

Mötesbok: Utskottet för Samhälle och utveckling (2023-03-01)

# Utskottet för Samhälle och utveckling

Datum: 2023-03-01

Plats:

Kommentar:

# Dagordning

## Val av justerare

## Tillkommande och utgående ärenden

### Information från sektorn

18/23 Information från sektorchefen	3
19/23 Uppföljning, ekonomi och avvikelser	4
20/23 Genomgång formalia i utskott	5
21/23 Information om kommande förpackningsinsamling	6

### Ärenden till kommunstyrelsen

22/23 Tilldelning drift av återvinningscentral	7
23/23 Remissvar Fördjupad översiktsplan för Björkö granskning	11
24/23 Remissvar - Översiktsplan Tjörns kommun samråd	14
25/23 Beslut om planuppdrag för Detaljplan för bostäder, del av Kärna 18:1, del av Torsby 1:8, Torsby 1:9 och Torsby 1:37	29
26/23 Inriktningsbeslut angående övertagande av VA-föreningar	39

### Ärenden till kommunfullmäktige

27/23 Antagande av detaljplan för väg 168 genom Tjuvkil	51
---	----

### Ärenden som stannar i utskottet

28/23 Samhällsbetalda resor	159
29/23 Revidering av styrdokument	160
30/23 Fördjupning verksamhetsområde Planering & Myndighet	161

### Övrigt

31/23 Övriga frågor	162
---------------------	-----

Denna behandling '18/23 Information från sektorchefen' har inget tjänsteutlåtande.

Denna behandling '19/23 Uppföljning, ekonomi och avvikelser' har inget tjänsteutlåtande.

Denna behandling '20/23 Genomgång formalia i utskott' har inget tjänsteutlåtande.

Denna behandling '21/23 Information om kommande förpackningsinsamling' har inget tjänsteutlåtande.



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

Sid 1 (4)

# Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn  
Dan Gorga

2023-02-10

## Tilldelning drift av återvinningscentral (Dnr KS2023/0314-1)

### Sammanfattning

Kommunen har idag fyra fasta återvinningscentraler och erbjuder mobil återvinningscentral på två platser i kommunen. Dessa sköts idag av kommunens sedan tidigare upphandlade entreprenör Renova Miljö AB, med dess personal. Avtalet går ut i oktober 2023 och kan inte förlängas. Entreprenörens personal sköter återvinningscentralerna så som städning, sortering av farligt avfall för vidare borttransport, hjälp till besökare med sorteringsanvisningar, rangering och borttransport av containrar m.m. Efterfrågan från entreprenörer att lämna anbud på bemanning och drift av kommunens återvinningscentraler är begränsad. Förvaltningen är nöjda med hur Renova har fullgjort sitt uppdrag och förvaltningen är även nöjda med personalen på återvinningscentralerna.

Personalen på återvinningscentralerna har stor inverkan på besökarna och hur återvinningscentralen upplevs och är också Kungälv kommuns ansikte utåt. Fördelen med att tilldela är att nuvarande personal kan fortsätta sköta och bemanna återvinningscentralerna. Nuvarande personal har byggt upp en kunskap hur anläggningarna fungerar, är rätt utbildade och har lokalkännedom för respektive återvinningscentral.

Att tilldela bemanning och drift av kommunens återvinningscentraler till Renova AB bedöms som mest ekonomiskt fördelaktigt i nuläget.

Kommunstyrelsen föreslås därför ge förvaltningen i uppdrag att till Renova AB tilldela bemanning och drift av kommunens återvinningscentraler upp till 5 års tid. Kommunstyrelsen föreslås även delegera till Sektorchef för Samhälle och utveckling rätten att besluta om att tilldela och underteckna avtal enligt ovan.

### Juridisk bedömning

Kungälv Kommun är delägare i Renova AB, detta möjliggör att kommunen kan tilldela ett uppdrag till Renova AB som innefattar bemanning och drift av återvinningscentralerna.

### Förvaltningens bedömning

#### Bakgrund

Kommunen har idag fyra fasta återvinningscentraler och erbjuder mobil återvinningscentral på två platser i kommunen. De fasta återvinningscentralerna finns i Munkegårde, Kode, Kärna, Ytterby, de mobila återvinningscentralerna

erbjuds i Diseröd och Koön. På återvinningscentralerna kan boende i Kungälv utan kostnad lämna sorterat grovavfall (soffor, möbler, toalettstol, etc.), farligt avfall, elektronik, trädgårdsavfall, förpackningar, pant samt saker och textil till återbruk. Återvinningscentralerna bemannas och sköts idag av kommunens sedan tidigare upphandlade entreprenör, Renova Miljö AB, med entreprenörens personal. Avtalet går ut i oktober 2023 och kan inte förlängas. Entreprenörens personal sköter återvinningscentralerna så som städning, sortering av farligt avfall för vidare borttransport, hjälp till besökare med sorteringsanvisningar, rangering och borttransport av containrar m.m

#### Bedömning

Kommunens nuvarande avtal innefattar bemanning och drift av kommunens fyra återvinningscentraler, samt mobil ÅVC. Avtalet innefattar även transport och behandling av farligt avfall från kommunens återvinningscentraler och miljöstationer samt insamling och sortering från s.k. Samlare/elavfallsskåp. Efterfrågan från entreprenörer att lämna anbud på bemanning och drift av kommunens återvinningscentraler är begränsad. I den senaste upphandlingen fick kommunen endast in två anbud, från Renova Miljö AB och från Ragnsells. Ragnsells har på de senaste upphandlingarna kommunen haft ute valt att inte lämna anbud. Förvaltningens bedömning är att vid en upphandling av bemanning och drift av kommunens återvinningscentraler så kommer det vara svårt att få några anbud, utöver Renova Miljö AB som idag har avtalet med kommunen. När det gäller transport och behandling av farligt avfall från kommunens återvinningscentraler och miljöstationer är intresset att lämna anbud mycket större. På dessa uppdrag finns flera möjliga entreprenörer vilket möjliggör en god konkurrens och förhoppningsvis bra anbud för kommunen. Förvaltningen avser att detta uppdrag ska brytas ut från nuvarande upplägg till avtal som finns idag och upphandlas för sig.

Kungälv Kommun är delägare i Renova AB, vilket möjliggör att kommunen kan tilldela bemanning och drift av kommunens återvinningscentraler till Renova AB. Fördelen med att tilldela är att nuvarande personal kan fortsätta sköta och bemanna återvinningscentralerna. Nuvarande personal har byggt upp en kunskap hur anläggningarna fungerar, är rätt utbildade och har lokalkännedom för respektive återvinningscentral. Personalen på återvinningscentralerna har en nyckelroll för att allt ska fungera bra och säkert när besökarna lämnar avfall och transportörer hämtar avfall. Verksamheten bedrivs idag med kompetent och serviceinriktad personal som har den utbildning som krävs för uppdraget i fråga. Förvaltningen är nöjda med hur Renova har fullgjort sitt uppdrag och förvaltningen är även nöjda med personalen på återvinningscentralerna.

Att tilldela bemanning och drift av kommunens återvinningscentraler till Renova AB medför även mer flexibilitet när kommunen behöver göra förändringar. Beslutet att avveckla Ytterby återvinningscentral när platsen behöver tas i anspråk blir betydligt enklare att genomföra om entreprenören är tilldelad än om entreprenören är upphandlad. En tilldelning går enklare att ändra och styra innehållet i uppdraget över tid än vad en vanlig upphandling enligt LOU tillåter.



### **Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål**

Kommunfullmäktiges strategiska mål "Kommunen, medborgarna och företagen minskar tillsammans klimatutsläpp och miljöpåverkan" och "Robust och uthållig kommun med minskad miljö- och klimatbelastning" påverkas av vilken personal och hur återvinningscentralerna sköts.

Kommunen kan möjliggöra och underlätta för företag och invånare att göra en positiv skillnad i miljö- och klimatarbetet genom att tillhandahålla en god service och förenkla möjligheten att återbruka och återvinna sitt avfall på kommunens återvinningscentraler. Personalen på återvinningscentralerna har en nyckelroll för att allt ska fungera bra och säkert när besökarna lämnar avfall. Besökarna sorterar själva sitt avfall och placerar respektive fraktion i avsedd behållare, men personalen kan genom att aktivt se till att avfallet sorteras rätt och informera kunderna om nyttan med sortering göra skillnad i miljö- och klimatarbetet. Personal kan även främja att avfall lämnas till återbruk vilket gör en stor positiv skillnad i miljö- och klimatarbetet.

### **Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030**

Ärendet berör främst mål 12 för hållbar utveckling, *Hållbar konsumtion och produktion*.

Återvinningscentralerna möjliggör en mer hållbar förvaltning och användning av naturresurser då avfallet som lämnas där främst återvinns eller återbrukas. Personalen på återvinningscentralerna har en nyckelroll för att detta ska fungera bra och kan främja en hållbar förvaltning och användning av naturresurser.

### **Bedömning utifrån politiska styrdokument**

Kommunen har en viktig roll när det gäller att påverka flödena av hushållens avfall, så att avfallshanteringen kan utvecklas i enlighet med målen i avfallsplanen. I avfallsplanen är ett av målen att minst 90 % av allt inlämnat avfall på återvinningscentraler ska vara rätt sorterat, varav inget farligt avfall i fel fraktion. Hur personalen på återvinningscentralerna agerar och bemöter besökarna har stor betydelse för om målet kan uppfyllas.

### **Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv**

Personalen på återvinningscentralerna har stor inverkan på besökarna och hur återvinningscentralen upplevs och är också Kungälv's kommuns ansikte utåt. Därför läggs det stor vikt på kundbemötande och att personalen har förståelse för att besökare är kund hos kommunen. Förvaltningen är nöjda med hur Renova har fullgjort sitt uppdrag och med personalen på återvinningscentralerna. Kommunen genomför återkommande enkätundersökningar för att mäta hur nöjda besökarna är med bland annat personalen på återvinningscentralerna. I senaste undersökningen från 2022 som gjordes på Munkegärde återvinningscentral svarade 95 % av de tillfrågade att de var nöjda eller mycket nöjda med personalen på återvinningscentralen.

**Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv.**

Att tilldela bemanning och drift av kommunens återvinningscentraler bedöms kunna hanteras på samma sätt som sker idag och bedöms inte påverka kommunens medarbetare särskilt mycket. Bemanningen sköts av entreprenören och inte av kommunens medarbetare.

**Ekonomisk bedömning**

Nuvarande avtal har snart löpt under fyra år och varit fördelaktigt för kommunen. Kostnaden för bemanning och drift av kommunens återvinningscentraler har inte justerats under avtalstiden. Med nuvarande kostnadsutveckling i samhället bedöms kommande avtal kunna bli betydligt mer kostsamt för kommunen. Nuvarande kostnad för bemanning och drift av kommunens återvinningscentraler uppgår till 5,5 miljoner kronor per år därtill kommer kostnad för mobil återvinningscentral ca 0,5 miljoner kronor per år. Vid en tilldelning av bemanning och drift av kommunens återvinningscentraler till Renova AB bedöms kostnaden bli i nivå med nuvarande kostnad eller något högre. Att tilldela bemanning och drift av kommunens återvinningscentraler till Renova AB bedöms som mest ekonomiskt fördelaktigt i nuläget, främst då efterfrågan från entreprenörer att lämna anbud på bemanning och drift av kommunens återvinningscentraler är begränsad.

**Förslag till beslut**

1. Kommunstyrelsen ger förvaltningen i uppdrag att till Renova AB tilldela bemanning och drift av kommunens återvinningscentraler upp till 5 års tid.
2. Kommunstyrelsen delegerar till Sektorchef för Samhälle och utveckling rätten att besluta om att tilldela och underteckna avtal enligt ovan.

Anders Holm  
Sektorchef samhälle och utveckling

Marcus Spovell  
Verksamhetschef Teknik

Expedieras till: Anders Holm; Marcus Spovell; Sofia Samuelsson

För kännedom till: Dan Gorga



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

Sid 1 (2)

## Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn  
Linda Andreasson

2023-01-20

### Remissvar Fördjupad översiktsplan för Björkö granskning (Dnr KS2023/0172–2)

#### Sammanfattning

Kungälv kommun har fått Fördjupad översiktsplan (FÖP) för Björkö på remiss. Granskningsrådet pågår under tiden 20 januari - 24 mars 2023. Kungälv har tidigare fått FÖP Björkö på remiss under samrådet 2016–2017.

På Björkö planeras det för cirka 400 nya bostäder. För lokalisering av dessa bostäder har Öckerö Kommun identifierat tre olika utvecklingsområden med bostäder som främsta ändamål. Andra viktiga utvecklingsfrågor vad gäller den fysiska planeringen på Björkö är bland annat utveckling av hamnen, kommunikationer, samt en utveckling av verksamheter.

Förvaltningens bedömning är att det inte finns några mellankommunala frågor som berör Kungälv kommun och Björkö. När det gäller Öckerö kommun som helhet finns gemensamma intressen genom havsområdet och Nordre älvs naturreservat som berör marina värden, fiske och vindkraft. Den bedömning som gjordes i samrådsskedet kvarstår att Kungälv kommun inte har några kommentarer eller synpunkter på FÖP Björkö.

#### Juridisk bedömning

FÖP Björkö har varit på samråd 2016/2017 och är nu på granskningsråd tom 24 mars 2023. Kungälv kommun har getts möjlighet att yttra sig över mellankommunala frågor.

#### Förvaltningens bedömning

##### Bakgrund

Kungälv har tidigare fått FÖP Björkö på remiss under samrådet 2016–2017.

##### Bedömning

Förvaltningens bedömning är att det inte finns några mellankommunala frågor som berör Kungälv kommun och Björkö. När det gäller Öckerö kommun som helhet finns gemensamma intressen genom havsområdet och Nordre älvs naturreservat. Den bedömning som gjordes i samrådsskedet kvarstår att Kungälv kommun inte har några kommentarer eller synpunkter på FÖP Björkö.

<https://www.ockero.se/ockero-utvecklas/fordjupad-oversiktsplan-for-bjorko>

Inga handlingar bifogas i ärendet men länk till hemsida där handlingar finns.

#### Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål

Bedöms inte aktuellt i detta ärende.

#### Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030

FÖP Björkö utgår från dessa mål men är inte direkt kopplade till Kungälv arbete med dessa frågor.

### **Bedömning utifrån politiska styrdokument**

Bedömningen har gjorts utifrån kommunens översiktsplan och de mellankommunala frågor som lyfts där.

### **Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv**

Bedöms inte aktuellt i detta ärende.

### **Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv.**

Bedöms inte aktuellt i detta ärende.

### **Ekonomisk bedömning**

Bedöms inte aktuellt i detta ärende.

### **Förslag till beslut**

Kungälv kommun har liksom i samrådsskedet inga synpunkter på den fördjupade översiktsplanen för Björkö i Öckerös kommun.

Fredric Arpfjord  
Verksamhetschef planering och myndighet

Anders Holm  
Sektorchef samhälle och utveckling

Expedieras till: [diarium.ks@ockero.se](mailto:diarium.ks@ockero.se) "Fördjupad översiktsplan för Björkö" och diarienummer KS 0257/22

För kännedom till: [Linda.andreasson@kungalv.se](mailto:Linda.andreasson@kungalv.se)

**From:** Rikard Sporre  
**Sent:** Fri, 20 Jan 2023 10:21:35 +0000  
**To:** Registrator; stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se  
**Cc:** Anders Ohlsson; diarium.ks@ockero.se  
**Subject:** Granskning Fördjupad översiktsplan för Björkö - DNR KS 0257/22  
**Categories:** My

Hej!

Från och med idag börjar granskning av fördjupad översiktsplan för Björkö. Granskningen sker under tiden 20 januari – 24 mars 2023.

Planhandlingarna tillsammans med anvisning för hur ni skickar in erat yttrande finns på länken nedan: [Fördjupad översiktsplan för Björkö | Öckerö \(ockero.se\)](#)

Trevlig helg!

Med vänlig hälsning

**Rikard Sporre**  
Planarkitekt



Besök: Lilla Badhusgatan 2  
411 21 Göteborg

Tel vx 010 452 20 00  
Direkt +46104522999 Mob +46722024736  
[www.tyrens.se](http://www.tyrens.se)



**Återbruk i fokus**



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

Sid 1 (3)

# Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn  
Linda Andreasson

2023-02-10

## Remissvar - Översiktsplan Tjörns kommun samråd (Dnr KS2023/0199–2)

### Sammanfattning

Tjörns kommun har tagit fram ett förslag till ny översiktsplan som på en övergripande nivå, visar hur kommunen vill att mark och vatten ska användas, utvecklas och bevaras. Översiktsplanen har en tidshorisont till 2050 och ger vägledning för efterföljande planering och byggande.

Kungälv kommun har getts möjlighet att yttra sig över förslaget och samrådet pågår från den 25 januari till 10 april 2023.

Översiktsplanen tar avstamp i Tjörns kommuns vision Möjligheternas ö hela året och för hela livet. Tjörn 2035 är en åretruntlevande ö för livets alla faser. Företagsamhet, småskalighet och närhet är kommunens kännetecken. Havet, det öppna landskapet och kulturen är kommunens unika värden. Visionen anger att Tjörn ska uppnå 20 000 invånare 2035. Under översiktsplanarbetets gång har dock detta reviderats, och översiktsplanen tar höjd för 20 000 invånare år 2050.

Den fråga som främst berör Kungälv kommun är frågan om kollektivtrafik och förslaget om en färja från Rönnäng till Kungälv. Förvaltningens bedömning är positiv till förslaget och denna typ av färjetrafik och främst på sommarhalvåret. Dock är bedömningen att en angöring i Tjuvkil inte är genomförbar med tanke på logistik och utrymmesbehov. Förslaget är att den s.k. Rökan (tidigare brofästet på Vrångholmen) alternativt Marstrand är en lämpligare angöringsplats.

Förvaltningen instämmer i att vattenförsörjning är en viktig regional och mellankommunal fråga. Såsom anges i Tjörns ÖP bidrar Kungälv kommun genom en anslutning till Stenungssunds kommun.

Förutom dessa mellankommunala frågor så har kommunerna flera beröringspunkter bl.a. kopplat till havet avseende maritima näringar, naturskydd och friluftsliv. Dessa frågor hanteras i den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för havet i Tjörns och Orusts kommuner.

### Juridisk bedömning

Översiktsplaner hanteras enl. plan- och bygglagen (PBL) vilken anger processen kring samråd och granskning där närliggande kommuner ges möjlighet att yttra sig kring mellankommunala frågor.

### Förvaltningens bedömning

#### Bakgrund

Tjörns kommun har tagit fram ett förslag till ny översiktsplan som på en övergripande nivå visar hur kommunen vill att mark och vatten ska användas, utvecklas och bevaras. Översiktsplanen har en tidshorisont till 2050 och ger vägledning för efterföljande planering och byggande.

Samrådet pågår från den 25 januari till 10 april 2023. Planförslag med tillhörande handlingar enligt nedan finns på kommunens hemsida <http://www.tjorn.se/oversiktsplan>  
Kortversion av Tjörns ÖP ligger som bilaga till tjänsteskrivelsen.

Tjörns kommun vill se en ny färja mellan Rönnäng och Tjuvkil för att avlasta Tjörnbron då den är som hårdast trafikerad. Förslaget anger att färjan bör angöra Åstol och Dyrön för att öka tillgängligheten till dessa öar. En sådan färja menar man i ÖPn skulle fylla en funktion för såväl boende som besökare och utgöra en alternativ färdväg för arbetsresor till Kungälv och Göteborg. Kollektivtrafik till Kungälv och Göteborg bör ansluta till färjeläget på fastlandssidan.

Säker vattenförsörjning förutsätter mellankommunala och regionala samarbeten. Genom Göteborgsregionen (GR) förs diskussioner om hur regionen ska kunna samarbeta för att trygga det framtida dricksvattenbehovet. Utöver åtgärder inom Bö tjärn behöver Tjörns kommun fortsatt köpa dricksvatten från Stenungsund kommun. Kungälv kommun håller på att bygga ut ett norrgående ledningsstråk till kommungränsen mot Stenungsund. Tjörns kommun bör ansluta med en sjöledning mellan kommunerna samt erforderlig mottagningskapacitet i anslutningsområdet. Ett alternativ till reservvattenförsörjning är att ansluta till Orust kommun som i nuläget bygger ut sitt Va-nät i sydvästra delen av kommunen.

#### Bedömning

Den fråga som främst berör Kungälv kommun är frågan om kollektivtrafik och förslaget om en färja från Rönnäng till Kungälv. Förvaltningens bedömning är positiv till förslaget och denna typ av färjetrafik och då främst på sommarhalvåret. Dock är bedömningen att en angöring i Tjuvkil inte är genomförbar med tanke på logistik och utrymmesbehov. Förslaget är att den s.k. Rökan (tidigare brofästet på Vrångholmen) alternativt Marstrand är en lämpligare angöringsplats.

Förvaltningen instämmer i att vattenförsörjning är en viktig regional och mellankommunal fråga. Såsom anges bidrar Kungälv kommun genom en anslutning till Stenungssunds kommun.

Förutom dessa mellankommunala frågor så har kommunerna flera beröringspunkter bland annat kopplat till havet avseende maritima näringar, naturskydd och friluftsliv. Dessa frågor hanteras i den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för havet i Tjörns och Orusts kommuner.

#### **Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål**

Bedöms inte aktuellt i detta ärende.

#### **Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030**

Översiktsplanen bidrar till att nå de globala målen för hållbar utveckling genom att ge förutsättningar för att stärka kopplingarna till de större regionala kärnorna med robust infrastruktur och hållbar kollektivtrafik. Detta spelar en avgörande roll för näringsliv, bostadsbyggande, utbildningsmöjligheter och godstransportstruktur. Tjörn strävar efter att både lindra och hindra klimatförändringarna genom åtgärder i översiktsplanen.

Översiktsplanen anger hur natur- och kulturmiljöer ska värnas samtidigt som de blir tillgängliga för såväl boende som besökare. Tillgången till dricksvatten säkerställs genom mellankommunala samarbeten.

#### **Bedömning utifrån politiska styrdokument**

Bedömning gjord utifrån översiktsplan ÖP2010.

#### **Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv**

Bedöms inte aktuellt i någon större omfattning, dock innebär samarbete mellan kommuner i regionen fördelar för kommuninvånare.

#### **Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv.**

Det är av stor vikt för förvaltningen att kunna ta del samt ha en bra dialog kring strategiska mellankommunala frågor i översiktsplanesammanhang.

### **Ekonomisk bedömning**

Ärendet berör inte den kommunala ekonomin men separata mellankommunala frågor kan i genomförande innebära kostnader.

### **Förslag till kommunstyrelsen**

Kungälv's kommun har inga synpunkter på Tjörns förslag till översiktsplan avseende mellankommunala frågor, men vill påpeka att angöringsplats för eventuell personfärja bör vara på annan plats än Tjuvkiel. Förslagsvis Marstrand eller den s.k. Rökan vid tidigare brofäste på Vrångholmen.

Fredric Arpfjord  
Verksamhetschef planering o myndighet

Anders Holm  
Sektorchef samhälle och utveckling

Expedieras till: [samhallsbyggnad@tjorn.se](mailto:samhallsbyggnad@tjorn.se)

För kännedom till: [Linda.andreasson@kungalv.se](mailto:Linda.andreasson@kungalv.se)





**TJÖRNS**  
kommun

# Möjligheternas översiktsplan Samrådshandling

Möjligheternas ö – hela året och för hela livet

# Inledning och bakgrund

Detta är en sammanfattning av samrådsförslaget till ny översiktsplan. Översiktsplanen finns att läsa i sin helhet på kommunens webbplats, [www.tjorn.se/oversiktsplan](http://www.tjorn.se/oversiktsplan), antingen i en digital version med klickbara kartor eller som en traditionell rapport.

Samrådet om den nya översiktsplanen pågår mellan 25 januari och 10 april 2023. Under denna period kan du lämna synpunkter på det som presenteras i planen eller om du har andra idéer om Tjörns utveckling.

## Vad är en översiktsplan?

Alla kommuner ska ha en aktuell översiktsplan som visar kommunens syn på hur mark, bebyggelse och vatten ska användas, utvecklas och bevaras. Översiktsplanen har en tidshorisont till 2050 och ger vägledning för efterföljande planering och byggande i kommunen. Till översiktsplanen hör en miljökonsekvensbeskrivning som visar planens påverkan på miljön.

## Processen

2019 gav kommunfullmäktige samhällsbyggnadsnämnden i uppgift att ta fram en ny översiktsplan för Tjörns kommun. Den gällande översiktsplanen från 2013 bedömdes inaktuell och i behov av uppdatering. Kommunstyrelsen beslutade att låta planförslaget gå ut på samråd den 15 december 2022.

Under arbetet med att ta fram samrådshandlingen har kommunen haft dialog med medborgare via kommunens webbplats och som digitala och fysiska möten. Det som framkom under dialogtillfällena har legat till grund för översiktsplaneförslaget.

Tjörns kommun har tagit fram ett förslag till fördjupad översiktsplan för havet tillsammans med Orust kommun. Denna fördjupning var utställd för granskning under hösten 2022 och kommer när den antas vara en del av kommunens översiktsplan.

➤ Läs hela samrådsförslaget till ny översiktsplan på [tjorn.se/oversiktsplan](http://tjorn.se/oversiktsplan)



HÄR ÄR VI NU!



# Utgångspunkter

Översiktsplanen tar avstamp i kommunens vision att Tjörn ska vara en åretruntlevande ö för livets alla faser. Företagsamhet, småskalighet och närhet är kommunens kännetecken. Havet, det öppna landskapet och kulturen är kommunens unika värden. Översiktsplanen tar höjd för 20 000 invånare år 2050.

Översiktsplanen utgår från de mål, planer och program på lokal, regional och nationell/internationell nivå som har betydelse för en hållbar utveckling i Tjörns kommun. Framförallt Agenda 2030, nationella mål för byggd miljö och infrastruktur, mål om social hållbarhet och folkhälsa, hållbar regional utveckling, samt miljö- och klimatmål. Tjörns utmaningar handlar framför allt om klimatförändringar, en hållbar utveckling, kommunikationer, en åldrande befolkning och komplexa planeringsförutsättningar.

## Klimatförändringarna och en hållbar utveckling

kräver insatser på både lokal, regional och global nivå där både sociala, ekonomiska och ekologiska dimensioner beaktas. Tjörns kommun behöver hantera klimatanpassning, vattenförsörjning, skyfall och värmeböljor. Det råder brist på dricksvatten redan idag och i ett förändrat klimat växer sannolikt frågan ytterligare. Att bygga ut kommunalt vatten- och avlopp är förenat med mycket stora investeringar.

## Kommunikationer är en utmaning på Tjörn

Tjörnbron som enda fasta förbindelse till fastlandet ger en sårbarhet vid olyckor och stora trafikflöden. Särskilt under sommarhalvåret när många sommargäster och andra besökare reser till Tjörn. Restiden blir ofta svår att beräkna då långsamtgående fordon drar ned hastigheten. Många av Tjörns vägar är smala och saknar förutsättningar för säker omkörning. Det saknas också ofta gång- och cykelbana.

## Tjörn har en åldrande befolkning

Det ger en ökad försörjningskvot, alltså att de i arbetsför ålder ska försörja en större andel av befolkningen. För att få yngre och barnfamiljer att flytta in eller stanna kvar krävs att det finns bostäder som passar i livets olika skeden. Tjörns bostadsbestånd domineras av småhus med eget ägande. Genom att öka variationen i bostadsbeståndet går det att initiera flyttkedjor och frigöra bostäder i det befintliga beståndet som passar för yngre och barnfamiljer.

## Tjörn har komplexa planeringsförutsättningar

Många planarbeten kräver stor arbetsinsats men resulterar i få bostäder eller annan bygggrätt. Det är en utmaning att hitta lämplig mark att bebygga då många områden har höga värden och därför bör bevaras och utvecklas utifrån nuvarande användning. Natur- och kulturmiljöerna formar och ger Tjörn sin unika karaktär. Dessa värden är en stor tillgång och resurs för såväl boende som besökare.



Foto: Mostphotos



## Vad säger lagen?

Plan- och bygglagen (2010:900) anger att varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunen. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande, men ska ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Planen ska även ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas, och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras.



## Var kan jag se förslaget?

Samrådsförslaget ställs ut i kommunhuset i Skärhamn och på Häggvallsskolan i Höviksnäs. Läs hela samrådsförslaget till ny översiktsplan på [www.tjorn.se/oversiktsplan](http://www.tjorn.se/oversiktsplan)

## Vi vill veta vad du tycker!

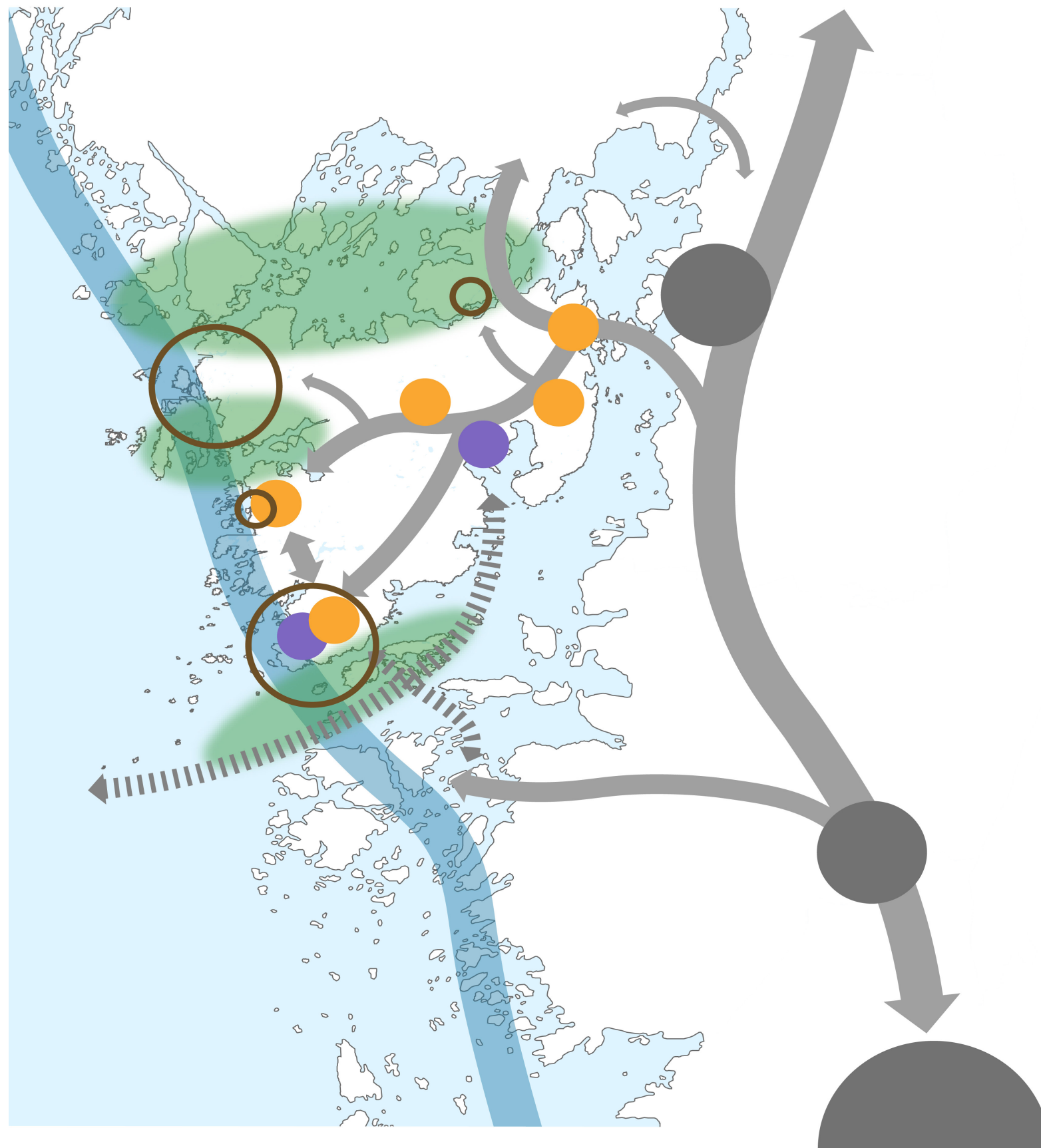
Lämna gärna dina synpunkter digitalt. Skanna QR-koden nedan så kommer du direkt till den digitala översiktsplanen där du kan lämna så många synpunkter du vill.



Du kan också skicka synpunkter till [samhallsbyggnad@tjorn.se](mailto:samhallsbyggnad@tjorn.se) eller skicka ett brev till Tjörns kommun Samhallsbyggnadsförvaltningen 471 80 Skärhamn

# Utvecklingsstrategi

Utvecklingsstrategin visar kommunens viljeinriktning för långsiktig samhällsutveckling på Tjörn. I strategikartan redovisas även viktiga regionala samband och strukturer.





### Serviceorter

Bebyggelseutveckling ska koncentreras till serviceorterna Skärhamn, Rönnäng-Bleket, Myggenäs, Höviksnäs och Kållekärr för att stärka underlaget för och dra nytta av befintlig service. Skärhamn ska fortsätta utvecklas som Tjörns centralort med stort utbud av samhällsservice, handel, kultur, bostäder och arbetsplatser.



### Hamn och verksamheter

Kommunens större samlade verksamhetsområden finns i anslutning till godshamnen i Vallhamn (Vallhamn och Svanvik) och Rönnängs fiskehamn (Stansvik). Båda hamnarna är av riksintresse och ska värnas avseende funktion och anslutande infrastruktur på land och hav.



### Levande landsbygd

Tjörn har en levande landsbygd där en stor andel av kommuninvånarna bor och verkar. Landsbygden ska utvecklas så att fler kan bosätta sig här.



### Större besöksmål

Besöksnäringen ska utvecklas på ett hållbart sätt. För att möjliggöra och främja fortsatt stark besöksnäring behöver förutsättningar kring stora besöksmål utvecklas. Framför allt avseende trafiksäkerhet, avfallshantering, tillgänglighet för icke bilburna, samt parkering för bil och buss.



### Regional kärna

Tjörn har starka ömsesidiga kopplingar till göteborgsregionen och dess delregionala kärnor. Förutsättningarna för hållbart resande mellan Tjörn och regionala målpunkter ska värnas och utvecklas för att främja bekväm arbetspendling och därmed underlätta helårsboende på Tjörn, samt för att främja besöksnäring och regional tillgänglighet till kusten.



