



Till
Regeringen
via
Trafikverket
Ärendemottagningen
Planprovning

Överklagan av vägplan, väg 161 Ulseröd-E6/Torpmotet, delen Bäckens- Rotviksbro och indragning av väg i Uddevalla kommun, Västra Götalands län

Uddevalla Naturskyddsförening (UNF) vill enligt miljöbalken 1998:808 kapitel 16 § 13 som ideell, ej vinstdrivande, förening överklaga Trafikverkets fastställande av ovannämnda väg.

Som grund till vår överklagan vill vi framföra att Trafikverket inte lyckas med sina avsikter utan missar fler mål än de uppfyller. Vi har redovisat i tidigare yttranden och skrivelser att dessa mål går 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 på de uppsatta målen 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 punkter där vi anser att felaktiga slutsatser tagits som gör att denna vägplan överklagas av UNF.

- A. Trafikverket hänvisar till regionens uppdrag, med 100 km/h som hastighet, som bindande för val av alternativ. Om Trafikverket redan när förstudien togs fram ansåg att hastigheten 100 km/h var beslutad så betyder det att alternativen 1 och 2 A, där hastigheten inte var 100 km/h, aldrig varit relevanta!
- B. Däremot är tydligen skrivelsen om separat GC väg i regionens uppdrag inte bindande då ny väg byggs utan denna åtgärd vid nuvarande sträckning med motiveringen att antalet transporter minskar. Men faktum kvarstår att de oskyddade trafikanterna som använder nuvarande sträckning kommer att vara lika oskyddade som tidigare. I flera fall är det våra skolungdomar på väg till skolskjuts. Detta har lett till att man idag hjälps åt

att själva köra ungdomarna till säkrare hållplatser med ökade transporter som följd. Därav den höga belastningen på de hållplatser som finns vid Bäckén och Rotviksbro.

- C. Restiden lyfts fram som ett enskilt mål men varför den är så viktig förklaras inte i vägplanen men i svar på vårt yttrande över vägplanen skriver Trafikverket att: För en enskild resenär uppfattas inte restiden kanske som inte så viktig, men en restidsförkortning för samhällets transportbehov är en viktig faktor ur ett samhällsekonomiskt perspektiv, vilket avspeglas i EVA-kalkylen. Men det redovisat inte heller att merparten av trafiken kommer från eller åker mot en färja med bestämda avgångstider med väntetider som följd. Sommartid kan dessa väntetider ibland bli både 1 och 2 avgångar. Vilken effekt den nya sträckningen får på den samlade och totala restiden bedöms inte. Vi anser att den samhällsekonomiska restidsvinsten därför blir överdriven och borde inte ge så stor effekt i nettonuvärdeskvoten (NNK)
- D. 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 resultatet en svagt positiv NNK vilket betyder svag samhällsekonomisk vinst av vägen. Men om man däremot väger in det vi påpekat i punkt B och C, att restidsvinsten inte blir så stor samt att man inte bygger separat GC-väg, måste resultatet bli ett annat.
- E. Trafikverket har inte någon modell för att prissätta de indirekta effekterna. Ändå gör man en samlad bedömning men den redovisas inte i underlagen. 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 minskar 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 restytter, för små för att praktiskt kunna brukas, uppstår. Fortsättningsvis skriver Trafikverket att: "Även om inte högproduktiv jordbruksmark tas i anspråk påverkas näringen negativt i de förhållandevis små jordbruk som blir berörda". Vi har fått till oss av berörda att det är stor risk att tre jordbruksfastigheter kan komma att försvinna. Men Trafikverket har inte utrett konsekvenserna vilket gör att UNF anser att Trafikverket inte kan göra en relevant samlad bedömning. 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.
- F. När Trafikverket pratar om god boendemiljö måste vi ställa oss frågan för vem? Att Trafikverket flyttar problemet till idag ostörda boendehöjder är inte att uppnå god boendemiljö även om antalet fastigheter över bullernivåer minskar. Om det är ett så stort problem varför är det inte redan åtgärdat? 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.

En nysträckning på 3 km över brukad mark är inte samhällsutvecklande utan på många sätt kontraproduktivt.

Vi har ett ansvar att 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 2017-03-14
För styrelsen
Uddevalla Naturskyddsförening
Gerhard Olofsson (ordförande)

Adress:
Ringvägen 3
451 75 Uddvalla