



Till
Trafikverket
Region Väst
405 33 Göteborg

Yttrande över förstudie Väg 161 Ulseröd-E6/Torpmotet Delen Bäckén-Rotviksbro Objekt nr. 102360

Uddevalla Naturskyddsförening (UNF) ser 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.

Vår utgångspunkt är att man med minsta möjliga påverkan på natur och miljö skall säkerställa dessa mål. Därför ser vi alternativ 1, ombyggnad av befintlig sträcka, som det enda alternativet. UNF:s åsikt är att man varken med alternativ 2A eller 2B kan uppfylla sådana vinster, i kortare restid, god gestaltning eller bevarande av allmänna miljövärden, att det berättigar till så omfattande och permanenta ingrepp på natur och miljö som dessa alternativ skulle innebära. Nya vägar och eventuella viltstängsel ökar fragmenteringen av vårt landskap. Man minskar också på detta sätt en framtid för småskaligt skogs och jordbruk.

I alternativ 2A och 2B planerar man att dra en väg genom öppna jordbruksområden. Att byta ut brukad jord mot asfalterade väg ser vi oerhört negativt i ett hållbar och utvecklingsperspektiv. Uddevalla kommun har redan idag 125 km europaväg och riksväg, 303 km länsväg och 1 435 övriga vägar och gator summa 1 863 km (MI 20 SM 0501). Eftersom det redan finns en väg och det är tekniskt möjligt att bygga om den anser vi att det inte finns någon anledning att ta ytterligare mark i anspråk för väg. Vi ser det som mycket prioriterat att bryta trenden att arealen odlings och betesmark minskar. Från år 2005 till 2011 har den totala åkermarken i Sverige minskat från 2 703 100 hektar till 2 617 100 hektar, -3,2 %. Betes och slåtteräng har under samma tid minskat från 513 500 hektar till 444 000 hektar, -14,5%. (JO 10 SM 1102). I vissa fall finns inga bra alternativ, men i detta fall finns det alla möjligheter att undvika ytterligare nya vägar och ändå uppnå de relevanta målen.

I utredningen framhålls att ett tungt skäl att bygga ny väg i stället för att förbättra befintlig är att det underlättar för genomfartstrafik under byggnadstiden. Med den argumenteringen kommer mycket värdefull mark att läggas under asfalt. Inte bara här utan även på många andra platser. Detta resonemang är naturligtvis helt orimligt. Att man får olägenheter under en kortare tid får man naturligtvis acceptera. Det går också att under denna tid möta dessa problem med att leda trafik över Hallinden och Gläborg. Gör dessutom kollektivtrafiken gratis under perioden, samt öka turtätheten. Ta också tillfället i akt att sätta in persontrafik på tåget mellan Lysekil och Uddevalla. På så sätt skapar man också förutsättningar för att minska bilberoendet. Då skulle denna vägförbättring innebära ett nytänk.

Ett mål, som det första som nämns i förstudien, är kortare restid. En resa på alternativ 1, 3 550 m i 80 km/h samt 450 m i 50 km/h, tar 3 minuter 12 sekunder. En resa på alternativ 2B, 3 230 m i 100 km/h samt 450 m i 50 km/h tar 2 min 28 sekunder. En tidsbesparing på endast 44 sekunder. Vi anser att det är ett orimligt högt pris natur och miljö får betala för en så liten tidsvinst.

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 göra detta. Vi vill framhålla att det inte alls är nödvändigt att lägga gång- och cykelvägen i omedelbar anslutning till bilvägen. Detta är många gånger ett feltänk och det finns många intressanta lösningar om man tänker om, dessutom blir det många gånger trevligare för gångare och cyklister om gång- och cykelvägen ligger en bit ifrån bilvägen. I detta fall känns det vettigt att gångare och cyklister leds in på den lilla vägen som går in vid Kamperöd i öster (mot Skal) och förbi Bergs förskola går den nästan fram till Bäckén i väster. Detta



måste vara det första rimliga alternativet att titta på för gång- och cykeltrafik. Denna är visserligen lite längre, men trots allt mer på det marginella planet. Då kan breddning av befintlig väg göras på sträckan Kamperöd - Bäckan utan att tänka in breddning för gång- cykelväg samtidigt. Gång- och cykelvägen finns ju i princip redan här och kräver betydligt mindre insatser än att bygga ny gång- och cykelväg på hela sträckan.

Värderingarna av måluppfyllelsen (punkt 8 sid 32) anser vi i flertalet fall inte vara korrekt.

- Kortare restid. Effekten av den förkortade restiden upplever vi som överskattad. 44 sekunder bör inte vara tillräckligt för att gå från liten måluppfyllelse till stor måluppfyllelse.
- Ökad Kollektivtrafik. Det är bevisat i flera studier att fler och bättre vägar ökar privatbilismen och minskar kollektivtrafiken. Därför tror vi att rätt utformade hållplatser/bussfickor med bra koppling till gång och cykelväg enligt alternativ 1 är bättre än nybyggnation
- God tillgänglighet för gc-trafik. Varför skulle tillgängligheten bli sämre för gång och cykeltrafiken vid alternativ 1 mot alternativ 2A/2B? Vi finner ingen rimlig förklaring.
- God boendemiljö. Vid bedömningen av boendemiljö så har man nog glömt att ta med alla boende i området. Några kommer att få det bättre medan andra kommer att få det sämre.
- Bevara miljövärden. Att ge alternativ 2A och 2B liten måluppfyllelse för att bevara naturvärden är en grov felbedömning. Inget annat än negativ måluppfyllelse kan komma i fråga här!

Vi noterar också att man bedömt nytta/kostnad som obetydlig/negativ måluppfyllelse i alla tre alternativen

Förstudien 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 åkermark 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. Det är viktigt både ur ett lokalt och globalt perspektiv att vi värnar om den åkermark 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 att förbättra befintlig väg.

Uddevalla 2011-10-02

För styrelsen
Uddevalla Naturskyddsförening
Gerhard Olofsson (Kassör)

Adress:
Ringvägen 3
451 75 Uddvalla