

# Brf Djingis Khan

2013-06-17

## Yttrande på samrådshandlingarna för TPL IDEON

- Vi som bor i området kring den nu planerade motorvägsavfarten ifrågasätter starkt rimligheten i att ha fem (i ett senare skede kanske sex) motorvägsavfarter i Lund på en sträcka av 5 kilometer!
- Vi anser dessutom inte att man i tillräcklig utsträckning genomfört och utvärderat åtgärder i steg 2 och 3 till förmån för en motorvägsavfart.
- Vi saknar som vanligt ett helhetsperspektiv. Att underlaget enbart berör en sträcka på 2 km av E22 utan reflektioner på hur trafiken i stort ser ut på andra sträckningar. Inte heller utbyggnaden av Solbjer, spårväg, etc tas hänsyn till när det gäller buller.
- Ytterligare en anslutning mellan Lund och E22 ökar ju snarare incitamenten än minskar dem för ökad bilanvändning, eftersom man öppnar upp ytterligare för integrering av E22 i Lunds lokaltransportnät.

### Hittills genomförda åtgärder?

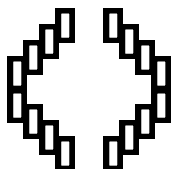
Under fem år har man, i projektet "Fyrstegsprincipen", inte lyckats få ner biltrafiken med mer än 3-4 procent trots en mängd åtgärder, enligt egen utsago. Självklart måste man väl genomföra de "tänkbara åtgärderna" i steg 2 och 3 och utvärdera innan man börjar tala om att genomföra steg 4. Här väljer man att slå sig till ro utan att pröva alla möjligheter.

Under alla dessa år har man t ex inte begränsat eller tagit tillräckligt betalt (ofta har det t o m varit gratis) för parkeringarna på Ideon som har 4 500 parkeringsplatser för 5 500 anställda. Det är fortfarande billigare att stå på Ideon dagtid än att hyra parkering i innerstaden – därför tar man bilen från city till Ideon! Detta har varit vedertagen praxis under flera år. ***Dock sägs det i ramprogrammet för Ideon att man räknar med en bilism på samma nivå som idag, trots att verksamheterna kommer att öka.....***

Dessutom har Eriksson, vars personal i stor utsträckning belastar norra infarten drygt 600 gratis parkeringsplatser + ett subventionerat parkeringshus i mycket nära anslutning till arbetsplatsen. Utifrån den undersökning som genomförts framgår dessutom att cyklismen har minskat. Vi hittar inga analyser av detta; LundaMaTs säger att cyklismen ska öka fr o m 2006.

Vi menar att underlaget inte tagit hänsyn till ovanstående faktorer.

Ett känt faktum; ju fler vägar man bygger och ju enklare man gör det för bilisterna att ta sig fram desto mer trafik skapas!



# Brf Djingis Khan

## Funktionsmål vs hänsynsmål

I planen läggs man generellt betydligt större vikt vid funktionsmålen än hänsynsmålen.

Ett av hänsynsmålen är ökad hälsa – trots att det är känt att fler dör av föroreningar i luften än trafikolyckor utför man nu en planering som i stor utsträckning kommer att öka trafik/utsläpp och dessutom leda in dem i våra östra områden. 4 olyckor med personsador under fyra år är ingen hög olycksfrekvens.

Man talar om "liten" påverkan på befintlig boendemiljö, "begränsad påverkan" på landskapsbilden för personer i omgivningen. Man ska "ersätta den befintliga växtligheten med ny" Tonen i planen när det gäller redan boende/befintlig bebyggelse är oerhört nedlåtande. Eftersom vi redan idag lider svårt av bullret, ser vi dessa påståenden och antagande som direkt förolämpande. "Höga bullerskärmar kring motorvägen". Här menar man uppenbarligen den växtlighet som i och med utbyggnaden av avfarten alltså kommer att tas bort....

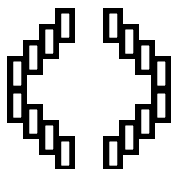
Trots att utgångspunkten är Ideon, talar man i planen väldigt mycket om tillgängligheten till Brunnsnögsområdet och det därmed anknutna rekreativsområdet. *"Huvuddelen, cirka 80 procent, av tillkommande trafik alstras av utvecklingen på Brunnsnög"*. I ramprogrammet för Ideon påpekas dessutom flera gånger att trafiken inte kommer att öka nämnvärt trots att området förväntas expandera: *"antalet parkeringsplatser i området inte ska utökas", " Till detta minimikrav läggs alltså ett tak om att det totala antalet platser inom Ideon/Pålsjö i princip inte ska öka."*

För oss är inte detta logiskt; varför är Tpl Ideon då prioriterat? Varför inte lägga avfarten längre norrut?

