

**KUNGÄLVS
KOMMUN**

Antagandehandling
Ärende: KS2015/2077
2022-06-22

Granskningsutlåtande

Detaljplan för

VÄG 168 GENOM TJUVKIL

Tjuvkil, Kungälv kommun

Granskningens genomförande

Rubricerat förslag på detaljplan har varit utställt på granskning under perioden 4 mars 2022 till 25 mars 2022. Granskningshandlingar har sänts till berörda kommunala och statliga myndigheter och organ samt till berörda sakägare. Förslaget har även varit tillgängligt för påseende under granskningstiden i Stadshuset samt på kommunens hemsida.

I detta granskningsutlåtande redovisas endast de skriftliga synpunkter som inkommit under granskningsperioden, samt kommunens svar på dessa. De skriftliga synpunkter som inkom under samrådet finns redovisade i en samrådsredogörelse där även kommunens svar på inkomna synpunkter redovisas. Samrådsredogörelsen finns tillgänglig på kommunens hemsida.

PLANÄRENDET HAR GENOMGÅTT ETT OMTAG

Detaljplanen har tidigare antagits av kommunstyrelsen. Efter överklagande upphävde Mark- och miljödomstolen beslutet om antagande. Därefter har planprocessen gjort ett omtag där granskning var det skede som följde efter beslutet att upphäva antagandet. Nedan följer en beskrivning av planprocessen i aktuellt ärende.

- Samråd. När arbetet skulle inledas för Trafikverket att ta fram en vägplan och för Kungälv kommun att ta fram en detaljplan för väg 168 genom Tjuvkil kom de båda parterna överens om att ärendena för framtagande av vägplan respektive detaljplan skulle drivas parallellt och med samordnat förfarande enligt med 5 kap plan- och bygglagen (SFS 2010:900). Syftet med samordningen var att undvika dubbelarbete och dubbla prövningar. Vägplanprocessen, som leds av Trafikverket, var huvudprocess. Detaljplanens samrådshandlingar är daterade 2020-02-04 och samrådstid för såväl vägplan som detaljplan var 2 mars – 10 april 2020. Som framgick av information skulle synpunkter på såväl vägplan som detaljplan adresseras till Trafikverket.
- Granskning ägde rum 2 juli – 13 augusti 2020. Detaljplanen antogs av kommunfullmäktige 28 jan 2021.
- Beslutet att anta detaljplanen överklagades.
- Därefter upphävde mark- och miljödomstolen, i en dom, beslutet att anta planen. Som skäl till domen anförde domstolen att detaljplanen inte överensstämmer med gällande översiktsplan, något som är nödvändigt vid användandet av samordnat förfarande. Vidare fanns det sakägares synpunkter på lokalisering av väg och GC-väg som inte tagits upp i granskningsutlåtandet och än mindre bemötts eller tillgodosetts. De sakägare som framfört dessa synpunkter skulle, enligt domen, ha informerats om detaljplanens antagande vilket inte skedde.
- Efter domen beslöt kommunen att göra ett omtag i planprocessen. Samtidigt beslöt kommunen att byta planprocess – från samordnat förfarande till utökat förfarande samt att inleda omtaget med att ta fram granskningshandlingar.
- Därefter togs nya granskningshandlingar fram. Som framgår ovan ägde granskningen rum 4-25 mars 2022 och det är yttranden på dessa granskningshandlingar som redovisas i föreliggande granskningsutlåtande
- Planen antogs av kommunfullmäktige i Kungälv kommun 2022-06-30, men till följd av formaliafel då meddelande om antagande inte anslogs i tid valde kommunen att upphäva beslut om antagande. Medgivande om att häva beslut om antagande gavs av Mark- och miljödomstolen i Vänersborg 2022-12-01.
- Detaljplanen förväntas att antas igen under första kvartalet 2023.

Övergripande kommentar

Under denna rubrik ges övergripande kommentarer till projektet. I de kommentarer som, längre fram i dokumentet, ges till yttrandena hänvisas i vissa fall till de övergripande kommentarer som här redovisas.

Uppdrag

Västra Götalandsregionen (VGR) är uppdragsgivare för väg 168 genom Tjuvkil och har tillsammans med Trafikverket gjort bedömningen att väg 168 mellan Ytterby och Marstrand är hårt belastad sommartid och att det finns behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Trafikverket är som väghållare ansvarig för att genomföra planerade åtgärder såsom ny gång- och cykelväg, passager, breddning (kollektivtrafiken) och sänkt hastighet.

Trafikverkets första steg i projektet är att upprätta en sk vägplan med inriktningen "väsentlig ombyggnad" som kan innebära ett behov av ev. bullerskyddsåtgärder. Bullerskyddsåtgärder är utrymmeskrävande vilket kan föranleda att kvartersmark behöver tas i anspråk. Trafikverket har gett kommunen i uppdrag att upprätta en detaljplan som anpassar planbestämmelsen för kvartersmark som berörs av gång- och cykelväg, väg- eller bullerplanläggning.

I kommunens översiktsplan (2010) framgår för bland annat Tjuvkil, att "för att uppnå ett hållbart samhälle behöver kollektivtrafiken på sikt förbättras och trafiksäkerheten behöver höjas på väg 168 eftersom dagens standard är bristfällig. Den nya förbifarten söder om Tjuvkil är ett led i detta."

Kommunens bedömning är att Trafikverket som är väghållare, gör bedömningen om vilken åtgärd som är mest aktuell/ lämplig för att uppnå ändamålet om att öka trafiksäkerheten. Kommunen arbetar kontinuerligt med att påverka både VGR och Västtrafik för att få bättre förutsättningar för ett ökat resande med kollektivtrafiken under sommartid. Kommunen har lyft förslag på bland annat att få fler turer till/ från Marstrand och direktbuss mellan Göteborg/Marstrand.

Trafikprognos

Trafikverkets trafikprognos gjordes efter de förutsättningar som var aktuella 2019 och uppdraget från regionen var att räkna upp trafiken till år 2040. Beräkningen av trafikstringen från detaljplaneområdena är adderade till trafikflödena i trafikprognosen. Detta innebär en viss dubbelräkning då Trafikverkets prognos redan innehåller en befolkningsökning. Samt att i PM Trafik (Trafikverket 2019) har det inte tagit hänsyn till framtida färdmedelsfördelning, resebeteende och pandemier.

Världen har precis tagit sig ur en pandemi som har inneburit att resandet har förändrats i o m distansarbete (ca 1/3 arbetsföra) vilket kommer att bestå i någon form.

Kommunens bedömning är att framtida trafikflöden inte kommer att öka i lika hög takt som tidigare utan jämnas ut i o m att resandet bedöms ske på ett mer varierat sätt

Buller

Trafikverket har valt att sätta normen för buller i nivå med kraven vid väsentlig ombyggnad enligt Trafikverkets riktlinjer för buller och vibrationer. Det innebär att Trafikverket strävat efter att få ner bullret till 55 dB(A) vid fasad, helst med vägnära bullerdämpning. Då utfarter till fastigheter ligger som de gör har detta inte alltid varit möjligt. Då har återstått att istället dämpa bullret med fastighetsnära åtgärder. Ett fåtal bostäder har inte blivit erbjudna bullerskydd eftersom detta inte är samhällsekonomiskt lönsamt då det inte bedömts vara tekniskt möjligt att uppnå samtliga riktvärden eller om kostnaderna för åtgärder är uppenbart orimliga. Trafikverkets riktlinjer för buller och vibrationer återfinns i TDOK 2014:1021. Kommunen bedömer att Trafikverket hanterat bullerfrågorna i enlighet med gällande lagstiftning och att åtgärder genomförs för att skydda människors hälsa i nödvändig grad. Trafikverkets ambitionsnivå avseende buller är högre än vid t ex nybyggnation av bostäder då de valt att betrakta projektet som en väsentlig ombyggnation. Vissa frågor har hänskjutits till projekteringsskedet där vissa utformningsfrågor återstår att lösa.

Översiktsplan

Översiktsplanen ska ses över. Det är en fråga för kommunens långsiktiga planering.

Gällande översiktsplan ÖP2010 är antagen 2012 och börjar till stora delar bli inaktuell. Planen är att arbetet med en ny ÖP ska startas 2024.

Det innebär många nya mål och lagar för kommunen att förhålla sig till vilket kan innebära ändrade strategier för t.ex. mobilitet och kommunens utveckling.

Sammanfattning

YTTRANDE FRÅN	UTAN ERINRAN	MED ERINRAN	SAKÄGARE	SYNPUNKT SOM EJ TILLGODOSETTS	PLANSKEDE
1. Länsstyrelsen	X				Granskning
2. Lantmäteriet		X			Granskning
3. Statens geotekniska institut (SGI)		X			Granskning
4. Trafikverket	X				Granskning
5. PostNord	X				Granskning
6. Vattenfall Eldistribution AB	X				Granskning
7. Polismyndigheten	X				Granskning
8. Bohusläns museum		X			Granskning
9. Sakägare 1		X		Önskar en till bussskur	Granskning
10. Sakägare 2		X		Önskar bullerplank	Granskning
11. Sakägare 3		X		<p>Önskar en förbifart</p> <p>Sakägaren skriver att det i befintliga planer finns ett vägreservat på 20 m med plats för 7-8 m bred väg + GC bana. Sakägaren menar därför att detaljplanen måste göras om och anpassas till befintlig plan som, enligt sakägaren, rymmer en väg med den önskade vägbredden samt GC-bana.</p> <p>I befintliga planer finns ett naturområde definierat mellan enskilda fastigheter och vägen. Sakägaren anser att dessa naturområden ska bevaras i ny plan.</p> <p>Vill att befintlig bullervall mellan sin fastighet och väg ska skyddas och utökas. Om bullervallen tas bort önskas annat vägnära bullerskydd.</p> <p>Vill att föreslagen busshållplats vid Gulsjärsvägen flyttas till ett läge längre österut.</p> <p>Vill att trafikprognos, bullerutredning och miljöbedömning görs om.</p>	Granskning
12. Sakägare 4		X		<p>Accepterar inte det planerade läget för ny busshållplats</p> <p>Vill att bullerskydd eller annan avskärmning uppförs mellan denna hållplats och vår tomtgräns. Vill att fastighetsnära åtgärder byts ut mot vägnära åtgärder.</p>	Granskning

13. Sakägare 5	x				Granskning
14. Sakägare 6		X		Vill ha bulleråtgärd som dämpar buller utomhus.	Granskning
15. Sakägare 7	x				Granskning
16. Sakägare 8	x				Granskning
17. Sakägare 9		X		Vill ha bulleråtgärder.	Granskning
18. Sakägare 10	x				Granskning
19. Sakägare 11		X		Motsätter sig intrång på den fastighet som ligger mellan vägen och sin fastighet.	Granskning

Inkomna synpunkter

Under granskningsperioden har 19 skrivelser inkommit vilka redogörs och kommenteras nedan. Från statliga myndigheter, regionala organ samt kommunala nämnder eller verksamheter har 8 skrivelser inkommit. Från sakägare har 13 skrivelser inkommit. Två sakägare har inkommit vid två separata tillfällen med yttranden. Från övriga privatpersoner, föreningar med mera har inga skrivelser inkommit. Vissa skrivelser har sammanfattats något medan andra återges i sin helhet. För att se samtliga yttranden i sin helhet hänvisar vi till kommunens ärendenummer KS2015/2077.

[Trafikverket har bidragit med kommentarer](#)

Framtagandet av vägplan har varit huvudprocess i projektet Väg 168 genom Tjuvkiel. Av denna anledning har Trafikverket getts möjlighet att kommentera de inkomna yttrandena. Dessa kommentarer citeras i detta granskningsutlåtande.

Trafikverket använder sig av angivande av sektioner (längdmätning), t ex 2/150, för att referera till platser längs den aktuella vägsträckan. Kartorna på Trafikverkets webbsida <https://bransch.trafikverket.se/vag168-tjuvkiel-dokument> redovisar längdmätningen.

STATLIGA MYNDIGHETER

1. LÄNSSTYRELSEN (2022-03-25)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen kan accepteras och därför inte kommer att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar inte att:

- Riksintresse kommer att skadas påtagligt (både MB kap 3 och 4)
- Mellankommunal samordning blir olämplig.
- Miljökvalitetsnormer (MKN) inte följs (MB 5 kap, luft och vatten)
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser (MB 7 kap)

- Bebyggelse blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion (buller, strålning, risk för olyckor, översvämning, erosion)

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av planhandläggare Johanna Severinsson

KOMMENTAR

Noteras

2. LANTMÄTERIET (2022-03-25)

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade 2022-02-16) har följande noterats:

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

FELAKTIGHET I FASTIGHETSKONSEKVENSKARTORNA

De fastighetskonsekvenskartor som upprättats är ett mycket bra sätt att redovisa vilka fastigheter som är berörda av planen och ska lämna mark till kommunala fastigheter.

Det har dock smugit sig in några felaktigheter i kartorna:

På Blad 8 redovisas att den samfälliga vägen har registerbeteckningen (Tjuvkil) s:17, medan på Blad 9 står den angiven som (Tjuvkil) s:7:

DIKNINGSFÖRETAGET ÄR INTE SAMMA SAK SOM TJUVKIL S:11

Både enligt fastighetskonsekvenskartan blad 4 och i planbeskrivningen på sidan 50, så redovisas endast "Tjuvkil mellangårds dikningsföretag" som berörd på det avsnitt där även det samfälliga diket Tjuvkil s:11 korsar planområdet. Lantmäteriet vill förtydliga hur förhållandet mellan dikningsföretag och samfälliga diken ser ut. När det skapats ett dikningsföretag så äger och förvaltas själva anläggningen "diket" av dikningsföretaget. Däremot påverkas inte ägandet av marken "under" och "ovanför" diket. I detta fall är området där diket ligger utlagt som en samfällighet med ändamålet dike som har registerbeteckningen Tjuvkil s:11.

I fastighetsförteckningen redovisas Tjuvkil mellangårds dikningsföretag, men Tjuvkil s:11 som har en mycket större delägarkrets, ska också redovisas som en samfällighet i Fastighetsförteckningen. Enligt Länsstyrelsen informationskarta står Tjuvkil mellangårds dikningsföretag under "Anm" som "Avvecklad M 2670-21, 2022-02-14", så dikningsföretaget har efter att planhandlingarna färdigställdes och fram till nu sannolikt redan upplösts.

Delar av planen som bör förbättras

RAPPORTERA IN FÖRBÄTTRAD KVALITET PÅ GRÄNSER TILL LANTMÄTERIET

I planbeskrivningen finns på sidan 50 en notering om skillnader på gränser mellan grundkartan och Lantmäteriets digitala registerkarta. Generellt sett har många av gränserna i den digitala registerkartan låg kvalitet och det saknas många gånger inmätta gränspunkter.

För detaljplanen är det mycket viktigt att kartunderlaget i grundkartan är korrekt så att det är klart vilka fastigheter som berörs. Det är därför mycket bra om kommunen har mätt in befintliga gränspunkter för att få en bättre redovisning. Det är av stor vikt att

förbättringarna även förs över till registerkartan för att underlätta i samhällsbyggnadsprocessen bland annat vid framtida fastighetsbildning. I HMK – Digital grundkarta, avsnitt 3.6.2, finns en tydlig rekommendation om att så ska ske. Om det är oklart hur detta ska gå till, tag gärna kontakt med Lantmäteriets geodatasamordnare.

För övrigt rekommenderar Lantmäteriet generellt sett att oklara gränser ska utredas så tidigt som möjligt i planprocessen. Genom att göra gränsutvisning och mäta in befintliga gränspunkter kan osäkra gränser identifieras tidigt i planprocessen. För gränser som därefter fortfarande är osäkra kan kommunen i ett tidigt skede ansöka om fastighetsbestämning och därmed ha möjlighet att få ett tydligt och klart underlag innan detaljplanen får laga kraft.

För Lantmäteriet

Per Rune Karlsson

KOMMENTAR

Kommunen har tagit del av Lantmäteriets yttrande och vidtar följande åtgärder. Ändringar görs i både fastighetskonsekvenskartorna och fastighetsförteckningen i enlighet med Lantmäteriet kommentarer. Kommunen har tidigare skickat över inmätta gränsmarkeringar och utredningar till Lantmäteriet för uppdatering av registerkartan.

3. STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT (SGI) (2022-03-22)

Statens geotekniska institut (SGI) har från Kungälv kommun i Västra Götalands län erhållit rubricerad detaljplan med begäran om yttrande. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår således inte.

Syftet med detaljplanen är att ersätta delar av befintliga detaljplaner så att lämplig markanvändning möjliggörs för den vägplan som tas fram i en parallellt pågående planprocess. För att möjliggöra syftet och samtidigt skapa förutsättningar för lämpliga fastighetsgränser krävs småskaliga anpassningar, d.v.s. detaljplanens gränser görs rakare och ges färre brytpunkter jämfört med vägplanens gräns. Detta sker på ett sådant sätt att vägplanen i sin helhet ryms inom detaljplanen.

Underlag:

- 1 Granskningshandling (plankarta och planbeskrivning), dat. 2022-02-16
- 2 Samrådsredogörelse, Detaljplan för gång- och cykelväg VÄG 168 GENOM TJUVKIL, daterad 2022-02-16

SGI:s synpunkter och kommentarer

I samband med att vägplanen för väg 168 Kungälv – Marstrand, delen Tjuvkil, skulle överlämnas till fastställelseprövning, gavs SGI möjlighet att lämna synpunkter. Detta har gjorts i föreliggande SGI-ärende med datum 2021-06-23 och yttrande bifogas.

Detaljplanen drevs tidigare i ett samordnat förfarande med vägplanen och där avsåg detaljplanen endast att säkra rätt markanvändning för vägen. Därför lämnades SGI:s synpunkter endast i vägplanen. Eftersom detaljplanen omfattar samma område som vägplanen, gör bedömer SGI att de synpunkter som vi lämnade för vägplanen 2021-06-23 även gäller för denna detaljplan.

