

Skapat av

Mikael Andrén

Ärendenummer

TRV 2014/89181

Dokumentdatum

2020-04-24

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

Datum för mötet: 2020-03-03

Tid för mötet: 18:00-20:00

Lokal för mötet: Kungälv kommun Stadshus

Närvarande: ca 80-90 personer

Samrådstid till 2020-04-10

Mötet öppnas

Mikael Andrén öppnade samrådsmötet och hälsade alla välkomna.

Presentation av medverkande

Trafikverket

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

Kungälv kommun

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

Afry (konsult)

Christian Cruz Torres Uppdragsledare
Ann-Sofie Bergenblock Biträdande uppdragsledare

Inledning

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

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

Tidplan

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

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

Bakgrund och översikt

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

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

Projekt mål och förslag på åtgärder

Projektets mål gällande vad som ska uppnås är:

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

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

Vägen och gång- och cykelvägen separeras med räcke på de sträckor som är skyltade 70 km/h och med ett så kallat gcm-stöd¹ på delen som skyltas 50 km/h.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

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

Buller

Trafikverkets specialist på buller gick igenom arbetet med bullersituationen.

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

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

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

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

Miljö

Olika miljöeffekter från det befintliga vägförslaget presenterades av Trafikverkets miljöspecialist.

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

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

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

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

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

Två bäckar berörs.

Mer finns att läsa i planbeskrivningens kapitel om miljö.

Marklösen

Kommunens markförhandlare informerade kort om kommande marklösenprocess.

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

Tillfällig nyttjanderätt

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

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

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

Skador ska ersättas och regleras i 34 § Väglagen.

Öppet hus

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

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

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

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

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

Yttrande/ synpunkt/ fråga

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

T M A I L O M G E

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

Svar

Noterat.

Yttrande/ synpunkt/ fråga

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

Svar

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

Yttrande/ synpunkt/ fråga

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

Svar

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

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

Yttrande/ synpunkt/ fråga

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

Svar

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

Yttrande/ synpunkt/ fråga

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

Svar

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

Yttrande/ synpunkt/ fråga

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

Svar

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

Yttrande #51

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

Svar

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

Yttrande #52

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

Svar

Noterat.

Yttrande/ synpunkt/ fråga #53

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

Svar

Noterat.

Yttrande/ synpunkt/ fråga #54

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

Svar

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

Yttrande/ synpunkt/ fråga #55

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

Svar

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

Yttrande/ synpunkt/ fråga #56

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

Svar

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

[Yttrande/ synpunkt/ fråga #58](#)

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

[Svar](#)

Busshållplatser med tillhörande gångpassage och refug planeras vid korsningen Grenvägen.

[Yttrande/ synpunkt/ fråga #59](#)

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

[Svar](#)

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

[Yttrande #61](#)

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

[Svar](#)

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

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

[Yttrande/ synpunkt/ fråga #62](#)

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

Svar

Det är ingen uppgift som ingår i aktuellt projekt.

Yttrande/ synpunkt/ fråga #63

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

Svar

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

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

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

Trafikverket föreslår inte några andra hastighetsdämpande åtgärder.

Yttrande/ synpunkt/ fråga #64

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

Svar

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

Yttrande/ synpunkt/ fråga #65

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

Svar

Noterat.

Yttrande/ synpunkt/ fråga #66

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

Svar

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

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

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

Yttrande/ synpunkt/ fråga #67

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

Svar

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

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

Inga tak över cykelparkeringarna planeras.

Yttrande/ synpunkt/ fråga #68

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

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

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

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

Svar

Noterat.

Yttrande/ synpunkt/ fråga #69

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

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

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

Förslag på lösning med hållplats:

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

Svar

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

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

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

Yttrande/ synpunkt/ fråga #70

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

Svar

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

Bullerskydd byggs för befintliga bostadshus.

Yttrande/ synpunkt/ fråga #71

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

Svar

Förbifart är inte aktuellt.

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

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

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

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

[Yttrande/ synpunkt/ fråga #72](#)

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

//projektledare Mikael Andrén.

Slutsats/ summering

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

Öppna frågeställningar

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

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

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

Svar

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

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

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

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

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

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

Svar "Öppna frågeställningar

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

[Yttrande Tjuvkils Västra Vägsamfällighet #73](#)

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

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

Svar

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

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

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

Yttrande/ synpunkt/ fråga #74

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

Svar

Förbifart är inte aktuellt.

