

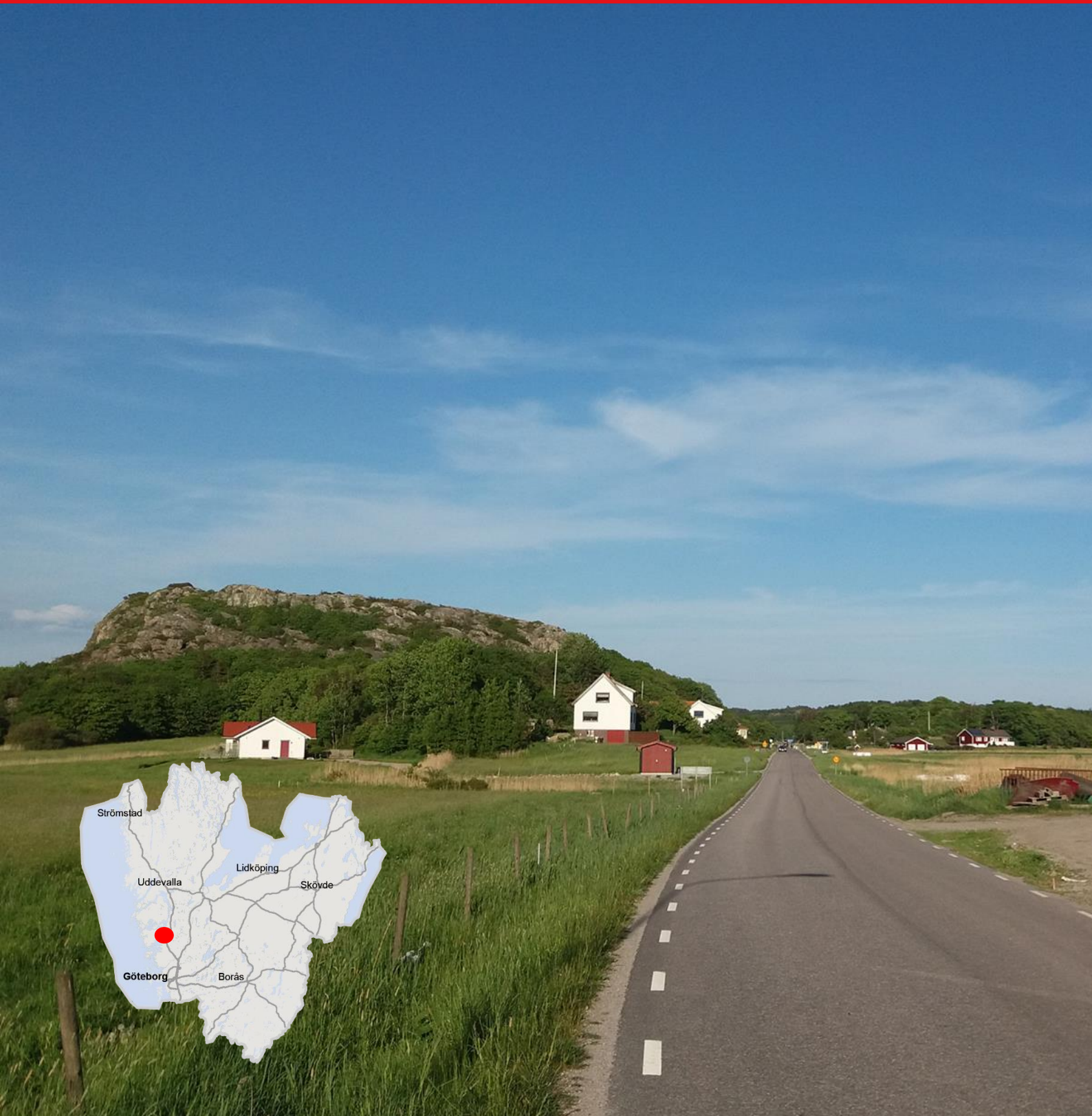
## Samrådsredogörelse

# Väg 721, delen cirkulation väg 721/723 – Kollungsvägen, Utäng, gång- och cykelväg

Tjörns kommun, Västra Götalands län

Vägplan, 2020-08-13

Uppdragsnummer: 157029



**Trafikverket**

Postadress: 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: Trafikverket

Dokumentdatum: 2020-08-13

Ärendenummer: TRV 2017/103640

Uppdragsnummer: 157029

Version: 1.0

Kontaktperson: Veronika Amvall

## Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	4
3	Samråd	5
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	5
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	5
3.1.2.	Samråd med berörd kommun	5
3.1.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	6
3.1.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	11
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	11
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	11
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	13
3.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	15
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	18
3.2.4.1	<i>Samråd med kollektivtrafikmyndighet (Västtrafik)</i>	

I denna samrådsredogörelse 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 visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

## 1 Sammanfattning

Trafikverket planerar tillsammans med Tjörns kommun en gång- och cykelväg längs väg 721, Storgatan i Skärhamn.

Samrådsmöten med Länsstyrelsen Västra Götaland har genomförts vid tre tillfällen. Samråd har också hållits med Kollektivtrafikmyndigheten.

Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida från och med 2019-02-19 till 2019-03-19. Informationsbrev har skickats till enskilda som kan bli särskilt berörda. Information om samrådet har också skett genom annonsering i Lokaltidningen Stenungsund Tjörn Orust, Göteborgs-Posten samt Post- och Inrikes Tidningar.

Samrådsunderlaget har skickats till Tjörns kommun för yttrande om beslut om betydande miljöpåverkan. Information om samrådet har skickats till Västtrafik AB.

Två samrådsmöten på orten har hållits. Det första var ett tidigt samråd i form av ett öppet hus som ägde rum 2019-06-03, och det andra ägde rum 2020-02-24. Då Trafikverket ändrade utformningen för gång- och cykelvägen efter samrådsmötet har kontakt tagits med de direkt berörda markägarna för att samråda om den nya utformningen.

Samråd har skett skriftligen med Tjörns kommun kring samrådshandlingen mellan perioden 2020-03-10 - 2020-03-24. Ytterligare samråd med Tjörns kommun har ägt rum 2020-06-03 då Trafikverket ändrade föreslagen utformning för gång- och cykelvägen och önskade därmed kommunens yttrande på ändrad samrådshandling.

