



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Tunlid, Martin, PRvl Konsult	2018-01-17	1.0
Ev. ärendenummer	Ev. projektnummer	Projektnamn
TRV 2014/89181	145882	Väg 168 Kungälv – Marstrand, delen Tjuvkil
Dokumenttitel		
Protokoll samrådsmöte		

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

Datum för mötet: 2018-01-17

Tid för mötet: 18.00–20.00

Lokal för mötet: Mimers Hus, Trollhättevägen 4, Kungälv

Närvarande: cirka 130 personer

Mötet öppnas

Mikael Rintala öppnar mötet och hälsar alla välkomna. Meddelar att inbjudan till kvällens möte gått ut via dagstidning och brev samt att protokoll och presentation läggs på Trafikverkets hemsida inom några dagar. Informerar om att projektet just nu tar fram ett samrådsunderlag som kommer att ligga till grund för länsstyrelsens beslut gällande betydande miljöpåverkan. Framför också att det blir en frågestund på slutet men att det går bra att ställa frågor löpande. Ambition att avsluta mötet 20.00.

Presentation av de närvarande

Mikael Rintala	Projektledare, Trafikverket
Andreas Eckre	Markförhandlare, Trafikverket
Thomas Grönlund	Miljöspecialist, Trafikverket
Linnéa Larsson	Projektingenjör, Trafikverket
Lennart Mossberg	Kommunikatör, Trafikverket

Jenny Bjönness Bergdahl	Kungälv kommun
-------------------------	----------------

Madeleine Ströby	Uppdragsledare, ÅF-Infrastructure AB
Anna Alvarsson	Miljöspecialist, ÅF-Infrastructure AB
Johan Hallberg	Trafikutredare, ÅF-Infrastructure AB
Martin Tunlid	Redaktör, ÅF-Infrastructure AB

Översikt och bakgrund

En översikt presenteras. Sträckan är cirka 3,5 km och till denna ansluter bl.a. väg 570 och väg 612. Projektet har pågått under en lång tid, en förstudie togs fram år 2000 där man beslutade att gå vidare med en vägutredning där man skulle utreda alternativen nysträckning runt Tjuvkil eller ombyggnad i befintlig sträckning.

Vägutredningen färdigställdes år 2002 och där beslutade dåvarande Vägverket att nästa steg skulle vara att upprätta en arbetsplan för utbyggnad av väg 168 i ny sträckning. Genom detta beslut avvek Vägverket från länsstyrelsens avstyrkan av nysträckning. Länsstyrelsen förordade istället ombyggnad i



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Tunlid, Martin, PRvl Konsult	2018-01-17	1.0

befintlig sträckning där motivet bl.a. var att nysträckning innebar en påtaglig skada på riksintresset enligt de särskilda hushållningsbestämmelserna enl. kap 4 i Miljöbalken.

Trafikverket gick 2011 vidare med arbetsplan för utbyggnad av väg 168 i nysträckning men länsstyrelsen avstyrkte återigen med hänvisning till påtaglig skada på riksintresset.

Länsstyrelsens avstyrkan innebar att riksintresse ställdes mot regionala/lokala intressen. Trafikverket valde då att avbryta arbetet med arbetsplanen och istället gå vidare med ombyggnad i befintlig sträckning.

Arbetet med vägplan (tidigare benämnd arbetsplan) för ombyggnad i befintlig sträckning genom Tjuvkil påbörjades hösten 2014 men fick avbrytas våren 2015 då ett annat projekt på väg 168, Ekelöv-Kareby, drabbats av kostnadsökningar. Efter avtal om finansieringen mellan Västra Götalands Regionen och Kungälv kommun kunde arbetet med vägplanen återupptas hösten 2015. Osäkerheter vad gäller förutsättningar och kostnaden för projektet gjorde att arbetet återigen avbröts våren 2016.

Under 2017 genomförde Trafikverket ytterligare en utredning om kapacitet, framkomlighet och trafiksäkerhet på befintlig väg 168 genom Tjuvkil. Utredningen inkluderar Kungälv kommuns planer för utbyggnad i Tjuvkil och längs väg 168 mot Marstrand. Utredningen visade att kapacitet och framkomlighet är tillräcklig på vägen, men att trafiksäkerheten, främst för oskyddade trafikanter, behöver förbättras.

Västra Götalands Regionen har därför gett Trafikverket i uppdrag att projektera en lösning för väg 168 genom Tjuvkil med syfte att öka trafiksäkerheten för främst oskyddade trafikanter samt förbättra framkomligheten för busstrafiken. Alternativet att bygga en förbifart är således inte aktuellt.