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

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

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

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

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

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

Yttrande/ synpunkt/ fråga #75

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

Svar

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

Yttrande/ synpunkt/ #76

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

Svar

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

Yttrande Skanova #77

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

Svar

-

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

[Yttrande/ synpunkt/ fråga #78](#)

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

[Svar](#)

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

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

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

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

[Yttrande/ synpunkt/ fråga #81](#)

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

[Svar](#)

Tillfällig nyttjanderätt justeras så att vi inte använder parkeringen.

[Yttrande/ synpunkt/ fråga #82](#)

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

Svar

Fastigheten kommer utredas för fastighetsnäraåtgärder.

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

Gångvägen kommer få en kant av så kallat gcm-stöd² som är en betongsten som skiljer bilväg mot gång- och cykelväg. Det gäller på sträcka med 50 km/h. På sträckorna med 70 km/h planeras för räcke.

Yttrande/ synpunkt/ fråga #83

Platsbesök

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

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

Svar

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

Yttrande Bohus Räddningstjänstförbund #84

Vi har inget speciellt att erinra i frågan.

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

Svar

-

Yttrande/ synpunkt/ fråga #85

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

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

Det har varit bedrövligt de senaste 10 åren.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Svar

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

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

[Yttrande/ synpunkt/ fråga #88](#)

Anser att vi behöver bullerskydd när vägen blir utbyggd.

[Svar](#)

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

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

www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/vi-bygger-och-forbatttrar/vag168-genom-tjuvkil/

[Yttrande/ synpunkt/ fråga #90](#)

Önskar bullerplank/ skydd till fastighet.

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

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

[Svar](#)

Fastigheten kommer utredas för fastighetsnära åtgärder.

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

[Yttrande/ synpunkt/ fråga #92](#)

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

[Svar](#)

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

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

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

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

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

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

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

Yttrande/ synpunkt/ fråga #93

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

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

Svar

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

Yttrande (Västtrafik) #94

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

Svar

Noterat.

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

Yttrande/ synpunkt/ fråga #95

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

Svar

Projektet samråder med Länsstyrelsen.

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

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

Yttrande/ synpunkt/ fråga #96

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

Svar

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

Yttrande/ synpunkt/ fråga #97

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

Svar

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

[Yttrande/ synpunkt/ fråga #98](#)

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

Svar

Noterat.

[Yttrande/ synpunkt/ fråga #99](#)

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

Svar

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

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

[Yttrande/ synpunkt/ fråga #100](#)

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

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

Svar

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

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

Ersättning för häckar etcetera diskuteras i senare skede.

Yttrande Naturskyddsföreningen #101

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

Svar

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

Noterat angående asfalt.

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

Kraven ställs i förfrågningsunderlag i senare skede.

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

Yttrande/ synpunkt/ fråga #102

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

Svar

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

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

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

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

Yttrande/ synpunkt/ fråga #103

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

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

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

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

Svar

Bullerskydd i form av fastighetsnära åtgärder ska utredas.

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

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

Yttrande/ synpunkt/ fråga #104

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

Svar

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

Yttrande/ synpunkt/ fråga #105

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

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

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

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

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

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

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

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

Svar

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

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

Brunnar anpassas till vår lösning.

Träden kommer påverkas av Trafikverkets ombyggnad.

Utfarten anpassas.

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

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

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

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

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

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

Yttrande/ synpunkt/ fråga #106

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

Det var protestmarscher och reportage i dagspressen och TV4.

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

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

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

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

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

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

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

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

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

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

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

Svar

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

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

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

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

T M M I I O M O C

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

Yttrande/ synpunkt/ fråga #107

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

Svar

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

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

Yttrande/ synpunkt/ fråga #108

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

//projektledare Mikael Andrén.

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

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

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

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

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

Skapat av

Mikael André

Dokumentdatum

2020-04-24

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

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

Tillgänglighet enligt ALM

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

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

Utredningsförslaget tar inte hänsyn till Barnkonventionen:

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

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

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

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

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

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

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

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

Svar

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

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

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

Skapat av

Mikael Andrén

Dokumentdatum

2020-04-24

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

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

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

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

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