

# Brf Djingis Khan

2014-06-29

## Överklagande Detaljplan för del av Östra Torn 27:12 m fl i Lund, Lunds kommun

Brf Djingis Khan har i ett flertal yttanden haft starka synpunkter på den planerade utformningen av Solbjer. Vi har också föreslagit förändringar som skulle kunna minska konsekvenserna och olägenheterna för redan befintlig bebyggelse. Förutom enstaka detaljer i den mot Djingis Khan angränsande grönytan och en korrigerig av dagvattenhanteringen har våra synpunkter inte hörtsammats.

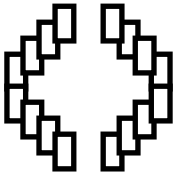
### Övergripande påpekanden

Till att börja med vill vi påpeka att Brf Djingis Khan varit involverad i planprocessen sedan den drog igång med Planprogrammet i juni 2013. Vi har hela tiden varit tydliga med att vi inte motsätter oss bebyggelse av fastigheten som sådan- det är hur bebyggelsen planeras, i synnerhet närmast våra fastigheter, vi har synpunkter på. Vi är fullt medvetna om att denna typ av argument ofta sorteras in under kategorin "Not in my backyard" och därmed i princip kan bortses ifrån i tätbebyggda områden, men de närmaste husen kommer att ligga 40 m från våra nordligaste fastigheter, vilket ju bokstavligen talat är på vår bakgård varför vi anser att de är av betydelse i alla fall. Särskilt med tanke på att den planerade bebyggelsen avviker så drastiskt från befintlig och även hur stor skillnaden är mot den ÖP som var gällande fram till denna planprocess inleddes.

Vi kommer även att lyfta ett antal punkter som är relaterade till, och effekter av, en så tät och omfattande bebyggelse som Solbjer (i ett senare skede även hela Brunns högsområdet) och vilken påverkan detta får på oss.

Det vi i fyra års tid också efterlyst men som varit frapperande frånvarande är en helhetssyn på framtida påverkan i området. Sedan 2010 så har vi fått ta ställning till flera planer som kommer att ge kumulativa effekter inom flera områden men som mestadels hanteras separat hos kommun och andra myndigheter (som Trafikverket). Dessa är **Spårvagnen** mellan Lunds C och ESS, **Trafikplats Ideon**, **FÖP Brunns hög** och även **detaljplanen för förtätning av Ideon**.

Ett av de övergripande problemen är att kommunen redan innan man inleder en dialog har bestämt sig för ett scenario som det sedan inte finns några alternativ till. För att erhålla en tät och stadsmässig bebyggelse så här långt från stadskärnan krävs, menar man, en spårvagn som ger liv och skapar attraktionskraft till stadsdelen. Samtidigt argumenterar man för att det enda transportmedel som klarar alla de människor som kommer att bo i den täta staden är spårvagn. Man har alltså byggt in sitt eget Moment 22 kring spårvagnen. Vi tar inte ställning till dess vara eller icke-vara i det här överklagandet men kan ändå konstatera att, med tanke på att finansiering är osäker och investeringen mer än vad kommun och region klarar själva, så har man låst sig väldigt mycket kring ett oflexibelt system - som dessutom inte är modernt. Mycket av de problem vi kommer att diskutera, som närheten till våra bostäder och höjden på husen, kommer ur denna lösning; uppenbarligen går det inte att hitta någon annan sträckning än den som hela tiden varit föreslagen för spårvagnen, vilket även det ter sig ganska märkligt för oss.



# Brf Djingis Khan

Bostadsrättsföreningen Djingis Khan överklagar Kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplanen för Solbjer med ett antal punkter som grund:

## 1. Miljökonsekvensbeskrivning

Eftersom som mycket av den miljöpåverkan som kommer att påverka oss uppkommer dels i samband med Solbjer och genomförandet av detaljplanen men till stor del också av övriga planer som nämnt ovan, har vi sedan processen startade hävdade att miljökonsekvenserna borde utredas i en Miljökonsekvensbeskrivning. Det mest naturliga vore att Solbjer ingick som en del i FÖP för Brunnsnäs, vilket även Länsstyrelsen hävdade initialt i sina yttranden men som kommunen på något sätt lyckades argumentera sig ur. Därmed behöver man inte heller utreda vilka miljökonsekvenser som detaljplanen ger upphov till - något som vi anser är helt orimligt. Detta beslut har vi dock inte tidigare haft möjlighet att överklaga någonstans.

