2023-12-27

Yttrande från Tjörns Naturskyddsförening och Naturskyddsföreningen på Orust angående Trafikverkets åtgärdsvalsstudie Förbindelse Orust fastlandet (TRV 2022/16352)

Tjörns Naturskyddsförening (TNF) och Naturskyddsföreningen på Orust (NO), som är lokala kretsar av Naturskyddsföreningen med 447 medlemmar på Tjörn och 370 nedlemmar på Orust, båda med syftet att arbeta med naturvård och miljöskydd, ger i samband med remissen av åtgärdsvalsstudien ”Förbindelse Orust fastlandet” följande yttrande tillsammans med Naturskyddsförenings länsförbund (Naturskyddsföreningen i Bohuslän).

I missivet ställs fyra frågor att användas för att bedöma ÅVSen. I studien hänvisas också till Trafikverkets fyrstegsprincip och 7 stycken mer specificerade mål för förbindelsen. Dessutom finns i bilaga en sammanställning av ytterligare specificerade mål – 140 st – i anslutning till de 7 övergripande målen. Nedan kommer TNF och NFO utgå ifrån frågorna i missivet och utveckla sin synpunkter med hänvisningar till dokumenten.

• Drar vi relevanta slutsatser utifrån studiens förutsättningar?

Nej, åtminstone inte om med förutsättningar avses det större sammanhang vari det svenska trafiksystemet finns. Sex av nio planetära gränser överskrids enligt aktuell forskning[1]. En av dem gäller klimatet och det framgår med all önskvärd tydlighet att alla till buds stående medel behövs för att så snabbt som möjligt minska koldioxidutsläppen. Då är det inte försvarbart att föreslå ytterligare stora investeringar som kommer medföra stora direkta koldioxidemissioner (från anläggningen av nya vägar och från byggnadsmaterialen i nya broar) och indirekta från en ökad användning av fordon som ännu inte elektrifierats.

En annan överskriden planetär gräns gäller biodiversiteten där den viktigaste orsaken är den stegvisa undanträngning av våra medlevande från deras ursprungliga levnadsområden som ägt rum. Ett av målen (M7) anger att vägsystemets miljöpåverkan skall minska. Men det kan, enligt vår mening, inte ske med mindre än att det totala transportarbetet minskar, något som inte berörs i ÅVSen. Det finns ju t ex en lång rad effekter av trafiken som inte har med klimatet att göra (t ex buller, kollisioner, habitatfragmentering), och som inte kan åtgärdas genom elektrifiering av fordonen. Genom anläggningen av nya vägar i anslutning till en föreslagen ny broförbindelse till Orust kommer med nödvändighet ytterligare undanträngning och fragmentering av habitat att äga rum. Det är inte i överensstämmelse med svenska åtaganden varken beträffande globala eller nationella målsättningar.

De antaganden som görs beträffande ett antal parametrar i den använda trafikmodellen kan ifrågasättas, och några av dem har redan, genom regeringens nya klimatplan, blivit obsoleta.

[1] Richardson, Steffen et al (2023), Earth beyond six of nine planetary boundaries, Science Advances 9 (37) DOI: 10.1126/sciadv.adh2458

Den prognos som utgör en av utgångspunkterna kan alltså ifrågasättas av flera skäl.

1. Det är en mycket lång tidperiod som används och den stora osäkerhet som är förbunden med den hanteras inte alls. Vad som tidigare visats i forskning är att mer väginfrastruktur leder till mer trafik, så prognosen riskerar bli en självuppfyllande profetia.
2. Sannolikt kommer det att bli dyrare att köra personbil framöver både för arbetspendling och för fritidsändamål även med elektrifiering. Detta har att göra med en inflation som drivs av en större befolkning och brister på naturresurser.
3. Digitaliseringen kommer sannolikt medföra att det blir färre som arbetspendlar.
4. Den demografiska utvecklingen på Tjörn och Orust visar på en kraftig ökning av äldre och äldre-äldre, dvs personer som visserligen ofta kör bil, men inte arbetspendlar. Personer 19-65 år (dvs de som arbetspendlar) beräknas vara oförändrad på Tjörn och minska med över 1000 individer på Orust enligt befolkningsprognosen från SCB. Detta medför att trafikens fördelning över dygnet knappast kommer bidra till att nuvarande kapacitet inte kommer räcka till. Snarare tvärt om.
5. I grunden finns också antaganden beträffande ekonomisk tillväxt, och till den kopplade behov av ett ökat transportarbete, som får betraktas som förlegade givet de utmaningar som finns gällande miljö-, klimat- och resursproblematiken.