Befintlig väg

Mikael beskriver bl.a. gällande hastigheter, trafikflöden samt de oskyddade trafikanternas situation.

Han förklarar att det finns brister med dagens utformning bl.a. att vägen är smal, det finns sidoområden med berg nära inpå vägen, det finns många utfarter/anslutningar, det är låg standard på busshållplatserna och att de oskyddade trafikanterna inte har något separat utrymme.

Projekt mål

Åtgärden föreslås främst för att öka trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna men även för att öka framkomligheten för kollektivtrafiken och öka tillgängligheten till busshållplatserna.

Vad är en vägplan?

Andreas berättar att vi nu är i början av processen vägplan och att första skedet, *samrådsunderlag*, är det som arbetats fram och nu samråds med allmänheten och direkt berörda. Länsstyrelsen får sedan materialet till sig, tillsammans med inkomna synpunkter, för att ta beslut om projektet medför betydande miljöpåverkan eller inte. Inkomna synpunkter sammanfattas och besvaras i en redogörelse. Andreas förklarar att vi befinner oss i ett tidigt skede och att det är mycket material gällande miljö, just för att länsstyrelsen ska kunna ta ett välgrundat beslut. Anser länsstyrelsen att projektet medför betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning som länsstyrelsen ska godkänna, tas fram. Annars skrivs en något enklare miljöbeskrivning.

Nästa skede i vägplanprocessen är sedan *samrådshandling* där man kommit så långt att man kan svara på påverkan på enskilda fastigheter. Trafikverket kallar i detta skede direkt berörda till samråd. Steget därefter är *granskningshandling* som innebär att vägplanen ställs ut för granskning.

Tillsammans med inkomna yttranden skickas sedan vägplanen åter till länsstyrelsen för yttrande.

Därefter skickas vägplanen (nu som fastställelsehandling) till Trafikverkets enhet "Juridik och Planprovning" i Borlänge för fastställelse. Överklagas planen går den till regeringen. Det som planen mynnar ut i är Trafikverkets rätt att ta mark i anspråk.

Samråd pågår under hela processen, att en specifik yttrandeperiod nu nämns i samband med mötet innebär endast att synpunkter måste sammanställas innan materialet skickas till länsstyrelsen.

Synpunkter kan löpande skickas in.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Tunlid, Martin, PRvl Konsult	2018-01-17	1.0

Vägplanens innehåll

Andreas pratade om vad en vägplan innehåller, t.ex. Planbeskrivning, Miljökonsekvensbeskrivning, och kartor/ritningar.

Förberedelser

Andreas förklarar att Trafikverket och dess anlitade konsulter har rätt att utföra förberedande arbeten såsom inmätningar och undersökningar. Om skador skulle uppstå så skall dessa ersättas .

Vägområde och vägrätt

När vägplanen vunnit laga kraft har väghållaren rätt att ta den mark som i vägplanen markeras som vägområde i anspråk varvid vägrätt uppstår. Trafikverket har rätt att ta marken i anspråk även om ersättningen (minskningen av fastighetens marknadsvärde) inte är klar. Ersättning hanteras ej i vägplanen. Ersättningen räknas dock upp från den dagen marken tas i anspråk. Vägrätt illustreras med särskilt raster på plankartor.

Vägrätten ligger juridiskt ovanpå befintliga fastigheter som ett servitut eller full rättighet för Trafikverket att nyttja. Befintliga fastigheter ligger alltså oförändrade kvar undertill. Om vägen i framtiden skulle flyttas går nyttjandet åter till fastighetsägaren. Dammar, diken, slänter, bullerskydds-åtgärder m.m. kan ligga inom vägområdet.

Mark under byggtiden

Vid vägbygge behövs ofta tillfälliga ytor för exempelvis uppställning av bodar, maskiner, masslagring m.m. Sådana ytor benämns som områden med tillfällig nyttjanderätt och redovisas med särskilt raster på plankartor. Marken återställs i möjligaste mån och lämnas åter när projektet är klart. Ersättning utgår under tiden. De som kan få ersättning är exempelvis fastighetsägare, servitutshavare och arrendatorer

Trafikprognos

Johan redovisar genomförd trafikprognos. Förklarar att man vanligtvis räknar med 1 % ökning per år och att kommunen har två planerade detaljplaner där bostäder planeras. Detta påverkar också trafikprognosen. ÅDT innebär årsdygnstrafik och fås fram genom att man utför mätningar fyra gånger om året och tar medelvärdet utav dessa. Medelvärdet är dimensionerande trots skillnader på trafikmängden under sommaren respektive vintern.

