



Till
Trafikverket

Yttrande över vägplan, väg 161 Ulseröd-E6/Torpmotet, delen Bäckens- Rotviksbro, Vägplanbeskrivning, 2015-12-14 Projektnummer: 102225

Uddevalla Naturskyddsförening (UNF) ser positivt på att Trafikverket vill ge goda förutsättningar för kollektivtrafiken, ge god tillgänglighet för oskyddade trafikanter, ge god boendemiljö samt bevara allmänna miljövärden.

Problemet som vi ser det är att Trafikverket inte lyckas med sina avsikter utan missar fler mål än de uppfyller. Som vi redovisat i tidigare yttranden och skrivelser går dessa mål att uppfylla med mycket mindre påverkan på natur och miljö samt boendemiljö om man i stället bygger om befintlig väg. Vi ser det som fullkomligt oacceptabelt att Trafikverket fortsätter att utreda och planera nybyggnation på det sätt man nu gör. Det kan inte var ett statligt verks uppgift att så nonchalant strunta i alla de negativa effekterna av den föreslagna sträckningen med så dålig måluppfyllelse som denna vägplan innebär.

Vi återupprepar att en uppgraderad befintlig sträckning i 80 km/h med separat GC-väg är det som bäst tillgodoser trafikmässiga behov, bevarande av miljö och kulturlandskap samt med rätt utformat bullerskydd förbättrar boendemiljön för de idag utsatta utan att det drabbar de som idag har en ostörd boendemiljö.

Vi listar nedan några punkter där vi anser att Trafikverket brustit i sitt uppdrag och därmed inte kan nå de projektmål de själva formulerat:

- Trafikverket hänvisar till regionens uppdrag som bindande för val av en hastighet på 100 km/h. Om Trafikverket redan när förstudien togs fram ansåg att hastigheten 100 km/h var beslutad så betyder det att alternativen 1 och 2 A aldrig varit relevanta! Regionens uppdrag borde ha tolkats efter de mål som ska uppnås avseende trafiksäkerhet och inte utefter en teknisk lösning (2+1). I förstudien förordas tom 80 km/h, vilket enligt Trafikverkets nuvarande tolkning av beställningen aldrig ens varit ett relevant alternativ

Men skrivelsen om separat GC väg i regionens uppdrag är tydligen inte bindande. Situationen för de oskyddade trafikanterna är oförändrad. De är lika oskyddade som tidigare.

- I beskrivningen av syftet med projektet, sid 9 vägplan, står det att syftet är att stärka tillgängligheten och framkomligheten på väg 161 och att minska trafiken på befintlig väg. Detta syfte är en efterkonstruktion. I granskningshandlingens syfte ingår endast tillgänglighet och framkomlighet för motortrafik. Men inte för gående och cyklande. Om detta hela tiden varit syftet med projektet så har Trafikverket från början låst sig i ett felaktigt tänkande och varit låst till alternativet med ny sträckning. Har detta syfte

tydligt framgått från början? Eller har syftet ändrats under projektets gång? Syftet borde istället ha formulerats för att uppnå en förbättrad tillgänglighet och framkomlighet för samtliga trafikanter, oavsett ny eller befintlig sträckning. Om Trafikverket med ordet framkomlighet endast menar förkortad restid för motortrafik borde detta uttalats tydligt igenom hela processen för att öka det demokratiska inflytandet. Vid otydligt formulerade mål minskar möjligheten för berörda att komma med relevanta synpunkter i rätt skede av processen..