När vi har lyft frågor som vi sett kunnat orsaka skada som bristande dagvattenhantering eller risken för sättnings genom förändrad markhydrologi så har dessa på något sätt åtgärdats i planen. Det känns emellertid som ett väldigt arbiträrt sätt att närma sig miljökonsekvenser. Detta borde istället ha uppmärksammats i en ordentlig utredning; vi hävdar fortfarande att kommunen **inte gjort sitt jobb angående buller, luftföroreningar och trafiksäkerhet** och att det är vi som är närmaste grannar som kommer att få ta konsekvenserna av dessa brister. Alltså: en miljökonsekvensbeskrivning behövs och i bästa fall skall denna utföras tillsammans med resterande Brunnsnäs så att man får ett grepp om helheten.

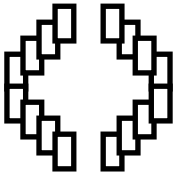
## 2. Buller

Bullret kommer att öka i de norra delarna av vårt bostadsområde som en effekt av att det samlade trafiktrycket ökar när Solbjer byggs. Detta gäller framför allt för de fastigheter som ligger vid korsningen Sölvegatan/Solbjervägen och där Neversvägen svänger eftersom här saknas adekvat bullerskydd. I planen har man inte tagit hänsyn till höjningen av Neversvägen, den planerade Tpl Ideon eller att man får ett hål i "bullerskyddet" (husen som är placerade längs Spårvagnsgatan) mellan Bananparken och Spårvagnsgatan.

Men bullret kommer att öka även allmänt i området. De bullerberäkningar som gjorts har utgått från Lunds miljömål LundaMATS som förutsätter att endast en tredjedel av trafiken till nybyggda områden som Solbjer (som sedan Brunnsnäs) kommer att ske med bil. Beräkningarna har alltså inte till fullo tagit hänsyn till den faktiska mängd ökade trafik som planen kommer att generera. I den utvärdering som kommunen själva beställde kom konsultföretaget Trivector fram till att detta mål inte kommer att nås.

Sedan dess har man dels ökat antalet bostäder och dels öppnat för ytterligare biltransporter genom att byta ut hela kvarter mot parkeringshus. Man har heller inte vägt in effekter av en eventuell framtida Trafikplats Ideon i beräkningarna. Endast **ett** scenario utmålas, dvs att det går en spårvagn längs spårvagnsgatan. Denna är inte finansierad och hur man hanterar buller om transporterna skall lösas med annan kollektivtrafik ges inga besked om alls i detaljplanen. Simuleringarna är symmetriska och skiljer inte på olika höjdnivå i terrängen - vilka i denna del av Lund är avsevärda. Våra fastigheter ligger lägre än källorna för bullret, varför man bör se en högre spridning i vår riktning än uppför slänten. Våra fastigheter har sina uteplatser belägna så att de kommer att utsättas direkt för detta ökade buller.

Bullernivån på Solbjer kommer, enligt kommunens egna beräkningar, att överstiga gränsvärdena; vi är övertygade om att den sammanlagda bullergränsen också kommer att passeras vid Brf



# Brf Djingis Khan

Djingis Khans fasader. Inte någonstans ser vi att man tar hänsyn till ev Tpl Ideon eller det buller och den ökade trafik som kommer att fortgå under flera år **under själva byggandet av Solbjer**.

Hur redan befintliga boende ska hantera problemen sägs det ingenting om; beräkningar och simuleringar utgår dessutom från de egna prognoserna för trafikutvecklingen utan hänvisningar till vad de grundar sig på. **Och varför ska "synnerliga skäl för avsteg" gälla för Solbjer beträffande buller?** Utifrån den kritik som Vägverket nyligen fick utifrån felaktiga beräkningar av trafikflöden kvarstår frågetecknen med understruken skärpa.

