



LUNDABYGDENS
NATURVÅRDSFÖRENING

YTTRANDE

Datum 2006-02-23

Till Tekniska förvaltningen
Byggmästaregatan 4
222 37 LUND

Remissvar på LundaMaTs II

Lundabygdens Naturvårdsförening avger följande yttrande på LundaMaTs II. Yttrandet inleds med några generella kommentarer och därefter sammanfattas synpunkterna i punktform och sist följer motivering och förklaring till ståndpunkterna samt ett allmänt resonemang.

Inledningsvis vill vi i LNF framhålla att vi är imponerade och glada över att Lunds kommun har tagit fram ett sådant gediget och framåtsträvande dokument med stora förtjänster.

Generellt vill vi framföra kritik på att åtgärderna inte har prioriterats. Följande bör kunna tillämpas för att kunna prioritera bland förslagen i LundaMaTs och alla de förslag som remissinstanserna kan tänkas hitta på:

1. Vad ger mest för pengarna (t ex minskning av förorening/kr)?
2. Vad är de allvarligaste problemen som behöver åtgärdas?
3. Vilka åtgärder medför förbättringar på flera områden?
4. Vilka är lätta att genomföra?

En utvärdering av LundaMaTs I bör genomföras av oberoende extern utvärderare. Det ökar trovärdigheten och ger mer tyngd åt LundaMaTs II. Vidare menar LNF att LundaMaTs innehåller spännande förslag och en god vilja som också har en potential att utvecklas ytterligare. En dialog med statsmakterna bör inledas om vilka statliga åtgärder som kan genomföras på transportområdet. Låt LundaMaTs intentioner och potential bli en förebild och inspirationskälla för landet. Större kommunala aktiviteter bör ha en tydlig och genomtänkt taktik för att minska transporterens miljöpåverkan. Det är ett bra sätt att marknadsföra Lund och LundaMaTs!





LUNDABYGDENS
NATURVÅRDSFÖRENING

YTTRANDE

LNF föreslår vidare:

1. Att restidskvoten för cykel/bil stadsdelscentrum till tätortscentrum skall sättas lägre än 1,5 och restidskvoten för kollektivtrafik/bil vid nyexploatering bör sättas lägre än 2 (2.3) Ambitionen att öka cykelns effektivitet bör med andra ord öka.
2. Att en ny pågatågsstation vid Klostergården beaktas i planeringen (för djupade översikts- och detaljplaner etc) (4.7).
3. Att förarlösa transportsystem utreds (spårtaxi/spårbuss). I detaljplaneläggning skall det avsättas utrymme för sådana system (4.7).
4. Att cykelvägar och cykelstråk ses över när det gäller utmärkning, snöröjning, 90-graderssvängar. Varför inte "sätta Lund på kartan" med mer praktiska cykelställ (bredare) med tak på strategiska platser (4.7)?
5. Att kollektivtrafiken till byarna utökas, särskilt kvällar och helger.
6. Att förutsättningarna för en trådbuss (lägre buller och mindre avgaser) genom centrum utreds och beaktas i planering (7.4).
7. Att flera olika förslag bör tas fram på hur byte av färdmedel kan underlättas vid Lunds central. Flera möjligheter att utnyttja utrymmet ovanför tågen för resecentrum och väntsalar finns medan gaturummet kan nyttjas för att skapa spelrum för kollektivtrafiken.
8. Att potentialen i reseplaneringen med bl a IT bör utnyttjas. T ex kan det på perronger och i tågen som ankommer till Lunds station upplysas om när bussar avgår (i verkligheten).
9. Att mål för luftkvalitet tas med.
10. Att det blir möjligt för allmänheten att tanka biogas i Lund.
11. Att metoder för att premiera intresset för miljöbilar bör utvecklas.
12. Att långsiktigt hållbar drift prioriteras lika högt som investeringar och beteendeförändringar.
13. Att LundaMaTs infogas i kommunens befintliga ledningssystem och att det tydligt framgår vem som ansvarar för vad.

Bakgrund och motivering

En långsiktigt hållbar utveckling kräver ett långsiktigt engagemang. Detta gäller både införande och drift. Det sammanlagda resultatet blir inte bättre än vad de svagaste delarna tillåter. I alltför många delar av utredningen och även i dagens verksamhet verkar den långsiktiga satsningen på driftsfrågor ha krympt kraftigt. Om man t.ex. inte håller cykel- och gångvägar i gott skick på vintern kommer färre personer att vilja cykla hela året eller att vilja gå till tåget, bussen eller skolan på vintern.





**LUNDABYGDENS
NATURVÅRDSFÖRENING**

YTTRANDE

Det långsiktiga engagemanget kan också ifrågasättas om alltför många åtgärder genomförs i projektform. Eftersom projekt är kortlivade företeelser kan många viktiga framsteg hindras av att man kräver alltför snabba resultat och att man lägger ner projekten om sådana uteblir. Många av de föreslagna åtgärderna kräver att lundaborna ställer upp på nya idéer och ändrar sitt beteende. Arbete med sådan inriktning måste få ta tid.

