

Trafikverket
405 33 Göteborg

Naturskyddsföreningens synpunkter på förslag till förstudie för Väg 549 Tvärförbindelse mellan E20 och väg 40

Inledning

Trafikverket samråder om rubricerade förslag till förstudie. Naturskyddsföreningarna i Partille och Lerum (i det följande "Naturskyddsföreningen") har gemensamt sammanställt synpunkter på projektet. Naturskyddsföreningen lämnade 2010-04-29 synpunkter på en tidigare version av förstudien.

Mot bakgrund av projektets förutsättningar och genomförande uppmanar Naturskyddsföreningen Trafikverket att avsluta planeringen för tvärförbindelsen. Vi hänvisar i huvudsak till det tidigare yttrandet 2010-04-29 för de hänsynstaganden som behövs om planeringen trots allt går vidare.

Förstudiens omfattning

Projektet består, liksom i tidigare version av förstudien, av följande delar:

- A0 Slambymotet (Bårhultsmotet) – Åstebo. Sträckan berör Partille och Härryda kommuner. Vid Åstebo planeras en ny trafikplats. Söder om Bårhult sker anslutning till väg 40 i Slambymotet (Bårhultsmotet).
- A1 Åstebo - Partillemotet. Sträckan går helt inom Partille kommun och avser ombyggnad av befintlig väg samt ny trafikplats vid Åstebo.
- A2 Åstebo - Jeriko. Sträckan avser nybyggnad och går huvudsakligen genom Partille kommun utom närmast Jeriko, där en ny trafikplats med anslutning till E20 planeras inom Lerums kommun.

Enligt förstudien saknas en vägförbindelse med god framkomlighet mellan E20 och väg 40. Trafiken leds via E6 eller på vägar med låg standard. Naturskyddsföreningen konstaterar att den så kallade Härskogsvägen trafikeras av såväl personbilar som tunga lastbilar i relativt hög omfattning. Naturskyddsföreningen avstyrker bestämt från utbyggnad av Härskogsvägen med hänsyn till intrånget i natur- och friluftsområdet Härskogen. Ett sådant alternativ tycks inte heller ha aktualiserats i förstudien.

Bakgrund: Trafikplaneringen i stort

Farhågor finns att trängselskatten i Göteborg 2013 flyttar ut trafik till Partillemotet, så att detta blir för hårt belastat. Skulle detta ske bör man bygga om så att bussarna prioriteras och överväga att även Landvettervägen tas med i trängseltullarna.

Göteborgs stad planerar för en förtätning centralt med 40 000 arbetsplatser och 30 000 boende. Stadens centrala leder blir då överbelastade och medför önskemål om en stor ringled tvärs igenom Partille för att flytta trafik dit. Detta skulle kunna innebära total överbelastning vid Partillemotet och oavsett alternativ mycket omfattande ingrepp och naturpåverkan.

Göteborgs förtättningsplaner har fel inriktning för att leda till ett uthålligt samhälle. Att samla så mycket ytterligare arbetsplatser till stadens inre delar tvingar till en ohållbart ökad pendling. Både vägnätet och kollektivtrafiken skulle alltmer överbelastas i första hand morgon eftermiddag.

De planerade 30 000 boende räcker inte för att balansera. Högst 10 000 kan tänkas arbeta centralt. Halva befolkningen är inte yrkesverksam och en del pendlar åt annat håll. Till de 40 000 nya arbetsplatserna skulle därför minst 30 000 ytterligare pendlare behöva åka in från ytterområdena.

Detta är en helt ohållbar utveckling nu när Jordens billiga råvarutillgångar snabbt minskar. Istället för fortsatt ökad pendling måste man planera för ökad balans mellan bostäder och arbetsplatser. Det gäller att ordna fler bostäder centralt i regionen och fler arbetsplatser i kranskommunerna, centralt i kollektivtrafiklägen.

Med en sådan planering står man bättre rustad för framtiden. Fler kan arbeta lokalt, resandet minskar och någon ny led genom Partille behövs inte. Trafikverket, Partille och Lerum bör verka för att Göteborgsregionen börjar planeras i denna riktning.

Bakgrund: Planeringen av Jerikoområdet

Lerums och Partille kommuner har tagit fram ett gemensamt förslag till fördjupad översiktsplan för Jerikoområdet. I ett remissyttrande till kommunerna 2011-06-15 konstaterade Naturskyddsföreningen att kommunerna visar en påfallande oförmåga att inse att Jeriko-projektet är otidsenligt, olämpligt, miljöförstörande och långsiktigt resursförstörande. Naturskyddsföreningarna avstyrkte därför helt exploatering av Jerikoområdet.

Såväl planerade verksamheter, handel som bostadsbebyggelse skulle komma att betjänas av vägtrafik. Detta är inte långsiktigt hållbart och kommer om projektet genomförs sannolikt att redan inom närmaste tioårsperiod visa sig vara en felaktig satsning, eftersom vägtrafiken av klimatskäl måste minskas kraftigt. Samrådshandlingens försök att beskriva projektet som ett led i hållbar utveckling med påståenden om att trafikförsörjningen kommer att ske med kollektivtrafik saknar sakligt underlag.