I SGI:s yttrande 2021-06-23 ansåg vi att de tidigare lämnade synpunkterna rörande geotekniska säkerhetsfrågor var hanterade emedan det kvarstod synpunkter för bergtekniska säkerhetsfrågor (berg- och blocknedfall) som vi ansåg behövde hanteras.

SGI vill slutligen, som nämnts i yttrande 2021-06-23, lämna åt Länsstyrelsen att bedöma huruvida de planerade åtgärder som redovisas i underlaget för vägplanen säkerställs på ett lämpligt sätt i detaljplanen.

Ärendets handläggning

Ärendet har handlagts av geotekniker Tobias Thorén. Beslut i ärendet har tagits av geotekniker Ulrika Isacsson, efter föredragning av geotekniker Tobias Thorén.

SGI hänvisar till yttrande inskickat till Trafikverket 2021-06-23. I det yttrandet framförs följande:

1. SGI meddelar att de kan svara först under vecka 35 år 2021, vilket är efter sista datum för yttranden.

Under vecka 35 år 2021 kom ett yttrande som angav att SGI saknade ett antal utredningar som de ansåg att projektet skulle redovisa

- Beräkningar som visar att släntstabiliteten är tillfredsställande, vilket Trafikverket hävdar i handlingen.
- SGI saknar en bedömning av risken för berg- och blocknedfall och att en bergteknisk undersökning ska utföras och redovisas

2. Det saknas en beskrivning av släntstabiliteten inom området 0/000 – 1/200 för nuvarande och blivande förhållanden. SGI efterfrågar en kompletterande beskrivning.

3. Släntstabiliteten har beräknats i en sektion. SGI vill väcka frågan om det kan finnas fler områden med förutsättningar för dålig stabilitet, exempelvis vid slänten på höger sida i sektion 1/400. SGI vill se en motivering till val av beräkningssektion.

4. Inga portrycksmätningar har utförts. I beräkningarna har antagits hydrostatisk tryckfördelning från underkant torrskorpa. Enligt utförda CPT-sonderingar indikeras ett porövertryck i friktionsjorden under leran. SGI efterfrågar ett mer utförligt resonemang om val av portryck och beräkningarnas känslighet för eventuellt högre tryck.
5. Som alternativ redovisas förstärkning med kalkcementpelare. Det saknas beskrivning av hur skjuvhållfastheten har antagits för pelarna och handlingen bör kompletteras med detta. Av släntstabilitetsberäkningarna framgår att kalkcementpelarna står i en direkt passiv skjuvzon. SGI efterfrågar hur hänsyn har tagits till detta.
6. Stabiliteten har beräknats i två sektioner: 2/680 och 3/020. Vid den senare erhålls för låga säkerhetsfaktorer i odränerad analys för både befintliga och blivande förhållanden. I lågpunkten av beräkningssektionen rinner en bäck i en krök, vilket medför att sektionen är representativ på en kort sträcka. Man vill därför ta hänsyn till 3d-effekter på grund av att intilliggande områden har bättre stabilitet. Säkerhetsfaktorn med hänsyn till 3d-effekter ökar från 1,29 till 1,73 i odränerad analys. SGI delar synsättet men vill framhålla att det måste visas vilken säkerhetsfaktor intilliggande sektioner har för att effekten ska kunna tillgodoräknas och vi efterfrågar därför att handlingen kompletteras.
7. SGI vill uppmärksamma att det finns en hög slänt på vänstersidan mellan sektion 3/050 och 3/200 och släntstabiliteten bör klarläggas inom denna del.
8. Är hela planområdet, inklusive slänter och dess närmaste omgivning som kan påverka/ påverkas, undersökt avseende berg?
9. Är planområdets allmänplatsmark tilltaget så att det innefattar (i nuläget) instabila slänter och block?
10. Om svaret på fråga 20.9 är nej; finns det rådighet över mark utanför planområdet för att göra de åtgärder som krävs för att skapa stabila slänter med tanke på planområdet?
11. Vilka åtgärder krävs för att göra aktuella, befintliga bergslänter stabila?

KOMMENTAR

Trafikverket ger följande kommentar till SGI:s yttrande

1. *Trafikverket har kungjort vägplanen där ovanstående utredningar och material normalt inte ingår utan skickas på begäran. Trafikverket har skickat följande handlingar till SGI 2020-09-01.*
 - *Projekterings PM Geoteknik, daterad 2020-07-02*
 - *Tekniskt PM Bergteknik, daterad 2020-03-03*
 - *Väg 168 Tjuvkil MUR Bergteknik, daterad 2019-12-06*
 - *Markteknisk Undersökningsrapport - Bergteknik _ Bilaga 1, daterad 2019-11-29*
 - *Markteknisk Undersökningsrapport - Bergteknik _ Bilaga 2, daterad 2019-11-29*
 - *Markteknisk Undersökningsrapport - Bergteknik _ Bilaga 3, daterad 2019-11-29*
2. *Projekterings PM geoteknik har kompletterats med beskrivande text.*

3. Släntstabilitet har kontrollerats för hela området vid Tjuvkils korsning ca 1/600-1/690 där det uppskattades att förstärkning behövdes. Resten av sträckan utförs huvudsakligen i skärning till; exempel slänten på höger sida i sektion 1/400 är berg i dagen.

4 En känslighetsanalys redovisas i Projekterings PM geoteknik.

5 Handlingen har förtydligats och uppfyller kraven från TK Geo 13. Beräkning har utförts enligt anvisningar i TK Geo angående KC-pelare i direkt skjuvzon samt pelarmönster som är aktuellt i detta fall (skivor).

6 Komplettering har gjorts för att visa intilliggande sektioners säkerhetsfaktorer.

7 Slänten utgörs av berg i dagen och därmed behöver släntstabiliteten inte klarläggas.

8 I Tekniskt PM Bergteknik daterad 2020-03-03 avsnitt 4.1 framgår det att kartering av berg i dagen har utförts inom en 100 m bred korridor. Karteringen gjordes med avseende på bergart, bergmassans spricksystem och svaghetszoner. I MUR Bergteknik daterad 2019-12-06 avsnitt 4 finns en karta som redovisar var berghällskarteringar utförts.

9 Ja. Skärningarna inte är så höga och då det inte råder något storstabilitets problem kan Trafikverket hantera eventuella lösa block inom planområdet.

10 -

11 I Tekniskt PM Bergteknik daterad 2020-03-03 avsnitt 6 – 6.3 framgår att Bergskärningar lägre än 1 meter bör följa jordsläntlutningen enligt ritning i respektive sektion. Högre bergskärningar får anpassas utefter förutsättningarna.

Bergschakt för bergskärningar på vardera sidan längs med hela vägsträckan ska utföras med en släntlutning på 5:1. Vid km 3/130 – 3/370 där bergslänten har en ogynnsam sprickorientering och det finns risk för planbrott bör man eftersträva en släntutformning som i största mån följer bergets naturliga skivighet.

Lösa block i bergslänter längs planerad vägsträckning ska rensas ner. Större block, så kallade låsblock, som är av betydelse för storskalig stabilitet ska förankras med ingjuten bergbult. Borrhål för bult ska borraras med hänsyn till rådande förhållanden. Ur belastningssynpunkt ska dessa borrhål så gynnsamt som möjligt övertvåra spricksystemen.

Vid situationer där bakåtbrytning av slänt kan orsaka skada på fastighet eller dylikt, ska förbultning längs bergskrön utföras.

Bergschakt ska utföras så att gränsvärden för vibrationsalstrande arbeten inte överskrids. Förhållanden längs vägområdet tillåter att bergschakt kan utföras genom sprängning. Vid planering och utförande av bergguttag ska faktorer så som bergkvalitet och sprickriktningar beaktas.

Föreslagna åtgärder säkerställs genom Trafikverkets vägplan för området. Kommunen gör bedömningen att ytterligare reglering i detaljplanen ej är nödvändig.

4. TRAFIKVERKET (2022-03-24)

Tidigare samråd

Trafikverket har yttrat sig i ett tidigare samrådsskede, 2020-03-20 (TRV 2020/28844).

Trafikverket hade synpunkter och upplysningar om att detaljplanen har tagits fram under dialog med Trafikverket och pågående projektet för väg 168. Vägplanens vägområdesgräns och detaljplanens plangräns är identiska. Enda undantaget är kring Hamnvägen (väg 612).

Trafikverket har därmed inga synpunkter.

Infrastruktur

Planförslaget omfattar väg 168 genom Tjuvkil för vilken Trafikverket är väghållare.

Sammantagen bedömning

Trafikverkets projekt har varit delaktiga under processens gång.

Trafikverket har inget att erinra.

Med vänlig hälsning

Tea Silic, Samhällsplanerare

KOMMENTAR

Noteras

STATLIGA BOLAG

5. POSTNORD (2022-03-17)

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt, trafiksäkert och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras. I dagsläget delas mycket av posten i området ut i så kallade lådsamlingar, eller i enskilda postlådor, strategiskt placerade utmed väg 168. Dessa kommer efter anläggandet av gång- och cykelvägen i många fall inte längre vara åtkomliga från våra fordon, och kan då behöva flyttas till lämpligare platser. Detta för att Postnord även fortsättningsvis ska kunna dela ut post på ett effektivt och trafiksäkert sätt.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsförbättringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av nya placeringar för lådsamlingarna/postlådorna. En placering som inte är godkänd kan leda till att posten inte delas ut till adressen.

KOMMENTAR

Trafikverket lämnar följande kommentar:

Trafikverket konstaterar att de flesta in-/ utfarter längs aktuell sträcka behålls i oförändrat läge. Endast ett fåtal anslutningar stängs. Trafikverket kontaktar Postnord när projekteringen kommit längre och blivit mer detaljerat.

Utformningsfrågor hanteras vidare i projektering.

6. VATTENFALL ELDISTRIBUTION AB (2022-03-09)

Vattenfall Eldistribution har tagit del av detaljplan för väg 168 genom Tjuvkil och lämnar följande yttrande.

Vattenfall Eldistribution har inga elanläggningar inom planområdet och har därför inget att erinra.

Med vänliga hälsningar

Joel Evonson, Fastighetsrättslig specialist

KOMMENTAR

Noteras

REGIONALA ORGAN

7. POLISMYNDIGHETEN (2022-03-04)

I nuläget har lokalpolisområde Kungälv/Ale inga synpunkter på den föreslagna detaljplanen för väg 168 genom Tjuvkil.

Carina Björklund, Inspektör

KOMMENTAR

Noteras

8. BOHUSLÄNS MUSEUM (2022-03-23)

Bohusläns museum har tidigare yttrat sig i ärendet 2020-03-11.

Bohusläns museum vill återigen framföra att fornlämning L1959:3749 med tillhörande fornlämningsområde kan komma att beröras av planerat arbete. Fornlämningen med tillhörande fornlämningsområde omfattas av skydd genom kulturmiljölagen. Tillstånd krävs från Länsstyrelsen inför ingrepp. Samråd bör ske med Länsstyrelsen inför planerat arbetsföretag av väg 168.

För Bohusläns museum

Agneta Gustafsson, Antikvarie

KOMMENTAR

Trafikverket meddelar att man arbetar med frågan och att hänsyn till angiven fornlämning kommer att visas. Fornlämningen ligger just utanför detaljplanegränsen. Trafikverket kommer att lämna in tillståndsansökan om ingrepp i fornlämningsmiljö till Länsstyrelsen.

SAKÄGARE

9. Sakägare 1 (2022-03-14)

Kan ni hjälpa mig förstå logiken med att hållplats Tjuvkilsboden utrustas med väderskydd i båda riktningar när hållplats Toftebergsvägen endast får det i riktning mot Kungälv? Nyligen har en markägare inskickat en byggnadsplan till kommunen för 30-40 bostäder i obebyggt vildvuxet område väster om och omkring Toftebergsvägen vilket innebär fler åretruntbostäder i området. Jag önskar bidra till omflyttningen till kollektivtrafik och att göra mina barn (som går i skola i Marstrand) oberoende av skolskjuts kortare sträcka. Kan vi därför få det nöjet att kunna vänta på skolskjuts och vanlig buss med väderskydd höst- och vintertid om vi färdas mot Marstrand? I barnens ögon blir det lite underligt att det finns väderskydd när de väntar på att åka hem från skolan men inte till skolan. Min fundering är vad barn gör för att skydda sig från blåst, regn och snöfall när det är mörkt och kallt ute? Sannolikt rör de sig antagligen mer oplanerat i väntan på transport och därmed ökar risken för trafikolycka. Ett väderskydd avskärmar barns impulsiva rörelser i 3 utav 4 riktningar och är samtidigt en synlig symbol för biltrafikanten om att iaktta försiktighet.

Det skall också nämnas att intaget på Hålda skola i nuläget är begränsat i förhållande till inflyttningen, varför ytterligare ökad inflyttning av barn på Tjuvkils ängar och omkring Toftebergsvägen innebär ett ökat behov av skolskjuts mot Marstrand där det finns kapacitet för nya elever. Dessa barn och vuxna har som det tidigare nämnts i annan synpunkt kortare väg till hållplatsen vid Toftebergsvägen än Intaget.

I övrigt nöjd med utformning av bullerplank med glaspartier i samfällighet s:25 vid Tjuvkil 26:1 samt gångpassage via öppning i bullerplank som ligger omlott med planket längs södra tomtgränsen hos Tjuvkil 2:2. Snyggt!

KOMMENTAR

Trafikverket ger följande kommentar:

Generellt placeras kur i belastningsriktningen det vill säga den riktning som flest reser. För Toftebergsvägen är det i riktning mot Kungälv. Sannolikt kommer det inte att förändras även efter utbyggnad av nya bostäder.

Normalt är kravet för väderskydd är 20 påstigande. Hållplats Tofteberg har elva som mest. Då vi vill bidra till att öka attraktiviteten gjordes ett undantag.

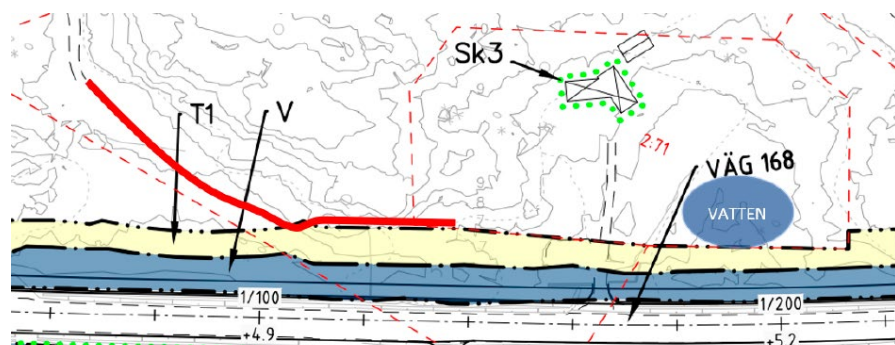
Anledningen till att det planeras för väderskydd i båda riktningarna vid Tjuvkilsboden är den ses som en potentiell bytespunkt för linje 320 och Marstrandsexpressen.

Kommunen har noterat sakägarens synpunkter. Utformningsfrågor hanteras vidare i projekteringskedet. Skolskjutsfrågorna hanteras löpande i kommunen.

10. Sakägare 2 (2022-03-15)

Jag har tre delar som jag vill ta upp (Utöver att jag är mycket positiv till att förbättra vägen samt att anlägga en cykelbana på norra delen):

- Jag är orolig för vattenavrinningen då östra delen av tomten ligger lågt i förhållande till vägbanan (väg 168). I dagsläget finns en "vall" som lagts upp för länge sedan längsmed tomtgränsen från vägbygget. Denna vall ger stor vattensamling på många kvadratmeter av tomten och gör den delen mer eller mindre oanvändbar. Just nu har jag även inne en förfrågan för att dela tomten i 2 delar och om en vattensamling skulle bildas i den östra delen så är den delen som sagt oanvändbar i förhållande till normalt förhållande utan avrinning från väg 168. (Se blå ellipsmarkering på kartavbilden för potentiell vattensamling.)



- Just nu är utfarten från tomten (Tjuvkil 2:71) rakt ut på väg 168. Denna utfart är i dagsläget mycket farlig och varje gång någon skall köra in får man vara övertydlig med infart på tomten så att bilar bakom uppmärksammar det väl.

Än värre vid utfart, då brukar en medpassagerare gå ut ur bilen och stå på andra sidan vägen för att se att det inte kommer några bilar. Utfarten är i dagsläget mycket dold och svår att se för fordon på väg 168. Ett förslag som jag tror kan vara värt att undersöka är att rensa upp traktorstigen som går från syd västra hörnet av tomt 2:71 och igenom tomt 2:11 (se röd markering på kartavbilden). En sådan lösning minskar antalet utfarter på väg 168 (potentiellt med 2 fastigheter då jag avser att dela tomten 2:71 i 2). Utfarten från 2:71 leds i så fall om till den stora korsningen vid Toftebergsvägen.

- Buller ser jag som potentiellt störande på tomten med den nya vägplanen. Med en större och bredare väg ser jag inte att hastigheten kommer minska, snarare öka, samt att den strax innan ändras från 50km/h till 70km/h vilket gör att många accelererar på sträckan vid Tjuvkil 2:71. Finns det några lösningar här som är värt att se över? Jag förstår att bullerplank för en enstaka tomt är kostsamt och inte brukar sättas upp. Ser i era dokument att det är upp till 69 decibel (för Tjuvkil 2:71) och föreslås fönster och väggåtgärder.

Hör gärna av er till mig om ni vil prata om ovanstående, tar gärna möten fysiskt eller per telefon/teams/zoom eller annat när det är läge att diskutera bra lösningar för alla inblandade. Ser fram emot den nya vägen!

KOMMENTAR

Trafikverket ger följande kommentar:

Trafikverket får inte orsaka olägenheter för markägare genom att vägdragvatten leds in på fastigheten. Om det rör sig om vägdragvatten så kommer det åtgärdas under entreprenaden.

Trafikverket uppskattar att utfarter likt denna tas bort och samordnas i större korsningar. Kontakta Trafikverkets markförhandlare Ann-Sofi Dalbert för vidare hantering.

Trafikverket föreslår fastighetsnära åtgärder för fastigheter där vägnära åtgärder inte anses ekonomiskt försvarbara. Omfattningen av de fastighetsnära åtgärderna återkommer vi med. Inventeringar pågår.

