

Bilaga till yttrande över Länstransportplan för Kronobergs län 2014-2025

Naturskyddsföreningen i Kronobergs län saknar en övergripande klimatanpassning när det gäller länets transportplan för de kommande tio åren. Planen omfattar över hundra sidor med många tabeller och diagram, men innehåller få förslag till åtgärder för att uppnå de övergripande miljö kvalitetsmålen och de regionala miljömålen. Samtidigt vet vi att klimatfrågan är en ödesfråga och att det krävs genomgripande förändringar av samhällsplaneringen för att uppnå en långsiktigt hållbar utveckling.

I inledningen till Transportplanen konstateras att konflikten mellan ekonomisk tillväxt och miljömässig hållbarhet blir tydlig och att en lösning är att andelen förnyelsebart drivna fordon och effektiva kollektivtrafiklösningar ökar samtidigt som potentialen är stor att öka andelen resor med cykel. För att åstadkomma detta krävs inte minst ändrade attityder. I dagsläget är det bara en av tio bilister som har provat eller har tankar kring att använda sig av andra färdmedel än bil. Ökad satsning på förändrade attityder borde få stort genomslag om det samtidigt innebär att satsningar på andra transportslag än bil prioriteras i planeringen.

Många resor, som i dag genomförs med bil, kan i stället genomföras med cykel och i viss mån till fots. Detta både minskar klimatpåverkan och främjar ökad fysisk aktivitet, vilket är bra för folkhälsan och därmed en samhällsekonomisk nytta som tyvärr sällan tas med i beräkningarna. Satsningar på fysiska förutsättningar för gång och cykel är dessutom ett väldigt resurs- och energieffektivt sätt att använda mark och infrastruktur. Nya vägar för biltrafik är resurskrävande under byggtiden och genererar både mer trafik och ökade utsläpp med långtgående effekter på bland annat klimatet och folkhälsan.

I *Regional klimat- och energistrategi för Kronobergs län* (RFSS 2010-06-23) lyftes fördelarna med ökad cykling fram. Frågan är varför inte kartläggning och planering av nya cykelvägar redan kommit till stånd. Naturskyddsföreningen anser att klimatsmarta aktiva transporter, d.v.s. gång- och cykeltrafik, måste få högsta prioritet i det fortsatta arbetet med trafikplaneringen. När det gäller arbetspendling finns det stora möjligheter att knyta samman tätorter med cykelstråk. Erfarenhet från storstadsområden visar att även längre pendlingssträckor över 10 km är intressanta. Inom tätorterna är 50 % av bilresorna kortare än 5 km och i stor utsträckning möjliga att ersättas av gång- och cykeltrafik i kombination med kollektivtrafik.

Enligt Trafikverkets rapport *Samlad planeringsunderlag för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan* (Trafikverket 2012:152) räcker det inte med effektivare fordon, ökad andel förnybar energi och ny teknik för att nå miljömålen. Om transportsektorn ska bidra till att energi- och klimatmålen uppfylls krävs en förändrad inriktning när det gäller att utveckla samhälle och infrastruktur. Tillgängligheten måste bli bättre genom effektiv kollektivtrafik, samåkning och förbättrade möjligheter att cykla och gå. Inte minst det sistnämnda bidrar också till en förbättrad folkhälsa och sammantaget blir dessa åtgärder en vinst för miljön och människorna.

Med hänsyn till säkerheten är det bra att större vägar blir mötesfria. Samtidigt är det till nackdel för klimatet om hastigheterna och därmed även utsläppen ökar. En fortsatt satsning på järnvägen med kompletterande kollektiv anslutningstrafik kan å andra sidan bidra till minskade utsläpp. Av de större investeringarna i planen gäller två objekt anordningar för järnvägen och ytterligare tre handlar om mötesseparering av Rv 23.

I utredningen *Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet* (SOU 2007:59) pekas åtta orter ut som strategiskt viktiga för ett nät av kombiterminaler. I Sydsverige nämns bl.a. Älmhult som en sådan lämplig kombiterminal. Kombiterminalen i Älmhult är av avgörande betydelse inte bara för IKEA, utan även för södra Sverige genom sitt strategiska geografiska läge längs Södra stambanan. För att kombiterminalen i Älmhult ska utvecklas på ett positivt sätt och för att kunna utforma ett logistiskt fungerande nät för framtiden i enlighet med utredningen och dess slutsatser krävs dock satsningar på såväl Södra stambanan, Sydostlänken som anslutande vägnät.

Trots detta saknas anpassningen till godstrafiken när det gäller en planerad ny genomfart i Älmhult. Av sammanställningen i MKB:n för Transportplanen framgår när det gäller stråk 11 att: "Länsväg 120 är en ytterst viktig del av detta stråk ur tillgänglighetssynpunkt. Genomfartstrafik tillsammans med lokal trafik orsakar brister i trafik- och boendemiljö. En ny genomfart i Älmhult innebär förbättringar för både boende i tätorten och den genomgående trafiken. Åtgärderna i planalternativet syftar även till att öka tillgängligheten till Södra stambanan samt kombiterminalen i Älmhult som nationellt är utpekad som en strategiskt viktig kombiterminal."

Naturskyddsföreningen ifrågasätter starkt ett genomförande av projekt Lv 120 genom Älmhults tätort enligt planförslaget eftersom det saknar koppling till den strategiskt viktiga kombiterminalen. En hållbar lösning av genomfartstrafiken i Älmhult borde rimligen inkludera även godstrafiken. Den planerade vägdragningen uppges avlasta centrala Älmhult trots att genomfartstrafiken även fortsättningsvis kommer att passera centrum. Tung godstrafik genom centrala tätorten är inte bara otidsenligt utan även direkt olämpligt. Den nya vägsträckningen innebär bara en omfördelning av trafikflödena i centrala delarna av Älmhult från öst-västlig till nord-sydlig riktning, vilket innebär att tätortens mest tätbefolkade delar kommer att beröras. Om tanken är att godstransporterna västerifrån ska erbjudas andra "smitvägar" till kombiterminalen finns det ytterligare anledning att ompröva hela vägprojektet.

Sammanfattningsvis anser Naturskyddsföreningen Kronoberg att satsningar på cykelvägar och järnvägar måste prioriteras framför ytterligare utbyggnad av bilvägar!

För Naturskyddsföreningen Kronoberg

Ulla Rundlöf, länsordförande