### Kustled

Tillgängligheten till havet och skärgården är grundläggande för Tjörns attraktivitet. Förutsättningarna för ett hållbart båtliv ska utvecklas. Tjörn stödjer den regionala visionen om kollektivt båtresande längs kusten.



### Kustvärdekärna

Områden med mycket höga natur-, kulturmiljö- och rekreationsvärden. Utveckling av friluftslivet ska ske så att befintliga värden på land och i hav bevaras, värnas och stärks.



### Förbindelsestråk på land

Förutsättningarna för hållbart resande mellan Tjörn och dess regionala målpunkter ska värnas och utvecklas för att underlätta bekväm arbetspendling och därmed helårsboende på Tjörn, samt för att främja besöksnäring och regional tillgänglighet till kusten.










### Förbindelsestråk på vatten

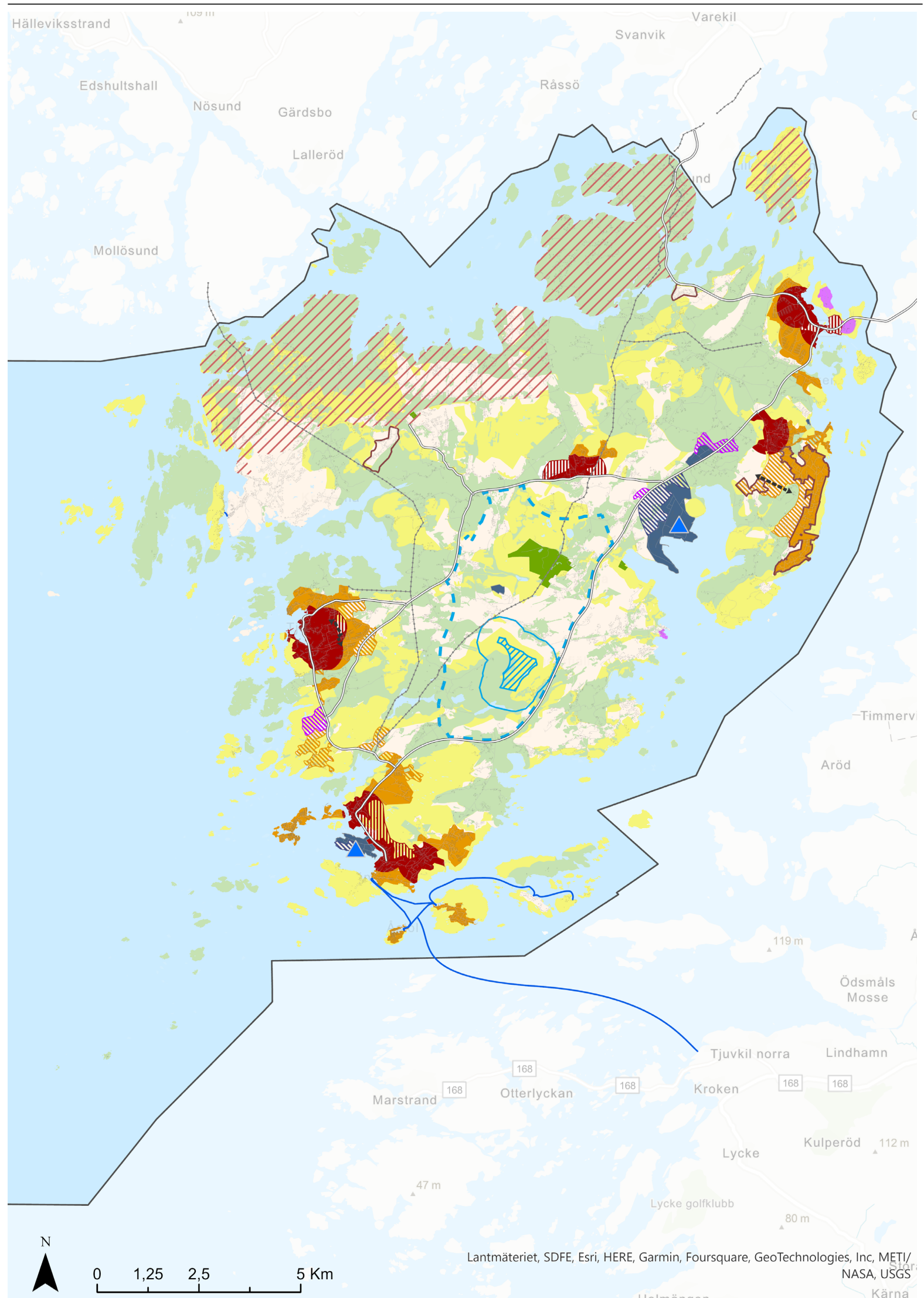
Farlederna ska värnas avseende sjöfartens framkomlighet till godshamnen i Vallhamn. Farlederna till Skärhamn och Rönnängs hamnar ska värnas för fiskerinäringen och andra godstransporter.

Färjeförbindelse för persontrafik mellan Rönnäng och Kungälv kommun för såväl arbetspendling som besöks trafik.

# Mark- och vattenanvändning

Mark- och vattenanvändningskartan visar hur kommunen avser använda, bevara och utveckla Tjörns mark och vatten. Nedan finns en teckenförklaring som tillhör mark- och vattenanvändningskartan med kort beskrivning av kommunens ställningstaganden.

	Centrumnära		Skyddade områden
	Utbyggnadsområde centrumnära		Landsbygd med höga natur- och kulturmiljövärden
	Yttre del		Övrig landsbygd
	Utbyggnadsområde yttre del		Högriskområde VA
	Omvandlingsområde		Större fritidsanläggning (utanför serviceorterna)
	Verksamheter (ej störande)		Vatten
	Utbyggnadsområde verksamheter ej störande		Område för vindkraftsanläggning
	Verksamheter och industri		Skyddzon vindkraftsanläggning
	Utbyggnadsområde och industri		Mindre vindkraftverk kan prövas
	Huvudvägnät		Större kraftledning
	Nya vägar		
	Färjelinjer		
	Större hamn		



## Blandad bebyggelse

### Centrumnära

Områden inom 500 meter från centrumpunkter i serviceorter. Områdena rymmer blandad bebyggelse med centrumändamål, bostäder, samhällsservice, fritidsanläggningar och verksamheter som inte är störande för sin omgivning.

Centrumnära områden ska förtätas och kompletteras med ytterligare bebyggelse och mötesplatser. Blandade funktioner med handel, kontor, samhällsservice och bostäder i varierande boendeformer ska eftersträvas.

### Yttre del

Yttre delar av serviceorter samt övriga tätbebyggda miljöer. Områdena rymmer framför allt bostäder och samhällsservice, men har även inslag av andra funktioner, såsom verksamheter som inte är störande för sin omgivning.

Serviceorternas yttre delar ska förtätas och kompletteras där det är möjligt med hänsyn till kringliggande bebyggelse, trafikutformning och påverkan på landskapsbilden. Vid planläggning av nya bostäder ska varierade boendeformer eftersträvas.

### Omvandlingsområde fritidshusbebyggelse

Områden där omvandling från fritidshus till permanentboende bör främjas genom planändring för ökade byggrätter. Områdena har kommunalt VA eller ingår i förslaget till ny VA-plan för utbyggnad av kommunalt VA, samt bedöms ha tillräckligt god tillgänglighet till service och kommunikationer.

## Verksamheter och industri

### Verksamheter och industri

Områden för storskaliga eller transportorienterade verksamheter som inte bör blandas med bostäder då de kan vara störande för sin omgivning. Områdena ska utvecklas genom förtätning och komplettering av verksamheter där det är möjligt. Bostäder ska inte medges.

Utbyggnadsområden för verksamheter och industri finns vid Vallhamn och Stansvik.

### Ej störande verksamheter

Områden för småskalig och icke störande verksamheter.

## Transportinfrastruktur

### Huvudvägnät

Huvudvägnätet utgörs av väg 160, 169, 721 och 723. Huvudvägnätet binder ihop kommunens serviceorter och utgör viktiga transportstråk för alla trafikslag, kollektivtrafik och godstransporter.

### Nya vägar

Nya länkar i vägnätet i Skärhamn och Höviksnäs för att avlasta befintligt vägnät eller för att skapa sammanhängande vägnät i samband med ny bebyggelse.

### Färjelinjer

Färjetrafik för persontrafik ska finnas till ör med permanentboende befolkning. Strategiskt belägna kajer ska värnas så att framtida färje- och annan båttrafik inte försvåras.

Ny färjelinje föreslås mellan Rönnäng och Kungälv, med stopp på Åstol och Dyrön och vidare anslutning mot Göteborg.

### Större hamn

Befintliga hamnar för gods-transporter till havs ska kunna utvecklas för ytterligare hantering och omlastning av gods.

## Natur och friluftsliv

### Skyddade områden

Områden som utgörs av regionalt värdefulla odlingslandskap, jordbruksmark, naturreservat, Natura 2000-områden och vattenskyddsområden. Detta innebär att områdena är skyddade på sådant sätt att det sällan är möjligt att medge ny bebyggelse.

### Områden med höga natur- och kulturmiljövärden

Områden som utgörs av tätortsnära natur, oexploaterade områden, känsliga berghällar, strandkyddade områden, riksintresse för friluftsliv, naturvård och kulturmiljö, områden med höga natur- eller friluftsvärden enligt kommunens naturvårdsprogram och områden med höga kulturmiljövärden enligt kommunens kulturmiljöprogram. Områdenas höga natur- och/eller kulturmiljövärden medför att det ofta är olämpligt att medge ny bebyggelse.

### Övrig landsbygd

Övrig mark, skog, berghällar som inte är lika exponerade i landskapsbilden, spridd bebyggelse samt sammanhängande grupper av bebyggelse. I vissa fall är bebyggelsen planlagd. Pendelparkeringar vid strategiska lägen fyller en viktig funktion för tillgång till kollektivtrafik för boende på landsbygden.

Kommunen är generellt positiv till förhandsbesked och bygglov för nya verksamheter och bostäder.



### Högriskområde VA

Områden med många enskilda avlopp och känslig miljö i Stigfjorden. Prövning av ny bebyggelse och utbyggnader som kan medföra omvandling till permanentboende ska ske mycket restriktivt. Vid varje prövning krävs en fördjupad utredning om hur en långsiktigt hållbar vatten- och avloppslösning kan uppnås.

### Större fritidsanläggning (utanför serviceorterna)

Golfbana, ridklubbar med mera. Befintliga fritidsanläggningar ska kunna fortsätta utvecklas på platsen. Fritidsanläggningar finns även i serviceorterna. Framförallt i centrumnära lägen.

### Sjöar och vattendrag

Vattenkvaliteten i sjöar och vattendrag får inte försämrats. Sjöars och vattendrags naturvärden ska värnas.

### Havsområde

Se fördjupad översiktsplan för havet i Tjörns och Orusts kommuner.

## Energianläggningar

### Område för vindkraftsanläggning

Inom området får vindkraftsanläggningar om två eller flera vindkraftverk mellan 50 och 105 meter prövas.

### Skyddszon vindkraftsanläggning

Skyddszon kring område för vindkraftsanläggning om 500 meter. Inom skyddszonen ska nya bostäder eller anläggningar som kan motverka etablering av vindkraftverk inte tillåtas.

### Mindre vindkraftverk kan prövas

Inom området kan enstaka vindkraftverk med totalhöjd under 50 meter prövas. Prövning sker genom bygglov.

### Kraftledning

Kraftledningar om 40 kV.

Klädesholmen. Foto: Maria Johannessen



# Allmänna intressen

Översiktsplanen har generella rekommendationer (inriktningar) om allmänna intressen. Dessa gäller inom hela kommunen när detaljplaner ska upprättas, samt vid prövning av bygglov, förhandsbesked eller andra tillstånd om mark och vattenanvändning.

## Hushållningsbestämmelser

Samhällsplanering innebär en avvägning mellan olika intressen. Hushållningsbestämmelserna i miljöbalkens tredje och fjärde kapitel anger olika mark- och vattenområden som är av allmänt intresse. Med allmänna intressen menas sådana som är gemensamma och inte knutna till någon enskild fastighet eller verksamhet. Mark- och vattenområden av allmänt intresse ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som motverkar avsedd användning.

Syftet med bestämmelserna är att lyfta fram de intressen som ska väga särskilt tungt vid prövning av ändrad markanvändning. Hushållningsbestämmelserna ger stöd för hur konflikter kan hanteras mellan olika intressen. Den slutliga prövningen av allmänna intressen sker i samband med detaljplanering eller tillståndsgivning.

Allmänna intressen som är särskilt värdefulla och av betydelse för hela landet kallas riksintressen. Riksintressen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada deras värden.



Sкульптур i Blåne. Foto: Maria Johannessen



Läs hela samrådsförslaget till ny översiktsplan på [www.tjorn.se/oversiktsplan](http://www.tjorn.se/oversiktsplan)



## §

### Vad säger lagen?

Mark- och vattenområden ska användas för de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning (plan- och bygglagen 2 kap 2§ och miljöbalken 3 kap 1§).

Planläggning ska ta hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden, samtidigt som den ska främja:

1. En ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder.
2. En från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper.
3. En långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror samt goda miljöförhållanden i övrigt.
4. En god ekonomisk tillväxt och en effektiv konkurrens.
5. Bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet (plan- och bygglagen 2 kap 3§)

## Gestaltad livsmiljö

Gestaltad livsmiljö rör både ny och befintlig bebyggelse i såväl städer som landsbygd. Sedan 2018 finns ett nationellt mål att arkitektur, form, design, konst och kulturarv ska tas tillvara i samhällsbygget.

## Bostäder

Alla har rätt att leva i goda bostäder i en stimulerande och trygg miljö. Målet är långsiktigt väl fungerande bostadsmarknader där efterfrågan möter ett utbud av bostäder som svarar mot behoven på ett sätt som är ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart.

## Samhällsservice

Samhällsservice måste byggas ut i takt med bostadsbyggandet och befolkningsutvecklingen. Det behövs flera nya förskolor och grundskoleplatser, samt bostäder för äldre.

## Näringsliv

Ett starkt näringsliv med framgångsrika företag är en förutsättning för kommunens och regionens utveckling. Tjörn är en del av Göteborgsregionen, som skapar förutsättningar för ökad sysselsättning och tillväxt i hela Västsverige. Genom förbättrade pendlingsmöjligheter kan en regionförstoring uppnås. Tjörns lokala arbetsmarknad behöver utvecklas i samklang med befolkningstillväxten.

## Natur- och vattenmiljöer

I Tjörns kommun finns viktiga natur- och vattenmiljöer i både land-, sötvattens- och marina områden. Här finns skyddade områden såväl på land som till havs. Kommunens naturvårdsprogram, kartläggning av grön infrastruktur och inventeringar är viktiga lokala kunskapsunderlag.

## Kulturmiljö

Människans påverkan och avtryck i landskapet utgör vår gemensamma kulturmiljö. Det kan vara hagar, ängar, odlingsmark, fornlämningar, stigar, vägar, bebyggelse och lämningar från tidigare byggnader. Kulturmiljön påverkar vår upplevelse av tillhörighet och kontinuitet.

## Friluftsliv

Närhet till natur och grönska ger förutsättningar för rekreation och friluftsliv och bidrar därmed till fysisk aktivitet, god folkhälsa och välmående. Tjörn ingår i ett större område av riksintresse för friluftsliv, som omfattar södra Bohuslänns kust.



## Miljö- och riskfaktorer

Enligt plan- och bygglagen ska bebyggelse lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till människors hälsa och säkerhet. Risker som kan påverka människors hälsa och säkerhet handlar framför allt om ett framtida klimat, luft- och vattenkvalitet, miljöfarliga verksamheter, förorenade områden, farligt gods, buller och vibrationer, skyddsavstånd till djurhållning, brandrisk och strålning.

## Kommunikationer & infrastruktur

Tjörns transportsystem är sårbart, har bristande säkerhet och tillgänglighet samt är bil- och fossilberoende. Trafikflödena har stora säsong- och dygnsvariationer vilket tillsammans med begränsade vägbredder och en hög andel långsamtgående fordon skapar kapacitetsproblem på framför allt väg 160, 169 och Tjörnbröarna.

## Energiförsörjning

Hållbar energiförsörjning förutsätter resurssnål energiproduktion med förnybara källor, säkra och tillräckliga kraftledningar och effektiv energianvändning bland hushåll och näringsliv. Kommunen håller på att ta fram en energi- och klimatplan för 2021–2024. Tjörn har som mål att få en effektiv och hållbar energiförvaltning samtidigt som utsläpp av växthusgaser reduceras.

## Vatten & avlopp

Väl fungerande vattenförsörjning och avloppshantering utgör grundläggande förutsättningar för en långsiktigt hållbar och robust samhällsutveckling. En växande befolkning, samtidigt som de stora säsongsvariationerna kvarstår, förutsätter robusta och effektiva lösningar.

## Riksintressen

Områden av riksintresse regleras i miljöbalkens 3:e och 4:e kapitel. Enligt plan- och bygglagen ska kommunen, i översiktsplanen, redovisa hur den avser att ta hänsyn till de redovisade riksintressenas värden. Riksintressen får inte påtagligt skadas. Vid framtagandet av en översiktsplan kan kommunen i dialog med länsstyrelsen både ifrågasätta och ytterligare fördjupa och konkretisera de anspråk som har pekats ut av berörda statliga myndigheter.

# Vi vill veta vad du tycker om Tjörns översiktsplan!

Samrådet pågår under 25 januari 2023 till 10 april 2023.  
Lämna dina synpunkter senast den 10 april 2023!

Du kan även lämna dina synpunkter skriftligen via mejl till [samhallsbyggnad@tjorn.se](mailto:samhallsbyggnad@tjorn.se) eller skicka brev till Tjörns kommun Samhallsbyggnadsförvaltningen 471 80 Skärhamn.



Skanna mig!

[tjorn.se/översiktsplan](https://tjorn.se/oversiktsplan)



**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

Sid 1 (3)

## Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn  
Johan Hellborg

2023-01-12

### **Beslut om planuppdrag för Detaljplan för bostäder, del av Kärna 18:1, del av Torsby 1:8, Torsby 1:9 och Torsby 1:37 (Dnr KS2022/2352-1)**

#### **Sammanfattning**

Förslaget innebär att arbetet med detaljplan för bostäder, del av Kärna 18:1, del av Torsby 1:8, Torsby 1:9 och Torsby 1:37 påbörjas.

Kommunstyrelsen beslutade 2021-11-17 att ge två positiva planbesked (KS2021/0906 §335/2021 och KS2021/1265 §336/2021) och att detaljplanen ska planläggas med byggherredriven planprocess, samt att byggnationen inte får starta förrän vattenfrågan är löst för området. Exploatören önskar bebygga området med ca 20 småhus.

Verksamhetens bedömning är att planläggning för bostäder, del av Kärna 18:1, del av Torsby 1:8, Torsby 1:9 och Torsby 1:37 kan påbörjas men ska inte planläggas med byggherredriven planprocess enligt beslutat planbesked.

#### **Juridisk bedömning**

Planläggningen kommer att hanteras utifrån plan- och bygglagen.

Vid tidpunkt för detta beslut gäller Plan- och bygglag (2010:900) ändrad t.o.m. [SFS 2022:1122].

#### **Förvaltningens bedömning**

##### **Bakgrund**

Planläggningen påbörjades genom en planansökan från BOKAB. Syftet med ansökan var att bygga ca 20 småhus.

Kommunstyrelsen beslutade 2021-11-17 att ge positivt planbesked (KS2021/0906 §335/2021 och KS2021/1265 §336/2021) och att detaljplanen ska planläggas med byggherredriven planprocess, samt att byggnationen inte får starta förrän vattenfrågan är löst för området.

Planområdet innefattar del av fastigheterna Kärna 18:1, del av Torsby 1:8, Torsby 1:9 och Torsby 1:37. Fastighetsägaren till Kärna 18:1 är BOKAB, fastighetsägaren till Torsby 1:8 är Kungälv kommun, fastighetsägare till Torsby 1:9 och Torsby 1:37 är Kärna Lokal utvecklings AB och Västerhöjdens Mark AB.

Planområdet är relativt kuperat och sluttande, med omväxlande berg i dagen och obebyggd skogsmark/vegetation. Söderut ligger befintlig bostadsbebyggelse, mot sydväst pågår byggnation av nya bostäder. Den föreslagna nya bebyggelsen kommer att ansluta till denna bebyggelse. Höjdskillnaden inom det aktuella området är 15-20 meter, lägst i sydost för att klättra upp mot toppen av berget i nordväst.

##### **Yttranden**

---

Postadress: Kungälv kommun, 442 81 Kungälv. Besöksadress: Ytterbyvägen 2, 442 30 Kungälv.  
Telefon: 0303-23 80 00. E-post: kommun@kungalv.se

www.kungalv.se

Det har kommit in tre yttranden från exploatörerna. De vill att planen ska bedrivas med byggherredriven planprocess, i enlighet med tidigare givna planbesked. De har tillsammans god kompetens för att driva en detaljplan samt god lokalkännedom. För vidare information se bilagorna.

#### Bedömning

Inom planarbetet behöver en rad utredningar tas fram för att utreda förutsättningarna för bebyggelse på platsen. De utredningar som togs fram för den detaljplan som täcker delar av det nu aktuella området kan sannolikt utgöra underlag i en ny planläggning. Kompletterande utredningar behövs sannolikt avseende exempelvis VA, dagvatten/skyfall, arkeologi, trafik, naturvärden, geoteknik/bergteknik och buller.

För att minimera påverkan på naturen bör planläggning ske så att vägdragning och tomter anpassas till terrängen så långt det är möjligt. Hur trafiken från nya bostäder bäst ansluts till vägnätet får studeras noggrannare under planläggning. Att även skapa rena gång- och cykelvägskopplingar från området till målpunkter i Kärna centrum är mycket viktigt för tillgängligheten. Det aktuella området ligger fågelvägen bara cirka 400-800 meter från centrala Kärna, med skola, förskola, busstation, livsmedelsbutik m.m. Dock saknas gena kopplingar, det faktiska avståndet är i dagsläget över 1 km. Trafiklösningar får studeras noggrannare i planläggningen, särskilt hur korsningen Vedhallsvägen/Västerhöjdsvägen bör utformas.

Verksamhetens bedömning är att planläggning för bostäder, del av Kärna 18:1, del av Torsby 1:8, Torsby 1:9 och Torsby 1:37 kan påbörjas men ska inte planläggas med byggherredriven planprocess enligt beslutat planbesked.

Denna bedömning är gjord eftersom planområdet har många frågor som behöver lösas tillsammans, varav några sträcker sig utanför tänkt område för detaljplanen samt att det är flera exploatörer.

#### **Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål**

Den föreslagna åtgärden bedöms gå i linje med kommunfullmäktiges strategiska mål om ökad samordning mellan infrastruktur och byggnation och kommunstyrelsens resultatmål om planberedskap.

#### **Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030**

*Hållbara städer och samhällen* – Föreslagen planläggning bedöms gå i linje med målet, då nya bostäder av bostadsformer uppförs i närheten befintlig service och infrastruktur.

#### **Bedömning utifrån politiska styrdokument**

Kommunens gällande översiktsplan anger för större delen av aktuellt område markanvändning bostad. En mindre del ligger utanför tätortsavgränsningen för Kärna och specificerar därför ingen särskild markanvändning. Syftet med tätortsavgränsningarna är att tydliggöra översiktsplanens inriktning mot en mer koncentrerad bebyggelse. Innanför tätortsavgränsningen ska respektive tätorts utbyggnadsbehov av bostäder och verksamheter kunna tillgodoses.

#### **Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv**

Att skapa nya bostäder på en plats i direkt anslutning till befintlig infrastruktur och kommunal service bedöms vara fördelaktigt ur ett medborgar- och skattebetalarperspektiv. Nya bostäder på den aktuella platsen ligger i närheten av förskolor och skolor samt grönområden, vilket bedöms vara positivt ur ett barnperspektiv. Att bebygga området innebär dock att natur som befintliga boende i närheten kan nyttja försvinner. Under planläggningens gång kommer det finnas möjlighet för närboende att lämna synpunkter på

den föreslagna nya bebyggelsen.

### **Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv.**

Planläggningen bedöms inte påverka arbetsmiljön negativt.

### **Ekonomisk bedömning**

Kostnaden som upprättandet av detaljplanen medför ska betalas av exploatören. Ett plankostnadsavtal ska upprättas innan planarbetet fortsätter. Exploatören kan komma att betala utbyggnad av infrastruktur och VA inom planområdet, fastighetsrättsliga åtgärder och medfinansiering av infrastruktur utanför planområdet.

### **Förslag till beslut**

1. Förvaltningen får i uppdrag att upprätta detaljplan för del av Kärna 18:1, del av Torsby 1:8, Torsby 1:9 och Torsby 1:37.
2. Detaljplanen förväntas antas tidigast 2024.

Fredric Arpfjord  
Verksamhetschef planering och myndighet

Anders Holm  
Sektorchef samhälle och utveckling

Expedieras till: [Daniel.ahman@kungalv.se](mailto:Daniel.ahman@kungalv.se)  
[Lars.pettersson@kungalv.se](mailto:Lars.pettersson@kungalv.se)  
[clas@darvik.se](mailto:clas@darvik.se)  
[hakan.olsson@fforum.se](mailto:hakan.olsson@fforum.se)  
Gunilla Carlsson Gremner, Planenheten

För kännedom till: Ida Brogren, Enhetschef plan  
Anna Hedlin, Planenheten  
Johan Hellborg, Planenheten





**From:** Lars Pettersson  
**Sent:** Fri, 3 Feb 2023 09:42:08 +0000  
**To:** Johan Hellborg  
**Subject:** Sv:

Hej!

Enligt vårt samtal nyss så klargjorde jag förhoppningsvis vår ställning i att redan beslutat planbesked skall gälla.

Här kommer ett utdrag från tidigare beslut.

### *Beslut*

*1. Ett positivt planbesked ges, enligt 5 kap. 2 § Plan- och bygglagen (PBL).*

*2. Torsby 1:8 1:9 och 1:37 planläggs med byggherredriven planprocess.*

*Byggnationen får inte starta förrän vattenfrågan är löst för området.*

Bokab ser det som mycket angeläget att vi byggherrar gemensamt får fortsätta planera områdena som vi kommit långt med.

Vi har mycket god kommunikation mellan oss exploitörer. Vi har beställt och genomfört arkeologi steg 1 och beställt steg 2.

Vi har beställt naturinventering och skall genomföras i vår. Vi har skissat olika lösningar för samtliga tre områden samt diskuterat fram olika lösningar.

Gällande sakägare och samfälligheter ser vi inga problem med att kommunen kontaktar dem även om vi har en byggherredriven process.

Det sker i den byggherredriva planen för bland annat Bovieran och det är inga problem.

Vi har också själva mycket god kunskap om de samfälligheter som finns samt de enskilda vägar som finns i området.

Kommunen har redan fattat ett beslut att det skall drivas i byggherredriven process samt underförstått att vi skall se till att planen ligger klar när VA är framme med sina nya ledningar till området.

Att kommunen underlåtit att bestämma en tidpunkt för start innebär inte att vi inte går i gång med vår process för att motsvara ställda förväntningar.

Att sedan Bokab är med i planläggningen som drivit planer sedan 1969 och för som alltid har Kungälv's bästa för ögonen gör ju inte det hela sämre. 😊

Jag hoppas att det är klart att Bokab vill fortsätta denna process som byggherredriven samt att vi ser positivt på att kommunen kommer med i projektet snarast möjligt.

Avseende planering för övriga områden kan vi ha en fortsatt dialog kring det men att det inte bör påverka/inverka i detta beslut.

-  
Nedan är ett utdrag ur PBL

**PBL 5 §** Av planbeskedet ska det framgå om kommunen avser att inleda en planläggning.

Om kommunen avser att inleda en planläggning, ska kommunen i planbeskedet

1. ange den tidpunkt då planläggningen enligt kommunens bedömning kommer att

a) inledas, och

b) ha lett fram till ett slutligt beslut om att anta, ändra eller upphäva en detaljplan eller ändra eller

upphäva områdesbestämmelser, och  
2. redovisa vilket planeringsunderlag som sannolikt kan behövas vid planläggningen, om den som har gjort begäran om planbesked vill få besked om det.

Mvh

**Lars Pettersson**

Verkställande Direktör

Tel: 0706-329089

Trädgårdsgatan 9, 442 30 Kungälv

[lars.pettersson@kungalv.se](mailto:lars.pettersson@kungalv.se)

[www.bokab.nu](http://www.bokab.nu)



---

**Från:** Johan Hellborg <johan.hellborg@kungalv.se>

**Skickat:** den 3 februari 2023 08:32

**Till:** Lars Pettersson <lars.pettersson@kungalv.se>

**Ämne:** Sv:

Hej !

Jag tänkte kolla med dig om detaljplanen för Torsby. Som jag förstod det på USU så vill ni ändå gå på byggherredriven planprocess. Jag har fått i uppdrag att höra vad ni har för argument för att driva den så istället för att den drivs av kommunen och föra vidare det till politikerna senast på tisdag.

Skulle du kunna skriva era tankar om varför ni vill att den blir byggherredriven, och mejla mig eller [Kungalvs.kommun@kungalv.se](mailto:Kungalvs.kommun@kungalv.se) ärende KS2022/2352 - Detaljplan för bostäder, del av Kärna 18:1, del av Torsby 1:8, Torsby 1:9 och Torsby 1:37.

Jag har pratat med Clas Darvik som också vill att den planläggs byggherredriven, han kommer att skicka in deras argument om det.

Sen hörde jag att ni även funderade på om man kunde ta med det tredje planbeskedet, det kommer inte att vara med i förslaget till beslut till KS nästa möte men vi kanske skulle kunna diskutera frågan vidare om ni är intresserade av det.

Med vänliga hälsningar,

**Johan Hellborg**  
Plankoordinator

---

Kungälv kommun  
Planenheten  
Sektor Samhälle och Utveckling  
442 81 Kungälv

Telefon: 0303-23 95 90  
mobil: 0723-91 03 50  
e-post: [Johan.hellborg@kungalv.se](mailto:Johan.hellborg@kungalv.se)

---

**Från:** Lars Pettersson <[lars.pettersson@kungalv.se](mailto:lars.pettersson@kungalv.se)>

**Skickat:** den 2 februari 2023 16:06

**Till:** Johan Hellborg <[johan.hellborg@kungalv.se](mailto:johan.hellborg@kungalv.se)>

**Ämne:**

Hej!

Missade ditt samtal. Försökte ringa dig.

Ring mig om det var något ni ville.

Mvh

**Lars Pettersson**

Verkställande Direktör

Tel: 0706-329089

Trädgårdsgatan 9, 442 30 Kungälv

[lars.pettersson@kungalv.se](mailto:lars.pettersson@kungalv.se)

[www.bokab.nu](http://www.bokab.nu)



**From:** Clas Darvik  
**Sent:** Fri, 3 Feb 2023 12:33:19 +0100  
**To:** Johan Hellborg  
**Subject:** Re: Detaljplan för Torsby 1:9 och Torsby 1:37

Hej Johan!

Västerhöjden Mark AB som jag företräder, är mycket angelägna om att detaljplanearbetet bedrivs som en sk byggherredriven process. Dels har vi redan gjort en hel del förberedelsearbete ihop med de övriga exploatörerna där vi upplever att vi tillsammans besitter en unik kompetens både kunskapsmässigt och om det aktuella området Västerhöjden. Det vore för projektet ytterst olyckligt om vi skulle bara sitta på läktaren och inte kunna bidra på bästa sätt till en bra och genomförbar detaljplan.

Västerhöjdens Mark AB ägs til 50/50 av Thomas Arvidsson (gm bolag) som driver Kärna Rör AB och jag själv Clas Darvik (gm mitt bolag Darvik Förvaltnings AB). Bolaget har vi haft tillsammans i ca 10 år men har samarbetat i mer än 30 år. Thomas är född och bor i Kärna vilket innebär att han är välkänd i samhället och känner naturligtvis många där också. Han har också 2 söner som f n är i slutfasen av sina villabyggnationer på Västerhöjden.

Jag själv är civ ing Chalmers -78 och har varit i bygg-och fastighetsbranschen i drygt 40 år. Mestadels som projektledare för både stora och små projekt i egen regi men även en hel del externa uppdrag som många gånger har innefattat detaljplaneläggning. Bland annat var jag projektledare och föredragande för den politiska styrelsen i Tre stiftelser i Göteborg under mer än 10 år (1992 -2004) vid deras nybyggnader och om- och tillbyggnader av äldreboende för ca 500 boende. På senare år har jag bland mycket annat varit projektledare och huvudägare för ett hotellprojekt, Niehku Mountain Villa i Riksgränsen Kiruna kommun. Kan nämnas att hotellet fick år 2019 utmärkelsen "Världens finaste hotellinteriör" av Unesco, FN:s organ för utbildning, vetenskap och kultur. Priset delades ut hos Unescos huvudkontor i Paris.

Västerhöjden Mark AB köpte marken Torsby 1:9 år 2012, förutom den s k Skoltomten Torsby 1:37, när detta exploateringsprojekt bildligt talat hade kört i diket. Thomas och min samlade kompetens innebar att vi kunde dela upp det planlagda området i lämpliga delar och hitta rätt tagare för varje del i detta ganska komplicerade projekt och där numera ca 80 st villor och radhus står färdiga. Genom detta arbete har vi redan starka och positiva relationer till de samfälligheter och sakägare som finns i och i anslutning till området. Vi har också varit drivande i alla de lantmäteriförrättningar som genomförts.

Vårt motto för vår verksamhet i Västerhöjdens Mark AB är att "det skall vara roligt, samhällsnyttigt och med sund ekonomi". Prio i den ordningen. Jag själv driver inte detta för att berika mig själv utan för att det är roligt, speciellt då jag bor större delen av året ute på Lövön i Kungälv kommun även om jag är skriven i Göteborg. Samma sak med Thomas och som boende i Kärna skall kunna se övriga Kärnabor i ögonen utan skämmas även efter denna detaljplan.

Sammanfattningsvis är det vår bedömning att en byggherredriven planprocess i detta fallet leder fram till en både bättre och snabbare detaljplan.

Med vänlig hälsning,  
Västerhöjden Mark AB  
Clas Darvik

2 feb. 2023 kl. 14:32 skrev Johan Hellborg <johan.hellborg@kungalv.se>:

Hej!