Förutom buller så har det senaste året även betydande skadliga effekter av partiklar och andra luftföroreningar orsakade av trafiken påvisats i luftvägarna hos människor. Barn, äldre och redan känsliga är mest utsatta. Inga partikelmätningar finns tillgängliga trots närheten till E22 och den beräknade ökningen av trafik både på E22, Sölvegatan, Solbjersvägen, Neversvägen och Spårvagnsgatan. När vi tar upp frågan till diskussion får vi allt som oftast raljanta svar av berörd trafikplanerare: "Dom kommer ändå att blåsa bort, ni klagat ju på att det blir mycket vind där uppe", vilket visar ungefär på vilket allvar kommunen tar dessa frågor. Frågan hanteras följaktligen inte heller i planen.

## 3. Husen

Bostäderna i kvarter 8 och 9 avviker avsevärt från all närliggande bebyggelse, dvs våra bostäder, och ligger samtidigt väldigt nära (40-50 m från våra nordligaste fasader). Dessa flerfamiljshus får vara upp till 5 våningar (tinnar, torn och vindsvåningar är tillåtna enligt planen och kommer därmed bli ännu högre) upp till 14,5. Grunden kommer att ligga 4-5 meter högre än våra hus. Djingis Khans radhus är 5-6 m höga och hela området sluttar kraftigt söderut.

Det är inte rimligt att man bygger så höga hus så nära våra utan att anlägga en buffert. Det blir en kulturkrock; en betongvägg nästan dikt an våra träfasader. Effekten blir att Solbjer kommer att vara synligt i princip oavsett var man befinner sig på våra fastigheter. Hela vår norra horisontlinje kommer att påverkas och försvinna. Boende i övervåningsplanen på Solbjer kommer dessutom att ha full insyn till våra uteplatser över hela området.

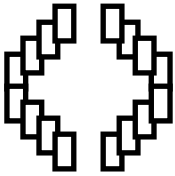
Även om det teoretiskt skulle kunna vara positivt att få stadsmässig bebyggelse som granne, så bor föreningens medlemmar här för att de **inte vill bo i stan**. Det som attraherar med vårt nuvarande boende är barnoptimeringen och barnsäkerheten, lugnet, grönskan närheten till omgivande natur, den sociala gemenskapen mm. Inga av dessa värden får man i stadsmässigt byggda miljöer. Solbjer kommer att innebära en lägre livskvalitet för majoriteten av de medlemmar som uppskattar nämnda värden. Detta har vi vid ett flertal tillfällen framfört till kommunens projektledare och arkitekter, men vi är faktiskt inte säkra på att dessa förstår vad vi talar om.

Vi har fört fram tre förbättringsförslag till planen i våra yttranden; hade dessa beaktats på något sätt hade bebyggelsen varit mycket lättare att leva med som granne. De är inte väldigt omfattande och ligger dessutom mycket mer i linje med hur Solbjer såg ut i 2006 års ÖP, vilken tog betydligt mer hänsyn till befintlig bebyggelse än denna detaljplan.

*A Flytta hela bebyggelsen ca 50 m norrut och anlägg grönområde som buffert*

*B Sänk bostäderna närmast Djingis Kahn och bygg sluttande*

*C Planera för att ansluta befintliga grönstråk som Bananparken i ett kontinuerligt stråk ut till Green Front (eller vad det nu kommer att heta) med gång och cykelmöjligheter hela sträckan.*



# Brf Djingis Khan

Förslagen har inte bemötts av kommunen eller kommenterats i något sammanhang. De hänger samman med punkterna om grönområden och vattenhantering nedan.

