



## Sammanfattning angående Västsvenska paketet, Västlänken m.m.

Klimatförändringarna är sannolikt vår tids stora ödesfråga. Naturskyddsföreningen arbetar för en ambitiös klimatpolitik som lyssnar på vetenskapen och som bygger på global rättvisa. Det allvarliga läget kräver snabba förändringar och kraftfulla åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser.

De direkta utsläppen av växthusgaser kommer till stor del från transporter och personresor och detta måste vi snarast förändra för att komma tillrätta med. Biltrafiken måste minska, både på grund av utsläpp i form av koldioxid, kväveoxider och partiklar, och platsbrist i våra städer.

Samhällsplaneringen är en av de långsiktigt viktigaste faktorerna för att kunna minska koldioxidutsläppen från trafiken. En genomtänkt och långsiktigt konsekvent planering för minskat bilberoende kan skapa goda förutsättningar för mer kollektivtrafik, göra det enklare att gå och cykla och minska körsträckorna med bil.

Vi måste alltså arbeta med ett stort antal frågor samtidigt för att snabbt få till stånd kraftfulla och bestående förändringar av samhällsutvecklingen. Vi är bland annat för en ambitiösare klimatpolitik och en mer hållbar trafik- och energipolitik.

Några av de frågor som vi verkar för är bättre kollektivtrafik med fler bussar och spårvagnar, trängselskatt, färre parkeringsplatser i centrum, bättre och fler cykelstråk och cykelparkeringar, gågator och bilfria zoner i centrum, eldrivna cyklar, bilar, bussar och fartyg, flygskatt och koldioxidskatt samt att kraftigt bygga ut produktionen av vindkrafts- och solcellsel.

### **Västsvenska paketet och Västlänken**

Kortfakta:

- Västlänken ingår i Infrastrukturpaketet Västsvenska paketet
- Finansiering av Västsvenska paketet beslutades politiskt under hösten 2009 - våren 2010 i kommunfullmäktige i Göteborg, Göteborgsregionens kommunalförbunds förbundsfullmäktige, regionfullmäktige i Region Halland och Regionfullmäktige i Västra Götalandsregionen samt i Riksdagen
- Västsvenska paketet innehåller en rad åtgärder inom kollektivtrafik, järnväg och väg
- Ett tiotal olika dragningar av Västlänken har utretts i flera omgångar sedan 1989, medan idéer om Västsvenska paketet började växa fram 2007
- Den lokala folkomröstningen i Göteborg 2014 omfattade endast trängselskatt, alltså inte Västlänken!
- Denna typ av stora infrastrukturinvesteringar har ofta en nytta som i samhällsekonomiska kalkyler ligger under noll, men andra skäl gör att de ofta genomförs ändå. Samhällsekonomiska kalkyler är viktiga för stora infrastrukturprojekt, men i vår granskning lägger vi vårt huvudsakliga fokus på miljöaspekterna.

Under en stor del av 00-talet rörde trafikdiskussionerna i Göteborg bilköer vid infarterna och särskilt i Tingstadstunneln och förslag om att bygga en vägbro, sedermera en tunnel, vid Marieholm. Under denna tid (före beslutet om Västsvenska paketet) arbetade vi:

Naturskyddsföreningen i Göteborg är en lokal förening inom Naturskyddsföreningen  
Naturskyddsföreningen i Göteborg är ideell och har inte anställd personal



- för införande av trängselskatt, då det är den enskilt effektivaste åtgärden för att minska biltrafiken i staden och därmed höja luftkvaliteten där vi fortfarande vi bryter mot miljökvalitetsnormerna, EUs gränsvärden och
- mot Marieholmstunneln, då det är en åtgärd som främjar biltrafik och kunskapen säger att det i längden inte går att bygga bort trängsel på väg.

Den första uppgörelsen om ett paket inkluderande Marieholmsförbindelse, Västlänk, trängselskatt samt olika kollektivtrafiksåtgärder kom relativt oväntat och aktörer som tidigare tydligt motsatt sig trängselskatt ställde sig bakom den och i den efterföljande politiska beslutprocessen fick det Västsvenska paketet brett politiskt stöd.

### Ställningstagande

Naturskyddsföreningen i Göteborg är generellt för satsningar på kollektivtrafik, cykel och gång, men tar generellt inte ställning i termer av "för" eller "emot" i specifika projekt som Västlänken. Sedan Västsvenska paketet beslutades har vi accepterat besluten om de ingående delarna, då vi anser att miljönyttan genom t ex trängselskatt och kollektivtrafiksåtgärder trots allt överväger negativa miljöeffekter som t ex de vägtrafikökningar som Marieholmstunneln möjliggör. Ur miljösynpunkt är nog varken Västlänken eller hela Västsvenska paketet de ultimata lösningarna, men det är de satsningar som erbjuds och vår inställning har varit att verka för att de genomförs med största möjliga miljönytta och minimera negativa effekter.

Under första halvan av 10-talet bedrevs en rätt omfattande och bitvis hätsk kampanj mot trängselskatten, vilket kulminerade i den lokala rådgivande folkomröstningen om trängselskatt 2014. Naturskyddsföreningen lade under denna tid en stor del av våra resurser på att sakligt argumentera för trängselskattens bevarande som en av de viktigaste åtgärderna för att minska trafikens miljöpåverkan. En stor anledning till att trängselskatten är kvar är att det visat sig svårt att uppnå samma miljöeffekter med andra åtgärder.

Det vi har gjort och gör sedan beslutet togs om byggandet av Västlänken är att yttra oss i de legala processer som de olika delarna av projekten genomgår innan byggstart. Vi ställer krav inom främst tre områden:

- Att värna naturmiljön i största möjliga mån i samband med byggnation av projektet
- Att använda bästa teknik gällande luftrening/krav på eldrift på entreprenadmaskiner och transportfordon under byggtiden för att minimera utsläppen av luftföroreningar i staden
- Att använda förnybara drivmedel/eldrift i samband med byggnationen för att minimera klimatpåverkan av byggnationen

Oktober 2017

Styrelsen  
Naturskyddsföreningen i Göteborg