Kommunen har noterat sakägarens synpunkter. Utformningsfrågor hanteras vidare vid projekteringen. Kommentarer kring bullerfrågan ges i kapitel Övergripande kommentarer.

11. Sakägare 3a och 3b (2022-03-22 + 2022-03-25)

Sakägare 3a inkom först med ett yttrande 2022-03-22. Därefter inkom sakägare 3a och 3b med ett gemensamt yttrande 2022-03-25.

Yttrandet som inkom 2022-03-22 är omfattande och består till sin struktur av två delar. Den första delen saknar rubrik i yttrandet. Kommunen har valt att benämna denna del "Del A". Den andra delen i yttrandet har rubriken "Frågor till kommunen". Kommunen har i detta granskningsutlåtande valt att benämna denna andra del för "Del B. Frågor till kommunen". Syftet med att lägga in dessa rubriker är att underlätta för läsaren att se kopplingar mellan synpunkter/frågor i yttrandet och de kommentarer som ges.

Yttrande inkommet 2022-03-22. Del A

Jag finner det anmärkningsvärt att kommunen avsäger sig allt ansvar för konsekvenserna av detaljplanen genom att ändra syftet med planen.

Kommunen säger i samrådsredogörelsen: "Det syfte som detaljplanen har tydliggör att det är endast Trafikverket som ansvarar för frågor om att främja trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet samt att begränsa störningar. Genom att detaljplanen endast syftar till att möjliggöra att vägplanen (vägområdets avgränsning) blir lagenlig innebär det att mycket få av de synpunkter som framförs i yttrandena kan anses riktade till kommunen/detaljplanen. Det stora flertalet synpunkter är istället riktade till Trafikverket/vägplanen."

Det kan inte vara förenligt med lagen att kommunen försöker avsäga sig allt ansvar för konsekvenserna av detaljplanen på detta sätt. En ny detaljplan måste självfallet uppfylla lagkraven i miljöbalken, plan och bygglagen mm.

Kommunen skriver i planbeskrivningen: "En detaljplan är ett juridiskt dokument som styr hur marken får användas för ett område inom kommunen, exempelvis för bostäder, kontor, handel eller industri. Detaljplanen får även reglera placering, utformning och utförande." Kommunen har alltså alla möjligheter att styra utformning och utförande av vägen!

I och med att kommunen och Trafikverket har gjort fel i processen med framtagning av detaljplanen så har beslut och utredningar tagits fram i fel ordning. Ordningen skulle ha varit att göra lokala förändringar av befintlig detaljplan och sedan anpassat vägplanen till detaljplanen. Och inte som nu tvärtom. Nuvarande detaljplan som är refererad till som plan 44 i planbeskrivningen, gäller för större delen av planområdet, innehåller ett vägområde som är 20 m brett vilket medger en vägbana på 7-8 m plus en GC bana. Detta måste vara utgångspunkten för en ny vägplan. Detta var också utgångspunkten i tidiga diskussioner med Trafikverket.

Av kommunens hemsida framgår det även att "Vägplaneprocessen, som leds av Trafikverket, var huvudprocess." Detta tillvägagångssätt har lett till att vägplanen helt har optimerats efter ekonomi och framkomlighet. Synpunkter från boende om lokala anpassningar av en väg som nyttjar markområden på sydsidan av befintlig väg helt har förbisetts. Trafikverket har på offentliga möten bekräftat att man lämnat hänsyn till boendes krav därhän och optimerat vägplanen utifrån ekonomiska ramar, projektledningen har också i samma möten bekräftat att det inte finns några tekniska hinder för en modifierad dragning av väg och GC-bana. Ett omtag i planprocessen måste göras där hänsyn tas till boendemiljö och övriga miljökonsekvenser och inte bara optimeras utifrån maximerad framkomlighet och högsta möjliga hastighet på vägen. Referens miljöbalken, PBL

Jag har hävdad att frågan om förbifart måste prövas av domstol innan man påbörjar projekt med genomfart genom Tjuvkil. Kommunen säger att denna fråga inte är för dem. Jag anser att det är kommunens ansvar att driva frågan eftersom kommunens styrdokument, översiktsplan Kungälv förutsätter en förbifart för fortsatt exploatering av Tjuvkil och områdena västerut! När kommunens strategiska dokument motarbetas av andra myndigheter måste det vara kommunens ansvar att driva frågan och få den prövad i domstol. Jag anser att frågan om vägens lokalisering inte är fullt utredd. Referens miljöbalken, PBL här

Ni refererar till en rad dokument som nu måste betraktas som icke giltiga, till exempel:

-Miljökonsekvensbeskrivningen, all jämförelse görs med det så kallade nollalternativet, Väg genom Tjuvkil skall självfallet jämföras med förbifart Tjuvkil, Dessutom är hela beskrivningen starkt tendensiös till förmån för väg genom Tjuvkil och beskriver inte de negativa konsekvenserna för boende utmed vägen på ett sakligt sätt. Mark och miljödomstolen underkänner i sin dom kommunens argumentation om översiktsplan/förbifart ej skulle vara en alternativ väg till genomfart Tjuvkil.

-Trafikflödesberäkningar är som tidigare påpekats felaktiga med utgångspunkt i Trafikverkets så kallade basprognos på 1% trafikökning per år, TRV's mätningar visar att mellan 1992 och 2017 ökar trafiken med drygt 3%. Kungälv kommun växer mest i regionen, Tjuvkil håller på att exploateras områden västerut planeras för omfattande exploatering, vad talar för att trafikökningstakten skall minska? Prognosåret 2040 måste nu anses överspelat och en ny ansats bör vara 2050.

-Som en konsekvens av felaktig trafikflödesberäkning blir även bullerutredningen felaktig, dessutom baseras den på årsmedeltrafik och inte på sommartrafiken. Mark och Miljööverdomstolen har som tidigare påpekats konstaterat i dom att vid stora årstidsskillnader i trafikflöden skall buller beräknas på den högsta nivån.

I plandokumentet finns en rad felaktigheter som är kraftigt missvisande till exempel:

- I kapitel 4 skriver ni "Enligt plan- och bygglagen 2 kap ska hänsyn tas både till allmänna och enskilda intressen vid prövningen av lämpligheten av föreslagen planläggning. Bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden i 3 och 4 kap miljöbalken ska tillämpas. Sammantaget bedöms detaljplanen vara förenlig med en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurser enligt 3 kap miljöbalken."

Jag förstår inte hur ni kan påstå att hänsyn är tagen till både allmänna och enskilda intressen. Hade ni tagit ett urs av hänsyn till de enskilda så skulle planområdet begränsats till det befintliga vägområdet som både tillåter 7-8 m väg + GC bana och alla enskilda skulle ha erbjudits adekvata bullerskyddsåtgärder specificerade i det juridiska dokumentet plankartor samt att de i befintlig detaljplan definierade naturområdena mellan väg och enskilda fastighetsägare hade behållits för att begränsa skadeverkningarna av planförslaget.

I Planbeskrivningen skriver ni i kapitlet Begränsad klimatpåverkan

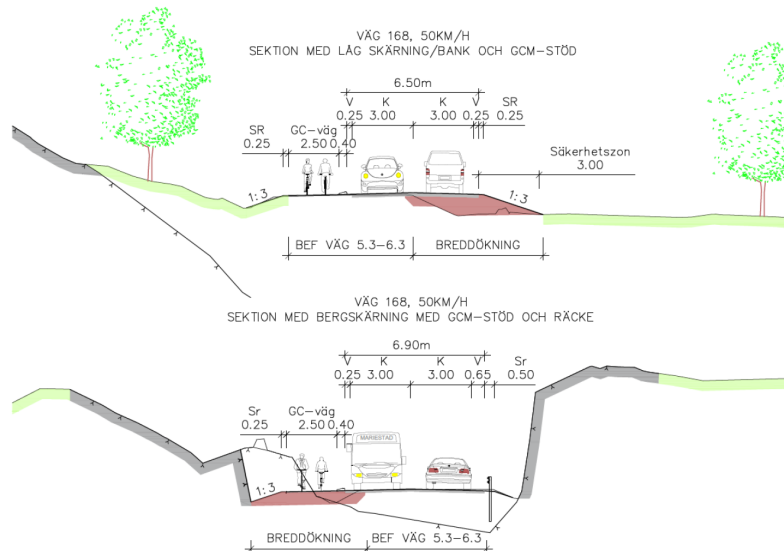
- "Tillkomsten av cykelväg innebär att vissa transporter som idag sker med bil istället kommer att ske med cykel."

Ni utelämnar helt och hållet att det övergripande syftet med planändringen är att möjliggöra en fortsatt exploatering av bostäder vilket kommer att leda till en mycket hög ökning av trafiken genom Tjuvkil.

• Under kapitlet God bebyggd miljö står att läsa: "Tillkomsten av cykelväg och passager tvärs väg 168 ger högre boendekvalitet och gynnar ett socialt utbyte mellan boende i Tjuvkil." Ni utelämnar helt att nämna de negativa konsekvenserna som den ökade trafiken kommer att medföra i form av buller och utsläpp, att det sociala utbytet skulle öka är starkt överdrivet då det redan idag finns gång och cykelstigar inom områdena i Tjuvkil som knyter dem samman, dessutom kommer den ökade trafiken att göra det i stort sett omöjligt för barn, funktionshindrade och gamla att korsa vägen.

• I kapitlet väg beskriver ni hur väg och GC-bana skall utformas på 50 sträckan se nedan, detta stämmer inte med hur vägplanen ser ut. Det är grovt missvisande och förvrängande av fakta. Om väg/GCbana utformas enligt skiss nedan så finns det

ingen anledning att omvandla befintliga naturområden mellan fastigheter och väg till vägplan



Figur 5. Normalsektion för vägsträcka med hastighetsbegränsning 50 km/h. Väg bana och GC-väg skiljs åt med ett s. k. GCM-stöd, se foto i avsnitt 5.1.5 Gång- och cykeltrafik.

Enligt Boverkets föreskrifter (2020:5) om detaljplan BFS 2020:5 kan områden specificeras som Natur

Natur

8 § Användningen natur ska tillämpas för områden för friväxande grönområden som inte sköts mer än enligt skötselplan eller genom visst begränsat underhåll. Även mindre park-, vatten- och friluftsanläggningar och andra komplement till naturområdets användning ingår.

Tabell 4.13 Natur

Formulering av bestämmelse	Bestämmelsekod
Natur	DP_AP_Natur

Om inte detaljplanen utsträckning kan minskas vilket är att föredra anser jag att befintliga naturområden inom befintliga planer skall bevaras och skyddas genom införande av ovanstående föreskrift i den nya detaljplanen.

• Även er beskrivning av hastighetsbegränsningar är felaktig sedan en lång tid tillbaka så finns det ingen sträcka där hastighetsbegränsningarna varierar över året.

I kapitel 6 beskriver ni miljökonsekvenserna, här missar ni helt och hållet att beskriva konsekvenserna för boende ut med vägen, Ni påstår att bulleråtgärderna förbättrar bullersituationen detta är en stor lögn då det endast är ett fåtal fastigheter som får bulleråtgärder, de flesta kommer inte att kunna vistas på sina uteplatser, på grund av det ökande buller som kommer att komma på grund av ökande trafik och de höjda hastigheterna som är att förväntas på en breddad väg. Det må hända att markintranget i kvadratmeter är litet men att ta bort den skyddsbarriär som finns mellan väg och fastigheter i form av naturområde idag kommer att väsentligt försämra boendemiljön och detta område hyser därför mycket höga miljövärden för boende. Vidare så är miljöbedömning gjord utifrån jämförelse med det så kallade nollalternativet givetvis skall bedömning göras mot alternativet förbifart Tjuvkil. Redan idag är medelhastigheten genom Tjuvkil ca 10 KM/h över gällande hastighetsgräns på 50-sträckan. Nattetid är medelhastigheten betydligt högre, en breddning av vägen kommer att inbjuda till ännu högre hastigheter och ökade bullerproblem.

Ovanstående exempel avser inte att visa på alla felaktigheter i planbeskrivningen utan utgör bara ett axplock. Kvaliteten på planbeskrivningen är bedrövligt dålig, den måste göras om för att spegla verkligheten och bli kompatibel med föreslagen vägplan. Det är ett rimligt krav att kommunen är saklig i sin framställan och inte hänger sig till starkt tendensiösa uttalanden för att försköna konsekvenserna av detaljplanen.

Som jag tidigare påpekat anser jag att detaljplanen strider mot nedanstående paragrafer i plan och bygglagen

2 kap. Allmänna och enskilda intressen

1 § Vid prövningen av frågor enligt denna lag ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen.

5 § Vid planläggning och i ärenden om bygglov eller förhandsbesked enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till 1. människors hälsa och säkerhet,

6 a § Vid planläggning och i ärenden om bygglov enligt denna lag ska bostadsbyggnader 1. lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller, och 2. utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller.

Med olägenhet för människors hälsa avses en störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan påverka hälsan menligt och som inte är ringa eller helt tillfällig.

TRV 2014_89181 Kommentarer till granskningshandling 2020-08-09.docx sida 8 av 21

4 kap. Reglering med detaljplan och områdesbestämmelser

32 § En detaljplan får inte omfatta ett större område än vad som behövs med hänsyn till planens syfte och genomförandetid.

Jag anser att planförslaget strider mot ovanstående paragrafer i PBL och inte tar hänsyn till enskilda intresse, att vägområdet inte är placerat så att det tar hänsyn till människors hälsa och att det inte har presenterats tillräckliga skyddsåtgärder mot buller från vägtrafiken, planen tar för stort område i anspråk, det finns redan ett 20 m brett vägområde definierat i befintliga planer. Naturområden/park definierade i befintliga planer måste lämnas orörda! Detaljerade bullerskyddsåtgärder för samtliga buller störda fastigheter inom planområdet måste presenteras och inkluderas i planen. Målsättningen måste vara att klart understiga gällande riktvärden, för att skapa en säkerhetsmarginal.

I beskrivningen för befintlig detaljplan Hermansby 44 s7 står: "Reservaten för huvudvägarna ha således givits en bredd av 20 m, varvid förutsatts en körbana av 7-8 meter samt separat cykel och gångbanor."

Jag vill också hänvisa till tidigare insända synpunkter i dokumentet, Kommentarer till granskningshandling 2020-08-09, vilket bifogas denna handling

KOMMENTAR till yttrande inkommet 2022-03-22: Del A

Att, som sakägaren föreslår, göra lokala förändringar av befintlig detaljplan och sedan anpassat vägplanen till detaljplanen är inte möjligt. Den bredd (utbredning)

som detaljplanen har i förslaget är nödvändig för att rymma den väganläggning som föreslås i vägplanen.

Detaljplanens syfte finns redovisad på plankartan och även i planbeskrivningen, det finns inget övergripande syfte.

Vid beskrivning av miljökonsekvenser jämförs förslagets konsekvenser med nollalternativets konsekvenser. Med nollalternativ avses situationen i framtiden om en utbyggnad enligt förslaget inte genomförs. Därmed består nollalternativet i detta fall av en situation som motsvarar dagens situation, inte en situation där en förbifart är utbyggd.

Det stämmer att det numer inte längre finns en vägsträcka där hastighetsbegränsningen varierar över året. Denna beskrivning är nu justerad i planbeskrivningen.

Förslaget vägområde innefattar inte några ytor som inte är nödvändiga för väganläggningen.

Kommunen har inom planprocessen utrett påverkan både på enskilda och allmänna intressen. Enskilda intressen har exempelvis utgjorts av skydd mot buller och önskan att slippa markintrång. Hänsyn till allmänna respektive enskilda intressen innebär att hitta en balans av hänsyn när det uppstår en konflikt mellan intressena. En avvägning mellan enskilda och allmänna intressen har gjorts. I vissa fall har enskilda intressen kunnat tillgodoses, i andra fall har bedömningen varit att de allmänna intressena (människors säkerhet) vägt över de enskilda intressena. Kommunen bedömer därmed att vägområdet är lokaliserat till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till människors hälsa och säkerhet.

Avseende bulleråtgärder hänvisas till kapitel Övergripande kommentarer.

Yttrande inkommet 2022-03-22. Del B. Frågor till kommunen

-Om föreslagen detaljplan/vägplan blir stoppad. Kommer då kommunen att kunna realisera sina exploateringsplaner i form av ytterligare bostäder i Tjuvkil och västerut från Tjuvkil? Vad har Trafikverket och Länsstyrelsen uttryckt om behovet av upprustning av vägen i samband med planarbetet för Tjuvkilsängar? Vad har kommunen i översiktsplanen uttryckt om väg 168 i Tjuvkil, är förbifart Tjuvkil en förutsättning för exploatering i Tjuvkil och västerut i ÖP?

Redogör för varför kommunen inte vill driva frågan om förbifart Tjuvkil vidare till högre instans.

-Genom att möjliggöra att vägplanen blir lagenlig, möjliggör kommunen också en utökad verksamhet (ökad trafik) inom vägområdet, vilket lagstöd har ni för att kommunen via detaljplanen inte behöver säkra att denna verksamhet uppfyller gällande lagkrav?

-Visa på karta befintligt vägområde inom planområdet, vilka utredningar som har gjorts på att lägga väg och GC-bana inom det befintliga vägområdet i befintliga planer.

-En detaljplan är ett juridiskt dokument som styr hur marken får användas för ett område inom kommunen, exempelvis för bostäder, kontor, handel eller industri. Detaljplanen får även reglera placering, utformning och utförande. Varför har kommunen av sagt sig denna möjlighet att påverka placering, utformning och utförande av vägen/GC-bana?

-Är det normalt planarbete att först rita husen och sedan finna lämplig mark för dem? Det vill säga i detta fall, först göra vägplan och sedan anpassa detaljplanen efter vägen? Redogör för varför ni inte har startat om planarbetet från början med utgångspunkt i en god boendemiljö.

