

# Brf Djingis Khan

2013-06-27

## Detaljplan för Spårväg Motorvägen E22-Norr om Solbjersvägen i Lund

Som vi påpekar i **varje** yttrande saknar vi **helhetsperspektiv**. Alla planer presenteras för sig och i delar utan att hänsyn tas till den sammanlagda bilden. Detta gäller fr a diskussioner kring:

- Buller
- Trafikflöden
- Trafiksäkerhet
- Barnperspektivet

### Buller

Redan idag kan man i de södra delarna av Djingis Khan besväras av de lågfrekventa ljud som bussarna åstadkommer. De norra gårdarnas uteplatser är i princip oanvändbara stora delar av dagen p g a störande ljud från vägarna. Hela området störs också i allt högre grad från den ökade trafiken på E22. Detta sammantaget med ökad trafik i nära anslutning till Djingis Khan p g a Solbjersbyggnationerna och ytterligare en avfart på "vår" sida motorvägen gör att spårvägen kommer att orsaka mycket stort lidande för de boende. Lagg därtill vibrationer samt inbromsningar och gasningar vid trafikljus och rondeller.

I bullerutredningen tas ingen hänsyn till den planerade TPI Ideon och hur bullret från denna avfart kommer att sprida sig över våra områden.

Neversvägen kommer dessutom att höjas upp; hur detta påverkar bullernivåerna längre in på vårt område redovisas inte. På direkta frågor svarar man att det ljudet inte nödvändigtvis kommer att påverka de närmast boende– snarare kommer detta buller att transporteras längre bort. På bullerkartan har man dock öht inte angivit decibelnivåerna på vårt område, med undantag av enstaka hus på de nordvästra gårdarna.

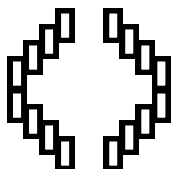
Man redovisar inte heller hur bullret fortplantas vid de punkter där man saknar bullerskydd i form av byggnader; vid parken, korsning Uardavägen/Neversvägen t ex. Eftersom höjdskillnaderna är så stora mellan spårvägen/Spårväggsgatan, Neversvägen och vårt bostadsområde så färdas ljudet på än annat sätt än vid plan mark och orsakar störande buller på större avstånd. Denna analys saknas helt i bullerutredningen.

Vårt område består av tätbebyggda trähus; en gång uppförda för tillfällig användning. Vi finner inte någon diskussion om hur man kan dämpa buller och vibrationer i redan befintlig bebyggelse.

Man nämner inte heller någon strategi/prognos/kostnad för åldrande spårvagnar. "Moderna spårvagnar har väsentligt lägre bullernivåer än gamla" sägs det i Rambölls utredning. De moderna spårvagnar som nyligen inköptes till Göteborg kan definitivt inte sägas bevisa detta påstående. Redan efter något år är gnisslet och tjutet från dessa mycket påträngande.

### Spårvagnens sträckning

Redan i ett tidigt skede av planeringsstadiet av Solbjer och spårvägen ifrågasatte vi spårvägens sträckning vid vårt område. Argumenten om att det ger området en "stadsmässig känsla.." (vilket i sig är en märklig bevekelsegrund), betyder inte att den nödvändigtvis måste läggas i Solbjers södra del. Att istället dra den diagonalt genom Solbjer hade varit ett mycket bättre alternativ för redan befintlig bebyggelse. Dessutom har man större förutsättningar att redan från början vidta bullerdämpande åtgärder för den bebyggelse som planeras. Vi har inte fått något svar på frågan varför inte detta skulle vara möjligt.



# Brf Djingis Khan

I ett vidare perspektiv undrar vi hur kommunen tänkt när man avser att transportera alla dessa människor till och från just Lunds Central. Återigen: var är analysen kring dessa personer? Varifrån kommer de och vart ska de?

