man kan svara på detaljer om påverkan på enskilda fastigheter så kallar Trafikverket till ett samrådsmöte med direkt berörda. Vägplanen som tas fram ställs sedan ut för granskning, *Granskningshandling*, där det finns möjlighet att påverka i form av skriftliga synpunkter. När alla synpunkter sammanställts och bemötts yttrar sig länsstyrelsen över vägplanen innan den skickas till Trafikverkets Planprövning för fastställelse, *Fastställelsehandling*. Ett fastställelsebeslut kan sedan överklagas och då skickas ärendet till Sveriges regering.

Rintala redogjorde även för de olika dokument som ingår i en färdig vägplan.

Vägplanens förslag

Madeleine Ströby inledde med att redogöra för de förutsättningar som legat till grund när man börjat arbetet med vägförslaget. En förutsättning har varit att hålla sig till området runt befintlig väg 168. Projektmålen gick igenom:

- Skapa god framkomlighet för kollektivtrafiken samt öka tillgängligheten till alla busshållplatser.
- Öka säkerheten för gång- och cykeltrafikanter.
- Minimera intrånget/påverkan på den befintliga miljön.
- Begränsa störningar för närboende under projekterings-, bygg- samt driftskedet.
- Förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för trafikanter på anslutande vägar.
- Bibehålla god framkomlighet på väg 168.

Den aktuella vägsträckan är 3,5 km lång och vägens bredd varierar idag mellan 5,3 och 6,3 meter. 2013 uppmättes 3280 fordon per dygn på sträckan men trafikmängderna förväntas öka till 5175 bilar inom de närmaste 20 åren. Det övergripande trafikförslag som nu finns framtaget innebär:

- En 2,5 meter bred gång- och cykelväg på den norra sidan av väg 168. Möjlighet att göra en överfart vid korsningen med Matskärsvägen och därefter fortsätta gång- och cykelvägen på södra sidan av väg 168 finns också.
- 4 korsningsåtgärder
- Breddning av befintlig väg till 6,5 meter
- Plattformer för väntande kollektivtrafikresenärer men inga bussfickor. Fem busshållplatser istället för sju
- 9 passager för oskyddade trafikanter
- Säkrade sidoområden

Synpunkt: Det är bättre att lägga överfarten av gång- och cykelvägen vid korsningen med Matskärsvägen eftersom hastighetsbegränsningen är 50 km/h där.

Fråga: Vad är det lila på ert vägförslag?

Madeleine Ströby: Det är refuger och väglinjer, alltså områden där man inte får köra.

Fråga: Kommer hela vägen att breddas på samma håll?



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Stenberg Carl, PRvl Konsult	2016-02-24	1.0

Madeleine Ströby: All breddning läggs inte på samma sida av vägen utan en anpassning måste göras vid varje sektion beroende på variationen av de omgivande förutsättningarna längs med sträckan. Förslag till hur breddningen kan se ut kommer att tas fram och presenteras på nästa möte. Då visas också mer detaljerat hur respektive fastighetsägare drabbas. Dagens förslag är av mer översiktlig karaktär.

Fråga: Förstår jag det rätt att bussen ska stanna mitt i vägen precis som idag? Det stressar bilisterna som tvingas stanna bakom bussen och resulterar i farliga omkörningar. Hur får vi folk att efterleva omkörningsförbudet? Kan man inte använda sig av exempelvis chikaner eller räcken?

Madeleine Ströby: Hittills har utgångspunkten varit att inte bygga bussfickor eftersom det kräver att mer mark måste tas i anspråk men vi ska se över det igen. Gällande de farliga omkörningarna är förhoppningen att refugerna kommer att förhindra dessa. Det handlar om en avvägning mellan säkerhet och mark som måste tas i anspråk.

Iakttagelse: Det råder enighet om att bussfickor vore en bra lösning.

Synpunkt: Det känns som att ni prioriterar en blomma söder om Tjuvkil framför oss människor som bor i samhället.

Fråga/Synpunkt: Folk kör alldeles för fort på sträckan mellan Matskärsvägen och avfarten till Tjuviks huvud. Vilka åtgärder har ni som förväntas dämpa den uppmätta hastigheten?

Madeleine Ströby: Vi räknar med att refugerna vid passagerna kommer ha en hastighetsdämpande effekt eftersom det smalnar av vägen.

Fråga: Är refuger de enda hastighetsdämpande åtgärderna? Inga vägbulor? Borde man inte ha 50 km/h längs med hela sträckan?

