



LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALAND

Plan- och bostadsenheten  
Margareta Lannér-Hagentoft  
arkitekt  
031-60 50 85

YTTRANDE  
2002-04-25

Diarienummer  
343-60469-2001  
F 668

Sida  
1(6)

Vägverket Region Väst  
Byggnadsavdelningen  
Anders Mikaelsson  
Box 14033  
400 20 GÖTEBORG

## Vägutredning för väg 168 Kungälv – Marstrand, delen vid Tjuvkil, i Kungälv kommun, Västra Götalands län

Objekt nr 4190

Vägverket har översänt rubricerad vägutredning upprättad i november 2001, för yttrande. Till vägutredningen har bifogats en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

### Sammanfattning

Vägverket har i detta skede av vägutredningen avstått ifrån att avge en rekommendation eller förorda ett alternativ.

Länstyrelsen förordar, med hänsyn till vägens funktion, standard samt föreliggande riksintressen, Alternativet Nollplus.

### Studerade vägkorridorer

I vägutredningen studeras tre alternativa förslag förutom nollalternativet.

Nollalternativet medför att endast normalt vägunderhåll utförs. Begränsande trafiksäkerhetsåtgärder kan utföras av typen förbättring av sidoområden eller räcken i trånga passager. Viss förbättring av enstaka korsningar och bortsanering av utfarter kan utföras. Införande av hastighetsbegränsningar kan genomföras samt även en förbättrad utformning av busshållplatser. Samtliga åtgärder kan komma att utföras fram till år 2010.

Alternativet Nollplus innebär upprustning och förbättring av befintlig väg. Vägen utformas som en miljöprioriterad genomfart. Vägbredden blir 6,5 – 7 m, där den smalare vägsektionen finns mellan sträckan väg 570 och korsningen till Tjuvkils huvud. En 2,5 m bred separat gång- och cykelväg föreslås utmed vägens norra sida. Tre korsningar skall utformas som cirkulationsplatser. Den första är i korsningen med väg 570 och fungerar som entrépunkt till den miljöprioriterade genomfarten. Den andra cirkulationen är vid vägen till Tjuvkils huvud, väg 612. Den tredje cirkulationen är i korsningen med Toftebergsvägen. Mellan cirkulationsplatserna föreslås ett antal större korsningar där lokalvägar samlas och utfarter från enskilda fastigheter. Vägen blir hastighetsbegränsad till 50 km/h mellan den skarpa kurvan

strax efter infarten till Gethagen och fram till väg 617, Tjuvkils huvud. I övrigt föreslås hastighetsbegränsningen 70 km/h.

Alternativ A innebär ny vägsträckning för större delen av vägen genom Tjuvkilsområdet. Den nya vägsträckan börjar strax efter infarten till Gethagen. Den skarpa böjen mot norr ersätts av en ny vägsträcka rakt västerut över odlingslandskapet. Vägen dras längre söderut i dalgången. Halvvägs i dalgången korsar den väg 570 för att därefter böja av mot norr för att återanslutas till befintlig väg 168 strax innan Tofteberg. Alternativet medför en kortare passage över ett lägre bergsparti med vägbankar i den uppodlade dalgången. Bergsskäringar kommer att utföras till viss del vid Lycke Kroken. En del av väg 570 ersätts av nya vägsträckningen. Alternativet innebär en vägbredd på 8 m och hastigheten 70 km/h. Gång och cykeltrafik hänvisas till befintlig väg 168.

Alternativ B innebär samma utformning enligt alternativ A ovan fram till korsningspunkten i dalgången med väg 570. Vid korsningen med väg 570 dras vägsträckan mer åt nordväst för att därefter återanslutas till befintlig väg 168 strax väster om Tofteberg. Alternativet medför en längre passage över ett högre bergsparti vilket medför ett relativt stort ingrepp i form av bergsskäringar. Vägbankarna blir kraftigare i den uppodlade dalgången. En del av väg 570 ersätts av nya vägsträckningen. Alternativet innebär en vägbredd på 8 m och hastigheten 70 km/h. Gång och cykeltrafik hänvisas till befintlig väg 168.

