

Väg 11, Anklam–Tomelilla, mötesfri väg

Skrivet av Mikael Holmberg

2018-07-18 19:25 - Senast uppdaterad 2018-07-18 20:54

Trafikverket har startat ett projekt med målet att göra om riksväg 11 mellan Tomelilla och Anklam till en mötesfri väg. Detta kommer att ha en påverkan för alla som bor på sträckan.

Information om projektet hittar ni på [Trafikverkets hemsida](#) .

Bylaget i Röddingen har gjort ett gediget arbete och sammanställt en skrivelse kring detta som de kommer att skicka in till Trafikverket. (se nedan)

Ni kan stötta innehållet i detta dokument genom att skicka ett e-brev till: bengt-goran.hansson@telia.com

Innehållande ert namn, adress och e-post samt att ni stöttar innehållet i dokumentet. Detta behöver vara gjort senast den 29:e Juli.

Det finns även möjlighet att lämna egna synpunkter om projektet direkt i [trafikverkets formulär](#) .

--

Trafikverket Ärendenummer [1018/34898](#)

att: Eva Kuhl

Trafikverkets åtgärdsvalstudie för väg Rv11 Anklam – Svampakorset.

Väg 11, Anklam–Tomelilla, mötesfri väg

Skrivet av Mikael Holmberg

2018-07-18 19:25 - Senast uppdaterad 2018-07-18 20:54

Åtgärdens syfte: Förbättra säkerhet och tillgänglighet.

Trafikverkets förslag till åtgärder: Vägen möttesepareras till gles 2+1, 100 km/h. Stänga och samla ihop mindre korsningar. Bygga "nödfickor". Förbättra passager för oskyddade trafikanter vid busshaålplatser. Ny gång- och cykelväg Ramsåsa-Svampakorset. Två planskildheter för GC.

Våra synpunkter i korthet

- *Trafikverkets beräkningar och underlag till föreslagna åtgärder bygger på icke korrekta uppgifter*
- *Föreslagna åtgärder leder inte till ökad framkomlighet*
- *Föreslagna åtgärder leder sannolikt inte till ökad trafiksäkerhet*
- *I stället för mötteseparerad 2+1 väg föreslår vi att befintlig väg kompletteras med asfalterade vägrenar och att fler säkra avfarter anläggs.*
- *Föreslår anläggning av gång- och cykelbana längs hela sträckan*
- *Föreslår att hastighetsgränsen inte höjs till 100 km/h*

Vi som bor och reser utmed den aktuella sträckan av Rv11 uppskattar att Trafikverket vill investera i förbättrad säkerhet och tillgänglighet. Vi blir emellertid besvikna och upprörda över att flera av de föreslagna åtgärderna kommer resultera i försämringar snarare än förbättringar.

Rv11 används både för längre transporter (person- och gods-) på några mil och för lokal trafik i kortare sträckor. Endast en mycket liten andel av resorna torde vara mellan ändpunkterna Lund/Malmö och Simrishamn. (Statistik över detta har vi inte lyckats få tag på – finns någon sådan undersökning gjord?)

Vi som bor längs vägen är beroende av den för att åka till våra arbetsplatser i bl.a. Sjöbo och Tomelilla och för några i Lund eller Malmö samt för att skjutsa barn till förskola/skola liksom till kamrater och fritidsaktiviteter. Vi är beroende av vägen för att komma till vårdcentral, post och

Väg 11, Anklam–Tomelilla, mötesfri väg

Skrivet av Mikael Holmberg

2018-07-18 19:25 - Senast uppdaterad 2018-07-18 20:54

bank och för att handla mat och andra förnödenheter.

Räddningstjänsten, ambulans och brandkår, måste vid behov snabbt kunna ta sig fram till våra bostäder och snabbt kunna köra därifrån till vårdcentral eller sjukhus.

Icke att förglömma är att vägen används av och är en förutsättning för att traktens lantbrukare och andra företagare skall kunna nå till sina åkrar.