- Vid beräkning av nya vägens samhällsnytta har Trafikverkets EVA-modell använts. I modellen ingår inga indirekta effekter såsom påverkan på naturmiljö, friluftsliv, kulturmiljö, barriäreffekter etc. Beräkningen resulterar i en nettonuvärdeskvot (NNK). I detta fall blev resultaten en svagt positiv NNK vilket betyder att det utan indirekta effekter finns en svag samhällsekonomisk vinst av vägen. Medräknat de indirekta effekterna borde detta rimligen ha medfört att den sammanvägda effekten av ny väg blir negativ. Trafikverket har dock värderat att de indirekta effekterna bidrar positivt till att bygga ny väg vilket är mycket märkligt med tanke på de indirekta värden som påverkas är inskränkningar i friluftsliv, ingrepp i naturmiljö och kulturmiljö, barriäreffekter samt att arealen jordbruksmark minskas permanent med 10 ha. Trafikverket bedömer själva att vägplanen kommer att medföra stora konsekvenser för jordbruket, dels till följd av rena arealförluster, dels för att viss jordbruksmark blir svårare att nå eller att restytor, för små för att praktiskt kunna brukas, uppstår. Även om inte högproduktiv jordbruksmark tas i anspråk påverkas näringen negativt i de förhållandevis små jordbruk som blir berörda. Dessutom kommer en mindre del produktiv skogsmark försvinna permanent. Detta gör att Trafikverkets positiva bedömning starkt måste ifrågasättas. Det är dock svårt att göra en adekvat egen beräkning av NNK då siffrorna inte redovisas i underlaget vilket måste ses som en stor brist..
- Vid läsning av konsekvenserna för natur, miljö och kulturlandskap så framstår det med all önskvärd tydlighet att föreslagen sträckning ger oerhört stora intrång. Vi saknar också den direkta kopplingen till de 16 övergripande miljömålen som skall nås år 2020. Detta har Trafikverket helt utelämnat.
- Kortare restid kan upplevas som ett relevant mål men Trafikverket redovisar inte varför kortare restid är viktig. T.o.m. så viktig att det är det första målet man formulerar. Om målet skall förstås så måste det sättas i relation till konsekvenserna och i det här fallet står inte tidsvinsten i proportion till effekterna för bl.a. miljö och natur. Trafikverket redovisar inte heller hur mycket kortare restiden måste vara för att målet skall anses uppnått. Hade 1 sekund räckt för att uppfylla målet? Det svarar inte Trafikverket på utan jämför bara med det sk. nollalternativet. Ett mål som inte redovisas med syfte och vinst samt kvantifierat är inte mätbar i uppfyllelsehänseende.
- Vi ser positivt på att man pratar om kollektivtrafiken men vad är det Trafikverket vill? Trafikverket bygger nya hållplatser i varje ända av föreslagen väg men förklarar inte hur oskyddade trafikanter, ofta barn och ungdomar på väg till skolan dvs. ofta oskyddade trafikanter, skall ta sig till dessa hållplatser. Även här saknas syfte, mätbart mål och metod. Det finns ingen förklaring i vägplanen.



- När Trafikverket pratar om god boendemiljö måste vi ställa oss frågan för vem? Att Trafikverket flyttar problemet till idag ostörda boendeområden är inte att uppnå god boendemiljö även om antalet fastigheter över bullernivåer minskar. Vad hade utfallet blivit i det bortvalda alternativet d.v.s. upprustning av befintlig väg, med bullerdämpande åtgärder? Det svarar inte Trafikverket på utan jämför bara med det s.k. nollalternativet, dvs. att inte göra någonting.

Vår inställning sammanfaller i stort med Naturvårdsverkets kritik av processen där man anser att vägplanen skulle ha kompletterats med ett alternativ som innebar mindre åtgärder på befintlig väg. Naturvårdsverket har även uttryckt att de starkt ifrågasätter varför den nya vägen ska dimensioneras för en hastighet på 100 km/h.

Denna uppfattning delas också av Uddevalla kommuns Miljö & Statsbyggnadsnämnd enl. protokoll från 2016-01-21

Vi efterfrågar ett större ansvar och en större helhetssyn från Trafikverket samt en större objektivitet. Vi anser att ett statligt verk tydligt och klart skall redogöra alla möjligheter, kostnader och effekter. Det anser vi inte skett i detta ärende.

Vi måste tillsammans se mycket mer långsiktigt och hållbart på det sätt som vi lever och verkar. Vi skall nyttja våra tillgångar och bruka våra resurser. Inte utnyttja och förbruka dem.

Uddevalla 2016-01-31
För styrelsen
Uddevalla Naturskyddsförening
Gerhard Olofsson (ordförande)

Adress:
Ringvägen 3
451 75 Uddvalla