

Interpellation till Mats Helmfrid om framtidens transporter

I Almedalen tog Lund emot Miljöaktuellt pris för miljöbästa kommun i Sverige 2011. LundaMaTs (miljöanpassning av transportsystemen i Lund) var ett av huvudmotiven till utmärkelsen. Utvärdering av LundaMaTs visar dock att klimatmålen inte kommer att klaras som det ser ut nu. Eftersom ny infrastruktur i regel ökar de transporter den byggs för, så kan man undra hur planerna för två nya motorvägsavfarter, ny ringväg mellan E22 och E6 norr om Lund samt andra utvidgningar av utrymmet för biltrafik står i samklang med LundaMaTs.

Ett av kommunens planeringsmål för Brunnshög/Lund NE är att det transporterna till och från området ska vara max 1/3 bil, 1/3 kollektivtrafik och 1/3 gång/cykel. Den konsultrapport som beställdes för att ge mer underlag visar att det med nuvarande planer blir mycket större andel biltrafik än så. Om kommunen menar allvar med att max 1/3 av trafiken till och från den nya stadsdelen i nordost så verkar de två nya motorvägsavfarter rakt in till Lund NE göra det ännu svårare att begränsa biltrafiken till den tredjedel som målet anger.

I stadsarkitektkontorets program för Solbjer redovisas bullervärden längs Neversvägen som ligger långt över de lagstiftade riktvärdena. Så höga bullervärden anses bara acceptabelt vid lagerlokaler där människor inte ska vistas regelbundet. I kommunen pågår ett ambitiöst arbete med att kartera bullerstörningar och nya riktlinjer är under utarbetande i samband med miljöbyggprogram Syd. I Freiburg och många andra attraktiva städer finns moderna trafiklösningar som minskar invånarnas exponering för buller. Mot bakgrund av detta är det märkligt att det i samma programhandlingen som redovisar de höga bullervärdena samtidigt hävdas att det inte behöver göras en miljökonsekvensbeskrivning där olika alternativ till trafikförsörjning tas fram.

I ledningsdokument för Lunds kommun står att dialog ska känneteckna relationen till innevånarna. Offentliga möten om spårvagnsdragningen till Brunnshög har arrangerats, bland annat ett välbesökt sådant i Stadshallen juni 2011. Ett demokratiskt samtal om trafikplaner bör rimligen omfatta även den väginfrastruktur som planeras, särskilt om den leder till ökning av trafik inne i bostadsområden. De offentliga mötena i kommunen under våren 2011 arrangerade i Stadshallen tillsammans med Lunds universitet och Naturskyddsföreningen tyder på att Lundaborna är väldigt miljöengagerade vilket även visats vid många andra tillfällen. Enligt Mats Helmfrid så är ”kommunens ekonomiska situation mycket besvärlig. Skatteintäkterna sjunker och vi kommer att hamna på flera tiotals miljoner i underskott i år.” (Sydsvenskan 111116). Mot bakgrund av denna analys borde det vara extra lämpligt med en avstämning om kommunens budget ska användas för att delfinansiera vägutbyggnader. Därför skulle offentliga möten om utökad vägkapacitet och dess konsekvenser kunna vara ett angeläget led i kommunens ambition att föra dialog med Lundaborna om väsentliga frågeställningar.

Kommunen har anmodats att till Trafikverket ange de markreservationer som är lämpliga för att tillgodose kraven på framtida transportsystem. I den skrivelse som har tagits fram av förvaltningen finns många förslag till utrymme för vägtrafik men inte yta för en Park-and-Ride-anläggning vid Lundalänkens tänkta ändhållplats vid ESS. En sådan parkeringsanläggning skulle kunna öka tillgängligheten till handel och annat i Lunds centrum och samtidigt frigöra mark som kan användas för att höja livskvaliteterna i Lunds stadskärna. En dylik parkeringsanläggning skulle dessutom öka trafikunderlaget för Lundalänken och öka den samhällsekonomiska vinsten av att anlägga spårvagnsspår på densamma.

Trafikverkets analys av tågtrafikens problem visar att den bristande spårkapaciteten mellan Malmö och Lund är en mycket allvarlig flaskhals som måste åtgärdas för att förseningar och andra störningar ska kunna minska. En utbyggnad av fyra spår hela vägen mellan Malmö och fram till Högevall i Lund skulle minska förseningar och annat krångel för tågtrafiken. En sådan utbyggnad

skulle dessutom ge Klostergården en egen tåghållplats. Kommunen har i ett remissvar förespråkat denna järnvägssträckning som eftersträvansvärd inför den revidering av infrastrukturplanerna regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att genomföra. Om fyra spår verkligen är en prioriterad fråga för kommunen så borde en delfinansiering av en förstudie av fyra spår från Flackarp till Högevall vara viktigare än att bidra till nya motorvägsavfarter.

Mot bakgrund av ovanstående frågar jag kommunstyrelsens ordförande Mats Helmfrid om följande:

Hur står för planerna på att utvidga vägkapaciteten i samklang med målen i LundaMaTs?

På vilket sätt kan två nya motorvägsavfarter göra det lättare att begränsa biltrafiken i den nordöstliga stadsdelen till en tredjedel av den totala persontrafikvolymen?

Varför har det lagstadgade kravet på miljökonsekvensbeskrivning inte genomförts för de trafiklösningar som har föreslagits i kvarteret Solbjer?

Har kommunledningen planer på att genomföra en offentlig dialog om vilken utbyggnad av vägar och spår som Lundaborna anser vara lämpligt för att klara framtidens transporter?

Har kommunen för avsikt att planera för en Park-and-Ride-anläggning vid Lundalänkens ändhållplats?

Är kommunledningen beredd att omdisponera de anslag i kommunens egen budget som är avsatta för motorvägsavfarter till en delfinansiering av en förstudie om fyra spår från Flackarp till Högevall i stället?