Samråd har skett skriftligen med länsstyrelsen i Västra Götalands län kring samrådshandlingen mellan perioden 2020-02-13 – 2020-03-05. I samband med den nya utformningen som togs fram efter första samrådet kontaktades länsstyrelsen för att diskutera behov av ytterligare samråd. Detta var dock inget som de ansåg nödvändigt.

Allt inkommet material rörande vägplanen är diariefört på ärendenummer TRV 2017/103640.

## 2 Samrådsrets

Samrådsretsen har av Trafikverket anpassats till att projektet inte bedöms medföra någon betydande miljöpåverkan. Samrådsretsen utgörs därav av enskilda som antas bli särskilt berörda, Tjörns kommun, Länsstyrelsen Västra Götaland, Kollektivtrafikmyndigheten (Västtrafik) samt berörda ledningsägare. Då vägen har ett stort allmänintresse på orten fångades även indirekt berörda och övriga intresserade upp genom ett öppet hus.

## 3 Samråd

### 3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

#### 3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Möten med Länsstyrelsen Västra Götaland har genomförts vid tre tillfällen; 2018-04-11, 2018-05-14 samt 2018-06-07. Dessa inledande möten avsåg samtliga projekt som ingår i det pågående gång och cykelprogrammet som består av cirka 30 projekt i hela Västra Götaland. Syftet med mötena var primärt att diskutera hur den fortsatta processen, mellan Trafikverket och länsstyrelsen, för dessa projekt skulle se ut. Samtliga projekt berördes också översiktligt men inga specifika frågor kom upp kring detta projekt.

#### 3.1.2. Samråd med berörd kommun

Samrådsunderlag har hållits tillgängligt på Trafikverkets hemsida från 2019-02-19 till 2019-03-19. och i samband med det skickades även en förfrågan om yttrande om betydande miljöpåverkan till Tjörns kommun.

Tjörns kommun, Samhällsbyggnadsförvaltningen, miljöavdelningen har inkommit med yttrande daterat 2019-03-11. I sitt yttrande informerar Tjörns kommun om att det i närheten av utredningsområdet kan finnas en föroreningsproblematik efter en tidigare ytbehandlingsverksamhet i närområdet. En ansvarsutredning ligger för yttrande hos det ansvariga bolaget och det är oklart när ytterligare utredningar kan genomföras för att kartlägga föroreningsituationen. Det kan inte uteslutas att projektet kan medföra en betydande miljöpåverkan.

Trafikverket har via telefonsamtal 2019-03-20 med ansvarig handläggare på Tjörns kommun kompletterat informationen i samrådsunderlaget med uppgifter om resultat från genomförda markmiljöundersökningar samt Trafikverkets generella hantering av mark-/vattenföroreningar vid planering och genomförande av projekt.

Informationen sammanfattas enligt följande: Provtagningen i den nordvästra delen av utredningsområdet visar inte på några förhöjda halter av föroreningar av typ som kan förväntas från den tidigare ytbehandlingsverksamheten. Anläggandet av gång- och cykelvägen bedöms inte innebära arbeten under grundvattennivån i området. Trafikverket säkerställer alltid i projekt där föroreningar förekommer i jord eller vatten att ingen spridning sker genom planering och särskilda skyddsåtgärder. Jordmassor som inte kan återanvändas på grund av sitt föroreningsinnehåll transporteras till godkänd mottagningsanläggning. I sådana projekt bidrar åtgärderna till minskad förekomst av föroreningar i berört område.

Mot bakgrund av den information som Trafikverket lämnade enligt ovan meddelade ansvarig handläggare på Tjörns kommun att Trafikverkets hantering av risker kopplat till förekomst av föroreningar i mark- och vattenområden i projektet bedöms som tillförlitligt och att risken för att projektet skulle medföra betydande miljöpåverkan som följd av sådan påverkan är mycket liten.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket kommer även fortsatt process beakta risken för att föroreningar med ursprung från den tidigare ytbehandlingsverksamheten kan förekomma inom utredningsområdet. I Trafikverkets upphandlingar av produktion finns alltid beskrivningar och krav på vilka åtgärder som ska vidtas om eventuella föroreningar skulle påträffas under arbetet.

### 3.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Vägplan – samrådsunderlag har hållits tillgänglig på Trafikverkets hemsida från 2019-02-19 till 2019-03-19. Informationsbrev har skickats till enskilda som kan bli särskilt berörda. Information om samråd har också skett genom annonsering i Lokaltidningen Stenungsund Tjörn Orust, Göteborgs-Posten samt Post- och Inrikes Tidningar.

Ett tidigt samrådsmöte på orten i form av ett öppet hus hölls 2019-06-03 på Tjörn. Information om samrådsmötet skickades ut via brev till de direkt berörda samt via annons.

Följande synpunkter har inkommit under remiss av samrådsunderlag och på samrådsmöten:

1. Hänsyn bör tas så att intrång på brukningsvärd jordbruksmark blir så liten som möjligt.

**Trafikverkets kommentar:** Det åligger alltid Trafikverket att ta så lite mark som möjligt i anspråk med hänsyn till de lagar regler och krav vi har att följa vilket innebär att även föreslagen utformning är utformad utifrån detta. På en kortare del av sträckan planeras sträckningen att gå med ett dike mellan befintlig väg och gång- och cykelvägen, i jordbruksmark, vilket innebär ett något större intrång än om den lagts dikt an befintlig väg. Detta val är gjort i enlighet med de krav på utformning som gäller för Trafikverket gällande trafiksäkerhet, avvattnings och så vidare.

2. Bäckan vid cirkulationsplatsen behöver kulverteras då den har svämmat över flera gånger.

**Trafikverkets kommentar:** Generellt undviks alltid kulverteringar av diken så långt det är möjligt. Detta görs dels av miljöskäl eftersom öppna vattenytor spelar en stor roll för den biologiska mångfalden och att öppna diken har en reningseffekt på dagvatten. Dessutom minskar risken för översvämning med öppna diken eftersom dessa utgör en större volym än en kulvert. Mot bakgrund av detta är ingen ny kulvertering av diken aktuell vid cirkulationen. En översyn kommer dock att göras av befintliga trummor väster om cirkulationen och ett byte till en större dimension planeras.