-Trafikverkets mätningar visar att trafikökningstakten genom Tjuvkil är i genomsnitt drygt 3% under perioden 1992-2017. Genom att referera till Trafikverkets trafikflödesanalys har ni accepterat den. Redogör för varför ni tror att trafikökningstakten genom Tjuvkil skall minska från 3% till 1% från 2017 och framåt. Som huvudfinansiär av projektet borde det ligga i kommunens intresse att projektets livslängd överstiger minst 20 år från öppning.

-Redogör för varför ni accepterar en bullerutredning som inte följer domstolsutslag i miljööverdomstolen då den inte är baserad på sommartrafiken.

-Redogör för varför ni inte har gjort om miljökonsekvensbeskrivningen då MMD har underkänt er argumentation om att förbifart Tjuvkil inte är aktuell.

-Redogör för varför befintliga naturområden mellan väg och enskilda fastigheter i befintliga planer inte skall bevaras. Redogör även för konsekvenserna av att omdana dessa naturområden till vägområde.

-När mer omfattande bullerskydd har diskuterats med Trafikverket så har detta avvisats med motiveringen att det inte är ekonomiskt försvarbart. Hur kan det då vara ekonomiskt försvarbart att genomföra ett projekt som inte är samhällsekonomiskt lönsamt? Hur många skall behöva bli sjuka av buller innan det blir ekonomiskt försvarbart att införa bullerskydd som sänker bullerstörningarna till under 50dBA på uteplatser?

-I Tjuvkil pågår omvandlingsplaner. Syftet med dessa är att ersätta befintliga fritidshusplaner med nya detaljplaner för att pröva utökade byggrätter på befintliga bostadsfastigheter, för att möjliggöra/underlätta omvandling från fritidshus till permanentboende. I dessa planer ställer ni krav på fastighetsägare att maximalt tillåtet buller på uteplatser är 50 dBA. Och att fastighetsägarna utmed vägen skall ombesörja skydd mot buller vid eventuell ny/ombyggnation. Med föreslagen detaljplan möjliggör ni en verksamhet (väg) som kommer att generera buller långt över tillåtna gränsvärden. Hur motiverar ni att ni ställer bullerkrav på fastighetsägare i omdaning av fritidsplaner men inte på verksamhetsutövaren Trafikverket i den nya detaljplanen för vägen?

-Fastighetsägare har ingen möjlighet att påverka den ökande bullerstörningen som ökad trafik kommer att innebära och som är orsakad av kommunens exploatering i Tjuvkil och västerut en exploatering som möjliggörs genom denna detaljplan. Hur motiverar ni att kommunen inte skall ta ansvar för den exploatering som möjliggörs av detaljplaneförändringen och bullersäkra samtliga fastigheter utmed vägen i detaljplaneområdet till maximalt 50dBA på uteplats?

-I punkt 7.1 angående avtal mellan Kungälv kommun och Trafikverket, säger ni: "Parterna har tecknat avtal som bl.a. reglerar genomförande, samarbete och finansiering av utbyggnaden av gång- och cykelvägen." Jag vill att ni presenterar detta avtal och skickar mig en kopia.

Vidare säger ni: " Om detaljplanen och därpå vägplanen vinner laga kraft enligt planerad tidplan och utan överklagande kommer framtagande av bygghandling och förfrågningsunderlag ske under andra halvan av 2022." Uppenbarligen att döma av all aktivitet från olika aktörer på och runt vägen så pågår redan förberedelser innan beslut är taget i frågan. Jag vill att ni redovisar upplupna kostnader för kommun och Trafikverket, från det att mark och miljödomstolens upphävde detaljplanen till dags datum.

Om inte kommunen tar sitt förnuft till fånga och väsentligt ändrar planen är det högst troligt att enskilda fastighetsägare kommer ställa skadeståndsanspråk på kommunen då föreslagen plan kraftigt kommer reducera värdet på enskildas fastigheter.

KOMMENTAR till yttrande inkommet 2022-03-22: Del B. Frågor till kommunen

Förbifarten är, enligt ÖP, inte en förutsättning för exploatering i Tjuvkil eller längre västerut. Vad som är viktigt är att höja trafiksäkerheten vilket kan göras med olika åtgärder, t ex bygga GC bana genom Tjuvkil. I ÖP sägs:

"Marstrand och Tjuvkil ligger utmed det s k sekundära stråket och för att uppnå ett hållbart samhälle behöver kollektivtrafiken på sikt förbättras och trafiksäkerheten på väg 168 behöver höjas eftersom dagens standard är bristfällig. Den nya förbifarten söder om Tjuvkil är ett led i detta.".... "Samtidigt som förbifarten kommer att planeras kommer kommunen se över möjligheterna att lägga en gång- och cykelbana längs med den befintliga sträckningen av väg 168. Det är viktigt med ett sammanhängande gc-stråk längs hela 168:an och andra åtgärder som höjer trafiksäkerheten."

Vad gäller anledning till varför kommunen inte vill driva frågan om förbifart: se kapitel Övergripande kommentarer

Framtida trafikmängd är inget som kan regleras med detaljplan. Se vidare kapitel Övergripande kommentarer.

Vad gäller önskan om kartor med redovisning av befintligt vägområde inom planområdet redovisas detta på nio kartor i slutet av Del A.

Väg och GC-väg ryms inte inom befintligt vägområde. Det vägområde som vägplanen föreslår har inte gjorts bredare än vad som krävs.

Angående varför kommunen inte valt att påverka placering, utformning och utförande av vägen/GC-bana hänvisas till kapitel Övergripande kommentarer.

I projekt där planering av statlig väg är syftet är det normalt att vägplaneprocessen, där väglagen är styrande, är ledande process i de fall där även detaljplan krävs.

Utgångspunkt vid omstart av planärendet har – liksom tidigare under arbetet med detaljplanen - varit planens syfte, dvs att göra vägplanen lagenlig.

Frågor om trafikökningstakten respektive om bullerutredning har, med identisk formulering, även ställts av sakägare 7. Frågorna bemöts i kommentarerna till sakägare 7. Se även kapitel Övergripande kommentarer.

Det har inte tagits fram någon miljökonsekvensbeskrivning eftersom detaljplanen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan och länsstyrelsen delar kommunens slutsats

I de fall naturområden hamnar inom vägområde är det för att området behövs för väganläggningen. I vissa fall kan naturmarken bli hårdgjord, i andra fall kan den exempelvis bli gräsyta i vägslänt.

Projektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt olönsamt.

Bullerskyddande åtgärder utförs i projektet såväl nära bullerkällan som fastighetsnära där det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt vilket utgör en bedömningsfråga i det enskilda fallet. Trafikverket har metoder för att beräkna samhällsnyttan för att ge vikt åt bedömningen av tex vägnära skärmar. Kommunen anser att Trafikverket har hanterat bullerfrågan och planerat för åtgärdsinsatser i tillräcklig grad syftande till att

uppnå en god eller godtagbar miljö. Även uteplatser berörs av krav på bullernivåer där målsättningen är att 55 dB(A) ekvivalent nivå ska innehållas i enlighet med TDOK 2014:1021.

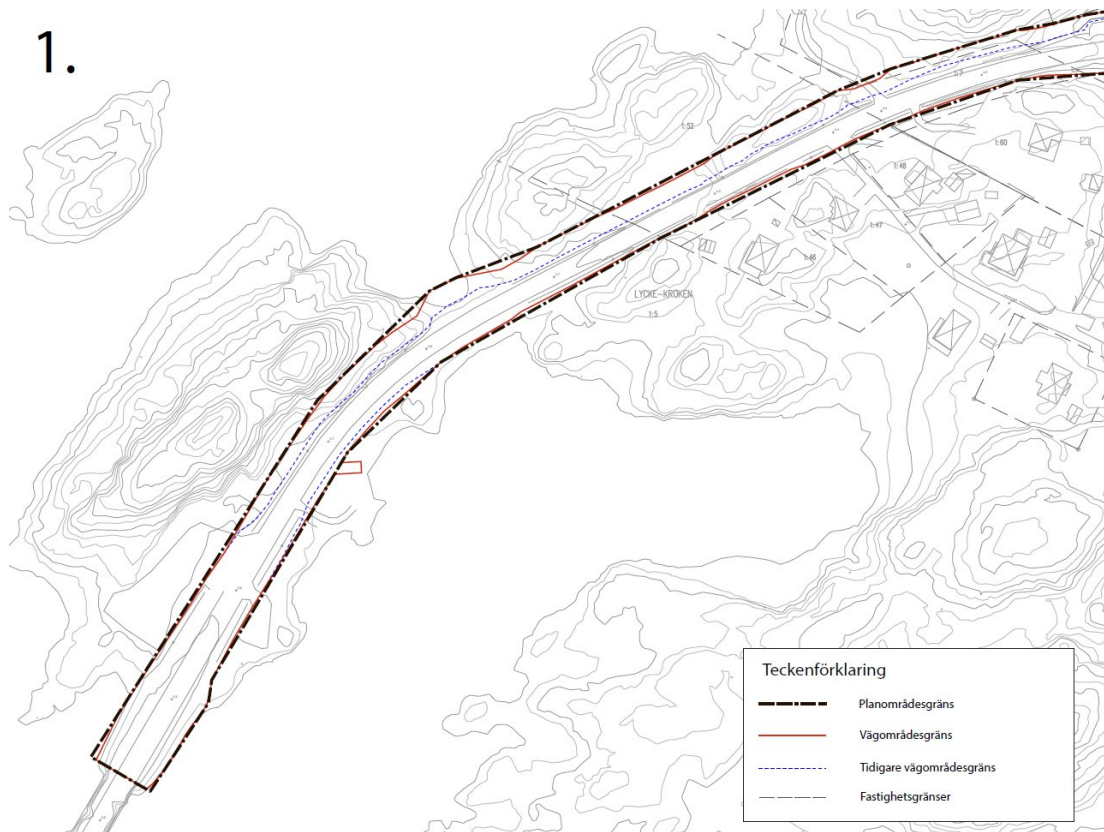
Vid väsentlig ombyggnation i ett byggnadsverk eller vid nybyggnation ska nu gällande riktlinjer användas. De krav som ställs på åtgärder ska syfta till att begränsa bullernivåerna, i det här fallet, så att dessa inte är högre än vad som motsvarar en god eller minst godtagbar miljö. I projektet följer Trafikverket de riktlinjer som följer av lag, förordning och verkets egna styrdokument och utför åtgärder där det utretts att så krävs. Kommunen har inte för avsikt att ställa särskilda krav utöver de som Trafikverket redan förhåller sig till i bullersammanhang. För uteplatser i projektet ska 55 dB(A) ekvivalent nivå innehållas enligt Trafikverkets riktlinjer TDOK 2014:1021 medan kravet vid nybyggnation av bostad utgör 50 dB(A) enligt Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

Bullerberäkningar utförs på prognostiserade trafiksiffror för 2040, även planerad exploatering ingår i uppräknigen av trafik utöver den schablonmässiga årliga ökningen.

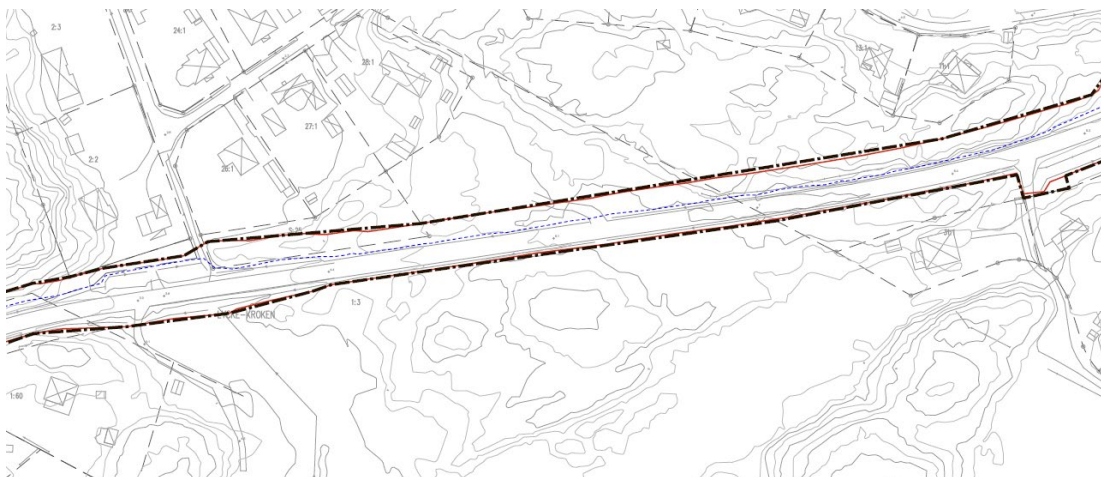
De kostnader som kommunen haft i ärendet från det att mark och miljödomstolens upphävde detaljplanen handlar om de kostnader som överklagandet lett fram till i form av framtagandet av nya planhandlingar. Trafikverkets kostnader får Trafikverket redogöra för.

Kartor som redovisar tidigare vägområde inom planområdet

Sakägare 3 önskar karta över "befintligt vägområde inom planområdet". På följande nio kartor redovisas "tidigare vägområdesgräns" vilket är detsamma som befintligt vägområde vid tillfället då synpunkterna lämnades in. På kartorna redovisas även vägområdesgräns enligt ny vägplan samt detaljplanens gräns (planområdesgräns).



