

Brf Djingis Khan

Lund 2019-05-20

Mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt

c/o Kommunfullmäktige i Lund

Box 42

221 00 Lund

Överklagande av detaljplan Östra Torn 27:2 m fl (Trafikplats Ideon), Lunds kommun

Beslut som överklagas

Kommunfullmäktige i Lund beslut i ärende KS 2018/0035 den 25 april 2019, § 99, att anta detaljplan för del av Östra Torn 27:2 m.fl. i Lund, Lunds kommun.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ny avfart för norrgående och påfart för södergående fordon på väg E22 vid Ideon, samt bland annat ge möjlighet till en kapacitetshöjning mellan trafikplats Gastelyckan och Lund Norra.

Klagande

- Bostadsrättsföreningen (Brf) Djingis Khan, Uardavägen 131, 224 71 Lund, styrelsen@djingis.se Brf Djingis Khan omfattar fastigheterna Lund Djingis Khan 1-5 samt Lund Ilon 1-6 och berörs av buller, avgaser m m från avfarten.
- Boende och föräldrar till förskolebarn i förskolan Uarda, se bifogad lista.

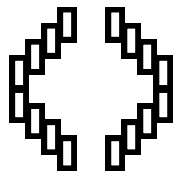
Yrkande

Vi yrkar att detaljplanen upphävs.

Vi begär anstånd med tre veckor för att komplettera våra grunder för överklagandet, utöver det som anförs nedan.

Grunder

Brf Djingis Khan har varit aktiv från början av planprocessen, som startade 2010 med planprogrammet för Solbjer. Det som vi saknat mest under hela processen är en helhetssyn som tar hänsyn till såväl den sammanvägda utvecklingen av området som den mycket snabba omställning av trafiksystemet som behövs för att motverka klimathotet. Vi anser att den planerade användningen inte medför en god hushållning av markområdet från allmän synpunkt. Det kan inte anses utgöra en god hushållning av marken att på en sträcka kortare än 7 km bygga en femte avfart från E22 till Lund, och utöka trafikkapaciteten när bil- och lastbilstrafiken tvärtom måste minska kraftigt under en tioårsperiod. Samtidigt minskas grönytan, hårdgörs mer mark och utökar bullret till intilliggande bostäder och förskola.



Brf Djingis Khan

Vi anser dessutom att underlaget är otillräckligt, bland annat har inte påverkan från ökade luftföroreningar och ökat buller vid omgivande bostäder utretts i tillräcklig omfattning, inte heller hur det ökade utsläppet av vägdagvatten påverkar Höje å. Miljöbedömningen uppfyller inte kraven i 6 kap miljöbalken (MB).

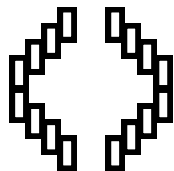
Klimatpåverkan

Forskare är ense: vi står inför en stundande klimatkatastrof och den närmar sig snabbare än vi anat. Världens länder har endast till år 2030 på sig att kraftigt minska koldioxidutsläppen. Koncentrationen av växthusgaser i atmosfären har stigit till nivåer utan motsvarighet under åtminstone de senaste 800 000 åren. De senaste fem åren har varit de varmaste sedan mätningarna startade. Det är absolut nödvändigt att *alla* hjälps åt att minska utsläppen av klimatpåverkande gaser. Mycket stora förändringar behöver göras. I Sverige står inrikes transporter, framförallt vägtrafiken, för ungefär en tredjedel av de svenska utsläppen av växthusgaser. Vi ifrågasätter å det bestämdaste det lämpliga och lagliga att i detta läge besluta om planläggning som underlättar för en utökad biltrafik och gör det lättare och snabbare att köra bil. Att underlätta för biltrafiken är inte att göra det lätt att göra rätt. Det är inte heller att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer. – tvärtom. Ett klimatanpassat resurssnålt transportsystem i området vore en väsentligt hållbarare användning av området.

I miljökonsekvensbeskrivningen (MKBn) nämns att det inte gjorts någon planering för hållplatser eller separata körfält för bussar på E22 eftersom det inte förväntas någon egentlig köbildning efter ombyggnation. Samtidigt anges att med prognostiserad utveckling av trafiken så kommer det under rusningstrafik att bli nedsatt framkomlighet även med den nya vägplanen. När man ökar antalet körfält och avfarter så skapar man dock utrymme för fler bilar. Ju bredare vägar, desto snabbare går det att ta bilen jämfört med kollektivtrafiken. Att då inte redan i det här skedet planera för att kollektivtrafiken ska prioriteras är mycket förvånande. Med tanke på att ca 90% av personbilstrafiken består av ensampendlare så borde de kollektiva alternativen gynnas på alla sätt. Med tanke på de relativt sett korta avstånden i Skåne som det här rör sig om, borde Trafikverket satsa på en utbyggd kollektivtrafik istället för att bygga bredare vägar och fler avfarter för bilarna.

