

## Brf Djingis Khan

# Synpunkter på spårvägens sträckning från E22 mot och genom Solbjer

Inledningsvis kan nämnas att många som bor på brf Djingis Khan i dagsläget inte är emot en spårvagnslinje. Vi har dock identifierat några punkter som vi anser behöver belysas ytterligare.

- **Trafiksituationen**
- **Buller**
- **Bussar**
- **Spårvägens sträckning**
- **Trafikplats Ideon**
- **Helheten**

Dessa synpunkter sammanfattar vi här och utvecklar vidare nedan.

Som vi även tidigare påpekat saknar vi en **helhetsbild** av Brunnshögsområdet och omgivande projekt/planer.

Någon diskussion om vad den planerade Trafikplats Ideon kan innebära av ökad trafik genom och på området, främst längst Sölvegatan, finns t ex inte med i förstudien – inte heller någon mer specifik diskussion kring regionbussarna och övrig trafik på Spårväggsgatan. Dessa omständigheter är naturligtvis oerhört vitala för en bedömning av spårvägen.

Vi saknar fortfarande också tillräckliga **underlag** för de olika scenarier som skisseras upp – såväl när det gäller nuvarande situation som hur man analyserar och beräknar en framtida trafiksituation. Hur ser buller, trafikthet och färdriktningarna ut idag? Kommande boende och verksamma – var kommer de att arbeta, var kommer de att bo?\*

### Komplicerad och farlig trafiksituation

Utifrån planprogrammet för Solbjer kommer såväl biltrafik samt spårvagnar i varje riktning att förekomma parallellt på Spårväggsgatan. Detta trots att man i förstudien för spårvägen poängterar att endast spårvagnar ska trafikera vägbanan på sträckan mellan Ideon och Lund NE/Brunnshög. Fem minuters turtäthet för spårtrafiken samt ytterligare turer när den regionala linjen mellan Dalby startar betyder, tillsammans med komplicerade **korsningar med Uardavägen och Neversvägen samt gång- och cykelstråk**, att denna gata blir både farlig, ogästvänlig och mycket trång. Är tanken att även regionbussarna ska gå på denna gata anser vi att trafiklösningen blir än mer omöjlig att genomföra.

Korsningarna vid Uardavägen och Neversvägen med spårvagnens dragning vid Spårväggsgatan och Sölvegatan menar man kommer att regleras med någon form av ljus- och ljudsignaler. När den reguljära biltrafiken på vägarna beräknas öka med minst 50 procent (OBS - utan att man då tagit hänsyn till påverkan från Trafikplats Ideon) och man dessutom får korsande spårvagn var femte minut i vardera riktningen, kommer detta att innebära väsentligt ökad risk för trafikstörningar och tomgångskörning. Dessutom undrar vi hur detta kommer att påverka möjligheten att ta sig till och från våra bostäder med bil. *Hur länge uppehålls korsande trafik vid varje spårvagnspassage?* Varken i Förstudie Spårvagn eller i Planprogrammet för Solbjer är det utrett hur spårvagnen ska placeras i förhållande till Sölvegatan. Med den planerade turtätheten och en ökad trafik på Sölvegatan (upp till 15 000 bilar per dygn – fortfarande utan hänsyn taget till Trafikplats Ideon) så kan man åtminstone vid högtrafik se betydande problem om en eller båda filer ska korsa spårvagnen. *Har man utrett möjligheten till planskilda korsningar här tillräckligt?*

De som har sina infarter via Iliongränden på Neversvägen måste antingen ta sig ut på Spårvagnsgatan (med ovan nämnda ljudsignaler) och korsa Spårvägen för att ta sig ut till Sölvegatan, eller få en ökad körsträcka på nästan 2 km om man ska ta sig runt via Spelmansvägen och Solbjersvägen, vilket leder till ökad biltrafik i den delen av Östra Lund.