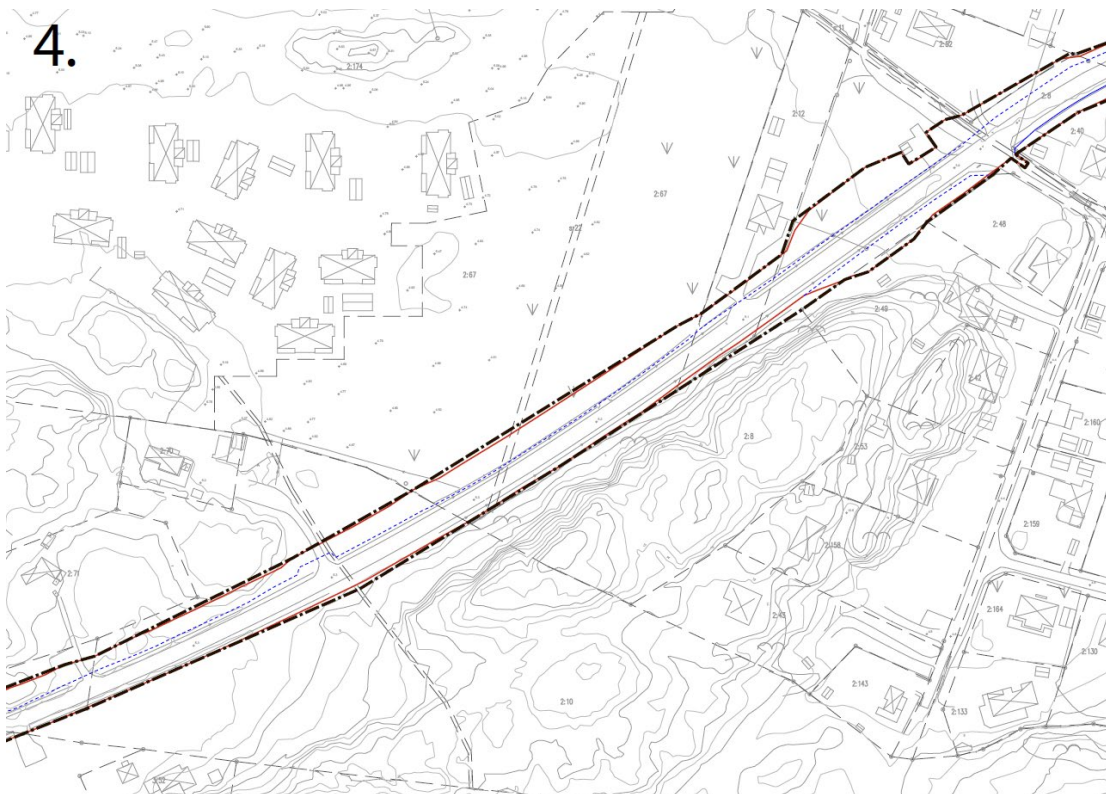
Karta 1



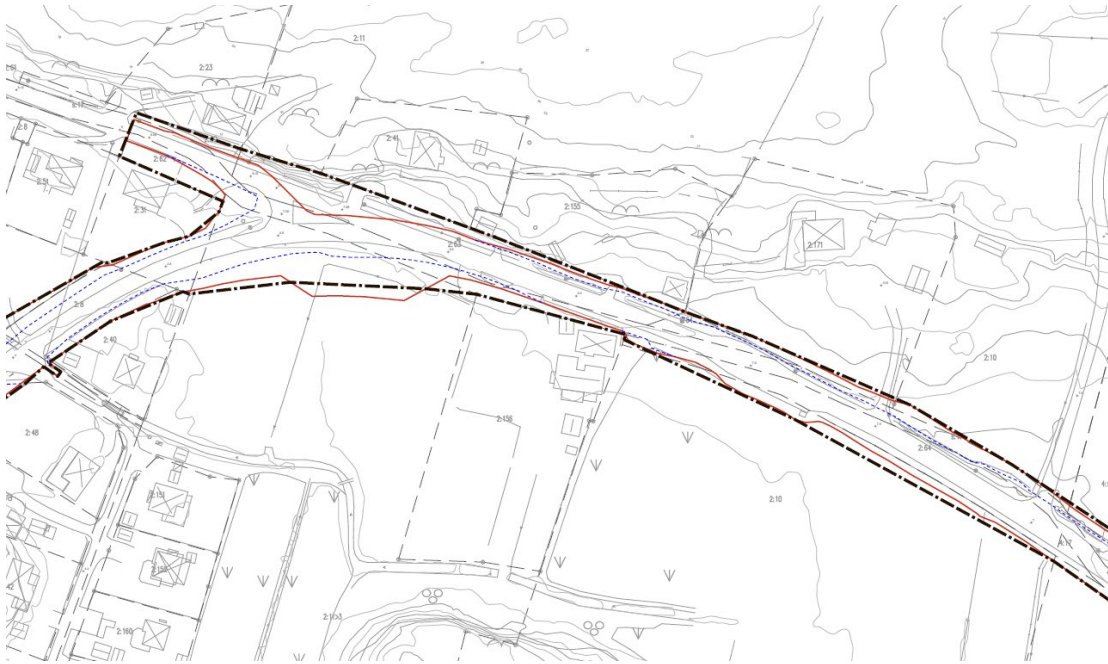
Karta 2



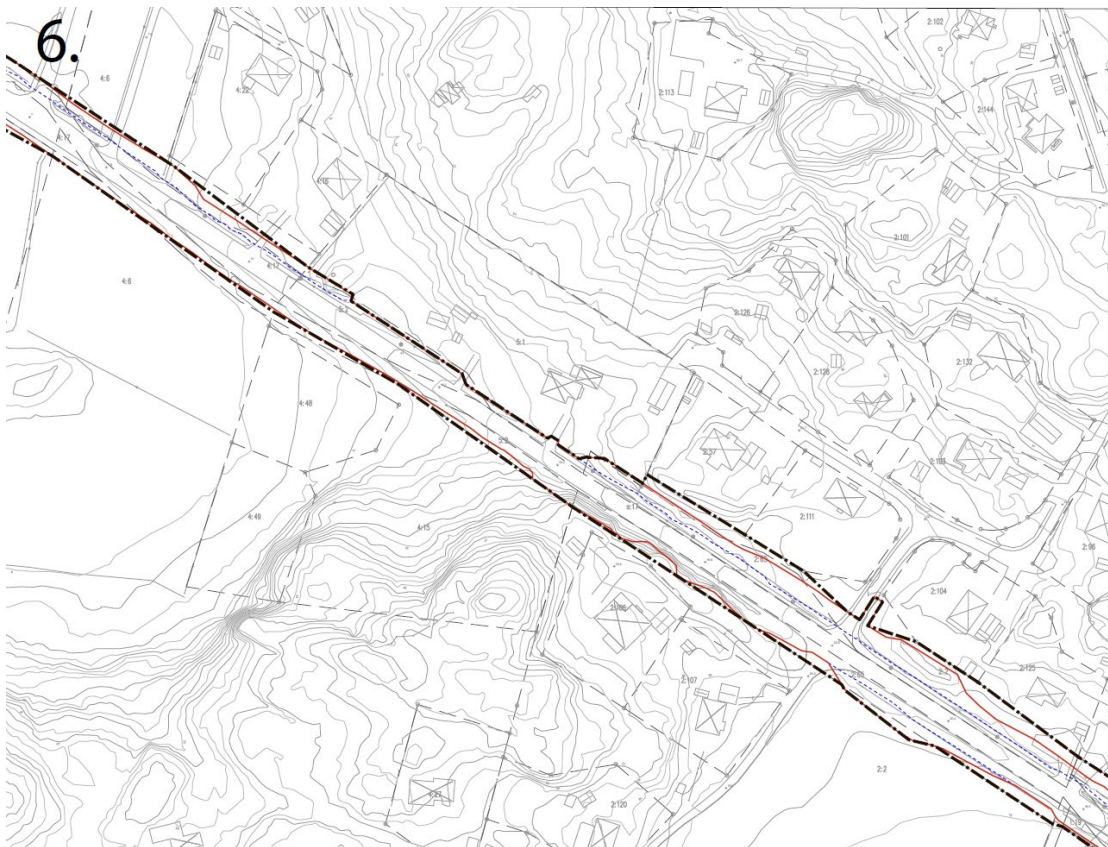
Karta 3



Karta 4



Karta 5



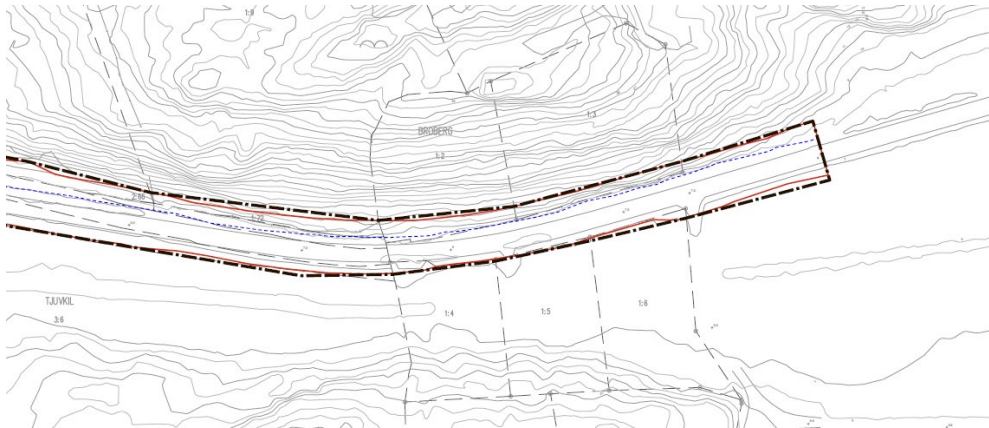
Karta 6



Karta 7



Karta 8



Karta 9

Yttrande inkommet 2022-03-25

Kommunen har, för att underlätta för läsaren, numrerat de stycken i yttrandet som kommenteras under rubriken "Kommentar".

Lokalisering 1

Jag anser att projektet/detaljplanearbetet är startat på felaktiga grunder, Planen stämmer inte överens med översiktsplanens (ÖP) planerade förbifart Tjuvkil.

Både kommunen och Trafikverket (TRV) hänvisar till beslut från Länsstyrelsen. Något sådant beslut finns inte! Länsstyrelsen har lämnat två yttranden, ett positivt i yttrande över ÖP, och ett negativt i samråd med Trafikverket arbetsplan för förbifart.

1. det negativa yttrandet hänvisar Länsstyrelsen till 4 kap miljöbalken, men då Tjuvkil är en befintlig tätort så är bestämmelserna i 4 kap MB inte tillämpliga! Och därmed faller Länsstyrelsens negativa yttrande. Jag anser att möjligheten till en förbifart Tjuvkil måste prövas av behörig instans innan man påbörjar en detaljplan för ombyggnation av väg genom Tjuvkil.

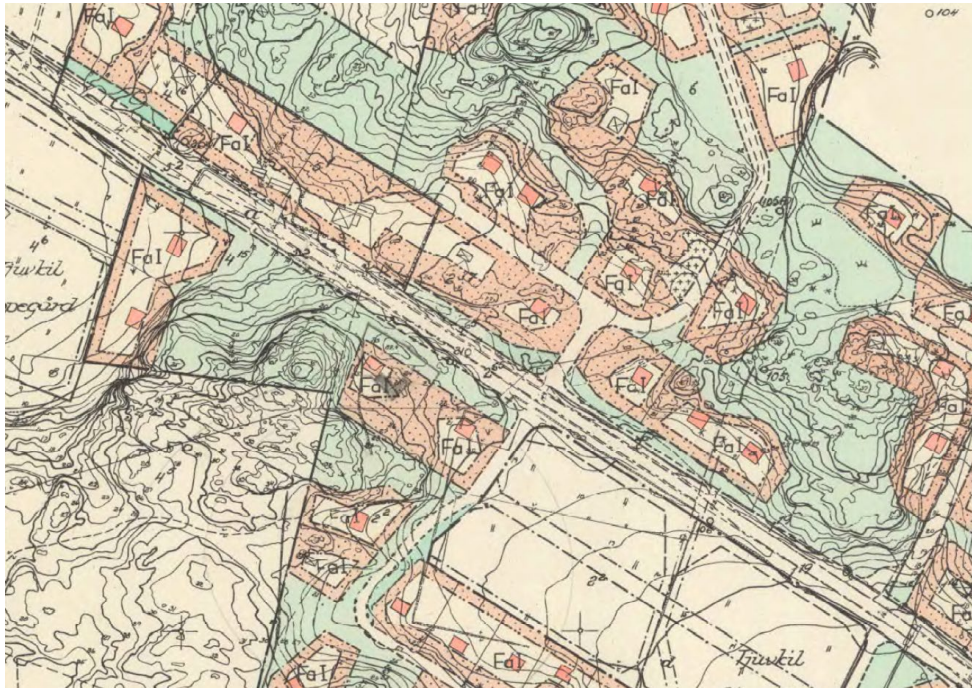
Lokalisering 2

2. På kommunens hemsida står att läsa: "Eftersom vägplanen utgör huvudprocess" Det faktum att vägplanen har varit huvudprocess har gjort att alla normala överväganden i form av konsekvenser på boendemiljö och övriga miljökonsekvenser för boende utmed vägen har åsidosatts. Fokus har helt legat på att på så enkelt som möjlig dra fram en GC-bana och bredda så mycket som möjligt. Och att anpassa ny detaljplan helt efter TRV's önskemål. Det framgår även av detaljplanens syfte att hänsyn till boendemiljö inte har varit av intresse i detaljplaneprocessen.

I befintliga planer finns redan ett vägreservat på 20 m med plats för 7-8 m bred väg + GC bana. Detta vägreservat borde vara utgångspunkten för projektet/ny detaljplan. Vägplan och därmed ny detaljplan skall i huvudsak anpassas till detta område. Och i mån av behov görs mycket begränsade anpassningar i ny detaljplan. Jag anser att planförslaget tar mycket mer mark i anspråk än vad som är nödvändig och att ingen hänsyn tas till enskildas intressen. Detaljplanen måste göras om och anpassas till befintlig plan som redan rymmer den önskade vägbredden och GC-bana! Jag ifrågasätter starkt nödvändigheten av ny detaljplan överhuvudtaget.

Naturområden

I befintliga planer finns ett naturområde definierat mellan enskilda fastigheter och vägen. Jag anser att dessa naturområden skall bevaras i ny plan.



Naturområdena kan tyckas vara små ytmässigt men de utgör idag en barriär mellan väg och fastigheter. Om de försvinner kommer boendemiljön att kraftigt försämrast.

Bullervall

3. Mellan vår fastighet Tjuvkil 2:104 och väg 168 finns en anlagd bullervall, jag yrkar på att den skall skyddas och ges möjlighet till utökning i ny detaljplan. I andra hand om bullervallen tas bort så skall den ersättas av annat bullerskydd som finansieras av kommunen. Föreslagen detaljplanplan måste justeras.

Busshållplats

4. I vägplanen har föreslagits att befintlig busshållplats vid Stenskärsvägen flyttas till Gulskärsvägen, detta medför att detaljplanen har modifierats för att rymma ytan för busshållplats och cykelparkering. Startande bussar ger upphov till lågfrekvent buller som är mycket svårt att skydda sig emot. En betydligt bättre plats för busshållplatsen är ca 25-30 m väster om Stenskärsvägen jag anser att detaljplanen skall ändras och inte medge busshållplats vid Gulskärsvägen utan hänvisa till området längre österut enligt ovan.

Buller

5. Den kraftiga ökningen av bullerstörningar som har skett över ett antal år och som nu eskalerar med pågående och kommande bostadsexploateringar har skett/sker med kommunens godkännande. Då kommunens beslut är orsaken till bullerstörningarna så måste det även vara kommunens ansvar att kompensera för dessa störningar. Omfattande bullerskyddsåtgärder för samtliga fastigheter måste infogas i detaljplanen. Och kommunen skall svara för finansiering av bullerskyddsåtgärderna.

Gångpassager Tillgänglighet/barnkonventionen

6. 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. Vilket också bekräftas av miljödomstolen i Vänersborg, SCB och lantmäteri. I tätort skall gångpassager hastighets anpassas till max 30 km/h! Så att personer med nedsatt rörelseförmåga och orienteringsförmåga har möjlighet att bruka passagera. Det samma gäller enligt barnkonventionen! Detaljplanen säkerställer inte ovanstående krav.

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.

Detaljplanen säkerställer inte uppfyllelse av 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

Detaljplanen säkerställer inte att ovanstående krav uppfylls och måste därför kompletteras.

Utredningar

7. I planbeskrivningen 2022-02-16 hänvisas till utredningar som har passerat bäst före datum för länge sedan och som dessutom är starkt tendensiösa. Det är en rimlig begäran att dessa utredningar görs om och baseras på fakta, saklighet och gällande prejudicerande domar.
8. **Undersökningen om betydande miljöpåverkan 2020-02-04;** är starkt tendensiös och speglar inte verkliga förhållanden, dessutom baseras jämförelser med det så kallade nollalternativet. Enligt MMD's dom P 724-21 ogillas kommunens argumentation om att ÖP inte är giltig avseende förbifart Tjuvkil. Härav följer att en förbifart Tjuvkil fortfarande är ett alternativ till breddning av väg genom Tjuvkil. Därför skall konsekvenserna av ny detaljplan för genomfart Tjuvkil jämföras med konsekvenserna av en förbifart.

Ny detaljplan/vägplan är ett krav från TRV region väst och Länsstyrelse för att kommunen skall kunna genomföra sin planerade exploatering! En ny detaljplan kommer att möjliggöra fortsatt exploatering i Tjuvkil och västerut vilket i sin tur innebär kraftigt ökad trafik med medföljande buller. Då måste detta belysas i konsekvensbeskrivningar!

Felaktig trafikprognos och felaktig bullerutredning medför också att miljöbeskrivningen blir felaktig. Det är anmärkningsvärt att en miljöbedömning avseende buller kan göras innan nedanstående bullerutredning är gjord, jämför datum för publicering!

En godtagbar miljöbeskrivning är en processförutsättning vilket generellt innebär att om det finns väsentliga brister i miljöbeskrivningen skall domstolar och myndigheter inte pröva en tillståndsansökan utan ansökan ska avvisas.

9 TRV's, PM trafikprognos och kapacitetsutredning 2019-11-29

Prognosen uppfyller inte krav på saklighet och opartiskhet. Och den följer inte TRV's interna riktlinjer.

I TRV's interna kravdokument: Dimensionerande prognoser 2016_099 står det:

"-Vid dimensionering är det viktigt att analysera om det kan finnas skäl att anta att basprognosen inte på ett rättvisande sätt beskriver dagens eller framtida trafik. Förutsättningar kan förändras och det kan finnas brister, framförallt på lokal nivå, i basprognosen. Det bör därför alltid undersökas om prognosen har rätt förutsättningar för den aktuella dimensionering som ska göras."

Det kan konstateras att nuvarande dimensionering/prognos inte har analyserat om basprognosen beskriver dagens och framtida trafik. Det kan också konstateras att prognosen inte har rätt förutsättningar för beräkning av framtida trafik.

I samband med samråd 2018 presenterar TRV ett PM trafikprognos och kapacitet Tjuvkil, som påvisats i tidigare inlägga var denna prognos grovt felaktigt på grund av att TRV inte tog hänsyn till den pågående höga exploateringen. Detta bekräftades senare av TRV's analys av trafikmätningar gjorda under 2017. 2019-11-29 presenterar TRV's en ny uppdaterad prognos, och man begår samma misstag igen. TRV tar inte hänsyn till den pågående exploateringen, och de av TRV i prognosen angivna trafikflödena för år 2040 kommer att uppnås redan 2022.

Redan år 2002 skriver Vägverket: "Under perioden 1997 -2001 har trafikmängderna ökat med 3 % per år, vilket är något högre än normalt för vägtypen. På grund av fortsatt exploatering kan denna ökningstakt förväntas fortsätta." En analys som det har visat säg är korrekt, TRV's mätningar visar att under perioden 1990 till 2017 ökar trafiken genom Tjuvkil med dryga 3% per år! Att jämföras med TRV 2014_89181 Kommentarer till granskningshandling 2020-08-09.docx sida 10 av 21

TRV's så kallade basprognos som räknar med en ökningstakt på 1% per år. Skillnaden över tid blir enorm. Som jämförelse, hade trafikökningstakten varit 1% från 1990 till 2017 så skulle trafiken genom Tjuvkil (2017) varit på nivån 2300 fordon per dygn (f/d) ÅDT att jämföra med uppmätt 2017 4250 f/d ÅDT, alltså nära nog en fördubbling av trafiken jämfört med vad som anses vara normaltillväxt!

En fortsatt tillväxttakt på minst 3% per år är högst trolig med tanke på kommunens exploateringsplaner i Tjuvkil och västerut, utbyggnad av vatten och avlopp samt kommunens överlag höga befolkningsökning, Marstrand är kommunens främsta utflyktsmål och kommer fortsatt att locka gamla som nya invånare från kommun och annorstädes.

En felaktig trafikprognos medför att både miljöbedömning och bullerutredning blir felaktig.

10 TRV's, PM buller 2020-04-15

Svea Hovrätt Mark och Miljööverdomstolen konstaterar i mål M3434-06, 2007-04-26 att: "En särskild omständighet i detta fall är variationerna i trafikbelastning under året, där belastningen är betydligt större under sommaren än under vintern. För att ta hänsyn till detta förhållande bör ekvivalentnivån enligt Miljööverdomstolens mening beräknas med utgångspunkt i trafikbelastningen under sommarmånaderna" Förutsättningarna i Tjuvkil kan jämföras med dem i domen ovan och detsamma gäller i Tjuvkil. Trots påpekande i mina tidigare synpunkter under planprocessen har

projektet inte uppdaterat sina beräkningar i enlighet med ovanstående dom. De redovisade bullerkonsekvenserna blir därför missvisande.

Jag har visat att den av Trafikverket beräknade trafikprognosen är grovt felaktig. Se mina tidigare synpunkter på granskningsunderlaget. Trafikmängderna kommer att bli avsevärt högre än vad Trafikverkets kalkyl visar. Vidare så visar Trafikverkets hastighetsmätningar att medelhastigheten är avsevärt högre än skyltad hastighet detta är inte heller inräknat i bullerkalkylen. Trafikprognosen och bullerberäkningarna sträcker sig fram till 2040 enligt domen ovan bör redovisning i planeringssammanhang sträcka sig 25-30 år framåt i tiden! Trafikverkets bullerutredning har en tolerans på +/- 1,5 dBA. I enlighet med försiktighetsprincipen menar jag att bullernivåerna skall anges i det övre toleransbandet, eftersom 1 dBA starkare buller ökar störningarna med 20%! Se SA80B 04:20788 2006-10-18.