Vi har tagit upp ert och Bokabs planärende för beslut om planuppdrag. Vi har föreslagit att de båda planbeskeden ska prövas i en detaljplan och att den detaljplanen ska tas fram av kommunen själv.

Besluten i de båda planbeskeden är:

1. Ett positivt planbesked ges, enligt 5 kap. 2 § Plan- och bygglagen (PBL).
2. Torsby 1:8 1:9 och 1:37 planläggs med byggherredriven planprocess. Byggnationen får inte starta förrän vattenfrågan är löst för området.

Ni har alltså fått beslutat att detaljplanen ska planläggas med byggherredriven process vilket betyder att ni genom en plankonsult ska ta fram alla utredningar och planhandlingar som behövs för er plan eller tillsammans med Bokab om ni gör en detaljplan för båda områdena. Vi har som sagt föreslagit att vi på kommunen tar fram utredningar och handlingarna eftersom vi ser vissa svårigheter för dialogen med samfälligheter och sakägare samt kommunikationen mellan flera exploatörer.

Om det är så att ni vill gå vidare med att detaljplanen ska planläggas med byggherredriven planprocess, skulle ni kunna skriva det till mig eller kommunen [Kungalvs.kommun@kungalv.se](mailto:Kungalvs.kommun@kungalv.se) (ärende KS2022/2352 - Detaljplan för bostäder, del av Kärna 18:1, del av Torsby 1:8, Torsby 1:9 och Torsby 1:37) och förklara av vilken anledning ni vill gå vidare med detaljplanen med byggherredriven process.

Med vänliga hälsningar,

**Johan Hellborg**  
Plankoordinator

---

Kungalvs kommun  
Planenheten  
Sektor Samhälle och Utveckling  
442 81 Kungälv

Telefon: 0303-23 95 90  
mobil: 0723-91 03 50  
e-post: [Johan.hellborg@kungalv.se](mailto:Johan.hellborg@kungalv.se)

Vi från exploatörerna vill att planen fortsättningsvis skall bedrivas enligt tagna beslut i nämnden. Anledningen till det är att vi exploatörer har startat arbetet med att ta in information för detaljplanen samt även håller på att upphandlat planarkitekt/plankonsult samt beställt utredningar och planhandlingar.

I detta arbete med att ta fram en detaljplan är vi tre exploatörer som har en hög kompetens inom området samt även en väldigt hög lokalkännedom då vissa av exploatörer kommer från området. Vi har redan haft möte och tagit fram riktlinjer hur vi kommer att bedriva arbetet med att ta fram en byggherredriven detaljplan.

För att säkerställa att vi har hög kompetens i våra handlingar/material kommer vi att arbeta med välkända konsult företag (tex. Norkonsult, Sweco, swefa mfl) där deras kvalitetslednings system kommer att borga för att vi har högsta kvalitet på vårt underlag till detaljplanen som kommer delges kommunen.

Utöver det har vi även säkerställt att vår plankonsult har hög kompetens då han har arbetat med planprocesser och framtagande av planer i vår region under lång tid. Frågan är ställd till Gunnar Håkansson på norconsult som svarat att han kan tänka sig ta uppdraget. Utöver detta så vill jag framföra att även jag har lång erfarenhet av detta arbete med att ta fram detaljplaner då jag har jobbat med det snart femton år varav 6st är byggherredrivna detaljplaner.

När det gäller myndighetsutövningen är vi väl medvetna om att det är endast kommunen som får hantera det och här önskar vi från exploatörernas sida en tät dialog så vårt material ligger i linje med och uppfyller kommunens krav för att kunna genomföra myndighetsutövningen.

Så som Vi ser det är detta planarbete med tre exploatörer väl lämpat för att bedrivas inom ramen för byggherredriven detaljplan där samarbetet med kommunens tjänstemän är av högsta vikt för att planen skall kunna genomföras på bästa sätt. Så vår förhoppning är att man skall stå fast i tagna beslut och se fördelarna med att vi som exploatörer kan hjälpa kommunen med att ta fram underlaget till detaljplanen samt planhandlingar snabbare då vi redan har upparbetade kontakter och därför inte har långa ställtider för att få fram underlag och material. Och utifrån detta gemensamt med kommunens tjänstemän skapa en detaljplan som innehåller de kvalitéter som de boende i området kommer att efterfråga under lång tid

Med vänlig hälsning

Johan Wiman



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

Sid 1 (6)

## Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn  
Stefan Bohlin

2023-02-02

### **Riktlinjer för övertagande av VA-anläggning från avtalsansluten VA-förening (Dnr KS2022/1471)**

#### **Sammanfattning**

Sedan 2020 pågår ett arbete med att lösa in enskilda föreningar i kommunalt verksamhetsområde, flera föreningar önskar att kommunen ska ta över deras nät som redan är anslutet till kommunens ledningsnät.

Eftersom det inte finns någon praxis i hur ett övertagande av föreningar ska ske har man under arbetets gång upptäckt olikheter i föreningarna som gör att det är viktigt att kommunen tar ett beslut som gör att det ska bli så likvärdigt och rättvist som möjligt för både varje fastighetsägare/förening och för VA-kollektivet som helhet.

Under våren 2021 gjordes en översyn där tre olika alternativ för hur ett föreningsövertagande ska lösas ekonomiskt. Efter en avstämning med KS-info fick förvaltningen riktlinjen att arbeta mot ett alternativ som innebär att ett övertagande ska bli så kostnadsneutralt som möjligt för båda parter.

Vid en omvärldsbevakning konstaterades att Kungsbacka har riktlinjer som bygger på denna grundtanke och vid framtagande av förslaget till riktlinjer har Kungsbackas riktlinjer legat som grund.

Kortfattat innebär riktlinjerna att kommunen ersätter VA-föreningen för övertagen VA-anläggning med summan av servisavgifter (Sa), fastighetsavgifter (Fa) och tomtteavgifter (Tya) avseende de ändamål anslutna fastigheter har via föreningen, minus kostnader för undersökningar (Uds) och åtgärder (Åtg). Efter övertagandet faktureras motsvarande anläggningsavgifter till fastighetsägarna i föreningen. Detta innebär att vid en väl dokumenterad anläggning utan anmärkningar blir övertagandet kostnadsneutralt för både kommunen och föreningen. Vid behov av åtgärder så står föreningen för dessa indirekt då ersättningen minskas i motsvarande grad.

Förvaltningen föreslår att kommunstyrelsen godkänner Riktlinjer för övertagande av VA-anläggning från avtalsansluten VA-förening (Dnr KS2022/1471).

#### **Juridisk bedömning**

Det finns idag ingen praxis gällande föreningsövertagande och ersättningsfrågor.

Extern jurist har varit rådgivande vid framtagande av förslaget.

Den juridiska bedömningen är att förslaget inte till fullo är det mest juridiskt korrekta alternativet för att det ska bli så likvärdigt och rättvist som möjligt för både varje fastighetsägare/förening och för VA-kollektivet som helhet.

Lagen om allmänna vattentjänster (LAV) följs i och med att anläggningsavgifterna debiteras fastighetsägarna efter övertagandet. Ersättningen som man kommer överens om i det civilrättsliga avtalet kommer i de flesta fall vara högre än praxis på 30 års avskrivningstid.

Enligt Lagen om allmänna vattentjänster (LAV) § 6 är kommunen skyldig att lösa en allmän VA-anläggning om det bedöms att det behövs i ett större sammanhang för skyddet av människors hälsa och miljö. Enligt lagen är det inte tillräckligt att lösa detta via en gemensamhetsanläggning utan anläggningen ska ägas och skötas av kommunen.

Viktigt att särskilja på föreningar som skulle ingå i kommunalt verksamhetsområde (vo) och de som inte ska ingå i kommunalt vo. För de föreningar som inte bör ingå i kommunalt vo finns det ingen skyldighet för kommunen ta över föreningens VA-anläggningar.

I samråd med kommunens jurist beslutades att en extern jurist skulle vara rådgivande vid framtagande av förslaget.

## Förvaltningens bedömning

### Bakgrund

Under våren 2021 gjordes en översyn där tre olika alternativ togs fram för hur ett föreningsövertagande kan lösas ekonomiskt.

•Alt 1: Vid övertagandet betalas ett ekonomiskt restvärde ut för föreningens nät baserat på 30 års avskrivningstid och därefter debiteras inte föreningen några anläggningsavgifter. *Detta var ett tillvägagångssätt som man initialt kommunicerade till föreningarna 2020 och några inledande övertagande har följt denna princip. Vid en juridisk översyn har konstaterats att detta innebär en stor fördel för dessa abonnenter i jämförelse med övriga anslutna till VA-kollektivet. Det leder också till stora kostnader för VA-kollektivet.*

•Alt 2: Vid övertagandet betalas ett ekonomiskt restvärde ut för föreningens nät baserat på 30 års avskrivningstid därefter debiteras de anläggningsavgifter som inte tidigare har betalats av föreningen (Servisavgifter, förbindelsepunktavgifter samt tomtYTEavgifter) *Detta alternativ blir mest korrekt ur juridisk synpunkt men tar liten hänsyn till de investeringarna som medlemmarna redan bekostat vid utbyggnad av nätet.*

•Alt 3: Vid ett fungerande nät anses värdet av nätet motsvara de anläggningsavgifter som föreningen inte betalt (Servisavgifter, förbindelsepunktsavgifter samt tomtYTEavgifter). *Därmed blir det ett nollsummespel där varken föreningen eller kommunen får några kostnader vid själva övertagandet. Vid behov av åtgärder på nätet bekostas dessa av föreningen eller åtgärdas före övertagandet. Detta alternativ efterliknar kommunens "Alternativa utbyggnadsmodell" och blir det mest kostnadsneutrala för båda parter.*

De tre olika alternativen presenterades vid ett KS-info i juni 2021 och förvaltningen fick därefter styrningen att arbeta fram ett förslag på riktlinjer baserat på alternativ 3. Den 24 november 2021 gavs även uppdrag från kommunstyrelsen att kommundirektör och förvaltningen ska ta fram en uppdaterad och reviderad VA-utbyggnad i Kungälv kommun.

### Sammanfattning av förvaltningens förslag till riktlinjer

I förvaltningens framtagna förslag till riktlinjer föreslås en modell som innebär att om det inte krävs några åtgärder på föreningens ledningsnät från kommunen kommer transaktionerna gå jämnt ut. Kommunen ersätter VA-föreningen för övertagen VA-anläggning med summan av servisavgifter (Sa), fastighetsavgifter (Fa) och tomtYTEavgifter (Tya) avseende de ändamål anslutna fastigheter har via föreningen, minus kostnader för undersökningar (Uds) och åtgärder (Åtg). Enligt följande:

$$\text{Ersättning} = (\text{Sa} + \text{Fa} + \text{Tya}) - (\text{Uds} + \text{Åtg})$$

Storleken på ersättningen för övertagna VA-anläggningar varierar beroende på ledningsnätets skick, dokumentation och åtgärdsbehov. Ytterligheterna är:

- en VA-anläggning som av VA-föreningen är undersökt och väl dokumenterad och inte kräver någon åtgärd. För en sådan VA-anläggning motsvarar ersättningsbeloppet de ingående fastigheternas hela servis-, fastighets- och tomtYTEavgifter avseende de ändamål fastigheterna har via föreningen. Övertagandet blir helt kostnadsneutralt för båda parter.



- en VA-anläggning där kostnaderna för att undersöka och åtgärda VA-anläggningen är större än fastigheternas hela servis-, fastighets- och tomtteavgifter avseende de ändamål fastigheterna har via föreningen. För en sådan VA-anläggning betalas ingen ersättning ut vid övertagandet.

Principen är samma som vid som Alternativ utbyggnadsmodell där en helt ny anläggning värderas till summan av anläggningsavgifterna för förbindelsepunkter, servispunkter samt tomtteavgifter på samma sätt. I fallet med alternativ utbyggnadsmodell är nätet helt nytt och därav krävs inga åtgärder när nätet tas över.

### Omvärldsbevakning

Förvaltningen har undersökt hur andra kommuner med föreningsövertagande gör. De kommuner som förvaltningen varit i kontakt med är; Skövde, Kungsbacka, Göteborg (Kretslopp och Vatten), Tjörn, Växjö och Orust.

Skövde kommun, har politiskt antagna riktlinjer (2018). Skövde är restriktiv med föreningsövertagande. För att en förening ska bli övertagen måste de visa på att de uppfyller riktlinjens krav och att föreningen omfattas av §6, eller ligger i närheten av kommunens verksamhetsområde. Föreningens medlemmar får betala den tillkommande anläggningsavgiften enligt gällande taxa, men med avdrag för den avgift de som förening redan har betalt. Besiktningsprotokollet ligger till grund för en åtgärdsplan där åtgärderna som behövs utföras för att föreningen ska bli övertagen bekostas av föreningen. Åtgärdsplanen används också för att räkna ut restvärdet som kommunen ska ersätta ifall föreningens anläggning inte är ekonomiskt avskriven.

Kungsbacka, har politiskt antagna riktlinjer (2020) som anger hur de ska beräkna ekonomin kring övertagandet.

Kommunen betalar ut ersättning för övertagandet av VA-anläggningen till föreningen. Därefter betalar fastighetsägarna anläggningsavgift till kommunen enligt aktuell taxa. Anläggningsavgiften beräknas utifrån de nyttigheter som föreningen/fastigheten betalar för (vatten, spill, dagvatten) exklusive lägenhetsavgift. Ersättningen till föreningen sätts till samma summa som anläggningsavgiften som ska betalas efter övertagandet minus de kostnader för undersökningar som gjorts samt de åtgärder som behövs för att uppnå kommunal standard. Detta innebär att den avgiften som föreningen betalar till kommunen enbart används till åtgärder för kommunens övertagande.

Kretslopp och vatten, har inga antagna riktlinjer utan interna rutiner som följs vid föreningsövertagande. Förvaltningen är restriktiva mot föreningsövertagande och tar inte över föreningar utanför verksamhetsområde utan då skrivs i stället avtal där kostnadsfördelningen regleras. Finns det en gemensamhetsanläggning (GA) som vill bli övertagna kan kommunen göra det. Kretslopp och vatten menar på att man inte kan ha en modell som passar för alla föreningar utan hanterar de enskilda föreningar ifrån fall till fall utifrån de förutsättningar som gäller. Men de bygger hellre en ny anläggning som föreningen får betala än tar över en GA som är i för dåligt skick. De tar inte heller över samfälligheter.

Tjörn, har inte några antagna riktlinjer utan arbetar med föreningsövertagande utifrån de specifika förutsättningar som uppkommer ifrån fall till fall. De tar ofta hjälp av jurister.

Växjö, antagna principer (2017) för övertagande av gemensamhetsföreningar. Kommunen har högt ställda krav för att överta en förening och övertagandeprocessen sker i två steg. I första steget görs en förbesiktning som utreder om det finns grundförutsättningar för kommunen att ta över föreningen. Kommer förbesiktningen fram till att det krävs orimliga insatser för att få VA-anläggningen i kommunal standard, tar inte kommunen över anläggningen. Det kan vara att man inte kommer åt ledningarna för underhåll, eller att spolbil inte kan ta sig fram, dålig bärighet på väg, ledningar som går under fastigheter, hus osv.

I steg två behöver föreningen göra en noggrann teknisk genomgång av sin anläggning för att redovisa att den uppfyller Växjö 10 krav. Därefter får föreningen ta ställning till om de vill gå vidare

med övertagandet eller om de anser att det blir för dyrt att se till att den uppnår kommunal standard. För de ekonomiska transaktionerna så använder sig Växjö sig av en variant av Alternativ 2. Föreningen får betala den återstoden av anläggningsavgiften som inte redan är erlagd.

Orust, har en politiskt antagen riktlinje (2021). Den är snarlik Växjö kommuns antagna principer, där övertagande sker i två steg. Där en förbesiktning genomförs i steg 1 för att klargöra om föreningen kan vara aktuell att ta över utan att föreningen får orimliga ekonomiska insatser. I steg 2 genomförs en teknisk genomgång där brister ska åtgärdas och bekostas av föreningen, Orust kommun har 11 punkter som ska uppfyllas.

Föreningen får därtill betala anläggningsavgifter för varje fastighet, avdrag görs för den avgift de redan har betalat sedan tidigare.

Förvaltningens bedömning är att Kungsbacka kommuns riktlinjer är närmast våra tankar och därför uppfattar vi också deras antagna riktlinjer som det bästa alternativet för Kungälv kommun att följa.

#### Konsekvenser vid föreningsövertagande

En av konsekvenserna vid ett övertagande är att VA-kollektivet får ökade kostnader för drift och underhåll. Behov att personalförstärkning vid övertagande av flera föreningar är troligt. Samtidigt innebär övertagandet att VA-kollektivet får ökade brukningsavgifter, men i de flesta fall förväntas kostnader öka mer än intäkterna. Detta kommer med stor sannolikhet att innebära en påverkan på behovet av höjning av VA-taxan.

En annan konsekvens som får ses som en fördel är att kommunen kommer att ha kontroll på tillkommande anslutningar och att kommunen har ansvar och möjlighet att ta ett helhetsgrepp över utbyggnad och miljö i dessa områden.

Kvarstår föreningen kommer kommunen fortsatt sakna denna möjlighet till styrning.

#### **Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål**

Beslutet kopplas till kommunstyrelsens strategiska mål 9 och 10 om en ökad möjlighet för kommunen att bidra till minskade utsläpp i hav och vattendrag.

#### **Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030**

Beslutet handlar om en ekonomisk inriktning som kommunen tar vid föreningsövertagandet och därför är det svårt att göra en koppling till målen i Agenda 2030. Därtill så är föreningarna redan påkopplade på den kommunala VA-anläggningen så det blir ingen ytterligare större påverkan.

Gällande VA-verksamheten så har Svenskt Vatten utvecklat ett verktyg (Hållbarhetsindex) för VA-huvudmän i Sverige att använda sig av för att nå hållbarhet på sikt. Kungälv VA-verksamhet har sedan 2014 deltagit i denna undersökning där de tre grundpelarna Miljömässig hållbarhet, Hållbara tjänster för brukare och Hållbara resurser ingår.

#### **Bedömning utifrån politiska styrdokument**

Beslutet har koppling till mål nummer 6 i Programförklaring Kungälv 2030, Hållbar samhällsutveckling genom ökad samordning mellan infrastruktur och byggnation i hela kommunen.

#### **Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv**

VA-verksamheten är idag inte skattefinansierad utan är självfinansierat enligt principen att VA-verksamheten enbart tar ut de kostnader som behövs för att driva verksamheten.

De som berörs av beslut är VA-föreningar som ska bli övertagna av kommunen och VA-kollektivet i form av medlemmar som betalar till kollektivet i enlighet med beslutad VA-taxa.

Barnperspektivet bedöms inte vara relevant i detta ärende.

Eftersom det inte finns någon praxis i hur ett övertagande av föreningar ska ske är det viktigt att kommunen tar ett beslut som gör att det ska bli så likvärdigt och rättvist som möjligt för både varje fastighetsägare/förening och för VA-kollektivet som helhet.

### **Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv.**

Ett övertagande av en förening ger merarbete för förvaltningen, både för de enskilda handläggarna och för driftpersonal.

För driftpersonalen som ska underhålla och sköta den övertagna anläggningen är det viktigt att de åtgärder som behövs enligt besiktningsprotokoll blir genomförda. Annars kan driftpersonalens säkerhet och arbetsmiljö riskeras.

Det går inte att utesluta att mer personal, alternativt konsulter eller jurister behöver nyttjas för att kunna hantera handläggningen av föreningsövertaganden. Förvaltningen behöver se på helheten i arbetsbelastningen på enheten VA-teknik, beroende på bland annat antalet föreningar som vill bli övertagna.

För enheten VA-drift går det inte heller att utesluta att man på sikt kommer att behöva anställa fler drifttekniker för att sköta den allmänna VA-anläggningen, det beror också på helheten inom organisationen och hur de olika föreningarnas system är uppbyggda med t.ex. LTA-system (Lätt Trycksatt Avlopps-system).

Utifrån detta försöker förvaltningen styra takten på övertagandet av föreningar så att driftansvaret inte utökas i allt för hög takt och så att tillgängliga handläggare på VA-teknik hinner med att hantera ärendena utöver övriga uppgifter inom enhetens ansvar.

### **Ekonomisk bedömning**

Dessa riktlinjer innebär att de kostnader som VA-kollektivet får för åtgärder efter ett övertagande täcks av intäkterna från anläggningsavgifterna. Övertagandet blir kostnadsneutralt för kommunen ur investeringssynpunkt. Föreningarna kommer själva indirekt få stå för de kostnaderna som krävs för att få en kommunal standard på nätet. Detta genom att ersättningen till föreningen minskas i motsvarande grad. I de föreningar som hittills tagits över har VA-kollektivet stått för dessa kostnader och de har ofta hamnat på ca 0,5-1 Mkr. Möjligheten kommer också finnas för föreningarna att själva åtgärda felen istället för att få ett avdrag på ersättningen. Modellen innebär att den avgift som föreningen betalar till kommunen enbart används till åtgärder för kommunens övertagande.

Även om själva övertagandet blir kostnadsneutralt för kommunen så innebär ett övertagande av en VA-anläggning alltid nya drift-, underhåll- och förnyelsekostnader för VA-verksamheten oavsett om det är en egen nybyggnation eller om det är ett föreningsövertagande. Ökningen blir särskilt stor i de fall där majoriteten av fastigheterna innehar en LTA-anläggning då dessa innebär ett högre krav på personalresurser för att hinna underhålla alla dessa enskilda pumpar med kringutrustning.

Samtidigt innebär ett föreningsövertagande också en ökning av intäkten från brukningsavgifterna vilket gör att nettoeffekten på driftsekonomin från ett föreningsövertagande kommer att variera beroende på VA-anläggningens beskaffenhet, men i de flesta fall bedöms ett föreningsövertagande få en negativ effekt på VA-kollektivets ekonomi.

### Förslag till beslut

1. Förvaltningen föreslår att *Riktlinjer för övertagande av VA-anläggning från avtalsansluten VA-förening (Dnr KS2022/1471)* antas.

Marcus Spovell  
Verksamhetschef teknik

Anders Holm  
Sektorchef samhälle och utveckling

Expedieras till: Anders Holm SoU, Marcus Spovell SoU och Kommunkansli

För kännedom till: Rebecka Stomvall Gill VA-teknik SoU, Stefan Bohlin VA-teknik SoU



**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

# Riktlinjer för övertagande av VA-anläggning från avtalsansluten VA-förening

---

## Styrdokument

Diarie-/dokumentnummer: KS2022/1471

Beslut: <Datum-...Instans §.../År>

Beredande politiskt organ: <Utskott/beredning/nämnd>

Ersätter tidigare beslut <Datum-...Instans §.../År>

Giltighetstid: 2027-12-31

Dokumentansvarig: <Funktion>

Senast uppdaterad av: Stefan Bohlin



**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

## Innehållsförteckning

1. Inledning .....	3
2. Relation till andra styrdokument .....	3
4. Mål och viljeinriktning .....	4
6. Levandegöra .....	5
7. Uppföljning .....	6



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

## 1. Inledning

Kungälv kommun är en attraktiv kommun med hög exploateringstakt, vilket bidrar till att vår allmänna VA-anläggning ständigt ökar i omfattning. Anslutning till kommunalt VA för befintliga fastigheter görs dels i kommunal regi och dels via avtalsanslutning. I vissa kommunala utbyggnadsområden som omfattas av kommunalt ansvar för VA enligt Lag (2006:412) om allmänna vattentjänster 6§ finns även privata VA-anläggningar (föreningar) ansluta till det kommunala VA-nätet. Detta ansvar innebär att kommunen i vissa fall behöver ta över en avtalsansluten VA-anläggning för att säkra VA-försörjningen för ett VA-utbyggnadsområdes samtliga fastigheter. Det förekommer även fall där viljan att driva en egen anläggning försvunnit. Övertagande innebär att kommunen övertar ägandet och driftansvaret för hela eller delar av föreningsägda VA-ledningsnät inklusive anordningar. Riktlinjerna ska vara ett stöd vid avvägningar och ge vägledning om vilka principer kommunen bör använda vid övertaganden av VA-föreningars anläggningar för att säkerställa att de görs rättvist och hållbart. I riktlinjerna definieras de villkor som avgör om en VA-anläggning kan finnas kvar som avtalsansluten eller om den behöver tas över av kommunen. Dessutom beskrivs hur avgiftsuttag och ersättning beräknas inför ett övertagande.

## 2. Relation till andra styrdokument

Kungälv kommuns taxeföreskrifter är styrande för ersättningar och kostnader i och med övertagandet.

## 3. Förutsättningar för att ta över en VA-anläggning

Kommunen ska överta en VA-anläggning från en VA-förening endast då samtliga av de fyra punkterna nedan stämmer för VA-föreningens område. Så länge de fyra punkterna inte uppfylls ska VA-föreningen fortsätta som avtalsansluten.

Förutsättningar för att kommunen ska överta en VA-förening VA-anläggning:

- Fastighetsägare inom ett avgränsat område med avtalsanslutna fastigheter saknar en enhällig önskan eller förutsättningar att långsiktigt driva, underhålla, bygga ut och förnya ett ledningsnät och dess anläggningar, eller kommunen behöver ha ledningar genom området för att försörja andra befintliga eller framtida bebyggelseområden med vattentjänster.
- Samråd med VA-föreningar har genomförts.
- Möjligheten att fortsatt ha föreningsägda ledningsnät i området har diskuterats och övervägts.
- Beslut om övertagande av ledningsnät fattas av delegerande chef.

Med några års framförhållning kontaktas alla VA-föreningar i ett VA-utbyggnadsområde när det står i tur för byggstart enligt kommunens VA-utbyggnadsplan. I det fall en VA-förening och dess medlemmar har en önskan att fortsätta som avtalsansluten VA-förening, görs en bedömning av förutsättningarna utifrån de fyra punkterna ovan.



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

### FAKTA: ANLÄGGNINGSAVGIFT

Anläggningsavgiften är en engångsavgift i VA-taxan som fastighetsägaren betalar då fastigheten får tillgång till kommunalt vatten och/eller avlopp invid tomtgräns. Anläggningsavgiften ska täcka kostnaderna för att ordna en allmän VA-anläggning, det vill säga: ledningar, pumpstationer, reningsverk med mera. Anläggningsavgiften beräknas för varje fastighet utifrån fyra delar:

- Servisavgift- bygger på kostnader för att dra fram ledningar för vatten och avlopp till en fastighets tomtgräns.
- Förbindelsepunktavgift- betalar fastigheten för nyttan av att få tillgång till det allmänna ledningsnätet.
- Bostadsenhetsavgift- baseras på hur många lägenheter/hus det finns på fastigheten. Avgiften tas inte ut i gen av enhet som redan är betald av föreningen.
- Tomtyteavgift- bygger på kostnader för ledningsnät och är enhetlig för alla villor/småhus. För flerfamiljshus (3 bostadsenheter eller fler) och verksamheter baseras avgiften på fastighetens tomtyta.

Anläggningsavgifter betalas för ett eller flera av de tre ändamålen: vatten, spillvatten och dagvatten.

## 4. Mål och viljeinriktning

Målet med riktlinjerna är att ha en tydlig styrning över hur övertagandet av en avtalsansluten förening regleras ekonomisk. Styrningen ska vara så likvärdig och rättvis som möjligt för både varje fastighetsägare/förening och för VA-kollektivet som helhet.

## 5. Princip för ersättning till VA-förening

I de fall ett övertagande av VA-anläggning genomförs ska en skälig ersättning utgå till VA-föreningen. Kommunen ersätter VA-föreningen för övertagen VA-anläggning med summan av servisavgifter (Sa), fastighetsavgifter (Fa) och tomtyteavgifter (Tya) avseende de ändamål anslutna fastigheter har via föreningen, minus kostnader för undersökningar (Uds) och åtgärder (Åtg). Enligt följande:

$$\text{Ersättning} = (Sa + Fa + Tya) - (Uds + \text{Åtg})$$

Detta åskådliggörs även i figur 1 nedan. Kommunens undersökningar och åtgärder ska begränsas till sådana som är nödvändiga utifrån skäliga anspråk på den övertagna VA-anläggningens funktion, dokumentation, dimensionering och säkerhet avseende framtida användning för att uppnå en acceptabel kommunal standard.

Föreningen kan också välja att själva utföra de identifierade åtgärderna i stället för att få ett avdrag på ersättningen. Dessa ska i så fall besiktas och godkännas av kommunen innan övertagandet.

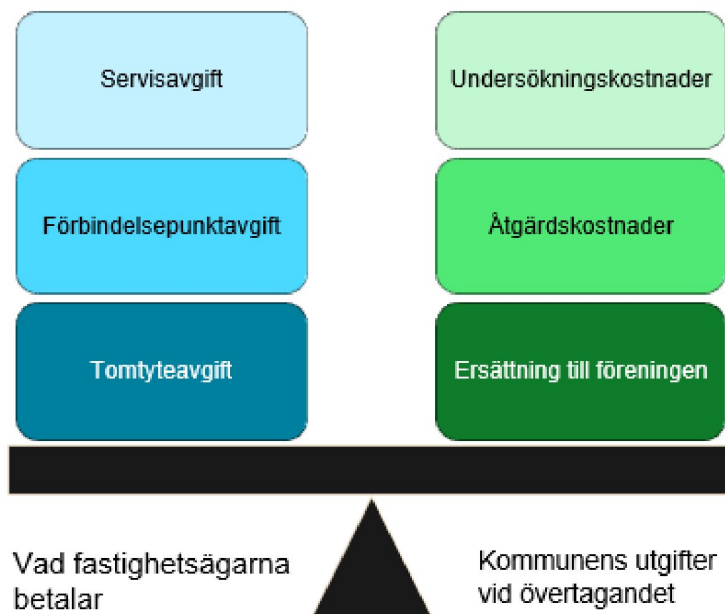
Ersättningen ska betalas ut till VA-föreningen som ett engångsbelopp i god tid före sista betalningsdag för fastigheternas anläggningsavgifter.

VA-föreningen ansvarar för att fördela ersättningen till medlemmarna. I samband med övertagandet inrättas kommunalt verksamhetsområde för VA och nya förbindelsepunkter för fastigheterna meddelas. Då Bostadsenhetsavgiften redan har betalats i samband med undertecknande avtalen vid bildandet och anslutningen av föreningen blir fastighetsägarna därmed betalningsskyldiga för de





delar av VA-taxans anläggningsavgift som inte betalats vid avtalsanslutningen (Sa+Fa+Tya). Före övertagandet är VA-föreningen motpart till kommunen i övertagandet av VA-anläggningen. Efter övertagandet är det fastighetsägarna som är kommunens abonnent och motpart i anslutningsfrågor.



Figur 1. Figuren illustrerar hur summan av fastigheternas anläggningsavgifter avseende de ändamål fastigheterna har via föreningen (frånsett bostadsenhetsavgifter) motsvarar summan av kommunens utgifter i samband med övertagandet av VA-anläggningen. Det innebär att de anläggningsavgifter som tas in från fastigheterna inom en övertagen VA-förening till 100 procent används inom den övertagna VA-anläggningen.

Storleken på ersättningen för övertagna VA-anläggningar varierar beroende på ledningsnätets skick, dokumentation och åtgärdsbehov. Ytterligheterna är:

- en VA-anläggning som av VA-föreningen är undersökt och väl dokumenterad och inte kräver någon åtgärd. För en sådan VA-anläggning motsvarar ersättningsbeloppet de ingående fastigheternas hela servis-, fastighets- och tomtteavgifter avseende de ändamål fastigheterna har via föreningen.
- en VA-anläggning där kostnaderna för att undersöka och åtgärda VA-anläggningen är större än fastigheternas hela servis-, fastighets- och tomtteavgifter avseende de ändamål fastigheterna har via föreningen. För en sådan VA-anläggning betalas ingen ersättning ut vid övertagandet.

## 6. Levandegöra

Riktlinjerna kommer att läggas ut på kommunens hemsida och kommuniceras till de föreningar som kommer in med en ansökan om att bli övertagna.



**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

## **7. Uppföljning**

Efter att tre övertaganden av föreningar har genomförts med riktlinjerna som grund görs en utvärdering kring hur de har fungerat för både kommunen och föreningarna. Särskild tyngdpunkt i utvärderingarna kommer läggas på att se över om riktlinjerna kan göras mer lättförståeliga för efterföljande föreningar.



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

Sid 1 (3)

## Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn  
Cecilia Eriksson

2023-02-10

### Förslag till beslut - Antagande av detaljplan för väg 168 genom Tjuvkil (Dnr KS2015/2077-120)

#### Sammanfattning

Väg 168 passerar genom Tjuvkils samhälle. Vägen fungerar som genomfartsväg för trafikanter mellan Marstrand och Kungälv och som lokal länk mellan olika delar av Tjuvkil.

Det saknas vägren, gång- och cykelväg, övergångställen och ståtor för väntande resenärer på busshållplatser längs sträckan. För oskyddade trafikanter innebär det säkerhetsrisker och att vägen har en barriäreffekt. För biltrafiken håller vägen i vissa avseenden otillräcklig standard. Vidare beräknas att riktvärdena för buller utomhus överskrids vid ett trettiotal bostäder längs vägen.

För att åtgärda bristerna håller Trafikverket på att ta fram en vägplan för väg 168 genom Tjuvkil. I samband med detta har Trafikverket pekat på behovet att en detaljplan tas fram för samma område. 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 planeringsprocess. De åtgärder vägplan och detaljplan som möjliggör är gång- och cykelväg, ståtor för busshållplatser, gångpassager tvärs vägen, breddad körbana, säkrade sidområden och bullerskydd

Under 2021 antogs ett tilläggsavtal mellan Trafikverket, VGR och Kungälv kommun gällande "Gång - och cykelväg, Väg 168 Kungälv Delen Tjuvkil". I avtalet beskrivs att ny totalkostnad för objektet är 126 miljoner kronor och att Kungälv kommun finansierar med ca 83 miljoner kronor. Utöver dessa kostnader tillkommer kostnader för lantmäteriförrättningar och inlösen av privatägd mark inom detaljplanens allmänna platsmark. Dessa kostnader är svårbedömda men förväntas uppgå till (exkl tomtanläggningar) omkring 1,5-2 miljoner kronor.