3. Enskild fastighetsägare förordar att gång- och cykelvägen hamnar på samma sida som kommunen har lagt ner nya VA-ledningar med hänsyn till påverkan på befintliga parkeringsytor.

**Trafikverkets kommentar:** Den föreslagna sträckningen för gång- och cykelvägen följer i princip den nya VA-ledningens sträckning.

4. Enskild fastighetsägare anser att Trafikverket inte har rätt att bygga en gång- och cykelväg på den aktuella vägsträckan. Detta med hänsyn till högsta domstolens dom 2 april 2014, mål nr T 5065-12. Fastighetsägaren begär anstånd med att inkomma med utveckling och förtydligande senast 1 april 2019.

**Trafikverkets kommentar:** När Trafikverket planerar och anlägger en väg (eller gång- och cykelväg) regleras förfarandet av ett helt annat lagrum (Väglag 1971:948) än det som styr kommunens arbete. Domen som refereras till relaterar alltså inte till Trafikverkets process att bygga och ta mark i anspråk för allmän väg genom en vägplan. Ur Trafikverkets perspektiv påverkar denna dom alltså inte förutsättningarna för oss att planera och anlägga gång- och cykelvägen.

Samråd hålls fram till att planen går ut på granskning, därefter kan man lämna synpunkter på förslaget fram till att planen fastställs. Enskild fastighetsägare har därmed möjlighet att inkomma med synpunkter/handlingar under hela planläggningsprocessen.

5. Busshållplatsen Utäng bör vara kvar i sitt ursprungliga läge då platsen ingår i ett frekvent rörelsemönster för både pendling och anknäytande promenadstråk till Skärhamn med en idag vanlig passage över väg 721.

**Trafikverkets kommentar:** Busshållplatsen kommer i princip att ligga kvar i befintligt läge även om en del korrigeringar av utformningen planeras vilket innebär att kuren kommer att flyttas ca 25 åt öster för att fungera bättre med den nya utformningen.

6. En fastighetsägare vill ha ett farthinder som kan sänka hastigheten på väg 721 samt belysning längs gång- och cykelbanan. Notering att brunnslock för dagvatten på fastighet i sektion O/850 är sprucket och bör åtgärdas. Fastighetsägaren vill bli kontaktad av Trafikverket för enskilda frågor.

**Trafikverkets kommentar:** Inga hastighetsdämpande åtgärder är aktuella inom ramen för detta projekt. Anläggande av gång- och cykelvägen kommer dock att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter avsevärt.

Brunnslocket har ingen koppling till Trafikverkets projekt och kommer inte att åtgärdas.

Ingen belysning, utöver de delar som redan är belysta, planeras inom ramen för detta projekt i enlighet med Trafikverkets riktlinjer för belysning. Tjörns kommun har dock önskat att förberedelser görs för att möjliggöra anläggning av belysning i framtiden. Dessa förberedelser planeras att genomföras.

Dialog har hållits med aktuell fastighetsägare.

7. Fastighetsägare avser att stycka av den norra delen av sin tomt (som ligger närmast vägen) och önskar att den nya gång- och cykelvägen kommer att ligga så nära vägen som möjligt (så att intrång på den avstyckade tomten blir så liten som möjligt).

**Trafikverkets kommentar:** Det åligger alltid Trafikverket att ta så lite mark som möjligt i anspråk med hänsyn till de lagar regler och krav vi har att följa vilket innebär att även föreslagen utformning är utformad utifrån detta.

8. Fastighetsägare har två infarter på sin tomt som denna anser önskar ha kvar. Fastighetsägare meddelar att det finns borrhål för bergvärme på framsidan av huset. Ytterligare önskas möjligtvis belysning längs gång- och cykelvägen samt att fastighetsägaren önskar en förhöjd avfart för GC-vägen för att få ner hastigheten på sträckan.

**Trafikverkets kommentar:** Båda infarterna kommer att vara kvar efter avslutad byggnation. Bergborrad brunn bedöms ej påverkas av projektet.

Ingen belysning, utöver de delar som redan är belysta, planeras inom ramen för detta projekt i enlighet med Trafikverkets riktlinjer för belysning. Tjörns kommun har dock önskat att förberedelser görs för att möjliggöra anläggning av belysning i framtiden. Dessa förberedelser planeras att genomföras.

9. En fastighetsägare vill poängtera vikten av att Trafikverket bör ta bevarandet av dennes jordbruksmark på allvar och hänvisar till Miljöbalken 3 kap. 4 §.

**Trafikverkets kommentar:** Utformningen av gång- och cykelvägen baseras till största delen på VGU (Vägars och gators utformning). De riktlinjer för utformning som finns där är utformade utifrån trafiksäkerhet och funktion. Inom projektet följer vi dessa riktlinjer så långt det är rimligt eftersom vi då säkerställer att en god standard ur dessa hänseenden uppnås. Regeln för gång- och cykelvägar är att de ska anläggas med en skiljeremsa mellan vägen och gång- och cykelvägen, utanför tätbebyggt område, där så är rimligt möjligt. Detta gäller alltså även jordbruksmark. Då konsekvenser på miljö, markintrång eller

projektkostnad blir orimliga om skiljeremsa anläggs kan avsteg från detta göras om det kan motiveras.

Skiljeremsa har många fördelar både inte minst för hur upplevelsen som oskyddad trafikant blir eftersom man slipper ha bilarna direkt inpå sig. Det innebär också oftast en lägre både produktionskostnad och inte minst underhållskostnad eftersom det innebär en enklare robustare lösning. Räckten försöker vi alltid undvika av såväl estetiska- som kostnadsskäl.

I detta projekt planeras dock gång- och cykelvägen att ligga i direkt anslutning till vägen även på sträckor utanför tätbebyggt område. Detta beror främst på att man velat minimera intrånget i vattendraget där det går nära vägen av miljömässiga och tekniska skäl. Det är på en kortare sträcka direkt väster om det läge där bäcken korsar vägen samt i delen öster om Utäng som det bedömts rimligt med skiljeremsa i detta projekt.