Två filer för biltrafik, två filer för spårvägstrafik samt gång- och cykelbanor på varje sida om vägen skulle behöva en vägbredd på 35 meter (vilket man också kan uttolka på sid 20 i Planprogrammet); utrymmet på planskissen i nämnda program är betydligt smalare än så (cirka 24 meter). Trots detta talas det om – och illustreras med bilder – en gata där även uteserveringar och lekplatser får plats. Vi ifrågasätter starkt beskrivningen av

spårvägen som Brunns Högs ”viktigaste offentliga rum”, att den ska ”ge förutsättningar för stadsliv och möten” samt ”attraktiv miljö att stanna i”. Vi anser utifrån den information som givits att detta definitivt inte kommer att gälla för spårvägens omgivning i Solbjerg. För att få en uppfattning kan man jämföra Norra ringen som är ungefär 26 meter bred i dag. Oavsett hur höga hus man hade byggt kring denna så är det svårt att se att det skulle bli ett trevligt rum i stadsmiljö (även om den nu vore trafikerad med spårvagn i stället för bilar).

Här konstaterar vi att huvudmål nummer 2 i de trafikpolitiska målen svårigen kan uppfyllas - särskilt som trafikberäkningarna i Solbjergsprogrammet inte är uppdaterade efter dagens förhållanden. Ett scenario med alla dessa olika trafikslag koncentrerade på en liten yta nära cyklist, ridväg, gångtrafikanter och förskolor/dagis bidrar inte till ökad hälsa och kan heller inte sägas ta hänsyn till säkerhet och miljö.

Vi ser absolut inte att man i tillräcklig omfattning har belyst dessa frågor vare sig i de planer som vi tagit del av eller i de samråd som arrangerats i Vita Huset på Djingis Khan.

## Buller

Det prognostiserade bullret för såväl spårväg som trafik ligger över såväl nationella som europeiska gränsvärden. Dessa förutspår man dessutom utan att till synes ha några aktuella värden att utgå ifrån. Senaste mätningen uppges ha genomförts 1992.

Den trafik som den planerade Trafikplats Ideon kommer att generera nämns inte i dessa beräkningar, inte heller regionbussarna eller annan fordonstrafik.

På sidan 15 i förstudien där målen för LundaMaTs presenteras finns ersättning för bullersanering med i mål 17. Med tanke på att prognostiserade nivåer ligger över eller väldigt nära gränsvärden undrar vi om det finns med sådan ersättning för våra fastigheter i beräkningarna för kostnader och även om vi kommer att erbjudas denna ersättning om det skulle bli aktuellt (för båda målnivåerna på 61 respektive 51 dB)?

## Bussar

Någon mer specifik information om regionbussarna hittar vi inte i förstudien. Man talar om att ”förändra linjestrukturen i busstrafiken mellan Malmö och Lund” samt att ”förändra linjestäckningen mellan Södra Sandby och Lund”. Vad detta i praktiken betyder framgår inte.

Idag går bägge dessa bussar på den framtida spårvägen med avgångar i snitt varje 3,75:e minut (lokala busslinjer inräknade), vilket i sig redan orsakar buller- och vibrationsstörningar långt ner söderut på Djingis Khan. Dessa störningar har ökat markant de senaste två åren och är väldigt framträdande även sent på kvällarna.

I programmet förutsätter man att regionbussarna, främst 166 och 169, kommer att finnas kvar, men med förändrad linjestäckning. Det är i förstudien (Solbjergsprogrammet) och i samråden vi haft, fortfarande oklart var framtida hållplatser kommer att ligga.

Vi ställer oss också en smula undrande till utredningen av nollalternativet. Detta innebär inga förändrade linjedragningar från Lund NE till Lund C utan endast att turtätheten kommer att öka i befintliga linjer till dess att det inte längre är hållbart. Samtidigt hävdar man i utredningsförslaget att det fortfarande kommer att krävas busstrafik, men då med ändrad linjedragning på sträckan. *Har man utrett det alternativa nollalternativet med nya anslutningar för Regionbussar från E22 efterhand som Lund NE byggs ut och vid behov även ändrad linjedragning eller motsvarande kompletterande linjedragning som i utredningsfallet (i framtiden får man väl räkna med att även bussar kommer att bli allt mer eldrivna)?*

Frågan man ställer sig är varför en majoritet av dem som rör sig till och från Lund NE ska färdas genom stan till Lund C i stället för att även fortsättningsvis pendla via E22 med buss? *Frågan är om det kommer att gynna pendlingen om det fordrar att man skiftar från buss som nästan går från dörr till dörr mot spårvagn med byte till tåg och kanske ännu ett byte till buss i Malmö?*

Ytterligare en fråga, som visserligen ligger utanför själva spårvagnsstudien men som i högsta grad anknyter, är om utbyggnaden av dubbelspår mellan Lund och Malmö/Köpenhamn ligger i fas med spårvagnsprojektet eftersom pendlingen mellan Lund och Malmö ofrånkomligen kommer att öka.