Detaljplanen har tidigare antagits av kommunfullmäktige (2021-01-28) men antagandet överklagades och i en dom (2021-09-23) beslöt mark- och miljödomstolen att antagandet av detaljplanen skulle upphävas. Kommunen beslöt därefter att göra ett omtag i planprocessen samt att omtaget skulle inledas med att ta fram granskningshandlingar. Den nya granskningen ägde rum 4-25 mars 2022. Detaljplanen antogs även 2022-06-30, men kommunen valde då att återkalla beslutet vilket formellt godkändes av Mark och Miljödomstolen (2022-12-01).

Förvaltningens bedömning är att förslaget nu kan antas.

#### Juridisk bedömning

Syftet med en detaljplan är att reglera mark- och vattenanvändningen för de ändamål som området är mest lämpat för. Lämpligheten bedöms med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Hur en detaljplan tas fram och vilka överväganden som ska göras framgår av plan- och bygglagen (2010:900, PBL).

Vid framtagande av en detaljplan kan kommunen välja mellan standard-, utökad- eller samordnat

förfarande. Efter det att mark- och miljödomstolen 2021-09-23 upphävde kommunfullmäktiges beslut om antagande detaljplanen ändrade kommunen planförfarande från samordnat till utökat förfarande.

Detaljplaneprocessen och innehållet i förslaget till detaljplan för väg 168 genom Tjuvkil bedöms vara i enlighet med PBL:s bestämmelser och annan tillämplig lagstiftning.

### **Förvaltningens bedömning**

Väg 168 ingår i det regionala vägnätet som förbinder Marstrand med Kungälv och E6. Trafikverket har sedan många år planerat för att förbättra trafiksäkerheten, särskilt för oskyddade trafikanter på väg 168 eftersom vägen sommartid är hårt belastad. Framtagande av vägplanen har pågått en tid och Trafikverket meddelade kommunen under år 2018 att tänkt vägområde för vägplanen måste överensstämma med den markanvändning som anges i gällande detaljplaner. Kommunen tar därför fram en ny detaljplan för att anpassa markanvändning efter vägplanens vägområde.

Verksamhetens målsättning för väg 168 genom Tjuvkil överensstämmer väl med Trafikverkets målsättning, dvs att öka trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanterna, skapa god framkomlighet för kollektivtrafiken och öka tillgängligheten till busshållplatserna samt begränsa störningar för närboende från trafiken. Verksamheten har även målsättningen att åtgärder på väg 168 inte på annat sätt ska skapa olägenheter för boende i Tjuvkil eller framtida utveckling av Tjuvkil.

Verksamheten bedömer att Trafikverkets förslag till vägplan väl överensstämmer med verksamhetens målsättningar.

Verksamheten har därför gjort vad som krävs för att möjliggöra att vägplanen ska kunna tas fram, d.v.s. tagit fram detaljplan för samma vägsträcka som vägplanen.

Förvaltningens bedömning är att förslaget kan antas.

### **Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål**

Möjligheten att cykla och gå genom Tjuvkil samt att använda sig av kollektivtrafik förbättras. Därmed överensstämmer planen med målet att underlätta för invånare och företag som vill reducera klimatutsläppen

### **Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030**

Genom att detaljplanen gynnar cykling och kollektivtrafik innebär det att planen stödjer målen "Hållbara städer och samhällen" respektive "Bekämpa klimatförändringarna".

### **Bedömning utifrån politiska styrdokument**

Planen stämmer väl överens med politiska styrdokument, t ex "Trafikplan" och "Attraktiva miljöer och stråk för gång och cykel".

### **Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv**

För barn som bor i eller besöker Tjuvkil innebär tillkomsten av gång- och cykelbana en påtaglig förbättring. Kommunen tar trafiksäkerhet på allvar. Även för andra grupper i samhället innebär åtgärderna ny GC-väg, breddad väg och säkrare hållplatser förbättringar för både invånare och besökare.

### Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv.

Fortsatt arbete med väg 168 genom Tjuvkil genomförs till övervägande del av Trafikverket. Det innebär att arbetsbelastning och arbetsmiljön endast i ringa omfattning berör medarbetare på kommunen.

### Ekonomisk bedömning

Under 2021 antogs ett tilläggsavtal mellan Trafikverket, VGR och Kungälv kommun gällande "Gång - och cykelväg, Väg 168 Kungälv Delen Tjuvkil". I avtalet beskrivs att ny totalkostnad för objektet är 126 miljoner kronor och att Kungälv kommun finansierar med ca 83 miljoner kronor.

Utöver dessa kostnader tillkommer kostnader för lantmåteriförrättningar och inlösen av privatägd mark inom detaljplanens allmänna platsmark. Dessa kostnader är svårbedömda men förväntas uppgå till (exkl tomtanläggningar) omkring 1,5-2 miljoner kronor.

### Förslag till beslut

1. Detaljplanen för gång- och cykelväg, väg 168 genom Tjuvkil i Kungälv kommun antas enligt plan- och bygglagen PBL (2010: 900) kap 5 § 27.

Fredric Arpfjord  
Verksamhetschef

Anders Holm  
Sektorchef

Expedieras till: Gunilla Carlsson Gremner, Planadministratör, Plan/Samhälle och utveckling  
Anna Hedlin, Verksamhetsledare, Plan/Samhälle och utveckling  
Jenny Bjönness Bergdahl, Trafikstrateg, Trafik gata park/Sektorstöd  
Cecilia Eriksson, Planarkitekt, Plan/Samhälle och utveckling  
Ida Brogren, Planchef, Plan/Samhälle och utveckling  
Amanda Staf, Portföljledare, Projektenheten/Samhälle och utveckling

För kännedom till: [Ulrika.holterberg@trafikverket.se](mailto:Ulrika.holterberg@trafikverket.se)  
[Johanna.b.johansson@trafikverket.se](mailto:Johanna.b.johansson@trafikverket.se)  
[Peter.Kolm@trafikverket.se](mailto:Peter.Kolm@trafikverket.se)



**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 bulleranläggning.

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 projekteringskedet 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 busskur	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 Tjuvkiil. 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-tjuvkiil-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 samfällda 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 samfällda diket Tjuvkil s:11 korsar planområdet. Lantmäteriet vill förtydliga hur förhållandet mellan dikningsföretag och samfällda 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 (bergras 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 Isacson, 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 eventuell 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 jordslänthlutningen 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 slänthlutning 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 borras med hänsyn till rådande förhållanden. Ur belastningssynpunkt ska dessa borrhål så gynnsamt som möjligt övertära 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 bergguttar 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 före-slagna 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.*

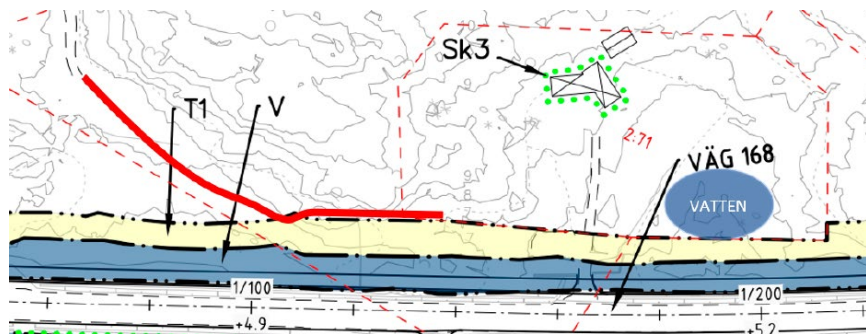
*Anledningen till att det planeras för väderskydd i båda riktningarna vid Tjuvkilsboden är den ses som en potentiell bytespunkt för linje 320 och Marstrandsexpressen.*

Kommunen har noterat sakägarens synpunkter. Utformningsfrågor hanteras vidare i projekteringsskedet. 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 vägdagvatten leds in på fastigheten. Om det rör sig om vägdagvatten 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 optimerar 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 uns 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

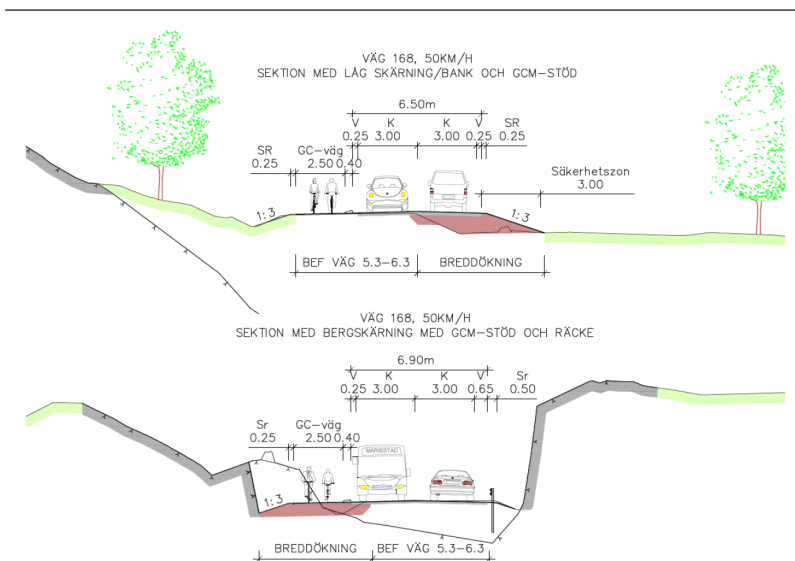
- "Tillkomsten av cykelväg innebär att vissa transporter som idag sker med bil istället kommer att ske med cykel."

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 markintränet 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 Tjuvkiil. Redan idag är medelhastigheten genom Tjuvkiil 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. Kvalitén 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.

Föreslaget 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 vägplanprocessen, 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.

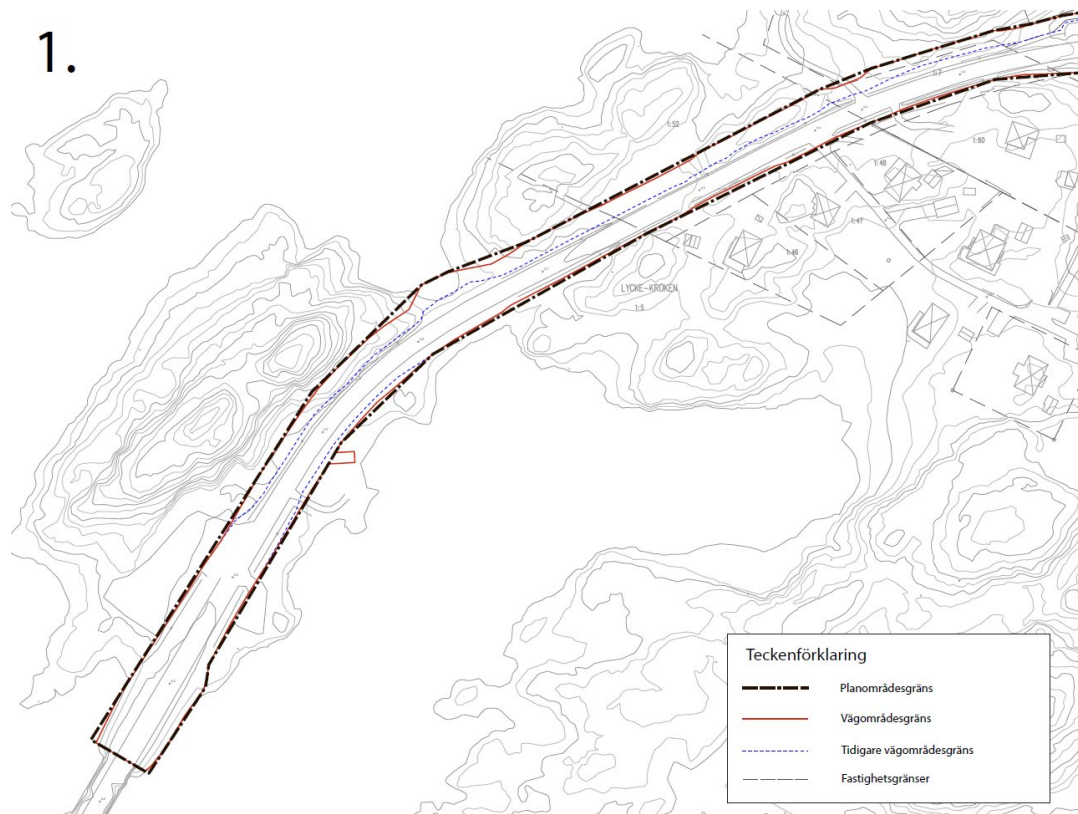
Vid väsentlig ombyggnation i ett byggnadsverk eller vid nybyggnation ska nu gällande riktlinjer användas. De krav som ställs på åtgärder ska syfta till att begränsa bullernivåerna, i det här fallet, så att dessa inte är högre än vad som motsvarar en god eller minst godtagbar miljö. I projektet följer 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 uppräkningsdelen av trafik utöver den schablonmässiga årliga ökningen.

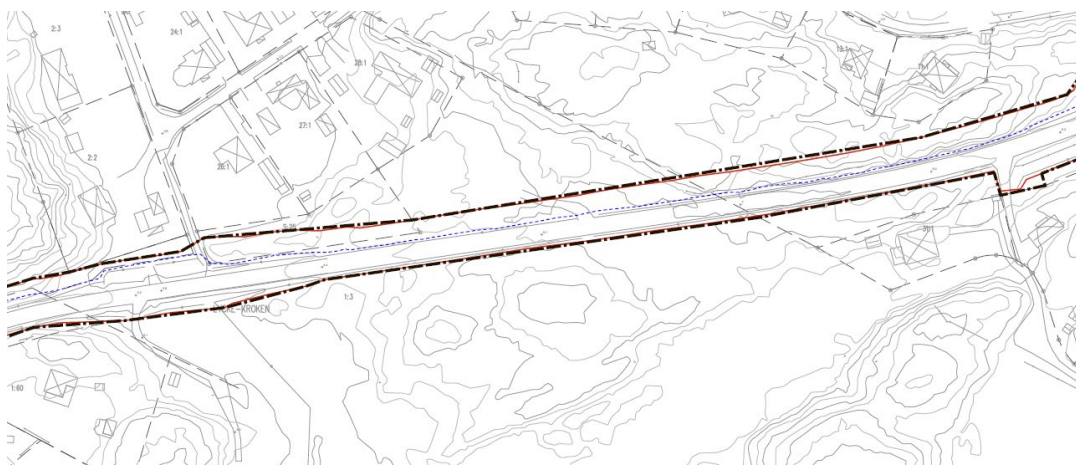
De kostnader som kommunen haft i ärendet från det att mark och miljödomstolens upphävde detaljplanen handlar om de kostnader som överklagandet lett fram till i form av framtagandet av nya planhandlingar. Trafikverkets kostnader får Trafikverket redogöra för.

## 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).



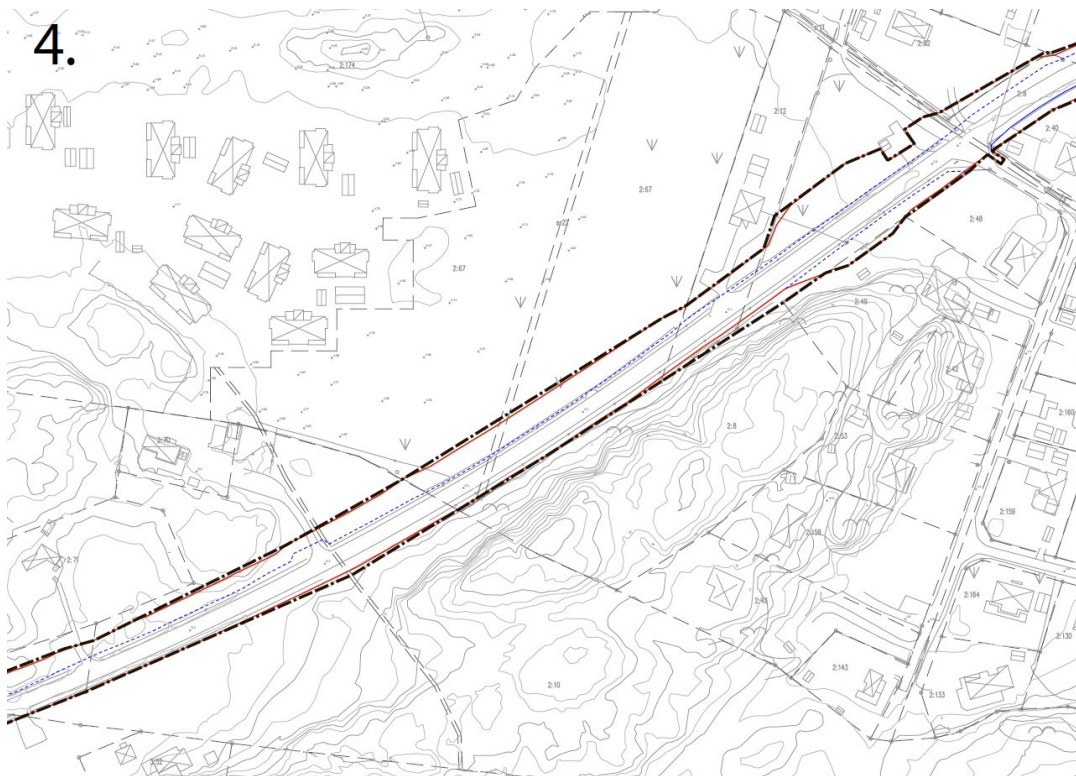
Karta 1



Karta 2



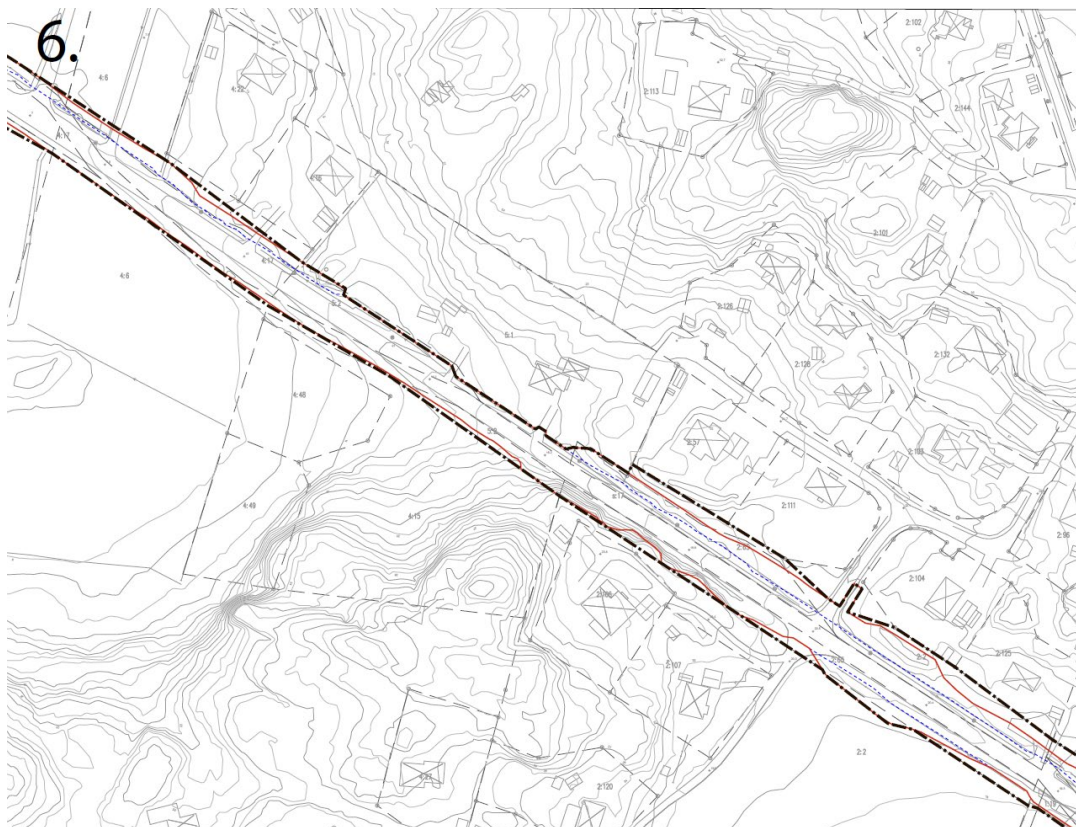
Karta 3



Karta 4



Karta 5



Karta 6

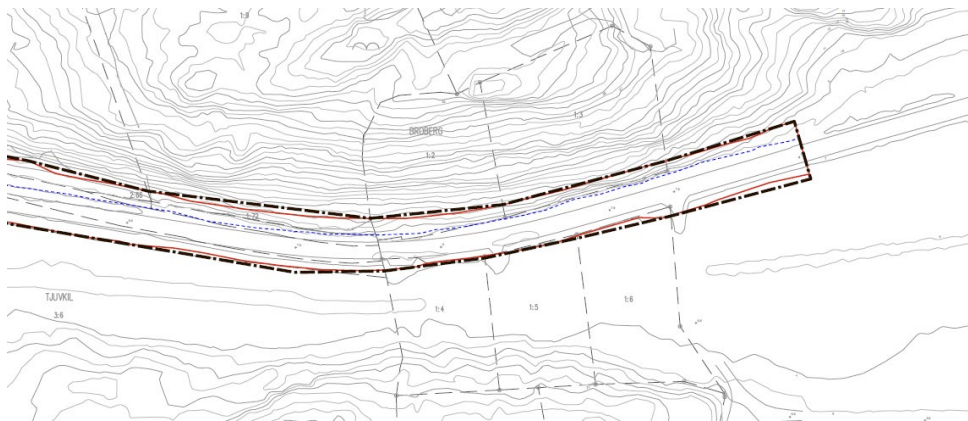


Karta 7



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.

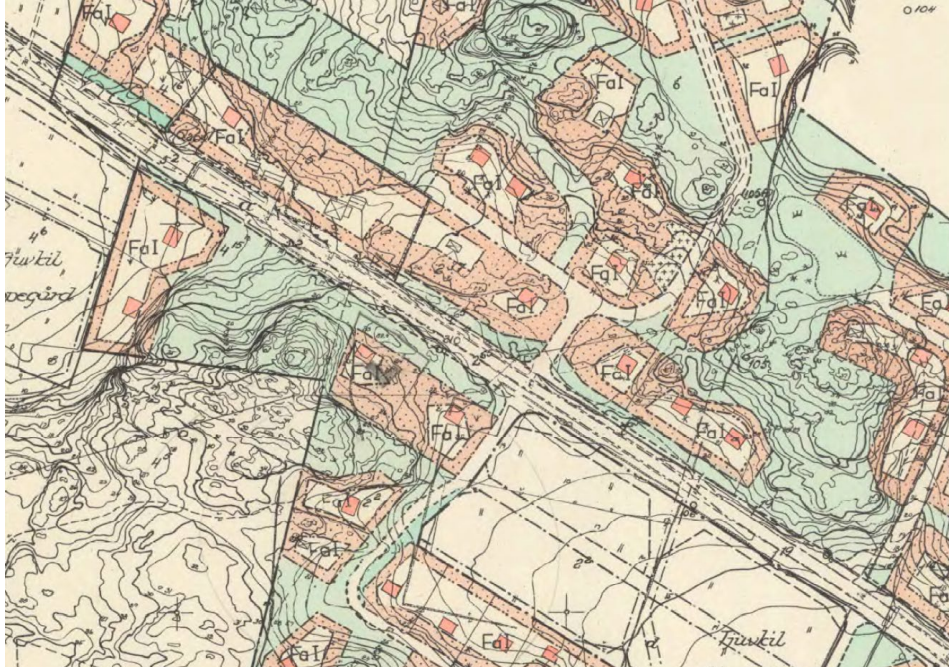
### Lokalisering 2

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 försämrans.

### 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 passagerna. 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 planeringsssammanhang 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 Gulskärsvägen 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](http://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 projekteringsskedet.

\* \* \*

#### 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. Kommentarer 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 Tjuvkiil. 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 projekteringsskedet.

\* \* \*

## 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 skyltat hastighet, 50 respektive 70 km/h. Efter bullerutredningen genomfördes har skyltat 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 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. Exploateringen 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 projekteringsskedet.

## 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 tomt 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 bullerskyddsskärm 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 överskrider 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 korrigering 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 Tjuvkilhuvud finns idag en fartkamera som sitter helt fel, den måste flyttas ca 150 m mot Kungälvhållet. 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 kostnadsmässigt 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 granskningshandlingen 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 uteslutet 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 vägbanan, 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 vådräd - 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 avloppsledning 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 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.*

*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](http://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 projekteringsskedet.

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 brevledes till dem, men i vår brevlåda har det inte kommit någon information. Själv 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 Ängar. 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 Riksintrasse 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.

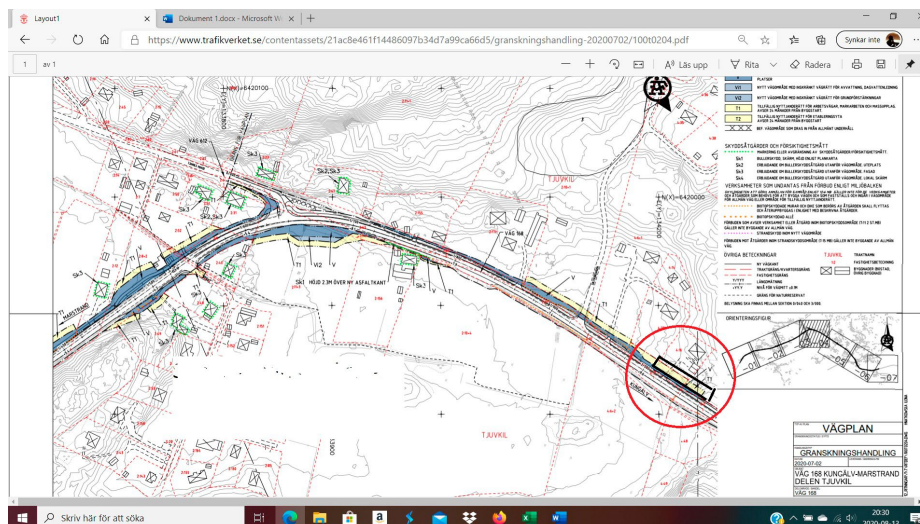
### 17. Sakägare 9, två personer (2022-03-25)

- 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 - Gulskärsvägen, 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 projekteringsskede 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 hastighetsöverträdelse 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 projekteringsskedet.

## 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 högeligen 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 enligt 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 stäyta 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 projekteringssskedet. 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

# PLANBESKRIVNING

Antagandehandling 2023-03-30  
Diarienummer KS2015/2077



## Detaljplan för gång- och cykelväg **VÄG 168 GENOM TJUVKIL**

**SAMHÄLLE OCH UTVECKLING**

**KUNGÄLVS  
KOMMUN**



ADRESS Stadshuset · 442 81 Kungälv  
TELEFON 0303-23 80 00  
FAX 0303-190 35  
E-POST [kommun@kungalv.se](mailto:kommun@kungalv.se)  
HEMSIDA [www.kungalv.se](http://www.kungalv.se)

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

---

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

**INNEHÅLL**

<b>1. INFORMATION</b>	<b>4</b>
1.1. Handläggning	5
<b>2. PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG</b>	<b>7</b>
2.1. Syfte	7
2.2. Huvuddrag	7
2.3. Plandata	7
<b>3. TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN</b>	<b>8</b>
3.1. Kommunala beslut	8
3.2. Översiktsplan	9
3.3. Planprogram	10
3.4. Detaljplaner	10
<b>4. FÖRENLIGHET MED MILJÖBALKEN</b>	<b>12</b>
4.1. Miljömål	12
4.2. Undersökning av betydande miljöpåverkan	12
4.3. Avvägningar enligt Miljöbalken	13
<b>5. FÖRUTSÄTTNINGAR &amp; FÖRÄNDRINGAR</b>	<b>14</b>
5.1. Väg och trafik	14
5.2. Byggnadstekniska förutsättningar och markanvändning	20
5.3. Bevarandebalansen	25
5.4. Miljö och hälsa	41
<b>6. KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE</b>	<b>46</b>
6.1. Miljökonsekvenser	46
6.2. Sociala konsekvenser	46
<b>7. GENOMFÖRANDEBESKRIVNING</b>	<b>47</b>
7.1. Organisatoriska frågor	47
7.2. Avtal och överenskommelser	47
7.3. Fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser	47
7.4. Ekonomiska frågor	51
7.5. Tekniska frågor	51
<b>8. MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN &amp; KONSULTER</b>	<b>52</b>



# 1. INFORMATION

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. En detaljplan består av en plankarta som är juridiskt bindande och en planbeskrivning som beskriver plankartan. Planbeskrivningen (denna handling), som inte är juridiskt bindande, ska underlätta förståelsen för plankartans innebörd.

Detaljplanens antagandehandling omfattar följande handlingar:

## Planhandlingar:

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta med planbestämmelser (uppdelad på fem dokument)
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande

## Övriga handlingar:

- Fastighetsförteckning (publiceras inte på kommunens webbplats).
- Fastighetskonsekvenskarta.
- Undersökning av betydande miljöpåverkan

## Handlingar/utredningar som återfinns på Trafikverkets webbplats för vägplan för väg 168 genom Tjuvkil

- Väg 168 Kungälv-Marstrand, delen Tjuvkil. Vägplan, Fastställelsehandling. Planbeskrivning samt plankartor. 2021-05-18
- Illustrationskartor
- PM Trafikprognos och kapacitetsanalys
- PM Buller
- PM Vibrationer
- Markteknisk undersökningsrapport Geoteknik

Dessa med flera handlingar/utredningar återfinns på Trafikverkets webbplats <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/vi-bygger-och-forbattrar/vag168-genom-tjuvkil/Dokument/>

## Övriga utredningar/dokument

- Kungälv kommun, 2012, Översiktsplan 2010, Antagen: 2012-01-19
- Länsstyrelsen i Västra Götaland, 2000. Värdebeskrivningar – riksintresse för naturvård. Beslut 2000-02-07, uppdaterad 2008-01-16. Naturcentrum AB, 2012.
- Historisk karta Lantmäteriet: Tjuvkils by enskifte 1826
- Länsstyrelsens WebbGIS, Infokartan Västra Götalands Län, <http://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/Vastragotaland/Infokartan/>

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

---

Handlingarna (förutom fastighetsförteckningen) finns på Kungälv's kommuns hemsida under planprocess och byggnation: [www.kungalv.se/Bygga--bo--miljo/aktuella-planer/](http://www.kungalv.se/Bygga--bo--miljo/aktuella-planer/).

Fastighetsförteckning, beslutsprotokoll samt övriga handlingar finns i Kungälv's Stadshus, adress: Ytterbyvägen 2, Kungälv. För information om planförslaget, kontakta Kundcenter på telefonnummer 0303 – 23 80 00.

### 1.1. Handläggning

Arbetet med denna detaljplan påbörjades april 2018.

#### 1.1.1. Planprocessen inleddes med samordnat förfarande

När en kommun ska göra en detaljplan för ett ärende som även prövas enligt miljöbalken, väglagen eller lagen om byggande av järnväg kan förfarandena enligt de olika lagarna samordnas. När arbetet skulle inledas för Trafikverket att ta fram en vägplan och för Kungälv's 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. Vägplaneprocessen, som leds av Trafikverket, var huvudprocess.

Särskilda bestämmelser om ett samordnat planförfarande finns i PBL 5 kap 11 c § andra stycket, 16 och 18 a §§, 21 § andra stycket och 23 § andra stycket. Bestämmelserna gäller kungörelse, samrådstid och granskningstid.

Först genomfördes samrådet, 2 mars – 10 april 2020. Detaljplanens samrådshandlingar är daterade 2020-02-04. Som framgick av information skulle synpunkter på såväl vägplan som detaljplan adresseras till Trafikverket. Inkomna synpunkter beaktades och vissa justeringar och kompletteringar genomfördes.

Nästa skede var granskningsskedet, 2 juli – 13 augusti 2020. Granskningshandlingarna daterades 2020-07-02. Ingen samrådsredogörelse togs fram eftersom synpunkter från samrådsskede i samband med samordnat förfarande redovisas tillsammans med synpunkter från granskningsskedet i granskningsutlåtandet.

Inkommande synpunkter har sedan beaktats varefter antagandehandlingar, daterade 2021-01-28, togs fram. Därefter antog kommunstyrelsen detaljplanen.

#### 1.1.2. Beslutet att anta detaljplanen upphävdes av domstol

Efter att detaljplanen antagits överklagades beslutet att anta detaljplanen. Mark- och miljödomstolens efterföljande dom (2021-09-23) innebar att kommunstyrelsens beslut att anta detaljplanen upphävdes.

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.

Därefter ändrade kommunen planförfarande till utökat planförfarande och nya granskningshandlingar togs fram. Planen gick därefter till antagande under sommaren 2022-06-30, men då formaliafel inträffat och kommunen inte fick ut meddelande om beslut att anta detaljplanen i tid, valde kommunen att upphäva beslut om att anta detaljplanen. Mark- och miljödomstolen godkände detta och upphävde formellt detaljplanen 2022-12-01.

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

---

### 1.1.3. Omtag i planprocessen från och med granskning

Efter Mark- och miljödomstolens dom att beslutet att anta detaljplanen upphävts beslöt kommunen att göra ett omtag i planprocessen. Kommunen beslöt samtidigt att byta planprocess – från samordnat förfarande till utökat förfarande samt att inleda omtaget med att ta fram granskningshandlingar. Granskning ägde rum 4-25 mars 2022.

### 1.1.4. Vägplanens gräns och detaljplanens gräns

Vägplanens vägområdesgräns och detaljplanens plangräns är i det närmaste identiska. Skillnaden är att detaljplanen, på vissa avsnitt, är marginellt vidare än vägplanen. Skälet till detta är ambitionen att skapa förutsättningar för lämpliga fastighetsbildningar. Detta beskrivs närmare i avsnitt 7.3 Fastighetsrättsliga frågor under rubriken Erforderlig fastighetsbildning och ersättning.

## 2. PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

### 2.1. Syfte

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.

