



Trafikverket  
Ärendemottagning  
Investering  
Box 810  
781 28, Borlänge

Falsterbonäsets Naturvårdsförening (FNF) har via Naturskyddsföreningen i Skåne tagit del av samrådsunderlaget gällande ombyggnad av väg 100, ärendenummer TRV2019-22411 samt TRV2019-22248.

Vi finner inga konkreta åtgärdsbeskrivningar i handlingarna och utgår därmed ifrån att det är i sådant tidigt skede i processen att dessa saknas.

Efter att ha tagit del av SAMRÅDSUNDERLAG – Väg 100, Falsterbo-Vellinge, delen Stora Hammar-Kungstorp så kan vi konstatera följande

- Trafikverket ska utreda flertalet alternativa åtgärder, bland andra
  - o Breddning av väg 100 delen Stora Hammar-Kungstorp. *FNF: Oklart om det innebär fyra körfält eller tex vägren.*
  - o Byggnation av högersvängskörfält. *FNF: Oklart var exakt ni syftar*
  - o Två hållplatslägen. *FNF: Oklart var exakt ni ämnar förlägga dessa*
  - o En planskild gång- och cykelpassage. *FNF: Oklart var ni tänker dra denna*
- Åtgärderna ska öka framkomligheten för alla. *FNF: Oklart vad det antagandet grundar sig på per åtgärd och baserat på vilka krav?*
- Trafikverket gör bedömningen att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Går inte att utesluta att tillstånd krävs enligt Natura 2000. *FNF: Oklart hur eftersom åtgärderna inte är definierade mer i detalj.*
- Projektets ändamål är
  - o Ökad marknadsandel för kollektivtrafik, gång och cykel. *FNF: Oklart hur ni tänkt säkerställa att dessa ändamål verkligen uppfylls. Hur vet ni att kollektivtrafiken får ökad marknadsandel via de åtgärder ni nämner i underlaget? Med hur mycket ska andelarna öka för att era investeringar ska bära sig?*
  - o Värna tillgängligheten på det övergripande vägnätet. *FNF: Oklart vilka tillgänglighetskrav ni syftar till? Att man ska kunna köra i 100 km/tim alla timmar på dygnet? Att bussen ska kunna köra utan att hamna i kö?*
- Projektmålen lyder
  - o Lösningarna skall bidra till att genomföra det regionala Superbusskonceptet - göra det mer attraktivt att åka kollektivt i stråket Malmö - Falsterbonäset.
  - o Åtgärderna skall ge en acceptabel framkomlighet för alla fordonsslag. *FNF: Hur vet ni vad "acceptabelt" är för pendlarna?*

Ni skriver även att Vellinge kommun önskar att väg 100 får fyra körfält mellan Vellinge och Höllviken. Vidare anger kommunen att de vill satsa på spårbunden trafik mellan Falsterbonäset-Vellinge-Malmö men att det inledningsvis kan vara aktuellt med en förbättrad busstrafik enligt principen "Tänk spår – kör buss", eller Bus

Rapid Transit (BRT). Ökad turtäthet, utbyggnad av busskörfält och mer attraktiva fordon nämns som några förbättringsförslag (Vellinge kommun 2013).

FNF är i sak positiv till förbättringsåtgärder på berörd sträcka. Vi tror på ökat kollektivt resande genom kortare pendlingstid och bekvämare bussar, mindre köer och tryggare pendling för alla. Vi tror på snabba och kreativa lösningar men även långsiktiga och framåtlutande investeringar. Investeringar som kanske inte betalar sig i början men som banar väg för nya generationer som har eller kommer ha, ett annat sätt att tänka på än vi som är aktiva i frågorna nu. FNF tror även på att en tätort med fullgod service inte alls behöver ta naturen i anspråk. Inte heller människors boendemiljö.

När vi nu börjar få ta del av material både rörande utbyggnad av väg 100 och E6 samt tankarna runt "Superbussen" som är tänkt att trafikera Skanör-Malmö så hamnar vi i en situation där fakta spelar stor roll. Tyvärr anser vi att avsaknaden på fakta är stor. Vi ser inga belägg för att åtgärderna verkligen kommer öka det kollektiva resandet, vi ser inga belägg på att trafiken blir "säkrare och smidigare" om man breddar vägarna.

Ökad permanent personbilstrafik i ett område uppstår när befolkningen ökar. Befolkningen ökar vanligtvis när man exploaterar. Vellinge kommun har i många år bedrivit en aggressiv exploateringspolitik där infrastrukturen inte sällan varit eftersatt och naturvärden offras på bekostnad av både boendemiljö och djurliv.

FNF anser att Vellinge kommun måste stoppa ny exploatering på Falsterbonäset och enbart tillåta ersättningsbyggnation och/eller ombyggnation. Svaren är enkla, vare sig infrastruktur eller natur klarar av mer utan stora uppoffringar som tveksamt kommer bidra till orternas välbefinnande på sikt.