**Barnperspektivet** är i sammanhanget öht inte på allvar berört. Ingenting av det som rör trafiken eller den planerade bebyggelsen på Solbjer, med extremt höga exploateringsstal, kan göra anspråk på att ha tagit barnperspektivet i beaktande. Man uppmuntrar och underlättar bilåkande, minimerar grönstrukturen i bostadsområdena och föreslår trafiklösningar som starkt begränsar barns rörelsefrihet

I underlaget tycks man också blivit ålagd att anlägga ett jämställdhetsperspektiv. Resultatet blir märkligt; här talas t ex om att ta hänsyn till *"kvinnors resmönster"* och *"mäns resbehov"*. "Det manliga sättet att köra bil" är ett annat begrepp. 70 procent av de som jobbar på Ideon är män och har alltså därmed specifika behov och resätt. Kvinnors resmönster ser annorlunda ut, hävdar man, eftersom de handlar och uträttar ärenden till och från jobbet (*"kedjeresor"*, vilket ofta förutsätter bil.....)

På vilket sätt är detta resonemang öht intressant i sammanhanget?!! Det viktiga är att konstatera att biltrafiken idag helt klart gynnas på Ideon och sträva efter att detta istället motverkas.



# Brf Djingis Khan

## Kollektivtrafik

Busstrafik – 169 försvinner från Höjdpunkten och linje 168 tillkommer. Men endast i ett av förslagen, Sölvegatan, så motsvarar samma tillgänglighet till hållplatser som i dag för boende vid Djingis Khan, Spexaren och Solfångaren. I de två andra förslagen innebär det ett större avstånd till närmsta hållplats. Det innebär samtidigt en ökad risk för oskyddade trafikanter för att ta sig till hållplatser eftersom man måste korsa Sölvegatan och spårvägen i plan för att ta sig dit. Detta kommenteras inte alls i konsekvensbeskrivningarna.

## Buller

Vi saknar ett helhetsperspektiv när det gäller de prognosticerade bullervärdena. Illustrationerna och beräkningarna i underlaget tar inte hänsyn till varken spårväg eller den planerade utbyggnaden av Solbjer. Det är i våra ögon väldigt konstigt att man konsekvent undviker att ta ett grepp för att analysera de kumulativa bullernivåerna för olika scenarier av förändrade trafikflöden exempelvis, TPL Ideon+ prognostiserade ökade trafikflöden+spårväg+nya linjedragningar av bussar. Som vi tidigare nämnt så upplever vi redan i dag bullret från fr a E22 som störande under stora delar av dygnet.

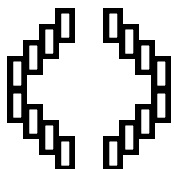
**Det är också oerhört märkligt att alla mätningar visar på prognosticerade bullervärden som ligger 1 (!) decibel under gränsvärdet! Dvs 54 istället för 55 där gränsen går....**

## Avfarterna

Fr a alternativ A och C innebär ökad trafik direkt in i de östra bostadsområdena, men det tycks även finnas en risk för att också alternativ B kan medföra en sådan utveckling: *"...utforma på- och avfartrampernas väst-ostliga riktning som en gata med stadskaraktär som skiftar karaktär intill E22 till på- och avfartsramperna"*. (Vad nu denna mening egentligen betyder?)

Om man bygger avfarten enligt ritning, kommer man då att lämna några garantier för att man inte inom en ganska snar framtid ser ett behov att mata trafik öster, dvs mot Sångarevägen? Rent tekniskt vore det ju inte så svårt att åstadkomma en sådan lösning och med facit i hand vet vi hur lite värde myndigheters löften och utfästelser har och hur lite hänsyn till medborgarnas synpunkter man tar.