En viktig förutsättning för kommuninvånarnas engagemang är att de förstår vad som är på gång och varför. Utredningen är förvisso mest avsedd för internt bruk, men dess språk kan komma att spridas till en större krets. Det är viktigt att man uttrycker sig enkelt och att man t.ex. inte använder etablerade ord i nya betydelser. LNF menar att åtminstone orden reform, Mobility Management och intermodal i den betydelse de har i rapporten bör bytas ut. Förståelsen internt i kommunen ökar om man använder samma ord för samma sak i alla förvaltningar.

Det är väl motiverat att gångtrafik har blivit ett eget insatsområde (reform). De föreslagna projekten är bra. De äldres situation är alltför luddigt beskriven på flera ställen. Om de kan röra sig utomhus året runt till hög ålder, kommer de att må bättre och kräva mindre sjukvård. De föreslagna projekten måste kompletteras med denna inriktning främst när det gäller skötsel och åtgärder som förhindrar olyckor. Nyckeltal som följer olycksutvecklingen bör införas om sådana saknas.

I kapitlet om verksamheternas transporter konstaterar utredningen bl.a. att tunga fordon är kraftigt överrepresenterade när det gäller hälsofarliga utsläpp och svåra trafikolyckor. De åtgärder som föreslås löser bara till en del dessa problem. Haverier med kemikalieinnehållande tankbilar ger upphov till betydligt större utsläpp än motsvarande utsläpp från tåg, eftersom tankarna på tågvagnar sällan går sönder. Kommunen bör genomföra en noggrann och brett upplagd miljökonsekvensbeskrivning innan man binder upp sig för ett yttre godsspår. I övrigt innehåller kapitlet ett stort antal välmotiverade förslag som förhoppningsvis kommer att genomföras. Det är dock oklart om förslagen generellt gäller även för kommunens egen verksamhet. Bullerfrågorna har fått en seriösare behandling, vilket är på tiden.

Det är viktigt att de organisatoriska frågorna kring LundaMaTs får en tillfredsställande lösning så att inte välbehövliga långsiktiga åtgärder uteblir på grund av otydliga ansvarsförhållanden eller otillräckliga resurser. LNF har inte tillräcklig kännedom om hur dagens arbete bedrivs för att kunna ge några råd. Eftersom de föreslagna projekten så snart som möjligt ska bli en del av den ordinarie driften, verkar det oklokt att skapa ett separat ledningssystem för LundaMaTs.

LNF uppskattar att de arton målen i LundaMaTs är konkreta och möjliga att följa upp. Det är positivt att det finns långsiktiga mål, samtidigt som det finns kortsiktiga mål som påminner om att vi måste börja göra något nu om vi ska nå de långsiktiga målen. Det vi tycker brister är att inga mål





LUNDABYGDENS
NATURVÅRDSFÖRENING

YTTRANDE

för luftkvalitet tagits med. För oss är det uppenbart att bättre luftkvalitet ingår i hållbar utveckling. Enligt texten på sidan 19 bör parametrar för luftkvalitet därför inte vara indikatorer utan mål. Miljöförvaltningen i Lund har länge gjort mätningar av luftkvaliteten, och utgångsläget är väl känt. Det finns också nationella mål för vad som kan anses vara god luftkvalitet (www.miljomal.nu), så vi vet vad vi bör uppnå.

När det gäller biltrafik konstateras på sidan 80 att "Den enskilt viktigaste åtgärden är ökad användning av miljöfordon och alternativa bränslen". I förhållande till detta uttalande är skrivningarna om biogas allt för vaga. Det är viktigt att inte missa vägen av intresse för miljöbilar som just nu sveper över Sverige. När mer än 12 % av inköpta nybilar i januari 2006 var miljöbilar får Lund inte missa tillfället. Informationsarbetet för att öka andelen miljöfordon kommer att låta ihåligt om det inte är möjligt att tanka biogas i Lund. Det är extra pedagogiskt om man kan köra avfallstransportbilar på biogas eftersom man då visar exempel på ett kretslopp.

Detaljerade kommentarer

2.3 Mål för ett hållbart transportsystem i Lund

Tillgänglighet (s 21)

Målet om att restidskvoten cykel/bil ska vara mindre än 1,5 för resor till stadsdelscentrum och tätortscentrum har för låg ambitionsnivå. Det ska gå fortare än så att ta sig fram per cykel på korta avstånd. Målet att restidskvoten för kollektivtrafik/bil ska vid nyexploatering vara mindre än 2,0 för resor till stadsdelscentrum och tätortscentrum är också för svagt.

4.7 Projekt 6: Stadsutveckling

Delprojekt 4: Bedömning av förslag till stora infrastrukturprojekt

Förlöst linjesystem, s.k. spårtaxi

LNF föreslår att Lunds kommun utreder möjligheterna att, eventuellt i samverkan med andra kommuner, långsiktigt satsa på spårtaxi i enlighet med förslag från regeringens utredare Stefan Edman i SOU (2004:19). Poängen med ett förlöst system är att det kan vara tillgängligt dygnet runt och att det har stor kapacitet.