## 4. Grönområden

Movium, SLU och Lunds kommun lyfter i en relativt ny rapport fram vikten av att planera och bygga med en grönblå stadsplanering som grund. I denna rapport lyfts värdet av våra gröna miljöer fram ur fem aspekter: **klimat, attraktivitet, livskvalitet och hälsa samt ekonomi.**

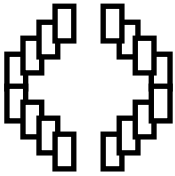
Rapporten betonar att genom att planera en stad, stadsdel, med extra omsorg om de miljöer där vi vistas, bor, leker och rör oss i vardagen skapas förutsättningar för en hållbar framtid såväl ekonomiskt, socialt och ekologiskt. I planeringen av Solbjersområdet saknas mycket av detta perspektiv och det är synd när kommunen har ambitionen att här skapa en ny stadsdel med gröna förtecken och den första etappen av den nya stadsdelen Brunnsnäs NE som i sitt visionsdokument lyfter fram många fina mål och visioner med området.

I planen anges att man planerat för 22 000 kvm parkmark. Detta om inte en ren lögn åtminstone en väldigt kreativ tolkning av begreppet parkmark. I planen finns egentligen inte mer än två små parker inplanerade dels stadsdelsparken i norra delen på 4400 kvm och dels en liten park vid förskolan vid kvarter 8 på 1800 kvm. Resterande utpekad parkmark är antingen dammar för öppen dagvattenhantering (en av dem utanför det egentliga planområdet, norr om Spexaren - som man nu åter delvis tagit in i detaljplanen) eller träd längs med stråk i och genom stadsdelen, ofta kraftigt sluttande och med hårdgjorda ytor inga vidare rekreativmiljöer alltså. Dessutom har man lagt till de befintliga träd- och buskbeklädda bullervallarna söder om Neversvägen som "parkmark" i planen.

*Alltså: när man planerar ny tät stadsmässig bebyggelse på 14 ha tomtmark så prioriteras endast 0,5 ha för riktiga parkmiljöer som fungerar både i rekreativt och som utveckling för den urbana biologiska mångfalden. Resterande 17 kvm är bara en lek med siffror för att det inte skall se så illa ut som det är med grönområden i detaljplanen för Solbjer.*

Det finns två anledningar till att vi tar upp detta i vårt överklagande. **Den första** är att man genom att inte förlänga den gröna kil som bananparken utgör ut mot de planerade grönområdena i Brunnsnäs bryter konnektiviteten (förbindelsen och sammanlänkningen) av ett grönområde som i princip sträcker sig från Botaniska trädgården och ut till naturen omger nordöstra Lund. I planen menar man att den urbana biologiska mångfalden ska utvecklas – och sedan gör man raka motsatsen!

I bananparken hör vi årligen, även 2014, Skånes samtliga vanliga vår- och sommarsångare bland fåglarna. Det är en exceptionell hög mångfald för att vara en stadsmiljö. Majoriteten av dessa kommer att försvinna om kontakten med naturen bryts. Det går helt stick i stäv med regeringens proposition om biologisk mångfald från mars 2014 där man talar mycket om Grön infrastruktur och att man skall knyta samman stad och land. Här bryter vi i stället kontakten. Denna gröna kil hade även utgjort ett utmärkt rekreativstråk, samt en buffert mot den höga bebyggelsen som knutit samman människors möjlighet promenera i natur/parkmiljö från nordöstra Lund, genom nya Brunnsnäs och ut till det planerade rekreativområdet (Green Front) norr om ESS. På detta sätt kunde även befintliga boenden känna att planen tillförde mycket livskvalitet och vore ett gott exempel på god bebyggd miljö.



# Brf Djingis Khan

*Argumentet att man måste bygga tätt för att spara på dyrbar åkermark faller i princip på att man skulle kunna ta denna ökade areal parkmark här och i stället bebygga motsvarande areal längre norrut.*

**Det andra** skälet är att när man försummar att anlägga tillräckligt med parkmark för rekreation där 4500-5000 människor ska bo och arbeta på en liten yta, kanaliseras man dessa människor till andra motsvarande områden. Här finns endast Bananparken; en park där många barn leker, vuxna och barn arrangerar gemensamma sociala aktiviteter och där parken är lungan i den grönska som genomsyrar vårt bostadsområde.

