

6 Sammanställning av trafik- och samhällskonsekvenser

I kapitlet redovisas en sammanfattande bedömning av projektets övriga konsekvenser för framkomlighet, vägens funktion, trafiksäkerhet, trafikantupplevelse med mera.

6.1 Alternativjämförelse

Vägens funktion och standard

Vägens betydelse som nationell och regional trafikled kommer att öka i samtliga alternativ då framkomligheten förbättras. För långväga genomfartstrafik och trafik mellan Vårgårda och Alingsås är alternativen likvärdiga. Trafikplatserna har samma placering i samtliga korridorer även om detaljutformningen kan skilja åt i Bälinge. I Skogskorridorerna är höjdskillnaderna större än i de två andra korridorerna. Två längre stigningar finns upp mot Horssjön i Skogskorridorerna.

I Järnvägs- och Skogskorridorerna behålls nuvarande E20 som lokalväg på hela sträckan. Detta ger betydlig bättre förutsättningar för den lokala trafiken, från bebyggelsen

runt nuvarande väg, som kan ansluta till lokalvägen på samma sätt som idag. Med ny E20 i Korridor längs befintlig väg måste en helt ny vägstruktur byggas upp med allmän lokalväg på ena sidan ny E20 och ett enskilt vägnät på andra sidan E20, med bara ett fåtal passagemöjligheter under ny E20, vilket innebär omvägar. Motsvarande gäller om ny E20 byggs vid sidan av nuvarande E20, med den skillnaden att ingen ny allmän lokalväg behöver byggas, eftersom nuvarande E20 blir lokalväg.

Sammantaget ger Järnvägs- och Skogskorridorerna en mycket bra funktion för både genomfartstrafik och lokal trafik, även om vägen i Järnvägskorridoren är 600 meter längre

Figur 6.1:1 Sammanställning och utvärdering av konsekvenser.

Positiva konsekvenser			Lika nuläget	Negativa konsekvenser		
Stora	Måttliga	Små		Små	Måttliga	Stora
Sakområde	Nollalternativ	Förbättring av befintlig väg	Ny E20			
			Järnvägs-korridoren	Korridor längs befintlig väg	Skogs-korridoren via Hallstorp	Skogs-korridoren via Gisslatorp
Väglängd	22,0	22,0	22,4	22,0	22,3	21,8
Hastighet	70/90	70/90	110	110	110	110
Vägens funktion						
Framkomlighet						
Trafiksäkerhet						
Kollektivtrafik						
Överskottsmassor						

än i Skogskorridoren via Gisslatorp. Korridor längs befintlig väg ger en mycket bra funktion för genomfartstrafiken, men sämre funktion för boende längs nuvarande E20.

Trafik och trafikanter

Framkomlighet och trafiksäkerhet förbättras i samtliga alternativ med större förbättring ju kortare vägen är. Skogskorridoren via Gisslatorp är bäst, följd av Korridor längs befintlig väg, medan Järnvägskorridoren och Skogskorridoren via Hallstorp är mellan 300 och 600 meter längre än de två kortaste korridorerna vilket påverkar restiden negativt. Skillnaden uppgår till cirka 15 procent mellan bästa och sämsta alternativ.

Skillnaden i förbättring är avsevärt mycket större om jämförelse istället görs mellan typ av väg. Om E20 byggs ut som en 21,5 meter bred fyrfältsväg istället för en 14 meter bred 2+1-väg är framkomlighet och trafiksäkerhet cirka 50 procent bättre i fyrfältsvägen. En 18,5 meter bred fyrfältsväg är cirka 40 procent bättre än en 2+1-väg i motsvarande sträckning.

För samtliga alternativ gäller dock att hastigheten generellt sett ökar från 70/90 km/h till 110 km/h vilket sammantaget kortar restiden jämfört med nollalternativet.

För de lokala trafikanterna, som finns runt nuvarande E20, innebär Korridor längs befintlig väg omständigare och längre väg än övriga korridorer.

Utbyggnaden av en ny E20 kommer inte att innebära att trafikantupplevelsen förbättras jämfört med dagens sträckning.

Samhällsstruktur/markanvändning

Samtliga nybyggnadsalternativ påverkar den regionala utvecklingen positivt. Utbyggnaden av E20 leder till förbättrade villkor för näringsliv i form av säkrare och snabbare transporter. Den regionala arbetsmarknaden växer med de bättre pendlingsmöjligheterna.

Det i Fördjupad Översiktsplan (FÖP) för Alingsås utpekade området för verksamheter väster om E20 vid Bälinge påverkas av Järnvägskorridoren och Skogskorridoren via Hallstorp som båda delar av området. I viss mån påverkas verksamhetsområdet också av Korridor längs befintlig väg. Skogskorridoren via Gisslatorp följer den sträckning som redovisas i FÖP. Skogskorridoren är också den korridor som redovisas för E20 i FÖP för Vårgårda, liksom sträckningen förbi Vårgårda tätort.

Korridor längs befintlig väg är den korridor som gör intrång i flest bostadshus. Järnvägskorridoren och Korridor längs befintlig väg tar i anspråk mest åkermark.

Ekonomi

Oberoende av korridor eller vägbredd visar de samhälls-ekonomiska beräkningarna låg lönsamhet. Och trots att

förbättringarna för trafiken är avsevärt mycket större vid utbyggnad av fyrfältsväg jämfört med 2+1-väg är skillnaderna mellan de olika vägbreddernas lönsamhet liten beroende på den betydligt högre investeringskostnaden för fyrfältsalternativen. Nettonuvärdeskvoten varierar från -0,3 för utbyggnad av en 18,5 meter bred fyrfältsväg i Skogskorridoren via Gisslatorp till -0,7 för utbyggnad av en 14 meter bred 2+1-väg i Järnvägskorridoren. Det innebär att projektet genererar nyttor som understiger den samhällsekonomiska investeringen.