

## En historisk överblick av Stråvallastrands Vägförening.

### Vägen ner till stranden i Stråvalla – en väg av gammal hävd.

Farbar väg ner till Stråvalla strand har varit viktigt under långa tider; tånghämtning finns dokumenterad 1747 (olyckshändelse), stenbrytning ägde rum från mitten av 1800-talet med utskeppning via pråmar till Vendelsö för vidare transport ut i Europa. Exporten av havre som foder till hästar i England var under senare delen av 1800-talet en viktig inkomstkälla. Ett stort magasin byggdes där nuvarande strandkiosk är uppförd, stenmurarna är kvar och magasinet fick namnet Bolgbons magasin (1870). Det berättas om kö av hästskjuts med havre från landsvägen på väg till magasinet. Där havremagasinet stått uppfördes på 1930-talet ett boningshus i trä vilket dock brann ner 1955.

Man utnyttjade strandängarna norr om hamnen för bete ända in på 1960-talet.

Sommaren 1945 skrev Varbergsposten att Stråvalla strand håller på att piffas upp. En förening för "badstrandens förskönande och iordningsställande" hade bildats och det fanns alltid badgäster på stranden.

Tångallmanningen bedrev under 1950-talet en småskalig campingverksamhet utmed stranden för att få intäkter till vägunderhåll och renhållning. Det byggs samtidigt alltfler sommarstugor i området och frågan om ansvar och underhåll av väg och ev. fortsatt camping diskuteras. 1957 begär så styrelsen för Stråvalla Tångallmanning att en förrättning för bildande av en vägförening skall äga rum. Man önskar att sommarstugeområdet också delar ansvar för vägunderhållet.

### Stråvallastrands vägförening bildas 1959.

Utsedd lantmätare kallar till möten och formar därefter ett förslag som blir grunden för att **Stråvallastrands vägförening** formellt bildas **25/9 1959**.

Den nybildade vägföreningen ansvarar för nuvarande Stråvalla Strandväg (kallades tidigare Strandvägen) och Byvägen. Den dåvarande förbindelsevägen utmed strandparkeringen mellan Strandvägen och Byvägen sköter Tångallmanningen.

På den tiden körde man ner till stranden via Strandvägen och hem via Byvägen. Järnvägens banvall utgjorde det som numera är GC-vägen Gamla Banvallen och korsningen med Strandvägen var försedd med ljus- och ringsignaler i slutet av 1950-talet under det att Byvägens överfart var obebakad, så även den överfart som fanns i nuvarande Ängsbackevägens sträckning rakt västerut, en tångtäktsväg som ledde ner till sandbankarna och det strandnära betet.

Vid denna tid är inga tomter ännu avstyckade utmed Ängsbackevägens backe. Ängsbackevägen slutar vid den obebakade järnvägsövergången, alltså där vägen nu korsar Gamla Banvallen, och de fyra fastigheter som ligger norrut om vägen och utmed järnvägen nås via att man går på utlagda plankor. Dåvarande Båtvägens fastigheter ingår i den nybildade vägföreningen men inte deras väg. Den får de sköta själva.

Fastigheternas andelstal utgörs av 1/1000 av taxeringsvärdet. Vid denna tid ligger taxeringsvärdena på 4 000:- till ca 20 000:-, det högsta taxerade på 32 000:-. Tanken är att fastighetens taxeringsvärde skall spegla fastighetsägarens möjlighet att betala. 68 fastigheter ingår och det sammanlagda taxeringsvärdet är 695 000:-. Föreningens kassör får därmed ett merarbete då alla avier som utsänds är unika vad avser belopp.

### **Utmaningar för pionjäreerna.**

Vägarna till och från stranden behöver förbättras i flera avseenden, bl.a. behövs några mötesplatser, lantmäteriförrättningen kostar 999:-, ännu finns inga pengar i kassan så man begär anstånd med att betala förrättningen. Det är först under år 1960 som medlemsmöten hålls i den nybildade föreningen och man beslutar dels om en uttaxering om 13:- per andelstal (ett beslut som sedan överklagas) dels att uppta ett lån om 3 000:- för en successiv uppgradering av vägarna (beräknad kostnad ca 10 000:- -- 14 000:-).