**Vi förordar istället en avfart norr om den norra avfarten – utanför planområdet - efter genomförande och utvärderingar av nödvändiga åtgärder enligt steg 2 och 3 i nuvarande planområde. Denna kommer att kunna försörja Brunshög, rekreationsområdet, ESS, Maxlab samt i viss mån norra Fäladen.**



# Brf Djingis Khan

## Alternativa åtgärder

- Det talas om att den tunga trafiken är ett problem och skapar köer i branten upp till norra avfarten. Var kommer denna trafik huvudsakligen ifrån? Omdirigera till andra vägar.
- Sänk hastigheten på motorvägen till 80 km/tim.
- Börja med att öka kapaciteten i rondellen vid Lunds Norra

## Beteendemönster

På samrådsmötet i december på SUS i Lund så togs bland mycket annat upp att E22 redan i dag till stora delar är integrerad i Lund lokalgator. Ska man från norr till söder är det ungefär lika stor chans att man tar motorvägen som att man kör genom stan, eftersom det tar ungefär lika lång tid. Med TPL Ideon så öppnar man *ytterligare* en del av Lund för möjligheten att köra ut på E22.

Även om risken för upphinnandeolyckor är störst vid avfarter så kommer man att köra med lägre hastighet på motorvägen på detta sätt än om man passerar genom vilket även det kommer att öka risken för olyckor. Detta diskuteras över huvud taget inte alls i samrådsförslaget och är till synes inte heller analyserat.

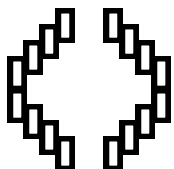
Det är helt absurt att den enda lösning man kan komma fram till är en femte avfart på 5 km.

## Dialogen

Återigen är det så när vi är i kontakt med en myndighet att i princip ingen av våra (nu talar jag om det som kom upp på samrådsmötet för förstudien på SUS) synpunkter tas med, kommenteras eller ens bemöts i nästa handling vi får se. Däremot så möttes alla förslag positivt och man hejade på med glada tillrop: "Detta tar vi med oss hem". Men vad gjorde ni sedan med det? Det fanns gott om förslag och synpunkter som är helt osynliga i detta förslag. Vad betyder egentligen samråd och medborgardialog?

## Sammanfattning

- *Fyrstegsprincipen är inte genomförd i praktiken* – åtgärder 2 och 3 har inte genomförts och följts upp fullt ut. Därför är analysunderlaget bristfälligt. Diskussioner kring utbyggnaden av Solbjer, spårvägen och dess betydelse är t ex i princip obefintliga i samrådsunderlaget.
- *Vinster med ytterligare åtgärder diskuteras inte:*
  - Särskilda filer för tung trafik/busstrafik som ska vidare på E22
  - Omdirigering av tung trafik?
  - Parkerings- och trafikavgifter
  - Generellt sänkt hastighet på E22
  - Dynamiska hastighetsregleringar på E22



# Brf Djingis Khan

- *Placering av avfarterna*
  - Enligt ramprogrammet för Ideon/Pålsjö ska inte bilismen på Ideon öka trots utbyggnad av verksamheterna
  - Man kommer heller inte att utöka antalet parkeringsplatser i ovan nämnda område
  - I planen för TPL Ideon hänvisas gång på gång till tillgänglighet för Brunnsnög samt tillhörande rekreativområde. 80 procent av tillkommande trafik alstras utifrån utvecklingen på Brunnsnög.
  - En avfart norr om norra avfarten borde utifrån dessa påståenden vara betydligt effektivare än någon av de tre föreslagna.
- *Hänsynsmålen är underskattade till förmån för funktionsmålen*
  - Ökade avgaser = högre dödlighet än trafikolyckor. Idag 4 olyckor under fyra år med personsador (= uppsökande av vård)
  - Lidande för redan befintliga boende
  - Buller – vi saknar helhetsperspektivet; i underlaget tas ingen hänsyn till varken spårvägstrafik eller nybyggnation Solbjer
  - Barnperspektivet
  - Trafiksäkerhet
  - Varför är den samhällsekonomiska effekten enbart kopplad till restidens förändring?

Inte heller har några av de synpunkter och förslag som framfördes på dialogmötet i december 2012 beaktats eller ens tagits upp i samrådsunderlaget. Vi ifrågasätter därmed nyttan av att hålla den här typen av samråds kommunikation. Samma förfarande har vi upplevt i vår dialog med Lunds kommun ang Solbjer/Brunnsnögsområdet.

Att utifrån den genomförda undersökningen och på dess grunder göra bedömningen att TPL Ideon öht behöver byggas tycker vi inte kan anses vara rimligt.

**Styrelsen för Brf Djingis Khan – 317 hushåll**

**genom**

***Mia Myrgren & Måns Bruun***