10. Fastighetsägare förordar att GC-vägen hamnar på samma sida som kommunen har lagt ner nya VA-ledningar. F.Ä har sin parkering på sin fastighet mot vägen som försvinner om vi lägger GC-vägen på andra sidan.

**Trafikverkets kommentar:** Gång- och cykelvägen kommer att ligga på södra sidan om vägen förbi aktuell fastighet.

11. Dricksvattenbrunn ligger cirka 2 meter från vägen. Det vore bra om gång- och cykelvägen gick på andra sidan vägen.

**Trafikverkets kommentar:** Gång- och cykelvägen planeras på motsatt sida av vägen förbi aktuell fastighet.

12. Cykelpassage bör vara i samband med den nuvarande placeringen av hållplatsen Utäng. Hållplatsen bör också vara kvar. Att cykelpassagen är närmare Skärhamn främjar ett naturligt flöde av gång- och cykeltrafik som passerar från Kroksdal. Detta kommer skapa en tryggare trafiksituation då cykel- och gångtrafikanter korsar vägen där de kommer ut på stora vägen.

**Trafikverkets kommentar:** Passagen förläggs innan bäcken korsar sett från Skärhamn. Detta för att undvika att påverka infarter på den norra sidan där dessa infarters lutning medför en problematik att få en trafiksäker lösning. Busshållplatsen kommer finnas kvar i nuvarande läge, med den justeringen att den förläggs något längre till väster. Detta för att få en bättre och mer lättillgänglig på- och avstigning för bussens resenärer. I och med gång- och cykelbanans anläggande kommer de som promenerar från Kroksdal kunna gå trafiksäkert längst väg 721, utan att passera 721 vid Kroksdalsvägen.

13. Fastighetsägare anser att det är olämpligt att anlägga gång- och cykelvägen på de bebyggda fastighetstomterna på norra sidan. Detta för att det dels är ett antal fastighetsutfarter som berörs, berg som förstörs, skymd sikt och så vidare. Ett bättre alternativ är att gå på södra sidan då det istället är plan mark, fri sikt, obebyggt, inga brunnar och så vidare. Förslaget är att man från Industrivägen anlägger gång- och cykelvägen som man har tänkt utefter väg 721 på norra sidan fram till innan bäcken och gör därefter en passage över till andra sidan (södra) om väg 721 och fortsätter på den sidan fram till rondellen som förbinder väg 721 med väg 723.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket har valt en annan lösning efter synpunkter från boende i området och som en följd av detaljprojekteringen som visade att det första



förslaget inte var det mest lämpliga. Gång- och cykelvägen kommer nu istället förläggas på den södra sidan av vägen förbi de aktuella fastigheterna.

14. Smalna av vägen så att hastigheten sänks. Önskar även trafikljus för att få ner hastigheten.

**Trafikverkets kommentar:** Inga hastighetsdämpande åtgärder eller trafikljus är aktuella inom ramen för detta projekt. Anläggande av gång- och cykelvägen kommer dock att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter avsevärt.

15. Fastighetsägare vill att tidigare redovisad lösning där gång- och cykelvägen går norr om väg 721 förbi hans fastigheter behålls.

**Trafikverkets kommentar:** Gång- och cykelvägen kommer att gå söder om vägen förbi aktuell fastighet då detta bedöms bli en bättre lösning sammantaget. Under arbetet med utformningen med sträckningen på den norra sidan för denna del blev det tydligt att passagera förbi fastighetsinfarterna på denna del inte gick att lösa på ett rimligt sätt. Istället planeras nu dragning på den södra sidan för denna del av sträckan. Genom att lägga gång- och cykelvägen i direkt anslutning till befintlig väg minimeras dock påverkan på denna sida genom att markintrånget blir så litet som möjligt.

16. Gång- och cykelvägen bör placeras intill vägen, kloss an vägen, utan mellanliggande dike, så att gång- och cykelvägen stjälar så lite mark som möjligt från fastigheten. Skälen är följande:

- Jordbruksmarken bör användas för det den är avsedd, dvs för att odlas och i jordbrukssyfte.
- Gång- och cykelvägen inkräktar på så vis så lite som möjligt i äganderätten.
- För gång- och cykeltrafikanterna bör det inte göra någon skillnad att gång- och cykelvägen dras intill vägen de meter det handlar om.
- Med ett rejält räcke emellan bör god säkerheten för gång- och cykeltrafikanterna kunna upprätthållas.
- Gång- och cykelvägen blir så rak som möjligt, vilket bör öka trafikanternas översikt och även trafiksäkerheten.
- Skulle det bli aktuellt i framtiden att bygga bostadshus på delar av fastigheten kan det vara avgörande för nödvändiga tillstånd att de kvarvarande markbitarna (efter det att gång- och cykelvägen dragits fram) är tillräckligt stora.
- Fastighetens storlek och därmed värde, ur olika aspekter, minskar så lite som möjligt om så liten del som möjligt tas i anspråk för gång- och cykelvägen. Inte minst viktig är värdet ur ekonomisk synvinkel.
- Produktionen av en gång- och cykelväg bör bli lägre om den placeras i direkt anslutning till landsvägen.

**Trafikverkets kommentar:** Utformningen av gång- och cykelvägen baseras till största delen på VGU (Vägars och gators utformning). De riktlinjer för utformning som finns där är utformade utifrån trafiksäkerhet och funktion. Inom projektet följer vi dessa riktlinjer så långt det är rimligt eftersom vi då säkerställer att en god standard ur dessa hänseenden uppnås. Regeln för gång- och cykelvägar är att de ska anläggas med en skiljeremsa mellan vägen och gång- och cykelvägen utanför tätbebyggt område, alltså även jordbruksmark, där så är rimligt möjligt. Då konsekvenser på miljö, markintrång eller projektkostnad blir orimliga om skiljeremsa anläggs kan avsteg från detta göras om det kan motiveras.

Skiljeremsa har många fördelar både inte minst för hur upplevelsen som oskyddad trafikant blir eftersom man slipper ha bilarna direkt inpå sig. Det innebär också oftast en lägre både produktionskostnad och inte minst underhållskostnad eftersom det innebär en enklare robustare lösning. Räckan försöker vi alltid undvika av såväl estetiska- som kostnadsskäl.