Denna lokala och för oss vilktiga tillgänglighet skulle, om de föreslagna åtgärderna genomförs, försämrats väsentligt. I dag är den aktuella sträckan av Rv11, mellan Anklam och Svampakorset i Tomelilla, nio meter bred och saknar körbara vägrenar. Om den byggs om till en gles 2+1 väg med mötesseparation omöjliggörs omkörning av långsamtgående fordon såsom traktorer och lantbruksmaskiner, förutom vid de få sträckor där det kommer finnas dubbla körfält. Ett allvarligt problem är att framkomligheten för utryckningsfordon kan påverkas negativt. Skapandet en vägstruktur som medför att en ambulans med en svårt sjuk eller skadad patient på en enkelfilssträcka kan "bli fast" bakom ett fordon som bara får köra 30 km/h eller, än värre, blir stående i en köbildning efter ett fordon som kört in i mitträcket och blockerar vägen, borde vara mycket svår att försvara.

Området kring den aktuella vägen är rikt på hjort och vildsvin. Ett vajerräcke riskerar att försvåra för djuren att snabbt ta sig över. De kan i stället bli fördröjda på vägbanan med ökad risk för olyckor.

Längs sträckan finns ett stort antal på- och avfarter, både till allmänna vägar och till enskilda som leder ut till åkermark. Enligt det föreslagna åtgärdsprogrammet skall endast några få sparas, de övriga stängas av från Rv11. Parallellvägar måste anläggas så att de boende skall kunna ta sig till någon av de få på- och avfarter som kommer att finnas kvar. Detta innebär längre körsträckor och tidsspill för de boende längs vägsträckan. Denna konsekvens är inte medtagen bland kalkylerna i Trafikverkets åtgärdsprogram.

Ett exempel: De sex hushållen vid Ängeldalsvägen beräknas öka sin sammanlagda körsträcka med bil med 1 200 mil per år om deras utfart till Rv11 flyttas till Röddinge två kilometer österut.

Minst lika viktigt som de negativa konsekvenserna för persontrafiken är de krångliga omvägar som lantbrukarna tvingas köra med sina maskiner.

Att som föreslagits, efter avstängning av vägen till Fylan, leda trafiken till Fyledalen genom Röddinge by vore orealistiskt, sanslöst och helt oacceptabelt.

Väg 11, Anklam–Tomelilla, mötesfri väg

Skrivet av Mikael Holmberg

2018-07-18 19:25 - Senast uppdaterad 2018-07-18 20:54

Den negativa effekt på miljön som ökat CO₂- utsläpp orsakat av ökade körsträckorna är inte oväsentlig, men om denna nämns inget i Trafikverkets åtgärdsprogram.

Men den ökade trafiksäkerheten?

I åtgärdsprogrammet kalkyleras att antal döda och svårt skadade (DSS) skall reduceras med 0,7 per år. Problemet med denna kalkyl är emellertid att detta är en omöjlighet. Enligt statistikrapport från Strada (alla olyckor som inrapporterats från polis och/eller sjukvård) rörande de senast 15 åren ([2003-2017](#)) för sträckan Anklam-Svampakorset har totalt tre DSS olyckor inträffat, dvs i genomsnitt 0.2 per år. Ingen av dessa var dödsolycka. Två olyckor med svår personskada var singelolyckor med bil, den tredje var en singelolycka med cykel. Under de femton åren inträffade sju olyckor med måttliga personskador. Ingen av dessa var kollision mellan mötande fordon och ingen var omkörningsolycka.

Den beräknade ekonomiska samhällsvinsten på grund av reduktion av DSS är således direkt felaktig (falsk), och med förefintlig olyckshistorik kommer det bli omöjligt att påvisa statistiskt signifikant reduktion av antal svåra trafikolyckor efter en vägombyggnad.

Tidsvinst genom höjd skyltat hastighetsbegränsning, från 90 till 100 km/h? Om någon kör exakt 90 km/h mellan Anklam och Svampakorset (11 km), tar det 7 min 19sek. Ökas hastigheten till 100 km/h tar det 6 min 36 sek, dvs 43 sekunder kortare tid. Denna s.k. tidsvinst som för en enskild bilist rimligen inte kan ha någon som helst betydelse, används i åtgärdsprogrammet att räkna fram en slags samhällsekonomisk vinst på 222 miljoner kronor t.o.m. 2040 (43 sek x 5000 bilar per dag x 365 dagar per år x 20 år x 500 kr per intjänad timme). Detta sätt att räkna må följa en befintlig mall, men då den konfronteras med verkligheten drabbas den av löjets skimmer. Om en person skulle lyckas hasta i 100 km/h från Röddinge by till Sjöbo Ora för att plocka svamp, gör 20 sekunders kortare körtid honom till en lyckligare människa och bidrar han till att förbättra samhällsekonomin?