Som skrivits tidigare i ett Lundaförslag har kunskaperna om de globala klimatförändringarna fördjupats. Vi citerar förslaget och ställer oss bakom det: "Kommunens begränsade medel bör inte läggas på projekt som försvårar klimatarbetet utan som underlättar det. Det är ett föråldrat synsätt att lösa trafikstockningar med motorvägsutbyggnader. Trafikverkets planer på en utbyggnad av E22 baseras på elva år gamla kapacitetsanalyser, där en 50-procentig trafikökning prognostiserades för sydvästra Skåne fram till 2030. Eftersom en kapacitetsutbyggnad i vägtrafiksystemet per definition leder till en ökad trafikmängd (så kallad inducerad trafik, ett sedan 1996 väl belagt fenomen) är risken stor att prognosen om en 50-procentig trafikökning blir en självuppfyllande profetia om den används som utgångspunkt i planeringen."

För de statliga vägarna antas den årliga förändringen mellan år 2015–2040 till en ökning med 1,4 % enligt Trafikverkets basprognos, vilket ger en förändring på 42 % totalt från 2015–2040. Trafikverkets trafikprognos för E22 år 2040 uppgår till 65800 fordon per dygn och är en uppräknings från 38600 fordon per dygn år 2015.



Brf Djingis Khan

Vi menar att denna ökning av vägtrafik måste brytas snabbt och minska. Detaljplanen har tyvärr helt motsatt effekt. Det anges också i planförslaget att avfarten medför minskad köbildning, som leder till ökad attraktivitet för vägen vilket kan leda till ökad trafik.

”Med en sådan ökning av trafiken lär det bli svårt för Lunds kommun att uppnå klimatmålet som det konkretiseras i kommunens program för ekologiskt hållbar utveckling och strategi för ett hållbart transportsystem. E22 ingår förvisso i det statliga vägnätet men det finns ändå åtgärder som kan vidtas av kommunen för att minska bilismen, bland annat att bygga så kallade flytande busskörfält och på så sätt öka kollektivtrafikens attraktivitet gentemot bilismen.

Istället för ett fokus på prognoser om en ökande trafik bör utgångspunkten vara samhällliga mål om till exempel nettonollutsläpp av växthusgaser. Med en målstyrd istället för en prognosstyrd planering kan gapet mellan målbilden och den prognostiserade utvecklingen identifieras, varpå åtgärder och styrmedel som krävs för att täppa till det hålet kan tas fram.

Ett bra exempel på målstyrd planering återfinns i Trafikverkets klimatunderlag till regeringens nationella plan för transportsystemet. Det tar sin utgångspunkt i den statliga utredningen om fossilfri fordonstrafik som redogör för de åtgärder som behöver genomföras för att visionen om nettonollutsläpp ska realiseras. Trafikverket konstaterar att mycket hårdare prioriteringar måste göras eftersom utrymmet för växthusgasutsläpp blir allt snävare för varje år som går. Slutsatsen blir att bil- och lastbilstrafiken måste minska kraftigt om målet om en fossilfri fordonsflotta till 2030 ska nås i tid.”

Luftföroreningar

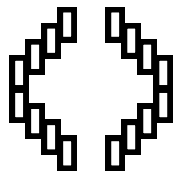
I jämförelsen med nollalternativet tas inte upp att utbyggnad av motorvägar kan medföra att fler väljer bilen vilket kan innebära ökade halter generellt, utöver beräknad trafikökning utifrån dagens förhållanden.

Det har i underlaget inte tagits hänsyn till att boende kommer att utsättas för högre halter då motorvägen hamnar närmare hus och förskola, som redan ligger i ett utsatt område för luftföroreningar. Ett evidensbaserat underlag saknas där modellerade halter av luftföroreningar i ett nollalternativ och utbyggnadsalternativ jämförs och där hälsoeffekterna kan räknas ut.

