

Naturskyddsföreningen i Göteborg
Fjällgatan 3E
413 17 Göteborg

Västra Götalandsregionen
Beredningsgruppen för regional utveckling

För kännedom till Beredningsgruppen för regional utveckling, tisdag 5 maj 2009.

Synpunkter och frågor gällande upprättandet av nationell plan och länsplan för Västra Götaland

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen i Göteborg anser att den hittillsvarande inriktningen i åtgärdsplaneringen inte svarar mot målformuleringarna för en hållbar tillväxt och klimatpåverkan i vare sig infrastrukturpropositionen, regeringens direktiv, eller de lokala och regionala måldokumenterna. I synnerhet anser föreningen följande:

- **Fördelningsramen** med minst 50 procent öronmärkta åtgärdsinvesteringar är mycket olämplig ur ett Göteborgsregionperspektiv
- Det överlägset viktigaste investeringsbehovet är **Västlänken** och övriga delar av **K2020**. I nuläget riskerar Västlänken att helt falla utanför ramen för den kommande 12-årsperioden, vilket skulle få drastiska konsekvenser för möjligheten att uppnå en hållbar regionförstoring
- Regeringens prioritering av **Marieholmstunneln** är ytterst beklaglig. Detta projekt kan inte lösa trängselproblemen och är knappast i linje med en omställning till ett hållbart transportsystem. Utöver Marieholmstunneln innehåller planeringsunderlaget ett antal tveksamma vägobjekt, framför allt i anslutning till den s.k. ringleden runt Göteborg.
- Utöver andra styrmedel bör effekterna av ett införande av **trängselavgifter** – vilket minskar behovet av väginvesteringar – beaktas i infrastrukturplaneringen.
- **Cykelinvesteringar** bör ges större utrymme
- **Sänkta hastigheter** kan i många fall utgöra ett alternativ till väginvesteringar och frigöra investeringsmedel till kollektivtrafik

Bakgrund

I december 2008 antog riksdagen infrastrukturpropositionen (2008/09:35) om en trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet 2010-2021. Den 19 december 2008 uppdrog regeringen åt trafikverken att genomföra åtgärdsplanering inför fastställandet av en gemensam nationell plan och en länsplan för varje län. I Västra Götalands län ligger ansvaret att upprätta ett förslag till länsplan hos det regionala självstyrelseorganet. Trafikverken ska redovisa uppdraget till Näringsdepartementet senast den 1 september 2009 och länen ska redovisa till Näringsdepartementet senast den 2 november 2009.

Naturskyddsföreningen i Göteborg har tagit del av propositionen, direktiven och de regionala underlagen och är av åsikten att den föreslagna inriktningen för Göteborg och dess närområde inte är förenlig med vare sig planeringsdirektivet eller de egna målen för hållbar tillväxt och minskad

klimatpåverkan.

Hållbar tillväxt och måluppfyllelse

Hållbarhet ges stor tyngd i såväl infrastrukturpropositionens direktiv som de måldokument som regionen och dess kommuner och kommunalförbund har tagit fram. I ett Göteborgsregionperspektiv innebär hållbarhet dels att minska miljöpåverkan i form av klimatpåverkan, utsläpp av kväveoxider och partiklar, buller och markanvändning, dels att möjliggöra en regionförstoring som inte är baserad på ökad bilpendling. Det senare är syftet med Göteborgsregionens kommunalförbunds projekt K2020, i vilket ett gediget utredningsmaterial har tagits fram för att skapa underlag för att öka andelen kollektivtrafikresor från 25 till 40 procent till år 2025.

Ett sådant synsätt är även påtagligt i direktiven inför åtgärdsplaneringen där det bland annat framgår att kommunikationerna ska leda till en utökad arbetsmarknadsregion men samtidigt vara 'förenliga med klimat- och miljö kvalitetsmål'¹ och att en utvecklad kollektivtrafik ger ökade möjligheter för såväl individen som näringslivet samtidigt som klimatpåverkan reduceras.

Naturskyddsföreningen i Göteborg utgår – liksom regeringen – från att 'det måste vara lätt för resenärer och transportköpare att välja de klimatteffektivaste alternativen'². Därför måste vi tillsammans planera infrastrukturen i regionen så att människor kan välja att resa kollektivt för miljöns, folkhälsans och inte minst för den regionala tillväxtens skull. För att kunna göra detta krävs en rad prioriteringar i åtgärdsplaneringen som föreningen härmed vill belysa.