### 2.2. Huvuddrag

När detaljplanens huvuddrag och innehåll beskrivs här i detaljplanens planbeskrivning är det vägplanens innehåll som beskrivs. De åtgärder som vägplanen föreslår är:

- Gång- och cykelväg längs norra sidan av väg 168
- Breddning av körbana
- Ny utformning av Tjuvkils vägskäl (korsningen väg 168 och väg 612)
- Säkring av sidoområdet (vid avkörning med motorfordon)
- Bullerskydd längs vägen
- Busshållplatser, till viss del i nya lägen, med tillhörande ståtor för väntande resenärer
- Passager för oskyddade trafikanter att kunna korsa väg 168

### 2.3. Plandata

#### 2.3.1. Lägesbestämning och geografiska benämningar

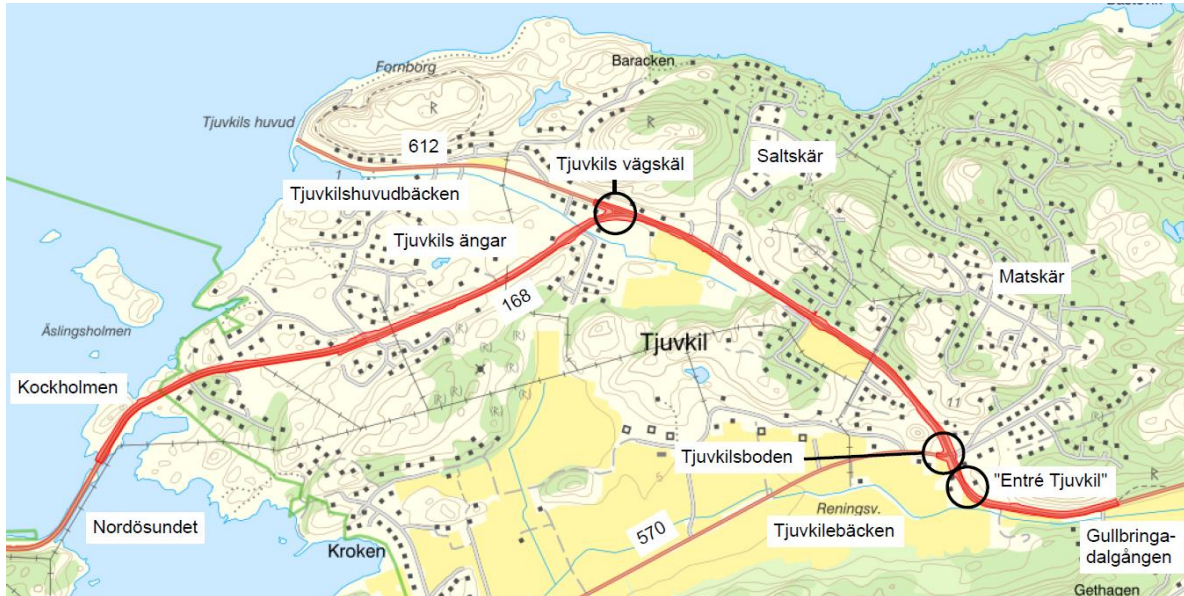
Planområdet är beläget i Tjuvkil, 13 km väster om Kungälv och 8 km öster om Marstrand.



Figur 1. Planområdets läge i kommunen

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

Planområdet följer och inrymmer väg 168 och sträcker sig igenom hela Tjuvkil. Längden på planområdet är 3,4 km. Detaljplanens planområde består i allt väsentligt av samma område som utgör vägplanens vägområde.



Figur 2 Planområde. Planområdet är i huvudsak ca 20 meter brett men är bredare på vissa avsnitt, som mest ca 40 meter.

### 2.3.2. Storlek

Planområdet innefattar en 3,4 km lång sträcka av väg 168. Bredden på planområdet är i huvudsak cirka 20 meter brett men är bredare på vissa sträckor, bl a vid korsningar och på avsnitt där det planeras busshållplatser. Bredast är planområdet vid Tjuvkils vägskäl (korsningen väg 168 – väg 612) där planområdet är upp mot 40 meter brett.

### 2.3.3. Markägoförhållanden

Planområdet utgörs av ett flertal privatägda fastigheter, gemensamhetsanläggningar och samfälligheter samt kommunal mark, se den till detaljplanen hörande fastighetsförteckningen för mer information. Inom planområdet är större delen av dessa fastigheter belastade med vägrätt för väg 168 till förmån för Trafikverket i egenskap av väghållare.

## 3. TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### 3.1. Kommunala beslut

2015-12-16 beslutade kommunstyrelsen att ge förvaltningen i uppdrag att upprätta detaljplan Tjuvkil 3:5 m.fl. för väg 168 genom Tjuvkil i Kungälv kommun med standardförfarande enligt plan- och bygglagen PBL (2010: 900) kap. 5 § 7). Under förutsättning att detaljplanen inte medför betydande miljöpåverkan.

2020-02-24 tog enhetschef Plan delegationsbeslut, med stöd av D13 och D15 delegeringsordning, att godkänna detaljplanen för samråd.

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

---

2020-08-03 tog enhetschef Plan delegationsbeslut, med stöd av D14 delegeringsordning, att godkänna detaljplanen för granskning.

2021-01-28 antog kommunfullmäktige detaljplanen.

Efter att mark- och miljödomstolen i en dom 2021-09-23 beslutat att upphäva kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplanen tog kommunen fram en ny granskningshandling vilken godkändes för granskning av kommunstyrelsen 2022-02-16.

Planen gick därefter till antagande under sommaren 2022-06-30, men då formaliafel inträffat och kommunen inte fick ut meddelande om beslut att anta detaljplanen i tid, valde kommunen att upphäva beslut om att anta detaljplanen. Mark- och miljödomstolen godkände detta och upphävde formellt detaljplanen 2022-12-01.

### 3.2. Översiktsplan

Översiktsplanen för Kungälv kommun, antagen av Kommunfullmäktige 2012-01-19, anger att områden som ingår i eller tangerar det aktuella planområdet längs väg 168, omväxlande utgörs av kategorierna "Möjlig förtätning/omvandlingsområde Bostäder 2050" och "Nya bostäder 2020" samt områden utan angiven markanvändning. Vidare finns, i nära anslutning till planområdet, områden av kategorin "Nya bostäder 2050".

I översiktsplanen anges även läge för vägreservat för väg 168, en förbifart med två alternativa sträckningar söder om Tjuvkil. Detta vägreservat överensstämmer med de planer som Trafikverket hade vid tidpunkten för framtagandet av översiktsplanen.

Tjuvkil ingår i det som i översiktsplanen benämns som kustzon. Bebyggelsestrycket i kustzonen (Miljöbalken 4 kap.) i Kungälv kommun är stort. Enligt översiktsplanen omfattar kustzonen "det område som har ett enkelt landskapsmässigt, funktionsmässigt eller bebyggelsemässigt samband med kusten och havet". Det är viktigt att utvecklingen av kustområden och landsbygden sker med hänsyn till natur- och kulturvärden samt strandskyddet.

I översiktsplanen framhävs att stråket längs väg 168 från Tjuvkil och ut till Marstrand är en av kommunens mest attraktiva boendemiljöer. Det har länge funnits ett starkt utbyggnadsintresse längs väg 168 eftersom denna utveckling ger Tjuvkil möjlighet att stärkas samt utgöra ett komplement till serviceorten Marstrand. Se figur 3 för översiktligt planerat utbyggnadsförslag för aktuellt område.

I översiktsplanen redovisas det som är benämnt Kungälv strukturbild och som innehåller ett huvudstråk längs E6 och ett sekundärstråk som sträcker sig mellan Kungälv/Kareby och Marstrand. Tjuvkil ligger längs det sekundära stråket och översiktsplanen framhäver att på sikt bör kollektivtrafiken och trafiksäkerheten förbättras då standarden vid tiden av författandet av översiktsplanen var bristfällig. Översiktsplanen föreslår bland annat att det är viktigt med ett sammanhängande gång- och cykelstråk längs hela väg 168 samt kompletterande åtgärder som höjer trafiksäkerheten. Enligt översiktsplanen förväntas Tjuvkil växa betydligt mer än närliggande byar i invånarantal fram till år 2020 vilket ger ytterligare incitament till att förbättra befintliga vägförhållanden. Det innebär även ett behov av utökad service av framförallt barnomsorg. På sikt spås Tjuvkil kunna bli en serviceort.

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30



Figur 3 Kungälv's översiktliga planering för aktuellt område (ur Kungälv's ÖP antagen 2012-01-19). Detaljplan för Tjuvkils ängar, som i stort sett motsvaras av det stora området "Nya bostäder 2020" väster om Tjuvkils vägska, är antagen och byggandet av bostäder i detta område pågår och är till stora delar utförd.

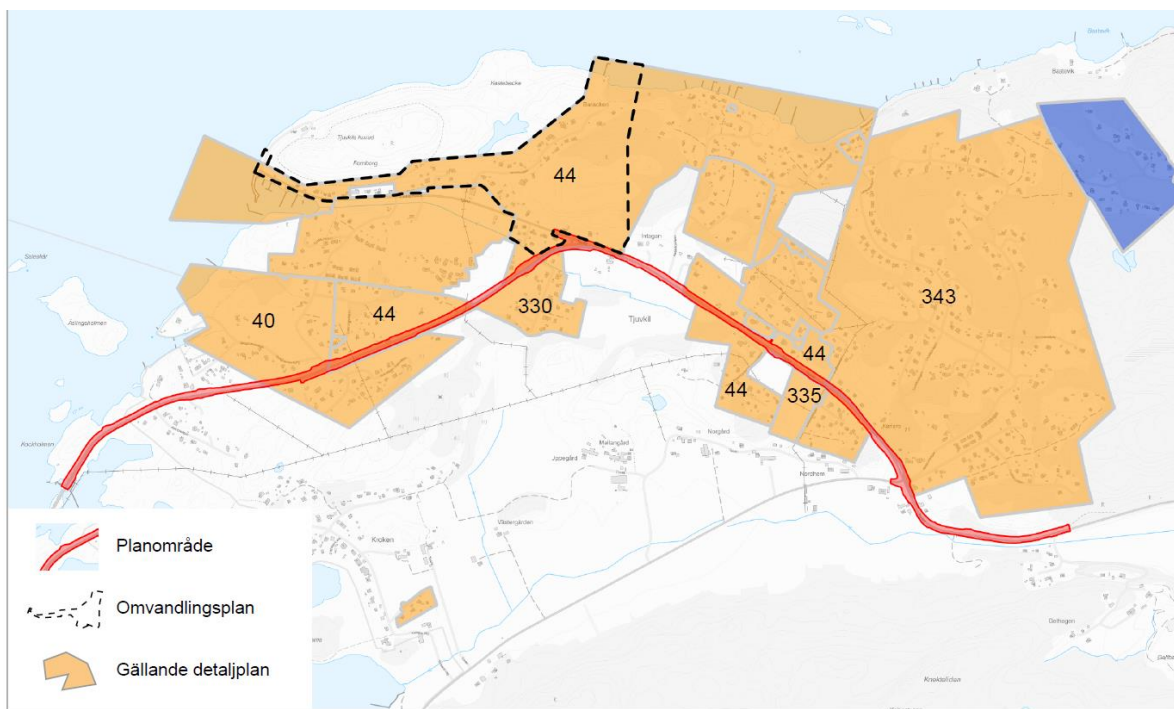
### 3.3. Planprogram

Ett detaljplaneprogram för Tjuvkil antogs 2004-06-09. Planområdet innefattar Tjuvkils hela bebyggda område samt Tjuvkilebäckens öppna dalgång söder om Tjuvkil. Syftet med planprogrammet var att få en samlad bild av förutsättningarna för området och få fram riktlinjer för den framtida markanvändningen. I plankartan finns de alternativa vägsträckorna söder om Tjuvkil, som då var under pågående utredning, inlagda som vägreservat. Vidare finns en GC-väg inlagd längs norra sidan av väg 168.

### 3.4. Detaljplaner

Merparten av planområdet ligger inom detaljplanerat område men det finns sträckor längs väg 168 där detaljplaner ansluter till vägen på endast ena sidan av vägen och även vägavsnitt där detaljplan saknas på bägge sidor av vägen, se figur 4.

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30



Figur 4. Detaljplaner i Tjuvkiil. Siffrorna på bilden är de koder (kortnamn) som kommunen använder för detaljplanerna. Planernas fullständiga namn framgår nedan. På kartan är även en sk omvandlingsplan markerad. Det är en detaljplan vars framtagande pågår. Dess syfte är till stor del att underlätta omvandling av fritidshus till åretruntbostäder. Fler sådana omvandlingsplaner planeras att utföras i Tjuvkiil.

Följande befintliga detaljplaner ligger till delar inom nytt detaljplaneområde:

- Nr 40: Byggnadsplan för fritidsområde Tjuvkiil Västergård 3<sup>4</sup>, Tjuvkiil Uppegård 4<sup>2</sup> och Tjuvkiil Västergård 3<sup>3</sup> (1954).
- Nr 44: Byggnadsplan för fritidsområdet Tjuvkiil (Tjuvkiil 3:54) (upprättad 1952-54, rev 1956)
- Nr 330: Detaljplan för Tjuvkiil 2:40 m.fl. (2007, rev 2008)
- Nr 335: Detaljplan för Förskola och Äldreboende del av Tjuvkiil 1:4 m.fl. (2009)
- Nr 343: Detaljplan för Tjuvkiil 1:7 m.fl. Matskärsområdet (2010, rev 2011)

### Omvandlingsplaner

Planering pågår för utbyggnad av VA i Tjuvkiil. Av denna anledning planerar kommunen att utföra ett antal sk omvandlingsplaner i Tjuvkiil. 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. Även vissa markanvändningsbestämmelser ska ses över. Enstaka nya byggrätter för bostäder kommer att prövas. Detaljplanernas huvuddrag kommer att innebära att befintliga bostadshus tillåts byggas större och att det därmed blir mer attraktivt att bosätta sig permanent i området.

Arbetet med att ta fram den första omvandlingsplanen (se figur 4) pågår (och har varit ute på samråd). Plangränsen för omvandlingsplanen är anpassad efter plangränsen för väg 168..



## 4. FÖRENLIGHET MED MILJÖBALKEN

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.

### 4.1. Miljömål

Riksdagen har fastställt 16 övergripande miljömål för Sverige. Målen beskriver de kvaliteter som vår miljö och våra gemensamma natur- och kulturresurser måste ha för att vara ekologiskt hållbara på sikt. Kungälv kommun har arbetat för att bryta ner och lokalt anpassa de nationella miljömålen. Kommunen har tagit fram rapporten ”Kungälv kommuns lokala miljömål” (antagen 2014). Av de lokalt anpassade miljömålen är följande särskilt angelägna för planförslaget:

#### Begränsad klimatpåverkan

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

#### God bebyggd miljö

Tillkomsten av cykelväg och passager tvärs väg 168 ger högre boendekvalitet och gynnar ett socialt utbyte mellan boende i Tjuvkiil.

### 4.2. Undersökning av betydande miljöpåverkan

En kommun som upprättar eller ändrar en plan eller ett program ska tidigt under processen undersöka om genomförandet av åtgärderna kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (6 kap. 5 miljöbalken (MB)). Undersökningen ska innebära att kommunen 1) identifierar omständigheter som talar för eller emot en betydande miljöpåverkan, och 2) samråder i frågan med de kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter som på grund av sitt särskilda miljöansvar kan antas bli berörda av planen eller programmet. Särskilda föreskrifter om de omständigheter som avses har meddelats (6 kap. 6 § MB) i miljöbedömningsförordningen. Undersökningen bidrar till att integrera miljöaspekter i planen eller programmet, vilket i sin tur i främjar en hållbar utveckling.

Om genomförandet av åtgärderna kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en strategisk miljöbedömning utföras (6 kap. 3 § MB). I en strategisk miljöbedömning ska kommunen bl.a. 1) samråda om hur omfattningen av och detaljeringsgraden i en miljökonsekvensbeskrivning ska avgränsas (avgränsningssamråd), och 2) ta fram en miljökonsekvensbeskrivning (6 kap. 9 § MB).

Om genomförandet av åtgärderna inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och en strategisk miljöbedömning inte ska göras, ska skälen för bedömningen i frågan anges i planbeskrivningen (4 kap. 33 § (4.) och 33 b § Plan- och bygglagen (PBL)).

Frågan om planerna på åtgärder kan anses medföra betydande miljöpåverkan har i ett tidigare skede behandlats inom ramen för vägplan. I samband med att Trafikverket tog fram ett samrådsunderlag för

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

---

aktuell vägplan lämnade kommunens Miljö- och byggnadsnämnd ett yttrande (2018-03-20) till Trafikverket där man gjorde bedömningen att genomförandet av projektet inte innebär betydande miljöpåverkan. I ett beslut daterat 2018-03-28 beslutade Länsstyrelsen att vägplanen inte är av den art att det kan anses medföra betydande miljöpåverkan.

I samband med framtagande av samrådshandling för aktuell detaljplan har kommunen tagit fram en undersökning av betydande miljöpåverkan. Undersökningens ställningstagande är att kommunen gör en samlad bedömning att genomförandet av den aktuella detaljplanen inte antas medföra en betydande miljöpåverkan. Därefter ägde undersökningssamråd rum med länsstyrelsen varvid länsstyrelsen lät meddela att man delar kommunens bedömning att detaljplanen inte antas medföra en betydande miljöpåverkan. Således behöver inte en miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

### 4.3. Avvägningar enligt Miljöbalken

#### Förenlighet med 3, 4 och 5 kap Miljöbalken

Som framgår av figur 12 Riksintressen och skyddade områden i avsnitt 5.3.2 berörs den västra delen av planområdet av ett riksintresse för friluftsliv och den östligaste delen av ett riksintresse för naturvård. Detaljplanen bedöms inte påverka dessa riksintressen.

Av samma karta framgår att planområdet ligger inom det kustområde som i Miljöbalken kap 4 pekas ut som område som i sin helhet är av riksintresse med hänsyn till natur- och kulturvärden. Detaljplanen bedöms inte påverka riksintresset.

Miljö kvalitetsnormer är föreskrifter i miljöbalken kap 5 om viss lägsta miljö kvalitet för mark, vatten, luft eller miljön i övrigt inom ett geografiskt område. Miljö kvalitetsnormerna omfattar bland annat föroreningar i utomhusluft, olika parametrar i fisk- och musselvatten samt omgivningsbuller.

Det finns idag inga indikationer på att gällande miljö kvalitetsnormer överskrids eller riskerar att överskridas inom områden som kan komma att beröras eller påverkas av aktuell planläggning.

Tolv objekt påverkas av vägplanen/detaljplanen. Åtgärder som genomförs med stöd av vägplan omfattas inte av förbudet mot att skada naturmiljön inom biotopskyddsområden. Detaljplanens syfte och planbestämmelser motverkar inte de skydds- och kompensationsåtgärder som Trafikverket genomför inom ramen för vägplanen.

Sammanfattningsvis bedöms detaljplanen vara förenlig med 3, 4 och 5 kap Miljöbalken.

#### Övrigt skydd enligt Miljöbalken

Dispens för påverkan på objekt som har generellt biotopskydd enligt 7 kap 11 § MB har lämnats in av Trafikverket. Det gäller stenmurar, bäckar/diken och en källa.

---

## 5. Förutsättningar & förändringar

De regleringar som krävs säkerställs genom regleringar i vägplanen.

### 5.1. Väg och trafik

#### 5.1.1. Vägnät och standard

##### *Förutsättningar*

Väg 168 är en statlig väg klassad som primär länsväg som sträcker sig mellan Marstrand och Kungälv. Väg 168 i Tjuvkil fungerar dels som lokal väg i Tjuvkil, dels som förbindelse till Kungälv och E6 och som genomfartstrafik till och från Marstrand.

Vägplanen/Detaljplanen utgörs av en vägsträcka som är 3,4 km lång. Två allmänna vägar ansluter till aktuell vägsträcka. Den ena av dessa vägar är väg 612 som leder till Tjuvkils huvud. Den andra vägen är väg 570 som från Tjuvkil via Kärna och Kornhalls färja leder vidare söderut till Göteborg. Utöver dessa två allmänna vägar ansluter ett antal enskilda vägar samt ett större antal fastigheters utfarter till aktuell sträckning av väg 168.

Väg 168 har ett körfält i vardera riktningen där omkörningsförbud råder på vissa delar av sträckan.

Vägbredden, dvs avstånd mellan asfaltkanterna, varierar mellan 5,3 och 6,3 meter. Vägen saknar både vägren och separat gång- och cykelväg. Vägbelysning finns längs vägens norra sida mellan Tjuvkilsbodens vägskäl och Tjuvkils vägskäl.

##### *Förändringar*

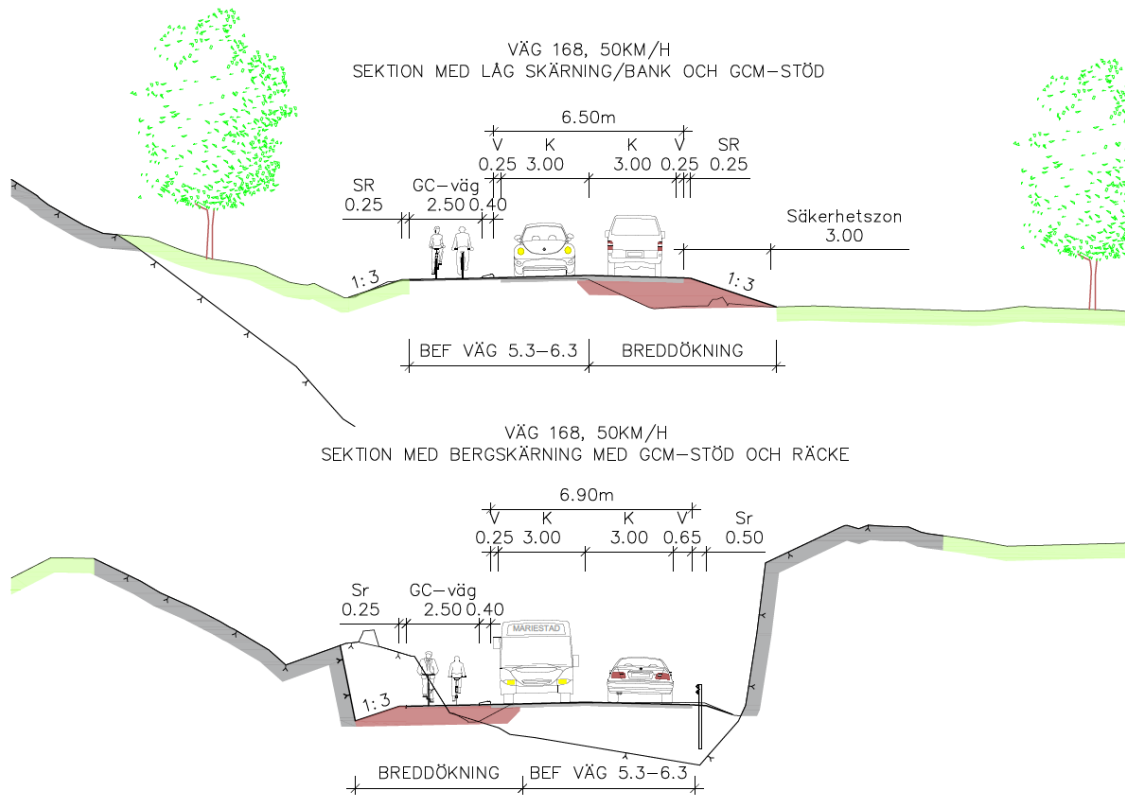
Vägens normalsektion framgår av nedanstående figurer. Gång- och cykelbana byggs längs vägens norra sida, bredd 2,5 m.

Normalsektionen ser något olika ut på sträckor med 50 respektive 70 km/h hastighetsbegränsning. På 50 km/h-sträckan avgränsas körbana och gång- och cykelbana med GCM-stöd och vägbredd blir 6,5-6,9 meter. På 70 km/h-sträcka avgränsas körbana och gång- och cykelbana med ett räcke och vägbredd blir 7,5-8,0 meter. I båda fallen ligger körbana och gång- och cykelbana på samma nivå.

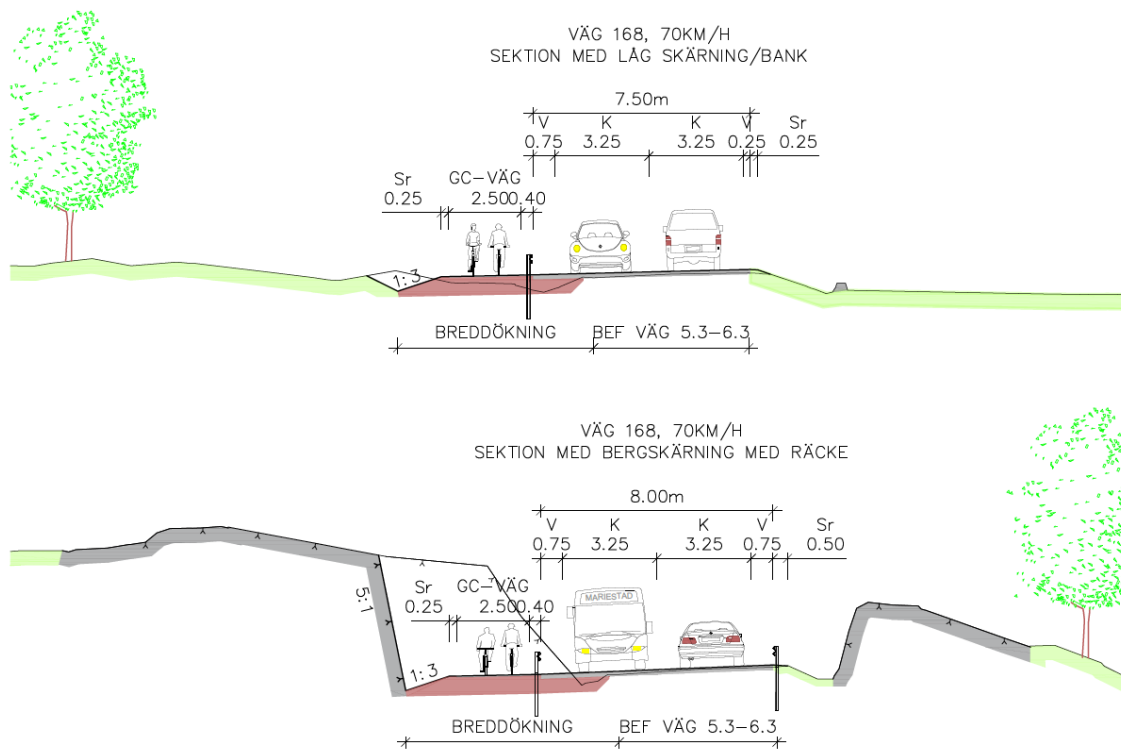
På ett antal vägavsnitt blir vägsektionen bredare än normalsektionen. Det gäller bl a sträckor där vägen korsas av gång- och cykelpassage eftersom en refug ingår i varje passage.

Vid uppförande av bullerskyddsskärm på sydsidan av vägen är säkerhetszonen 3 meter mellan vägbana och bullerskyddsskärm.

Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30



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.



Figur 6. Normalsektion för vägsträcka med hastighetsbegränsning 70 km/h. Väg bana och GC-väg skiljs åt med ett räcke, se foto i avsnitt 5.1.5 Gång- och cykeltrafik.

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

Åtgärder i anslutning till Tjuvkils vägskäl blir jämförelsevis omfattande. Kurvan rätas något (vägen förskjuts något söderut), Hamnvägens anslutning till väg 168 ges ny utformning, nivåskillnader mellan väg 168 och Hamnvägen jämnas ut och ny busshållplats tillkommer.



Figur 7. Föreslagen utformning av korsningen mellan väg 168 och väg 612 (Tjuvkils vägskäl). Bild hämtad ur vägplanens granskningshandling.

### 5.1.2. Hastighetsbegränsning

#### Förutsättningar

Från planområdets östra del och fram till en punkt strax väster om Tjuvkils vägskäl (vägen mot hamnen) är hastighetsbegränsningen 50 km/h. På den västra delen, från Tjuvkils ängar och västerut, är hastighetsbegränsningen 70 km/h.

#### Förändringar

Gränsen mellan hastighetsbegränsning 50 km/h och 70 km/h kommer att ligga väster om Tjuvkils vägskäl men det är i dagsläget oklart exakt var. Möjligen strax väster om hållplatsen Tjuvkils vägskäl vid Intaget.

### 5.1.3. Trafikmängder och trafikprognos

Trafikmängder och prognoser har tagits fram av Trafikverket. De presenteras i "Trafikprognos och kapacitetsanalys" (2019-11-29).

Mätningar 2017 längs väg 168 visar att trafikmängden öster om Tjuvkils vägskäl är 4250 fordon/dygn och 3720 fordon/dygn i planområdets västra del.

Trafikflödena varierar kraftigt under året. Det förekommer evenemang på Marstrand som ger upphov till höga trafikflöden under några veckor på sommaren. För att bedöma hur trafikflödena ökar under sommaren har trafikmätningar genomförts på ett flertal punkter på väg 168 och relevanta anslutningsvägar under en period på tre veckor i juli 2015 och i juli 2017. Sommardygnstrafik (SDT) har definierats som ett medelvärde av denna period. Mätningar har visat på SDT ökar uppemot 50-90 % jämfört med ÅDT (årsdygnstrafiken).

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

## 5.1.4. Sidoområden och trafiksäkerhet

*Förutsättningar*

Trafikverket eftersträvar sidoområden som är ”förlåtande”. Med det avses att den som kör av vägen med bil i så liten utsträckning som möjligt ska utsättas för krockvåld. Alla fasta hinder i nära anslutning till vägen innebär en risk för att allvarliga olyckor uppstår. Utmed aktuell väg finns olika typer av fasta hinder som utgör en potentiell risk vid avkörning. Här finns träd, stolpar m m och på delar av vägen finns berg så nära som 0,5 meter.



Berg i vägens sidoområde utgör en trafikfara. Planområdets västra del. (Foto: Google Maps)

*Förändringar*

För säkrare sidoområden föreslås en säkerhetszon. Skapande av säkerhetszon innebär bl a att det på sina ställen utförs bergschaktning längs vägen, eventuellt i kombination med räcken. Särskilda åtgärder för skapande av säkerhetszon kommer endast att krävas på vägens södra sida eftersom tillkomsten av GC-väg på vägens norra sida innebär att sidoområdet blir säkrat på denna sida.

Utöver bergschakten behöver stolpar och andra oeftergivliga hinder inventeras och åtgärdas för att höja trafiksäkerheten längs sträckan. Se vidare tvärsektionerna ovan.

## 5.1.5. Gång- och cykeltrafik

*Förutsättningar*

Kungälv kommun beslutade år 2007 att främja utveckling av ett sammanhängande huvudnät av gång- och cykelvägar, i möjligaste mån skilt från biltrafiksystemet. Ett tiotal gång- och cykelsträckor prioriterades.

Längs aktuell vägsträcka är oskyddade trafikanter i nuläget hänvisade till att färdas i blandtrafik. Trafikmiljön är osäker för oskyddade trafikanter då befintlig väg saknar vägren och är under perioder hårt trafikerad. Det finns en befintlig gång- och cykelväg väster om Tjuvkiil som börjar på bron över Nordösundet och leder till Marstrand. Den är belägen på norra sidan av väg 168 och skiljs från vägen med kantstöd.

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

Omkring 5 km öster om Tjuvkil, på sträckan mellan Hålda och Vävra, finns en gång- och cykelväg längs väg 168. Den ligger på norra sidan av väg 168 och skiljs från vägen med räcke. Hösten 2019 fattades beslut att gång- och cykelvägen Vävra-Tjuvkil, som ska ansluta aktuell gång- och cykelväg österifrån, ska byggas på norra sidan av väg 168.

Trafiksäkra gång- och cykelpassager tvärs väg 168 i Tjuvkil saknas.

### Förändringar

Längs hela sträckan genom Tjuvkil möjliggörs anläggandet av en gång- och cykelväg på norra sidan av vägen. Att gång- och cykelvägen föreslås anläggas just på norra sidan av väg 168 beror bland annat på att de flesta målpunkter samt bostäder finns på norra sidan.

Gång- och cykelvägen blir 2,5 meter bred. En gång- och cykelväg ger ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter.

Sättet att skilja av gång- och cykelbanan från körbanan blir olika för sträckan med 50 km/h hastighetsbegränsning jämfört med sträckan med 70 km/h hastighetsbegränsning. På 70 km/h-sträckan, dvs i väster, görs avgränsningen med ett räcke. På den östra delen sker avgränsningen med ett s k GCM-stöd, dvs en typ av kantstöd som är särskilt utformat för att separera körbanan för bilar från gång- och cykelbana.



*I de föreslagna vägsektionerna ligger vägbana och GC-bana på samma nivå. På den östra delen av aktuell vägsträcka skiljs vägbana och gång-/cykelbana åt av GCM-stöd, se exempel till vänster. På västra delen används räcke som avgränsning mellan körbana och GC-bana, se exempel till höger (foto från väg 168 i trakterna av Vävra).*

Gång- och cykelpassager tvärs väg 168, med refug, anläggs i anslutning till de fyra busshållplatserna, se karta i avsnitt 5.1.6.

### 5.1.6. Kollektivtrafik, skolskjuts och hållplatser

#### Förutsättningar

Barn bosatta i Tjuvkil går i skola huvudsakligen i Kärna eller Hålda vilka ligger omkring 11 km respektive 8 km från Tjuvkil. Enligt avtal mellan Kungälv kommun och Västtrafik ansvarar Västtrafik för skolskjuts i området. Då skolskjutsen följer den ordinarie linjetrafiken är Kungälv kommun

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

delaktiga i beslut gällande tidtabell och linjesträckning. Från och med läsårsstart augusti 2016 innebär skollinjetrafiken att på- och avstigningar endast möjliggörs vid utsatta hållplatser.

Tjuvkil är väl försörjt med kollektivtrafik. Marstrand-Express trafikerar väg 168 mellan Marstrand och Nils Ericson-terminalen i Göteborg.

Utöver Marstrandsexpressen trafikerar en lokallinje samt ett par skollinjer.

På vägsträckan genom Tjuvkil finns sju busshållplatser. För alla hållplatser gäller, förutom för hållplatsen Nordösundet, att bussen stannar i bägge riktningar. Alla busshållplatserna håller låg standard och saknar ståyta och högt kantstöd.

Avstånden mellan hållplatserna varierar mellan 330 och 850 meter. Då gång- och cykelväg saknas kan de kortare avstånden motiveras.



