



23 december 2008

Naturskyddsföreningen i Göteborg

Fjällgatan 3 E

413 17 Göteborg

info.goteborg@naturskyddsforeningen.se

Vägverket Region Väst
Box 1170
46228 Vänersborg

Kopia:
Vägverket huvudkontoret
Länsstyrelsen Västra Götalands län
Näringsdepartementet
Miljödepartementet

Beaktande av fyrstegsprincipen vid utredningen av en ny älvförbindelse i Göteborg

Den 2 september 2008 skrev Västra Götalandsregionens Beredningsgrupp för Regionutveckling (BRU) under en avsiktsförklaring att medfinansiera en ny älvförbindelse för vägtrafik vid Marieholm i Göteborg. Närtidssatsningen i regeringens budgetproposition för 2009 som överlämnades 22 september innehöll 200 mkr för att säkerställa att planeringen av älvförbindelsen kan genomföras under 2009 och 2010.

Vägverket har nu aviserat att man avser att lämna in ansökan om tillåtlighet enligt miljöbalken 17 kap till regeringen, om inte ytterligare synpunkter inkommer innan 12 januari. Naturskyddsföreningen i Göteborg anser att innan en tillåtlighetsprövning kan genomföras måste en ordentlig utredning enligt fyrstegsprincipen genomföras. Behovet av denna ordning finns dokumenterat i flera både nyare och äldre skrivelser och vi undrar nu hur Vägverket har tänkt gå till väga för att tillse att fyrstegsprincipen beaktas.

Regeringen har tidigare (prop. 2003/04:95 och 2005/06:160) ställt krav på att åtgärder inom transportapparaten ska analyseras enligt fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen redovisades i riksdagens inriktningsbeslut och regeringens planeringsdirektiv för Vägverket och Banverket. I regeringsbeslutet 2002-03-14 med uppdrag att upprätta långsiktiga planer för transportinfrastrukturen anges i direktiven för den nationella väghållningsplanen att "åtgärderna bör analyseras enligt den s.k. fyrstegsmodellen, vilket innebär en analys i följande ordning:

- Steg 1: Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt
- Steg 2: Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät
- Steg 3: Vägförbättringsåtgärder
- Steg 4: Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder”

Infrastrukturpropositionen ”Framtidens resor och transporter - infrastruktur för hållbar tillväxt” (prop. 2008/09:35) innehåller en ny uppmaning till trafikplaneringens aktörer att överväga alternativa lösningar till stora infrastrukturinvesteringar. På sidan 90 skriver regeringen:

”Ekonomiska styrmedel bör övervägas i åtgärdsplaneringen då de kan vara relevanta som hela eller delar i lösningar. De kan också ge förändrade förutsättningar för åtgärder t.ex. till följd av antagande om skärpning av styrmedel att möta klimatutmaningen. För att kunna välja en effektiv och klimatsäker resa behövs attraktiva transportalternativ för resenärer och transportköpare. Känslighetsanalyser ska göras för investeringar i de fall där lönsamheten kan förväntas ändras kraftigt vid olika regleringar och styrmedel som bedöms vara rimliga att genomföra.”

Förstudien till Marieholmsförbindelsen från 1999 innehåller inte något som kan liknas vid en fyrstegsanalys. Inte heller därefter har någon fördjupad studie genomförts. Trots detta hävdar Vägverket i sitt beslut att upprätta arbetsplan för förbindelsen, daterat september 2003:

”I tidigare skeden har åtgärdsalternativ prövats enligt fyrstegsprincipen.”

Det närmaste en fyrstegsanalys man kan komma är rapporten ’Åtgärder mot trängsel i Göteborgstrafiken, år 2015’ VV Publikation 2003:164. Rapporten använder sig uttryckligen av fyrstegsanalys och konstaterar bland annat att:

- ”Trängselavgifter bedöms ha stor effekt på trängseln och vara en åtgärd med hög kostnadseffektivitet.” (s. 36)
- ”Ytterligare satsningar på kollektivtrafik eller andra åtgärder, t.ex. införande av trängselavgifter, skulle ytterligare kunna dämpa biltrafikens ökningstakt samtidigt som uteblivna åtgärder kan medföra att biltrafikens andel av det totala resandet kvarstår.” (s. 48)

Rapporten visar tydligt att inte ens mycket kraftfulla satsningar på nya vägar i regionen kan förhindra att trängselproblematiken i Göteborg allvarligt försämras och att det är andra åtgärder, sannolikt främst trängselavgifter och ytterligare kollektivtrafikförbättringar (steg 1 och 2) som i första hand avgör hur stadens trafiksystem kommer att fungera.

Med anledning av ovanstående vill Naturskyddsföreningen i Göteborg nu ha svar på hur Vägverket, innan en eventuell ansökan om tillåtlighet lämnas till regeringen, kommer att beakta fyrstegsprincipen vid utredningen av en ny älvförbindelse och vilka konkreta åtgärder som kommer att genomföras under steg 1 till 3?

I synnerhet:

- Under steg 1, kommer Vägverket att utreda hur ytterligare satsningar på kollektivtrafikförbättrande åtgärder inom K2020-projektet skulle kunna påverka behovet av en ny älvförbindelse?
- Under steg 2, kommer Vägverket att undersöka hur införande av effektiva trängselavgifter påverkar behovet av en ny älvförbindelse inklusive dess samhällsekonomiska kalkyl? Erfarenheterna från bl a Stockholm och London visar att trängselavgifter är ett effektivt styrmedel för att minska trängseln och minska behovet av ny infrastruktur. Ett förslag om att utreda trängselavgifter ligger för närvarande på kommunstyrelsens bord och väntas tas upp till behandling i januari. Syftet med de föreslagna avgifterna ska vara att säkra god framkomlighet, intäkterna ska satsas på bättre kollektivtrafik. Samtliga riksdagspartier har förklarat att kontrollen över den här typen av avgifter så snart som möjligt bör läggas under lokal/regional kontroll. Älvförbindelsen förutsätts däremot finansieras dels med en vägavgift enligt väglagen 29 § på den nya förbindelsen, beslutad av regeringen, dels en skatt i Tingstadstunneln, beslutad av riksdagen. Intäkterna från vägavgiften kan öronmärkas för att amortera lån på tunnelbygget. För skatten i tingstadstunneln är en formellt bindande öronmärkning inte möjlig. Hur ser Vägverket på relationen mellan de tre olika avgiftssystem som diskuteras liksom det lämpliga att kombinera dem?
- Under steg 3, hur bedömer Vägverket det pågående arbetet med Partihallsförbindelsen, som beräknas ha en starkt avlastande effekt på avfarterna till Tingstadstunneln? Hur kommer planerna på en förbättrad Göta älvbro att påverka sårbarheten och behovet av ytterligare en ny älvförbindelse?

Naturskyddsföreningen i Göteborg
genom

Mats Andersson,
ordförande

1 *”/Trängselavgifterna/ ska gå till att lokalt förstärka kollektivtrafiken eller att förbättra framkomligheten för gående och cyklister. Vi vill inte se att detta utmynnar i en finansiering till att ytterligare utveckla bilismen på bekostnad av kollektivtrafiken.”* Yrkande s, v, mp Göteborgs kommunstyrelse 2008-12-10