Vi anser även att den verkliga effekten av "Superbussen" är ytterst tvivelaktig baserat på det material som vi har tillgång till. "Superbussen" är som vi skrev i början en av era huvudsakliga drivare i projektet och som vi själva i sak är positiva till. Det liggande "Superbuss"-konceptet påverkar tyvärr både boende i Falsterbo och delar av Skanör negativt eftersom dom får märkbart längre väg till busshållplatsen. Vi ifrågasätter även andra negativa effekter så som utbyggnad/nybyggnad av pendlingsparkeringar där det idag är grönområden. Likaså utökning av antalet hållplatser som med stor sannolikhet gör intrång i vår natur. Breddade vägar inne i tätorten, ökad hastighet och därmed kraftig ökad otrygghet i trafiken för då framförallt för fotgängare och cyklisterna.

Den påstådda tidsbesparingen på 10-15 minuter ifrågasätter vi också. Idag kör man från Skanör till Malmö Centralstation på ca 35 minuter. Tar man busslinje 100 från samma plats så tar det 50 minuter plus 5 minuters promenad till hållplatsen. Att ta sig fram lika snabbt med Superbussen som med bil skulle innebära väldigt stora insatser från flera parter:

- Kortare väg till hållplatsen (såvida man inte anser att pendling korta sträckor är miljövänligt)
- Höjd max-hastighet genom Skanör och Ljunghusen
- Egen bussfil väg 100 från Skanör till Malmö Centralstation
- "VIP-trafikljus" för bussen i både Ljunghusen och i Höllviken
- Minska antalet hållplatser även i Malmö, tex Mobilia, Bergsgatan och Amiralsgatan.
- Förbjuda påstigning inom Malmö när bussen kommer från Falsterbo
- Enbart betalning som inte innebär väntetid

Även ifall man genomför alla dessa åtgärder så kvarstår det faktum att bussen inte tar en pendlare från punkt A till punkt B vilket innebär bussbyte utomhus i Malmö för många. Kvarstår gör även att många måste göra ärenden med bilen efter jobbet. Kollektivtrafiken måste alltså även konkurrera med dessa aspekter.

I det material som nått oss rörande "Superbussen" så saknar vi dels svar på många av dessa frågor och där det finns svar saknar vi underlag på hur man kommit fram till slutsatsen. Det saknas all form av undersökningar. Tex enkätundersökningar befintliga pendlare, potentiella pendlare, fältundersökningar, referensprojekt mm.

Med andra ord har vi svårt att se hur Trafikverket kan basera sina utbyggnadsprojekt på ett koncept med så många negativa effekter och så många öppna frågor.

Oavsett hur kommunen väljer att hantera befolkningstillväxten kommande 10-20 åren samt hur "Superbusskonceptet" verkligen kommer mynna ut så är vi överens om att trafiken är ett stort problem i rusningstid och under sommarhalvåret.

FNF råder därför Trafikverket att invänta beslut rörande mer långsiktig lösning för kollektivtrafiken mellan Falsterbo och Malmö. Precis som kommunen själva skriver så är spårburen trafik framtiden medan "Superbussen" är den kortsiktiga lösningen. FNF tror att det finns fler alternativ i framtiden.

Vår uppmaning till Vellinge kommun och som Trafikverket bör känna till, är att stoppa all storskalig exploatering av Falsterbonäset. Det är grundproblemet och orsaken till de trafikproblem vi ser. Inte att vi saknar fyrfiligt eller större bussar. Falsterbonäsets geografiska placering samt naturvärden lämpar sig inte för mer utbyggnad.

För att lösa befintliga trafikproblem uppmanar vi därför Trafikverket att utreda mer småskaliga åtgärder som även kan tas bort om det visar sig att dom inte fungerar:

- Installera variabla hastighetsskyltar längs väg 100. Precis som ni redan är inne på.
- Försvara för höga hastigheter på väg 100. Antagligen kommer det gå fortare att köra alla i ett körfält från Kungstorp till E6 än att alla ska försöka tränga sig in i samma körfält i slutet och där fri hastighet är möjlig. Då kan det andra körfältet vara vikt åt bussen en längre sträcka än idag. Sträckan Malmö-Höllviken är enfilig större delen och det bildas kö men eftersom alla måste hålla samma hastighet så flyter det oftast på. Efter man kortade avfarten vid Kungstorp så har köera dock ökat något.
- Inför heldragen linje vid påfarten till E6 så att alla som kommer från Trelleborg måste hålla sig i vänster körfält fram till Vellinge ängar eller en bit till.
- Kan färjetrafiken anpassas? Kan färjorna komma in före 07 och efter 08?

Det finns även fler småskaliga åtgärder att genomföra inom kollektivtrafiken men eftersom det inte är inom ert ansvarsområde så finner vi ingen anledning att gå in mer på det i denna skrivelse.

Falsterbo 2019-12-28

För Falsterbonäsets Naturvårdsförening

David Carlson / ordförande

Falsterbonäsets Naturvårdsförening, Box 32, 239 21 Skanör

info@falsterbonaset.se