

2002-03-09

4190-168
2002-03-21
RR 20-A 99:3051
b

Vägverket
Byggnadsavdelningen
Anders Mikaelsson
Box 140 33
400 20 Göteborg

Väg 168 Marstrand-Kungälv, delen vid Tjuvkil i Kungälv kommun. Vägutredning Remissyttrande

Till förbättring av trafiksituationen på väg 168 genom Tjuvkil har presenterats två förslag: förbättring av den befintliga vägen (alt. 0+) och anläggning av ny väg genom två alternativa men relativt likartade sträckningar (alt. A/B). Förslaget till anläggandet av ny väg (A/B) initierades främst av ett antal boende utmed den nuvarande vägen (alt. 0), vilka var/är missnöjda med den täta trafiken och svårframkomligheten sommartid, speciellt vid vackert väder under helger och semestertid, och vid större evenemang i Marstrand.

Problemet är således att Tjuvkil ligger i en mycket attraktiv kustzon i närheten av en storstad och därtill utmed en väg som leder ut i en mycket vacker kust- och skärgårdsmiljö. Många bilburna och rekreationssökande fritidsmäniskor söker sig därför till denna miljö. Även de, som nu bor nära invid vägen, har i sen tid sökt sig dit för att ha nära tillgång till denna miljö. Men, på detta sätt har det till synes uppstått motsättningar mellan de boende (permanent- och fritidsboende) och det rörliga friluftslivet, d.v.s. människor som inte haft möjlighet att bosätta sig i den attraktiva miljön men ändå vill ta del av den.

Den uttalade kommunala planeringen har hittills gått ut på att begränsa bebyggelsen till förmån för det rörliga friluftslivet. Delar av området utgör också riksintresse för naturvård och friluftsliv, och eftersom det område som skulle tas i anspråk för alt. A/B utgör ett månghundraårigt odlingslandskap med ännu befintliga, stora natur- och kulturvärden, skulle ett sådant ingrepp genom upphörande hävd snart suddas ut de värden som fortfarande präglar landskapet. Den möjlighet som fortfarande finns att uppleva detta kulturlandskap på medeltida vägar utmed den tidens väg till Marstrand skulle upphöra.

Eftersom kommunen planerar en utökning av bebyggelsen utmed väg 168 (Marstrandsvägen) men samtidigt hävdar att den berörda delen av kustzonen skall vara tillgänglig för det rörliga friluftslivet, så är det synnerligen angeläget med en varsam hantering av de värdefulla miljöerna i skärningspunkten för dessa intressen. Enligt kommunen behöver inte den planerade utbyggnaden (150 bostadshus) utmed den nuvarande sträckningen av väg 168 genom Tjuvkil (alt. 0) påverkas av något av alternativen (0+ eller A/B). Vägverkets utredning visar också, att det finns utrymme för att förbättra den befintliga vägen genom gång- och cykelväg, cirkulationsplatser, refuger och sidoförskjutningar (alt. 0+). Denna utbyggnad av vägen torde också vara nödvändig med hänsyn till den utökade bostadsbebyggelsen, eftersom utfarten

genom alt. A/B mot Kungälv från detta område skulle bli längre än genom den nuvarande (alt. 0), där då trafikproblemen skulle kvarstå utan exempelvis gång- och cykelväg.

Det finns således flera goda skäl att välja alternativ 0+ i stället för alternativ A/B för en förbättring av vägen genom Tjuvkiel, även om Vägverket söker hävda att detta inte innebär någon samhällsekonomisk lönsamhet. Detta beror på att Vägverket sätter ett större värde på höga hastigheter än på en reduktion av risken för olyckor. Förbättrad trafiksäkerhet anser verket således vara av mindre samhällsnytta, än att bilister så snabbt som möjligt kan ta sig fram på Marstrandsvägen. Den förkortade restiden med alt. A/B skulle – utan att någon tidsvinst per bilresa angivits – ge samhället en ekonomisk vinst på 20-22 Mkr under 40 år. Den förhöjda samhällsekonomiska nyttan genom en 25 %-ig reduktion av olyckskostnaderna vid alt. 0+ under samma tid värderad till 16-19 Mkr skulle således väga lätt (3-4 Mkr mindre) jämfört med hastighetsökningen.

I sina ofullständiga kalkyler har dock inte Vägverket gjort någon värdering i Mkr av alla de nackdelar som A/B-alternativet skulle innebära tex. :

Ett bortfall av 3,5 ha åkermark bedöms endast få måttliga konsekvenser, trots att dessutom stora arealer av övriga åkermarker blir fragmenterade och omöjliga att bruka. Detta innebär i praktiken ett bortfall av minst en gård av normal storlek i byn. Enligt Vägverket är detta försumbart i den samhällsekonomiska nyttan. En koport skulle tydligen räcka för att kompensera detta bortfall. Men det återstår att visa hur denna skall kunna utformas på en väg som ligger jäms med markytan. Med hjälp av färgglada teckningar grundade på nuvarande förhållanden (sid 44-45) söker Vägverket med hjälp av vidvinkelbilder visa att jordbruket skulle kunna fortsätta som vanligt oberoende av vägen. Vad är kostnaden för detta?