Med röstetalet 23 ja och 3 reservationer föreslås att tillskriva Länsstyrelsen med begäran om att vägen ner till stranden skall vara privat och ej tillgänglig att befaras med motorfordon av andra än medlemmarna i vägföreningen. Reservanterna anser det "osympatiskt att stänga vägen för alla som vill ha ett salt bad". Lantmäteriet avråder från att gå vidare med en hemställan till Länsstyrelsen. Någon avstängning blir inte aktuell! Att det finns väg ner till havet ses som ett allmänintresse.

Det finns under de första åren en frustration över att Tångallmanningen har ett lågt andelstal i föreningen samtidigt som de får intäkter genom camping- och parkeringsavgifter. Å andra sidan får Tångallmanningen sköta renhållning och toaletter, vilket då anses motivera att man får intäkter, samtidigt som man sköter vägen utmed stranden.

Styrelsen antar sedan ett anbud a 10 000:- för upprustning av vägarna vilket sker successivt och redan 1961 är uttaxeringen nere på 3:- per andelstal och förblir så under flera år. Det framgår inte ur de gamla protokollen vad som hände med överklagandet från 1960. Styrelsen är förvånad över att flera av de som stödde den högre uttaxeringen a 13:- per andelstal senare anslöt sig till överklagandet och inga reservationer framfördes när beslutet togs.

Statsbidrag söktes och erhöles för sträckan från E6 utmed Strandvägen, utmed stranden och fram till den dåtida anhalten (stationen) och statsbidraget uppgick avseende vägunderhåll till 533:- första året.

Årsmötet 1962 beslutade om ett experiment med att sprida ut ett fat spillolja på vägen för att därmed stabilisera gruset och minska dammet som yrde, så även att man avsatte 1:- per andelstal för att ordna med bevakning av fastigheterna (via en åretruntboende) under tiden 15/9-15/5. Dessa experiment verkar ha pågått endast under ett år.

1963 anhåller man hos SJ om att vissa tågtider bör ändras så de bättre passar de boendes behov. SJ bejakar inte önskemålen.

1964 tillskriver man de som bor utanför vägföreningens område och önskar om möjligt få frivilliga bidrag till vägomkostnaderna. Jag hörde talas om en person som varje år sände in 5:- som bidrag för att han cyklade ner till stranden. För övrigt gav denna vädjan ingen respons.

### **Expansionen under 1960-talet.**

Bergsslutningen, backen, exploaterades successivt under 1960-talet och husen blev allt fler.

Detta möjliggjordes av att den plankspång som fanns norrut till de första fyra fastigheterna av dessa fastighetsägare ersattes med en väg som sedan förlängdes och frågan aktualiserades om att utvidga vägföreningen, så även möjligheten att ersätta grusvägarna med oljegrus eller asfalt.

1965 ger äntligen Länsstyrelsen bifall till flera års yrkanden om reducerad hastighet på E6 och det blir max 70 km som gäller på Riksvägen och på vägen ner till havet, som alltså har statsbidrag, reduceras hastigheten till 30 km under tiden 1/6 – 30/8, men formellt endast under denna tid och endast på Strandvägen (nuvarande Stråvalla Strandväg). Notera att det var grusvägar, som visserligen sladdades med jämna mellanrum, men trots det fanns det många håligheter i dem som i sig verkade hastighetsreducerande.

1966 hölls så en förrättning medförande att bl.a. området kring backen införlivades i vägföreningen så och de andra mindre vägarna och medlemsantalet uppgick nu 90 fastigheter.

### **Grus blir till oljegrus – höjd vägstandard.**

1968 begär vägföreningen tillstånd hos Länsstyrelsen att få uppta ett lån om 20 000:- avseende kommande beläggning av stamvägarna med oljegrus. Offerten lyder på 27 432 kronor och 99 öre! Lånet skall amorteras under 10 år. Med röstetalen 12 ja och 6 nej beslutas om oljegrusbeläggning. Under sensvåren 1969 sker beläggningen och vägnamnsskyltar uppsätts: Strandvägen, Byvägen, Ängsvägen, Dalen, Skogsvägen (nuvarande Björnbärsvägen) Båtvägen, Backen, Slingan och Kustvägen (vägen utmed strandparkeringen).