Urklipp från mina kommentarer till granskningshandlingen: I dokumentet SA80B 04:20788 2006-10-18, skriver vägverket " Vi ser ofta skrivet om trafikbuller att en ökning av ljudnivån med 3 dB knappast märks och att det behövs en ökning med 8-10 dB för att uppleva en fördubbling. Detta stämmer inte med verkligheten och det finns inget stöd i forskningen för ett sådant påstående. Det har blivit en myt i samhället som lett till många felaktiga beslut. Det är dags att reda ut begreppen, avliva myten och formulera tumregler som leder rätt."

"Tumregel = För varje dB starkare buller ökar störningarna med 20 %."

"Ett exempel på samband mellan uppmätt ljudstyrka och störningar och som många har egen erfarenhet av är gles vägtrafik. Undersökningar visar i sådana fall att störningar är starkt beroende av antal bullrande fordon som passerar. Dubbelt så många fordon (som innebär + 3 dB i ljudnivå) kan ge nära dubbel så stor störning. Att vakna en gång på natten eller två gånger betyder mycket. Att påstå att det knappast märks går inte hem i stugorna. Det påstår vi om vi följer hittillsvarande myt som det faktiskt är. De undersökningar som finns om vägtrafikbuller och störningar visar på att störningarna fördubblas när bullret ökar med 4 dB. Det betyder att för varje dB starkare buller ökar störningarna med 20 %." Felaktig bullerutredning innebär felaktig beskrivning av miljökonsekvenser.

Av ovanstående följer att trafikprognos, bullerutredning och miljöbedömning måste göras om. Det är orimligt att kommunen inte tar fullt ansvar för de bullerkonsekvenser som följer av föreslagen detaljplan. Ny detaljplan måste uppdateras med alla till buds stående medel mot buller. Att hänvisa till vägplan är inte acceptabelt.

KOMMENTAR till yttrande inkommet 2022-03-25

1 Trafikverket ger följande kommentarer:

Länsstyrelsens yttrande kan normalt inte prövas. Detta gjordes dock i augusti 2020 och regeringen genom infrastrukturdepartementet beslutade i oktober 2020 att inte ta upp frågan för prövning.

Aktuellt projekt hanterar inte frågan kring förbifarten. Det kan dock påpekas att i Kungälv kommuns gällande översiktsplan står det att kommunen har för avsikt att anlägga en gång- och cykelväg längs befintlig väg 168. Aktuellt projekt med att höja säkerheten för oskyddade trafikanter hade därmed tillkommit oavsett byggnation av en förbifart.

Kommunen har noterat sakägarens synpunkter. Utformningsfrågor hanteras i projekteringskedet. Se vidare i kapitel Övergripande kommentarer..

* * *

2 Trafikverkets kommentar:

Aktuellt förslag har varit Trafikverkets huvudförslag sedan ca tio år. Trafikverket har följt de processer och krav gällande framtagning av vägplan. Samråd och granskning har utförts och miljökonsekvenser finns beskrivna i planbeskrivningen. Vägplanen är inskickad för fastställelseprövning.

Föreslagen gc-väg håller sig huvudsakligen utanför privat tomtmark och endast i undantagsfall tas ny mark i anspråk. Vägen har anpassats och utformats efter dagens gällande standard.

Endast den mark som krävs för väganläggningen tas i anspråk.

* * *

3 Trafikverkets kommentar:

I vägplanens PM Buller finns fastigheten med och föreslås bli skyddad med fastighetsnära åtgärder.

Befintlig bullervall är belägen på angränsande fastighet.

Val av bullerskyddsåtgärder görs av Trafikverket.

* * *

4 Trafikverkets kommentar:

Busshållplatserna i Tjuvkil är placerade i samråd med Västtrafik. Placeringen är gjord så att avståndet är jämnt fördelat. Antalet minskar från idag sju hållplatslägen till fyra. Läget vid Gulsjärsvägen är föreslagen som en stopphållplats, det vill säga att bussen stannar i körbanan och att eftervarande fordon får avvakta till bussen kör. Detta främst för att öka säkerheten för gående och resenärer i närheten.

Kommunen är införstådd med resonemanget som ligger bakom val av hållplatslägen och ser ingen anledning till att justera detaljplanen.

Kommunen har noterat sakägarens synpunkter. För vidare kommentarer se kapitel Övergripande kommentarer. Utformningsfrågor hanteras vidare i projekteringskedet.

* * *

5 Trafikverkets kommentar:

Vägplanen hanterar frågor kring buller och förslag till åtgärder. PM Buller finns på Trafikverkets hemsida för projektet på www.trafikverket.se. Kommunen finansierar redan huvudparten av projektet.

Kommunen har noterat sakägarens synpunkter. Se vidare kapitel Övergripande kommentarer. Utformningsfrågor hanteras vidare i projekteringskedet.

* * *

6 Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har utformat anläggningen efter VGU (Vägar- och gators utformning) som är obligatoriska för arbeten på statliga vägar. Busshållplatser i Trafikverkets förslag är

tillgänglighetsanpassade. Föreslagen anläggning kommer avsevärt höja säkerheten för oskyddade trafikanter och tillgängligheten jämfört med situationen idag.

Kommunen har noterat sakägarens synpunkter. Se vidare kapitel Övergripande kommentarer. Utformningsfrågor hanteras vidare i projekteringskedet.

* * *

7 Trafikverkets kommentar:

Oklart vad/vilka som avses. De handlingar som ingår i Vägplan är aktuella.

De handlingar/utredningar som det hänvisas till i planbeskrivningen är aktuella.

* * *

8 Trafikverkets kommentar:

Undersökningen om betydande miljöpåverkan 2020-02-04

Oklart vad som avses. Länsstyrelsen beslutade 2018-03-28 att projektet (vägplanen) inte anses ha betydande miljöpåverkan.

Nollalternativ är per definition att inga åtgärder utförs. Det är vad nya förslag jämförs mot. Att jämföra med andra förslag, som i det här fallet dessutom inte är genomförbara, är fel.

Kommunen har noterat sakägarens synpunkter. Länsstyrelsen har gjort bedömningen att projektet inte har någon betydande miljöpåverkan. Kommunen instämmer i definitionen av nollalternativ. Kommentar till trafikprognos m m ges i kapitel Övergripande kommentarer.

* * *

9 Trafikverkets kommentar:

TRV's, PM trafikprognos och kapacitetsutredning 2019-11-29

Trafikverkets PM Trafik följer gällande föreskrifter. Fastighetsägarens kritik och egenhändigt framtagna beräkningar har bemötts vid tidigare tillfälle, bland annat 2020-03-31 per e-post.

Trafikverkets PM Trafik utgår från trafikmätning utförd 2017 och räknat med en procentuell ökning på 1 % fram till prognosår 2040. Till det har lagts fem fordonsrörelser per planerat boende (1 000 planerade boenden vilka bedöms generera 5 resor/ planerat boende). Det ger att Trafikverkets prognos räknar med en årlig trafikökning mellan 2017 och 2040 med drygt 3,8 %.

Av de 1 000 planerade boendena finns bland annat utbyggnadsplaner för Södra Koön (ca 300 bostäder) som sedan PM trafik togs fram har utgått. I kommunens underlag redogörs det för både pågående och beslutade utbyggnadsplaner enligt kommunens portföljtidplan.

Värt att notera är att aktuellt projekt ger förutsättningar som kan omfördela trafiken till andra fordonsslag (exempelvis kollektivtrafik) och därmed minska trafiken i Tjuvkil. Cykelvägen gör att kortare resor mellan fastigheter eller till bad/ hamn kan ske med exempelvis cykel.

Kommunen har noterat sakägarens synpunkter. Se vidare kapitel Övergripande kommentarer. Utformningsfrågor hanteras vidare i projekteringskedet..

* * *

10 Trafikverkets kommentar:

Se ovanstående punkt avseende PM Trafik.

För trafikbuller i Sverige används i dagsläget den så kallade nordiska beräkningsmodellen (Naturvårdsverkets rapporter 4653, rev 1996) som utgår från trafikdata och hastighet, samt olika förhållanden mellan källan och mottagaren som kan påverka ljudets spridning. Riktvärdena för trafikbuller gäller för förhållanden enligt beräkningsmodellen.

Bullerberäkningarna har genomförts för skyltad hastighet, 50 respektive 70 km/h. Efter bullerutredningen genomfördes har skyltad hastighet på delar av väg 168 sänkts från 70 km/h till 50 km/h året runt vilket medför lägre trafikbuller.

Trafikmätningar visar att hastighetsefterlevnaden idag är låg. Det påverkar i förlängningen trygghet, framkomlighet från lokala vägar och utfarter samt buller. Åtgärder för bättre hastighetsefterlevnad kommer därför att förbättra trafiksituationen även ur detta perspektiv. Att beivra hastighetsöverträdelser är en fråga för polisen.

Man behöver ta ställning till vilket år bullerprognosen ska gälla och enligt Trafikverkets riktlinjer är det lämpligt att följa gällande ekonomiska planering och prognosår som gäller där. För projekt Väg 168 Tjuvkil gäller år 2040.

Årsmedeldygnstrafik (ÅDT) är all trafik under ett år delat med 365 dygn. För befintlig miljö finns det domar som avser buller och säsongsvariation i trafik för turistvägar. Väg 168 Tjuvkil är i en vägplaneprocess och trafikbuller bedöms efter de trafikprognoser som gäller för projektet. Trafikverkets ståndpunkt är att ÅDT alltid ska användas som underlag för bullerberäkningar i väg- och järnvägsplaner gällande ekvivalent ljudnivå. (Med ekvivalent ljudnivå avses medelljudet under ett dygn med vissa specificerade förutsättningar, vid trafikmängd och fordonssammansättning under ett dygn i medelsnitt under ett utvalt år, torr väg bana, temperatur 20 grader, vid svag medvind och vid motsvarande temperaturgradienter.)

Som underlag till bullerutredningen, PM Buller 2020-09-18, har den framtida exploateringen med tillhörande trafikökning inkluderats i trafikprognoserna. Exploateringens omfattning baseras på Kungälv kommunens översiktsplan. Den prognostiserade trafikökningen år 2040 för Väg 168 är 118-126 % vilket är mycket större än genomsnittet för vägnätet generellt. Trafiken bedöms också bli jämnare fördelad över året jämfört med idag, då Väg 168 har stora trafikmängdsvariationer beroende på årstid, eftersom befolkningsökning i första hand antas bli fastboende. Bullerskyddsåtgärder är dimensionerade för prognostiserad trafik, årsmedeldygnstrafik (ÅDT), år 2040.

Det bör noteras att trafikprognosen inte tar hänsyn till förändringar i färdmedelsfördelning eller resebeteende i framtiden utan bygger på att resandet 2040 sker på samma sätt som idag. Förändringar som till exempel utökat kollektivtrafikutbud eller minskad tillgång till parkering kan förändra mängden trafik. (PM Trafikprognos och kapacitetsanalys togs fram 2019-11-29 och gällande version av PM Buller 2020-09-18)

Kommunen har noterat sakägarens synpunkter. Se vidare kapitel Övergripande kommentarer. Utformningsfrågor hanteras vidare i projekteringskedet.

12. Sakägare 4 (2022-03-22)

- 1 Vi accepterar inte det planerade läget för ny busshållplats längs med vår tomtgräns utefter Marstrandsvägen, väg 168. Vi har en utfartsväg från tomten mot Marstrandsvägen som riskerar att mer eller mindre blockeras. Efter våra

tidigare synpunkter har hållplatsen blivit flyttad 12 m åt väster från ursprungligt läge. Vi vill däremot att den flyttas ca 25 - 30 m åt vänster eller höger från vår utfart. Plats finns.

- 2 Vi vill att bullerskydd eller annan avskärmning uppförs mellan denna hållplats och vår tomtgräns.
- 3 TRV har kommenterat mitt tidigare yttrande med att vägnära skärm ej är "samhällsekonomiskt lönsamt". Vad menas med "samhällsekonomiskt lönsamt" i detta fall.
- 4 Vi har blivit erbjudna fastighetsnära åtgärder i stället. Vilka är de fastighetsnära åtgärderna?
- 5 Vi tycker liksom våra grannar att det är högst besynnerligt att ett antal fastigheter närmast väg 168 vid Intaget erbjuds fastighetsnära åtgärder och inte vägnära åtgärder. Vi vistas utomhus stora delar av året speciellt under den tid då trafiken är som tätast, vår och sommar.
- 6 Vi anhåller om att TRV erbjudande om fastighetsnära åtgärder för vår fastighet därför byts ut mot vägnära sådana.

Vi önskar ett möte på plats där vidare diskussion kan ske.

KOMMENTAR

Trafikverket ger följande kommentar:

1 Trafikverket anser att föreslaget läge är mest lämpligt. Flytt enligt fastighetsägarens förslag innebär att mer mark behöver tas i anspråk då schakt i berget då blir nödvändig. Dessutom hamnar hållplatsen längre från föreslagen gångpassage.

Gångvägen bedöms kunna användas även efter utbyggnad.

2 Trafikverket noterar ert önskemål.

3 För samtliga bullerberörda bostadsbyggnader har i första hand vägnära bullerskyddsåtgärder övervägts. Överväganden är baserade på resultatet från de bullerberäkningar som genomförts enligt planalternativet. En bullerskyddsvall är ofta att föredra då den är mer kostnadseffektiv, både att anlägga och underhålla. En bullerskyddsvall tar dock mycket mark i anspråk. Då gestaltning är av extra intresse i projektet har endast bullerskyddsskärmar föreslagits. Bullerskyddsskärmarna har utretts och dess effekt har studerats med avseende på placering, höjd, etcetera. Att vidta vägnära bullerskyddsåtgärder för att klara riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid alla bostadsbyggnader bedöms dock inte vara tekniskt möjligt eller ekonomiskt rimligt.

Planerade åtgärder har bedömts utifrån om de är ekonomiskt och tekniskt rimliga, om de leder till markintrång, försämrar landskapsbilden, är möjliga med avseende på markförhållanden etcetera. Därefter har en samlad bedömning genomförts.

För bedömning av den samhällsekonomiska lönsamheten av respektive vägnära åtgärd har analys- och beräkningsverktyget Väg-BUSE använts (<https://www.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/Prognos--och-analysverktyg/BUSE/>). Väg-BUSE används för att ta fram underlag för prioritering av vägbulleråtgärder utifrån samhällsekonomisk lönsamhet. Resultatet av beräkningen ger en nettonuvärdeskvot (NNK) där negativa tal kan ge en indikation på att åtgärden inte är samhällsekonomiskt lönsam.

För de fall där vägnära bullerskyddsåtgärder inte bedöms vara ekonomiskt och/ eller tekniskt rimliga och där riktvärden överskrids föreslås fastighetsnära bullerskyddsåtgärder.

För att riktvärdena ska klaras inomhus föreslås fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av fönster- och/ eller ventilåtgärd.

4 Åtgärder skulle kunna vara någon form av åtgärd av fönster (tillägg, utbyte eller liknande), åtgärd av eventuella ventiler, skärma av eller flytta uteplats etcetera.

5 På de platser där Trafikverket föreslår vägnära åtgärder har det visat sig vara samhällsekonomiskt lönsamt, enligt punkt 3 ovan. Det handlar oftast om att fler bostadshus är bullerutsatta och skyddas av den vägnära åtgärden, även om de ligger innanför de bostadshus närmast bullerkällan.

6 Trafikverket noterar ert önskemål.

Kommunen har noterat sakägarens synpunkter. Sakägarens befintliga gångväg från fastighet kan nyttjas i framtiden. Se vidare kapitel Övergripande kommentarer. Utformningsfrågor hanteras vidare i projekteringskedet.

13. Sakägare 5, två personer (2022-03-23 + 2022-03-25)

Sakägare 5 inkom med två yttranden. Det andra yttrandet bestod av en korrigerig av det första yttrandet.

Vi har följande synpunkter.

- Måste behålla 50 km/t och omkörningsförbud där det är idag för att hålla ned farterna och dämpa bullret.
- Sträckan mellan Gulskärsvägen och avtagsvägen till Tjuvkillhuvud finns idag en fartkamera som sitter helt fel, den måste flyttas ca 150 m mot Kungälvhället. Sedan måste det tillkomma en ny fartkamera även på denna sträcka åt andra riktningen. Notera att vi bor på denna sträcka, så vi kan intyga att detta är ett måste.

KOMMENTAR

Trafikverket ger följande kommentarer:

Trafikverket föreslår ingen annan hastighetsreglering än den idag gällande.

Kameran kommer att flyttas något, dock inte enligt önskemål. Kamerans nya placering har gjorts i samråd med Trafikverkets specialist som hanterar frågor avseende kamerors placering.

Fler kameror är inte aktuellt.

Kommunen har noterat sakägarens synpunkter. Inga frågor berör detaljplanen.

14. Sakägare 6, två personer (2022-03-24)

Buller och trafik:

Detaljplanen kommer starkt påverka vår och en stor mängd andra fastigheter negativt vad det gäller boendemiljön, främst med avseende på buller. Detaljplanen innebär alltså mycket stor negativ (boende)miljöpåverkan då den utgör samma område som eventuellt kommande vägplan och därmed möjlighet till ombyggnad av väg. En ny detaljplan måste förhålla sig till de normer och lagar som finns med bland annat åtgärder av för höga bullernivåer. Åtgärder måste ske oavsett om det blir någon form av förändring av vägen då de sedan länge är för höga och påtagligt störande. Framför allt störande av sömnen nattetid när trafiken drar igång vid 05-tiden men även rent allmänt utomhus då normalt samtal kan vara svårt att föra.

Orsaken är direkt den kraftiga ökning av bostäder de senaste 30 åren som kommunen tillåtit efter Instö-bron byggdes. En väg med denna trafikbelastning ska inte gå igenom ett samhälle. Då kan man inte bevilja bygge efter bygge utan ta ansvar för konsekvenserna också. Vägen skulle givetvis varit dragen i ny sträckning långt tidigare. Att man stödjer sig på att det ska "Riksintresse för värdefullt odlingslandskap" skulle omöjliggöra det är nonsens. Det har inte odlats något där på minst 50 år och landskapet är ingalunda unikt. Och rent kostnadsmissigt skulle en ny väg vara mycket billigare enligt tidigare utredningar. Samhällsekonomiskt lönsamt och värdefullt för de människor som bor i området och för de som använder vägen för att ta sig längre västerut på ett smidigt vis.