Den förstörda landskapsbilden försöker Vägverket bortförklara med hjälp av teckningar grundade på vidvinkelfoton tagna nära markytan. Endast med hjälp av förstoringsglas kan vägbanken upptäckas (sid 43). Med hjälp av en sådan illustration försöker man leda i bevis att vägen inte skulle påverka "utblickarna i dalgången". Samtidigt som man hävdar att utblickarna inte påverkas sägs att de "boende får förändrade utblickar". Förvirringen blir än mer uppenbar, när man först påstår att "riksintressets naturvärden påverkas i liten omfattning och konsekvensen bedöms som liten" men i nästa andetag säger att "alternativet innebär ett kraftigt ingrepp och en stor konsekvens för området" (sid 49). Det torde också vara svårt för en besökande turist – när han i hög hastighet utan att kunna stanna passerar det exploaterade kulturlandskapet – att uppleva det medeltida landskap, där vägarna lades i kanten mot bergen och på så sätt i minimal omfattning inkräktade på den värdefulla åkermarken. Vad är kostnaden för detta?

Upphörande hävd genom försvårade brukningsmöjligheter kommer att leda till att byns ännu välhävda ängs- och hagmarksområden ute vid stranden kommer att växa igen, eftersom det ideella intresset för att med hjälp av betesdjur bevara dessa miljöer med hotade arter i den biologiska mångfalden definitivt skulle spolieras. Ett tidigare exempel på en sådan utveckling utmed väg 168 är Nordön, vars sydvästra del – trots att den utgör ett naturreservat – är helt otillgänglig genom igenväxning som ett resultat av upphörande hävd. Den nya vägen mellan Nordön och Instön reducerade också möjligheterna att stanna och besöka reservatet. De tidigare möjligheterna för rekreationssökande fritidsmänniskor att söka sig ut i skärgårdsmiljön på Nordön och Vrångholmen förstördes med den nya vägen. På motsvarande sätt skulle det rörliga friluftslivet genom alt. A/B gå miste om möjligheten att utan båt ta sig ut i en attraktiv kustmiljö i Tjuvkiel. Vad är kostnaden för detta?

En dålig "länk i det lokala vägnätet" blir resultatet för alt. 0 om alternativ A/B väljes, trots Vägverkets påstående om motsatsen. Eftersom denna väg klassas ner och inte längre kommer att lyda under Vägverkets förvaltning, innebär detta ökade väghållningskostnader till en vägförening för de boende som nyttjar vägen. Men, eftersom det inte blir någon gång- och cykelväg utmed 0-vägen kommer dyra olycksrisker att finnas kvar vid den väg som behåller sina nuvarande dåliga egenskaper. Detta gäller än mer vid en utbyggnad med 150 bostadshus utmed vägen. Flertalet boende utmed 0-vägen kommer ej heller att ha någon användning för A/B-vägen vid sina resor mot Kungälv. Eftersom snabba bussförbindelser kommer att följa A/B-vägen försämras kollektivtrafiken för boende i Tjuvkils samhälle utmed 0-vägen. Det nuvarande flitiga utnyttjandet av den gamla medeltida vägen genom Tjuvkils by för rekreationssändamål av boende utmed 0-vägen skulle komma att elimineras med alt. A/B. Vad är kostnaden för allt detta?

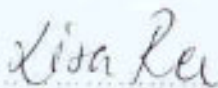
Uteblivna kostnader för förstörda vattentäkter och arkeologiska utgrävningar kan också förbättra lönsamheten med alt. 0+. Det kan också ifrågasättas huruvida nya och kostsamma utfyllnader i Nordösundet erfordras för att åstadkomma en cykel- och gångväg. Eftersom vägbanken fortfarande sjunker (ännu efter 60 år), kan det befaras att en placering av stora delar av berget Långåsen i kanten av banken på sikt kan bli mycket kostnadskrävande. Det finns en enklare metod: en "trottoar" av plank med räcken. Då kan både berget och vattentakten räddas. Även om arkeologiska utgrävningar kan förväntas ge intressant information om byns historia, är det bättre att dessa undersökningar skjutes på framtiden än att också stenåldersmänniskornas livsmiljöer förstöres för all framtid enbart för att nutidens människor skall kunna ta sig fram tillräckligt fort.

Sammanfattningsvis kan konstateras att **0+-alternativet är att föredra** i denna både för friluftsliv och bebyggelse attraktiva kustzon. Tanken att reducera en anstormning av rekreationssökande människor till en attraktiv fritidsmiljö genom att öka hastigheten på en ny väg, som dessutom förstör just denna miljö och tillgängligheten till den är absurd. Samhällsekonomisk nytta kan i stället uppnås genom att ta hand om turister och visa vilka värden som finns (eko- och naturturism). Detta måste planeras först om samhällsekonomisk lönsamhet skall kunna uppnås. De som i sen tid valt att bosätta sig invid en trafikerad väg måste acceptera konsekvenserna. Utredningen visar dock att åtgärder kan vidtas för att i stor utsträckning minska förekommande olägenheter.

0+ alternativet är också det som bäst uppfyller Västra Götalands miljö kvalitetsmål se www.o.lst.se/projekt/miljotorget/miljotorg.html. Tex. 10. *Hav i balans samt levande kust och skärgård*: * Kust och skärgårdslandskapets naturskönhet, naturvärden, kulturvärden, biologiska mångfald och variation bibehålls genom fortsatt varsamt brukande.

0+ överensstämmer även väl med vägverkets miljöpolicy. Där anges bla. : *en hållbar hushållning med naturresurser samt en infrastruktur anpassad till natur och kulturmiljön.*

Skräckscenariet är om brukandet upphör och om stora delar av äng- och hagmarken bebyggs. (Ofta vid utbyggnader anges att området redan är påverkat. Ger en stor risk med alt. A och B).



Lisa Rex

Naturskyddsföreningen i Bohuslän, ordf.
Smörrenteg 26, 431 42 Mölndal



Stig Johannesson

Naturskyddsföreningen i Kungälv, ordf.
Munkegårdeg. 355, 442 41 Kungälv