Madeleine Ströby: Generellt sett så förordas inte vägbulor där kollektivtrafik går.

Mikael Rintala: Vi utreder 50 km/h längs med hela sträckan.

Fråga: Blir det inga trafikljus längs med sträckan, t.ex. vid passagerna?

Madeleine Ströby: Det är inte planerat idag.

Fråga/Synpunkt: En ny gång- och cykelbana är bra och nya bussfickor vore dessutom önskvärt, men borde det inte bli trafikfarligare med en breddning av vägen? Det leder väl till ökade hastigheter?

Madeleine Ströby: Vägen idag är mycket smal, för att öka säkerheten vid möte av exempelvis lastbilar krävs en vägbredd på 6,5 meter.

Fråga/Synpunkt: Borde inte länsstyrelsen vara här och motivera varför de anser att skadan på riksintresset väger tyngre än trafiksäkerheten och hälsan för oss som bor i området?

Thomas Grönlund: Vi är i ett tidigt skede och tar med oss alla synpunkter. När två breda lösningar är framtagna så måste de vara så pass transparenta att de kan användas som en bra motivering till varför vi väljer ett alternativ, annars är ni berättigade att ge oss kritik. Kommer däremot länsstyrelsen fram till att det är påtaglig skada på riksintresse så prioriteras regionala intressen lägre. Att länsstyrelsen godkänt översiktsplanen vilken innehåller ett förslag till förbifart är ett misstag från deras sida.

Miljö

Olika miljöeffekter från det befintliga vägförslaget presenterades av Madeleine Ströby. Det konstaterades att 33 fastigheter idag påverkas av för mycket buller och att 40 fastigheter förväntas påverkas som en konsekvens av den förväntat höjda trafikmängden prognosåret 2037. Nya bullerskydd kan i viss mån förhindra detta. Som en konsekvens av vägförslaget kommer framkomligheten och säkerheten att förbättras samtidigt som bygden norr och söder om vägen knyts ihop.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Stenberg Carl, PRvI Konsult	2016-02-24	1.0

Föreslagna åtgärder rör befintlig vägsträckning och bedöms därför inte påverka nationallandskapet. Ur kulturmiljösynpunkt är få utpekade värden berörda, endast en känd fornlämning berörs, 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 och områden med generellt biotopskydd.

Marklösen

Andreas Eckre ansvarar för markåtkomst- och ersättningsfrågor i projektet och informerade de närvarande allmänt om dessa frågor. Trafikverket och dess konsulter har rätt att få tillträde till fastigheter i förberedande skeden. Skador ska så långt som möjligt undvikas men om de ändå uppkommer ska ersättning till fastighetsägaren betalas. Under hela vägplaneprocessen pågår en dialog med allmänheten för att alla ska bli så nöjda som möjligt. När vägplanen vunnit laga kraft har väghållaren rätt att ta den mark som i vägplanen markeras som vägområde i anspråk varvid vägrätt uppstår. Vägrätten gäller i tre dimensioner men påverkar inga fastighetsgränser. Under byggnationstiden kan Trafikverket också ha tillfällig nyttjanderätt till mark som används under byggtiden. Ersättning utgår till fastighets- och servitutsägare samt till nyttjanderättshavare.

Tidplan

Mikael Rintala visade en övergripande tidplan. I januari 2017 planeras vägplanen att skickas till Planprovningen och om den inte överklagas är en byggstart hösten 2017 möjlig.

Ordet fritt för allmänna frågor

Fråga: Kan man kontakta länsstyrelsen direkt? Kan man överklaga deras bedömning om att en ny väg innebär påtaglig skada på riksintresse?

Svar i efterhand från Trafikverket: Det går inte att överklaga länsstyrelsens bedömning. Under hela samrådsprocessen och senare under granskningen av planen har man naturligtvis rätt att framföra sina åsikter och argumentera varför man tycker annorlunda än länsstyrelsen. Trafikverkets ställningstagande att arbeta vidare med ett visst alternativ är inte heller ett beslut som går att överklaga. Det är först när vägplanen fastställts av Trafikverket Juridik och planprovning som det finns ett beslut som går att överklaga. Då kan man överklaga och argumentera för såväl valet av sträckning som vägens utformning i övrigt.

Iakttagelse: Många förstår inte innebörden av riksintresse och tycker att säkerheten och hälsan för de människor som bor i området måste väga tyngre. Många önskade också att länsstyrelsen vore på plats för att förklara och motivera sitt beslut.