För vår fastighet (Tjuvkil 1:17) finns inte något förslag på hur bullernivåer skall lösas för att ens komma i närheten av de lagstadgade ljudnivåerna. Fastigheten är en av dem som ligger absolut närmast vägen. Trafikverket har tidigare svarat att vår infart, som är direkt från Marstrandsvägen, är "dumt" placerad (den har varit så sedan 1947) och då kan man inte göra något vägnära skydd utan man "nöjer sig" med fasadnära åtgärd. Man skriver att det inte är samhällsekonomiskt lönsamt, vilket är direkt särbehandlande av oss då det finns ett starkt behov att det. Detta gäller väldigt många fastigheter då det sparats in på bullerskärmar överlag. I granskningshandlingarna står att bullerskydd kan uppföras 3 meter från vägen. Men inte hos oss, för vår infart är dumt placerad? Till en början har vi 60 meter tomt utefter vägen och 10 meter är infart. Alltså 50 meter kvar att bygga jordvall eller annat på. Kan man inte lösa detta i detaljplanen får man väl flytta vår infart. Detta gäller och förväntas åtgärdas oavsett om vägen eventuellt byggs om eller inte för trafikmängden finns redan nu och ökar hela tiden. Vi kräver att få en vettig och acceptabel lösning.

Dessutom baserar sig bullervärdena på felaktiga grunder med felaktiga trafikmängdsberäkningar som i tidigare skrivelse redogjorts av Lars Carlsson i Tjuvkil, insänd 2021-02-17. Ni antar att trafikmängden efter 2017 bara ökar med 1% per år mot dess för innan, 3%. Det attraktiva "Stråket" mot Marstrand förtätas mer och mer. Bara vid Tjuvkils ängar har två etapper byggts och en tredje blir klar i år samt förskola med 4 avdelningar. På Koön och Instön byggs och nya områden. Det är stora förändringar på framförallt senare tid som påverkar oss negativt!

Vår boendemiljö är direkt påverkad av trafikmängd och mycket höga hastigheter. Den nya detaljplanen möjliggör en bredare väg som direkt kommer inbjuda till än högre hastigheter. Det går väldigt fort redan idag. Och det är på denna sträcka permanent skyltat 50km/h sedan långt tillbaka. Det planeras att bussen skall agera stoppkloss vid ett par av de hållplatser som finns kvar i planen. Helt fel då det inbjuder till farliga omkörningar i höga farter. Sopbilen skall tydligen också i planen behöva agera stoppkloss och använda vägen som arbetsplats. (För många år sedan körde en bil rakt in i sopbilen utanför vårt hus då den stod parkerad på vägen för att hämta sopor)

Vattenförsörjning:

I den nya detaljplanen kommer vägområdet ligga ca 9 meter från vårt hus! Vår vattenbrunn ligger precis innanför tomtgränsen och är redan påverkad av framför allt tung trafik som orsakat sättningar och dålig vattenkvalitet på senare år. Vi har begärt svar på den frågan också men utan respons. Vi förutsätter att vattentillgång och kvalitet säkras innan en eventuell byggnation startar. Innan skadan förvärras mer. Stora sprängarbeten planeras bara 20 meter från vår grävda brunn.

Summering:

Vi upplever det som kommunen (och trafikverket) inte står för och jobbat för att få en ny hållbar vägsträckning som starkt skulle bidra till att Tjuvkil blir den nya serviceort som man planerat i ÖP. Man tar inte frågan seriöst med länsstyrelsen utan "offrar"

boendemiljön för väldigt många och bara kör på med nya detaljplaner och byggprojekt.

Det skapar också barriäreffekter när en så starkt trafikerad väg skär rakt genom en tätort. Den säkerhetshöjande effekt av en gång-cykelbana blir bara sämre när speciellt barn skall ta sig över en bredare väg med högre hastigheter för att komma till bussen utan ljusreglerade övergångar eller ens övergångsställen. Ser inte att det skulle bli övergångsställen trots att det är 50-sträcka och därför möjligt.

Det är fullständigt bedrägligt att vår livsmiljö som boende längs vägen försummas. Det är återigen så många sakfel i omarbetade detaljplanen och subjektiva slutsatser för att driva fram gång-/cykelbana från fästning till fästning som verkar vara kommunens viktigaste mål. Dessutom till en prislapp som skulle bli dyrare än att relativt ostört (ingen störning på ordinarie trafik) bygga en ny vägsträckning som är hållbar över tid och gör Tjuvkil till en mer sammanhängande väl fungerande tätort. Riksintresse anser vi inte är något argument för att inte bygga nytt! Vi vill värna om och förbättra vår nuvarande livsmiljö och anpassa oss efter dagens samhälle.

Frågor:

1. Hur många fler bostäder och företag planerar kommunen tillåta i och väster om Tjuvkil utan att åtgärda vår boendemiljö, oavsett om vägen byggs om, eller ej?
2. Hur vill man i detaljplanen och senare ev. vägplan skydda vår fastighet från buller? Föreslagen åtgärd är inte acceptabel då den endast skulle förbättra det något inomhus.
3. På vilket sätt sänker man hastigheten till 50 km/h eller gärna 40 km/h? Fartkameror (idag finns bara en), refuger, gupp (som vid Tega i Ytterby)?
4. Varför inga övergångsställen eller ljussignal (ex.vis. Tjuvkilsboden busshållplats) då det är 50-sträcka? Annars ökar olycksrisken avsevärt. Vägen/trafiken ökar konstant på barriäreffekterna.
5. Fel grunder för bulleranalyser. Gamla mätningar och felaktiga beräkningar. Skall inte det byggas en hållbar lösning för 40 år? Idag har vi redan de värden som beräkningarna sas vara om 40 år.
6. Varför ligger inte sommartrafiken som grund för beräkning av bullernivåerna? Vi vill kunna sova även på sommaren och det är också framförallt på sommaren vi lider av all trafik när vill kunna vistas i trädgården.
7. Var stannar sopbilen när den skall hämta soporna på Tjuvkil 210 m.fl?
8. Hur ser genomförandeplanen ut i stora drag? Hur lång tid beräknas ett ev. vägbygge ta? I dagens läge är det redan kaos i trafiken under sommartid. Vi bävar för hur det skulle te sig om något stoppar upp. Utryckningsfordon kommer få det besvärligt och det är många sådana sommartid. Det hade varit en enorm fördel att bygga ny väg idet närmaste ostört. Snabbare, billigare, säkrare!
9. Varför snålas det in på busshållplatser och dessutom avsaknad av bussfickor på några av de som blir kvar?
10. Hur stora kostnader har det lagts ner allt som allt (kommun, trafikverk, konsulter) på alla utredningar sedan år 2000?
11. Är dessa kostnader ett hinder för att påbörja en ny utredning för en över tid hållbar väglösning förbi Tjuvkil? Vi vågar påstå att en mycket stor majoritet vill ha och även förväntar sig en ny sträckning.

KOMMENTAR

Trafikverket ger följande kommentarer:

- 2 *Trafikverket föreslår fortsatt fastighetsnära åtgärder för er fastighet. Hänvisar till tidigare svar.*
- 3 *Trafikverket föreslår inga hastighetsdämpande åtgärder mer än fysiska refuger vid gångpassager och två stycken hållplatser där bussen stannar i vägbanan. Befintlig hastighetsövervakande kamera samt ljusskyltar planeras vara kvar. Att beivra hastighetsöverträdelser är en fråga för polisen.*
- 4 *Föreslagna gångpassager är de åtgärder som bedöms lämpliga i Tjuvkil. Tillsammans med fysiska refuger ökar säkerheten och minskar barriäreffekten för de som korsar vägen.*
- 5 *Trafikverket hänvisar till tidigare svar avseende synpunkter på Trafikverkets PM trafik samt bemötande på av er framtagna text om trafik. Svaret skickades som bilaga i e-post 2020-03-31.*
- 6 *För trafikbuller i Sverige används i dagsläget den så kallade nordiska beräkningsmodellen (Naturvårdsverkets rapporter 4653, rev 1996) som utgår från trafikdata och hastighet, samt olika förhållanden mellan källan och mottagaren som kan påverka ljudets spridning. Riktvärdena för trafikbuller gäller för förhållanden enligt beräkningsmodellen.*

Årsmedeldygnstrafik (ÅDT) är all trafik under ett år delat med 365 dygn. Trafikverkets ståndpunkt är att ÅDT alltid ska användas som underlag för bullerberäkningar i väg- och järnvägsplaner gällande ekvivalent ljudnivå. (Med ekvivalent ljudnivå avses medelljudet under ett dygn med vissa specificerade förutsättningar, vid trafikmängd och fordonssammansättning under ett dygn i medelsnitt under ett utvalt år, torr vägbana, temperatur 20 grader, vid svag medvind och vid motsvarande temperaturgradienter.)

Som underlag till bullerutredningen, PM Buller 2020-09-18, har den framtida exploateringen med tillhörande trafikökning inkluderats i trafikprognoserna. Trafiken bedöms bli jämnare fördelad över året jämfört med idag.

Det bör noteras att trafikprognosen inte tar hänsyn till förändringar i färdmedelsfördelning eller resebeteende i framtiden utan bygger på att resandet 2040 sker på samma sätt som idag. Förändringar som till exempel utökat kollektivtrafikutbud kan förändra mängden trafik.
- 7 *Trafikverket har inga andra besked än att avfallshämtning kommer ske som tidigare.*
- 8 *Byggtiden beräknas till cirka 1,5 år. Under juni, juli och augusti kommer inga inskränkningar på vägen att tillåtas. Byggstart planeras till september 2024 och påverkar då endast efterföljande sommar.*

Att bygga infrastruktur ostört är en fördel men dessvärre sällan realitet.
- 9 *Utformning, antal och placering av hållplatser har gjorts i samråd med Västtrafik. Placeringen är gjord så boende längs vägen ska ha cirka 400 m till en hållplats, det vill säga cirka 800 meter mellan varje hållplats. Den nya gång- och cykelbanan gör att man kan ta sig till närmaste hållplats.*

Varannan hållplats utrustas med ficka för bussen och vid varannan stannar bussen i körfältet. Det har föreslagits dels för att stoppa upp trafiken och säkra trafikmiljön kring hållplats och gångpassage, dels för att spara utrymme.
- 10 *Projektet påbörjades i sin nuvarande form 2014. Fram till och med 2021 har Trafikverket lagt ner drygt 18,1 miljoner sek.*

11 Hittills nedlagda kostnader i ett projekt ska inte vara ett skäl till att fortsätta ett projekt eller ett skäl till att inte lägga ner det.

I enlighet med ÖP avser kommunen att fortsätta utveckla Tjuvkil, Instön och Marstrand.

Kommunen har noterat sakägarens synpunkter. Se vidare kapitel Övergripande kommentarer. Utformningsfrågor hanteras vidare i projekteringskedet.

15. Sakägare 7, två personer (2022-03-24)

Vi vill härmed motsätta oss ny detaljplan för väg 168 genom Tjuvkil med hänvisning till att man med ny vägplan kommer att ödelägga onödigt stor del av vår fastighet och dess kulturhistoriska värden. Denna effekt får den föreslagna detaljplanen genom att inte utnyttja det i nuvarande detaljplan reserverade vägområde på 20 meter (samt kommunägda Tjuvkil 5:2) för den nya sträckningen av GCbana och breddning av nuvarande väg. Istället avser planen att gå in på tomtmark, riva vår kulturellt värdefulla handslagna mur - från början av förra seklet- äventyra vår dricksvattenförsörjning genom att spränga berg alldeles intill vår djupborrade brunn, samt att skövla rötter till fastighetens vårdträd - en kastanj troligtvis är från husets byggnation 1895. Även oxelhäck, fruktträd och andra träd som utgör viss bullerdämpning kommer att påverkas.

Vi kan inte acceptera att man inte noggrant undersökt möjligheten att nyttja befintligt reserverat vägområde för den nya vägförändringen. Det finns flera goda skäl göra ett omtag i denna fråga. De höga hastigheterna genom Tjuvkil är idag både ett säkerhetsproblem och ett bullerproblem. Med ny GCbana kommer oskyddade trafikanter som befinner sig på GCbanan få ett bättre skydd, men eftersom Tjuvkil är en tätort där man besöker varandra, går till och från busshållplatser, använder de många utfarterna till fastigheter kommer det även fortsättningsvis bli många passager över vägen, både för oskyddade trafikanter och för bilar. Får man inte ner hastigheterna, kan ombyggnaden ge en falsk känsla av trygghet. Tyvärr verkar också en ny bredare väg snarare öka hastigheterna - varför skulle inte detta ske i Tjuvkil?

Vägen gick förr i bågar genom samhället, men har rätats ut. Den gamla sträckningens område är fortfarande vägmark som går att utnyttja för att ge vägen en mer hastighetsdämpande sträckning samt att också skona intrång på berörda fastigheter. Den befintliga vägreservatet med betydande område på vägens södra sida utnyttjas inte i nuvarande vägplan. Istället görs intrång i fastigheternas trädgårdar som gränsar till vägens norra sida. Dessa intrång kan synas små när de är ett par meter, men bostadshus som idag besväras av buller och vibrationer från vägen, ser naturligtvis inte positivt på att vägområdet kommer ännu närmare. Försvinner också träd, häckar och annan växtlighet som dämpar buller blir skadan än större. Att riva kulturhistoriskt värdefulla murar från tidigt 1900-tal - en del av den bohuslänska stentraditionen - som föreslås i planen är ett ingrepp som har en kraftig miljöpåverkan för Tjuvkil.

En breddad framtida väg med nuvarande raksträckor, men utan hastighetsdämpande åtgärder kommer att uppmuntra till höga hastigheter. Vi befarar - liksom Trafikverket - kraftigt ökade bullerstörningar. Vi boende i Tjuvkil har under många år påpekat problemen med en såpass trafikerad väg rakt igenom en tätort, när nu möjligheten finns att åtgärda detta verkar kommunen inte ha någon större ambition att påverka förändringens genomförande så den blir så effektiv och skonsam för de boende längs vägen som möjligt. För oss boende är det obegripligt att kommunen inte värnar sina medborgares livsmiljö och säkerhet högre!

Några frågor som vi skulle vilja att ni på kommunen svarar på:

Fråga 1

-En detaljplan är ett juridiskt dokument som styr hur marken får användas för ett område inom kommunen, exempelvis för bostäder, kontor, handel eller industri. Detaljplanen får även reglera placering, utformning och utförande. Varför har kommunen av sagt sig denna möjlighet att påverka placering, utformning och utförande av vägen/GC-bana?

Fråga 2

-Är det normalt planarbete att först rita husen och sedan finna lämplig mark för dem? Det vill säga i detta fall, först göra vägplan och sedan anpassa detaljplanen efter vägen? Redogör för varför ni inte har startat om planarbetet från början med utgångspunkt i en god boendemiljö.

Fråga 4

-Trafikverkets mätningar visar att trafikökningstakten genom Tjuvkil är i genomsnitt drygt 3% under perioden 1992-2017. Genom att referera till Trafikverkets trafikflödesanalys har ni accepterat den. Redogör för varför ni tror att trafikökningstakten genom Tjuvkil skall minska från 3% till 1% från 2017 och framåt. Som huvudfinansiär av projektet borde det ligga i kommunens intresse att projektets livslängd överstiger minst 20 år från öppning.

Fråga 5

-Redogör för varför ni accepterar en bullerutredning som inte följer domstolsutslag i miljööverdomstolen då den inte är baserad på sommartrafiken.

Fråga 6

-Redogör för varför ni inte har gjort om miljökonsekvensbeskrivningen då MMD har underkänt er argumentation om att förbifart Tjuvkil inte är aktuell.

Vi välkomnar en GC-bana till väg 168, men bävar för vad en vägbreddning utan nämnvärda hastighetsdämpande åtgärder kommer att innebära för Tjuvkil! Det finns idag många möjligheter att på en 50-sträcka göra fysiska åtgärder för att få ner hastigheterna. Enligt forskning (TRVs webbplats) är dödsrisken för oskyddad trafikant i kollision med fordon 80% vid 50km/h. Vid 30km/h sjunker siffran till 0-10%. Naturligtvis är vi livrädda när inte ens 20% av bilisterna respekterar dagens hastighetsgräns (enligt TRVs mätningar). Kommunen måste utnyttja sin möjlighet att påverka TRVs ombyggnation av vägen så att den blir säker och inte i onödan skövlar våra trädgårdar och kulturvärden. Kommunens uppgift är att företräda oss medborgare - lyssna och använd den möjligheten!

KOMMENTAR

Sakägaren önskar att intrång på fastigheten ska undvikas. Ett intrång enligt granskningshandlingen skulle innebära att en kallmur behöver flyttas. Vidare skulle intrånget bland annat kunna leda till att rotsystemet på ett äldre träd liksom fastighetens avloppsledningar skulle kunna skadas. Trafikverket har därför arbetat fram en sektion som gör att intrång på fastigheten inte längre behövs och att det därmed inte längre föreligger behov av att flytta befintlig mur.

Trafikverket ger följande kommentarer till yttrandets fråga 4, 5 och 6:

4 Trafikverkets PM Trafik utgår från trafikmätning utförd 2017 och räknat med en procentuell ökning på 1 % fram till prognosår 2040. Till det har lagts fem fordonsrörelser

per planerat boende (1 000 planerade boenden vilka bedöms generera 5 resor/ planerat boende). Det ger att Trafikverkets prognos räknar med en årlig trafikökning mellan 2017 och 2040 med drygt 3,8 %.

Av de 1 000 planerade boendena finns bland annat utbyggnadsplaner för Södra Koön (ca 300 bostäder) som sedan PM trafik togs fram har utgått. I kommunens underlag redogörs det för både pågående och beslutade utbyggnadsplaner enligt kommunens portföljtidplan.

Värt att notera är att aktuellt projekt ger förutsättningar som kan omfördela trafiken till andra fordonsslag (exempelvis kollektivtrafik) och därmed minska trafiken i Tjuvkil. Cykelvägen gör att kortare resor mellan fastigheter eller till bad/ hamn kan ske med exempelvis cykel.