## Spårvägens sträckning

Som tidigare sagts ser vi inte att Spårvägsgatan i den sträckning och den utformning som man gett den i förstudien blir den samlingspunkt och den kreativa miljö man eftersträvar. Därför menar vi, eftersom man planerar bostäder i Solbjers södra del längs Spårvägsgatan och kontor/affärsverksamheter i den norra, att det mest lämpliga vore att låta spårvägen fortsätta löpa längs Sölvegatan – dvs låta den svänga av till vänster längs med Eriksson och istället dras *igenom eller norr* om Solbjer. På det sättet kan man ha kvar hållplatsen vid Eriksson, men även lägga en i Solbjers norra del. På denna väg kan också regionbussarna gå. Kurvradie eller stigning bör i sammanhanget inte vara några problem.....("30 km/h minst 75 meter")

Alternativt kan man fundera på att förlägga spårvagnen norr om Sölvegatan, vilket innebär att den kommer längre från befintliga bostäder och undanröjer en del av problematiken vid korsningarna vid Uardavägen och Neversvägen (och även utreda planskild korsning som diskuterats ovan).

En omständighet i sammanhanget vi inte kan låta bli att reagera över är den depå om 3 ha för spårvagnar som planeras på den **goda åkermarken**. Detta gör man samtidigt som man förtätar staden i syfte att värna om densamma och på en yta som motsvarar hälften av hela Solbjer!

## Trafikplats Ideon

En motorvägsavfart öster om E22 som leder trafik upp längs Sölvegatan är oacceptabelt för Brf Djingis Khan och vi kommer med kraft att motsätta oss en sådan lösning med alla de medel som står till buds. Samfälligheten Spexaren är i denna fråga eniga med oss.

Vi uppmärksammar och ifrågasätter i sammanhanget om punkterna 5, 13, 14 och 17 i målen för LundaMaTs är tillämpliga på trafiksituationen i och omkring Solbjer.

## Helheten

Det är ur vår synpunkt orimligt att vi ska behöva ta del av den planerade utbyggnaden i Lund med avseende på bebyggelse och trafiklösningar i små och fristående segment. Detta gäller särskilt som dessa projekt, dvs Spårvagnen, Planprogrammet för Solbjer, FÖP Lund NE och Trafikplats Ideon, ligger förhållandevis nära i tiden. Samtliga lär presenteras inom ett års tid. Även om vi själva försöker skaffa oss en helhetsbild för olika framtida scenarier så saknas det alldeles för mycket underlag.

Som vi ser det så är risken överhängande att man bygger in sig i ohållbara situationer om man inte ser till helheten för hur Nordöstra Lund ska utvecklas. Även om det på ett översiktligt plan kan se ut att fungera så ligger det en hel del i uttrycket "i detaljerna ser man djävulen". En del av dessa detaljer (och en del övergripande strukturfel) har vi försökt att belysa i detta yttrande och i det för Planprogrammet för Solbjer. Än så länge så är dock underlaget fortfarande alldeles för ofullständigt för att vi ska ha en tydlig uppfattning om detaljerna. Mycket av detta riskerar också att påverka vår vardag på ett sätt som är långt ifrån odelat positivt.

Att överhuvudtaget föra diskussioner om hur trafiksituationen kommer att se ut utan att ta hänsyn till utformningen av Trafikplats Ideon (vilken även borde kunna komma att påverka eller påverkas av spårvägen) är inte realistiskt för oss om bor i de berörda delarna av befintliga Nordöstra Lund.

Vi skulle varmt välkomna fortsatta diskussioner när helheten är tydligare på plats, något som också borde ligga i kommunens intresse.

Lund 2011-09-27

*Brf Djingis Khan*

\* "Lund NE/Brunnshögsområdet kommer enligt planerna att bebyggas för att härbärgera uppemot 50 000 verksamma och boende, inklusive forskningsanläggningarna MAX IV och ESS" Den grundläggande frågan för oss är hur dessa siffror har skapats. Man talar om 6 000 resor per dygn 2008 som 2020 kommer att öka till 12 000 – 15 000 resor. Hur vet man hur dessa trafikströmmar kommer att röra sig? Och hur ser de ut idag? Vi som bor i området vet att en mycket stor del av denna trafik går till och från Malmö, fr a via regionbussarna.