*Befintliga busshållplatser längs väg 168. Varje buss-symbol, utom den västligaste, symboliserar en busshållplats på vardera sida av vägen. Inga gångpassager tvärs väg 168 finns på denna sträcka.*

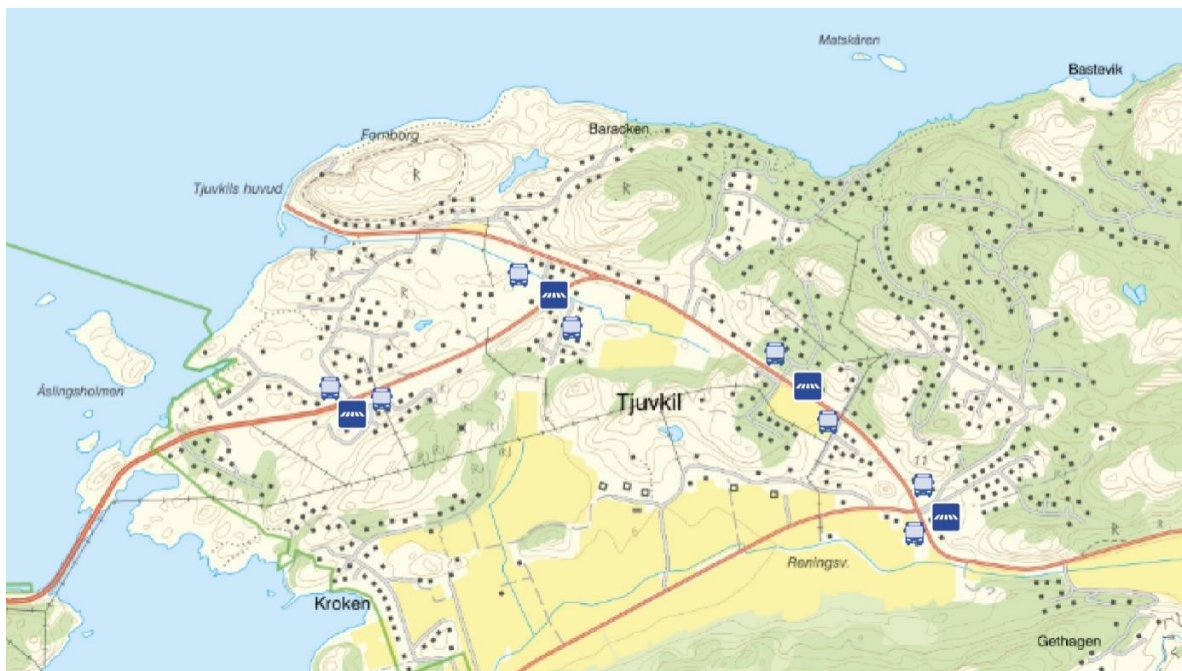
Enligt avtal mellan Kungälv's kommun och Västtrafik ansvarar Västtrafik för skolskjuts i området. Då skolskjutsen följer den ordinarie linjetrafiken är Kungälv's kommun delaktiga i beslut gällande tidtabell och linjesträckning.

### Förändringar

Tillkomsten av gång- och cykelväg skapar en säker transportväg för oskyddade trafikanter. Därmed kan ett avstånd till busshållplats upp till 800 meter accepteras. Det innebär att det totala antalet busshållplatser i Tjuvkil minskar från sju till fyra.



## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30



*Busshållplatser och passager tvärs väg 168 enligt förslaget.*

Busshållplatserna utformas med ståyta för de väntande passagerarna. Detta innebär en förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter som synliggörs och skiljs från motortrafiken genom upphöjd hållplatsyta. Gång- och cykelvägen kommer att underlätta för de boende att ta sig till busshållplatserna. Tillkomsten av gångpassager, samtliga i anslutning till busshållplatser, ökar trygghet och säkerhet.

### 5.1.7. Belysning

#### *Förutsättningar*

Gatubelysning finns på en sträckning från en punkt strax öster om detaljplanens östra ände (dvs öster om ”Entré Tjuvkil”) fram till Intaget/Humleskärsvägen strax väster om Tjuvkils vägskäl (korsningen väg 168 / väg 612). Belysningen utgörs av 35 armaturer med 70 W på 9 meter höga trästolpar.

Anläggningen ägs och driftas av Kungälv Energi.

#### *Förändringar*

Befintlig belysningsanläggning rivs. Trafikverket har för avsikt att utföra en ny belysningsanläggning från vägkroken där samhället börjar i öster fram till brofästet vid vägsträckans ände i väster.

Vägbelysningen ska utgöras av en stolpbelysning och vara enhetlig i form av avstånd samt typ av armatur och stolpe.

## 5.2. Byggnadstekniska förutsättningar och markanvändning

### 5.2.1. Topografi och geotekniska förhållanden

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

Planområdet med omgivningar utgörs i stort av berg i dagen och lokala dalgångar. Vägens marknivåer ligger mellan 3 och 8 m ö h förutom på sträckan mellan Tjuvkilsboden och Saltskärsvägen där marknivåerna ligger mellan 8 och 20 m ö h. Omgivande berg når upp till 30 m ö h. I den västra delen består området närmast vägen mestadels av berg i dagen med inslag av mindre partier med lösa jordlager. Mot öster återfinns ett mer varierat landskap bestående av randskogskantade öppna områden och med inslag av berg i dagen.

Kartering och bergprovtagning påvisar ett bergmaterial av god kvalitet väl lämpat att återanvändas som bärlager etc. Topografin varierar längs med aktuell sträcka. Nivån stiger kontinuerligt med lokala variationer från cirka +3 i väster till cirka +20 vid Gulsjärsgatan. Därefter sluttar terrängen åt öster ner till en nivå på cirka +7 vid Gethagen busshållplats. Lokalt är väg 168 på en högre nivå än kringliggande mark.

Aktuellt område utgörs av väg 168 med omkringliggande bostadshus. Lokalt förekommer murar och andra mindre byggnadsverk samt diken som avskiljer de olika fastigheterna mot väg 168.

Jordprofilen varierar längs med sträckan. Jorddjupen är generellt små i väster och ökar i dalgångarna åt öster. Jorddjupen varierar från berg i dagen till närmare 30 meter, se SGU:s jorddjupsskarta. Väg 168 är plansprängd lokalt längs sträckan.

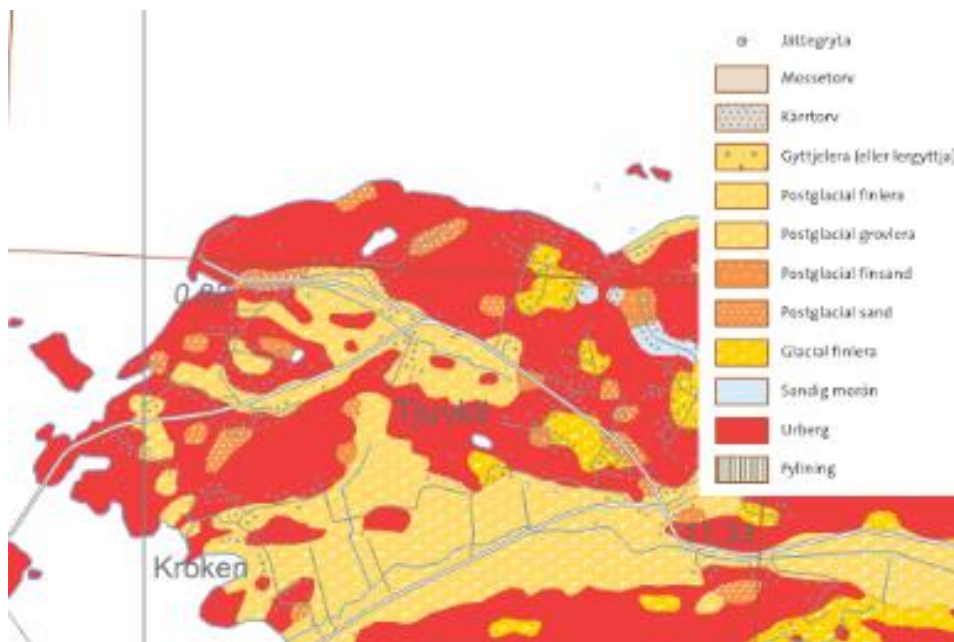


SGU:s jorddjupsskarta över området.

Jordlagerföljden i dalgångarna består generellt överst av ett tunt lager mulljord, underlagrat av lera som vilar på ett friktionslager ovan berg. Överst har leran torrskorpekaraktär. Gytta ovan leran förekommer inom området med varierande mäktighet från ringa till cirka 5 meter. Inslag av sand kan förekomma lokalt längs med sträckan. För en generell översikt av området, se SGU:s jordartskarta.

I dalgångarna har en fri vattenyta i den övre akviferen påträffats mellan cirka 0,5-1 meter.

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30



SGU:s jordartskarta över området.

### Förändringar

Nödvändiga åtgärder gällande geoteknik och bergteknik säkerställs genom vägplanen. Utförda geotekniska och vägtekniska undersökningar redovisas i vägplanens ”Markteknisk undersökningsrapport, Geoteknik” (MUR/Geo).

På delar av sträckan kommer vägbanken av sättningsskäl att grundförstärkas, exempelvis med lättfyllning

Vid Tjuvkils korsning ska vägen breddas ut med cirka 3,5 meter. Breddningen ska gå på banken som i höjden varierar mellan cirka 1,5 och 2,3 meter. Stabiliteten från den nya vägbreddningen är ej erforderlig och risk för skred finns om marken inte åtgärdas. Dessutom, på grund av den stora bankmaktigheten, behöver marken också åtgärdas av sättningsskäl för att utjämna differentiella sättningar mellan den befintliga vägen och den uppkommande vägbreddningen. Åtgärder som kan vara aktuella för att hantera problemet är; tryckbank mot vägslänten för att förbättra stabiliteten, förbelastning för att accelerera förekommande sättningar, kalkcementpelare för att förstärka den lösa leran och lastkompensation med lättfyllning.

Stabiliteten på bergsslänter bedöms som god varför endast sporadisk förstärkning kan komma att bli aktuella. Där sprängning och schaktning planeras att utföras, kommer bergskärningarna att ha maximala höjder mellan 0,5 – 3,5 meter. I de fall då skärningarna blir högre än en meter bör släntlutningen vara 5:1.

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

## 5.2.2. Bebyggelse

### *Förutsättningar*

Bebyggelsen i Tjuvkil består av en blandning mellan fritidshus och permanenta bostäder. Den största delen av bebyggelsen är lokaliserad nordöst om aktuell del av väg 168. Dock förekommer randbebyggelse utefter vägen längs stor del av hela sträckan.

Kungälv kommun använder begrepp som serviceort och grannby. Med serviceort menas en ort där förutsättningar ska skapas för exempelvis förskola/skola/fritidshem, bibliotek/skolbibliotek, distriktssköterska eller livsmedelsbutik m.m. Tjuvkil klassas som grannby som hör till serviceorten Marstrand som ligger cirka 8 km västerut. Serviceorten Kärna ligger på ungefär samma avstånd från Tjuvkil.

Grannbyn Tjuvkil, dit bebyggelsen öster om Matskärsområdet inte räknas, har ca ett tusen invånare. På sikt bedöms att Tjuvkil utvecklas till en serviceort. En utveckling till serviceort kommer i första hand möjliggöras genom omvandling av fritidshus till permanentbostäder och genom utbyggnad av bostadsområden.

Förskola är under uppförande. I övrigt saknar Tjuvkil service, skola, dagligvaruhandel och större verksamheter/arbetsplatser. Diskussioner förs för närvarande om att detaljplanera för handel.

Bebyggelsen i anslutning till vägområdet består främst av yngre bebyggelse. Här finns ombyggda sommarstugor anlagda från 1930–40-talen, en utveckling som fortgått fram till 1970–80-talen då större byggnader i form av åretruntbostäder uppförts. Många av de befintliga sommarstugorna har byggts om för åretruntboende. Flera av dessa områden har också förtätats med villabebyggelse under 1990- och 2000-talet. Tjuvkil har följt en gängse utveckling i Sverige då ägare till jordbruksfastigheter ofta styckade av och sålde tomter på de obrukbara impedimenten för uppförandet av sommarstugebebyggelse. Tjuvkils ängar, ett område med bostäder som delvis är färdigbyggt, utgör en för Tjuvkil ny typ av bebyggelse genom att bebyggelsen till delar består av flerbostadshus samt har en nutida byggnadsstil, både arkitektoniskt och bebyggelsestruktur.



*Sommarstugebebyggelse i anslutning till vägområdet.*

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30



*Tjuvkils ängar, ett bebyggelseområde under framväxande. Ytterligare bostadsbebyggelse är under uppförande i området mellan vägen och den nya bebyggelsen.*

### *Förändringar*

Detaljplanen tillåter endast användning väg. Ingen bebyggelse tillkommer.

#### 5.2.3. Dagvatten och VA

##### *Förutsättningar*

Dagvattenavledningen i utredningsområdet sker via markavrinning och diken och genom ledningssystem som har utlopp i Spaghamnsviken, Småbåtshamnen vid Tjuvkilshuvud och vid Tjuvkileviken, sydväst om väg 168.

Området klassificeras inte som ett översvämningsriskområde enligt "Stigande vatten" från Länsstyrelsen i Västra Götalands län. Vid större nederbörd kommer vatten avrinna till befintlig mark/dike och slutligen hamna i havet. Risken för översvämning till följd av skyfall bedöms därför att vara liten.

Kommunen genomför för närvarande förprojektering av VA-ledningar på sträckan Vävra-Marstrand via Tjuvkil.

##### *Förändringar*

Ett stort antal privata ledningsägares VA-anläggningar bedöms beröras av vägens breddning. Sex samfällighetsföreningar berörs.

Den ökade volymen dagvatten som uppstår till följd av ökad areal hårdgjord yta, bedöms vara tämligen liten. Lösningar för dagvattenhantering inom utredningsområdet omfattar bland annat anläggning av dagvattenbrunnar, trummor, med mera. Detta säkerställs genom vägplanen.

#### 5.2.4. El, tele, opto

Skanova och Kungälv energi är ägare till de ledningar som kan beröras av planerad vägutbyggnad.

## 5.3. Bevarandeintressen

### 5.3.1. Landskapskaraktär och kulturmiljö

#### *Förutsättningar*

När man beskriver landskapskaraktär (landskapsbild) kring en väg och där ombyggnad av vägmiljön är i fokus är det av betydelse att i görligaste mån beskriva landskapskaraktären utifrån två olika fokus:

- Landskapet upplevt från ”var som helst” i landskapet (t ex de boendes upplevelse av landskapet)
- Landskapet upplevt från vägen (trafikanterupplevelse).

Trafikanter är, generellt sett, ofta personer som är på genomresa med bil och upplever därför landskapet endast från vägen. I aktuellt detaljplaneärende är trafikanterna inte bara biltrafikanter utan även cyklister och fotgängare inklusive personer som väntar på bussen, dvs till stor del personer bor i området.

Trafikanter som närmar sig planområdet österifrån rör sig genom ett måttligt bebyggt jordbrukslandskap utan påtagliga tecken på närheten till kusten. På den inledande sträckan genom planområdet löper vägen i kanten av den långsmala, öppna Gullbringa-dalgången innan trafikanten kommer fram till den kraftiga högersväng som kan betecknas som ”entrén” till Tjuvkil. I denna ”entré”, tydliggjord genom att bebyggelse med ens kantar vägens båda sidor, byter omgivningen kring vägen karaktär: härifrån är landskapet kring vägen mer slutet och präglas av närheten till havet, omgivningens småskalighet och sammanhängande bebyggelse längs nästan hela sträckan. Närheten till havet kan anas genom att växtligheten präglas av det kustnära läget: trädbestånden är lägre, ibland synbart formade av vinden, och här och var finns kala berghällar med inslag av ljung och enbuskage. Även bebyggelsen och dess karaktär med ett betydande inslag av fritidshus, skvallrar om närheten till havet. På den västligaste delsträckan är landskapet ett utpräglat kustlandskap. Det ger överlag ett kalare och kargare intryck och under de sista 400 meterna har man ögonkontakt med havet.

Kring vägen finns bergiga höjdparter med mellanliggande låglänta markområden där bebyggelsen företrädesvis är placerad. Variationen förstärks genom nivåskillnaderna, den mindre skalan och förekomsten av olika landskapselement som trädbryn och dungar.

På sträckan finns några platser som trafikanterna särskilt lägger märke till, lägger på minnet och därmed kan relatera till. Man kan kalla dessa platser/vägavsnitt för landmärken eller ”vägavsnitt med särskild karaktär”.

- Ett av dessa vägavsnitt utgörs av den kraftiga krök som utgör Tjuvkilens östra entré, passerar mellan Tjuvkilens två äldsta gårdsmiljöer och därefter når fram till det vägshål som kallas Tjuvkilensboden, dvs avtagsvägen mot Kärna. Se vidare nedan under rubriken ”’Entré’ till Tjuvkil och vägskalet Tjuvkilensboden”.
- Ett annat vägavsnitt som trafikant särskilt lägger märke till är planområdets andra vägshål - Tjuvkilens vägshål – som även sammanfaller med den andra kraftiga kröken på väg 168.

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

- Ytterligare ett vägvagnsnitt med särskild karaktär håller på att växa fram. Det är vägvagnsnittet då man kör förbi Tjuvkils ängars sammanhängande bebyggelse med flerbostadshus, en bebyggelse med mer modern och urban prägel och en storskalighet som kontrasterar mot övrig bebyggelse i Tjuvkil.

Dessa ”vägvagnsnitt med särskild karaktär” finns markerade i Figur 2 Planområde.

Väg 168 har inte moderniserats på många årtionden vilket bidrar till att understryka landskapets småskalighet. Nuvarande utformning är enkel, med få avvikande linjeelement som breddökningar, refuger eller extra körfält. Vägarna har ett lågt innehåll av teknik som stolpar, busskurer, skyddsanordningar som räcken etc.



*Bebyggelse längs vägen. I bakgrunden Tjuvkils vägsäl (avtagsvägen till Tjuvkils huvud). Avsaknad av vägren, räcken, svängfält, refuger, busshållplatser med stöyta och separat gång- och cykelväg bidrar till känslan av att vara på landet.*

Utefter en fastighet på vägens södra sida strax öster om Tjuvkils vägsäl, finns vägsträckans enda bullerplank. Vidare har en jordvall uppförts på norra sidan av vägen på en plats mellan Toftebergsvägen och Äslingsvägen, oklart om den är avsedd som bullervall.



*Bullerplank i naturfärgat trä strax öster om Tjuvkils vägsäl - det enda bullerplanket som finns längs aktuell vägsträcka. För trafikanterna utgör bullerplanket en visuell barriär – en ”vägg” - samtidigt som plankets karaktär präglar upplevelsen. Notera att markkremsen (diket) mellan vägbana och skärm består av klippt gräs och att det förutom gräsytan inte finns några växter här, t ex buskar eller klätterväxter som klättrar på planket. Även från tomten utgör planket en visuell barriär men den ”förlorade utblicken” från tomten bedöms i detta fall inte vara negativ eftersom en skogklädd bergssluttning utgör visuell barriär omedelbart på andra sidan vägen samt att betraktaren ”slipper” se vägen och trafiken. (Foto: Google Maps)*

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

Bebyggelsen är i huvudsak lokaliserad till övergångszonerna mellan bergspartier och odlingsbar mark och är av varierande ålder. Stora delar av bebyggelsen är fritidshus.

Omkringliggande miljö med odlingslandskap, bergsknallar och vegetation blandad med småhusbebyggelse ger i dagsläget en känsla av att färdas på landsbygden. Det ger i sin tur ett högt värde för regionen som helhet och i synnerhet för Marstrand och Kungälv som destinationer för besöks- och turistnäringen. Befintliga fastboende har också valt bostadsort i hög utsträckning på grund av den lantliga känslan på platsen och som dagens vägstandard lämnar sitt bidrag till.



Tjuvkils vägskäl, en mindre trafiksäker anläggning som åtgärdas genom vägplanen. (Källa: Google Earth).

För personer som befinner sig på platser ett stycke vid sidan av vägen, t ex i bostäder eller på bostadstomter, utgör vägen ett förhållandevis begränsat visuellt inslag i utblickarna. Vägen följer omgivningens topografi, den har skapat förhållandevis få skärningar och vägbankar och endast på ett kort vägvagnsnitt finns det en bullerskärm som skärmar av utblickarna.



Stenmurar längs vägens norra sida.

I planområdet finns varken något riksintresse för kulturmiljö eller något av kommunen utpekade kulturhistoriskt värdefulla miljöer.



## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

---

Landskapet kring Tjuvkil är till stora delar likt 1800-talets landskap även om ny bebyggelse och nya vägar tillkommit. Landskapet i den välgjorda enskifteskartan från 1826 (figur 9 nedan) uppvisar stora likheter med dagens landskap även om en stor mängd bebyggelse har tillkommit liksom nya vägar.

### *Utmarker, ägogränser och stenmurar*

På kartan från 1826 redovisas bl a åkermark, utmarker, betesmarker, ägogränser, vägar och byggnader. Vägsträckans västra del passerar genom det som tidigare utgjorde Tjuvkils bys ”kohage”. Där utmarken är indelad med ägogränser kan dessa sammanfalla med de stengärdesgårdar som korsar dagens väg 168 på ett antal ställen. Som lämningar från områdets agrara historia har dessa stengärdesgårdar ett kulturhistoriskt värde.

Längs långa sträckor av vägen syns även andra, lägre stengärdesgårdar som löper längs vägkanten. Åldern på dessa är svårbedömd men de är troligen samtida med respektive vägsträckning, se figur 9. Det finns också äldre terrasseringsmurar av bearbetad gråsten som avgränsar tomter ut mot vägen. Alla dessa murar av olika slag är starka karaktärsbärare och värdefulla inslag i trafikantupplevelsen. Det finns ett stenbrott för glimmerskiffer vid Tjuvkils huvud som fortfarande är i drift. Flera av murarna, liksom husgrunder m m är byggda av detta karaktäristiska stenmaterial.



*Stengärdesgårdar längs den västra delen av vägsträckan, är troligen samtida med vägen som invigdes 1940.*

### *Bebyggelse och vägar*

Bebyggelsen i anslutning till vägområdet består främst av yngre bebyggelse men det finns även bebyggelsemiljöer med kulturhistoriska värden.

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30



Figur 9. Enskifteskartan från 1826. På kartan har lagts in ungefärliga lägen för dagens större vägar. Som framgår av kartan fanns alltså, vid denna tid, vägen från Kungälv till Tjuvkils huvud liksom vägen till dåvarande Tjuvkils by, dvs ansamlingen hus i bildens mitt. Vägskalet där vägarna från Kungälv, Tjuvkils huvud och Tjuvkils by strålade samman är samma plats som dagens korsning benämnd Tjuvkilsboden. På sträckan från Gullbringadalgången/Tjuvkilsboden och upp till Tjuvkils huvud via Tjuvkils vägskäl, har – som framgår av kartan – dagens väg samma sträckning bortsett från kurvvrätningar. Aktuell väg på denna sträcka byggdes på 1930-talet. Väg 168 på sträckan från Tjuvkils vägskäl och västerut invigdes 1940 och hade ingen föregångare. Väg 570, vägen som leder till Kärna, fick på sträckan närmast Tjuvkilsboden ny sträckning på 1960-talet. I ägogränserna som syns på kartan finns, i varierad omfattning, gamla stenmurar.

Som framgår av enskifteskartan från 1826 låg Tjuvkils by vid denna tid koncentrerad till den södra bergsfoten på ett berg som kantar Tjuvkilebäckens vida och uppodlade dalgång, mellan nuvarande väg 168 och väg 612. Här ligger idag gården Mellangård och utefter vägen dit ligger Norgård m fl gårdar. Vägen till Mellangård är densamma som 1826 års väg till Tjuvkils by.

Av 1826 års karta framgår också att vägen från Kungälvshället och fram till Tjuvkils huvud, hade samma sträckning som den har idag, dvs väg 168 fram till Tjuvkils vägskäl och därefter väg 612 till Tjuvkils huvud. Samma vägsträcka redovisas även på kartmaterial från slutet av 1700-talet. Troligen är vägsträckan mycket gammal och hör samman med verksamheten som under lång tid funnits vid Tjuvkils huvud. Fiskeläge, färjeläge och gästgiveri är några av de historiska verksamheter som varit aktuella vid Tjuvkils huvud. Vid Tjuvkils huvud finns även en fornborg vilket förstärker platsens historiska kontinuitet. Dagens rätade väg byggdes under 1930-talet.

Väg 168 från Tjuvkils vägskäl och västerut invigdes 1940. Fram till 1940 gick trafiken till Marstrand via färja från Tjuvkils huvud.

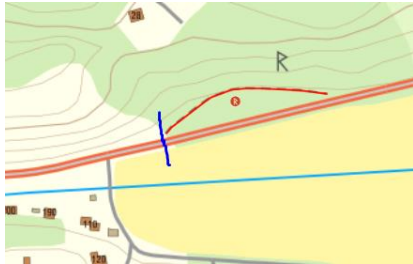
Längs vägen från Kungälvshället och fram till Tjuvkils huvud fanns år 1826 endast ett begränsat antal spridda byggnader, främst i närheten av Tjuvkils huvud.

#### Enskilda småskaliga kulturmiljöobjekt

Inom planområdet finns ingen fornlämning men en fornlämning (L1959:3749) i form av en färdväg (vägbank) angränsar till planområdet längst i öster. Färdvägen följer bergskanten i norr och löper i

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

söder utmed det som historiskt varit åkerkant. Färdvägen är en del av den gamla landsvägen mellan Kungälv och Marstrand och återfinns i äldre kartmaterial från 1600-talet.



Objekt i fornlämningsregistret. Rött streck markerar äldre färdväg (L1959:3749). Blått streck är planens östra gräns.

I övrigt finns en s. k. övrig kulturhistorisk lämning (L1968:196) just utanför plangränsen. Det är ett vägmärke i sten intill vägens västra sida söder om vägkorsningen mellan väg 168 och väg 570 (Tjuvkilsboden). Stenen har förmodligen, enligt Riksantikvarieämbetet, flyttats från en plats intill vägskälet. Se vidare nedan under rubriken ” ’Entré’ till Tjuvkil och vägskälet Tjuvkilsboden”.

Strax norr om Stenskärsvägen, vid 2/430, finns en kringmurad källa på nära avstånd till vägen.



Gammal kringmurad källa helt nära vägens norra sida, strax norr om Stenskärsvägen. Muren, som utgörs av en kallmur, ser ut att bestå av glimmerskiffer, dvs den typ av stenmaterial som än idag bryts vid Tjuvkils huvud.

Innan 1940 gick all vägtrafik till Marstrand via Tjuvkils huvuds hamn. Tjuvkils huvud och den korta vägen som leder fram dit (väg 612) är därför kulturhistoriskt intressant. Det innebär också att Tjuvkils vägskäle utgör en plats med kulturhistoriska värden, en plats som annonserar vägen fram till den tidigare så viktiga hamnen.

*”Entré Tjuvkil” och vägskälet Tjuvkilsboden – ett koncentrat av kulturhistoriska värden*

Ett vägavsnitt hyser ett koncentrat av kulturhistoriska värden och värdefull landskapskaraktär. Det är det vägavsnitt som i Figur 2 Planområde utgör ”Entré till Tjuvkil” (omedelbart norr om den skarpa vägkröken) resp vägskälet Tjuvkilsboden.



Utsnitt ur Figur 2 med läget för ”Entré Tjuvkil” och vägskälet Tjuvkilsboden.

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

Fram till 1940 fanns det endast ett vägshål av betydelse i Tjuvkilsområdet och det var samma vägshål som fanns 1829 (se karta 9) där de tre vägarna ledde till Kungälv, Tjuvkils huvud resp Kornhall via Tjuvkils by och Kärna. Samma vägshål finns även på ännu äldre kartor.

I anslutning denna korsning finns än idag ett vägmärke i sten (övrig kulturhistorisk lämning, RAÄ Lycke 116:1) med markeringarna KORNHALL, TJUFKIL och KUNGÄLV tillsammans med hänvisningspilar ristade i stenen. Vägmärket är flyttat från sin ursprungliga plats öster om vägen, vid Matskärsvägen/Truskärsvägen (se figur 11), till en trädgård väster om vägen, just utanför planområdets gräns.



Figur 10. Lämningen Lycke 116:1. Ett vägmärke av sten.

På 1960-talet gavs väg 570 en ny sträckning söder om Tjuvkils by men platsen för själva korsningen är bevarad sedan åtminstone tidigt 1800-tal. Vid vägshållet för väg 168 och väg 570 finns på östra sidan av väg 168, söder om Matskärsvägen/Truskärsvägen, ett bostadshus som fram till 1970-talet var en handelsbod. Därför benämns området kring detta vägshål än idag Tjuvkilsboden, bl a heter busshållplatserna vid detta vägshål Tjuvkilsboden, trots att verksamheten sedan länge upphört. På så vis hålls historien vid liv.



Figur 11. Tjuvkilsboden år 1971. På bilden ses byggnaden Tjuvkilsboden medan den ännu fungerade som butik. Idag är byggnaden ett bostadshus. Där de parallellt gående vägarna Matskärsvägen och Truskärsvägen ansluter till Marstrandsvägen, snett framför butiken, ses vägmärket (RAÄ Lycke 116:1) i dess ursprungliga placering. (Foto Bohusläns museum). År 2020 byggdes vägarna Matskärsvägen och Truskärsvägen om så att endast Matskärsvägen ansluter till väg 168.

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

Som framgår av kartan från 1826 (figur 9) låg det, söder om vägskälet, byggnader på vägens västra sida. Byggnader i samma läge som dessa byggnader bildar idag, tillsammans med byggnader på andra sidan väg 168, den äldsta bebyggelsemiljön utefter planområdet. Det är denna bebyggelse som, tillsammans med själva vägkröken, utgör "Entré Tjuvkiil".

På fastigheten öster om vägen finns ett äldre bostadshus, en äldre ekonomibygnad, en jordkällare och en stengärdesgård. På motsatta sidan av vägen finns bostadshus och tillhörande ekonomibygnader. De har ursprungligen utgjort soldattorp till gårdarna Kroken och Nordgård. De två äldre f.d. soldattorpen utgör en intressant del i den historiska struktur som bildas av Tjuvkils bys skiftade och oskiftade bebyggelse. Som ett dokument över bystrukturer där soldattorpen var en viktig del är byggnaderna kulturhistoriskt intressanta.



*"Entré Tjuvkiil" sedd från norr dvs när trafikanten är på väg att lämna Tjuvkiil. Byggnaderna har en äldre karaktär och det täta avståndet mellan byggnaderna på ömse sidor av vägen skapar en "port" till Tjuvkiil. I bakgrunden ses den skarpa kurva som (efter en lång raksträcka) ytterligare bidrar till att trafikanterna på väg i riktning mot Marstrand, särskilt lägger detta vägvagnsnitt på minnet. Sammanfattningsvis utgör "Entré Tjuvkiil" tillsammans med intilliggande vägskälet Tjuvkilsboden en referenspunkt på sträckan Kungälv-Marstrand för alla trafikanter.*



*Östra sidan av "entrén" till Tjuvkiil. Jordkällaren och ekonomibygnaden.*

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30



Västra sidan av "entrén" till Tjuvkil. Äldre fastighet med soldattorp som hört till gårdarna Kroken och Nordgården. Vägen går omedelbart till vänster om bilden och bostadshusets gavel vetter mot vägen.

I vägkorsningens nordvästra kvadrant finns en äldre stengärdesgård med tillhörande grindstolpar av natursten som ingärdar en äldre hagmark, se nedanstående foto. Dessa lämningar bedöms som äldre och utgör lämningar efter områdets agrara verksamhet.



Igenväxande betesmark i Tjuvkilsbodens nordvästra kvadrant. Notera grindstolpar i sten som sticker upp ur det höga gräset i tillfarten in till betesmarken. Betesmarken kantas av en stengärdesgård men pga höga örter och buskar syns den inte på fotot. Betesmarken utgör Naturvärdesobjekt 2 i figur 13. Vägkorsningen Tjuvkilsboden är där bilarna ses i bilden. (Google Maps)

Sammanfattningsvis utgör hela miljön från kraftiga vägkröken "Entré till Tjuvkil" fram till vägskalet Tjuvkilsboden en karaktärsrik miljö av betydelse för Tjuvkils kulturhistoria och identitet.

### Förändringar

En generell och påtaglig förändring är att det s k vägrummet blir bredare jämfört med dagens småskaliga och lantligt präglade vägrum. Intrycket av asfaltbelagda ytor blir mer påtagligt genom tillkomsten av gång- och cykelbanan. Väg bana och GC-bana ska åtskiljas med antingen ett räcke eller ett s k GCM-kantstöd. Sträckor med GCM-stöd respektive räcke ger vägrummet olika karaktär.

Störst förändring uppstår på avsnitt med bullerskärmar. Placering och val av utformning på bullerskärmar är av stor betydelse för Tjuvkils karaktär. Förslag på placering av bullerskyddsskärmar redovisas i 5.4.5 Buller och vibrationer. Ambitionen är att utformning sker i samarbete mellan kommunen och Trafikverket.

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

### Fornlämning

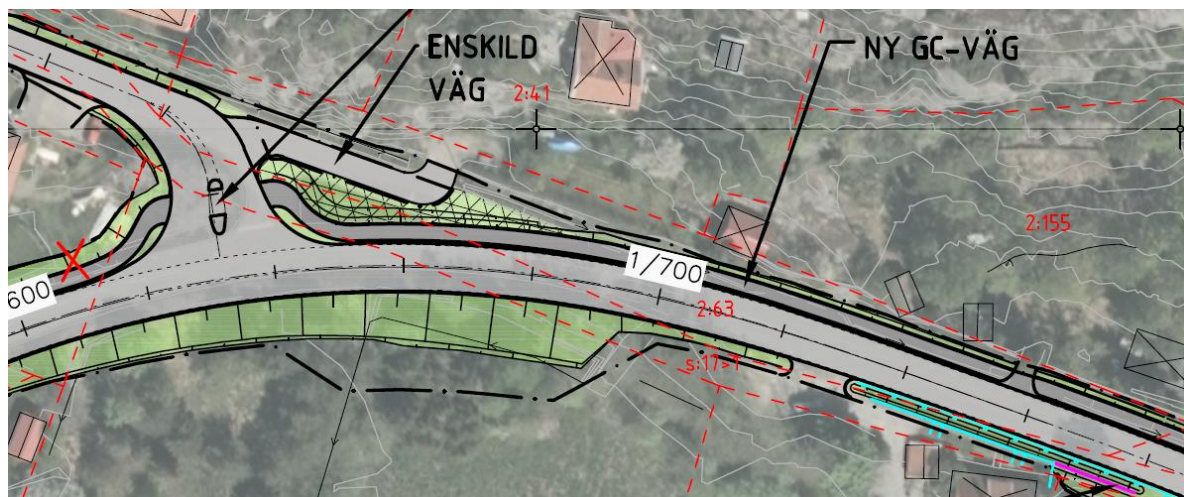
Fornlämningen L1959:3749 (den äldre färdvägen i detaljplanens östra ände) med omgivande fornlämningsområde omfattas av skydd enligt kulturmiljölagens bestämmelser. Fornlämningen ligger just utanför plangränsen men åtgärder kommer dock att göra intrång inom lämningsområdet. Trafikverket kommer därför att lämna en tillståndsansökan om ingrepp i fornlämningsmiljö till länsstyrelsen. Därmed säkerställs att fornlämningsvärden beaktas på ett korrekt sätt.

