

Yttrande på samrådshandling Väg 218 och 782, Förbifart

Redan i förstudien framgick tydligt vilket alternativ Trafikverkets utredningar skulle leda fram till och att man i rask takt marscherade mot steg 4. Samrådsunderlaget bekräftar detta och alternativ till förbifarten har inte utretts.

Vi vill ändå framföra några synpunkter på underlaget.

Utbyggnadstakten i Trosa kommun kan ifrågasättas. Att det planeras 700 bostäder i västra Trosa är inte samma sak som att det kommer att genomföras under den tid som utredningen anger. I Trosa kommun produceras detaljplan efter detaljplan, men majoriteten av dessa exploateringsområden är långt ifrån påbörjade och i påbörjade områden säljs avstyckade tomter i en modest takt. Som vi skrivit tidigare så måste man skilja på politiska ambitioner och verklighet. Att basera en utredning på antaganden som ligger långt ifrån verkligheten ger ett missvisande resultat.

Trafiksäkerhet

Det finns en motsägelse i resonemangen kring trafiksäkerhet och olyckor och det som visas från STRADA-utdraget. I rapporterade olyckor (figur 14) sker till övervägande del olyckor i kommunens nya cirkulationsplats, inte på Smäckbrogatan. De olyckor som redovisas i anslutning till Smäckbron är olyckor med oskyddade trafikanter, dock inte med fordon inblandade?! De har antagligen själva cyklat omkull eller kolliderat med en annan skyddad trafikant. De olyckor som skett i cirkulationsplatsen däremot har till stor del varit mellan fordon och oskyddade trafikanter samt en dödsolycka. Enligt underlaget ska Förbifarten anslutas med en cirkulationsplats till väg 218. Om man ska gå på statistiken i redovisat underlag kommer detta innebära ett mångfaldigande av trafikolyckor i Trosa. Hur kan byggandet av en förbifart då bidra till en ökad trafiksäkerhet? Vi vet också att skaderisken ökar med ökad hastighet, vilket den nya förbifarten skulle få jämfört med hastigheten på Smäckbron eller på Nyängsvägen. Ändå kommer trafiksäkerheten öka? Viltolyckor sker sällan inom tätorten, däremot är de vanligt förekommande på väg 218 och mer sällsynt på Västerljungsvägen dit vi vill leda pendlartrafiken. Varför skulle en förbifart vara förskonad från viltolyckor? Sammanfattningsvis borde en förbifart enligt föreslagna dragningar öka olycksriskerna på flera fronter:

- Flest olyckor sker idag i befintlig cirkulationsplats enligt STRADA.
- Flest viltolyckor sker idag på väg 218 som är en 70-väg, enligt redovisat underlag.
- Skaderisken ökar med ökad hastighet, vilket blir konsekvensen om trafiken leds över från tätorten till en förbifart med högre hastighetsbegränsning.

Dessa faktorer sammantaget innebär att den totala trafiksäkerheten kommer försämrats rejält, inte förbättras med en förbifart. Särskilt då dagens trafiksäkerhetsproblem, särskilt för de oskyddade trafikanterna kommer kvarstå.



Naturskyddsföreningen

Trosabygden

Samhällsekonomisk beräkning

Det stämmer inte att förlust av naturvärden och förlorade ekosystemtjänster inte går att prissätta. Däremot skulle det direkt göra kalkylen olönsam för alla alternativ om kostnader för dessa värden inkluderades. I detta område påverkas även de kulturella ekosystemtjänsterna, vilket skulle minska lönsamheten än mer.

Tung trafik

Resonemanget kring tung trafik är också lite märkligt. Målpunkterna för majoriteten av den tunga trafiken borde vara målpunkter i Trosa tätort. Det är väl dit de flesta leveranser sker? Varför skulle den tunga trafiken välja förbifarten när de flesta målpunkterna torde vara butiker, restauranger, industrier, skolor, förskolor, Trotabs etablering i hamnen etc. Det vill säga i den östra delen av Trosa. Hur många mottagare av större leveranser finns det på västra sidan av Trosa? Där finns i huvudsak bostäder idag. Tung trafik som levererar till enskilda bostadshus torde vara i minoritet om ett område inte befinner sig i exploateringskedet, men det är ju en övergående fas. Inte bygger man en förbifart för att ett område befinner sig i en exploateringsfas? Och åker inte den tunga trafiken som ska till västra sidan redan idag via Västerljungsvägen? Och hur är det tänkt med kollektivtrafik som ska från östra sidan mot västra sidan och vidare mot Nyköping? Ska även den välja förbifarten och isåfall passera Trosas mest olycksdrabbade sträcka?

I övrigt kvarstår våra tidigare inlämnade synpunkter när det gäller förbifarten och utredningen kring den.

Styrelsen i Trosabygdens Naturskyddsförening