Mikael Rintala visade en bild på nationallandskapet som klassas som riksintresse. Varken alternativ A eller B visade sig gå att genomföra utan att göra påtaglig skada på riksintresset. Även marken runt väg 168 klassas som riksintresse men här har länsstyrelsen bedömt att ingen påtaglig skada görs om man gör de åtgärder som planeras. Alla de synpunkter som allmänheten kommer med sammanställs i en samrådsredogörelse och skickas sedan med vägplanen till länsstyrelsen.

Synpunkt/Fråga: I översiktsplanen är delar av ängarna söder om Tjuvkil ändå markerade som potentiella områden för förtätning. Alltså kan det komma att byggas hus där i framtiden. Är det någon skillnad mellan nya hus och en ny väg? Om man följer befintlig väg 570 och sen bygger en bro så borde det kunna vara en lösning?

Mikael Rintala: Ett alternativ där man skulle nyttja väg 570 till Skraddön för att sedan leda trafiken via en ny bro över till Nordön innebär uppenbar risk för påtaglig skada på riksintresse för naturmiljö och friluftslivet samt på riksintresset enligt 4 kapitlet miljöbalken samt påverkan på naturreservat. Dessutom bedöms alternativet vara mycket kostsamt.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Stenberg Carl, PRvI Konsult	2016-02-24	1.0

Synpunkt: Tjörns kommun har i sin översiktsplan planer på en färjeförbindelse mellan Rönnäng och Tjuvkil, vilket skulle avlasta trafiken på Tjörnbron. Detta skulle dock öka trafiken på väg 168 istället.

Madeleine Ströby: Detta är ingenting som Kungälv kommun planerar för.

Fråga: Kan man inte ha räcke istället för GCM-stöd på delen där det är 50 km/h?

Madeleine Ströby: Orsaken till att GCM-stöd föreslås är att det kräver mindre markanspråk, men vi får se över det igen.

Synpunkt: Det vore önskvärt med förhöjda refuger längs med vägen och inte bara målningar.

Synpunkt: En passage vid Stenskärsvägen/Nordgårdsvägen vore önskvärt eftersom man passerar där när man går stigen ner mot Krokens väg.

Fråga: Kan man kombinera bullerplank och räcke på något sätt?

Mikael Rintala: I regel jobbar vi inte med den typen av lösning men vi tar med oss frågan.

Fråga: Vad menar ni med passager? Är det övergångsställen då?

Madeleine Ströby: Där hastigheten är 70 km/h är det en passage där de oskyddade trafikanterna kan stanna och vila på mitten av vägen men där hastighetsbegränsningen är 50 km/h är det riktiga övergångsställen där motorfordonen måste stanna för de oskyddade trafikanterna.

Synpunkt: Kan man inte hastighetsreglera till 50 km/h hela sträckan? Det kanske finns fler åtgärder? Fler fartkameror?

Mikael Rintala: Projektet har med sig hastighetsfrågan längs hela sträckan.

Fråga: Ni ville ha synpunkter senast 2016-03-04, vad händer sen?

Andreas Eckre: Därefter skickas Samrådsunderlaget, alltså dokumentet från det första skedet i vägplaneprocessen, samt samrådsredogörelsen till länsstyrelsen för deras bedömning huruvida projektet anses medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Man kan självklart lämna in synpunkter därefter också men då beaktas dem längre fram i processen istället.

Fråga: Finns det några planer på säkerhetshöjande åtgärder vid Saltskärsvägen, t.ex. ett vänstersvängfält? Antalet fordon som kommer västerifrån är lika stort som antalet fordon som kommer österifrån och ett vänstersvängfält hade därför varit önskvärt.

Madeleine Ströby: Vi får se över den möjligheten.

Fråga: Kommer avlopp att läggas om i samband med vägbreddningen? Hur kommer dagvattnet att hanteras?

Madeleine Ströby: VA kommer att läggas i gång- och cykelbanan i samband med byggnationen av denna. Det kommer också att ses över framöver hur dagvattnet ska hanteras.

Synpunkt: Vi vill ha hastigheten sänkt till 50 km/h året runt på hela vägsträckan, särskilt som barn måste passera vägen på väg till skolan året runt.

Mötet avslutas

Mikael Rintala avslutade mötet och uppmanade de närvarande att ta kontakt med honom eller Andreas Eckre om man har frågor eller synpunkter om projektet.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Stenberg Carl, PRvl Konsult	Dokumentdatum 2016-02-24	Version 1.0
--	-----------------------------	----------------

Vid protokollet:

Carl Stenberg

Justeras

Mikael Rintala

Justeras

Madeleine Ströby