Under 1970 hålls ytterligare en förrättning för ev. utökande av vägföreningen med området kring nuvarande Löftabrovägen och ut mot E6 men förslaget röner inget gillande från någon varvid det faller. Endast backen ner av nuvarande Löftabrovägen med några få fastigheter ansluts till vägföreningen.

1972 läggs oljegrus på resterande vägar till en kostnad av 20 845:-. **Nu är samtliga vägar belagda.** Nuvarande Skogsbackevägen upptas i vägföreningen först efter järnvägsombyggnaden (2000)!

### **Järnvägen är en säkerhetsrisk – reducerat antal övergångar.**

Under hösten 1975 sker en dödsolycka vid den signalförsedda övergången på Strandvägen. En bil ej hemmahörande i området kommer från stranden och kör

österut mot den rådande färdriktningen (cirkulationstrafik rådde under alla år; Strandvägen till stranden och Byvägen från stranden). Vid övergången råder mycket dålig sikt pga vegetation. Önskemål framförs om uppsättning av signaler också på Byvägens överfart men SJ framhåller att kostnaden, 250 000:-, är för hög. Istället förespråkar man en reducering av överfarter. Ett första möte äger rum 1979 vilket senare utmynnar i en lantmäteriförrättning (1981) varvid såväl Byvägens som Ängsvägens obebakade överfarter stängs. Tennisvägen byggs för att de som bor i södra området skall nå den kvarvarande överfarten som nu också förses med bommar. En tångtäcksväg byggs väster om den befintliga järnvägen varvid sandbanksområdet även i fortsättningen kan nå liksom den sommarbostad som ligger väster om dåvarande järnväg.

Innan dessa ändringar av överfarter hinner bli klart sker ytterligare en krock mellan tåg och bil med dödlig utgång, denna gång vid Byvägens järnvägsöverfart.

### **Konsolideringen (1980-1990)**

Vägstandarden inom området är om man jämför med andra sommarstugeområden hög, föreningens ekonomi god och lånen är amorterade. Man tillämpar under många år samma uttaxering för både sommarboende och permanentboende, 200:- - 300:-/år, dvs man går enhälligt ifrån angivet andelstal och alla verkar nöjda med detta och underhållskostnaderna med belagda vägar är låga. Kanske rullar fordonen alltför fort på vägarna och önskemålen om 30 km-skyltar på fler platser ökar. De under åren verksamma styrelserna har som mål att med låga avgifter bygga upp en buffert för kommande nybeläggningar. Antalet permanentboende ökar successivt och man ser det som positivt att området inte är öde under långa tider av året. Pionjärernas tanke om att ha någon som bevakar området omsätts i praktiken av "grannsamverkan" även om ordet inte används. De boende utmed Byvägsområdet har fått det lugnt, all trafik till strand och båthamn går nu via Strandvägen. Båtklubben betalar årligen en slitageavgift till vägföreningen.

Vissa av vägarna får nya namn för att ex Räddningstjänsten vid larm inte skall köra fel. "Strandvägen" finns både i Kungsbacka och Varbergs kommuner varför det nya namnet blir Stråvalla Strandväg. Ängsvägen och Backen får namnet Ängsbackevägen, Skogsvägen blir Björnbärsvägen och Kustvägen blir Håleviksvägen och tångtäcksvägen till sandbanksområdet får namnet Skareviksvägen.

Oljegrusbeläggningsen ersätts successivt med den dyrare och mer hållbara asfaltbeläggningsen, ex beläggs Ängsbackevägen 1989 till en kostnad av 53 800:- och året därpå erhålls så även stats- och kommunalt vägbidrag också för denna vägsträcka.

### **Planerna på järnvägsombyggnad – en intensiv period (1991-2000)**

Alla är nog inte medvetna om att det pågår utredningar om utbyggnad av Västkustbanan till tvåspårighet. Stråvalla fritidsförening inger en skrivelse 1992 och dess dåvarande kassör *Kent Pauli* medverkar i en artikel i GP 92-08-13. Kungsbacka kommun vill flytta järnvägen inåt landet medan Varbergs kommun vill behålla det strandnära läget. Vår vägförening diskuterar ärendet sommaren 1993 och upplever

att man redan bestämt linjedragningen utmed kusten och det gäller nu att försöka påverka utformningen på ett sådant sätt att tillgängligheten till strandområdet inte försämras. I december 1993 kallas vi till det första officiella mötet förlagt till Frillesås.