Man kan också påpeka att de svenska miljömålen inte uppnås. De har inte uppnåtts under de snart 25 år som de funnits, och de kommer knappast att uppnås såvida inte kopplingarna mellan ekonomi och miljö får den uppmärksamhet som behövs för att hålla påverkan på miljön inom de gränser som ges av ett långsiktigt fungerande planetärt system. ÅVSen har alltså missat att ta hänsyn till viktiga grundförutsättningar.

Det finns mål i ÅVSen beträffande att färdmedelsandelarna för gång, cykel- och kollektivtrafik skall öka (M3), och att vägarnas utformning skall underlätta för gång-, cykel- och kollektivtrafik (M4). Det är gott och väl – men om inte totalvolymen minskar äts olika vinster med en ökande andel icke-bilburna trafikanter snart upp av en ökande totalvolym.

Det sägs heller inget om att reducera mängden gods på vägarna. I en situation där naturresurser globalt sett är begränsade så måste de modeller som används ta hänsyn till just detta. Det är en orealistisk och obsolet syn att *business-as-usual* gällande ekonomisk tillväxt och ökande materialflöden är fortsatt möjliga på ett jordklot som är skarpt begränsat och på väg mot en befolkning på 10 miljarder där även fattiga länder måste få del av ändliga naturresurser. Den rika världen måste för sin egen skull inse att det nu handlar om att sköta det vi har, minska på energi- och materialflöden och inte bygga fast oss i infrastrukturer som kommer kräva skötsel under mycket lång tid.

• Finns det en tydlig länk mellan brister, mål och åtgärder?

Nej, vilket beror dels, enligt vårt synsätt, på oidentifierade brister, dels på att de mål och åtgärder som gäller de brister som identifierats (B1-7) inte tar hänsyn till det första steget i fyrstegsprincipen. ÅVSen har inte börjat med att ”Tänka om” – varken i meningen att tänka ut ur det innevarande trafikökningsparadigmet eller i meningen att visa omtanke om människor och miljö.

En övergripande icke-identifierad brist gäller avsaknaden av samordning mellan olika aktörer för att lösa transportutmaningar på andra sätt än genom nya dyra byggnationer. Av de identifierade ca 140 åtgärderna kan många genomföras genom samordning på den kommunala och regionala nivån utan stora infrastrukturprojekt. Enligt fyrstegsprincipens steg 2 och 3 återstår mycket arbete att göra innan ett nytt stort broprojekt behöver påbörjas (steg 4). Flera av de tänkbara åtgärderna i den långa listan faller under steg 2 Optimera, vilket innebär att existerande infrastruktur används på ett bättre sätt. När det sedan gäller steg 3 Bygg om, kommer det bli en nödvändighet genom att den tekniska livslängden för delar av Tjörnbroleden uppnås inom en 20-årsperiod.

Ovan angivna skäl innebär att identifierade brister kan ifrågasättas. Nedan går vi igenom de identifierade bristerna och pekar på några tänkbara åtgärder, som finns mer eller mindre tydligt omnämnda i bruttolistan.

”B1. Vägsystemets kapacitet stöttar ej funktionen…”. Bristen uppstår endast under vissa förhållandevis korta tidpunkter och kan avhjälpas genom en kombination av enklare/billigare åtgärder från bruttolistan, förbättrad kollektivtrafik är en viktig sådan.

”B2. Det saknas rimlig omledningsväg vid trafikpåverkande incidenter.” Vi antar att detta gäller i fall av olyckor på Tjörnbroleden eller över Skåpesund. Bedömningen har helt att göra med vad som läggs i ”rimlig”. Frekvensen och omfattningen av ”trafikpåverkande incidenter” kan knappast motivera en ny broförbindelse till Orust. Den, som vi bedömer det, rimliga åtgärden sammanfaller med vad som är nödvändiga åtgärder för att vidmakthålla Tjörnbroleden i ett längre tidsperspektiv. När de gamla broarna ersätts av nya kommer de av allt att döma klara en lokal omledning av de allra flesta incidenter. Dessutom finns färjan i Svanesund kvar i det fallet, och dessutom finns möjligheten att köra över Skåpesund/Nötesund när mycket omfattande störningar sker. De omläggningar som orsakats av E6-raset i Stenungsund, eller på sin tid genom Tjörnbrokatastrofen 1980, visar att samhället klarar av att ställa om även under mycket omfattande störningar under längre tider.

”B3. Vägsystemet främjar inte hållbara färdmedel.” Den nuvarande utformningen fungerar förhållandevis väl för kollektivtrafik och kommer göra det även framgent, även om nya förbindelser och ökad turtäthet införs. Se även pkt B4.

”B4. Vägarnas utformning stöttar ej funktionen för gång-, cykel- och kollektivtrafik”. GC-banan längs stora delar av Tjörnbroleden är inte optimal men tillfredsställande. Att ytterligare bygga ut GC-banan är självklart en viktig åtgärd. Ur gång och cykelsynpunkt kommer en ny broförbindelse i stället för färjeförbindelsen försämra situationen för dessa trafikanter i Svanesund.