Barnperspektivet har inte tagit upp den ökade halt luftföroreningar som barn som dels bor i området där halterna enligt vår bedömning kommer att riskera att öka, dels cyklar i en miljö där deras exponering blir större (inga avgränsningar mellan vägbana och cykelväg och längre sträcka i tunnel där halter ackumuleras), de yngsta barnen på förskolan riskerar dessutom en försämrad luftkvalité. Vi vet idag att barn är särskilt känsliga för luftföroreningar på grund av att de dels är under utveckling men att de också andas in mer i förhållande till sin kroppsvikt. Detaljplanen har inte beaktat detta perspektiv med tillräcklig grund och vi kan inte säkerställa att barnperspektivet vägts in korrekt.

Trafikbuller

Vår bostadsförening ligger på ett relativt stort avstånd från E22. Trots detta så upplevs redan i dag störande buller från motorvägen. Hur störande bullret faktiskt är upplevdes extra tydligt när den



Brf Djingis Khan

berörda sträckan stängdes av ett par veckor vid brobytet över Sölvegatan. När trafiken släpptes på igen så var det många som rapporterade hur stressande och irriterande detta ljud är.

Som vanligt så görs bullersimuleringar för varje anläggning separat. Men det som är intressant och påverkar oss boende är den sammantagna ljudbilden. Där finns E22 med som ett konstant bakgrundsbrus som bara ökar. Vi kommer dessutom att få ökad personbilstrafik i anslutning till området. Uppskattningarna på trafikflödena utgår ifrån att tredjedelsprincipen kommer att upprätthållas. Vi vet dock redan att denna princip inte håller i intilliggande Solbjer. Alltså finns en uppenbar risk för att det blir ännu högre belastning än det värsta scenariot med en ökning på 21 000 bilar per dygn. Några konkreta trafiksimuleringar har fortfarande inte presenterats.

Det finns inte heller några bullerberäkningar presenterade som tar hänsyn till den tunga trafik som kommer att uppstå i samband med att byggandet startar i området.

Trafikflöden

Vi har inte sett några nya beräkningar på trafikflöden på Sölvegatan mellan Schelevägen och Solbjersvägen som effekt av Tpl Ideon. Även om den nya trafikplatsen placeras för att, delvis, avlasta Tpl Lund Norra så kommer den senare sannolikt vara högt belastad även i framtiden. Nu kommer det ju att bli möjligt att svänga i höger i rondellen vid Schelevägen och sedan höger på Sölvegatan och passera vårt bostadsområde om man planerar att ta sig till Solbjer/Brunnshög. Är det stopp i TPL Lund Norra så blir detta ju det naturliga alternativet. Med tanke på att Sölvegatan även kommer att ha spårvagn så kan detta påverka såväl luftföroreningar, bullernivåer som säkerheten negativt.

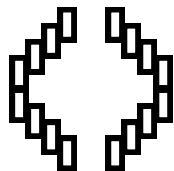
Så vitt har sett så finns det inga planer på att anlägga nya trafikplatser mellan Tpl Lund Norra och Tpl Gårdstånga vilket innebär att de befintliga trafikplatserna i Lund kommer att mata av åtminstone den norrgående trafiken som ska till Brunnshögsområdet, varför detta riskerar att bli ett reellt problem när trafikmängderna ökar i takt med utbyggnaden av Brunnshög.

Vatten

Breddningen gör att mängden dagvatten kommer att öka. Enligt Vattenmyndighetens beslut om statusklassificering och miljö kvalitetsnormer för ytvatten har Höje å dålig ekologisk status med kravet att uppnå god ekologisk status 2027. Det framgår inte av planen hur dagvattnet ska tas om hand – var ytorna för rening av dagvattnet ska placeras så att det kan säkerställas att möjligheten att nå god status inte äventyras av vägens utbyggnad. Kommunen har därför inte i tillräcklig grad uppfyllt kravet att det i planbeskrivningen ska redovisas hur planen är avsedd att genomföras i fråga om hantering av dagvattnet.

Säkerhet

Det framgår av underlaget att E22 är utpekad led för farligt gods, att normalkänslig verksamhet bör ligga 50 meter från vägkanten om inte ytterligare riskreducerande åtgärder görs och att även Schelevägen är rekommenderad primär väg för transporter med farligt gods (därmed troligen även



Brf Djingis Khan

den planerade avfarten). Förskolan Uarda och bostäder i Brf Spexaren kommer att hamna avsevärt närmare denna trafik. Det framgår inte av underlaget vilka riskbedömningar som har gjorts.

Sammantaget menar vi dels att detaljplanen inte medför en god hushållning av markområdet från allmän synpunkt, utan snarare tvärtom, och att underlaget till beslutet är bristfälligt.

För Brf Djingis Khan

Måns Bruun

Vice ordförande