Fom sommaren 1994 beslutar vägföreningens årsmöte att uppdra åt styrelsen att verka dels för ett inlandsalternativ av järnvägssträckningen dels att om detta inte kan realiseras, att verka för att det kustnära alternativet kan genomföras på ett för Stråvalla strand gynnsamt sätt. Vägföreningen hade en förhandlingsgrupp bestående av *Claes Bergman, Bo Myhrman, Uno Holmquist och Ove Blidberg*. Nu följde många möten och överläggningar och flera medlemmar är engagerade.

Arbetet är redovisat i den vitbok vägföreningen gav ut 1999; "*En vitbok över dubbelspårsärendet Lekarekulle-Norvåra åren 1998-1999*". Ett ex av boken är överlämnat till vardera Kungliga biblioteket i Stockholm och Varbergs bibliotek. De medlemmar som önskade ett ex av boken kunde erhålla den till självkostnadspris år 1999 när den färdigställdes.

Vägföreningen har via skrivelser fört ärendet till; Varbergs kommun, Länsstyrelsen i Halland, Regeringen, Länsrätten i Halland, Kammarrätten i Göteborg, Regeringsrätten och EU-domstolen. Vi försökte påverka dels linjedragningen dels detaljplanen. Samtidigt förhandlade vi med dåvarande Banverket.

Regeringen gav Banverket tillstånd till expropriation 25/1 1996 och den 17/4 1996 begärde vägföreningen och några fastighetsägare (Vägföreningen kunde via ombud för *Tomas Ernevi* - ägare av fastighet som skulle utgöra kommande tunnelmynning och därmed sakägare) föra ärendet till rättsprövning av Regeringens beslut hos Regeringsrätten (nuvarande Högsta förvaltningsdomstolen).

Trots att vi förlorade i frågan om flytt av själva linjedragningen vann vi flera mindre men för oss viktiga segrar; Byvägsunderfarten och Spången, vi slapp ca 45 000 lastbilskörningar varav hälften med stenkross på våra vägar - man körde stenen istället i själva spårområdet.

Från början ansåg man att det räckte med en enda överfart för att nå strandområdet - bilbron! Nu blev det tre stycken mellan tunnlarna.

Övergången "Spången" kom till på förslag av *Ove Blidberg*.

Utan advokat *Bo Myhrmans* arbete hade varken Spången och Byvägsunderfarten kommit till stånd, två möjligheter att nå strandområdet som många fått stor glädje av!

*Bo Myhrman* utarbetade dessutom flera detaljerade avtal samt företrädde vägföreningen i flera juridiska prövningar.

### **Järnvägsbygget - Stråvallastrand en stor byggarbetsplats.**

Den 5/3 1997 kom så Regeringsrättens utslag och Regerings beslut stod fast - järnvägen skulle byggas enligt fastställd linjedragning.

Trafiknämnden i Varberg beslutade om begränsning av hastigheten till max 30 km på samtliga vägar inom vägföreningen (formell begränsning gällde sedan tidigare

endast Stråvalla Strandväg). Vägföreningen hade dessutom begränsat totalvikten på de fordon som skulle befara vägarna till max 12 ton! En åtgärd för att ha i rockärmen i förhandlingarna med Banverket!

Den 2/12 1997 undertecknades ett avtal mellan Vägföreningen och Banverket som bl.a. reglerade antal transporter och vad som skulle transporteras på våra vägar.

Banverket etablerade sig i Stråvalla i juni 1998 och bygget startade i augusti.

År 1999 var ett intensivt byggår! Slutbesiktning ägde rum sommaren 2000.