”B5. Otrygghet för oskyddade trafikanter.” Uppnås bäst genom fler och bättre GC-körbanor främst längs befintliga vägar. En ny broförbindelse bidrar knappast till att denna brist åtgärdas.

”B6. Risk för trafikolyckor.” Förbättringar av existerande vägar, utökning av kollektivtrafiken och en minskning av den totala trafiken är överlägset bästa åtgärder för att åtgärda bristen. F

f a skulle en minskning av godstransporterna minska risken för trafikolyckor med allvarliga konsekvenser.

”B7. Negativ påverkan på såväl omgivande landskap som närliggande tätortsmiljö.” Trafiken genom Myggenäs, Svanesund och Varekil minskas bäst genom förbättrade kollektivtrafikförbindelser och en minskad transportvolym.

Påverkan på omgivande landskap borde kompletterats med effekter på miljön, där koldioxidemissioner, buller, kollisioner av olika slag, habitatfragmentering och undanträngning inte hanterats på ett tillfredsställande sätt.

Det förefaller som att B7, och den kopplade målsättningen M7, inte prioriterats jämfört med enklare kvantifierbara restidvinster. Det skall i sammanhanget klargöras att det finns möjligheter att kvantifiera även olika miljöaspekter.

• Är åtgärdsförslagen korrekt beskrivna och rimligt bedömda?

Nej, eftersom det i bruttolistan finns 140 stycken möjliga åtgärdsförslag är det endast ett fåtal alternativ som identifierats och specificerats ordentligt och därefter bedömts. Det har sannolikt att göra med att den dåliga samordningen mellan olika aktörer inte identifierats som en brist, vilket leder till att ett stort antal möjliga åtgärder faller mellan stolarna.

Bruttolistan innehåller många förslag där kommunerna är de huvudsakliga aktörerna. De bör kunna göra mer för att stötta kollektivtrafiken. Kommunernas fysiska planering behöver i än högre utsträckning fokusera möjligheterna att åka kollektivt.

När det gäller bedömningen av de åtgärdsförslag som gäller infrastrukturinvesteringar är de otillräckligt beskriva och därmed också bedömda på ett otillfredsställande sätt. För att bara nämna några få aspekter

- emissioner från konstruktionen av en ny bro verkar inte vara medtagna

- följdinvesteringar i anslutande vägar på båda sidor av en ny broförbindelse till Orust, och de miljökonsekvenser de drar med sig, har endast ytligt berörts. En bro kommer sannolikt att locka till att norrgående trafik, t ex mot Lysekil, genar över Orust, vilket dess vägsystem inte är dimensionerat för.

- de restidsvinster som utgör ett huvudargument för en ny broförbindelse verkar inte ha tagit in att förflyttningen av en ny bro längre norrut från Svanesund försvårar för resenärer som går, cyklar eller reser kollektivt från Svanesundsområdet.

• Är våra rekommendationer rimliga och balanserade?

Nej, de olika bristerna i grundantaganden och specificeringen av brister och mål, liksom beträffande åtgärdsidentifieringen och deras bedömning leder inte till rimliga rekommendationer. Vi får intrycket att inneboende målkonflikter och underliggande oredovisade prioriteringar mellan mål och åtgärder ligger bakom fokuseringen på stora infrastrukturinvesteringar som lösningar. Rekommendationerna tar egentligen inte ställning till broförbindelserna men skickar med en osäker restidsvinst som skäl för en ny

broförbindelse och överlåter till kommunala och regionala politiska aktörer att hantera frågan. Trafikverket verkar ducka ur en politiskt svårhanterad situation. Enligt vår mening skall en ÅVS ge ett bättre underlag för en diskussion än vad den befintliga gör.

Slutsats

Givet att den tekniska livslängden för broarna i Tjörnbroleden snart är uppnådd, att det är en relativt liten kapacitetsbrist i nuvarande utformning och att det finns ett stort antal åtgärder som kan vidtas, men som inte utvärderats, och att de transportaktörer som för närvarande använder sig av Tjörnbroleden inte ger uttryck för klagomål så är *den rimliga lösningen att inte bygga en ny bro till Orust, utan snarare att tidigarelägga med tiden nödvändiga åtgärder på Tjörnbroleden och att på olika sätt förstärka kollektivtrafiken.* Detta är också i enlighet med Trafikverkets fyrstegsprincip.

För Tjörns Naturskyddsförenings styrelse, Naturskyddsföreningen på Orusts styrelse och Naturskyddsföreningen i Bohusläns styrelse

Sverker Molander	Olle Molander	Boel Lanne
Ordf TNF	Sekr NO	Ordf NiB