Fördelningsramen

Enligt regeringens direktiv skall minst 50 procent av investeringsmedlen gå till vägprojekt. Detta krav är häpnadsväckande med hänsyn till Göteborgsregionens behov och ovan nämnda målsättningar. Västra Götalandsregionen bör kommunicera tydligt till trafikverken och Näringsdepartementet att en sådan öronmärkning inte låter sig förenas med vare sig skrivelserna i infrastrukturpropositionen, direktiven eller lokala och regionala mål. Detta blir inte minst tydligt i samband med uppmaningen att 'åtgärderna bör analyseras enligt den s.k. fyrstegsprincipen'³. En fullödig fyrstegsanalys av flertalet vägprojekt runt Göteborg skulle med stor sannolikhet visa att det finns betydligt billigare, effektivare och miljövänligare metoder för måluppfyllelse än väginvesteringar (se nedan).

Västlänken

Ett anmärkningsvärt inslag i liggande förslag till nationell plan⁴ är att tågtunneln Västlänken inte ryms under den kommande planeringsperioden, inte ens i det scenario som skissar ramnivån + 15 procent. Västlänken – en pendeltågstunnel under centrala Göteborg med stationer i Haga och Korsvägen – skulle avsevärt öka kapaciteten och attraktiviteten hos kollektivtrafikpendling till och från Göteborg. Projektet är helt centralt för förverkligandet av K2020 och har tidigare lyfts fram i regionens redovisningar av systemanalysen till Näringsdepartementet. En plan som inte innehåller Västlänken skulle drastiskt minska förutsättningarna för att skapa en ekonomiskt och miljömässigt hållbar tillväxt i Göteborgsregionen. Ett förverkligande av K2020 innebär utöver Västlänken, som är beräknad till att kosta omkring 16 miljarder kronor, ett behov av ca 12 miljarder kronor till kollektivtrafiksatsningar för Göteborgsregionen, samt 17 miljarder kronor till ökad spårkapacitet på järnvägen⁵. Dessa medel saknas delvis i den föreslagna planen. Med andra ord finns det behov av

¹ Prop. 2008/09:35 sid 11,80

² Prop. 2008/09:35 sid 18

³ Prop. 2008/09:35 sid 80, 90, 11

⁴ Nationell plan för transportsystemet 2010-2021 (Arbetsmaterial, version 6) sid 204

⁵ Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen, K2020. Rapport för yttrande/information, september 2008. Sid 32

stora investeringar inom denna sektor, vilket föranleder en omprioritering av hur ekonomiska medel fördelas i åtgärdsplaneringen.

Prioriteringen av älvförbindelsen i närtidssatsningen.

Utöver öronmärkningen av minst 50 procent av investeringsmedlen till vägprojekt innehåller regeringens direktiv ett villkor att två vägprojekt ska ges förtur inom den s.k. närtidssatsningen. Dessa två projekt är Förbifart Stockholm och en ny älvförbindelse i Göteborg⁶. En ny älvförbindelse i Göteborg står i direkt konflikt med de målsättningar som presenterades ovan. Vägverkets utredningsmaterial visar att tunneln inte kan lösa köproblemen. En ny älv-tunnel, som framför allt syftar till att skapa ny kapacitet för bilpendling för privatpersoner, är knappast förenlig med minskad klimatpåverkan och ökat kollektivtrafikresande. De sårbarhetsargument som ofta framförs är knappast tillräckliga för att motivera ett vägbygge. Istället anser föreningen att Västlänken, trängselavgifter och andra kollektivtrafiksatsningar är lämpligare åtgärder för att minska sårbarheten och skapa ett robust och hållbart samhälle.

Även om upplåsningen av investeringsmedel för Marieholmstunneln begränsas av finansiering med brukaravgifter innebär projektet som helhet att tillgången till viktiga investeringsmedel för nödvändiga spårbundna lösningar minskar avsevärt. Öronmärkningen av hela 25 miljarder till det kontroversiella Förbifart Stockholm är ännu mer horribel och får konsekvenser för hela landet, givet den begränsade tillgången till medel för nya investeringar.

Andra tveksamma vägobjekt i Göteborgsområdet.