I detta projekt planeras dock gång- och cykelvägen att ligga i direkt anslutning till vägen även på sträckor utanför tätbebyggt område. Detta beror främst på att man velat minimera intrånget i vattendraget där det går nära vägen av miljömässiga och tekniska skäl. Det är på en kortare sträcka direkt väster om det läge där bäcken korsar vägen samt i delen öster om Utäng som det bedömts rimligt med skiljeremsa i detta projekt.

Räckan undviks alltid då det inte är absolut nödvändigt även om det fungerar ur trafiksäkerhänseende. Anledningen är att detta är en dyr lösning både vid byggnation och ur underhållshänseende. Räckan innebär också en negativ påverkan på landskapsbilden. Övergångarna mellan de delar där gång- och cykelvägen vägen går i direkt anslutning till vägen och de delar där skiljeremsa läggs emellan kommer att utformas så att sträckningen inte upplevs ha några skarpa svängar.

Ekonomisk ersättning för inanspråktagandet av marken betalas ut i relation till marknadsvärdet.

Ur produktionshänseende är anläggande med skiljeremsa, nästan alltid, det mest ekonomiskt fördelaktiga eftersom man då inte behöver förhålla sig på samma sätt till befintlig väg.

17. På den aktuella sträckan är vägbredden mellan 5,5 och 6,0 meter. Vilken är den minsta vägbredden som kan accepteras?

**Trafikverkets kommentar:** Befintlig väg är redan idag smalare än vad som skulle önskas. Skulle en ny väg anläggas skulle minimimåttet vara 6,5 m för de rådande förutsättningarna. Trafikverket ser alltså ingen möjlighet att smalna av vägen ytterligare.

18. Enligt avtal mellan Trafikverket och Tjörns kommun ska gång- och cykelvägen projekteras med den belagda bredden av 2,5 meter. Ni nämner att avsteg från detta kan komma att ske vid trånga sektioner. Vilka avsteg kan komma ifråga? Vid en jämförelse med GC-vägen mellan Kareby och Kode finns åtskilliga avsteg som jag anser kan komma ifråga även på GC-vägen för väg 721.

**Trafikverkets kommentar:** Inga avsteg från att belagd yta ska vara minst 2,5 m är aktuella. Detta utgör minsta mått för att underhållsfordon, exempelvis snöröjningsfordon, ska kunna ta sig fram.

### 3.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Vägplan – samrådsunderlag har hållits tillgänglig på Trafikverkets hemsida från 2019-02-19 till 2019-03-19. Information om samråd har även skickats via brev.

1. Kollektivtrafikmyndigheten, Västra Götalandsregionen, hänvisar till Västtrafik i de fall utformningen berör kollektivtrafiken.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket noterar synpunkten och kontaktar Västtrafik framöver.

2. Skanova AB har tagit del av rubricerat ärende och vill meddela att det ej finns något att invända mot planförslaget. Skanova har anläggningar inom och intill aktuellt område och förväntar sig att Trafikverket tar kontakt i tidigt skede om någon anläggning berörs.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket noterar synpunkten och kommer att genomföra vidare samråd.

3. Multiva AB har en affärslokal i anslutning till den gång- och cykelväg som ska anläggas och hoppas att hänsyn tas till infart och parkering till verksamheten.

**Trafikverkets kommentar:** Utformningen av passagen av utfarten görs med hänsyn till både trafiksäkerhet och funktion.

## 3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

### 3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Samråd har skett skriftligen med länsstyrelsen i Västra Götalands län kring samrådshandlingen daterad 2020-01-31 mellan perioden 2020-02-13 – 2020-03-05. Information om samråd samt underlag skickades via mail. Då Trafikverket har ändrat föreslagen utformning för gång- och cykelvägen efter första samrådet med länsstyrelsen kontaktades de för dialog kring ytterligare samråd. Detta var dock inget som länsstyrelsen ansåg nödvändigt.

Följande synpunkter inkom från länsstyrelsen:

1. Biotopskydd: Vägplanens utformning har anpassats till rådande terrängförhållanden och naturvärden men innebär ändå intrång i ett antal biotopskyddade objekt. Länsstyrelsen saknar en samlad bedömning om vägplanens förenlighet med biotopskyddets syften.

Trafikverket har angett att de ingrepp som sker i biotopskyddade stenmurar ska kompenseras genom att stenar som tas bort placeras i anslutning till kvarvarande stenmurar. Länsstyrelsen anser att compensation som utgångspunkt ska ske genom att borttagna biotoper byggs upp i motsvarande omfattning som det som tas bort. Stenmurar har, utöver sin funktion som livsmiljö, även en funktion som ledlinjer och spridningskorridorer i landskapet och denna funktion kan inte kompenseras enbart genom förstärkning av befintliga stenmurar med ytterligare stenar.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket har efter samrådet med Länsstyrelsen ytterligare studerat möjliga åtgärder för att ersätta de delar av befintliga biotopskyddade stenmurar som försvinner i samband med anläggandet av GC-vägen. Möjlighet att förlänga befintliga stenmurar kommer att prioriteras.

2. Länsstyrelsen noterar att ytan för tillfällig nyttjanderätt T2 i östligaste delen av vägplansområdet inkluderar ett biotopskyddat objekt i form av en bäck/dike (objekt 41 i NVI). Länsstyrelsen noterar också att genom yta T2 löper diagonalt ett dike som ansluter till objekt 41 och som inte har identifierats i naturvärdesinventeringen. Länsstyrelsen anser att Trafikverket inte har visat varför dikena måste inkluderas i ytan för tillfällig nyttjanderätt och undantas från förbudet mot att skada naturmiljön inom biotopen enligt 7 kap 11 a miljöbalken.

**Trafikverkets kommentar:** Den aktuella ytan för tillfällig nyttjanderätt har justerats så att de aktuella dikena inte berörs.

3. Längs väg 721 har under 2018 omfattande arbeten med draging av spill- och dricksvattenledning utförts och den etableringsyta som användes för detta arbetsföretag låg på ungefär samma plats som yta T2, men tog hänsyn till befintliga diken på platsen och undvek intrång i dessa. Länsstyrelsen anser att etableringsyta T2 bör anpassas så att den undviker omotiverade intrång i skyddade biotoper. Lämpligen kan samma etableringsyta användas som vid de tidigare VA-arbetena.