I planen utpekas Bananparken som det enda alternativet till den extremt lilla stadsdelsparken på Solbjer. Även om vi inte har något emot nya grannar kan vi konstatera att kommunen inte ägnar den, redan dåligt underhållna, parken särskilt mycket intresse. Vår förening får alltså ta konsekvenserna av att man underdimensionerar parkytan i Solbjer.

I genomförandebeskrivningen lyfts inte behovet fram av en förnyelse av intilliggande rekreativa miljöer för att säkerställa en god miljö. Bananparken kommer genom den nya planerade bebyggelsen i ett nytt sammanhang. Detta bör lyfts fram och studeras mer än vad som lyfts fram i planbeskrivning och genomförandebeskrivning. *Hur ska Bananparken klara de nya boendegrupperna och två nya förskolor i sin direkta närhet?*

Redan i dag förekommer det också relativt ofta att utomstående tar genvägar över våra privata tomter vid besök till och passage genom parken. Detta ger en känsla av **minskad trygghet** - något som definitivt kommer att öka med den föreslagna planen.

## 5. Dialogen och demokratiprocessen

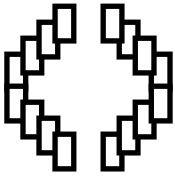
PBL beskriver kommunerna att hålla en dialog med allmänheten och med berörda sakägare - i synnerhet inför nya exploateringsprojekt. Detta är ett nödvändigt steg i den demokratiska processen eftersom kommunernas planmonopol är väldigt starkt i Sverige. Alltså krävs en engagerad allmänhet för att demokratin ska fungera.

I planarbetet kring Solbjer menar vi att den inte gjort detta, trots att projektledaren varje gång vi träffas är noggrann med att påpeka hur många dialogmöten vi har haft. Anledningen är att **det inte funnits någon dialog varken på dessa mötet eller mellan dem**. Det har istället handlat om **informationsmöten** från kommunens sida. BRf Djingis Khan har sedan starten av processen hävdat ett antal punkter som varken beaktats eller bemöts. Samtliga dessa kommenterar vi i denna skrivelse.

### Dialogen (eller bristen på den)

Flera av dialogmötena har bestått av gruppvisa diskussioner kring stationer där man tagit upp vissa sakfrågor. Ingenting av det som har diskuterats tycks ha dokumenterats av kommunen. Det enda som man tar till sig är det som kommer in skriftligen och då endast i form av renskrivning av postIT-lappar.

Under hela processen har projektledaren hävdat att "det tar vi sedan, det finns gott om tid för dialog". Till en början trodde vi på detta men allteftersom mötena och tiden passerade, ingenting i planerna ändrades, några ytterligare kontaktförsök gjordes inte från kommunens sida, så insåg vi att detta var bara ett sätt att förhålla vårt inflytande i processen till en punkt där vi inte längre hade någon möjlighet till detta. Skickligt - men synnerligen otrevligt och manipulativt. Alternativet är ren inkompetens och det misstänker vi att det inte handlar om i det här fallet eftersom det är en projektledare med erfarenhet från liknande projekt.



# Brf Djingis Khan

## Exempel på hur dialogen inte har fungerat

Ett tydligt exempel på hur man undviker dialog är upplägget på senaste mötet, *Samrådsmötet för detaljplanen* som hölls i föreningens gemensamhetslokal Vita Huset i januari 2013. Av de 2,5 timmar som vi hade tidsatt för mötet så använde kommunens tjänstemän 2 till en väldig basal genomgång av saker som vi naturligtvis redan kände till. Bland annat en historisk genomgång av planernas utveckling..... Frågor hänvisades till frågestunden på slutet. Moderatoren avbröt denna och menade att "tiden var ute". Vi fick alltså inte tillfälle att diskutera de frågor som är extremt viktiga för oss. Att man skulle lämna oss utan denna möjlighet var obegripligt. Kommentarer i still med att "Vi har visst lyssnat på er men vi håller inte med" utan vidare förklaringar om varför, inger inget större förtroende för att den demokratiska processen fungerar.