## Alternativ kollektivtrafik

Redan i dag saknas kollektiva alternativ för många av dem som pendlar till och från Lund. De kör istället ensamma i varsin bil på E22, vilket är en av förklaringarna till bedömningen att det måste byggas ytterligare en motorvägsavfart. **Varför** undersöker man inte befintliga behov/brister av kollektivpendling och analyserar de framtida behoven? Hur ska alla de människor, som *inte* anländer till Lunds C för vidare transport till ESS/Brunnshög, att ta sig till denna del av Lund? Här har det under processens gång kommit fram förslag på att ansluta spårvägen till Gastelyckan eller Stångby i stället för Lunds C. Eller lite mer drastiskt att dra spår från Lunds NE till Svågertorp via de norra ytterområdena i Malmö för att fånga upp alla de människor som i dag saknar vettiga kollektivalternativ. Jodå - vi inser att det finns ekonomiska begränsningar, men här handlar det om att hitta långsiktiga, hållbara lösningar och börja investera i dem redan nu. Med den nuvarande planerade sträckningen fångar man inte upp några nya områden i behov av kollektivpendling.

Även om Lunds ambitioner, på pappret, är att minska biltrafiken ser vi att man i praktiken väljer lösningar som gynnar bilpendlande. Inom Lunds stad borde cykel vara det främsta alternativet.

Vi ifrågasätter om alternativet med utökad busstrafik är tillräckligt utrett. Man beräknar att transportbehovet kommer att kräva bussavgångar var 4-5 minut. Busstrafik kan göras flexibel; täta turer under rusningstid med större bussar (kanske i två våningar...) glesare och med mindre fordon under andra delar av dygnet. Med ett helhetsperspektiv på pendlingen totalt till/från och inom Lund kan man utan tvekan göra en hel del mer för att minska biltrafiken.

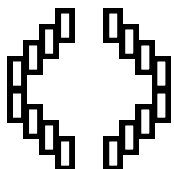
## Trafiksäkerhet

Solbjer, E22, avfart, omdragning av vägar och spårväg ger sammantaget en komplicerad trafiksituation som rimmar illa med de klimat- och miljömål Lund satt upp. Spårvägen i sin nuvarande sträckning kommer definitivt inte att betyda mindre biltrafik kring vårt område så länge man fortsätter att underlätta för övriga fordon att ta sig till och från östra Lund och de boenden/arbetsplatser som kommer att byggas här.

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 (detta *utan hänsyn* till påverkan från TPI Ideon) och man dessutom får korsande spårvagn var 5-10 minut i vardera riktningen, kommer detta att innebära stora trafikstörningar samt ökad tomgångskörning.

Ett antal farliga korsningar kommer alltså att skapas; Uardavägen/Spårväggsgatan/Sölvegatan, Neversvägen/Spårväggsgatan/Sölvegatan, Spårväggsgatan/Solbjersvägen samt Sångarevägen/Sölvegatan. Samtliga dessa innebär att biltrafik och cykeltrafik i något skede tvingas korsa spårvagnsspår. Det är väl känt att kollisioner med spårvagn ofta blir dramatiska med svåra skador som effekt. I de fall där man planerar att använda ljussignaler i korsningar med spårvagn som kommer ytterligare att öka såväl avgasbelastning som köbildning. Är detta en miljö som kommer att främja ökad cykeltrafik, eller kommer det rentav att avskräcka från cykelanvändning?

Genomförandet av LundaMaTs är hittills ett stort skämt. I samrådsförslaget till TPI Ideon framgick att satsningarna på att minska biltrafiken har resulterat i en minskning av cyklismen på 3-4 procent och att bilpendlandet fortfarande ligger över 50 procent (enligt vår mening beroende på att man på alla möjliga sätt har underlättat för biltrafikanterna att ta sig till jobbet – t o m de som bor i centrala Lund tar bilen till Ideon bl a på grund av den låga parkeringsavgiftpolicy man i flera år har tillämpat. På Eriksson finns t ex 600 gratisplatser i nära anslutning till arbetsplatsen). Alltså ser vi inte att den prognostiserade ökningen av biltrafik är rätt dimensionerad utan kommer att generera betydligt högre flöden vilket också kommer att generera betydligt mer buller. Till detta kommer då bullret från spårvägen.



# Brf Djingis Khan

*Barnperspektivet* berörs endast med några få tomma fraser – detta gäller genomgående i hela Lund NE-projektet. Är barnen och deras livsvillkor inte viktigare än så? Att hänvisa denna fråga till kommande processer känns nonchalant och respektlöst – detta borde väl istället vara en grundläggande utgångspunkt.

## Cykeltrafik

Vi menar att trafiklösningarna missgynnar cykeltrafik till och från centrala Lund. Detta gäller framförallt korsningen Sölvegatan/Spårvagnsgatan/Urdavägen och cykelbanorna mellan E22 och denna korsning. I förslaget ska man ha *enkelriktade* cykelvägar längs Sölvegatan! Det innebär att man tvingas korsa spårvägen två gånger om man ska ta sig från Djingis Khan och de övriga östra bostadsområdena till Ideon.

Alternativet är att cykla på den lilla cykelvägen norr om Djingis (något vi haft mycket diskussion om i en liten dialoggrupp om just detta område) och sedan ta sig på cykelvägen genom Spexaren. Som vi flera gånger påpekat så ligger denna cykelstig i direkt anslutning till våra bostäder och det kommer innebära en fara för barnen som leker där. Vid diskussionerna som vi haft med kommunen framgår det att det är helt enkelt något som vi får stå ut med och hänvisar till något man kallar "likabehandlingsprincipen"... Vi undrar var någonstans i Lund (eller ens Sverige) där ett projekt av denna dimension planeras.

I en stad som Lund där avstånden är så korta att man i princip kan ta sig med cykel överallt borde man, vid en så stor infrastrukturplanering som detta innebär, i stället på alla möjliga sätt främja cykelpendlingen inom staden. Därför är det obegripligt att man i detta skede gör en planering som i hög grad gynnar biltrafik och spårväg - samtidigt som man försvarar såväl framkomlighet som trafiksäkerhet för cyklande. I förlängningen också säkerheten för de boende i befintliga bostadsområden. Här hade det enda rimliga alternativet varit att anlägga ordentliga cykelstråk som stimulerar cykling. Redan i dag så är det ju tämligen oattraktivt att cykla på denna sträcka vilket kommunens egna helt färskta mätning visade (presenterades på senaste dialogmötet vi hade) då endast 300 cyklar per dygn rör sig på denna sträcka.

## Till slut

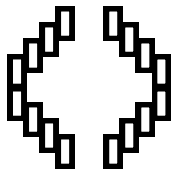
Trots ideliga vackra ord om "hållbarhet", "mötesplatser" och "grönstruktur" fortsätter man att forma miljöer där trafiken sätts i centrum. Var finns nytänkandet i Lund NE-projektet? Snarare är upplägget ett gigantiskt kliv bakåt; i motsats till **Köpenhamn**, där idag **55 procent av befolkningen tar cykeln** till och från jobbet, har cyklismen till och från Ideon minskat de senaste åren.

**Dialogen:** Vi har nu varit engagerade i de olika tillväxtprojekten i Lund NE i över tre år. Vi har tappat räkningen på hur många olika s k dialog- och samrådsmöten vi medverkat i under denna tid, men sannolikt ett 20-tal. (Inte många av dessa har dessvärre gjort skäl för benämningen "dialog" då kommunens tjänstemän själva lagt beslag på agendan och mötestiderna.)

Vi har konsekvent framför synpunkter på hur de förändringar som planeras runt oss kommer att försämra vår livskvalitet och också kommit med konstruktiva förslag på hur man med ganska små förändringar kunnat åtgärda dessa. Än så länge så har det varit för helt döva öron. Det finns INGENTING i de förslag till detaljplaner för spårvägen eller Solbiersbebyggelsen som tyder på att vi haft någon kommunikation öht. Alltså - detta har handlat om enkelriktad information från kommunens sida under täckmantel av dialog. Inte heller har man under mötena bemött våra tidigare synpunkter/förslag utan har valt att förmedla samma gamla basinformation gång på gång.

Det har heller inte framkommit några egentliga argument för varför man låter befintliga boende få dessa försämringar. Våra synpunkter har inte bemötts eller kommenterats annat än med standardfloskler och visionsformuleringar. Inte ens på remissnivån har det alltså förekommit någon egentlig dialog eller kommunikation.

Vi har från början ansett att den planerade bebyggelsen närmast oss är både för hög och för nära vårt bostadsområde. Förklaringen vi fått är att det: **1)** är stadsmässigt och attraktivt, **2)** utgör ett bullerskydd eftersom man annars inte klarar bullernivåerna för nybebyggelse, **3)** man behöver bygga så här för att få in pengar till vidare exploatering. (På den "goda åkermarken"... längre norrut kommer man emellertid att anlägga en stor rekreationspark; varför inte ta delar av denna och lägga mellan oss och inne i Solbjer... