

Brf Djingis Khan

Lund, 2019-11-17

Regeringen
Regeringskansliet

Kopia till Trafikverket

Komplettering av överklagande av Trafikverkets beslut 2019-10-01 om vägplan för ombyggnad av E22 Malmö – Kristianstad, delen tpl Gastelyckan – tpl Lund Norra i Lunds kommun (**breddning till 6-filig motorväg, m m**)

HSB bostadsrättsförening Djingis Khan i Lund (föreningen, Djingis) har tidigare kommit in med överklagande och yrkande samt begärt anstånd med att ange grunderna för överklagandet. Härmed överlämnas dessa.

GRUNDER FÖR ÖVERKLAGANDET

Sammanfattning

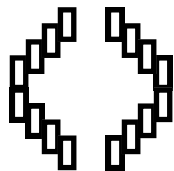
Vägplanen strider mot svensk klimatlag och klimatmål för trafiksektorn. Beslutet att anta planen behöver därför hävas. Regeringen är vid sin prövning bunden vid klimatlagen. Argumentet att E22 är riksintresse för sin koppling till det europeiska vägnätet är otillräckligt som argument för utbyggnad eftersom även det europeiska transportsystemet behöver anpassas till klimatförändringarna med överföring av trafik från väg och flyg till transportsätt med lägre utsläpp som järnväg och sjöfart.

Underlaget är mycket bristfälligt och kan inte ligga till grund för beslutet. Planen har stora brister vad gäller underlag för klimatpåverkan men även vad gäller buller och luftföroreningar. Riskavvägningar för hälsopåverkan saknas helt.

Barnperspektivet är helt otillräckligt i vägplanen och närliggande bostadsområden mycket barntäta. Bullernivåerna kommer att öka avsevärt och gör det också för varje ny utbyggnad i området. Utbyggnad av E22 medför en ökning av tillfartslederna, som går längs med vårt bostadsområde. Trafikverket har inte alls tagit hänsyn till kumulativt buller från dessa.

Klimatpåverkan

Inrikes transporter står för ungefär en tredjedel av Sveriges klimatpåverkande utsläpp. Till år 2030 ska transportsektorns klimatpåverkan minska med 70 procent, jämfört med år 2010. Av riksdagens åtta partier står sju bakom detta mål. Men målet ser inte ut att klaras på långa vägar. Ändå vet vi att detta mål inte är tillräckligt för att hålla temperaturökningen nere till



Brf Djingis Khan

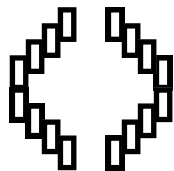
1.5 eller ens 2 grader. Trots det akuta läget har vägtrafikens klimatpåverkande utsläpp jämfört med 2010 minskat med endast ca 18 procent. Efter en period av långsam minskning sedan 2010, skedde enligt uppgifter från Trafikverket en *ökning* av vägtrafikens utsläpp år 2018, med preliminärt 0,5 procent beroende på ökad lastbilstrafik. Åtgärderna för elektrifiering av personbilsflottan, energieffektivisering och biodrivmedel, som elcykelsubventioner, delfinansiering av laddinfrastruktur, förmånsregler för bilar som klimatstyrmedel, färre parkeringsplatser, osv räcker alltså inte för att kompensera för den ökade trafiken. För att nå klimatmålet om att minska utsläppen av växthusgaser från trafiken med åtminstone 70 procent behöver utsläppen, enligt Trafikverkets egen analys, fortsättningsvis minska med 8 procent per år, varje år fram till 2030. I Trafikverkets PM 21 februari 2019 sägs att trafiken behöver minska med 10-20% till 2030. I denna beräkning har Trafikverket redan räknat med teknikförbättringar och att bättre bränslen är på gång. Dessutom står det att all ökning av personresande bör tas ut på kollektivtrafik, cykel och gång. Att bredda E22 i syfte att bereda väg för en beräknad trafikökning, är mot denna bakgrund helt förkastligt. Ökningarna i området borde sättas till ett tal lägre än noll – åtminstone räknat på resande i och kring storstadsområdet Malmö – Lund.