Sommartrafiken redovisas också specifikt. Johan förklarar att det är trafiksäkerheten som är problemet och inte framkomligheten. Upplevda framkomlighetsbristen under sommartid är ej tillräcklig för att vidta åtgärder.

Synpunkt: Den uppmätta trafiken är högre än vad ni dimensionerar för.

Johan förklarar att man ej dimensionerar för den mest trafikerade dagen på året utan att det vanligtvis är en vardagseftermiddag som används.

Fråga: Mäter ni också möjligheten att ta sig över vägen med en barnvagns eller bil?

Johan svarar att så gör man. Idag uppstår ej längre köer i den utsträckningen att åtgärder krävs. Dock finns säkerhetsrelaterade problem med att ta sig över gåendes eller cyklandes.

Fråga: Har du varit i Tjuvkil sommartid, det är mycket köer?

Det är inte betydande köer som medför större trafikproblem. Sommaren 2040 kommer vara mer belastad än idag men servicenivåer och gränsvärden är tillräckliga för att inte göra framkomlighetsåtgärder.

Synpunkt: Ni kommer utföra trafiksäkerhetsåtgärder, det medför att kapaciteten minskar.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Tunlid, Martin, PRvl Konsult	2018-01-17	1.0

Ja det är delvis korrekt.

Fråga: Bry ni er inte om de som bor där? Det är fruktansvärd trafik även på vintern.
 Upplevda köer behöver inte innebära framkomlighetsproblem, men visst kan det delvis vara mycket trafik. Framkomlighetsproblem och icke uppskattad trafikmiljö är olika saker.

Fråga: Sommartrafiken under tre veckor i juli visas. Hur ser det ut för hela året?
 Trafikmängden är cirka hälften sett över ett helt år jämfört med presenterade veckor i juli.

Synpunkt: Vissa trafiksiffror är från 2013 och vissa från 2017.
 Siffrorna räknas upp till 2017s nivåer och beaktas vid utformningen. Det som visas är faktiska mätningar.

Synpunkt: Mätningarna under vintern är ett medeltal, ni ser inte hur det varierar under dygnet.
 Man mäter både hur det är trafikerat på för- och eftermiddag.

Fråga: Var går smärtgränsen, vad är maxantal fordon?
 Man använder en modell som testar om vägutformningen klarar förväntad trafikmängd. Att testa hur mycket trafik som klaras av är ej studerat. Istället testar man om anläggningen kan hantera framtidens beräknade mängder.

Fråga: Har man tänkt något på miljön?
 Flera aspekter beaktas i arbetet. Kapacitetsanalysen gäller bara trafiken. Miljöaspekter presenteras snart.

Fråga: Ska bussar stanna mitt i vägen? Det medför stopp i trafiken och tomgångskörning. Vore intressant att se miljöpåverkan som detta medför. Kan de köra in vid sidan påverkar de ej trafiken.
 Bussar som stannar i körfält främjar kollektivtrafiken och gång- och cykel. Man kan studera hur en stannande buss påverkar trafiken också men tiderna är korta och medför liten påverkan.

Synpunkt: Avgasutsläppen som uppstår när trafiken står stilla är inte lika stora som när trafiken börjar köra igen.

Trafikförslaget

Madeleine tar vid och presenterar trafikförslaget som bl.a. innebär en 2,5 m bred gång- och cykelväg, breddning av körbanan till 6,5 m, korsningsåtgärd mellan väg 168 och väg 612, säkra passager för att kunna korsa väg 168, översyn av sidoområden, stäytor för kollektivtrafiken samt åtgärder mot buller. Möjliga sektioner visas, med räckte alternativt GCM-stöd (bredare betongkantstöd). Asfalterade ytans bredd varierar på grund av sektionens utformning och på olika delar kommer man behöva bredda åt olika håll.

Illustrationer visas för följande platser; korsningen mellan väg 168 och väg 612, korsningen mellan väg 570 och Matskärsvägen, passager för gång- och cykeltrafik samt busshållplatser. Troligtvis finns det ingen tillräcklig yta för en pendelparkering.

Fråga: Hur bred är dagens körbana?
 5,3 - 6,3 m.

Fråga: Var stannar bussarna?
 De stannar i körbanan.

Fråga: Läggs bilderna ut på internet?
 Kvällens presentation läggs ut på Trafikverkets hemsida. Illustrationerna är möjliga, ej beslutade utformningar.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Tunlid, Martin, PRvl Konsult	2018-01-17	1.0

Fråga: Vad är de svarta strecken?