### **Länsstyrelsens bedömning**

#### Nollalternativet

Nollalternativet redovisar vad befintlig vägsträckning medför år 2010. Korridoren ger inga intrång i riksintressen och påverkar inga värdefulla områden för friluftslivet eller natur- och kulturmiljön. Alternativet accentuerar dock trafiksäkerhetsproblemen. Trafikökningen förvärrar ytterligare den redan svåra situationen under sommarsäsongen i Tjuvkil. I Tjuvkil kommer den befintliga vägen att i än högre grad fungera som en barriär. Kombinerat med ökade bullerstörningar bedöms alternativet oacceptabelt gentemot delmålet "en god bebyggd miljö".

Länsstyrelsen bedömer att Nollalternativet har uppenbara nackdelar. Det skall därför inte förordas.

#### Alternativet Nollplus

Alternativ nollplus har studerats för att förbättra befintlig vägsträcka. Trafiksäkerheten förhöjs och konsekvenserna av en eventuell olycka sänks genom hastighetsdämpande åtgärder och cirkulationsplatser. Den separata gång- och cykelbanan minskar risken för att en olycka med oskyddade trafikanter inträffar. Barriäreffekterna bedöms minska överlag, problem kvarstår dock vid de tillfällena evenemang hålls i Marstrand. Ca 40 bostadshus utsätts idag för bullernivåer över rekommenderade riktvärden (55 dBA). Inga bostadshus utsätts för bullernivåer över 65 dBA. Alternativet ger en viss förbättring, men all trafik kommer att gå kvar på befintlig väg. Utan buller-

åtgärder förblir ca 30 bostadshus bullerstörda. Genom bulleråtgärder kan samtliga bostadshus få nivåer under gällande riktvärden. En avvägning får ske mellan omfattande bulleråtgärder, påverkan på landskapsbild och de boendes intressen. Alternativet berör områden av riksintresse och områden med särskilda hushållningsbestämmelser som är av riksintresse i sin helhet. Området omfattas söder om väg 168 av Länsstyrelsens inventering av värdefulla odlingslandskap. Då alternativet innebär en breddning av befintlig transportkorridor bedöms intrånget som marginellt och konsekvenserna små. Ur fornlämningssynpunkt ger alternativet minst påverkan på befintliga fornlämningar. Länsstyrelsen bedömer att alternativet medger god hushållning med naturresurser.

Alternativet framhålls i den samhällsekonomiska analysen som tveksamt utgående från en lönsamhet baserad på beräkning av de huvudsakliga trafikekonomiska effekterna, investering, anläggningskostnad samt minskad res-tid. Vägverket anser dock att alternativet kan bedömas som fördelaktigt. Analysen tar emellertid inte hänsyn till faktorer som inte värderas i pengar. Länsstyrelsen anser, mot bakgrund av slutdestinationen för väg 168, att res-tidsvinsten som alternativ A och B alstrar inte skall tillmätas så stor betydelse. Vidare har resultatet av effektberäkningsmodellen kompletterats med manuella beräkningar avseende buller och korrigerad kostnad för drift och underhåll.

Den samlade bedömningen av alternativ nollplus är att bullerproblematiken går att åtgärda för de boende som berörs, trafiksäkerhetseffekten är störst i detta alternativ (25 % reduktion av olyckskostnader). Den ger minst påverkan på riksintressena, är bäst sett ur fornlämningssynpunkt och sett ur ett naturresurshushållningsperspektiv. Länsstyrelsen förordar därför detta alternativ.