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 (s.k. inducerad trafik) är risken stor att prognosen blir en självuppfyllande profetia om den används som utgångspunkt i planeringen.

Den överklagade vägplanen utgår alltså från, och banar vägen för, en *trafikökning*, som om det inte skulle gå att undvika en ökning och det måste beredas väg för denna. Men de nationella och europeiska klimatmålen förutsätter snabba utsläppsminskningar och förutsätter även minskningar av trafiken som sådan. Vägplanen är därför helt orimlig. Det är anmärkningsvärt att klimatfrågan över huvud taget inte utreds i ärendet, t.ex. hur mycket utsläppen av växthusgaser skulle öka vid olika trafik- och teknikscenarier. Redan detta är skäl att häva planen.

Trängseln på E22 under rusningstid löses inte med utbyggnad, eftersom det bara kommer att göra bilen och lastbilen snabbare än alternativen, och därmed locka fler människor att ta bilen istället. Utgångspunkten för planeringen måste vara att gynna framkomligheten och ekonomin för den trafik som är ett alternativ till att köra en egen bil, men ändå har Trafikverket avfärdat möjligheten att vika en trafikled åt en bussfil.

Trafikverket synes inte ta hänsyn till ovanstående och i ärendet åtminstone redovisa ett aktuellt underlag och en aktuell bedömning, som ställs i relation till riksdagens nämnda beslut. Den för vägen framtagna klimatkalkylen är missvisande då den omfattar utsläpp från byggfas, drift och underhåll men inte själva användningen av vägen och den fordonstrafik den genererar. Trafikverkets planprövare har uppgett i e-post till våra grannar BrF Spexaren, att det honom veterligen inte finns någon kalkyl rörande utsläpp från trafiken på den färdiga vägen. ”Eftersom Trafikverket inte styr över hur vägen används är det mycket svårt att beräkna hur utsläppen från trafiken påverkas. Det finns säkerligen övergripande kalkyler om trafikens utveckling och utsläpp överlag men det är inga handlingar som jag har eller som



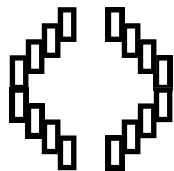
Brf Djingis Khan

finns i ärendet.” Uttalandet är högst anmärkningsvärt! Trafikverket kommer ju genom utbyggnad styra mot en ökad användning av vägen. Tekniska lösningar och nya drivmedel räcker inte för att nå hållbara urbana transporter och minskade klimatpåverkande utsläpp från transportsektorn. Vi kommer även att behöva minska den totala transportvolymen och reslängden. Vilken infrastruktur som byggs påverkar våra val av transportsätt. Fler, bredare och snabbare vägar stimulerar till mer vägtrafik, även om sambanden ibland inte syns förrän på längre sikt.

I Klimatpolitiska rådets årsrapport från mars 2019 slås fast att de klimatpolitiska målen inte nås med nuvarande politik, att ”en del av förklaringen finns i nuvarande lagstiftning och regelverk”. Vi menar att orsaken är en fortsatt tillämpning av lagarna i form av ”business as usual”, med bristande underlag och utan hänsyn till klimataspekterna (inklusive den ökade bullerbilden), som är problemet. En annan tillämpning ryms inom lagstiftningen.

Vid prövning av ärenden enligt väglagen ska tillämpas 2-4 kap. och 5 kap. 3-5 §§ miljöbalken (3 a § väglagen) och fastställande av vägplan ska jämföras med meddelande av tillstånd enligt miljöbalken. Dessa försiktighetsmått ska vidtas så snart det finns skäl att anta att en verksamhet eller åtgärd kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Av 2 kap miljöbalken framgår bland annat att verksamhetsutövaren ska iaktta de *begränsningar* som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Bästa möjliga teknik ska användas, och då avses teknik i en vid tolkning, där exempelvis järnväg eller bussfil kan anses utgöra bästa möjliga teknik, snarare än utbyggnad av väg. Trafikverkets uppdrag är brett och då ska utredningen och val av transportalternativ också vara brett – inte ske i stuprör. I andra kapitlet finns också den s k stoppregeln: En verksamhet eller åtgärd befaras föranleda skada eller olägenhet av väsentlig betydelse för människors hälsa eller miljön, även om sådana skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått vidtas, får bedrivas eller vidtas endast om regeringen finner att det finns *särskilda skäl*. En verksamhet eller åtgärd får inte bedrivas eller vidtas om den medför risk för att ett stort antal människor får sina levnadsförhållanden väsentligt försämrade eller miljön försämras avsevärt. Vi menar att klimathotet, som vägtransporter har en stor skuld för, är en sådan olägenhet av väsentlig betydelse. Det är mänsklighetens hittills största hot och behovet av en snabb samhällsomställning är skriande. Varje åtgärd är av betydelse. Det finns mot bakgrund av detta inte några särskilda skäl för att E22 ska byggas ut. Tvärtom, det är dags för regeringen att med stöd av klimatlagen vända ”business as usual”. En sådan vändning, en ny praxis, ryms inom väglagens bestämmelser.

IPCC (representerande världens samlade expertis inom klimatområdet) har i sin rapport rörande 1,5-gradersmålet visat på behov av en snabb omställning av klimatpåverkande verksamheter. Trafikverket har även självt tagit fram ett PM 21 februari 2019 som visar på behov av trafikminskningar och utsläppsminskningar i en med historiska mått mätt mycket snabb takt. Att utbyggnaden av E22 genom Lund motverkar en sådan omställning är inte svårt att räkna ut. Ingenting av detta nämns i ärendet. Vår tids viktigaste miljöfråga förbigås helt.



Brf Djingis Khan

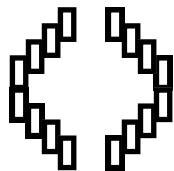
I väntan på ett sådant paradigmskifte tas ett litet steg i rätt riktning den 1 april 2020. Trafikverket använder sig av den särskilda expertgruppen ASEK när de prissätter kostnader i sina infrastrukturprojekt. Längre har expertgruppen beräknat klimatrisk till låga 1,14 kr/kg utsläppt koldioxid (motsvarande den svenska koldioxidskatten). Som ett resultat av regeringsuppdraget att utreda lämpliga åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg (Garberg, Bengtsson & Martini 2019) ska detta schablonbelopp höjas till 7 kr/kg koldioxidutsläpp. Den nya värderingen baseras på den maximala nivån av reduktionspliktsavgiften, ett styrmedel som minskar utsläppen från transporter. Varje kilo koldioxid som inte släpps ut ska alltså värderas som 7 kronor i samhällsekonomisk vinst! Därtill pågår enligt samma rapport en översyn av prissättningen av luftföroreningar, vilket bl.a. inkluderar slitagepartiklar eller s.k. vägdamm.

Trots att ASEK-gruppen fortfarande värderar bilisters restid mycket högre än tåg- och bussresenärers (93 kr/tim jämfört med 74 respektive 57 kr/tim) kommer den nya prissättningen på koldioxidutsläpp att få ett stort genomslag vid samhällsekonomiska bedömningar av kommande samhällsprojekt och, i förlängningen, hur politiker planerar för en ny verklighet där transportsektorns växthusgasutsläpp tillåts minska i den takt och i den omfattning som krävs för att klimatförändringarnas förödande effekter ska kunna undvikas. Fram till den 1 april 2020 finns dock risk för att det tas fram fler samhällsekonomiska analyser som den som utförts för föreliggande vägplan.

I vägplanbeskrivningens redovisning av den samlade effektbedömningen anges att de samhällsekonomiska beräkningarna visat på en hög samhällsekonomisk lönsamhet. Målkonflikter redovisas pliktskyldigast och där väljer Trafikverket att trycka på att vägutbyggnaden i ett kortare perspektiv innebär minskade koldioxidutsläpp till följd av minskad köbildning. Vinsterna med dessa minskade koldioxidutsläpp anses av Trafikverket vara så stora att de kommer att väga upp för att vägplanen i ett längre perspektiv "[...] motverkar, eller i alla fall inte bidrar, till den större omställning till fossilfria eller koldioxidsnåla transportslag som skulle behövas för att bryta vägtransporternas stora andel av de samlade koldioxidutsläppen" och att dess "positiva påverkan på den ekonomiska hållbarheten kan i viss mån motverkas av en negativ påverkan på den ekologiska hållbarheten".

Att Trafikverket verkligen menar allvar med att den minskade köbildningen väger upp att ökade trafikmängder byggs in i vägtrafiksystemet framgår när projektets överensstämmelse med lokala respektive nationella miljö kvalitetsmål ska redovisas (det är bara de lokala målen som redovisas i vägplanbeskrivningen, de nationella målen återges endast i miljökonsekvensbeskrivningen). Projektet bedöms ha en positiv inverkan på lokala mål om minskad klimatpåverkan medan det enligt redovisningen i miljökonsekvensbeskrivningen varken bidrar eller motverkar till att det nationella miljö kvalitetsmålet om begränsad klimatpåverkan uppnås. Bedömningen är här densamma som för nollalternativet år 2040 (låt vara att bedömningsskalan endast är tregradig)...

Vägplanen är strukturerande för trafikflödena inte bara i Östra Lund utan också i grannkommuner och i regionen. Ett antal kommuner förutom Lund har deltagit i planeringen av E22. Skånsk trafikplanering påverkar planering även i grannländer. Det är därför inte



Brf Djingis Khan

långsökt att påpeka att påverkan av riksintressen i andra kommuner genom höjd havsytta borde ha utretts, även om klimatfrågan är en global angelägenhet måste också Sverige bidra. Annars kan vi inte förvänta att andra parter tar sitt ansvar. Riksintressen för naturvård hotas således i Vellinge kommun (Falsterbohalvön), Malmö kommun (strandängar i väster), kustnära områden i Lomma, Helsingborgs kommun (Örby ängar mfl). Härtill kommer hot mot flera Natura 2000- områden längs Öresund, samt förvärrad situation vad gäller erosion med stora kostnader och egendomsförluster som följd. Vidare är även Malmö Hamn av riksintresse. Hamnen påverkas i hög grad när havsytan höjs. Vi vill också erinra om att det bara var med ca 10 cm marginal som vi räddades från att havsvatten strömmade in i Citytunneln i Malmö i samband med en högvattensituation i Öresund för några år sedan.

Kustkommunerna i Skåne lägger ned stora resurser på planering, vallar och kustskydd, allt medan Lunds kommun och Trafikverket inte ens avkrävs ett underlag för beräknade utsläpp av växthusgaser från trafiken vid sina motorvägssatsningar. Det strider ju mot allt rättstänkande och all logik.

Så - Vi är självfallet medvetna om att E22 utgör ett riksintresse för kommunikation och att tillgänglighet lättast mäts i restidsvinster. Men att, som i miljökonsekvensbeskrivningen, först redogöra för det klimatpolitiska ramverket och dess klimatlag som lagfäster att regeringens politik ska utgå från klimatmål som nettonollutsläpp av växthusgaser till 2045 och minskade utsläpp från inrikestransporter med 70 procent till 2030, och sedan hävda att utbyggnaden av E22 genom Lund är förenligt med dessa, det är mer än magstarkt. Att det dessutom sker på föråldrade grunder är beklagansvärt. De samhällsekonomiska beräkningarna bör göras om och den här gången baseras på den nya schablonkostnaden 7 kr/kg utsläppt koldioxid. Tills så har skett borde bara klimataspekten vara skäl nog för regeringen att häva beslutet om fastställelse av vägplanen!

Referenser:

Garberg, B, Bengtsson, M & Martini, V. (2019). Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg : Redovisning av regeringsuppdrag. Borlänge: Trafikverket.

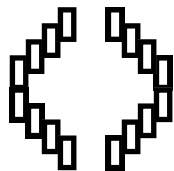
Naturvårdsverkets web, Transporterna och miljön

Goodwin, P. (1996). Empirical Evidence on Induced Traffic. Transportation, 23 (1), 35-54.
Skubla, C, Goldmann, M, Debattartikel 2019-04-30 i Ny Teknik, Utsläppen från trafiken ökar – nu krävs obekväma lösningar

Trafikverket (2016a). Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser - med fokus på transportinfrastrukturen. Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket (2019). Ökad lastbilstrafik bakom utsläppsökning 2018. (PM, 2019-02-21)
Vägverket, Region Skåne, Malmö stad, Helsingborgs kommun & Lunds kommun (2008).

SydKap – Kapacitetsanalyser i sydvästra och västra Skåne.



Brf Djingis Khan

Naturvårdsverket, Referat av vetenskaplig hearing 160219: Infrastrukturplaneringens roll för hållbara urbana transporter och minskad klimatpåverkan.

Luftföroreningar

Luftföroreningsutredningarna är så föråldrade och av så låg kvalitet att de inte kan användas som underlag. Redan när de presenterades första gången (mätningar ca 6 veckor i Vikingaparken) bedömdes de på goda grunder vara föråldrade och icke representativa. Efter klagomål skedde kompletteringar med andra undersökningar men inte heller dessa var väl anpassade till aktuella frågeställningar och saknade viktig information om koordinater, parametrar, statistiska mått m.m. Varken de enskilda undersökningarna eller kombinationen av dem är tillräckliga för att bedöma förväntad påverkan. Luftföroreningsutredningen bör också göras om.

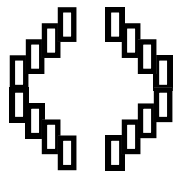
Trots bristerna framkommer att halterna av luftföroreningar kommer att öka och 2040 vara högt över målen. Utvärdering bör ske i första hand mot de nationella målen, särskilt med tanke på att det ligger en förskola intill vägen och att det bor jämförelsevis många små barn i området. Se Mark- och miljööverdomstolens dom 2011-04-19, M 4256-10, om tillämpningen av miljömålen för miljöer där barn vistas.

Buller

Trafikbullret från E22 upplevs som alltmer störande i området. Om planen genomförs kommer bullret efter en första nedgång, att öka igen. Trafiken behöver minska och/eller minska hastigheten. Bostadshuset tillhörande föreningen Djingis Khan är, som vi framfört tidigare, av lägre kvalitet och mycket svåra att bullerskydda eller isolera av annan anledning: Området byggdes blixtnabbt år 1971, husen anlände i moduler med tapeter och allt. Utformningen i ”byggmoduler” begränsar våra och Trafikverkets möjligheter att göra fasadändringar för att skydda inomhusmiljön mot bullret eftersom fasaddämpningen är mycket låg och inte möjlig att förbättra. Åtgärder mot buller måste istället göras vid källan.

Vi ifrågasätter bullerberäkningarna. De tar inte hänsyn till trafik på kommunala vägar eller till nyttillkommande kommunal spårtrafik, bara till E22, varför bullernivåer underskattas och bullerskydd troligen underdimensioneras. Det är vidare att märka att förskolan Uarda enligt utredningen kommer få bullernivåer långt över riktvärden oavsett skydd. Det är dessutom att märka att bron där E22 passerar över Lundalänken/Sölvegatan redan nu försetts med bullerskydd som enligt boende dock är för klent både på höjden och på bredden. Oro finns för att utformningen bullerskyddet över bron inte blir professionellt bedömt och utfört vare sig av Trafikverket eller kommunen, som i princip hänvisar till varandra. Yrkandet är att motorvägsutbyggnaden inte kommer till stånd och bullerutredningarna behöver i alla händelser göras om.

