

2016-07-05

Trafikverket
Att: Olof Fredholm
Box 366
201 23 Malmö

olof.fredholm@trafikverket.se

Yttrande över samrådshandling, väg 108 Staffanstorp–Lund

Ert ärendenummer TRV 2015/56459

Sammanfattning

Lunds Naturskyddsförening, LNF, motsätter sig utbyggnaden av väg 108 mellan Staffanstorp och Lund till fyrfältsväg. Åtgärden motverkar på flera sätt möjligheterna att uppnå klimatmålen, som måste ses som överordnade mål vid alla beslut som rör infrastruktur. Det här förslaget bygger på prognosstyrd trafikplanering, medan det krävs en målstyrd planering om målen ska kunna nås.

Skälen för LNFs ställningstagande

Som grund för utbyggnadsförslaget ligger en prognos om trafikökning med cirka 50 procent till år 2043. Trafikverket har fått kritik för sina prognoser som utarbetats utan hänsyn till de åtaganden för att uppnå klimatmålen som måste genomföras i samhällets alla sektorer, inklusive transportsektorn. Likväl ifrågasätts inte prognosen i den åtgärdsvalsstudie som genomfördes så sent som i mars 2016, vilket är anmärkningsvärt.

Det är ett välkänt förhållande att enbart teknikförändringar inte räcker till för att nå målen om en fossiloberoende fordonsflotta år 2030 och nettonollutsläpp av växthusgaser år 2045. Mängden transporter måste minska. Den prognostiserade trafikökningen är otänkbar i detta perspektiv.

Det här projektet avser en kort vägsträcka på ca tre kilometer, som tar ungefär tre minuter att köra. Att öka hastigheten från 80 till 100 km/timmen ger en tidsvinst på mindre än en halv minut. Samtidigt ökar växthusgasutsläppen per körd kilometer vid högre hastighet, alltså ett steg i fel riktning. Även skadorna vid trafikolyckor blir dramatiskt svårare vid högre hastigheter. I samrådshandlingen sidan 3 anges ”Hastighet 80 km” under rubriken ”Bakgrund/Brist”. Det finns inget skäl att se det som en ”brist”. Vi förordar att hastighetsgränsen inte höjs.

Tre ändamål för utbyggnaden anges i samrådshandlingen; det första är att förbättra framkomligheten. Den anses idag mindre god i rusningstid, men problemet ligger framför allt i framtiden enligt Trafikverkets prognos. Eftersom mängden trafik inte får tillåtas öka måste man söka möjligheter att transportera fler människor kollektivt, inte i fler fordon. LNF föreslår att man på allvar undersöker möjligheterna till en särskild fil för kollektivtrafik, inklusive taxi. Vi ser också att sträckan lämpar sig väl för en

2016-07-05

snabbcykelbana för de cyklister som prioriterar hög hastighet; den är rak och har nästan inga hinder. Den nuvarande cykelvägen som följer Dynnbäckens slingor är trevlig för normalcyklisten men väljs bort av snabbcyklisterna, som i stället tar risken att cykla på bilvägen, eller avstår från att cykla och tar bilen.

Det andra ändamålet som nämns är att minska risken för körelaterade olyckor. Mitträcke hindrar farliga omkörningar, och 2+1-väg kan vara en möjlighet. LNF ser dock hellre att utrymmet utnyttjas för kollektivtrafikfil och snabbcykelbana, som är bättre lösningar för framtiden. Det finns också mycket att göra vad gäller trafikövervakning för att stävja olämpligt beteende hos bilförarna, vilket är orsak till så kallade upphinnandeolyckor.

Vad gäller det tredje ändamålet, att förbättra för kollektivtrafiken, är det naturligtvis ingen lösning att ge mer plats för privatbilar som i huvudsak transporterar tomma säten. Dessa bilar fortsätter in i tätorten och medför trängsel där och kräver parkeringsutrymme.

LNF vill slutligen peka på det olämpliga i att ta högvärdig jordbruksmark i anspråk för ett ändamål som bara är negativt ur klimat- och miljösynpunkt. Vi har inte närmare kunnat granska följderna av intrånget i Vesums och Gullåkra mossar, men förutsätter att berörda myndigheter följer ärendet noga.

För styrelsen i Lunds Naturskyddsförening

Per Blomberg
Ordförande