

Objekt: Vägutredning för väg 168, Marstrand – Kungälv, delen vid Tjuvkil Kungälvs kommun, Västra Götalands län.

Objekt nr: 4190

Beslut

Bakgrund

Väg 168 förbinder Marstrandsområdet med Kungälv och väg E6. Mellan Kungälv och Marstrand passerar väg 168 genom flera bebyggelseområden, varav den studerade delen genom Tjuvkil är ett. I Tjuvkil fungerar vägen både som lokal länk mellan bebyggelsen i området och som genomfartsväg för trafikanter mellan Kungälv och Marstrand. Sträckan är cirka 4 km lång.

Den nuvarande vägen håller låg standard både avseende trafiksäkerhet och framkomlighet. Vägbredden är cirka 6 m. Separat gång- och cykelbana saknas och en del busshållplatser saknar separat ficka. Samtliga korsningar saknar fält för svängande fordon och längs sträckan ansluter cirka 30 mindre utfarter direkt från fastigheter. Sidoområdena är på flera ställen bristfälligt utformade. Nyligen uppmätta trafikmängder (ÅDT-2001) varierar mellan 2 600 fordon och 3 800 fordon. Sommartid ökar dygnstrafiken med 60 %. 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.

Utredningsområdet utgör ett typiskt bohusslänskt spricklandskap och omfattas av särskilda hushållsbestämmelser. Delar av området omfattas av riksintresse för naturvård och friluftsliv. Området finns med i länsstyrelsens sammanställning av värdefulla odlingslandskap.

Tre alternativa vägförslag behandlas:

- Förbättring av befintlig väg och utbyggnad av gång- och cykelbana (alternativ nollplus)
- Två nystreckningsalternativ väster om samhället Tjuvkil, där gång och cykeltrafik hänvisas till befintlig väg 168 (alternativ A och B, där alternativ B är det västligaste alternativet med en längre ombyggnad).

I Kungälvs kommuns förslag till ny översiktsplan (ÖP 2000) finns samtliga alternativ i vägutredningen med. Översiktsplanen anger önskemål om en utbyggnad i Tjuvkil med cirka 150 bostäder samt en utbyggnad i Marstrand med cirka 240 bostäder. Idag finns ingen kommunal service i Tjuvkil. ÖP 2000 anger dock att Tjuvkil är en tänkbar framtida servicepunkt med t ex. kiosk,

skola, förskola och äldreomsorg. En successiv omvandling från fritids- till permanentbebyggelse pågår i området.

Handläggning

Länsstyrelsen beslutade på grundval av Förstudien att objektet innebär betydande miljöpåverkan. Vägutredningen har därför genomförts med sk. utökat samråd enligt Miljöbalken 6 kap 5§. Koncepthandling på Vägutredning med miljökonsekvensbeskrivning skickades ut till myndigheter och statliga verk 2001-05-15.

Samråd med länsstyrelsen hölls 2001-02-16 och ett gemensamt fältbesök genomfördes 2001-02-21.

Allmänheten i Tjuvkil har visat stort intresse för vägfrågan. En referensgrupp, med representanter från Vägverket Region Väst, Tjuvkils byalag, intresseföreningen i Tjuvkil, den lokala Naturskyddsföreningen samt Kungälv kommun har medverkat i hela arbetet och har sammanlagt hållit fyra möten. Därutöver har referensgruppen agerat lokalt. Ett allmänt samrådsmöte med cirka 150 besökare hölls 2001-03-01 på Lökebergs konferenshotell. Inbjudan till mötet skedde dels genom annonsering i lokalpressen och dels genom utskick av flygblad till berörda hushåll.

Länsstyrelsen godkände 2001-11-07 miljökonsekvensbeskrivningen. Vägutredning, förslagshandling november 2001, har varit på remiss hos länsstyrelsen i Västra Götalands län, Kungälv kommun och Kungälv Naturskyddsförening.

Inkomna yttranden

Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Länsstyrelsen förordar, med hänsyn till vägens funktion, standard samt föreliggande riksintressen, alternativet nollplus. Den samlade bedömningen är att trafiksäkerhetseffekten är störst, samtidigt som alternativet ger minst påverkan på riksintressena och är bäst med avseende på fornlämningar och naturresurshushållning. Alternativ A och B bedöms ge påtaglig skada på riksintressen samt på natur- och kulturmiljön i sin helhet. Alternativet ger också splittrade jordbruksenheter. Nollalternativet, ingen åtgärd, har uppenbara nackdelar och kan därför inte förordas.

Kungälv kommun, kommunfullmäktige

Med stor majoritet i kommunfullmäktige, förordar kommunen ny vägsträckning. Kungälv kommun tar inte ställning till alternativ A eller B.

