



Till  
Trafikverket  
Ärendemottagningen  
Region Väst

## Yttrande över samrådshandling Väg 161 Ulseröd-E6/Torpmotet Delen Bäckén-Rotviksbro Ärendenummer TRV 2013/40926

Uddevalla Naturskyddsförening (UNF) ser fortfarande positivt på att Trafikverket vill ge goda förutsättningar för kollektivtrafiken, ge god tillgänglighet för gång och cykeltrafik samt öka säkerheten på väg 161 Ulseröd-E6/Torpmotet delen Bäckén-Rotviksbro.

Vi har dock inte ändrat vår utgångspunkt från vårt yttrande på förstudien att man med minsta möjliga påverkan på natur och miljö skall säkerställa dessa mål. Därför ser vi korridor A som det enda rimliga alternativet. UNF:s åsikt är att man med korridor B inte kan uppfylla sådana vinster, i bevarande av allmänna miljövärden, kortare restid eller god gestaltning, att det berättigar till så omfattande och permanenta ingrepp på natur och miljö som detta alternativ skulle innebära.

Vid läsning av konsekvenserna för natur och miljö så framstår det med all önskvärd tydlighet att korridor B är det absolut sämsta alternativet. Vi kommer därför inte att gå in på varje enskild orsak. Vårt yttrande från 2010-11-02 står fast

Vi hävdar återigen att det är mycket negativt att man från trafikverkets sida lägger förslag som innebär att man tar produktiv jordbruksmark till att bygga väg. Sedan 2005 fram till 2012 har jordbruksmarken minskat med **167 800 hektar**. Från **3 216 600** till **3 048 800 hektar** **dvs. – 5,2 %** (JO 10 SM 1301) Om man läser vidare i JO 10 SM 1301 så kan man se att mellan åren 2010 till 2012 så minskade antalet jordbruksföretag, enl. Lantbruksregistret, som har mellan 2,1 och 20 hektar med **1 468 st.** Från **38 552 st** till **37 084 st. dvs. – 3,8 %.**

Nya vägar och eventuella viltstängsel ökar fragmenteringen av vårt landskap. Därigenom minskas förutsättningarna markant för en biologisk mångfald. Man minskar på detta sätt en framtid för småskaligt skogs och jordbruk.

UNF ser det ur ett hållbarhetsperspektiv oerhört angeläget att denna trend bryts och att vi i tar till vara på våra jordbruksmarker på ett bättre sätt än att bygga väg på dem.

Om man läser i Trafikverkets miljöpolicy, DokumentID TDOK 2010:50, finner man bl.a. att ”Alla på Trafikverket har ansvar för att i samverkan med samarbetspartner och kunder leda utvecklingen av ett miljömässigt hållbart transportsystem genom att

- planera, bygga och förvalta transportsystemet på ett miljöanpassat sätt
- integrera miljöhänsyn i vårt dagliga arbete”

Vi är därför starkt kritiska till att man vid identifiering av projektmål börjar med Väg och Trafik. Vore det inte mycket rimligare att först se på natur och miljövärden?

Detta omvända förhållande finns även i avsnitten 4, 5 och 6.



Exempelvis så radar man i 4.1 Förutsättningar för lokaliseringen upp 8 st. förutsättningar av olika karaktärer innan det nämns natur och miljö,  
Man måste givetvis först och främst se till naturvärden innan man pratar om god gestaltning.

Ett mål, tom det första som nämns i 2.4 Ändamål och projektmål, är kortare restid. Med korridor A minskas restiden med ca 40 sekunder och med korridor B med ca 1 minut Detta innebär endast en skillnad på ca 20 sekunder mellan de två alternativen. Vilket vi anser är ett totalt orimligt och oacceptabelt pris natur och miljö får betala för en så liten tidsvinst som korridor B skulle innebära.

UNF stödjer Trafikverkets önskan att förbättra gång och cykeltrafiken samt förutsättningarna för kollektivtrafiken. Vi anser dock att man inte behöver bygga en ny väg för att uppnå önskade mål vilket även samrådshandlingen visar.

Vi undrar varför man, i 4.1 Förutsättningar för lokaliseringen, har identifierat en förutsättning att hastigheten skall vara 100 km/h? Var kommer det ifrån? Inte av hänsyn till säkerhet, miljö och natur.

Om hastigheten sänks till 80 km/h så minskar olycksrisker och buller. Dessutom minskar bränsleförbrukningen och därmed utsläppen och klimatpåverkan. En sänkning av hastigheten till 80 km/h skulle öka restiden från 137 sekunder till 172 sekunder dvs. 35 sek. En högst relevant ökning i tid om man väger in ovanstående faktorer såsom säkerhet, buller, bränsleförbrukning mm.

Samrådshandlingen redovisar att det dyraste alternativet är att bygga om befintlig väg. Det är klart det blir så om man sätter värdet till 0 kronor för att jordbruksmark läggs under asfalt, att fragmenteringen av landskapet ökar ytterligare, att värdefulla naturmiljöer byts av vägar och att de åkerbitar som blir kvar mellan vägarna blir sämre och ointressantare att bruka och därmed löper en ökad risk att falla bort. Tillmäts dessa faktorer sitt rätta värde lär det inte vara möjligt att komma fram till att det är billigast att bygga ny väg.

Det är viktigt både ur ett lokalt och globalt perspektiv att vi värnar om den jordbruksmark vi har. Med en helhetssyn på nytta ur ett bredare hållbarhetsperspektiv skulle naturligtvis utredningen i stället kommit fram till att det enda rimliga och mest samhällsekonomiska alternativet är korridor A.

I kostnadsberäkningen *Tabell 5.6.1:1 Korridor A och B* så vill vi att det specificeras varför skillnaden i MARK & FASTIGHETSINLÖSEN är så stor mellan korridor A och B. Det verkar inte rimligt att en helt ny väg har så mycket mindre kostnad för detta än en ombyggnad av befintlig väg.

Uddevalla 2013-08-30  
För styrelsen  
Uddevalla Naturskyddsförening  
Gerhard Olofsson (Kassör)

Adress:  
Ringvägen 3  
451 75 Uddvalla