**Trafikverkets kommentar:** Se kommentar ovan (2).

4. Natura 2000 och riksintresse för naturvård  
Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att genomförandet av vägplanen inte riskerar att på ett betydande sätt påverka miljön i Natura 2000-området Breviks kile - Toftenäs (SE0520037). Inte heller bedöms område av riksintresse för naturvård enligt 3 kap 6 § miljöbalken, Härön-Breviks kile, påverkas på något sätt som skulle innebära påtaglig skada.

**Trafikverkets kommentar:** -

5. Vattendraget  
Vattendraget som ska korsas och går utmed den planerade GC-vägen är utpekad som havsöringsförande. Alla ingrepp/arbeten i vattenområdet behöver därför anmälas som vattenverksamhet till Länsstyrelsen.

Den aktuella GC-vägen kommer del av sträckan ligga mycket nära vattendraget. Det innebär ökad risk för att förorenat vägdagvatten leds till och når bäcken. Trafikverket bör förtydliga om det görs någon särskild anpassning/åtgärd så att vattendraget inte riskerar att ta emot ökade mängd förorenat dagvatten. Exempelvis anläggande av vägdike, annan fördröjning mellan bäck och hårdjord yta etc.

Eftersom GC-vägen anläggs nära utmed bäcken bör Trafikverket även beskriva hur man i anläggningsskedet skyddar bäcken från olägenheter såsom risk för grumling vid grävarbeten osv.

**Trafikverkets kommentar:** Åtgärder i det aktuella vattenområdet kommer att anmälas till Länsstyrelsen i enlighet med bestämmelser i miljöbalken och förordning om vattenverksamhet. Efter samrådet med Länsstyrelsen har vattendraget nedströms aktuellt område inventerats med avseende på lekmiljöer för öring. Vattendraget är lugnflytande

och inga lekmiljöer för öring påträffades.

Efter samrådet med Länsstyrelsen har både passagen över och utmed vattendraget på den södra sidan av vägen ändrats. Det innebär bl.a. att vattendraget grävs om och läggs i ny fåra längre från GC-vägen. Den aktuella utformningen rymmer ett dike för omhändertagande av dagvatten från bl.a. GC-vägen innan det avrinner vidare till vattendraget. Ny fåra anläggs i torrhet så långt möjligt och avståndet mellan ny fåra och GC-vägen innebär också ett skydd för vattenmiljön under byggtiden.

#### 6. Masshantering

Trafikverket behöver utreda föroreningsituationen vid den f.d. bensinstationen innan markarbetena påbörjas. Enligt uppgifter är bensinstationen sanerad av SPIMFAB 2001/2002, men det kan ändå finnas risk för föroreningar i marken som kan behöva beaktas i samband med schaktarbeten inom området och för bedömning av hantering eller återanvändning av massorna. Av plan- och miljöbeskrivningen framgår att på grund av praktiska svårigheter med ledningar och privat tomtmark kunde vissa provpunkter inte genomföras vid markundersökningen, bland annat i närhet av den före detta bensinstationen. Gång- och cykelvägen planeras passera den tidigare bensinstationen och restföroreningar kan finnas kvar i marken till följd av verksamheten.

För schaktning inom planområdet, och för återanvändning av massor från jordschakt inom projektet, behöver en saneringsanmälan skickas till kommunens miljöenhet med anledning av påträffade föroreningar. För överskottsmassor från jordschakt, som avses användas inom andra projekt, behöver en särskild anmälan göras för bedömning med avseende på bl.a. föroreningshalterna.

**Trafikverkets kommentar:** Föroreningsituationen inom nämnda område kommer att undersökas innan byggnationen påbörjas och åtgärder kommer att vidtas för särskild hantering av eventuellt förorenade jordmassor. Krav enligt gällande lagstiftning kommer att följas.

#### 7. Parkslide.

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att information kommer fram till entreprenör eller den som utför grävarbete vid förekomsten av parkslide att man måste behandla parkslide och dess rotsystem med stor försiktighet så att inte någon del eller jordmassa sprids ytterligare. Dessutom måste de maskiner och redskap man använder vid grävning rengöras innan de kan användas för grävning på nya platser, annars följer rottrådar med maskinerna och det blir en oönskad spridning av parkslide.

**Trafikverkets kommentar:** Krav på den hantering Länsstyrelsen efterfrågar kommer att finnas i förfrågningsunderlaget för produktion.

### 3.2.2. Samråd med berörd kommun

Samråd har skett skriftligen med Tjörns kommun kring samrådshandlingen daterad 2020-01-31 mellan perioden 2020-03-10 - 2020-03-24. Information om samråd samt underlag skickades via mail. Ytterligare samråd med Tjörns kommun har ägt rum 2020-06-03 då Trafikverket har ändrat

föreslagen utformning för gång- och cykelvägen och önskade därmed kommunens yttrande på ändrad utformning.

**Yttrandet nedan gällande samrådshandlingen lämnade Tjörns kommun 2020-04-15 och det berörde det gamla utformningsförslaget:**

1. Tjörns kommun har inga synpunkter på utformningen av gång- och cykelvägen i samrådshandlingen, men har följande önskemål inför det fortsatta arbetet:
  - Befintlig belysning längs väg 721 fram till längdsektion 0/320 kommer att flyttas till nytt läge och anpassas efter den nya gång- och cykelvägen. Resterande sträcka planeras inte att belysas med hänvisning till Trafikverkets riktlinjer. Tjörns kommun önskar att det planeras för tomrör längs den obelysta sträckan för att möjliggöra utbyggnad av belysning vid senare tillfälle om så skulle önskas.
  - Under år 2018 färdigställde Tjörns kommun utbyggnad av VA-ledningar längs med samma sträcka som gång- och cykelvägen nu planeras. Tjörns kommun förutsätter att Trafikverket i kommande arbete med bygghandling tar hänsyn till dessa ledningar vid projektering, så att gång- och cykelvägens konstruktion inte får negativ påverkan på VA-ledningarna.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket kommer att ha en löpande dialog med kommunen om hur frågan om tomrör ska hanteras i kommande skeden.