LNF föreslår att Lunds kommun snart försöker få till stånd ett spårtaxisystem mellan stationen, lasarettet och med några förgreningar på universitetsområdet. Med ett sådant system skulle Lund kunna bli ett unikt föredöme.





LUNDABYGDENS
NATURVÅRDSFÖRENING

YTTRANDE

6.3 Projekt 13: Förbättrad infrastruktur

LNF anser att Lunds kommun måste se över de sk färgade cykelstråken. Dessa kanske lämpar sig för cykling med barn, men är inte alltid de vägar som arbetspendlarna väljer. Snöröjningen vintertid är också en klar indikator på att de utmärkta cykelstråken inte är de viktigaste. När vi vill locka människor att arbetspendla per cykel är det väsentligt att det finns goda och gena cykelstråk som är lätta att hitta. Vi håller med om att vägvisningen inom staden behöver utvecklas.

I arbetet med att identifiera felande länkar i cykelvägnätet bör man även bygga bort 90-graderssvängar eller i varje fall skylta upp dem mycket tydligt. En nybliven arbetspendlare kan lätt villa bort sig på sådana platser och den erfarna kanske undviker en säkrare men svårcyklad väg. Problemen med kombinationen cykelvägar och gågator bör uppmärksammas.

En punkt som våra medlemmar tar upp spontant är utformningen av cykelställen. Man upplever att det är för trångt i dem. Vi vill ha en ny och större norm för avståndet mellan cyklarna.

En faktor som kan hindra människor från att ta cykeln är dåligt väder. Man kan underlätta för cyklisterna genom att bygga enkla tak över centrala cykelställ.

6.5 Projekt 15: Nya koncept för ökad cykling

LNF är positiv till det stora antalet åtgärder som föreslås. Vi tycker det är viktigt att analysera var hindren för ökad cykling finns, dvs. varför man väljer andra färdssätt (framför allt när man väljer bilen).

Speciellt punkten "Cykla till butiken" tycker vi är viktig. Både befintliga och nya butiksområden måste vara ordentligt skyltade, cykelställen ska ligga nära ingången och gärna ha ett enkelt tak så att man slipper lasta sina saker i regn. Det behövs också information om hur andra gör för att lösa cyklistens vardagsproblem. Man kanske kan samla sådan information och ge ut en trycksak med goda råd (men inte pekpinnar).

7 Kollektivtrafik

Tågresandet vid Lunds C omfattar redan i dag 25 000 resenärer per vardag (källa Skånetrafiken). Med ett relativt måttligt antagande (också enligt Skånetrafiken) om en ökning med 7% om året kommer resandet att fördubblas på tio år, dvs till år 2016.

Den förväntade stora ökningen av det kollektiva resandet ställer stora krav på utformningen av Lunds central. De människor som pendlar ska för det mesta vidare med buss eller cykel och möjligheterna till byten måste byggas ut kraftigt (se punkt 7.7 nedan).





**LUNDABYGDENS
NATURVÅRDSFÖRENING**

YTTRANDE

7.3 Projekt 18: Utvecklad kollektivtrafik för pendling

Det är viktigt att inom en snar framtid förbättra kollektivtrafiken inom hela kommunen. Vi föreslår att vissa, åtminstone varannan, tur på buss linje 166 ska utsträckas till Genarp i ena riktningen och till Revingeby i den andra. Framför allt måste dessa orter få god kollektivtrafik även på kvällar och helger.

7.4 Projekt 19: Utvecklad stadstrafik

Trådbuss genom centrum

Vi håller med om att stadstrafiken i Lund behöver en översyn så att vi både får god tillgänglighet till centrum och mindre tung busstrafik. LNF vill därför föreslå att man utreder en trådbusslinje genom centrum.

7.7 Projekt 22: Utvecklade möjligheter att byta färdmedel

LNF håller med om att det ska vara lätt att ta sig fram kollektivt. Framför allt Lunds C behöver förbättras så att den som anländer med tåg har lätt att hitta vidare.

Vid Lunds C finns redan restauranger och butiker. För att göra kollektivtrafiken mer attraktiv bör man satsa på ett resecentrum med mer väntutrymme under skyddande tak, t ex ett slags perronger för dem som väntar på bussen. Det vore också önskvärt med en ny väntsal som placeras tvärs över spåren och med hissar till perrongerna ungefär i läge med den nuvarande gång- och cykelbron. Denna bör också förlängas över Bangatan till hållplatserna vid Clemenstorget.

De resenärer som anländer med bil behöver en angoringspunkt även på den östra sidan av Lunds C. Vi föreslår att man förlägger denna norr om godsmagasinet i samband med en utbyggnad enligt ovan. Då bör man också stänga Bangatan för genomfartstrafik för annat än kollektivtrafik och varutransporter.

7.9 Projekt 24: Utveckla ITS i kollektivtrafiken

Skånetrafikens reseplanerare måste utvecklas så att den blir tydligare. Man måste framför allt kunna uppge att man är beredd att gå en viss sträcka för att nå en lämplig förbindelse. I annat fall missar man de goda förbindelser som redan finns.

Linda Birkedal

ordförande