Det är kommunens detaljplaner.

Fråga: Vad är en passage?

En plats där passage underlättas med t.ex. refug. Vid 50km/h kan det vara ett övergångsställe.

Fråga: Vad görs på sträckan där hastigheten varierar under året?

Där utformas det efter högsta hastigheten, d.v.s. med refug.

Fråga: Varför ska bussen stanna i körbanan?

Beror på trafiksäkerhet och markanspråk.

Fråga: Blir vägen bredare för refugen?

Ja det blir den vid dessa för att behålla körbredd.

Synpunkt: Har barn i tre olika skolor och dessa använder olika hållplatser. Viktigt att det blir trafiksäkert vid alla.

Alla åtgärder görs för att förbättra säkerheten.

Synpunkt: Flera kör snabbt på sträckan och flera kommer försöka köra om bussen om den står still i körbanan.

Fråga: Ju lägre hastighet ju säkrare för gång- och cykeltrafik. Varför sänks inte hastigheten?

Frågan har varit uppe att på sträckan där man har 50km/h sommartid permanenta denna. Frågan tas med i projektet.

Synpunkt: Säkerheten får ej bli falsk. Sänks hastigheten behöver även nödvändiga åtgärder göras så hastigheten följs.

Fråga: Alla vill ha bort bussarna från körbanan när de stannar. Marklösen borde ej vara ett hinder.

När bussen stannar i körbanan så hindras bilarna vilket gör det säkrare för gångtrafikanterna.

Fråga: Flera enskilda vägar och utfarter. Hur påverkas dessa av räcken?

Detta ses över och hanteras i fortsatta arbetet.

Fråga: Har ni funderat på rondell vid 570/Matskärsvägen?

Ja det har studerats men valts bort på grund av intrång och litet kapacitetsbehov.

MILJÖ

Anna förklarar att vägen idag genererar buller över gällande riktvärden för 33 fastigheter.

Bullerskyddsåtgärder ses över i vägplanen.

Planerade passager kommer göra det lättare att ta sig över vägen. Rätt utformade bullerskyddsåtgärder medför ej fysiska barriärer.

Utredningsområdet ligger inom nationallandskap. Det är ej förbjudet att exploatera här men anläggningen ska anpassas väl till miljön.

En känd fornlämning som troligtvis är flyttad från sitt ursprungliga läge berörs. Ytterligare utredningar kan komma behövas. Flera stengärdesgårdar berörs



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Tunlid, Martin, PRvl Konsult	2018-01-17	1.0

Projektet medför lokal påverkan på naturvärden. Artrika vägkanter utmed sträckan berörs. Även områden med generellt biotopskydd och rödlistade arter (bl.a. fågel och björnbär) påverkas.

Det ska utredas lämpliga skyddsåtgärder för att undvika grumling i vattenmiljöer. Finns bra miljöer och förutsättningar för friluftsliv och rekreation i området. Passagerarna kommer göra det lättare att nå dessa miljöer.

Fråga: Hur är miljöpåverkan jämfört med alternativet med en förbifart?

Förbifarten medförde enl. länsstyrelsen påtaglig skada på riksintresset enl. kap 4 i Miljöbalken (Nationallandskapet). Här gör vi åtgärder längs befintlig väg så påverkan blir mindre.

Fråga: 2016 tog mark och miljödomstolen ett beslut att Tjuvkil är en tätort vilket medför att Miljöbalkens 4 kapitel ej gäller vilket gör förbifarten möjlig. Har ni fått nya beslut? Tidigare har 4 kapitlet medfört hinder. Nu borde inte detta hinder finnas för nysträckningen.

Riksintresset för området finns kvar. Länsstyrelsen har gjort en bedömning vad gäller förbifart och en annan vad gäller detaljplanen.

Tidigare nämnd utredning visar att kapacitet och framkomlighet är tillräcklig på vägen, men att trafiksäkerheten, främst för oskyddade trafikanter, behöver förbättras. Trafikverket har därför av Västra Götalands Regionen fått i uppdrag att projektera en lösning i befintlig sträckning för att öka trafiksäkerheten samt förbättra framkomligheten för busstrafiken. Alternativet att bygga en förbifart är således inte aktuellt. Vill man ta upp frågan om en nysträckning så är det en fråga för berörda politiker.

Fråga: Vad är konkreta skadan med en förbifart i riksintresset?