Utöver Marieholmstunneln innehåller planeringsunderlagen ett antal vägobjekt som är tveksamma ur miljö- och tillväxtpunkt i allmänhet och definitivt inte bör prioriteras inom nuvarande begränsade investeringsram. Hit hör framförallt delar av den tilltänkta förstärkningen av ringleden runt Göteborg, med tvärförbindelserna mellan E20 och rv 40 (Jerikomotet-Slambymotet) och mellan rv 40 och E6 (Slambymotet och Lackarebäcksleden); samt delar av Hisingsleden (inklusive Halvorslänk) och Söderleden. Även om dessa investeringar motiveras med godstrafikens behov finns det effektivare åtgärder för att minska belastningen än att bygga ut dessa vägförbindelser och genom det signalera att ökad bilpendling ingår i framtidsplanerna.

Trängselavgifter i Göteborg.

Regeringen skriver i infrastrukturpropositionen att: 'Olika typer av transportpolitiska styrmedel – som skatter, avgifter och regleringar – är viktiga verktyg för att påverka efterfrågan på transporter och val av transportmedel. Olika typer av styrmedel kan användas för att påverka utnyttjandet av det befintliga transportsystemet och behovet av ny infrastruktur. Detta är angeläget då kapacitetsbrister inte alltid kan byggas bort.'⁷ I enlighet med det första steget i fyrstegsprincipen bör ett system med trängselavgifter i Göteborg utredas och sättas i bruk. Erfarenheterna från Stockholm och andra städer visar entydigt att trängselavgifter är ett kraftfullt, effektivt och skonsamt medel för att styra transportefterfrågan och val av transportsätt och därigenom minska behovet av nya väginvesteringar. Trängselavgifter är ett mer slagkraftigt och samhällsekonomiskt lönsamt sätt att öka framkomligheten i Göteborg än byggandet av en ny vägtunnel, en tunnel som dessutom enligt Vägverkets underlag är trafikgenererande.

Gång- och cykelvägar.

Fler bilvägar ger fler bilar, fler cykelvägar ger fler cyklar. Enligt Vägverket är 70 till 80 procent av

⁶ Direktiv för åtgärdsplaneringen, Näringsdepartementet 2008-12-19, Bilaga till regeringsbeslut II 1 N2008/8698/IR, N2008/8869/IR Bilaga 1a Regeringens närtidssatsning 2009-2010

⁷ Prop. 2008/09:35 sid 90

alla bilresor i tätort kortare än tre till fyra kilometer och regeringens bedömning enligt infrastrukturpropositionen 2008/09:35 är att andelen gång- och cykeltrafik av de korta resorna bör öka. Korta resor är de som enklast kan överföras till cykel och på så sätt kan utsläppen av luftföroreningar minskas och folkhälsan förbättras. En gång- och cykelbro över Göta älv samt satsningar på gång- och cykelvägar i hela regionen underlättar för människor att röra sig med cykel och till fots. Förutom miljö- och hälsovinster skapar detta möjligheter för rekreation och skapar en trygg och behaglig stad. En prioritering av gång-, cykel- och kollektivtrafik skulle minska behovet av nya väginvesteringar samt öka framkomligheten i trafiken för nödvändig biltrafik. Regeringen menar att satsningarna på cykling särskilt bör redovisas samt följas upp i såväl de nationella som regionala planerna⁸. Naturskyddsföreningen i Göteborg anser att cykeln trots dessa uppmaningar inte har getts framträdande utrymme i det hittillsvarande planeringsarbetet.

Sänk hastigheten på vägarna.

En sänkning av hastighetsgränser på vägar minskar olycksfrekvensen och därmed behovet av investeringar i utbyggnad och underhåll av vägar. Dessutom bidrar en sänkning av hastigheterna på vägarna till minskade utsläpp, minskad bildning av partiklar, lägre bullernivåer samt minskat slitage på vägarna. En bred sänkning av hastighetsgränserna skulle kunna minska investeringsbehovet i vägar och frigöra investeringsmedel för mer angelägna ändamål.

Naturskyddsföreningen i Göteborg

Gustav Sjöblom, ordförande

Amanda Forsman, projektkoordinator

Ellen Lagrell, projektkoordinator

⁸ Prop.2008/09:35 sid 151