VA-ledningarna har funnits med som en förutsättning för projektet sedan första början och all utformning är gjord utifrån detta. Detsamma kommer att gälla för kommande skeden.

**2. Miljöavdelningens yttrande**

Miljöavdelningen har tagit del av de underlag som framtagits i med avseende på föroreningar för projektet. Det kan noteras att provtagningarna som är gjorda är relativt begränsade i antal. Miljöavdelningen finner dock att det inte finns någon anledning att kravställa om ytterligare provtagningar i nuläget. Det är av stor vikt att markentreprenörer underrättas om risken för föroreningar i allmänhet och om klorerade kolväten i synnerhet. Skulle tidigare okänd förorening påträffas föreligger plikt att underrätta tillsynsmyndigheten enligt 10 kap. 11 § miljöbalken.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket tillhandahåller resultat från genomförda markmiljöundersökningar samt bedömd risk för föroreningar till upphandlad entreprenör. Vidare finns generella krav på att uppmärksamma exempelvis avvikande doft eller färg vid schaktarbete samt att arbetena i sådant fall omedelbart ska avbrytas. Trafikverket underrättar tillsynsmyndigheten.

**3. Planenhetens och byggavdelningens yttrande**

Trafikverket har inkommit med en begäran om yttrande från Tjörns kommun över avvikelse mellan gällande detaljplan och vägplan, se bilaga 3. Planenheten och byggavdelningen har fått möjlighet att yttra sig över inkomna handlingar och har lämnat följande yttrande:

Tjörns kommun bedömer att Trafikverkets förslag till vägplan är förenlig med detaljplanernas syfte. Förslaget innebär en mindre avvikelse som inte strider mot detaljplanernas syfte. Enligt Plan- och bygglag (2010:900) 9 kap 31 § får bygglov ges för en åtgärd som avviker från en detaljplan eller områdesbestämmelser, om avvikelsen är

förenlig med detaljplanens eller områdesbestämmelsernas syfte och:

1. avvikelserna är liten, eller
2. åtgärden är av begränsad omfattning och nödvändig för att området ska kunna användas eller bebyggas på ett ändamålsenligt sätt. Lag (2014:900)

**Yttrande nedan lämnade Tjörns kommun 2020-06-03 efter nytt samråd kring det nya utformningsförslaget:**

1. I den nya utformningen har gång- och cykelöverfartens placering flyttats cirka 200 meter västerut, vilket innebär att gång- och cykelvägen mellan längdsektion 0/400-0/600 i det nya förslaget istället är lokaliserad längs den södra sidan. Till följd av denna ändring kommer bäcken på södra sidan om väg 721 att behöva grävas om. Det nya utformningsförslaget innebär dock att fastigheterna som har sina utfarter mot väg 721 mellan längdsektion 0/400-0/600 inte får någon negativ påverkan på sina utfarter till följd av gång- och cykelvägen.

2. Miljöavdelningen lämnar följande yttrande på den ändrade utformningen:

Bäcken mynnar ut i ett Natura 2000-område som även utgör naturreservat. Det är inte tillåtet att genomföra åtgärder som kan skada det områdesskyddet är instiftat till att skydda. Detta gäller även åtgärder som genomförs utanför området. Men anledning av ovanstående framför miljöavdelningen önskemål om att man vid anläggningsskeden använder teknik som hindrar grumling att nå Breviks kile och att arbete i vattendraget förläggs till tidpunkt med låga vattenflöden.

Två närbelägna vattendrag är konstaterat öringförande. Miljöavdelningen saknar dock uppgift på huruvida aktuell bäck är öringförande. Med anledning av de närbelägna öringförande vattendragen vill miljöavdelningen framföra vikten av att inga vandringshinder tillskapas vid arbetena och ser positivt på om arbetena kan ske under perioden 15 juli – 15 september för att undvika påverkan på fiskens vandring, lek, ägg, kläckning och fiskyngeltillväxt. Om den aktuella platsen och området nedströms inte utgör lekområden, utan enbart uppväxtområde eller vandringsled för laxfisk, kan arbeten även utföras under perioden 1 januari – 31 mars.

**Trafikverkets kommentar:** Åtgärder i det aktuella vattenområdet kommer att anmälas till Länsstyrelsen i enlighet med bestämmelser i miljöbalken och förordning om vattenverksamhet. Nedströms aktuellt arbetsområde är vattendraget lugnflytande och hyser inga lekmiljöer för öring. Skyddsåtgärder kommer att studeras vidare vid detaljprojekteringen av aktuella vattenverksamheter. Ny fåra för vattendraget anläggs så långt möjligt i torrhet.

Tjörns kommun hänvisar i övrigt till yttrandet enligt beslut i Samhällsbyggnadsnämnden 2020-04-15 som fortfarande kvarstår i sin helhet.

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

Samrådsmöte på orten hölls 2020-02-24 i kommunhuset på Tjörn. Ett synpunktsformulär fanns tillgängligt på projektets hemsida mellan 2020-02-25 till 2020-03-13 där allmänheten hade möjlighet att lämna synpunkter. Inbjudan till samråd skickades via brev till enskilda som kan bli särskilt berörda. Information om samråd har också skett genom annonsering i Lokaltidningen Stenungsund

Tjörn Orust, Göteborgs-Posten samt Post- och Inrikes Tidningar. Då Trafikverket har ändrat föreslagen utformning för gång- och cykelvägen efter samrådsmötet har kontakt tagits med de direkt berörda markägarna för att samråda om den nya utformningen.

Följande synpunkter inkom på samrådsmötet:

1. Kommer gång- och cykelvägen ha belysning?

**Trafikverkets kommentar:** I enlighet med Trafikverkets riktlinjer kommer det att vara belysning på första delen av gång- och cykelvägen, som ligger inom detaljplanelagt område, därefter är det vägbelysning från befintlig bilväg.

2. Det önskas hastighetssänkningar på sträckan.

**Trafikverkets kommentar:** Inga hastighetssänkande åtgärder planeras inom ramen för projektet utan gällande hastighet kommer att behållas. Det är länsstyrelsen som beslutar om hastighetsändringar för aktuell väg och det är dit man får vända sig i denna fråga.