Naturskyddsföreningen i Kungälv och Naturskyddsföreningen i Bohuslän

Anser att nollplusalternativet är att föredra i denna både för friluftsliv och bebyggelse attraktiva kustzon. Samhällsekonomisk nytta kan uppnås exempelvis genom eko- och naturturism. De som i sen tid valt att bosätta sig

vid en trafikerad väg måste acceptera konsekvenserna. Nollplusalternativet anses också vara det alternativ som bäst uppfyller Västra Götalands miljö kvalitetsmål och Vägverkets miljöpolicy.

Beslut

Vägverket Region Väst beslutar att fortsatt arbete inriktas på utbyggnad av väg 168 i ny sträckning. Slutlig ställning tas inte till de redovisade alternativen A och B. Detta beslut skall ligga till grund för Vägverkets prioritering av objektet i kommande Länstransportplan 2004-2015. Beroende på resultatet av denna plan kommer Vägverket senare att besluta om fortsatt planerings- och projekteringsarbete. Nästa steg blir att upprätta en arbetsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning i enlighet med Väglagen 15 §.

Miljökonsekvensbeskrivning samt planer och planeringsunderlag skall upprättas enligt Miljöbalken 6 kap. 3 §, 7 § och 10-12 §§. Detta steg skall inledas med en fördjupning av alternativen och dess yttre begränsningar för att ta tillvara på inkomna synpunkter.

Underlag för beslut

Som en del i beslutsunderlaget ingår upprättande av översiktliga kostnadskalkyler, samt en samhällsekonomisk lönsamhetskalkyl. Lönsamhetskalkylen utförs på ett standardiserat sätt för samtliga vägobjekt, så att dessa kan jämföras och prioriteras mot varandra. Kalkylen väger samman ett antal nyttoeffekter såsom trafiksäkerhetseffekter, restidskostnader mm. Lönsamhetskalkylen är ett hjälpmedel bland flera för att välja det mest fördelaktiga alternativet. Kalkylen tar begränsad hänsyn till exempelvis miljöfaktorer. Dessa beskrivs istället i miljökonsekvensbeskrivningen. I den samlade bedömningen görs en sammanvägning av samtliga analyser, dvs. lönsamhetskalkyl, miljökonsekvensbeskrivning med mera.

Anläggningskostnaden, bedömd i 2001 års prisnivå, uppgår för alternativ nollplus till cirka 32 mkr och för A och B till 30 respektive 35 mkr. Den samhällsekonomiska kalkylen visar på att alternativ A och B är samhällsekonomiskt lönsamma, medan alternativ nollplus inte visar lönsamhet.

Alternativ nollplus

Väg 168 förbinder Marstrandsområdet med Kungälv och väg E6. Drygt två tredjedelar av trafiken i Tjuvkil är därför genomfartstrafik, på sommaren är andelen ännu högre. För att uppnå den höga trafiksäkerhetseffekt som i vägutredningen konstaterats för alternativ nollplus, krävs hastighetsdämpande åtgärder i minst åtta punkter. Detta ger sänkt framkomlighet för merparten av trafiken inklusive kollektivtrafik och tunga transporter. Alternativ Nollplus leder sammantaget till förlängda restider, jämfört med dagens situation.

I alternativ Nollplus kommer all trafik att bli kvar på befintlig väg. Detta leder bland annat till att barriäreffekter för boende längs befintlig väg kommer att kvarstå och förstärkas med ökande trafik. Effekterna mildras inledningsvis

något jämfört med nollalternativet. Att trafiken blir kvar på befintlig väg leder också till att bullerproblemen på sikt kommer att öka jämfört med dagens situation. Vägutredningen konstaterar att samtliga bostadshus kan åtgärdas med fönsteråtgärder och skyddade uteplatser. Detta innebär dock att tomterna i övrigt kommer att vara bullerstörda för ett 30-tal fastigheter. Ökad trafik ger ökad risk för störande markvibrationer för bostadshusen längs befintlig väg, då en del av dessa är grundlagda på lerjordar.

Livslängden för en miljöprioriterad genomfart är cirka 20 år, till skillnad från nysträckningsalternativen vars livslängd är 40 år. Den kortare livslängden beror på två aspekter. De byggnadstekniska förutsättningarna är sådana vid upprustning att den tekniska livslängden är kortare än för en nybyggd väg. Kapaciteten för att omhänderta framtida trafikökning är dessutom betydligt lägre för upprustningsalternativ än för en nybyggd väg. Detta sammantaget bidrar till en relativt sett ännu lägre samhällsekonomisk lönsamhet för nollplusalternativet.

Alternativ Nollplus innebär en måttlig breddning av befintlig vägkorridor. Alternativet ger därför små konsekvenser för miljöintressen. Det medför också små konsekvenser för jordbruk och vattenresurser.

