

Naturskyddsföreningen i Göteborg
Fjällgatan 3E
413 17 Göteborg

Västra Götalandsregionen
Regionutvecklingssekretariatet
Rolf Thor
Box 1091
405 23 Göteborg

Synpunkter på ”Förslag till plan för regional transportinfrastruktur under perioden 2010-2021.

Bakgrund

Västra Götalandsregionen har presenterat ett förslag till investeringsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2010-2021. Regionen har av staten fått i uppdrag att göra prioriteringarna i regionen, utifrån regionens och de enskilda kommunernas behov. I uppdraget ingår att presentera prioriteringar inom den givna utgiftsramen om 5835 mnkr, samt på nivåer 25 % lägre respektive högre än denna. Den lägre nivån har betraktats som orealistisk och planen fokuserar på de två övriga investeringsnivåerna.

Regionen har till planen lagt en miljöbedömning genom en Miljökonsekvensbeskrivning av planförslaget. Överhuvudtaget har miljöaspekterna en framträdande plats i planförslaget och arbetet har utgått från de mål och riktlinjer som finns på området, inklusive sju regionala mål. Bland dem "begränsa klimatpåverkan", "förbättrad trafiksäkerhet", "jämlikt transportsystem" och "goda möjligheter till arbetspendling och resor för studier".

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 planförslaget 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 klimateffektivaste 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 inom infrastrukturområdet som föreningen härmed vill framhålla.

Fördelning inom utgiftsramen

I prioriteringen mellan olika åtgärdsområden finns en tydlig övervikt av regionala vägåtgärder. Andelen för väginvesteringar är högre i basnivån än i nivå hög, då bidrag till kollektivtrafik, trafiksäkerhet och miljö får en något högre andel.

Föreningen ser här en tydlig prioritering på det övergripande planet av väginvesteringar. Dessa får dels en mycket stor del av den totala utgiftsramen och dels större andel i basnivån. Tydligt skall kollektivtrafiken prioriteras mer om den högre utgiftsnivån (nivå hög) beviljas. Förutom en väsentligt större satsning på kollektivtrafik- och järnvägsinvesteringar skulle föreningen vilja se en omvänd prioritering mellan basnivån och nivå hög. I relation till de ovan refererade miljömålen som funnits med i planarbetet borde kollektivtrafiken redan i basnivån få högre prioritet.

Västlänken

Järnvägstunneln Västlänken ryms inte i planerna för den aktuella planeringsperioden. Västlänken ingår i det så kallade Västsvenska infrastrukturpaketet som väntas nå enighet kring på kommunal nivå under hösten 2009. Planförslaget kommer att behöva anpassas utifrån dessa nya

¹ Prop. 2008/09:35 sid 11,80

² Prop. 2008/09:35 sid 18

förutsättningar. Västlänken – en järnvägstunnel 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 järnvägen³. Dessa medel saknas delvis i den föreslagna planen. Med andra ord finns det behov av stora investeringar inom denna sektor, vilket föranleder en omprioritering av hur ekonomiska medel fördelas i åtgärdsplaneringen.

Tveksamma väginvesteringar

Planeringsunderlagen innehåller 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 tvärförbindelsen mellan E20 och rv 40 (Jerikomotet-Slambymotet). Tillgången till Landvetters flygplats skall enligt föreningen inte förbättras med nya vägprojekt, utan med ökade satsningar på järnväg. En utredning pågår också om höghastighetståg Göteborg – Jönköping – Stockholm, med station vid flygplatsen. Investeringar i hela eller delar av denna järnvägsförbindelse bör prioriteras. Att istället bygga ut nämnda vägförbindelse signalerar att ökad bilpendling ingår i framtidsplanerna – stick i stäv med de regionala politiska målen.

Däremot ser föreningen positivt på att andra delar av den tilltänkta ringleden inte finns med i planen; mellan Angeredsbron och E20 samt mellan rv 40 och E6 (Slambymotet och Lackarebäcksleden).

Ett flertal åtgärder i vägnätet motiveras också av Vägverkets översyn av hastighetsbegränsningarna. Vägverket planerar att sänka hastigheten på flera vägsträckningar i regionen, för att bättre anpassa hastigheten till vägens standard och dess närområde. Hastighetsbegränsningar sätts nuförtiden i 10 km/h-intervaller för att med bättre precision kunna anpassa vägtrafikens hastighet till vägens förutsättningar och samtidigt skapa större acceptens för hastighetsgränserna hos trafikanterna.

³ Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen, K2020. Rapport för yttrande/information, september 2008. Sid 32

Vi vet att en sänkning av hastigheten från 90 km/h till 80 km/h, vilket är det som är aktuellt i de flesta fallen ökar restiden högst marginellt. Vi vet också att lägre hastigheter på vägarna skapar en säkrare trafik med färre olyckor och olyckor med mindre allvarliga följder för de inblandade. 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.

Att väginvesteringar för att bibehålla hastighetsgränserna motiveras genom att flera av vägarna är "viktiga pendlingsstråk" är extra anmärkningsvärt eftersom utökade möjligheter för bilpendling inte kan prioriteras mot bakgrund av det miljöfokus som planförslaget har. Sänkta hastigheter på dessa vägar innebär istället att kollektivtrafiken blir mer attraktiv och kan få fler resenärer. För de som ändå behöver använda bilen för arbetspendling är restidsförlängningen högst marginell. Regionen bör istället investera för att minska ensidig bilpendling och tydligt verka för att arbetspendling görs helt eller delvis med kollektivtrafiken. Pendelparkeringar och cykelparkeringar vid byteshållplatser är nyckelåtgärder i det sammanhanget.

Gång- och cykelvägar.

Fler bilvägar ger fler bilar, fler cykelvägar ger fler cyklar. Enligt Vägverket är 70 till 80 procent av 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 planerna⁴. Naturskyddsföreningen i Göteborg anser att cykeln trots dessa uppmaningar inte har getts framträdande utrymme i det hittillsvarande planeringsarbetet.

⁴ Prop.2008/09:35 sid 151

Miljökonsekvensbeskrivningen

Föreningen anser att miljökonsekvensbeskrivningens tidshorisont är för kort. Den direkta avgränsningen mot år 2021 gör att investeringar som görs i den senare delen av planförslagets investeringsperiod knappt hunnit färdigställas vid den tidpunkten. Även tendenserna mot år 2040 är i kortaste laget då många av de investeringar som görs kan beräknas få betydelse för resvanor och transportmönster under längre tid än så. Investeringarna för vägtrafiken kan betraktas som mindre relevanta desto längre tidshorisont som väljs.

Miljökonsekvensbeskrivningens beräkningar av den trafikalstrande effekten är mycket bristfällig. Vi vet att förbättringar på vägnätet allmänt genererar mer trafik. Likaså kan en bristande framkomlighet få resenärerna att välja andra alternativ, så som kollektivtrafiken, samåkning eller en effektivare resa som innehåller flera ärenden. Genom att hela tiden möta framkomlighetskraven på vägarna med investeringar så ökar man vägtrafiken. Den bristande analysen av detta är allvarlig inte minst med tanke på att det är den trafikgenererande effekten som potentiellt står för den största utsläppsökningen.

I några fall görs åtgärder för förbättrad kollektivtrafik i samband med att en väg byggs om till högre standard. Visserligen ökar framkomligheten för den busstrafik som trafikerar vägen, vilket ökar kollektivtrafikens attraktivitet, men samtidigt ökar också fördelarna för de som väljer att resa med bil, vilket i sin tur minskar deras motivation till att resa med kollektivtrafiken. Om de investeringar man gör för ett mer hållbart trafiksystem skall få effekt måste man mer ensidigt prioritera investeringar i kollektivtrafik, annars uteblir omställningseffekten i systemet.

Övergripande bedömning

Föreningen ställer sig positiv till planförslagets utgångspunkter med ett tydligt fokus på hållbar utveckling. Dock lever förslaget inte helt upp till dessa utgångspunkter genom bland annat en stor satsning på väginvesteringar. Så länge åtgärder görs för att förbättra framkomligheten för vägtrafiken så kommer den att bibehålla sin dominerande ställning. Oavsett om framtiden kommer att erbjuda miljövänligare alternativ till dagens oljebaserade bränslen är det inte energieffektivt och mycket platskrävande att transportera människor och gods på väg.

Föreningen vill se en ännu tydligare prioritering av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och cykelvägar. Inriktningen bör vara att se till helheten i planeringen och undvika funktionsseparering

för att på sikt minska behovet av transporter. Transportinfrastrukturplaneringen bör även ta hänsyn till annat som är viktigt för samhällsfunktionerna.

Naturskyddsföreningen i Göteborg

Gustav Sjöblom, ordförande