3. Hur kommer passagen se ut? Blir det en upphöjning?

**Trafikverkets kommentar:** Ingen upphöjning av passagen planeras. Passagen bedöms fungera på ett bra sätt utan denna åtgärd.

4. GC-vägen bör dras i direkt anslutning till väg 721, utan mellanliggande dike/skiljeremsa. En rimlig avvägning bör göras mellan mina intressen och kommunens/Trafikverkets intresse av att bygga vägen till förmån för fotgängare och cyklister. Det framstår som mest trafiksäkert att där, för ut- och tillfarterna, låta gång- och cykelvägen löpa "kloss an" den befintliga vägbanan, väg 721. En rimlig avvägning mellan olika intressen, samt trafiksäkerheten utgör goda skäl att placera gång- och cykelvägen i direkt anslutning till vägbanan, väg 721, utan mellanliggande dike/skiljeremsa.

**Trafikverkets kommentar:** Gång- och cykelvägen kommer att förläggas i direkt anslutning till befintlig väg utmed en stor del av sträckan. På en kortare del planeras sträckningen att gå med ett dike mellan befintlig väg och gång- och cykelvägen, i jordbruksmark, vilket innebär ett något större intrång än om den lagts dikt an befintlig väg. Detta val är gjort i enlighet med de krav på utformning som gäller för Trafikverket gällande trafiksäkerhet, avvattning och så vidare. Även för delen från Utäng till cirkulationen planeras skiljeremsa av samma skäl.

5. Fastighetsägare önskar få information kring vilka alternativ som har funnits i detta projekt, den detaljerade beslutsprocessen och vilken myndighet (eller annan beslutsfattare) som är delaktig i beslutsprocessen samt en detaljerad bild av länsvägens historik för att få en bakgrund till de beslut som nu ligger till grund för vägens beskaffenhet.

**Trafikverkets kommentar:** Denna information finns beskriven i granskningshandlingen som är Trafikverkets slutliga förslag. Den kommer finnas tillgänglig på Trafikverkets kontor i Göteborg, på Tjörns kommunhus samt på projekthemsidan och berörda kommer underrättas via rekommenderat brev och övriga via annons.

6. Finns det möjlighet att vägen delas in i en "bildel" och en "trottoardel" utan att ändra nuvarande totala bredd på vägen?



**Trafikverkets kommentar:** När vi jobbar med planering av ett projekt av denna typ tittar vi förutsättningslöst på olika möjligheter för att försöka få till den bästa lösningen med hänsyn till en rad olika aspekter som miljö, trafiksäkerhet, framkomlighet och inte minst markanspråk. I detta projekt ser vi ingen möjlighet att ta delar av körbanan i anspråk för gång- och cykelvägen baserat på trafikflödet och vägens bredd eftersom det skulle innebära en för stor begränsning i framkomligheten.

7. Enligt utformningsförslaget finns beskrivet tre olika typsektioner där kantstöd är en av optionerna. Är alla tre varianter aktuella för detta projekt?

**Trafikverkets kommentar:** Samtliga typsektioner är aktuella för olika delar av sträckan.

8. Alternativ förläggning av GC-väg saknas. Vilka möjligheter finns att göra en enklare väg i annan dragning?

**Trafikverkets kommentar:** Inom ramen för projektet studeras endast dragningen mellan Kollungsvägen och cirkulationen. Inga alternativa dragningar är aktuella. Med utgångspunkt från detta har ett flertal alternativa lösningar avseende sidval och så vidare studerats.

9. Fastighetsägare vill framföra att hans två fastigheter mellan vägen och vattendraget kommer att bli obrukbara om gång- och cykelvägen läggs på den södra sidan eftersom den area som kvarstår blir för liten för att kunna användas. Han vill därför få ersättning för hela ytan om det södra alternativet väljs.

**Trafikverkets kommentar:** Ersättning utgår till de markägare där mark tas i anspråk.

#### **Yttrandena nedan lämnades efter nytt samråd med berörda markägare kring det nya utformningsförslaget:**

1. Fastighetsägare undrar varför man inte får reda på den ekonomiska ersättningen för mark som tas i anspråk direkt och ställer sig samtidigt negativ till gång- och cykelvägen.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverkets rutiner är att den ekonomiska ersättningen alltid betalas ut efter att vägen är byggd.

2. Fastighetsägare undrar hur vi ska hantera intrånget på hans mark då han tycker att de små ytor som blir kvar inte kan nyttjas. Ytorna används till att slå hö.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket gör en bedömning av hur mycket mark som behöver tas i anspråk för att kunna anlägga den nya gång- och cykelvägen. I den bedömningen gör vi vårt yttersta för att ta så lite mark i anspråk som möjligt. Den marken vi tar ersätts ekonomiskt.

3. Fastighetsägaren har frågor som berör bäcken/diket. En fråga var om Trafikverket kunde kulvertera en bit närmast gång- och cykelvägen för att minska intrånget i bäcken/diket. Fastighetsägaren ville även framföra att all dränering går ut i dikena och att det inte finns någon täckdikningskarta då det är täckdiket på 1950-talet. Det är dräneringsrör av lergods och leds till flera enkla stenistor.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket återkommer när det är bestämt hur sträckningen vid bäcken/diket kommer se ut.

### 3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

#### 3.2.4.1. *Samråd med kollektivtrafikmyndighet (Västtrafik)*

Samråd har skett skriftligen med Västtrafik (kollektivtrafikmyndigheten) mellan perioden 2020-03-16–2020-04-07. Information om samråd skickades via mail.

Den här vägplanen är en del av ett åtgärds paket med ett flertal vägplaner. Ett samlat samråd har skett kring alla vägplaner och Västtrafik har lämnat ett samlat yttrande över dessa. Just för denna planen hade Västtrafik inget att erinra utöver att gång- och cykelvägen behöver ha en koppling till de hållplatser som berörs utmed sträckan. Av den dialog som förts med Trafikverket och av de planhandlingar som presenterats, och som Västtrafik har fått på remiss, anser de att den frågan beaktats i arbetet. Dock ser Västtrafik gärna att Trafikverket tar kontakt när åtgärderna detaljprojekteras inför kommande byggnation.



**TRAFIKVERKET**

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

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