Nysträckning

Nysträckningsalternativen leder till en förbättrad boendemiljö för det stora flertalet boende i Tjuvkil. Barriäreffekterna för boende längs befintlig väg minskar kraftigt, likaså bullernivåer. Nysträckningsalternativen leder till att cirka 5 fastigheter, som inte tidigare varit utsatta för buller, får nivåer över riktvärdena. Dessa fastigheter kan åtgärdas med hjälp av bullerskyddsskärmar eller liknande, vilket innebär att hela tomterna skyddas.

Nysträckningsalternativen ger förbättrad framkomlighet för samtliga trafikantslag, framför allt för kollektivtrafik, tunga transporter och oskyddade trafikanter. Alternativerna leder till kortare restider jämfört med dagens situation. Trafiksäkerheten ökar, samtidigt som framkomligheten ökar.

I vägprojektet ingår att bron över Nordösundet skall förses med gång- och cykelbana, vilket kräver ca. 20 000 m³ utfyllandsmassor. I nysträckningsalternativen kan massorna hämtas inom projektet, medan i alternativ nollplus måste massorna transporteras från bergtäkt, sannolikt belägen i Kungälv.

Nysträckningsalternativen ger upphov till nya barriäreffekter samt fragmentering av jordbruksmark och påverkan på riksintressen. För att mildra dessa effekter skall stor vikt läggas på att anpassa den nya vägen till landskapet och inte onödigtvis försämra förutsättningarna för fortsatt hävd av markerna. Detta kan göras genom att bland annat bygga den i vägutredningen föreslagna vägporten. Bankar på jordbruksmark kan utformas med flack lutning så att marken kan användas till betesdrift eller annat brukande.

Den nya vägens intrång i riksintresse uppvägs delvis av att stora delar av väg 570 genom utredningsområdet tas bort. Nysträckningsalternativen kan också inplaceras i vägkorridoren på ett sådant sätt att konsekvenser för de värdefulla lövskogarna helt undviks. Det är troligt att den yta, idag åker- eller ängsmark, som blir kvar mellan vägen och det befintliga skogsbrynet kommer att växa igen med lövskog, främst klibbal. I de områden som alternativ A och B passerar finns en del igenväxande fuktängar. Floran här bör inventeras under nästa skede och vid detaljprojektering tillses att fuktområden kring vägen finns kvar om det inte behövs dränering för vägens fortbestånd.

Arkeologiska undersökningar krävs innan byggande kan påbörjas.

Alternativ A är något längre än alternativ B (3,6 respektive 3,5 km), men ger betydligt kortare passage genom en stor bergsskärning. Alternativ A ansluter tidigare till befintlig väg 168, vilket kommer att innebära två svårutformade vägsåkål mycket nära varandra. Det ena vägskålet utgör anslutning till ett större bostadsområde, som i alternativ A därmed ansluter direkt till ny väg. I alternativ B kan detta bostadsområde istället ansluta till befintlig väg 168 och sedan ledas till den nya vägen, vilket är en trafikmässigt bättre lösning.

Alternativ A innebär dessutom att vägen passerar över en nyanlagd vattentäkt som försörjer ett 50-tal fastigheter, vilket undviks helt i alternativ B. I alternativ A behöver dessutom fler fastigheter lösas in än i alternativ B.

Sammanfattning

Sammantaget anser Vägverket att nysträckningsalternativen bättre möter en framtida samhällsutveckling, med beaktande av vägens nuvarande och framtida funktion. Nysträckningsalternativen har längre livslängd då de har bättre förutsättningar att under överskådlig tid omhänderta den befintliga trafiken med prognostiserad trafikökning. Barriäreffekterna och bullerstörningarna mildras för det stora flertalet boende i Tjuvkiel. De ger också förbättrad framkomlighet för den stora delen av trafiken och framför allt för tyngre transporter, kollektivtrafik och oskyddade trafikanter. Trafiksäkerheten förbättras i alla alternativen men mest i alternativ nollplus. Nysträckningsalternativen visar bäst samhällsekonomisk nytta.

Mot nysträckningsalternativen talar intrången i landskapsbilden samt nya barriär- och bullereffekter som skall minimeras genom anpassade åtgärder.



Per – Erik Winberg
Tfregionchef

Beslutsunderlag**VÄGUTREDNING – förslagshandling november 2001****Yttranden****Bilagor**

1. Länsstyrelsen i Västra Götalands län, dnr 343-60469-2001 F 668,
2002-04-25
2. Kungälv kommun, kommunfullmäktige, dnr KS1999.225 2002-03-18.
3. Naturskyddsföreningen i Bohuslän samt Naturskyddsföreningen i Kungälv,
genom Lisa Rex respektive Stig Johannesson, 2002-03-09
4. PM Utställning av vägutredning och MKB - sammanställning