### **Vatten- och avlopp; kunde vårt område bli ett experimentområde för alternativ avloppsrening?**

Förslaget kom ursprungligen från Varbergs kommun som presenterade ett underlag om småskaliga infiltrationsanläggningar på 1980-talet. 1993 bildas så en Vatten- och Avloppsförening bland vägföreningens medlemmar för att hålla denna fråga avskild från vägföreningens arbete. Många av de boende var med och föreningen kontaktade egna konsulter. Uppvaktningar görs hos politiker och tjänstemän i Varberg. 1998 beslutar så Varbergs kommun att inte längre driva Löftabroområdet som en pilotstudie för alternativ avloppshantering. År 2002 läggs vår Vatten- och Avloppsförening ner och kvarvarande medel överförs till de medlemmar som är kvar i proportion till vad de inbetalat. Kommunen har då sedan några år tillbaka fattat beslut om konventionellt avlopp i Löftaskogsområdet med överföring av avloppsvatten till Bua reningsverk.

Nu står nästa stora byggprojekt och väntar på att inta Stråvallastrand!

Den 14/2 2002 ingås avtal mellan vägföreningen och Varbergs kommun avseende vägar och tillgänglighet under VA- byggnationen.

Först är det NCC som är entreprenör för avloppsarbetet och från oktober 2002 utförs av Vägverket produktion. Arbetet håller på även under 2003. Efter varje etapp, det blev tre, gjordes beläggningsarbeten nu med asfalt. De delar av vägarna som inte behövde grävas upp för VA asfalterades på vägföreningens bekostnad. En fråga som kom upp var att den befintliga beläggningsen ju i sig hade börjat krackelera och om man nu skulle återställa efter uppgrävning av vägarna kunde man ju inte lägga krackelerad asfalt utan helt ny beläggning och "mellanskillnaden" i kostnad borde, hävdade man, vägföreningen stå för. Vårt svar var att det inte var vi som begärt uppgrävning av vägarna, så ÅTERSTÄLL!

Så blev det ny beläggning totalt för ca 1 300 000:- varav vägföreningen stod för ca 250 000:-, pengar som vi hade i vår kassa.

### **Omprövning av Stråvallastrands vägförening och VA-saneringen.**

Ny lagstiftning påbjöd att alla gamla vägföreningar skulle omprövas och denna resa påbörjades redan genom kontakterna med Lantmäteriet och dess arbete med järnvägsombyggnationen. Nya förhållanden avseende vägar och mark uppstod och delar av styrelsen mötte förrättningslantmätaren vid flera tillfällen varvid de nya stadgarna tog form. Ett avslutande allmänt förrättningsmöte hölls i Stråvalla Hembygdsgård där lantmätaren lade fram sitt beslut. Ingen överklagade varvid

beslutet stod fast och den omprövade "nya" vägföreningen, **Stråvallastrands vägförening** (vi behöll det gamla inarbetade namnet) beslöt på två efterföljande möten att anta de nya stadgarna med nya andelstal den 17/8 2002.

### **Förändrad infrastruktur i Stråvallastrand.**

Ny dragning av järnvägen, nya promenadvägar för det rörliga friluftslivet, ny beläggning på nästan samtliga asfalterade vägar och kommunalt vatten- och avlopp! På fyra år hade det hänt mycket som kunde ses med blotta ögat. Förvandlingen hade föregåtts av många möten och kontakter där det för oss gällde att ta tillvara våra intressen.

2005 härjar stormen Gudrun som skadar speciellt vår del av Håleviksvägen. Reparationen går på 45 600:- och vi får ett bidrag från Varbergs kommun på 20 000:-. Men vägen är sårbar och nödvändig för att Räddningstjänsten skall nå Källtorpsstrand. Ändå hade både vi och Räddningstjänsten påpekat detta inför antagandet av detaljplanen inför järnvägsbygget; gör Källtorpsstrandsunderfarten en meter djupare så att brandkåren kommer under liksom ambulanser och lastbilar! Varbergs kommun svarade bara - det blir för dyrt för Banverket! Så blev det som det blev!

2007 aktualiseras hanteringen av dagvatten öster om gamla E6 som rinner genom vårt område via bäcken och ut i havet. Möten hölls i Hembygdsföreningen, en lantmäteriförrättning inleds, beslut fattas, överklagas av markägare (ej av vägföreningen), beslutet upphävs och lantmäteriförrättningen avslutas år 2017. Utan något resultat alls!

Det blir ett omtag. Varbergs kommun startar en ny runda om dagvattenfrågan där beslut väntas under våren 2024. I en första vända gäller det endast några få fastigheter som ingår i vägföreningen.