Länsstyrelsen har redovisat skälen utförligt i sina yttranden. Kortfattat kan nämnas skador på enskilda fornlämningar, kraftiga ingrepp i landskapsbilden med fragmentering av landskapet och barriärskapande korridor.

Fråga: Har ni tagit personlig hänsyn till berörda markägare?

Nej.

Fråga: Varför slutar man med gång- och cykelväg vid Gethagen?

Det pågår planering av gång- och cykelväg österut som denna utbyggnad ska ansluta till.

Fråga: Vi är oroliga för den ökade trafiken i Tjuvkil som delar vårt samhälle. Gång- och cykelvägen med räcken kommer fortsatt dela vårt samhälle. Det ni utgår ifrån, är det välgrundat?

Det är rätt att ifrågasätta vårt arbete men vårt mål är att så tydligt som möjligt förklara gjorda val och beslut i en vägplanen.

Tidplan

Mikael visar kommande milstolpar i processen. Förhoppningsvis samråd i skede samrådshandling till sommaren 2018. Granskningshandling i så fall troligtvis klar i februari 2019. Löper arbetet på kan sedan planen skickas för fastställelse hösten 2019. Möjlig byggstart som tidigast 2020 (utan överklagan).

Det finns en projekthemsida på Trafikverkets hemsida, www.trafikverket.se/vag168-tjuvkil
Kontakta Mikael eller Andreas vid frågor/funderingar.

Trafikverket önskar ha in synpunkter inför nästa steg (Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan) senast 2/2. Material från kvällens möte kommer att läggas upp på hemsidan.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Tunlid, Martin, PRvl Konsult	2018-01-17	1.0

Frågor

Vad är budgeten?

Totalkostnaden är ca 80 miljoner.

Blir det pengar över?

Blir det pengar över nyttjas de på annat vis.

För ett tag sedan var det 109 miljoner?

Då var det en annan utformning samt att vi nu har noggrannare underlag.

Har ni upplevt bullret en onsdag då flera motorcyklister är där?

Bullersituationen i framtiden ses över och det finns riktlinjer som vi måste förhålla oss till. Flera faktorer vägs in vid bedömningen av vägnära åtgärder och fastighetsnära åtgärder. Även inomhusmiljön kan bli aktuell att se över. Allt arbete gällande buller kommer att redovisas i ett separat PM i vägplanen.

Det går avloppsledningar under vägen, hur samordnas det?

De inventeras och hanteras tillsammans med Kungälv kommun.

När borrhningar genomfördes sade borrharen att de inte visste var ledningarna var. Är det dålig kommunikation om var saker finns?

Fältpersonal är ålagda att ta reda på var ledningar finns innan de borrar, men ibland finns okända ledningar. Vi tar med oss detta.

Ni har varit på gång att borra i bredbandet också.

Gör inte om samma misstag som vid Torslandavägen.

Fältpersonal är ålagda att ta reda på var ledningar finns innan de borrar.

Hur påverkas min fastighet med utfart?

Detta ses över i kommande arbete.

Hur mycket försenar en överklagan?

Det varierar beroende på handläggningstiderna, troligen ½- 1 år.

Dagligen kör bilister om stående bussar. Varför stannar inte bussen vid sidan?

För att öka tillgängligheten till busshållplatserna kommer passager att anordnas vid busshållplatser vilket gör det svårt för bilister att köra om stillastående bussar. Det är varje förarens ansvar att köra på ett trafiksäkert sätt.

Varför byter gång- och cykelvägen sida?

Byter sida för att få ett sammanhängande nät med angränsande projekt.

Hur mäter ni buller, tycker det borde vara 50km/h på hela sträckan till Nordösundet?

Buller beräknas utifrån gällande hastighetsgränser och tänkta åtgärder tillsammans med markmodeller.

Gång och cykelbanan kanske inte borde gå på norra sidan i Tjuvkil?

I väster vid Nordösundet ska den ansluta på norra sidan. Planerad utbyggnad vid Tjuvkilshuvud finns också på norra sidan.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Tunlid, Martin, PRvl Konsult	2018-01-17	1.0

Hur påverkas min fastighet med avseende på buller om vägen hamnar närmare min fastighet. Ska nivån tillbaka till tidigare nivåer?

Trafikverket har riktlinjer att följa. Åtgärder ska uppfylla dessa gällande riktlinjer och inte tidigare bullernivåer.

Hur nås Anders Asp?

Lättast att ringa Trafikverkets växel.

Mötet avslutas.

Vid protokollet:

Martin Tunlid

Justeras

Justeras

Mikael Rintala

Madeleine Ströby