

2013-01-03

Trafikverket
Att: Jenny Åkerholm
Box 366
201 23 Malmö

Yttrande över förstudie avseende Trafikplats Ideon, Lund

Ert ärendenummer TRV 2011/80981

Sammanfattning

Lunds Naturskyddsförening, LNF, anser att det vore ett stort misstag att besluta om en utbyggnad av vägkapaciteten baserad på den nuvarande trafiksituationen och en osäker prognos om en kommande trafikökning. Istället bör man tillämpa fyrstegsprincipen och se hur behoven av tillgänglighet till områdena runt den tänkta trafikplatsen kan tillgodoses på ett långsiktigt hållbart sätt. Vårt ställningstagande grundar sig på de negativa konsekvenser som ökad vägtrafik innebär för möjligheterna att nå klimatmålen och på antagandet att utbyggnaden överhuvudtaget inte behövs. Vi pekar på några åtgärder enligt fyrstegsprincipen som bör genomföras innan man tar till steg 4.

Förslagets betydelse för miljömålen

När man ska fatta beslut om infrastruktur för flera decennier framåt är det inte rimligt att bortse från internationella rapporter om hur de pågående klimatförändringarna utvecklas. Vilka effekter de kommer att ha på samhället har vi ännu inte förstått, men vi måste räkna med att anpassningen kräver mycket av de gemensamma resurserna. Samhället kommer att ställas inför svåra prioriteringar, och vi måste hushålla klokt för att använda resurserna så att effekterna mildras. Vägutbyggnader som medför ökade växthusgasutsläpp kan knappast ha hög prioritet.

Vi vet att transportsektorn har avgörande betydelse för om de nationella och regionala miljömålen ska kunna nås. I Trafikverkets rapport (2012:152) *Samlat planeringsunderlag för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan* anges ett mål på 80 procents minskning av utsläppen av växthusgaser till år 2030, och detta låter sig inte göras genom teknikskiften. Trafikmängden måste minska, i absoluta tal. Därför vänder sig LNF mot inställningen att samhället med automatik ska stå till tjänst med infrastruktur för en ökande biltrafik.

Sådana utbyggnader sker på bekostnad av många viktiga behov som prioriteras lägre. Man kan bara se på kostnaderna för vägbyggena och komma ihåg att alla pengar har en alternativ användning. Man kan också se på den markyta som tas i anspråk för själva vägen och dess säkerhetszoner; det ökade buller som gör ytterligare markområden oanvändbara för boende och rekreation; och barriäreffekter som gör det svårare för andra trafikanter att förflytta sig.

2013-01-03

Den föreslagna trafikplatsen behövs inte

I samrådsmaterialet anges att fyrstegsprincipens steg 1–3-åtgärder inte är tillräckliga för att tillgodose de behov som finns (sidan 19 i presentationsbildspel). "Behoven" presenteras i en matris med antagande om ett ökat antal av något, förmodligen fordon, som en följd av kommunens utbyggnadsplaner. Vi påminner om att kommunens planer har funktionen att ge möjlighet till vissa utbyggnader, inte att dessa utbyggnader automatiskt kommer att ske. Den skakiga ekonomiska situationen i västvärlden är liksom klimatförändringarnas konsekvenser en anledning till att utvecklingen kan bli en annan än man har tänkt sig. En klok planering måste räkna med ett sådant alternativ.

Matrisen anger heller inte vid vilken tidpunkt den antagna trafikmängden skulle ha uppnåtts. Om det är när kommunens utbyggnadsplaner fullt ut är realiserade dröjer det även med kommunens optimistiska tidtabell några tiotal år.

Målet för transporterna till Brunnshög är att högst en tredjedel ska ske med bil. Detta upprepas ständigt, men det är anmärkningsvärt att man inte lyckas visa konkreta åtgärder för att nå dithän. Enligt beräkningar i Trivectors rapport (2011:46) *Färdmedelsfördelning för resor till framtidens Brunnshög* kommer åtminstone hälften av resorna att ske med bil, så som planeringen ser ut nu. Om tredjedelsmålet ska nås ska man inte erbjuda bilisterna ytterligare framkomlighet.

För Ideon och Pålsjö finns inte ens något uttalat mål att hålla mängden bilar nere. I stället anges som projektmål (sidan 9 i presentationen): *Trafikförsörja verksamhetsområdet Ideon och Pålsjö med en effektivare trafiklösning*. LNF föreslår att målet ska vara god tillgänglighet för alla, oavsett trafikslag, inte effektivare trafiklösning för bilar.

Åtgärder enligt fyrstegsprincipen

En deltagare i samrådsmötet 29 november framhöll mycket klokt att trängseln på motorvägen är koncentrerad till ett par timmar om dagen, vardagar. Man måste kunna tänka tanken att de som väljer att köra bil får finna sig i att inte kunna hålla full fart under denna tid, utan de får räkna med lägre hastighet, gärna reglerad, och längre körtid. I de flesta andra sammanhang dimensioneras inte olika system för tillfälliga toppbelastningar, eftersom det anses bli orimligt dyrt. LNF anser att samma synsätt är giltigt här.

Trafikverket uppger att många trafikolyckor, särskilt upphinnandeolyckor, har uppkommit till följd av tät trafik. Utan tvekan är det ett allvarligt problem. Det är som bekant inte "trafik" som orsakar olyckor utan bilförarnas agerande. En rätt uppenbar åtgärd som skulle reducera olycksrisken påtagligt är att genomföra ett laglydigt körsätt hos bilisterna, det vill säga kontrollera att hastighetsgränserna och säkerhetsavstånden hålls. Detta åligger en annan myndighet, nämligen polisen, och samarbete över myndighetsgränserna förefaller svårt. För en vanlig medborgare kan det tyckas självklart att den mest effektiva åtgärden ska genomföras, oavsett vilken myndighet som har ansvaret.

En annan åtgärd enligt fyrstegsprincipens första punkter är att utnyttja åtminstone en del av de tomma stolar som finns i privatbilarna. Är det verkligen rimligt att genomföra en kostsam vägutbyggnad för att ge mer utrymme för fordon som bara används till en fjärdedel av sin kapacitet? Ett enkelt svar är förstås att den existerande kapaciteten kan utnyttjas bättre. Om det färdas två personer i genomsnitt per bil i stället för drygt en, så

2013-01-03

kunde antalet bilar i det närmaste halveras. Samåkning i privatbilar skulle avlasta den ansträngda kollektivtrafiken och ge transportmöjligheter för dem som inte själva kan eller vill köra bil.

Vi är väl medvetna om att uppmaningar till samåkning hittills har haft liten effekt. Det fordras säkert kraftfulla politiska styrmedel för att komma dithän att samåkning blir det normala. Inledningsvis kommer bilförarna att protestera, men övriga resenärer får en klart förbättrad situation, som på sikt gagnar alla. Det finns ingen anledning att vänta tills höjda drivmedelskostnader får intresset för samåkning att vakna. Investeringskostnaderna i pengar är försumbara. Vinsterna för samhället, miljön och den enskilde är sådana att det är helt befäängt att inte utnyttja denna möjlighet.

Med vänliga hälsningar från Lunds Naturskyddsförening

Margit Anderberg
Ordförande