Åtgärdsprogrammet har dessutom inte tagit hänsyn till den extra körtid som ett antal lokalt boende drabbas av genom att tvingas köra omvägar för att komma ut på Rv11, och ej heller på de försinkingar som kan uppstå genom att hamna bakom ett långsamtgående fordon på en enfilig vägsträcka. - Man kan förstå? att höjning av hastigheten på en längre motorvägssträcka kan ge tidsvinst åt trafikanterna, som måhända kan räknas om till ekonomisk vinst för vissa individer och företag, men för våra 11 km och med de trafik hinder som en mötesseparerad gles 2+1 väg kan innebära (observera att maxhastighet för tunga lastbilar är 80 km/h, för långsamtgående fordon som traktorer och motorredskap 45 km/h), blir beräkningarna beträffande tid och pengar en chimär vars syfte synes höljt i dunkel.

Väg 11, Anklam–Tomelilla, mötesfri väg

Skrivet av Mikael Holmberg

2018-07-18 19:25 - Senast uppdaterad 2018-07-18 20:54

Varför höja maxhastigheten från 90 till 100 km/h?

Att det inte innebär någon reell tidsvinst framgår av det vi anförde ovan.

Men hur påverkar hastigheten risken för olyckor och olyckornas svårighetsgrad? Hänvisar till NTF: <https://ntf.se/media/30723/myter-o-sanningar-hastighet.pdf> , varur vi citerar:

Om medelhastigheten på en landsväg höjs med 10 km/h ökar risken för trafikolyckor med 25% och risken att dödas med 50%! 90 eller 100 spelar ingen roll. Jo, det spelar mycket större roll än vad man tycker sig kunna utläsa av siffrorna! Så här är det: I 90 km/h är stoppsträckan på torr asfalt ca 65 meter, i 100 km/h är den 78 meter! När du förbrukat stoppsträckan för 90 har du faktiskt fortfarande 50 km/h om du höll 100 när du började bromsa! Skillnaden mellan 90 och 100 kan i den situationen alltså vara 50 km/h!

Räcker inte dessa fakta till att skrota tanken på att höja den "skyltade hastigheten" till 100 km/h? För att värna om människors liv hälsa och om vår miljö bör man kanske överväga att i stället sänka maxhastigheten till 80 km/h.

Efter alla dessa kritiska synpunkter, vilka åtgärder skulle vi som bor och arbetar längs Rv11 vilja föreslå för förbättra tillgängligheten till kommunikation med bil, buss och cykel? Och för att säkerställa och förbättra säkerheten för dem som färdas längs vägen, och där tilldelade resurser används på ett förnuftigt sätt?

1. Bredda vägen med asfalterad väggen på båda sidor. Underlättar omkörning av långsamtgående fordon, och uttryckningsfordons framkomlighet hindras ej. Bör minska den teoretiska risken för kollision mellan mötande fordon jämfört med dagens situation.

2. Se över alla befintliga avfarter. De som ligger nära varandra kan kanske slås samman till en, men övriga bör behållas.

3. Bygg fler säkra avfarter.

4. Behåll och bygg säkra buss hållplatser vid Anklam, Röddinge och Ramsåsa. Bevarande i stället för "bortsanering" av busskommunikation för bygdens invånare borde vara en självklarhet om beslutsfattarna menar allvar med att värna om en levande landsbygd och ge människorna

Väg 11, Anklam–Tomelilla, mötesfri väg

Skrivet av Mikael Holmberg

2018-07-18 19:25 - Senast uppdaterad 2018-07-18 20:54

*ett bra alternativ till bilkörning. -Tänk på barn och ungdomar!
Vid Ramsåsa behöver vägsträckningen justeras så att busshållplatsen blir säkrad.
Vägbelysning bör sättas upp där hållplatserna finns.*

5. Anlägg gång-och cykel tunnel under Rv11,åtminstone vid Röddinge hållplats.

6. Anlägg cykelbana längs hela sträckan.Bra för miljö och hälsa.

7. Höj inte hastigheten på vägsträckan av skäl enligt ovan.Om hastigheten sänks till 80 km/h blir den i harmoni med den som är lagstadgad för de tunga fordon som utgör drygt 10% av trafiken. Åtgärden bör ge minskad trafikstress, både hos personbils- och lastbilsförare.