Ett annat exempel är att vi från första mötet i maj 2011 velat diskutera disponeringen av, eller frånvaron av, grönområden i Solbjer. Projektledaren föreslog efter detta möte att vi skulle ha en särskild dialog om dessa frågor. Denna har vi efterfrågat genom hela processen. Till slut kom en workshop, men denna berörde inte Solbjer nämnvärt (eftersom ingen av de berörda planarkitekterna var närvarande) utan hela Brunns hög. Dessutom handlade workshoppen framför allt om att kommunen skulle få information om hur vi nyttjar befintliga grönområden och de generella rörelsemönstren.

## Brister i demokratin

Vi har vid så gott som vid varje tillfälle ställt frågor om varför man planerar som man gör och varför man avviker så radikalt från befintlig bebyggelse - utan att få någon förklaring. Anledningen har vi funderat mycket över och kan i princip bara komma fram till att man behöver få in ordentligt med pengar från exploatörerna.

Det hade varit mycket ärligare om man från början hade hävdat att här inte finns mycket att diskutera vare sig vad det gäller detaljplanen för Solbjer, spårvägen eller Brunns hög i största allmänhet, eftersom detta verkar vara sanningen. Det hade sparat enormt mycket energi, frustration och irritation från berörda sakägares sida. Nu upplever vi att allmänhetens åsikter närmast ses som besvärligt grus i maskineriet. I stort så åsidosätter kommunen den demokratiska processen genom att upprätthålla skenet av en dialog men kör på som om våra åsikter inte kommit in.

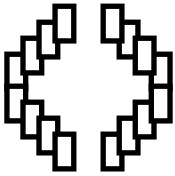
Sammantaget får detta oss att ifrågasätta om Lunds kommun insett det ansvar man har för att dialog och den demokratiska processen fungerar under ett så starkt planmonopol som kommunerna gör idag. Vi anser inte att man gör sitt jobb i fall som dessa.

## Avslutningsvis

### Trafik och säkerhet

I detaljplanen talas om att "minimera klimatpåverkan". Med Solbjerplanen; nya vägar, generös tillgång på parkeringsplatser och ytterligare en motorvägsavfart i vår närmiljö – vilket innebär **fem motorvägsavfarter** i Lund (på en sträcka av sex kilometer....) kan vi inte se att man tagit aktiva beslut som gynnar klimat- samt miljöfrågan. I trafikfrågorna agerar man oerhört traditionellt och tror att man bygger bort trafik genom fler och bredare vägar. Var finns alternativen och det hållbara nytänkandet?

Tpl Ideon nämns inte i planen – varken när det gäller bullermätningar eller trafiktäthet/-säkerhet. En samlad miljökonsekvensbedömning borde vara självklart. Spårvägen nämns flera gånger i visionsdokumentet som en "förutsättning" för hela Brunns högprojektet – och därmed också för Solbjer, vilket är märkligt eftersom finansieringen inte har varit (eller är) klar. Därför har vi under hela samrådtiden ställt frågan om varför inte en **alternativ plan** har utretts – där andra förslag på



# Brf Djingis Khan

Lundalänkens (beroende på trafikslag) placering ingår. Svaren gång på gång har varit att man utgår från spårvägen och dess önskvärda sträckning. (Detta trots att konsulterna på Trivector är tveksamma; Lund är en för liten stad för spårväg, tidplanen håller inte måttet och kostnaderna alldeles för höga, etc...)

Den ökade trafiken samt de **komplicerade trafiklösningarna**, känns som en stor säkerhetsrisk för ett barntätt område som Djingis Khan. Korsningen Spårvägsgatan/Sölvegatan t ex med såväl spårväg- som biltrafik med därtill anslutande gårdsgator samt Uardavägen känns oerhört komplicerad och otrygg. Med tanke på den extremt trafikfarliga **Utmarksvägen** - enbart anpassad till bil- och busstrafik och utan gång- och cykelvägar, och där en ung person av denna anledning nyligen omkom – och som Lunds kommun de facto för bara några år sedan planerade, godkände och byggde, har vi stor anledning att känna oss oroliga.

## Barnperspektivet

Såväl frånvaron av gröna ytor som osäkra trafiklösningar negligerar barns och familjers behov i bostadsområdet.