### ”Entré Tjuvkil” och vägskälet Tjuvkilsboden

På vägvagnsnittet förbi ”Entré Tjuvkil”/Tjuvkilsboden finns det anledning att visa särskild omsorg vid utformning av vägmiljön, bl a med hänsyn till att vägskälet är flera hundra år gammalt.

### Tjuvkils vägskäl

Tjuvkils vägskäl, d.v.s. T-korsningen med vägen som leder till Tjuvkils huvud (Hamnvägen, väg 612) är, vid sidan av vägsträckan ”Entré Tjuvkil/Tjuvkilsboden”, den andra platsen i planområdet som vid utformning bör ägnas särskild eftertanke och omsorg. Vid ombyggnaden av vägkorsningen skapas en restyta som exponeras ”rakt föröver” mot bilister och cyklister som färdas i riktning mot Marstrand, se foto nedan. Denna odefinierade restyta behöver ges ett innehåll. Vilket innehåll den ges avgörs i projekteringskedet.



Utsnitt ur illustrationskarta i vägplanen. Restytan består av den gröna överkryssade ytan mellan GC-väg och enskild väg. Restytan har en avsmalning på mitten och kan därför sägas bestå av en östlig och en västlig yta. Den östra ytan ligger i förlängningen av den enskilda vägen och Hamngatans raksträcka. Det är denna yta som främst exponeras mot bilisterna som kör i riktning mot Marstrand, något som framgår av nedanstående foto.

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30



*Tjuvkils vägskäl sedd av trafikant i riktning mot Marstrand. Ytan inringad med rosa linje är den restyta som redovisas på ovanstående kartutsnitt i vägplan. Den östra delen av restytan (närmast kameran) är den yta som främst är exponerad mot bilisterna (det är raksträcka fram till denna punkt). Denna väl exponerade restyta behöver ges någon form av innehåll men då inte på ett sätt som kan störa bilförare eller på annat sätt utgöra en säkerhetsrisk.*

### 5.3.2. Naturmiljö

#### *Förutsättningar*

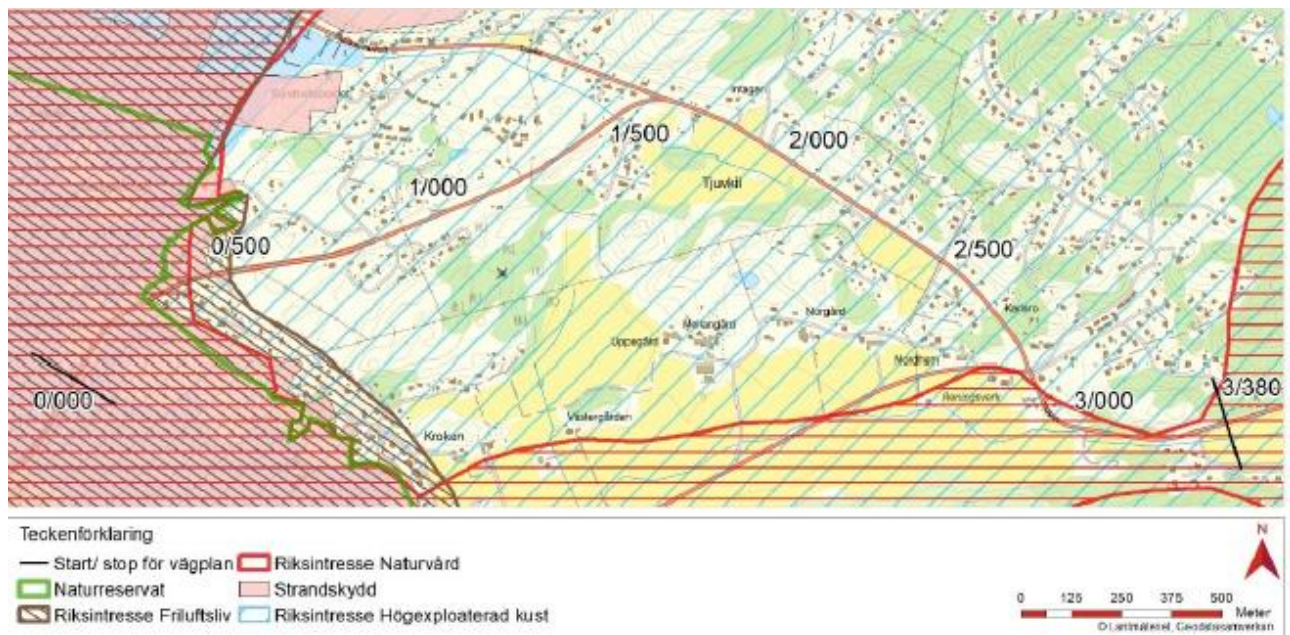
Naturmiljön i planområdet består främst av sprängda berg, jordbruksmark och trädgårdar, även en mindre del skog och äldre betesmark. Det finns flera partier med block, berg, och enstaka trädgrupper och buskmarker. Träd och buskar utgörs främst av björk, en, och nypon med inslag av tall, ek och asp. Majoriteten av träden är unga. På sina ställen blir markerna torrare där mer artrika ängar uppträder.

#### *Riksintressen och områdesskydd*

Längs kungälvskusten finns ett storskaligt riksintresse för naturvård, Hakefjorden-Marstrandsfjorden-Sälöfjorden, se figur 12. Tjuvkil utgör ett ”hål” i detta riksintresse varför endast den västligaste respektive den östligaste delen av riksintresset berörs av vägplanen/detaljplanen. Gränsen för detta storskaliga riksintresse ska betraktas som mycket ungefärlig.



## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30



Figur 12. Riksintressen och skyddade områden.

Ett riksintresse för friluftsliv sträcker sig från Lysekil och söderut till Göteborgs norra skärgård. Planområdets västligaste 500 meter ligger inom riksintresset.

Hela Bohusläns kust är utsett till område av riksintresse för högexploaterad kust. Hela planområdet omfattas av detta riksintresse. Riksintresseskyddet som gäller för särskilda kustområden runt Sverige innebär att mark och vatten endast får användas på ett sätt som inte påtagligt skadar de samlade natur- och kulturvärdena inom området. Som karaktärsdrag för intresset ingår också att det är ett särskilt attraktivt besöksmål för olika grupper av människor på just på grund av sina högklassiga, samlade värden. De sammanfattade värdena för området Bohusläns kust består bland annat av ursprunglighet, närhet till områden med många människor, förutsättningar för det rörligt friluftsliv, rekreativmiljöer, samt högklassiga fornlämningsmiljöer och äldre bebyggelser. Kombinationen av de olika förutsättningarna bidrar till det höga värdet.

Väster om Tjuvkiil och öster om Instön ligger Nordöns naturreservat. Naturreservatet syftar till att värna om de grunda vattenområdena runt Nordön. Detaljplanens ände (västra gräns) tangerar naturreservatets gräns.

Kustremsan i västligaste delen av planområdet omfattas av strandskyddsbestämmelserna, se Figur 12. Syfte med strandskydd är att bevara allmänhetens friluftsliv samt att bevara land- och vattenområden för att de är biologiskt värdefulla.

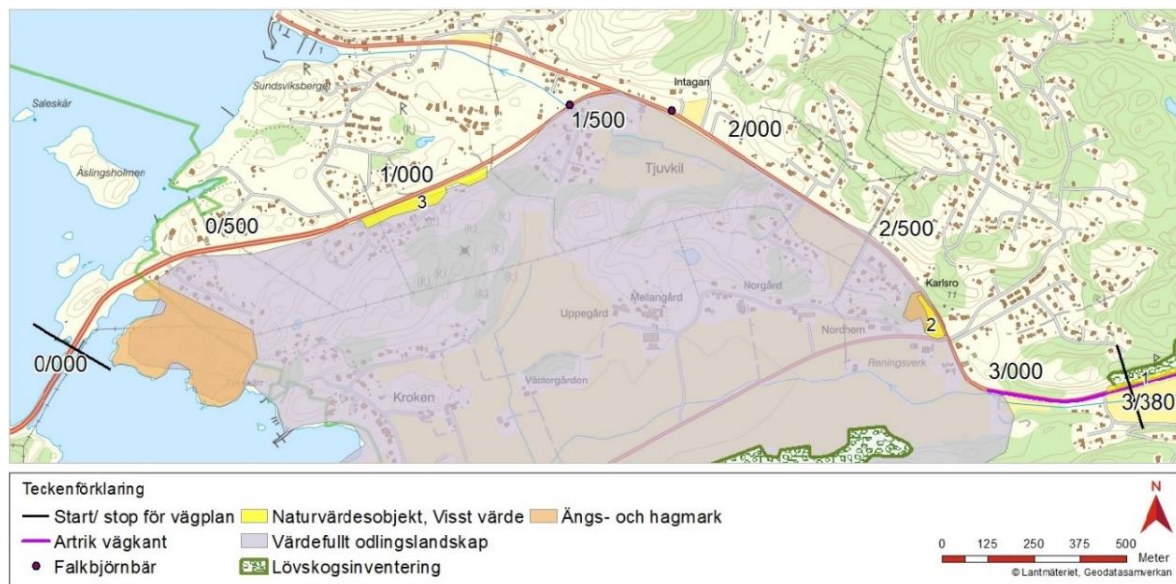
Biotopskyddsområden är en form av områdesskydd som används för att skydda små mark- och vattenområden som har särskilt stora värden för djur- och växtarter. I aktuell vägplan har Trafikverket identifierat 14 biotopskyddade objekt som berörs. Trafikverket har haft samråd med Länsstyrelsen för att definiera vilka objekt som ska hanteras som skyddade. De identifierade objekten består av elva stenvägar, ett dike och två alléer.

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

**Naturvärdesinventering**

En naturvärdesinventering utfördes i augusti 2016, inventeringen har genomförts enligt standarden för naturvärdesinventeringar (NVI) SS 199000:2014 med tillägg om generellt biotopskydd, detaljerad redovisning av artförekomst och fördjupad artinventering med avseende på rödlistade och fridlysta arter. Inventeringen har utförts med fältinventering detaljeringsgrad detalj.

Inventeringsområdet består mestadels av starkt kultiverade marker så som trädgårdar och åkrar där stora delar är kraftigt påverkade av bebyggelse och exploatering och har låga naturvärden. Tre naturvärdesobjekt (NVO) identifierades under inventeringen, samtliga med den lägsta naturvärdesklassen 4, visst värde.



Figur 13. Naturvärden i området kring planområdet. Naturvärdesobjekt 1 (NVO 1) är svår att se på kartbilden men ligger under detaljplanens östra gränsmarkering (d v s vid 3/380).

NVO 1 består av en artrik välgkant med kärlväxter som Jungfru Marie nycklar med inslag av hävdgynnade arter. Dessa är ett viktigt element som nektarresurs för insekter. Det havsnära läget gör att välgkanterna sammantaget hyser en lång rad olika växter men bara i små fläckar vilket ger mindre gynnsamma förutsättningar.

NVO 2 består av en igenväxande betesmark med utbredda snår av nypon och sötbjörnbär. De betesgynnade växterna som funnits i betesmarken har i stort sett försvunnit men fåtalet tuvor kvarstår. Ängen utgör en viktig pollen- och nektarresurs för insekter framförallt under försommaren. Objektet är även inventerad som ängs- och betesmark, läs vidare nedan.

NVO 3 består av en fuktäng med som korsas av ett grävs dike (Bäck A). Östra delarna av objektet är tätare med videbuskage. Ängen är en viktig pollen- och nektarresurs för insekter, främst under sensommaren.

Både NVO 2 och 3 består av ängs- och betesmark utan aktiv hävd, med pågående igenväxning.

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

*Rödlistade och skyddade arter*

Rödlistning är en klassificering av arter efter en bedömning av deras utdöenderisker och baseras här efter Rödlistan utgiven 2015 av Artdatabanken. I Artportalen har enstaka registreringar av rödlistade arter gjorts i närområdet mellan år 2000 och 2020 (ArtDatabanken 2020). De arter som finns registrerade inom planområdet består av skogsalm, ask, falkbjörnbär, samt ett par förbiflygande fågelarter.

Det rödlistade falkbjörnbäret med rödlisteklassning sårbar, VU, noterades även under naturvärdesinventeringen, se Figur 13 ovan.

Inga skyddade arter har identifierats inom området under de inventeringar som gjorts i arbetet med vägplanen/detaljplanen.

*Artrika vägkanter*

I en inventering av artrika vägkanter utförd av Trafikverket har en vägkant identifierats i sydöst, norr om väg 168. Anslutande del av vägkanten togs upp i naturvärdesinventeringen som genomfördes 2016 som NVO 1 och klassades då till naturvärdesklass 4, visst naturvärde. Endast en mindre del av sträckan omfattas av planområdet.

*Värdefullt odlingslandskap*

Planområdet berör norra delen av ett större område på 140 hektar som av Länsstyrelsen är utpekad som ett regionalt värdefullt odlingslandskap (82-07 Tjuvkils by Tjuvkilsboden Kristiansborg). Området är beläget söder väg 168, se Figur 13. Enligt information från naturvärdesinventeringen är stora delar av odlingslandskapet som berörs av planområdet, d.v.s. en smal landrensa längs vägens södra sida, igenväxande och utan tecken av pågående hävd.

*Ängs- och hagmark*

Planen berör ett område som är utpekad som regionalt värdefulla ängs- och hagmark. Det ligger vid korsningen Tjuvkilsboden. Den inventerades senast 2018 och består av 0,7 hektar mark. Området beskrevs då som ohävdad under en längre tid men bedömdes som restaurerbart då större delen var mager. I området finns blodrot, bergsyra, rotfibbla och ljung samt yngre träd av bland annat ask lämpliga för hamling. Tidigare inventering med artrika silikatgräsmarker och fuktängar. Området inhägnas av en stenmur. Negativ påverkan främst av björnbär, björksly och bladvass. Betesmarken är klassad till höga naturvärden av Kungälv kommun. Del av området upptogs i naturvärdesinventeringen som NVO 2.

*Lövskogsinventering*

I planområdets östra ände ligger Ändeberget med sydsluttningar vilka har inventerats som värdefull lövskog av länsstyrelsen 1990, se Figur 13. I området finns klen till grov mogen ek och bok med växlande dominans. Där planen berör området består markerna av berg i dagen och framförallt tall.

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30



Till vänster: Buskrika torra hållmarker längs vägen. Till höger: Dike och stenmur som är biotopskyddade.

### Vattendrag

Det finns tre mindre vattendrag inom vägplaneområdet. Inget av vattendragen finns upptagna i det nationella vatteninformationssystemet (VISS). I Figur 2 Planområde benämns den bäcken som avvattnar Gullbringadalgången Tjuvkilebäcken medan bäcken som korsar vägen vid Tjuvkils vägskäl benämns Tjuvkilshuvudbäcken. I väster korsar en mindre bäck vägen vid Toftebergsvägen/Grenvägen.

De två förstnämnda bäckarna ingår helt eller delvis i markavvattningsföretag. De har också varit föremål för inventeringar vilka visat på måttliga värden. Inget av vattendragen omfattas av miljö kvalitetsnormer men de avrinner till Sälö fjord respektive Älgöfjorden som omfattas av normerna.

Samtliga vattendrag bedöms vara biotopskyddade i del av sina sträckningar.

### Förändringar

*Riksintresse för naturvård:* Riksintresset för naturvården berörs i vägens östra och västra delar. Åtgärder inom riksintresset berör främst bergiga partier, i väst mot kustremsan och i öst i skogiga branter. De områden som tas upp i intressets värdebeskrivning berörs inte av åtgärderna. Det mycket begränsade intrånget i riksintresseområdet bedöms ge mycket liten negativ konsekvens.

*Generellt biotopskydd:* De biotopskyddsobjekt som kommer att påverkas av vägplanen/detaljplanen redovisas på vägplanens plankarta och de finns även beskrivna i vägplanens planbeskrivning. På vägplanens illustrationskarta redovisas kompensationsåtgärder för de biotopskydd som påverkas. Samtliga biotopskyddade stenmurar som behöver flyttas föreslås återuppbyggas i ny väggkant eller slänt. För de vattendrag som påverkas kommer trummorna att utformas så att de inte utgör vandringshinder. Kommunen bedömer att Trafikverkets förslag till åtgärder är tillräckligt. Detta säkerställs via vägplanen.

*Strandskydd:* Strandskydd för mark som fortsatt ska vara allemansrättsligt tillgänglig, t.ex. väg eller gata, behöver inte upphävas.

*Värdefullt odlingslandskap:* Ett storskaligt objekt gällande värdefullt odlingslandskap följer vägens södra kant i hela dess sträckning, se figur 13. Åtgärder sker främst på norra sidan av vägen. Sammanfattningsvis blir påverkan mycket liten.

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

*Naturvärdesobjekt enligt standardiserad naturvärdesinventering:*

- Visst intrång i Naturvärdesobjekt 1 (naturvärdesklass 4) i detaljplanens östra ände. Endast västra änden av naturvärdesobjektet berörs eftersom detaljplanen inte sträcker sig längre.
- En mindre del av Naturvärdesobjekt 2 påverkas. De arter som beskrivs påverkas marginellt eller inte alls.
- Visst intrång i Naturvärdesobjekt 3 (naturvärdesklass 4) i detaljplanens västra del kan uppkomma till följd av uppförande av bullerskyddsskärm.

*Rödlistade arter:* De två bestånden av rödlistade falkbjörnbär grävs upp med rotvänliga metoder inför vägombyggnaden och återplanteras därefter på lämplig plats.

*Vattendrag:* Nya trummor i vattendragen Tjuvkilebäcken och Tjuvkilshuvudbäcken utformas så att de inte utgör vandringshinder. För att förebygga att en olycka med farligt gods ger stora konsekvenser för bäckarna och i grundområdena där bäckarna har sitt utlopp, förordas att skyddsåtgärder vidtas såsom fördröjningsåtgärder.

### 5.3.3. Rekreation och friluftsliv

Ett riksintresseområde för friluftsliv sträcker sig från Lysekil och söderut till Göteborgs norra skärgård och över västra delen av planområdet, se figur 13. Området har bedömts ha särskilt goda förutsättningar för friluftaktiviteter med möjlighet till bland annat vandring, promenader, bad, båtliv, fritidsfiske och naturupplevelser. Som framgår av figur 13 ligger en mycket kort sträcka av planområdet inom riksintresset.

Inga friluftsområden finns utpekade i planområdets omgivning. Det finns dock goda möjligheter att utöva friluftsliv i vägens närhet, framför allt längs kusten.

Generellt sett har kusten en särskild betydelse för friluftslivet och är en stor attraktionskraft för besökare (Kungälv kommun, 2011). Kommunens fritidsbebyggelse finns i huvudsak utmed kusten. Kustremsan mot Marstrand i väster utgör riksintresse för friluftslivet och berörs av planområdet. Området kring detaljplanen omnämns inte i kommunens parkplan eller naturvård- och friluftslivsplan. Det finns områden inom Tjuvkil med stor betydelse för friluftslivet och utmed kusten är områdena särskilt värdefulla. Särskilt norra delen ger möjlighet till bad dit man når via mindre stigar. Vid Tjuvkils huvud finns en fornborg samt en båthamn med en kiosk som är öppen sommartid. För boende i Tjuvkil finns idag inga gång- och cykelvägar utmed väg 168 som kan användas för att nå avfartsvägar till badplatser eller för andra friluftaktiviteter.

### *Förändringar*

Gång- och cykelvägen innebär ett nödvändigt steg för att uppnå målet att skapa en cykelväg hela vägen mellan Kungälv och Marstrand. När hela denna cykelled är färdig utgör denna en attraktion för friluftslivet på nationell/internationell nivå. För riksintressets del bedöms konsekvenserna vara i huvudsak positiva.

Åtgärden att anlägga en gång- och cykelväg utmed väg 168 innebär förbättrade möjligheter för boende att säkert ta sig utmed vägen inom Tjuvkil, till havet, småbåtshamnen och Marstrand. Planerade passager underlättar för boende att korsa vägen för att nå badplatser och andra områden som används för rekreation och friluftsliv.

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

## 5.4. Miljö och hälsa

### 5.4.1. Föroreningar

#### *Förutsättningar*

Enligt Länsstyrelsens stöd för potentiellt förorenade områden finns inga registrerade verksamheter i vägsträckans närområde.

### 5.4.2. Risker farligt gods

#### *Förutsättningar*

Det finns inga restriktioner för farligt gods på den aktuella sträckan av väg 168 men det är inte heller en rekommenderad väg för farligt gods enligt Trafikverkets Nationella vägdatabas. De transporter med farligt gods som troligtvis sker på väg 168 genom Tjuvkil är transporter med bränsle (t.ex. bensin, diesel, propan) till bensinstationer och oljeeldade pannor i fastigheter väster om Tjuvkil ut till Marstrand. Förekomsten av transporter med farligt gods på väg 168 bedöms som begränsade.

#### *Förändringar*

Risk för förekomst av olycka med farligt gods minskar i och med att trafiksäkerheten höjs.

### 5.4.3. Grundvatten

#### *Förutsättningar*

Tillgången på grundvatten i Tjuvkil är begränsad (SGU). Grundvattenkvaliteten kännetecknas av en blandning av förhållandevis dålig kvalitet med hög salthalt, omväxlande med sött vatten av god kvalitet. I vägutredningen beskrivs att grundvatten förekommer i berggrundens system av öppna sprickor samt i vattenförande jordlager som främst utgörs av morän som återfinns ovan berg. Moränen täcks i dalgångar av lera.

Grundvattnet i infiltrationsområdet bedöms vara störningskänsligt både när det gäller tillgång och kvalitet. Allmänna vattentäkter finns inte området. Däremot finns en samfällad brunn som försörjer ett femtiotal fastigheter. Några fastigheter har gemensamt avloppsreningsverk.

#### *Förändringar*

Grundvattnet påverkas inte av åtgärderna.

### 5.4.4. Jordbruk och djurhållning

#### *Förutsättningar*

I översiktsplanen för Kungälv kommun anges att visionen för jordbruksmark som grundprincip är att den inte ska användas för ny bebyggelse, men för att främja en utveckling av tätorterna kan tätortsnära jordbruksmark behöva tas i anspråk. Endast i liten utsträckning angränsar väg 168 till jordbruksmark.

#### *Förändringar*

På en ca 50 meter lång sträcka vid Dammkärsvägen uppstår ett mindre intrång i jordbruksmark till följd av anläggandet av en busshållplats.

### 5.4.5. Buller och vibrationer

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

Boende i närhet av väg kan uppleva störning av buller från vägtrafiken. I Sverige används två störningsmått för trafikbuller; ekvivalent respektive maximal ljudnivå. Med ekvivalent ljudnivå avses en form av medelljudnivå under en given tidsperiod. För trafikbuller är tidsperioden i de flesta fall ett dygn. Den maximala ljudnivån är den högsta förekommande ljudnivån under exempelvis en lastbilspassage.

De riktvärden för bullerskyddsåtgärder som Trafikverket följer är indelade utifrån de tre olika planeringsfallen befintlig miljö, väsentlig ombyggnad och nybyggnad av väg. Detta projekt har av Trafikverket klassificerats som en väsentlig ombyggnad. Själva utbyggnaden av vägen, med hållplatser, cykelbana etc har inte utgjort kriterium i bedömningen. Istället är det den framtida förväntade ökningen av trafik och därtill hörande buller som påverkat bedömningen. Vid väsentlig ombyggnad tillämpas nedan angivna riktvärden vilka anges i Trafikverkets riktlinje TDOK 2014:1021 och sammanfaller med infrastrukturpropositionens (1996/97:53) långsiktiga mål. Vid tillämpningen ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusvärdena inte kan klaras för ett bostadshus prioriteras att riktvärdena för ljudnivå inomhus inte överskrids.

Ekvivalent ljudnivå inomhus dBA	Ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad dBA	Maximal ljudnivå inomhus dBA	Maximal ljudnivå utomhus dBA
30	55	45*	70**

*Riktvärden för bullerskyddsåtgärder. \*Får överskridas med högst 5 dBA fem gånger nattetid (22.00-06.00) i bostadsrum. \*\*Vid uteplats i anslutning till bostad.*

Bullerberäkningar för nuläge (trafiksiffror år 2017), nollalternativ 2040 och utbyggnadsalternativ 2040 har genomförts av Trafikverket. Förslag på bullerskyddsåtgärder i form av skärmar längs vägen har också tagits fram av Trafikverket. Dessa utgör preliminära förslag. För de bostäder där riktvärdena för trafikbuller inte klaras med de föreslagna vägnära bullerskyddsskärmarna kan fastighetsnära åtgärder i form av fasadåtgärder, lokala skärmar samt skyddade uteplatser bli aktuella.

I nuläget beräknas trafikbuller från statlig infrastruktur i studieområdet (väg 168, väg 570 och väg 612) orsaka överskridanden av dygnsekvivalent ljudnivå 55 dBA utomhus vid fasad vid 33 bostadshus belägna på 31 fastigheter. De mest utsatta bostadshusen exponeras för dygnsekvivalent ljudnivå 62 dBA och maximala ljudnivåer inom 76-78 dBA enligt beräkningarna.

För nollalternativet beräknas 73 bostadshus belägna på 66 fastigheter att bli utsatta för dygnsekvivalenta ljudnivåer utomhus vid fasad över 55 dBA i studieområdet. Bullerpåverkan från ökad trafik på vägarna ger 3-5 dBA högre ljudnivåer vid fasad jämfört med nuläget. De mest utsatta bostadshusen exponeras för dygnsekvivalent ljudnivå inom 66-67 dBA och maximala ljudnivåer nattetid (22-06) inom 80-83 dBA enligt beräkningarna.

I utredningsarbetet har en vibrationsanalys genomförts. Analysen visar att inga av de analyserade fastigheterna kommer att få en försämring avseende vibrationer eller få komfortstörande vibrationer från utbyggnaden av väg 168.

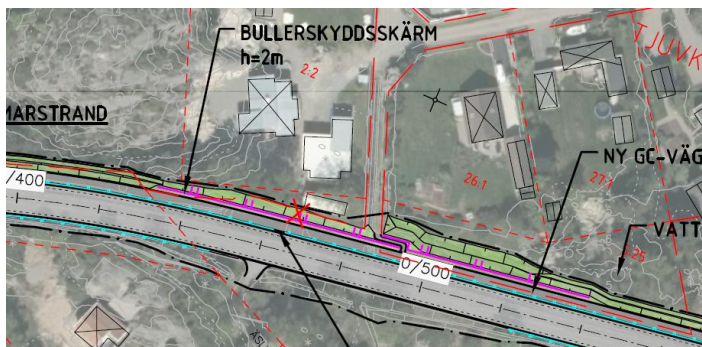
### Förändringar

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

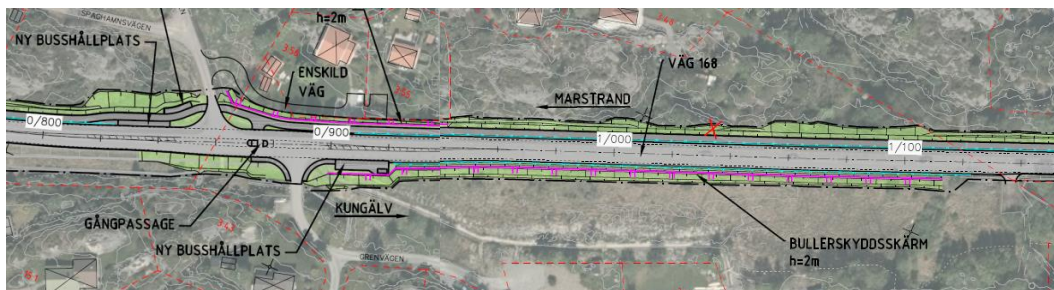
Med föreslagna vägnära bullerskyddsåtgärder i form av bullerskärmar beräknas 52 hus belägna på 50 fastigheter överstiga dygnsekvivalent 55 dBA utomhus vid fasaden. Reduceringen av antalet bullerstörda hus jämfört med nollalternativet beror delvis på att skyltad hastighet har sänkts permanent (året runt) till 50 km/h på den centrala sträckan. Bostadsnära åtgärder i form av fasadåtgärder, lokala skärmar samt skyddade uteplatser som kan bli aktuella där vägnära skärm inte föreslås, redovisas på vägplanens plankartor. Utrymme för bullerskärmar ryms inom detaljplanens planbestämmelsen VÄG. Trafikverket som väghållare ansvarar för åtgärderna. Kommunen bedömer att Trafikverkets åtgärder är tillräckliga.

*Förslag till lokalisering av bullerskyddsskärmar*

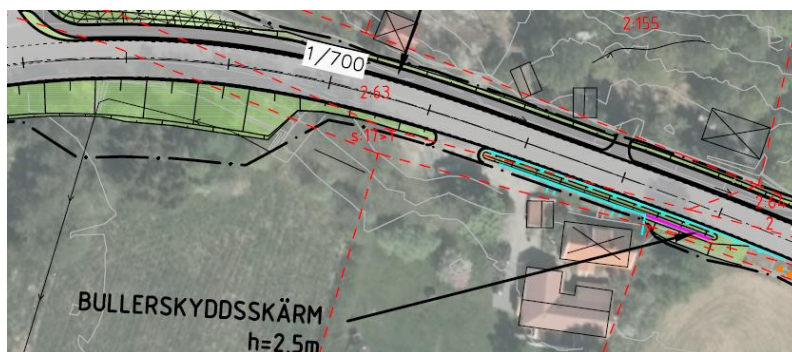
I nedanstående figurer redovisas förslag till lokalisering av bullerskyddsskärmar. Bilderna är hämtade ur vägplanens granskningshandling.



*Föreslagen bullerskyddsskärm vid Spaghamnsvägen. Utsnitt ur vägplanens illustrationskarta.*



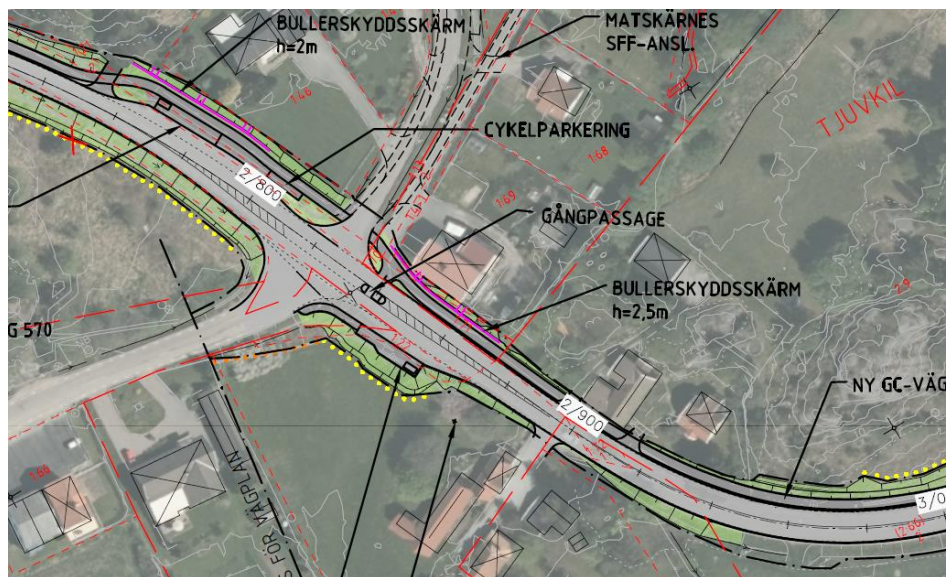
*Föreslagen bullerskyddsskärm öster om Toftebergsvägens/Grenvägens anslutning till väg 168. Längd 214 m, höjd 2 m. Genomsiktig skärm på vissa avsnitt. Utsnitt ur vägplanens illustrationskarta.*



*Förslag att förlänga befintlig bullerskyddsskärm öster om Tjuvkils vägskal. Utsnitt ur vägplanens illustrationskarta.*



## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30



Korsningen Tjuvkilsboden. Förslag till två bullerskyddsskärmar. Utsnitt ur vägplanens illustrationskarta.

#### 5.4.6. Luft

##### Förutsättningar

Föroreningar som påverkar luftkvaliteten kommer från både avgaser och partiklar och kan ha en negativ inverkan på människors hälsa och på miljön. De miljökrav som finns för luftkvalitet i Sverige regleras av både nationell lagstiftning och EU-lagar som begränsar mängden föroreningar som får släppas ut. Miljökvalitetsnormerna omfattar gränsvärden för kvävedioxid, kväveoxider, svaveldioxid, bensen, kolmonoxid, bly, partiklar och ozon.

Luftkvalitetsmätningar har inte utförts i Tjuvkil. Istället har jämförelser gjorts med halten partiklar och kvävedioxid uppmätta i ett antal andra svenska städer på gator med varierande förutsättningar och trafikflöden. Jämförelserna har skett med sommartrafiken på väg 168 vilken ligger på cirka 8 000 ÅDT fordon/dygn. Slutsats i dessa jämförelser är att miljökvalitetsnormerna för partiklar och kvävedioxid inte överskrids i Tjuvkil.

##### Förändringar

Biltrafikmängderna förväntas inte ändras till följd av utbyggnaden. En generell nationell trafikökning är dock sannolik. I Tjuvkil bedöms att detta inte kommer att leda till att miljökvalitetsnormerna för partiklar och kvävedioxid överskrids.

