

2012-09-11
Till infrastrukturminister
Catharina Elmsäter-Svärd

E20 behöver snarast byggas ut till en miljöprofilerad och trafiksäker väg med god framkomlighet!

Detta är den gemensamma ståndpunkten från Västra Götalandsregionen, kommunerna i länet och Västsvenska Handelskammaren.

E20 är en mycket viktig länk i det svenska transportsystemet och dess nationella betydelse kan inte nog understrykas. Vägen binder ihop flera av landets produktions- och konsumtionscentra med Nordens största hamn. E20 är viktig för utvecklingsförutsättningarna i Västra Götaland men också en angelägenhet för näringslivet i Mälardalen, Örebroregionen och stora delar av Norrland.

Dagens E20 genom Västra Götaland har stora brister genom en varierande och bitvis låg standard med många svåra olyckor som följd. Sedan 2005 har 28 människor omkommit och 72 har skadats svårt, enbart på de fem sträckor som inte är mötesseparerade. Det innebär enligt trafikverket att E20 tillhör de allra mest olycksdrabbade vägavsnitten i Sverige. Trafikverket uppger att om dessa avsnitt varit mötesseparerade så hade antalet omkomna begränsats till 7 personer, d v s hela 21 människoliv hade räddats. E20 har också stora brister vad gäller framkomlighet med låg tillåten hastighet och frekventa nedsättningar.

Trafikverket utreder möjligheterna att från kommande årsskifte sänka tillåten hastighet från 90 till 80 km/h på icke mötesseparerade sträckor. Från säkerhetssynpunkt kan detta vara en rimlig åtgärd men samtidigt försämras framkomligheten ytterligare.

I en nyligen presenterad åtgärdsvalsstudie har trafikverket föreslagit att de etapper av E20 som idag saknar mötesseparering och inte heller inrymts i gällande nationell investeringsplan ska byggas ut till mötesfri väg enligt följande. E20 förbi Vårgårda, Vårgårda-Vara, Skara-Lundsbrunn, Götene-Mariestad byggs ut till s k 2+1väg med mötesseparering och etappen förbi Mariestad byggs ut till fyrfältsväg. Studien har arbetats fram i samarbete med berörda kommuner och Västra Götalandsregionen.

Vi stödjer detta förslag - som en grundansats - och vill understryka att utbyggnaden av nämnda etapper behöver prioriteras in i den nationella plan som väntas gälla från 2014. Vi förutsätter också att de objekt som ligger i nu gällande investeringsplan genomförs enligt tidigare beslut. Det är värt att notera att nämnda inriktning för vägutbyggnaden ligger i linje med de önskemål som framförts av intressenter i Mälardalen.

Vi är som lokala och regionala intressenter i Västra Götaland samtidigt överens om behovet att utveckla trafikverkets förslag på ett antal punkter för att ytterligare öka trafiksäkerheten, förbättra framkomligheten och kraftigt förbättra berörda regioners utvecklingsmöjligheter. Aktuella insatser kan t ex innebära att bygga bort fler plankorsningar, skapa fler parallellvägar, öka andelen omkörningsbar vägsträcka eller bygga fyrfältsväg. Vi är också beredda att pröva förutsättningarna för tidigareläggning av särskilt angelägna utbyggnader. Om vi framgångsrikt kan samverka med staten om detta kan företagare, pendlare, yrkeschaufförer m fl känna tillförsikt om att hela E20 genom Västra Götaland inom en något så när överblickbar tid blir en säker väg med en tydligt förbättrad framkomlighet.

Vi vill samtidigt värna om miljön och bidra till att utbyggnaden av E20 görs på sådant sätt att påverkan på landskap, buller och emissioner så långt som möjligt begränsas. Sverige kommer fortsatt att i stor utsträckning vara beroende av vägtrafik och det är nödvändigt att utveckla lösningar som minskar vägtrafikens påverkan på miljön. Vi är beredda att medverka till konkreta satsningar för en sådan utveckling i och av E20stråket. Detta skulle exempelvis kunna innebära att skapa förutsättningar i direkt anslutning till vägen för användning av bättre drivmedel (biogaspumpar), möjligheter att ladda eldrivna fordon (laddstationer eller möjligheter att ladda under färd), ny teknik med väginformatik för miljöanpassad körning, automatstyrda fordon eller liknande. Möjligheterna för förbättringar är många och en samverkan mellan staten, regionen, kommuner och näringslivet borde kunna leda till konkreta och verkningsfulla åtgärder för att värna miljön.

Olika bedömningar kan göras beträffande vägtrafikens utveckling. En förbättrad vägstandard med en modern kompletterande infrastruktur på E20 i kombination med hög tillväxt, positiv regional näringslivsutveckling mm kommer att innebära att trafikflödet växer. I vilken takt är mer osäkert och också beroende av exempelvis politiska beslut om utbyggnaden av järnvägsnätet.

Vi anser det nödvändigt att E20, där vägen på kortare sikt byggs ut till 2+1standard, planeras och projekteras på ett sätt som möjliggör en utbyggnad till fyrfältsväg. Vi är som ovan nämnts beredda att för respektive etapp pröva möjligheterna att medfinansiera till ett annat utförande än vad trafikverket hittills föreslagit.

Vi föreslår att våra intentioner om en nära samverkan med staten angående utbyggnaden av E20 läggs fast i ett samverkansavtal med syfte att:

- genomföra fördjupade utredningar inklusive planering för möjligt utförande för delsträckorna i åtgärdsvalsstudien
- ta fram förslag till utbyggnadsordning
- utreda och föreslå möjligheter till samfinansiering/kompletterande alternativ finansiering för att utveckla trafikverkets förslag
- ta fram konkreta åtgärdsförslag för en miljöprofilerad E20 genom Västra Götaland

Gert-Inge Andersson
Västra Götalandsregionen

Katarina Jonsson
Skaraborgs kommunalförbund

Jonas Ransgård
GR

Margareta Lövgren
Sjuhärads kommunalförbund

Clas-Åke Sörqvist
Fyrbodals kommunalförbund

Johan Trouvé
Västsvenska Handelskammaren