5 För trafikbuller i Sverige används i dagsläget den så kallade nordiska beräkningsmodellen (Naturvårdsverkets rapporter 4653, rev 1996) som utgår från trafikdata och hastighet, samt olika förhållanden mellan källan och mottagaren som kan påverka ljudets spridning. Riktvärdena för trafikbuller gäller för förhållanden enligt beräkningsmodellen.

Årsmedeldygnstrafik (ÅDT) är all trafik under ett år delat med 365 dygn. Trafikverkets ståndpunkt är att ÅDT alltid ska användas som underlag för bullerberäkningar i väg- och järnvägsplaner gällande ekvivalent ljudnivå. (Med ekvivalent ljudnivå avses medelljudet under ett dygn med vissa specificerade förutsättningar, vid trafikmängd och fordonssammansättning under ett dygn i medelsnitt under ett utvalt år, torr väg bana, temperatur 20 grader, vid svag medvind och vid motsvarande temperaturgradienter.)

Som underlag till bullerutredningen, PM Buller 2020-09-18, har den framtida exploateringen med tillhörande trafikökning inkluderats i trafikprognoserna. Trafiken bedöms bli jämnare fördelad över året jämfört med idag.

Det bör noteras att trafikprognosen inte tar hänsyn till förändringar i färdmedelsfördelning eller resebeteende i framtiden utan bygger på att resandet 2040 sker på samma sätt som idag. Förändringar som till exempel utökat kollektivtrafikutbud kan förändra mängden trafik.

6 Trafikverket förstår inte frågan. Aktuell vägplan är av så kallad typfall 2 vilket innebär att vi tar fram en Plan och miljöbeskrivning (finns att läsa på www.trafikverket.se/vag168-tjuvkil). Miljöbeskrivningen är i stort sett lika omfattande som en miljökonsekvensbeskrivning men hanteringen av de två dokumenten skiljer sig något. Miljöbeskrivningen är inte kopplat till mark- och miljödomstolen eller tidigare projekt förbifart Tjuvkil.

Kommunen har noterat sakägarens synpunkter. Se vidare kapitel Övergripande kommentarer. Utformningsfrågor hanteras vidare i projekteringskedet.

Fråga 1. Angående varför kommunen inte valt att påverka placering, utformning och utförande av vägen/GC-bana hänvisas till kapitel Övergripande kommentarer.

Fråga 2. I projekt där planering av statlig väg är syftet är det normalt att vägplaneprocessen, där väglagen är styrande, är ledande process i de fall där även detaljplan krävs. Utgångspunkt vid omstart av planärendet har – liksom tidigare under arbetet med detaljplanen - varit planens syfte, dvs att göra vägplanen lagenlig.

Inte heller kommunen har tagit fram någon miljökonsekvensbeskrivning eftersom detaljplanen inte bedöms ha betydande miljöpåverkan.

16. Sakägare 8 (2022-03-25)

Härmed överklagar jag er nya detaljplan och på det sätt den utlysts.

Jag fick av vår granne reda på att det kommit brevlades till dem, men i vår brevlåda har det inte kommit någon information. Självt har jag bott granne med denna vägen i 70 år och upplevt hur trafiksituationen har förvärrats katastrofalt.

Om vi börjar från spårvagnsfärjan! Hädvikshomen – Myren – Hareslätt – Båthallarna – Instön - Nordöhamnarna och Tjuvkils Ångar. Jag förstår att folk vill bo här i vår fina miljö, men vi måste se till att det finns ett säkert sätt att färdas på. För 60 år sedan fanns det folk på bestämmande poster som förstod detta, och nu borde våra politiker vara så förståndiga att ni plockar fram det gamla beslutet. Jag var på ett möte där det till och med deltog en man som arbetade på vägverket på den tiden.

Alla dessa mätningar och borringar som görs nu, måste kosta oerhört mycket. Hade ni lagt dessa pengar på att dra om vägen hade det förmodligen funnits en säker väg reda idag. Kungälv kommun har ju gjort en hel del tokiga saker genom åren, så försök att ta ett förnuftigt beslut nu! Det är våra pengar ni leker med, glöm inte det. Kom inte med ert Riksidresse igen, det finns inget eftersom ingen vill visa mej det.

Omdragning av vägen skulle bli - miljövänligare – billigare – snabbare – och framförallt säkrare!

KOMMENTAR

En detaljplans granskningshandlingar kan inte överklagas. Överklagande kan ske efter antagande.

Kommunen väljer att se sakägarens inkomna brev som ett yttrande på planen som därmed ger sakägaren möjlighet att överklaga planen efter antagande i det fall sakägaren ej anser att hens synpunkter blivit tillgodosedda.

Utskick sker enligt PBL-processen och enligt kommunens noteringar har utskick skett till sakägare 8. Kommunen beklagar att informationen inte kommit fram, men nu har sakägaren delgivits informationen och beretts möjlighet att yttra sig under granskningskedet.

17. Sakägare 9, två personer (2022-03-25)

1 Vi vill ha så lite påverkan på berget som ligger i sydöstra hörnet på vår tomt, berget är till mångt och mycket skydd för ljud.

2 Vi är inte nöjda med att inte få några bulleråtgärder vid vår fastighet. Nu när man väljer detta alternativ så måste man gå hela vägen och försöka få ner bullernivåerna vid vår fastighet med exempelvis bullerplank. Vidare är det flera fastigheter som har lägre eller lika mycket bullernivå som vår fastighet som får bullerskydd.

3 Trafikmängden kommer att öka mer än vad som anges i projektet (mycket nybyggnation), vilket kommer påverka bullernivån ytterligare framåt.

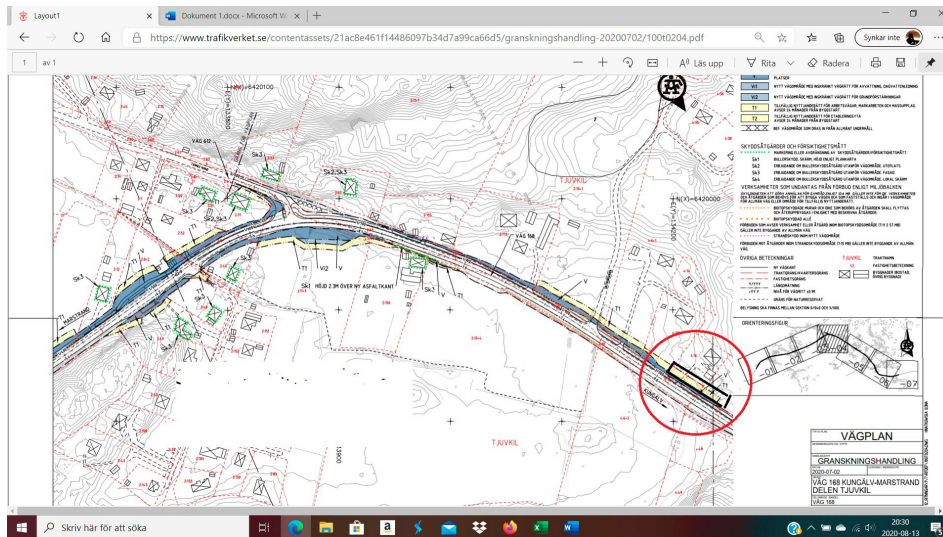
4 Enligt ritning planerar ni att använda mark där vår häck är planterad och stenmur finns, för dumpning av fyller – Vi vill inte att ni skadar mur och häck då detta skulle kosta mycket. Dels kostar det en hel del att bygga om mur (om någon ens kan det idag) samt återplantera häck som nu är fullvuxen. OM åverkan på häck och mur kräver vi att ni ersätter detta till nuvarande status. Dumpning av fyller kan anordnas mer västerut på ängen alt. att man kör bort det direkt.

5 Vi behöver fler mittenrefuger utmed raksträckan Tjuvkils vägskäl - Gulsjärsvägen, för att få ner hastigheten och få bort omkörningar. Om inte detta fungerar behöver ni förtydliga att omkörningsförbudet gäller. Folk följer tyvärr inte hastigheten på 50 km/h eller omkörningsförbud! Vi tänker att man även bör flytta kameran längre

österut/närmare Saltskärsvägen samt placera ytterligare en kamera åt andra hållet i höjd med Saltskärsvägen.

6 Ser ut som det skall ligga ett dike mellan vägen och cykelbanan utanför våran tomt, hade det inte varit bättre att lägga dessa jämte varandra och skipa diket och istället lägga en trumma för vattnet under cykelbanan. Iom detta så slipper ni gräva upp så mycket.

7 Behövs en säker övergång till den nya busshållplatsen vid Gulskärsvägen.



KOMMENTAR

Trafikverket ger följande kommentarer:

1 Trafikverket tar inte mer mark i anspråk än vad föreslagen anläggning och dess skötsel behöver.

Genomförda bullerberäkningar utgår från hur projekterad anläggning och därmed även förändringar av berg etcetera ser ut. Det innebär att om berg eller andra kullar tas bort så är det den nya topografin som används vid bullerberäkningar.

Notera att presenterat förslag inte gör intrång på fastighet Tjuvkil 4:16.

2 Trafikverket har som uppgift att åtgärda störning från buller inom rimliga ekonomiska gränser. I de bedömningar som gjorts vägs kostnaden mot nyttan av åtgärden. I de fall vägnära åtgärder (plank, vall eller motsvarande) inte anses samhällsekonomiskt lönsamma, föreslås fastighetsnära åtgärder. Tjuvkil 4:16 bedöms, efter inventering, inte behöva åtgärder för att klara riktvärden inomhus.

3 Trafikverket har i PM trafik räknat med en årlig trafikökning med 1 % till 2040 samt därutöver lagt på ytterligare 5 000 fordon/ dygn för de av kommunen planerade boenden i och väster om Tjuvkil (1 000 planerade boenden vilka bedöms generera 5 resor/st). Av dessa 1 000 bostäder ingår 300 bostäder som planerades på södra Koön men som sedan utgått.

Trafikprognosen tar inte hänsyn till att aktuellt projekt ger förutsättningar som kan omfördela trafiken till andra fordonsslag (exempelvis kollektivtrafik) och därmed minska trafiken i Tjuvkil. Det genom att kortare resor mellan fastigheter eller till bad/ hamn framöver kan ske med exempelvis cykel.

4 De gula områdena på plankartorna markerar plats som kommande entreprenör ges möjlighet att nyttja för att kunna bygga anläggningen. Hänsyn tas till vilka befintligheter som finns på markerad plats och områdena kan komma att justeras i kommande projekteringskede om de visar sig olämpliga att nyttja under entreprenaden. Notera dock att inget intrång görs på Tjuvkil 4:16 enligt planritningarna.

5 Trafikverket planerar anlägga refuger vid föreslagna gångpassager som är placerade vid samtliga fyra busshållplatser. Fler refuger längs sträckan är inte aktuellt. Att beivra hastighetsöverträdelser och att inte följa gällande regler för exempelvis gällande omkörningsförbud är en fråga för polisen. Skyltning planeras i enlighet med gällande föreskrifter.

Kameran kommer att flyttas något, dock inte enligt önskemål. Kamerans nya placering har gjorts i samråd med Trafikverkets specialist som hanterar frågor avseende kamerors placering.

6 Trafikverket tar med frågan i detaljprojekteringen.

7 Trafikverket planerar för gångpassager med fysisk refug vid samtliga planerade busshållplatslägen.

Kommunen har noterat sakägarens synpunkter. Se vidare kapitel Övergripande kommentarer. Utformningsfrågor hanteras vidare i projekteringskedet.

18. Sakägare 10 (2022-03-25)

Som sakägare och ägare till fastigheten Lycke-Kroken 1:3 önskar jag lämna följande synpunkter. Det råder inget tvivel om att en gång och cykelbana är högliggen motiverad vid vägen ifråga. Omfattande kommunikation ägde rum 2020 där trafikverket var den ledande parten i processen.

Utgångsläget då var minsta möjliga intrång för att inrymma vägsektionen för minimalt ianspråktagande av mark. Samordningen 2020 resulterade i att kartor etablerades och nu ligger en ny generation för granskning. Jag vill försäkra mig om att kartgenerationen överensstämmer med Trafikverkets kartor i varje del för den del som sträcker sig genom Lycke-Kroken 1-3 i varje koordinat. **Vänligen** bekräfta.

Vidare vill jag vid kommande fastighetsreglering säkerställa att de vägposter/infarter som finns tillförsäkras min fastighets rådighet i form av skapande av servitut i enlighet med den överenskommelse som gjordes 2020, med hänvisning till kommande lantmäteriförrättning. 2020 diskuterades även hur anslutningen till norra vägposten skall utformas då breddningen innebär en nivåproblematik och påverka på anläggningen norr om vägen. Jag antar att det blir en fråga med Trafikverket enbart.

KOMMENTAR

När detaljplanen vunnit laga kraft ansöker kommunen om lantmäteriförrättning för att genomföra de fastighetsregleringarna som krävs för att genomföra detaljplanen syfte. Berörda fastighetsägare kontaktas av Lantmäteriet när myndigheten har påbörjat förrättningen.

Det är fortfarande Trafikverkets vägplanekartor som ligger till grund för den faktiska utbredningen av gång- och cykelvägen. Dessa gränser är dock för krokiga och svängiga för att kunna fastställas som blivande nya fastighetsgränser. Därför kommer det behöva finnas små skillnader mellan gång- och cykelvägens nya område och de nya fastighetsgränserna vilka bestäms genom lantmäteriförrättningen där varje berörd fastighetsägare också är sakägare i förrättningen.

19. Sakägare 11 (2022-03-25)

Syftet med förslaget till ny detaljplan är att utöka Kungälv kommuns fastighet Tjuvkil 2:65 med kvartersmarken Tjuvkil 2:2 för att möjliggöra markanvändning för vägplanens vägområde och bilda ny fastighetsgräns för Tjuvkil 2:65. I enlighet med fastighetskonsekvenskartan inryms vägplanen i kommunens mark 2:65. Trafikverket får inte ta mer mark i anspråk än vad vägplanen behöver. Konsekvenserna av den föreslagna nya detaljplanen för allmän platsmark innebär ytterligare oangelägenheter för boendemiljön för fastigheten Tjuvkil 2:111 när hela det asfalterade vägutrymmet kommer att gränsa till fastighetsgränsen Tjuvkil 2:111 med gång- och cykelväg i anslutning till trädgården. Kvartersmarken Tjuvkil 2:2 och kommunens fastighet Tjuvkil 2:65 utgör tillsammans idag enda avskärmningen mot väg 168. Trädallén på nuvarande mark Tjuvkil 2:65 försvinner helt vid nybyggnaden av väg 168. Fastigheten 2:111 är idag utsatt för tät trafik på väg 168 och enligt Trafikverkets vägplan kommer även en busshållplats med ståyta att placeras framför fastigheten Tjuvkil 2:111.

Med hänvisning till att begränsa ytterligare negativ påverkan på boendemiljön för fastigheten Tjuvkil 2:111 motsätter jag mig förslag till den nya detaljplanen för fastigheten Tjuvkil 2:65.

KOMMENTAR

Trafikverket ger följande kommentar:

Trafikverkets anläggning kommer något närmre aktuell fastighet, Tjuvkil 2:111. Vägen breddas ca 2-3 meter för att anpassa linjen mot gångpassagen och dess refug som anläggs strax öster om korsningen väg 168/ Gulskärsvägen. Främst är det cykelvägen och hållplatsens plattform som kommer närmre och därmed gör intrång i det som idag är grönyta på angränsade fastighet Tjuvkil 2:65. Dock återstår huvuddelen av grönytan även efter byggnation.

Busshållplatserna i Tjuvkil är placerade i samråd med Västtrafik. Placeringen är gjord så att avståndet är jämt fördelat. Antalet minskar från idag sju hållplatslägen till fyra stycken. Läget vid Gulskärsvägen är föreslagen som en stopphållplats, det vill säga att bussen stannar i körbanan och att eftervarande fordon får avvakta tills bussen kör. Detta främst för att öka säkerheten för gående och resenärer i närheten.

Placeringen är gjord så boende längs vägen ska ha cirka 400 m till en hållplats, det vill säga cirka 800 meter mellan varje hållplats.

Kommunen instämmer med Trafikverkets kommentar. Utformningen hanteras vidare i projekteringskedet. Kommunen vill förtydliga att det är viktigt med en säker och tydlig utformning mellan hållplats och gångpassage.

Förändring av planförslaget

Inför antagande av detaljplanen har planförslaget förändrats enligt nedan. Mindre redaktionella justeringar redovisas ej.

Plankarta

- För att tillmötesgå en fastighetsägare och samtidigt göra kostnadsbesparingar vid anläggandet av vägen har detaljplanens gräns flyttats ca två meter på en ca femtio meter lång sträcka längs en fastighet. Därmed minskar detaljplanens area något och intrång undviks på fastigheten.

Planbeskrivning

- Redovisning av befintlig hastighetsbegränsning har ändrats så att det framgår att det inte existerar någon hastighetsbegränsning som endast gäller under sommarmånaderna.
- Skäl till mark- och miljödomstolens dom beskrivs.
- Beskrivning av hur åtgärder gällande geoteknik och bergteknik säkerställs genom vägplanen.
- Förtydligande ges att det är Trafikverket som lämnar en tillståndsansökan om ingrepp i fornlämningsmiljö till länsstyrelsen. Därmed säkerställs att fornlämningsens värden beaktas på ett korrekt sätt.
- Utrymme för bullerskärmar ryms inom detaljplanens planbestämmelsen VÄG. Trafikverket som väghållare ansvarar för åtgärderna. Kommunen bedömer att Trafikverkets åtgärder är tillräckliga.
- Lösningar för dagvattenhantering inom utredningsområdet omfattar bland annat anläggning av dagvattenbrunnar, trummor, med mera. Detta säkerställs genom vägplanen.
- Detaljplanen förväntas bli antagen under första kvartalet 2023.

I övrigt har endast marginella och redaktionella ändringar gjorts av plankarta och planbeskrivning.

Ida Brogren

Planchef

Samhälle och utveckling

Erik Liedner

Planarkitekt

Samhälle och utveckling