Det är uppenbart att bebyggelse i anknäpning till ett motorvägsnöt avses försörjas med vägtrafik på väg E20. Annars skulle detta i övrigt perifera och svårtillgängliga läge inte väljas för bebyggelse.

Övergripande synpunkter på förstudiens förutsättningar

En ny förstudie för tvärförbindelse mellan E20 och väg 40 har tagits fram. Kriterierna för behoven av vägen och störningarna på riksintressen har varit några stötestenar i det tidigare arbetet. En sådan tvärförbindelse ställer till stora problem oavsett vilken sträckning som väljs. Det är också en slutsats som dras i förstudien. Projektets uppdelning i de tre delarna A0, A1 och A2 underlättar värderingen.

Partilles och Lerums planer på utbyggnad i Jeriko samt Partilles planer på exploatering i Råhultsområdet driver på planering för en väg, vars behov till största delen kan ifrågasättas. Det är ett upprepat mantra att vi måste bygga ut för att möta kommande behov när utbyggnaden i sig ger upphov till ökad trafik i hela regionen, borträknat sociala förändringar, ekonomiska förändringar, demografiska förändringar mm. Regionens utbyggnader för vägtrafik har med största sannolikhet medfört den högsta trafikökningen på väg i hela landet. Kollektivtrafikmålet att nå 40 % resande till år 2025 blir ett alltmer fjärran mål. Trots satsningar på kollektivtrafiken ökar resandandelen mycket långsamt. En av orsakerna är den stora satsningen på bilismen.

Förstudiens utsagor om måluppfyllelse är torftiga och innehållet inte alltid faktarelaterat. Vissa utsagor kan synas mer som en önskan från någon som vill genomföra projektet än som relevanta i en förstudie. Exempelvis sista meningen under klimatpåverkan eller det dåligt transparanta ”kostnad och samhällsekonomi”- stycket, eller det från första förstudien radikalt ändrade stycket 9.1.1. Vid granskning synes miljökostnaderna inte vara med eller vara marginaliserade. Utredningen tappar på så sätt i trovärdighet. Det verkar som lokalpolitik genomsyrar denna förstudie.

I ett långsiktigt bärkraftigt samhälle finns ett långsiktigt hållbart transportsystem. Det mesta tyder på att nuvarande transportsystem måste genomgå en systemförändring för att nå dit. Det handlar om att hushålla med resorna, förändra infrastrukturen för att omfördela transporterna till mer effektiva och mer miljöanpassade transporter, men sist men inte minst handlar det om att på sikt förbättra möjligheten till miljöanpassade transporter genom en planering som tar sikte på att förbättra konkurrensen mellan de miljöanpassade transporterna gång- cykel och kollektivtrafik och de mindre miljöanpassade biltransporterna på väg. Detta sagt utifrån persontransportbehovet. Närhet mellan människorna och det gods som behöver komma alla tillhanda samt i förekommande fall utnyttjande av redan befintliga transporter, bussar, spårvagnar och järnväg är en bra inriktning.

Det statliga intresset för en ny tvärförbindelse är litet, vilket har gjort att kraven på medfinansiering från kommunerna är stort. Hela projektet är i förstudien beräknat till 540 - 750 miljoner kronor 2010 års penningnivå. Kostnaden är då fördelad på olika delprojekt såsom åtgärder i Landvettervägen, byggande av väg mellan Jerikomotet och Landvettervägen och så vidare. Detta innebär belopp i hundramiljonklassen för kommunerna. Beloppet 171 miljoner kronor har tidigare figurerat i handlingar. Diskussionerna visar hur litet det statliga intresset är och hur stort man väger in olämplig exploatering i Jeriko och Råhultområdet för att med Trafikverkets sätt att räkna få projektet samhällsekonomiskt lönsamt. Kommunerna och Trafikverket har nu möjlighet att visa att man inte är beredd att spela bort kommunala eller statliga skattemedel, att man tar det kommunala planmonopolet på allvar och att man är beredd att planera för långsiktigt hållbara transporter.

A0 Slambymotet- Åstebo

Naturskyddsföreningen anser denna del av projektet vara minst kontroversiell och accepterar utförandet, om delen skulle genomföras. Detta under förutsättning att västra alternativet väljs vid Åstebo med hänsyn till Natura 2000- området Maderna.

A1 Åstebo - Partillemotet

Projektet skär av kommunen med ett nytt stråk varvid riksintressen går förlorade! Det tar dessutom inte hand om Partilles problem eftersom utredningen visar att trafikbuller för boende ökar. Trafikverket bedömer dock att åtgärder behövs för att förstärka förbindelserna

mellan E 20 och riksväg 40. Skall denna utbyggnad ske bör planeringen ske efter modern standard. Uppdraget från regeringen om grön infrastrukturplanering borde betyda något! Området är ett nyckelområde för Partille med mycket stora friluftsvärden och med stora "grönkilsvärden". **Det rimliga vore då att använda 4-stegsprincipen vilket inte har skett i denna förstudie. Det är också rimligt att det "behov" trafikverket kan redovisa kan klaras inom befintliga vägstrukturer och till en betydligt lägre kostnad.** Därför bör bland annat korridoren utefter Landvettervägen eller korridoren E20 – Tingsvägen - Landvettervägen studeras vidare. Men i första hand bör studeras om "transportbehovet" kan lösas med andra åtgärder än i vägsystemen.