#### Alternativen A och B

Alternativ A och B innebär delvis en ny korridor västerut. Tjuvkils samhälle avlastas den genomgående trafiken. Trafiksäkerheten ökar, då de nya vägkorridorerna utformas med god standard. Trafiksäkerheten längs befintlig väg ökar p.g.a. minskad trafikmängd och hastighetsdämpande åtgärder. Alternativerna bedöms ge minskade barriäreffekter längs befintlig väg, men en ny väg i ny terräng medför nya barriäreffekter. Antalet bostadshus längs den nya sträckningen är begränsat. För dessa, samt för dem som nyttjar området för rekreation, blir dock en ny vägsträckning en stor barriär. Alternativ A medför en väsentlig förbättring för de boende längs väg 168 som är bullerstörda. Totalt bedöms ca 10 bostadshus utsättas för bullernivåer över 55 dBA, varav ca 4 ej tidigare varit utsatta för buller. Alternativ B innebär en längre nybyggnadssträcka. Antalet störda bostadshus blir därför något färre än i Alternativ A, ca 5 stycken. Dessa fastigheter är i dagsläget utsatta för buller. Med åtgärder kan dock samtliga bostadshus i båda alternativen få nivåer under gällande riktvärden.

Alternativen innebär stora konsekvenser för områden av riksintresse för naturvård och områden av riksintresse med särskilda hushållningsbestämmelser. Riksintresseområdet för naturvård omfattar den högt klassade ädel-

lövslogen med stor artrikedom söder om Tjuvkil och det artrika odlingslandskapet innanför kustlinjen. Alternativen bedöms skada riksintressena och orsaka betydande intrång i det värdefulla odlingslandskapet. Miljön präglas av ett äldre kulturlandskap. Både alternativen innebär ett kraftigt ingrepp och en stor konsekvens för området då det fragmenteras och de för området värdefulla brynzonerna mm tas i anspråk. Vidare kan en fragmentering leda till att hävden upphör och området växer igen. Konsekvenserna för mosaiklandskapet och landskapsbilden bedöms bli måttliga till stora. Inom området finns ett par förhistoriska boplotsindikationer som bör förundersökas. Alternativ B bedöms dock medföra att konsekvenserna för fornlämningsmiljön blir något mer omfattande än i alternativ A. Alternativen innebär att möjligheten att se de kulturhistoriska sambanden mellan den äldre bebyggelsen och dess omgivning minskar.

Den samhällsekonomiska analysen ger att nybyggnadsalternativen erhåller störst nytta pga minskad restid och ökad trafiksäkerhet. Alternativen belastas med ökade kostnader för drift- och underhåll. Länsstyrelsen anser att restidvinsten inte skall tillmätas så stor betydelse, eftersom slutmålet för väg 168 är Marstrand. Väg 168 är ingen regional väg som länkar samman andra transportkorridorer.

En ny väg medför ett måttligt förbrukande av naturresurser. Alternativ A och B tar ca 3,5 ha jordbruksmark i anspråk och kan försvåra brukandet inom andra delar. Konsekvenserna bedöms som måttliga.

Sammantaget bedöms alternativen A och B innebära stora nackdelar. Riksintresset för naturvärden bedöms få en påtaglig skada. Alternativen ger en påverkan på riksintresseområde enligt de särskilda hushållningsbestämmelserna som kan leda till påtaglig skada för natur- och kulturmiljön i sin helhet. Fornlämningsområden berörs. Ett intrång sker i jordbruksområdet, vilket ger splittrade brukningsenheter. Länsstyrelsen förordar inte dessa alternativ.

#### **Tidigare förstudie och tidigare handläggning av nu aktuell vägutredning**

I Vägverkets *Vägutredning för väg 168 delen Marstrand – Ytterby* från år 1995 utreddes två alternativ till ny väg längs hela sträckan Marstrand Ytterby. För delen vid Tjuvkil presenterades alternativ A och B, både söder om befintlig väg. Åtgärder längs befintlig väg bedömdes då som ej realistiska och utreddes därför ej vidare. Miljöbalkens införande 1999 innebar att vägutredningen inte kunde utgöra underlag för beslut om fortsatt projektering. Man gjorde därför om förstudien där beslut fattades om att vägutredning skulle inriktas mot följande alternativ:

- Förbättring av befintlig väg och utbyggnad av gång- och cykelbana
- Omläggning av vägen i ny sträckning enligt tidigare utförd Vägutredning 1995.

Länsstyrelsen beslutade den 10 december 1999 att vägprojektet innebar betydande miljöpåverkan i miljöbalkens mening.

