

2013-06-22

Trafikverket, Region Syd
Box 810
781 20 Borlänge

trafikverket@trafikverket.se

Yttrande över samrådsunderlag Väg E22–Trafikplats Ideon, Lunds kommun, Skåne län

Ert objekt 10 85 08

Sammanfattning

Lunds Naturskyddsförening, LNF, ställer sig kritisk till planförslaget till utbyggnad av en ny trafikplats på väg E22. Samrådsunderlaget bygger på antaganden som kan ifrågasättas, vilket därmed också gäller de slutsatser som dras om behov av åtgärder för framtiden.

För det första bygger den prognostiserade framtida trafiksituationen på väg E22 på en generell ökning av motortrafiken, vilket det finns starka skäl att vara tveksam till.

För det andra förutsätter samrådsunderlaget att både Ideon/Pålsjö-området och Brunns hög exploateras och växer till med fler arbetsplatser och boende i snabb takt. LNF vill påminna om att även Lunds kommuns planer för exploatering av Brunns hög bygger på förutsättningar som sannolikt kommer att förändras.

Dessutom saknas i den samlade bedömningen negativa effekter i form av ökade trafikmängder (och bilberoende) som resultat av kapacitetshöjande åtgärder, och likaså saknas kostnader för negativa miljöeffekter i den samhällsekonomiska kalkylen. Slutsatserna i samrådsunderlaget blir därmed felaktiga.

Skälen för LNF:s ställningstagande

Den förväntade allmänna trafikökningen, som redovisas i samrådsunderlaget, går inte att ta för given i argumentationen för framtida vägutbyggnad. Trafikverkets allmänna prognoser anger en förväntad trafikökning i Skåne på cirka 50 procent för biltrafik och drygt 50 procent för lastbilar mellan åren 2010 och 2030. Siffrorna är häpnadsväckande. Det är väl känt att mängden trafik måste minska i absoluta tal för att miljö kvalitetsmålen ska uppnås. Att i medvetande om detta använda en prognos som skulle ha förödande konsekvenser för miljön och klimatet är orimligt.

Utöver den allmänna trafikökningen räknar samrådsunderlaget med att omkring 80 procent av den tillkommande trafiken ska alstras av exploateringen på Brunns hög, något som ännu är osäkert och där mycket kan hända som gör att utvecklingen tar en annan riktning. Utgångspunkterna att den allmänna trafikökningen håller i sig och att Brunns hög snabbt byggs ut leder till att nollalternativet framstår som mer problematiskt ur framkomlighetssynpunkt och att restidsvinsterna med utbyggnadsalternativen blir större i den samhällsekonomiska kalkylen än vad som är befogat.

2013-06-22

Risken med utbyggnad av en ny trafikplats är att mycket av redan genomförda och planerade framtida åtgärder för att minska bilresandet går om intet, om inte också trafiksituationen på vägarna leder arbetspendlare och andra resenärer att tänka över sina res- och färdmedelsval.

Istället för att satsa på nybyggnad, en åtgärd som i sig befäster rådande resmönster och leder till inducerade trafikmängder, förordar LNF ökade satsningar för att påverka resbeteende och färdmedelsval, såsom också ges exempel på i samrådsunderlaget. Med tanke på att omkring 50 procent av de arbetande i Ideon/Pålsjö-området idag pendlar med bil, ofta mycket korta sträckor, borde det finnas mycket goda möjligheter att förändra färdmedelsfördelningen och därmed minska belastningen på vägarna. Att reservera parkeringsytorna enbart för samåkande och starkt begränsa det övriga utbudet av parkeringsplatser bör kunna ge goda effekter.

Funktionsanalysen i samrådsunderlagets avsnitt 3 redovisar funktionsmålet, som avser att skapa tillgänglighet för resor och transporter, och hänsynsmålet, som ska bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa och säkerhet. Det är uppenbart att hänsynsmålet får stå tillbaka för funktionsmålet, som får en överordnad roll. Vi citerar ur avsnittet om hänsynsmålet (s 68) *E22 påverkar omgivningen genom trafikbuller, luft-, mark-, och vattenföroreningar samt en kraftig barriäreffekt. Framtida trafikökningar medför ytterligare negativa konsekvenser för miljön. [...] Ökad biltrafik leder ofrånkomligt till ökade hälsorisker.* Om detta sägs sedan inte mer. LNF menar att så allvarliga konsekvenser inte får lämnas åt sidan på det här sättet.

I den samlade bedömningen som inleds på sidan 112 framgår också att de redovisade konsekvenserna för miljön i huvudsak är negativa eller försumbara. Dock saknas viktiga parametrar i sammanställningen såsom den trafikökning som blir följd av en utbyggnad, liksom de försämringar som blir följd för gång- och cykeltrafik.

LNF vill också peka på den för Lunds stad betydelsefulla omständigheten att mer trafik ökar motorvägens barriäreffekt. Genom att Lund redan nu byggs ut åt öster kommer motorvägen att ligga allt mer centralt i bebyggelsen, och den är en besvärande barriär för rörligheten mellan stadsdelarna. LNF anser att motorvägen på sikt, om den framtida trafiksituationen ens kommer i närheten av Trafikverkets prognoser, utgör ett allvarligt miljöproblem för lundaborna som förtjänar större uppmärksamhet än hittills.

Avslutningsvis vill vi understryka att den samhällsekonomiska kalkylen är uppenbart missvisande, och den kan inte läggas till grund för beslut. Den tar enbart hänsyn till restidsförkortningar och räknar inte med kostnader för negativa miljöeffekter, och den bygger på en ökning av antalet fordon som är orealistisk. LNF vill starkt kritisera det här sättet att räkna, särskilt som den samhällsekonomiska kalkylen i praktiken utgör det viktigaste beslutsunderlaget när medlen för trafikåtgärder ska fördelas.

Vänliga hälsningar från Lunds Naturskyddsförening

Margit Anderberg
Ordförande