#### 5.4.7. Barriärer, tillgänglighet och sociala aspekter

##### Förutsättningar

Väg 168 utgör en påtaglig barriär för gående och cyklister. Det gäller rörelser både tvärs och längs väg 168. Smala vägrenar och ojämn terräng längs väg 168 gör det både farligt och svårt att promenera eller cykla längs sträckan. Barriäreffekten tvärs väg 168 är lägst där det finns korsningspunkter. I de fall där anslutande väg korsar väg 168 är barriäreffekten lägre jämfört med T-korsningar såsom Intaget och Saltkärsvägen. Busshållplatserna är inte tillgänglighetsanpassade och försvårar kollektivtrafikresor för personer med funktionsnedsättningar.

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

---

Eventuell uppdelning med avseende på den sociala situationen av områdena norr och söder om väg 168 förstärks eller motverkas beroende på bebyggelse och utbud. Men uppdelningen av grupper med fritidshus respektive permanentboende kan vara en starkare faktor för att skapa sociala grupper jämfört med den fysiska barriär som väg 168 skapar. För närvarande pågår en för Tjuvkils mått förhållandevis stor förändring av bebyggelsestrukturen genom byggandet av Tjuvkils ängar. Området ligger i anslutning till planområdet.

Avsaknaden av gång- och cykelväg gör det svårt att ta sig mellan målpunkter inom Tjuvkil för oskyddade trafikanter vilket motverkar sammanhållningen.

Utbyggnad av förskola pågår men i övrigt saknar Tjuvkil i dagsläget service, skola och gemensamhetslokaler vilket kan påverka möjligheten för de boende att träffas och umgås. Café Zanzibar Bed & Breakfast utmed väg 168 är en mötesplats för besökare och eventuellt lokalbor. Att lätt kunna ta sig till sociala sammanhang är viktigt för att underlätta samspel och möten.

Barnen i Tjuvkil går i skolan drygt en mil bort (Kärna eller Hålda) vilket innebär pendling med skolskjuts eller bil. Även för många andra aktiviteter än skolgång, är barn och ungdom i stor utsträckning beroende av bilskjuts. Det begränsar barnens egen rörelsefrihet och möjlighet att själva röra sig mellan hemmet, skolan och sociala aktiviteter. Avsaknaden av gång- och cykelväg är särskilt allvarlig för barn och unga som inte uppnått tillräcklig trafikmognad.

### *Förändringar*

Kvaliteten på det sociala livet i Tjuvkil kommer att få betydande förbättringar genom att barriäreffekter minskar för fotgängare och cyklister. Boende på ömse sidor av vägen eller på platser i Tjuvkil som förutsätter att man förflyttar sig längs väg 168, kommer att ha ökade kontakter med varandra beroende på väsentligt säkrare och tryggare kopplingar. Även kontakter som kräver bussresor kommer att bli tryggare och säkrare.

---

## 6. KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

### 6.1. Miljökonsekvenser

När en myndighet eller kommun upprättar eller ändrar en plan eller ett program, som krävs i lag eller annan författning, skall myndigheten eller kommunen göra en miljöbedömning av planen, programmet eller ändringen, om dess genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen eller programmet så att en hållbar utveckling främjas.

Regeringen får meddela föreskrifter om vilka slags planer och program som alltid kan antas medföra en betydande miljöpåverkan samt om undantag från kravet på miljöbedömning. Regeringen får också meddela föreskrifter om samråd i samband med bedömningen av om en plan, ett program eller en ändring kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Lag (2004:606).

Detaljplanen medför endast mindre påverkan på miljön, både negativ och positiv påverkan. En anledning till att miljökonsekvenserna blir små är att markintranget längs vägen blir litet. Det område som tas i anspråk hyser små miljövärden. Det handlar till stor del om påverkan på murar längs vägen. Dessa har olika värden. En typ av åtgärd är flytt av mur. Slutliga lösningar sker i projekteringsskedet.

Den ianspråktaga marken har begränsade naturvärden.

Vägombyggnaden innebär en förändring av landskapsbilden i Tjuvkil, både för boende och för trafikanter på vägen. Det beror bl a på tillkomsten av bullerskyddsskärmar och den breddning av vägrummet som den nya gång- och cykelbanan innebär. Bulleråtgärderna förbättrar bullersituationen.

Sammanfattningsvis bedöms den föreslagna utbyggnaden vara i god överensstämmelse med förplanförslaget särskilt angelägna lokalt anpassade miljömålen, d.v.s begränsad klimatpåverkan respektive god bebyggd miljö.

### 6.2. Sociala konsekvenser

Idag utgör vägen genom Tjuvkil en barriär för personflöden både längs och tvärs vägen, något som innebär hämmar uppkomst och upprätthållande av sociala nätverk och möjlighet att uträtta ärenden. Tillkomsten av en gång- och cykelväg längs huvudvägen genom Tjuvkil får påtagliga positiva konsekvenser för boende i Tjuvkil. Med den nya gång- och cykelvägen, de nya passagerna tvärs vägen och de förbättrade busshållplatserna blir det betydligt säkrare och tryggare att förflytta sig i Tjuvkil.

#### Jämställdhet

Kvinnor väljer, i genomsnitt, i något högre grad än män att gå, cykla eller åka kollektivt som alternativ till att ta bilen. I Tjuvkil är dessa alternativ till bilen jämförelsevis begränsade. Planens gynnande av gång-, cykel- och kollektivtrafik innebär därmed viss ökning av jämställdheten.

#### Barnperspektiv

Tillkomsten av gång- och cykelväg, passager tvärs vägen och förbättrade busshållplatser innebär att barn får lättare att skapa och upprätthålla kontakt med jämånåriga. Vidare förbättras resande med buss till skola och fritidsaktiviteter.

---

## 7. GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

### 7.1. Organisatoriska frågor

#### Preliminär tidplan

Detaljplanen förväntas bli antagen under tredje kvartalet 2022. 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. Parallellt kommer även fastighetsbildningen för att genomföra detaljplanen att ske efter ansökan till Lantmäteriet. Därefter sker en upphandling av entreprenaden som tidigast startar under 2023 och förväntas pågå ett till två år.

#### Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är 10 år från den dagen då den vunnit laga kraft.

#### Huvudmannaskap

Enligt plan- och bygglagen ska kommunen vara huvudman för allmän platsmark och enbart i särskilda fall ska den allmänna platsmarken förvaltas av enskilda. Huvudman för denna detaljplans allmänna platsmark är kommunen. Den allmänna platsmarken upplåts dock genom vägplan till staten som företräds av Trafikverket som i egenskap av väghållare är ansvarig för väg 168.

#### Tillgänglighet under produktionstiden

Samtliga fastighetsägare längs vägsträckan ska ges möjlighet att komma till och från sina fastigheter. Kortare avstängningar av passager över arbetsområdet kommer dock krävas för att utföra vissa arbetsmoment i entreprenaden. Fastighetsägarna ska informeras i god tid innan.

### 7.2. Avtal och överenskommelser

#### Avtal mellan Kungälv kommun och Trafikverket

Parterna har tecknat avtal som bl.a. reglerar genomförande, samarbete och finansiering av utbyggnaden av gång- och cykelvägen.

### 7.3. Fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser

#### Markägare

Planområdet utgörs av ett flertal privatägda fastigheter, gemensamhetsanläggningar och samfälligheter, se den till detaljplanen hörande fastighetsförteckningen för mer information.

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

---

### Vägrätt

Trafikverket är väghållare för väg 168 och innehar s.k. vägrätt för att utöva väghållningsansvaret. Med detta menas att Trafikverket får råda över ett område för vägen, det s.k. vägområdet.

Ett vägområde omfattar den mark som har tagits i anspråk för en väganordning, och som väganordning räknas anordningar som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande.

Förutom själva vägbanan kan följande räknas som väganordning:

- dike
- slänt
- säkerhetszon (sidoområde)
- bro, trumma
- rastplats, parkeringsplats, busshållplats
- vägmärke
- vägbelysning
- gång- och cykelväg
- bullerskydd (i anslutning till en annan väganordning)
- tryckbank

Vägområdet kommer att behöva utökas för att omfatta breddningen av väg 168 som behövs för gång- och cykelvägens byggnation vilket hanteras i aktuell vägplan. Vägrätten behöver inte utökas då kommunen tar fram en detaljplan med allmän platsmark och upplåter marken till Trafikverket.

### Erforderlig fastighetsbildning och ersättning

Inom planområdet är privatägda fastigheter sedan tidigare belastade med vägrätt för väg 168 till förmån för Trafikverket i egenskap av väghållare.

Vid tiden för befintligt beslut om vägrätt har dåvarande ägare till fastigheterna blivit ersatta för denna belastning på sina fastigheter enligt vid det tillfället gällande ersättningsregler. Någon ny ersättning för denna rätt inom samma område för berörda fastigheter är inte aktuellt.

Som framgår av plan- och illustrationskartor samt fastighetskonsekvenskartor för nu aktuell detaljplan kommer fastigheter att planläggas med allmän platsmark vilket för de berörda fastigheternas ägare och rättighetshavare innebär följande konsekvenser.

Kommunen har både en rättighet och skyldighet att lösa in allmän platsmark enligt PBL 6:13 respektive PBL 14:14.

Eftersom planområdet omfattar ett stort antal fastigheter som berörs av allmän platsmark samt både befintlig vägrätt och tillkommande vägområde på olika sätt har kommunen för avsikt att låta Lantmäteriet genomföra all fastighetsbildning.

Kommunen kommer således att ansöka om att all privatägd mark inom detaljplanen som utgörs av allmän platsmark ska fastighetsregleras till kommunägda fastigheter inom området.

I praktiken innebär detta att fastighetsgränserna kommer att justeras till skillnad från mark som i andra projekt enbart belastas med vägrätt. För att åstadkomma mer lämpliga och tydliga fastighetsgränser, d.v.s. rakare gränser med färre brytpunkter, görs därför små anpassningar av detaljplanens gräns för den allmänna platsmarken i förhållande till vägområdets mer svängiga och ojämna utbredning. Den allmänna platsmarken måste innefatta hela vägområdet vilket, för att åstadkomma ovanstående syfte, föranleder att det uppstår mindre markkremor mellan vägområdet och blivande fastighetsgränser mot privatägda fastigheter som kommer ägas av kommunen.

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

I förrättningen kommer Lantmäteriet också bestämma ersättningen som Kommunen ska betala till berörda fastighetsägare för den mark som regleras och de tomtanläggningar (murar, häckar, träd, staket och övriga tekniska anläggningar m m) som går förlorade. Ersättningen bestäms enligt expropriationslagens bestämmelser och genom den s.k. tomtanläggningsmetoden.

Kommunen kommer därefter att upplåta all mark inom vägområdet till Trafikverket.

Huruvida fastigheterna inom planområdet påverkas mer exakt framgår även av fastighetskonsekvenskartorna och sammanfattas på följande sätt:

### Tabell som visar hur stor areal som är utlagd som allmän platsmark i detaljplanen och planeras frångå respektive fastighet

Fastighetsbeteckning	Area i kvm	Kartbilaga
Broberg 1:1	2246	Blad 9
Broberg 1:2	340	Blad 9
Broberg 1:3	258	Blad 9
Broberg 1:4	67	Blad 9
Broberg 1:5	34	Blad 9
Broberg 1:6	82	Blad 9
Lycke-Kroken 1:13	23	Blad 8
Lycke-Kroken 1:3	4039	Blad 2
Lycke-Kroken 1:4	506	Blad 8
Lycke-Kroken 1:5	5814	Blad 1
Lycke-Kroken 1:52	1655	Blad 1
Lycke-Kroken 1:69	8	Blad 8
Lycke-Kroken 1:7	1069	Blad 1
Lycke-Kroken 1:70	16	Blad 8
Lycke-Kroken 1:71	178	Blad 8
Lycke-Kroken 1:72	73	Blad 8
Lycke-Kroken 1:9	67	Blad 8
Lycke-Kroken 1:9	450	Blad 8
Spaghamn 2:1	365	Blad 1
Tjuvkil 1:11	8	Blad 7
Tjuvkil 1:13	258	Blad 7
Tjuvkil 1:14	127	Blad 7
Tjuvkil 1:15	87	Blad 7
Tjuvkil 1:176	17	Blad 7
Tjuvkil 1:19	955	Blad 7
Tjuvkil 1:20	1165	Blad 7
Tjuvkil 1:21	1065	Blad 7 och 8
Tjuvkil 1:22	158	Blad 8
Tjuvkil 1:25	5	Blad 7
Tjuvkil 1:30	2,5	Blad 7
Tjuvkil 1:4	587	Blad 7
Tjuvkil 1:44	2889	Blad 7 och 8
Tjuvkil 1:72	300	Blad 8
Tjuvkil 1:9	373	Blad 8
Tjuvkil 2:10	2581	Blad 4
Tjuvkil 2:10	775	Blad 5
Tjuvkil 2:11	794	Blad 3

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

<b>Tjuvkil 2:11</b>	1532	Blad 5
<b>Tjuvkil 2:12</b>	602	Blad 4
<b>Tjuvkil 2:171</b>	198	Blad 5
<b>Tjuvkil 2:2</b>	1671	Blad 6
<b>Tjuvkil 2:31</b>	414	Blad 5
<b>Tjuvkil 2:40</b>	56	Blad 4
<b>Tjuvkil 2:49</b>	67	Blad 4
<b>Tjuvkil 2:52</b>	90	Blad 4
<b>Tjuvkil 2:62</b>	469	Blad 5
<b>Tjuvkil 2:63</b>	2157	Blad 5
<b>Tjuvkil 2:64</b>	1627	Blad 5
<b>Tjuvkil 2:65</b>	2328	Blad 6
<b>Tjuvkil 2:66</b>	940	Blad 8
<b>Tjuvkil 2:67</b>	2005	Blad 4
<b>Tjuvkil 2:8</b>	3296	Blad 4
<b>Tjuvkil 2:9</b>	1062	Blad 8
<b>Tjuvkil 2:9</b>	147	Blad 8
<b>Tjuvkil 3:21</b>	1607	Blad 8
<b>Tjuvkil 3:5</b>	6024	Blad 3
<b>Tjuvkil 3:56</b>	17	Blad 3
<b>Tjuvkil 3:6</b>	63	Blad 8
<b>Tjuvkil 3:62</b>	4322	Blad 2 och 3
<b>Tjuvkil 4:15</b>	18	Blad 6
<b>Tjuvkil 4:17</b>	68	Blad 5
<b>Tjuvkil 4:17</b>	962	Blad 6
<b>Tjuvkil 4:6</b>	75	Blad 5
<b>Tjuvkil 4:6</b>	498	Blad 6
<b>Tjuvkil 5:1</b>	310	Blad 6
<b>Tjuvkil 5:2</b>	1127	Blad 6
<b>Tjuvkil mellangårds dikningsföretag</b>	60	Blad 4
<b>Tjuvkil S: 17</b>	6000	Blad 5, 6 och 7
<b>Tjuvkil S:17</b>	4553	Blad 7 och 8
<b>Tjuvkil S:22</b>	73	Blad 4
<b>Tjuvkil S:25</b>	565	Blad 2
<b>Tjuvkil S:7</b>	33	Blad 7
<b>Tjuvkil S:9</b>	25	Blad 4

Vid en detaljerad jämförelse mellan den till planen hörande grundkartan och Lantmäteriets digitala karta har skillnader kunnat identifieras. Kommunen tror dock att grundkartan visar en mer trolig fastighetsindelning än vad Lantmäteriets digitala karta gör varför grundkartans gränser har använts i fastighetskonsekvenskartan. Det är dock av största vikt att fastighetsgränserna bestäms inledningsvis i kommande lantmäteriförrättning.

### Gemensamhetsanläggningar

Inom planområdet finns ett flertal gemensamhetsanläggningar för både vägar och ledningar. Dessa påverkas genom att delar av deras utrymmen utgörs av allmän platsmark och bebyggs med en gång- och cykelväg enligt denna detaljplan och aktuell vägplan.

Gemensamhetsanläggningarna behöver således ändras i aktuella delar vilket görs av Lantmäteriet efter ansökan och på bekostnad av Kommunen.

## Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

---

### Ledningsrätt

De ledningar vars läge är upplåtet med ledningsrätt inom planområdet och behöver flyttas till nytt läge ska få ändrat ledningsrättsläge genom lantmäteriförrättning på bekostnad av Kommunen. Avtal som reglerar ovanstående ska tecknas vid behov.

Eventuella nya allmänna ledningar ska erhålla ledningsrätt genom lantmäteriförrättning vilket respektive ledningsägare ansöker om och bekostar.

### Servitut

Inom planområdet finns ett antal servitut som antingen kan ligga kvar eller ändras vilket i så fall bör ske i samband med annan fastighetsbildning.

## 7.4. Ekonomiska frågor

### Detaljplaneekonomi

Detaljplanen tas fram och bekostas av Kommunen och/eller Trafikverket enligt de villkor som reglerats i avtalet parterna emellan.

### Ekonomiska konsekvenser

Kommunen och Trafikverket står för samtliga kostnader för upprättande av diverse planeringshandlingar samt entreprenaden för gång- och cykelvägens byggnation. Vidare står parterna också för diverse lantmäteriförrättningar och den intrångsersättning till berörda fastighetsägare som detta projekt medför.

Berörda fastighetsägare blir av med markområden (se ovan) och tomtanläggningar som omfattas av allmän platsmark men erhåller ersättning i enlighet med expropriationslagens bestämmelser som motsvarar deras fastigheters marknadsvärdeminskning plus ett lagstadgat tillägg om 25 %.

### Framtida driftkostnader

Trafikverket kommer även fortsättningsvis att stå för drift och underhåll av väg 168 inkl. den nya gång- och cykelvägen genom verkets väghållningsansvar. För de nya busshållplatserna ansvarar Västrafik.

## 7.5. Tekniska frågor

### Vatten och avlopp

Det finns både enskilda och allmänna VA-ledningar som på ett eller annat sätt berörs av och ska hanteras i den kommande entreprenaden. Eventuellt kan nya ledningar komma att byggas ut i samband med utbyggnaden av gång- och cykelvägen.

### Dagvatten

Dagvatten ska tas omhand i projektet genom att det leds bort och fördröjs lokalt på ett hållbart sätt.

### El-, bredband och teleförsörjning

Kungälv Energi AB och Skanova planerar att bygga ut sitt ledningsnät i samband med entreprenaden.



Planbeskrivning - Antagandehandling 2023-03-30

---

## 8. MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN & KONSULTER

Cecilia Eriksson, handläggare

Erik Liedner, handläggare

Ida Andersson, kartor

Johan Hellborg, kartor

Denis Nähring, genomförandebeskrivning

Jenny Bjönness Bergdahl, trafik

Vidare samarbete har skett med Afry, Trafikverkets konsult vid framtagande av vägplanen.

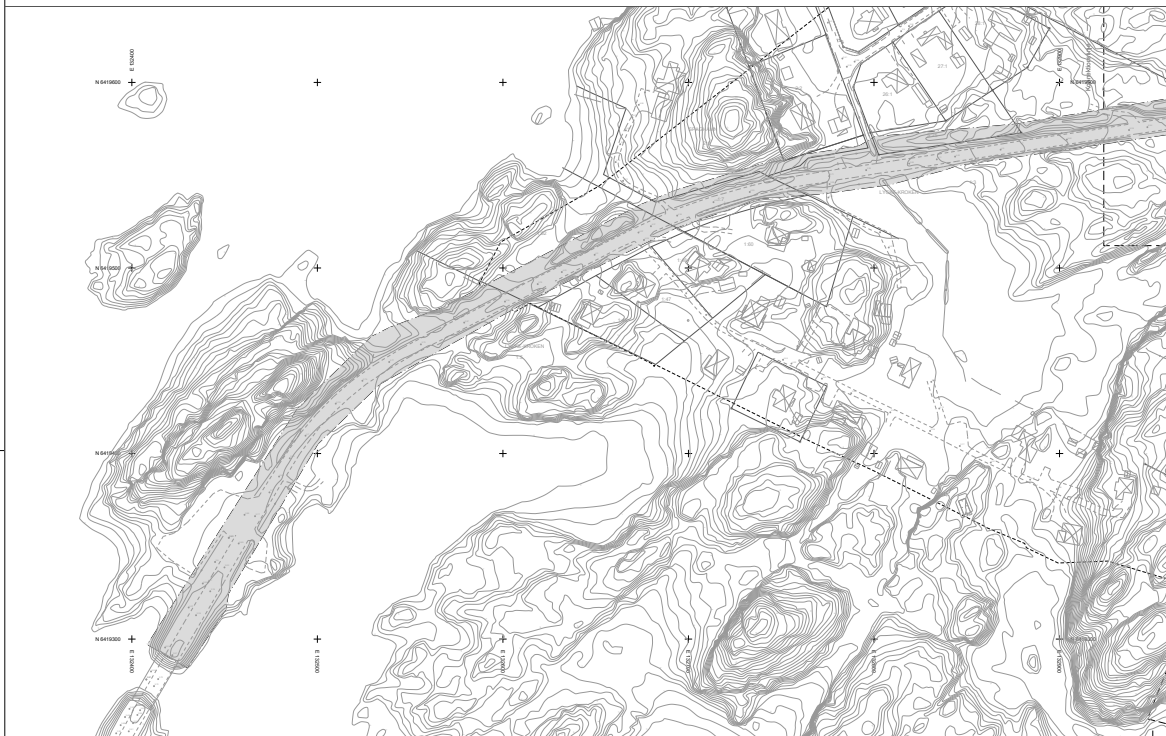
Kungälv kommun 2023-03-20

Samhälle och utveckling

Erik Liedner  
Planarkitekt

Ida Brogren  
Enhetschef Plan

# PLANKARTA BLAD 1 (5)



**PLANBESTÄMMELSER**  
 Följande gäller inom området med naturvårdsområdesbeteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåtna. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.

**GRÄNSBETECKNINGAR**  
 Planområdesgräns

**ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN**  
 Allmän plats +100-110  
 Väg

**ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER**  
 Fluvudmannaskap  
 Huvudmannaskapet är kommunalt för allmän plats +100-110

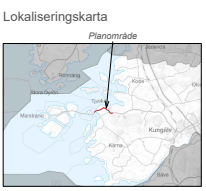
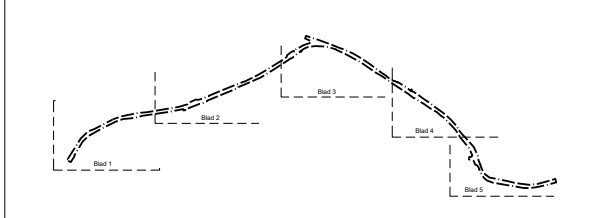
**Genomförandetid**  
 Genomförandetiden är 10 år från det att planen runnit laga kraft, +100-110

**ILLUSTRATION**  
 Illustrerad fasthetsgräns

**Grundkarteinformation**  
 Grundkarta utgör ett kompletterat utdrag ur baskartan.  
 Grundkartans standardklass: 2  
 Grundkartans aktuelltidsdatum: 2023-01-11

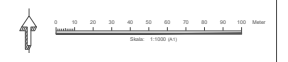
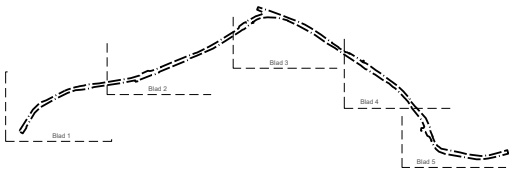
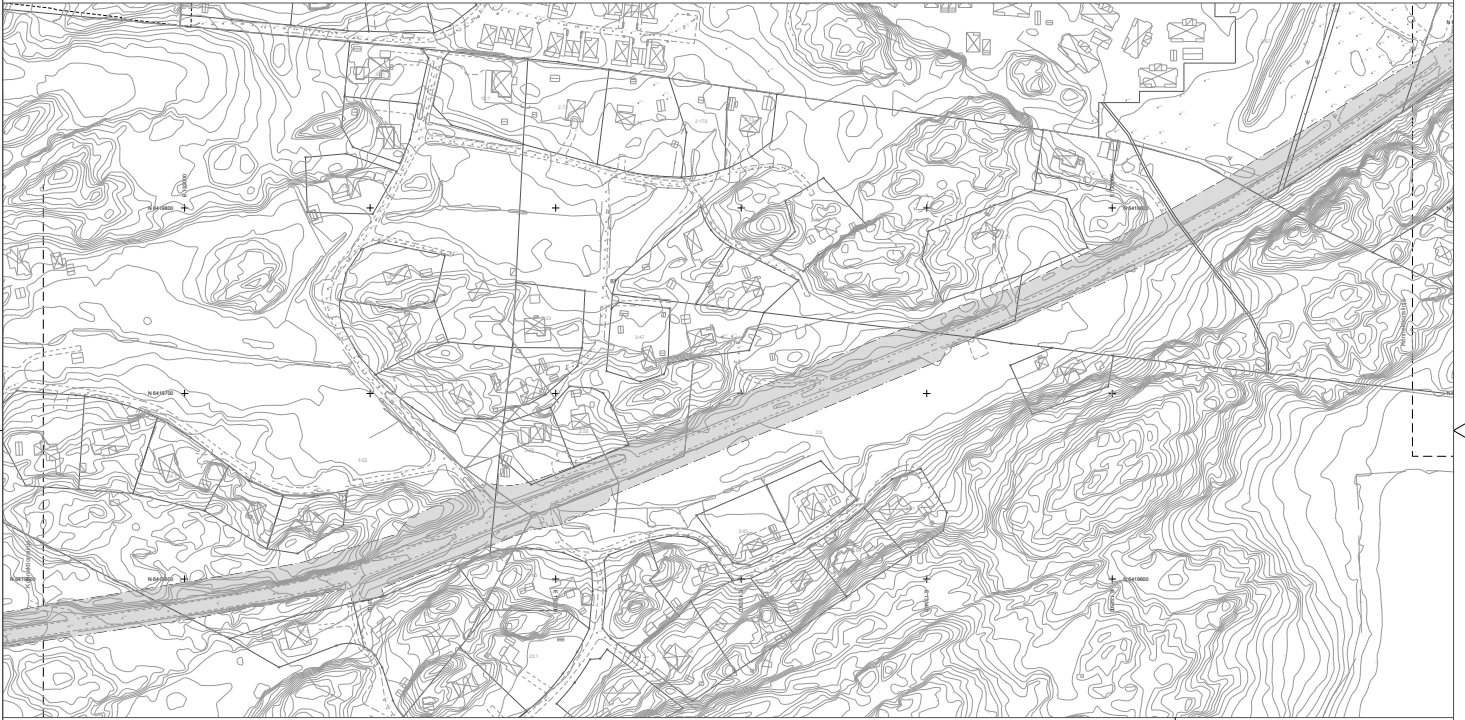
**Koordinatsystem**  
 Projekt: SWERIGER 99 12 00  
 Höjd: RM 2000  
 Jürgen Persson  
 Kart- och Mark

- Grundkartans beteckningar**
- Byggnader
  - Skärmtak
  - Väg, gångväg
  - Gästgård
  - Dike
  - Höjdlinjer
  - Fasthetsbeteckning
  - Traktgräns
  - Fasthetsgräns
  - Markhöjder
  - Stair



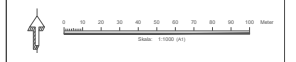
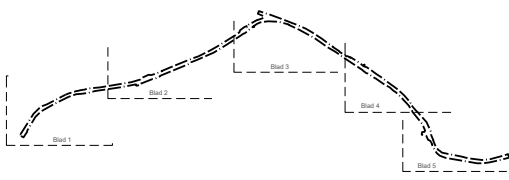
<b>ANTAGANDEHANDLING</b> Detaljplan för gång- och cykelväg Väg 168 genom Tjувkil		 Kommunens arbetsnummer XXXX Antagandenummer K2015/2077
Översiktlig Plan Ida Brogren 2022-03-15 rev 2023-01-13	Planbeslut Erik Liedner 2022-03-15 rev 2023-01-13 KF 3.04	


# PLANKARTA BLAD 2 (5)



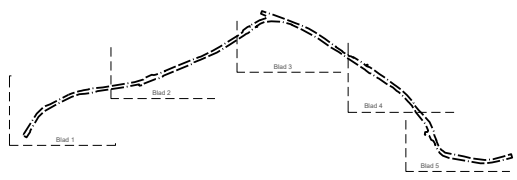
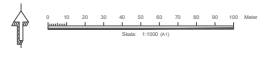
<b>ANTAGANDEHANDLING</b> Detaljplan för gång- och cykelväg VÄG 168 genom Tjuvkil		 KUNGÄLV KOMMUN
Kommunstyrelsens ärendenummer XXXX		
Antagandenummer KS2015/2077		
Översiktsplan Ida Brogren	Örnäsplan Erik Liedner	Laga utskott 20XX-XX-XX
Reviderad 2022-03-15 rev 2023-01-13	Reviderad XXXX-XX-XX RP 3.0X	


# PLANKARTA BLAD 5 (5)



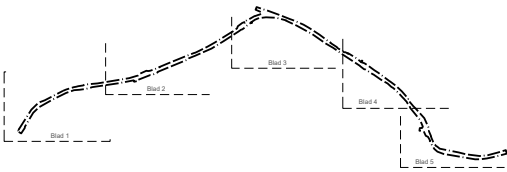
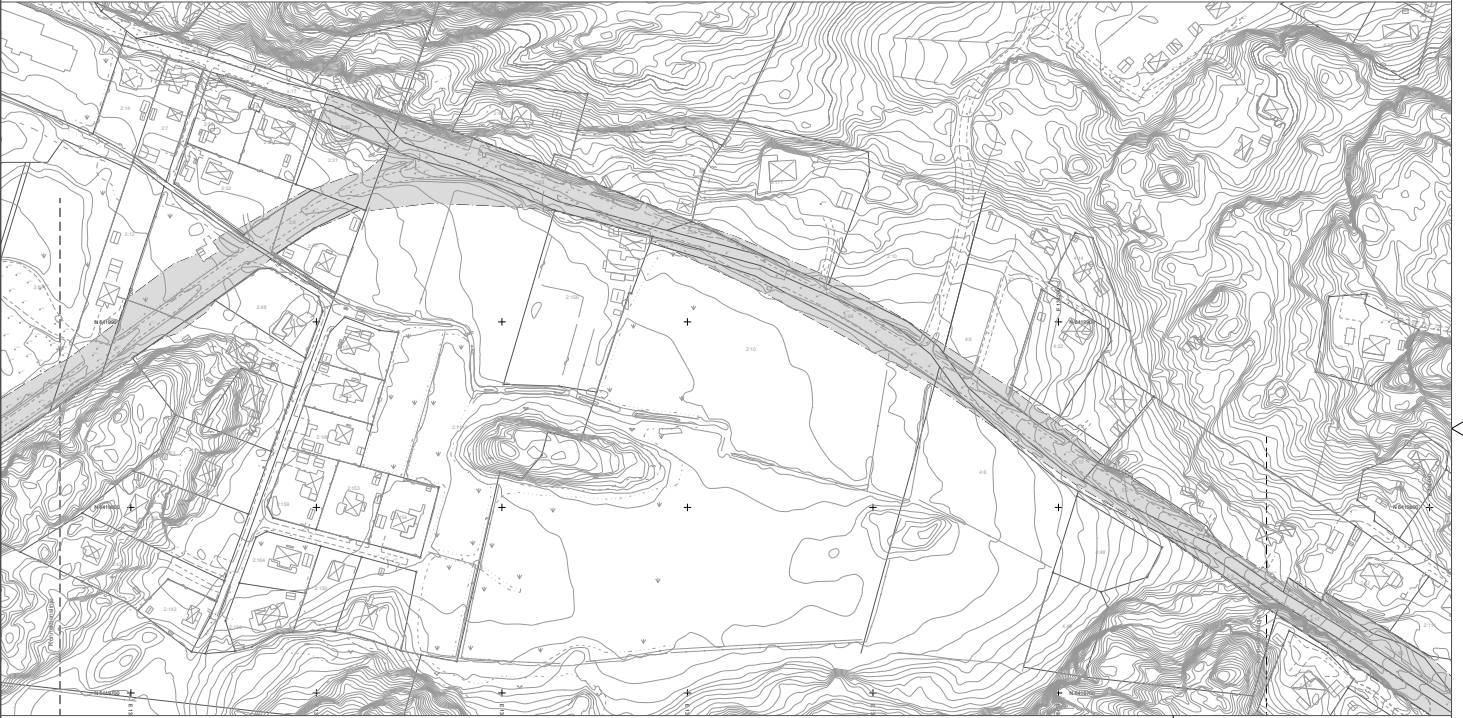
<b>ANTAGANDEHANDLING</b> Detaljplan för gång- och cykelväg VÄG 168 genom Tjuvkil		 KUNGÄLV KOMMUN
Kommunstyrelsens ärendenummer XXXX		Antagandenummer KS2015/2077
Örtografisk Plan Ida Brogren	Örtografisk Erik Liedner	Laga utskott 20XX-XX-XX
Reviderad 2022-03-10 rev 2023-01-13	Reviderad XXXX-XX-XX RP 3.0X	

# PLANKARTA BLAD 4 (5)




<b>ANTAGANDEHANDLING</b> Detaljplan för gång- och cykelväg VÄG 168 genom Tjuvkiil		 Kommunens arbetsnummer XXXX
Örskriftlig Plan	Örskriftlig	Antagandenummer KS2015/2077
Ida Brogren	Erik Liedner	Laga utskott
Reviderad 2022-03-15 rev 2023-01-13	Reviderad XXXX-XX-XX RP 3.0X	20XX-XX-XX

# PLANKARTA BLAD 3 (5)



↑

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 Meter  
Skala: 1:1000 (M)

<b>ANTAGANDEHANDLING</b> Detaljplan för gång- och cykelväg VÄG 168 genom Tjuvkiil		 KUNGÄLV KOMMUN
Kommunens ärendenummer XXXX		
Antagandenummer KS2015/2077		
Översiktlig Plan	Örnstämman	Laga utskott
Ida Brogren	Erik Liedner	20XX-XX-XX
2022-03-15 rev 2023-01-13	Projektnummer XXXX-XX-XX RF 3.0X	

Denna behandling '28/23 Samhällsbetalda resor' har inget tjänsteutlåtande.

Denna behandling '29/23 Revidering av styrdokument' har inget tjänsteutlåtande.



Denna behandling '30/23 Fördjupning verksamhetsområde Planering & Myndighet ' har inget tjänsteutlåtande.

Denna behandling '31/23 Övriga frågor' har inget tjänsteutlåtande.