Länsstyrelsens framförda synpunkter har i allt väsentligt beaktats och inarbetats i den nu aktuella vägutredningen.

Länsstyrelsen har aktivt tagit del i vägutredningsarbetet och arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen. Avstämningar mellan Vägverket samt de konsulter som svarat för arbetet och Länsstyrelsen har skett fortlöpande.

#### **Utgångspunkter**

Objektet finns för närvarande inte upptaget i den regionala transportplanen för åren 1998-2007. Planen kommer att omarbetas och då är det tänkbart att objektet ges en högre prioritet, bl a med hänsyn till att säkerheten för oskyddade trafikanter tillmäts allt större betydelse.

#### **Länsstyrelsens bedömning av hur alternativet uppfyller de trafikpolitiska målen**

De trafikpolitiska målen (tillgänglighet, transportkvalitet, säkerhet, positiv regional utveckling och god miljö) uppfylls i utredningen.

Upprustningsalternativet ger bästa måluppfyllelse vad gäller tillgänglighet. Här ges god tillgänglighet till tätorter och arbetsplatser samt möjligheter att ordna en effektiv kollektivtrafikförsörjning. Förutsättningen är dock att företrädare för de olika trafikslagen samarbetar för att uppnå en operativ kollektivtrafik.

Hög transportkvalitet uppnås bäst i alternativ A och B. En delvis ny vägsträckning tillsammans med en separat lokalväg, tillika använd som ett gång- och cykelstråk, ger den standard som jämföras med funktionen som krävs av en länsväg.

Trafiksäkerheten bedöms öka mest i alternativ Nollplus och därefter i alternativ A och B.

Som hälsoeffekter konstaterar Länsstyrelsen att koncentrationen i luften av ämnen från avgaser underskrider normerade riktvärden.

Miljö kvalitetsnormen för luftkvalitet uppfylls i samtliga alternativ. Miljö kvalitetsnormerna för svavel och bly i luft uppnås utan svårigheter.

Förbrukning av naturresurser är störst i Alternativ B. Intrången i natur- och kulturmiljöer är stora. Intrång sker i relativt tysta och ostörda områden, vilka har stor betydelse för friluftsliv. Även Alternativ A innebär en avsevärd förbrukning av naturresurser, dock mindre än i alternativ B. Förhållandevis lite naturresurser förbrukas i Upprustnings- respektive Nollalternativet. Med detta minimeras intrången i natur-, kultur- och boendemiljöer. Det måste vägas mot alternativets otillräcklighet i andra avseenden.

Delmålet en god miljö uppfylls inte av nollalternativet. Däremot bedöms Alternativ Nollplus samt Alternativ A och B uppfylla delmålet en god miljö. Trafikolyckor bedöms minska i önskvärd omfattning.

#### Beredning / deltagande

I beredningen av detta ärende har sammanvägts vad som framförts från statliga sektorsföreträdare. I den slutliga handläggningen har deltagit företrädare inom Länsstyrelsen enligt förteckning nedan samt l:e länsarkitekt Sven Öjersjö.

  
Göran Bengtsson  
Länsöverdirektör

  
Margareta Lannér-Hagentoft  
Arkitekt

#### Kopia till:

Enligt expeditions lista och deltagare nedan  
Enligt sändlista

Sändlista	Deltagare
Kungälv kommun	-Länsöverdirektör, Göran Bengtsson
Bohusläns Museum	-enh. f. civil beredskap, Radmila Salamurovic
Skogsvårdsstyrelsen, Västra Götaland	-kulturmiljöenheten,
Statens Geotekniska Institut, Linköping	Jan-Gunnar Lindgren, Tomas Areslätt
Skanova	-lantbruksenheten, Torleif Svensson,
Vattenfall Väsnät AB	Björn Siggelkow
Vägverket, Lars-Gunnar Petersson	-naturvårds- och fiskeenheten,
FB Engineering AB, Mattias Bååth	Niklas Egriell,
(Box 12076	-miljöskydds-enheten, Gudrun Törnström
402 41 GÖTEBORG)	-samordning, Sten-Åke Gustavsson