**20 000 kvadratmeter kommer att upptas för parkeringshus i Solbjer.** Tidigare redovisades endast cirka **8 000 kvadratmeter parkyta** – reviderad detaljplan sägs innehålla 22 000 kvm parkyta. Som ovan nämns är detta manipulation med siffror – som redovisas oavsett förutsättningar; t ex **restytor i trafikmiljöer, två dagvattendammar - varav en utanför det egentliga planområdet, norr om Spexaren (som man nu åter delvis tagit in i detaljplanen)** etc (se ovan)

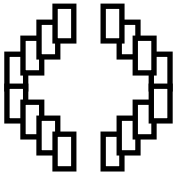
Ytterligare ett skäldord från Lunds kommun understryker detaljplanens tomma floskelflora: "Hållbar livsstil" "... skapa förutsättningar för lusten att vara kvar i närmiljön även på fritiden, att det känns intresseväckande att promenera längs gatorna, i grönstråken och att vara i parkerna". Denna blåsigaste stenöken ter sig inte alltför attraktiv för barnfamiljer. Barn tillbringar en stor del av sin barndom i bostadsområdet, skolan och förskolan. Miljön ute har stor betydelse för barnens utveckling och lärande, deras sociala kontakter med jämnåriga och vuxna och deras hälsa och trygghet. Eftersom Bananparken tycks vara det som ger legitimitet åt den försumbara gröna miljön på Solbjer kommer detta att inverka menligt på redan boende barns förutsättningar att röra sig fritt och tryggt i vårt område.

Kommunens ledord för detaljplanen är: "**där hjärta möter hjärna**"... Man hänvisar till stadsbygd med "*promenadkvaliteter i närheten av ett större rekreativområde*" – vilket kommer att vara klart om 40 år. Hur ska nuvarande generation förhålla sig?

## Hållbart?

Solbjer framhålls ständigt som "ett europeiskt föredöme för hållbart byggande". Vad detta självpåtagna epitet grundar sig på förklaras inte vare sig i översiktsplan eller detaljplan, utan fortsätter att vara luddig propaganda. Inte i någon av de 4 vedertagna dimensionerna för hållbar stadsutveckling: ekonomisk, ekologisk, social och kulturell ser vi att man i detaljplanen för Solbjer vidareutvecklar resonemangen. Den låga andelen urban grönska – med risk för urholkad biologisk mångfald -, stimulans av ökad trafik i form av utökat vägnät, föreslagen nybyggnation av motorvägsavfart, tät bebyggelse med begränsad tillgång på grönområden som inte inbjuder till social samvaro; listan kan göras lång på faktorer som snarare pekar i motsatt riktning.

Varken överenskommelser med byggherrar eller leverantörer när det gäller hållbarhetsaspekten eller långsiktiga beräkningar när det gäller byggandet ur miljösynpunkt redovisas. Vi ser heller inte någon vidlyftigare diskussion om flexibilitet, samutnyttjande eller föränderlighet. Ekonomisk hållbarhet präglas också av psykiskt välbefinnande – här har gröna områden visat sig extremt viktiga. Extremt få gröna



# Brf Djingis Khan

miljöer och en förväntad hög trafikökning med tillhörande bullerökning kan inte sägas sätta människan i centrum och kan därmed inte heller anses vara socialt hållbart.

I *Delegationen för hållbara städers* rapport till regeringen 2012 pekar man på 15 hinder för hållbar stadsutveckling; bl a nämner man såväl **dialog med invånarna** som vikten av att ha en helhetssyn på stadsutvecklingen. Våra synpunkter har, som vi tidigare gång på gång nämnt, gått projektledningen nästan omärkt förbi. Vi har också presenterats planerna splittrat och i delar, inte ur ett helhetsperspektiv, vilket gjort det oerhört svårt att bedöma konsekvenserna för redan boende.

*Brf Djingis Khan*  
*gnm*

*Mia Myrgren*  
*Iliongränden Q:334*  
*224 71 Lund*

*Måns Bruun*  
*Iliongränden I:72*  
*224 71 Lund*