I fastställelsebeslutet (Trafikverket 2019) redovisas Trafikverkets kommunikering under fastställelseprövningen, vilka ytterligare yttranden som då inkom och hur Trafikverket bemöter dessa. Vi reagerar på att synpunkten om att hänsyn inte tagits till buller från en nyanlagd spårväg bemöts med att allt buller från statlig infrastruktur vägs in när bullernivån



Brf Djingis Khan

beräknas och att det för kommunala anläggningar såsom spårvägen är kommunen som har ansvaret för att klara riktvärdena. Om närboende får bullernivåer över riktvärdena, vad hjälper det dem att bullret härrör både från statlig och kommunal infrastruktur? Och i vilket lagrum anges att Trafikverket bara behöver beakta buller från statlig infrastruktur?

Vid tillståndsprovning av en grupp med tio vindkraftverk där det redan fanns andra vindkraftsetableringar innebar domslutet att verksamheten var tvungen att sänka begränsningsnivån för ekvivalent ljudnivå vid vissa ljudkänsliga punkter (Mark- och miljööverdomstolens dom den 27 april 2017 i mål M 2917-16). Detta för att säkerställa att den kumulativa ljudnivån från tillståndsgivna vindparker inte skulle överstiga uppställda begränsningsvärden. Verksamheten behövde anpassa sina bullernivåer till det utrymme 'som fanns kvar' så att säga. Oss veterligen är spårvägstrafiken redan igång när det är dags för vägtrafiken att släppas på en utbyggd E22 och då borde resonemanget ovan även kunna appliceras på föreliggande projekt.

Trafikverkets egen handbok för upprättande av miljökonsekvensbeskrivningar (Trafikverket 2011) ger inte mycket vägledning i hur kumulativa effekter ska beaktas. Dock anges det däri att "[f]ör att fånga upp kumulativa effekter bör man ha ett nära utbyte med andra parter som kan bidra till sådana, till exempel kommunen, markägare eller verksamhetsutövare. Fokus ligger på miljökvaliteten och hur den sammantaget påverkas".

Sett i ett större hållbarhetsperspektiv är det ju också så att om varje effekt och konsekvens behandlas för sig får man en ofullständig bild av planens miljökonsekvenser. Först i arbetet med de kumulativa effekterna och konsekvenserna ges möjlighet att se helheten och göra en bedömning utifrån långsiktigt hållbar utveckling. Bullerberäkningar bör göras om och den här gången även inkludera kumulativa effekter av kommunal infrastruktur, inte minst framtida trafikökningar på närområdets kommunala vägar.

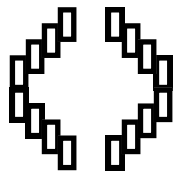
Referenser:

Trafikverket (2011). Miljökonsekvensbeskrivning för vägar och järnvägar : Handbok metodik. Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket (2019). Fastställelse av vägplan för ombyggnad av väg E22 Malmö Kristianstad, delen trafikplats Gastelyckan – trafikplats Lund Norra, i Lunds kommun, Skåne län. (TRV 2019/36861)

Hälsoriskutredning

På nationell nivå är det sammanlagt långt fler som får sina liv förkortade på grund av luftföroreningar (7600 förtida döda i Sverige per år) och buller (300/år) än av trafikolyckor (ca 300/år). Man kan därför inte utan vidare använda risken för fler trafikolyckor som motiv för motorvägsutbyggnaden utan att jämföra detta med risken för påverkan av luftföroreningar och buller vid 70 % trafikökning. En hälsoriskutredning borde ha gjorts där dessa och ev andra faktorer vägs mot varandra, men det saknas.



Brf Djingis Khan

Barnkonventionen

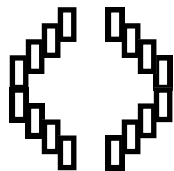
Barnperspektivet är inte närmare utrett eller tillgodosett. Barn och unga samlas över hela världen genom FFF för att kräva att vuxna tar hänsyn till deras berättigade oro inför de snart okontrollerbara klimatförändringarna. Deras framtid är under hot. Det är förvånande att detta inte alls diskuteras i planen. Vidare borde diskuteras att barn är mer känsliga för luftföroreningar än vuxna och att detta enligt Naturvårdsverket innebär att man bör utgå från de nationella miljömålen snarare än miljö kvalitetsmålen vid bedömning av påverkan på barns hälsa. Vidare borde säkerhetsfrågor behandlas mer utförligt (ev. förekomst av tung trafik och farligt gods nära förskolor samt gång- och cykelbanor).

Alternativa lokaliseringar och utformningar, bästa möjliga teknik

Att lösa trängsel genom motorvägsutbyggnader och motorvägsavfarter är ett föråldrat sätt att trafikplanera. Praktiskt och vetenskapligt är det visat att detta bara inducerar mer trafik, vilket snart medför än mer trängsel och behov av ytterligare vägutbyggnader.

Som alternativ till projektet bör utredas och genomföras trafik- och samhällsplaneringsåtgärder i Östra Lund (Miljöanpassat transportsystem) som utgår från det av riksdagen fastställda klimatpolitiska ramverket med klimatlag och klimatmål, Parisavtalet och IPCC:s underlag rörande det s.k. 1,5 gradersmålet. Underlag bör också vara kommunens egna beslut om planeringsunderlag såsom Lundaeko och Lundamats och kommande revideringar av dessa. Trafikverkets eget PM från 21 februari 2019 och Region Skånes mål om fossilfrihet år 2020 bör också beaktas. En av förutsättningen bör då vara en strävan mot minskad trafik. Minskad trafik skulle bidra till att lösa problemen med såväl trängsel som buller, luftföroreningar, arealanvändning, säkerhet och behovet av snabbt minskande koldioxidutsläpp.

Arbete med miljöanpassat transportsystem kan vara mer komplext än annan planering eftersom många olika styrmedel behövs och eftersom det behöver ske integrerat med samhällsplaneringen i övrigt. På lång sikt är det dock resursbesparande. De metoder som står till buds är dels tekniska, dels sådana som rör stadsplanering och beteenden. Exempel på insatsområden är fler satsningar till stöd för miljövänliga trafikslag såsom kollektivtrafik, cykel, elcykel och gång, trafikregleringar och trafiktekniska åtgärder, logistiklösningar för kombination av olika färdssätt såsom cykel/buss och buss/spårtrafik, ekonomiska styrmedel såsom trängselskatter, miljözoner, vägavgifter, kollektivtrafikavgifter och parkeringsavgifter, beteendeförändringar och påverkan av resvanor genom information i skolor och på arbetsplatser, stöd för samåkning, stöd för bilpooler, och för godstrafikens kan nämnas stöd för rationella lösningar genom ökad samdistribution av varor, utnyttjande av returfrakter m.m. Samhällsplaneringen kan bidra genom att nya bostäder läggs där kollektivtrafik finns och minskat resbehov genom samplanering av bostäder och arbetsplatser. Trafikomställningar av denna typ sker i många städer. Det bör vara möjligt också i Lund. I förevarande vägplanerande är många möjligheter som givit goda resultat i andra fall dock ännu oprövade.



Brf Djingis Khan

Såvitt bekant har man kunnat undvika utbyggnad av motorväg E6 nära Lund genom en kombination av trafiktekniska åtgärder och trafikreglering.

Ovan lämnade synpunkter har delvis samordnats med synpunkter som tidigare lämnats av andra personer på området och av styrelsen för samf. Spexaren.

För bostadsrättsföreningen Djingis Khan, enligt fullmakt

Andrea Hjärne