Utbyggnad av ny väg är utesluten om man skall ha chans att regionalt bidra med de minskade klimatgasutsläpp som våra miljömål anger. Förstudien synes ha anpassat beräkningarna av lönsamheten genom enkla kalkyler. Det enklaste är naturligtvis att på papperet sänka hastigheten från 100 km/h till 80 km/h vilket ger en stor vinst men i det aktuella fallet inte har något med verkligheten att göra. (se tabell sid 81 och jämför med förra förstudien!) I beräkningsresultatet ger det intryck av att vara en halvering!!! Partilles planerade utbyggnad går inte att försörja med kollektivtrafik som tar tillräckliga andelar av resandet med mindre än att man satsar på någon form av spårburet system. Det har inte har visats särskilt stort intresse för detta hittills.

Den befintliga trafiken på Landvettervägen är en mycket kraftig barriär ur biologisk synpunkt. Den regionala grönstrukturen är uppbyggd med kilar in mot Göteborg. Det behövs fler viltpassager utefter såsom vid Kåbäcken. ***Problemet är att natur och miljöåtgärderna inte tycks kosta något eller åtminstone mycket lite vilket inte stämmer med verkligheten.*** Oavsett åtgärder i trafiksystemet är redan barriären med den befintliga vägen alltför stor och det behövs en ordentlig passage – en ekodukt och bättre friluftspassager i lägen vid Åstebo. Det finns med hänsyn till kommunens planering i princip inget annat val. Området vid Maderna är Natura-2000-område och passagernas omfattning och läge kan eventuellt vara en del av detta område vilket innebär att särskilt tillstånd krävs.

Ekodukten är lämplig att anlägga i samband med att trimningsåtgärder eller förbättringar av befintligt vägsystem utförs. I de kalkyler som utförs **måste** kostnaderna för sådana åtgärder ingå i beslutsunderlaget så att inte kalkylen visar större samhällsekonomisk nytta än vad den är i verkligheten.

A2 Åstebo - Jeriko

Alla förslag på vägdragningar i dessa områden innebär stora ingrepp i riksintresset för friluftsliv samtidigt som naturen ytterligare fragmenteras. Den del av den gröna kil mot regioncentrum som området omfattar kommer delvis att täppas till. Åtgärder för att reducera intrånget i natur- och friluftslivet såsom bullerreduktion verkar inte ingå i kostnadskalkylerna. Förstudiens slutsatser att A2 bäst läggs väster om Åstebo är en lättvindig utsaga som inte behöver vara förenligt med verkligheten. **Snarare är det ett sätt att komma förbi en fortsatt vägutredning.** Naturskyddsföreningen stöder helt Länsstyrelsens uppfattning att väg A2 är olämplig och inte skall byggas med hänsyn till intrånget i naturområden och riksintresset för friluftslivet.

Om en trafikplats skall byggas vid Jeriko öster om tunneln, bör läget närmast tunneln väljas. Då kan anslutande väg dras västligare och hålla undan från Svenkebo, Klovstena, Ekås och Råhult. Kommunerna förordar ett västligare läge i sin fördjupade översiktsplan och vill behålla höjdryggen över tunneln som ett viktigt grönstråk.

Även ett trafikplatsläge väster om tunneln vid arbetsplatsen för avloppstunneln bör studeras ytterligare. Varför har detta läge utgått? Med 500 meters avstånd till tunneln borde en fungerande utformning kunna göras.

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen anser sammanfattningsvis följande:

- Naturskyddsföreningen anser att Trafikverket skall avsluta projektet. Vägförbindelsen A2 Åstebo – Jeriko är särskilt olämplig och skall under alla omständigheter utgå ur planeringen.
- Planeringen måste utgå från ett framtida samhälle baserat på uthållighet och resurshushållning. Förstudien har inte detta perspektiv.
- Landskapets fragmentering har gått alltför långt. Detta projekt är ett typexempel på att det fortgår utan eftertanke. Trafikverket och kommunerna behöver en planering för hur djur, växter och människor skall röra sig i landskapet.
- Framhävdar Trafikverket i sin planering bör förstudien omarbetas radikalt samtidigt som insikten av behovet av vägutredning inte får negligeras.

Lars-Erik Jevås

Naturskyddsföreningen
i Partille
Lindbackevägen 43
433 51 Öjersjö
tel 031-98 71 94

Olov Holmstrand

Lerums
Naturskyddsförening
Torphagebacken 11
443 38 Lerum
tel 0302-105 87