2006 begär vägföreningen hos Trafikverket att en rondell skall anläggas vid utfarten till gamla E6 och svaret blir att det inte kan ske inom de närmaste 10 åren. Ännu har detta inte realiserats!

2008 diskuteras ersättning till Löftabro vägsamfällighet för de av våra medlemmar som stadigvarande använder också deras väg för utfart till gamla E6. Man begär 10 000:- i årlig avgift, vi erbjuder 2 200:-. Inget avtal tecknas.

2010 kommer nytt beslut om permanent hastighetsbegränsning inom vårt område. 14/6 2010 beslutar Länsstyrelsen om max 30 km på samtliga våra vägar och det gäller året runt.

Frågan kommer upp om breddning av del av Stråvalla Strandväg (utmed radhusen). Det finns ett dike, elledning och berg som begränsar utrymmet. Man beslutar om att lägga ner en dräneringstrumma utmed vägen och täcka med grus men ej asfaltera för att kunna omhänderta vatten. Vägföreningen erhåller statsbidrag för arbetet och Stråvalla Maskinstation utför arbetet kring årsskiftet 2012-2013.

I början av 2013 kommer det åter en storm som skadar Håleviksvägen men inte alls i samma omfattning som vid tidigare tillfälle.

2014 tecknas ett 10-årigt avtal med Varbergs kommun om Kattegattleden. Från början ville man från kommunen ha ett längre avtal. Avtalet reglerar bl.a. hur eventuella stormskador av vägen skall bekostas. Vi ser ju att Håleviksvägen är en sårbar vägsträcka! Vägföreningen erhåller en årlig ersättning för Kattegattleden.

Under 2014 kommer så frågan upp om bredband i Löftaskogsområdet, initierat av några privatpersoner som också arrangerade möten för att utröna intresset. Efter inledande möten med boende men också med entreprenörer och operatörer kunde projektet startas och en ekonomisk förening bildades. Föreningen ansökte om ekonomiskt stöd från Sparbanksstiftelsen och projektet bedömdes passa väl in Sparbanksstiftelsens målsättning att; "stödja bygdens utveckling inom föreningsliv, idrott, kultur, näringsliv, forskning och utbildning". Sträckning och avtal för fiberkablar är vanligtvis det mest kostsamma och tidsödande i ett bredbandsprojekt. I Stråvalla kunde det lösas tack vare att vägnätet har i stort samma sträckning som ett fibernät behöver. Man kunde mestadels använda vägrenen i vägnätet. Tack vare snabb och positiv handläggning från vägföreningen så kunde ett avtal tecknas med Fiberföreningen. Därför kunde projektet genomföras och avslutas på rekordtid under 2014 till stor nytta för vägföreningens medlemmar. Det tog mindre än ett år - sannolikt det snabbaste genomförandet i landet för ett sådant projekt. En del överskottjord från schaktningen kunde dessutom användas som utfyllnad på vägrenar vilket till nytta för långsiktigt vägunderhåll, på bl.a. på Båtvägen.

För att hålla anslutningskostnader nere och samtidigt säkerställa långsiktig, professionell drift överläts sedan det fysiska fibernätet till Varbergs Energi, inklusive avtalet med Stråvallastrands Vägförening. Det var då viktigt att Varbergs Energi driver ett öppet nät (dvs man kan fritt välja operatör och tjänster oavsett vem som äger fibernätet fysiskt). Efter det beslöt medlemmarna att avveckla Fiberföreningen och det gjordes efter besiktning och överlämning till Varbergs Energi; Flertalet boende i Stråvalla Strand har idag anslutet sig till fibernätet.

Det blev åter en del grävningsarbete som i vissa delar berör vägnätet, ex de under 2012 nerlagda dräneringsrören utmed del av Stråvalla Strandväg.

2016 uppdrar årsmötet åt styrelsen att gentemot Varbergs kommun driva frågan om att förstärka vågbrytaren utmed Håleviksvägen. Kommunen låter en konsult, Ångpanneföreningen, ge ett förslag till hur vägslänten mot havet skall förstärkas. Strandskydd begränsar insatserna. Frågan om ansvaret för själva vågbrytaren utreds av Lantmäteriet och resultatet blir att ingen i dagsläget har ansvar för den. Den byggdes ju ursprungligen för att skydda banvallen mot havets stormar.

Vägföreningen driver frågan om att Varbergs kommun skall överta ansvaret för restaurering. Inget händer i sak. Vägföreningen kommer senare, i december 2022 säga upp Kattegattavtalet och en första träff med företrädare för Varbergs kommun avseende förnyat avtal äger rum i april 2023. Vägföreningen önskar att kommunen ombesörjer och bekostar restaurering av vågbrytaren inom ett nytt avtal för Kattegattleden.



Frågan om uppsättande av gatubelysning har väckts vid åtminstone tre gånger sedan vägföreningen bildats. Alla gånger har frågan fallit pga kostnaden och motstånd mot dess införande. Vid tredje tillfället, 2018, fanns två alternativ, ett med 13 stycken höga stolpar vid knutpunkter kostnadsberäknat till 1 miljon kronor och ett andra alternativ med ca 100 konventionella stolpar till en kostnad av minst 2,5 miljoner kronor. Årsmötet bordlade frågan i avvaktan på att frågan om vidare bebyggelse av ängarna utreds enligt den senaste översiktplanen.

2020 görs beläggningsarbeten dels på norra liden av Löftabrovägen dels den lilla återvändsgatan av Stråvalla Strandväg, den enda kvarvarande vägvagnsnitt som inte fått ny beläggning sedan järnvägen lades om. Nu har samtliga vägar fått en andra omgång av asfaltbeläggning.

2021 uppstår en omfattande skada på den norra liden av Löftabrovägen. Ymnigt regnande tar med sig vägmateriel och lagning måste ske. Trafikverket snabbbehandlar en framställan om bidrag från vägföreningen och beviljar bidrag till reparationskostnaden (40%). En föredömlig hantering av Trafikverket!

### **Stråvallastrands vägförening under 65 år; 1959-2024;**

Under denna tid har genomgripande förändringar ägt rum i Stråvallastrand; grusvägar och ofta enkla sommarbostäder har förvandlats till en småskaligt hårdbelagt slingrande vägnät med allt större bostadshus där andelen permanentboende hela tiden har ökat. Dubbelspår och järnvägens ombyggnad gav upphov till fler promenadvägar, VA-saneringen och ändrade detaljplaner banade väg för större hus och fler åretruntboende. *Ett fibernät har etablerats vilket ökar möjligheterna för både fast- och fritidsboende.* Parallell satsning av kommunen och Tångallmanning och Fritidsförening har skapat ett fint strandområde.

### **Slutord - Den framtida utvecklingen.**

I planbeskrivningen 2003-11-27 anges *"körbanorna i området är relativt smala. De smala vägarna och relativt stora tomter, där ofta en naturlig övergång till omgivande natur tillåtes, ger området sin särskilda karaktär. Detta tillsammans med avsaknad av vägbelysning, som gör att man kan uppleva gryning och skymning, har gjort området mycket attraktivt. Dessa kvaliteter bör så långt möjligt bevaras (sid 4)."*

Länsstyrelsen skrev 2004-05-06 inför programråd för detaljplan för Löftaskog *"att det är av största vikt att dalgången i sin helhet hålles fri från bebyggelse både för att bibehålla ett sammanhängande naturområde för vilda djur och växter."*

Sedan dess har en ny översiktsplan antagits och det som skrevs för tjugo år sedan har inte längre samma bäring.

Exploatörer i norr och centralt i området står redo för att om möjligt bygga fler hus dels utmed Löftaå ut mot havet, utmed Löftabrovägen och centralt på ängen mitt i vårt område. Ännu är dock inga politiska beslut fattade, inga detaljplaner är upprättade och godkända.

Hur många fler hus kommer det att bli och hur många kommer att besöka det fina strandområdet? Kommer man att kunna bevara den unika karaktären så som vi som varit med från det gyllene 50-talet upplevde det framväxande Stråvallastrand?

Stråvalla den 8 mars 2024

*Claes Bergman*

Sommarboende sedan 1955 och ordförande i Stråvallastrands vägförening 1980-2023

Kompletterat med fiberavsnittet: Christer Lannestam/Tomas Ernevi.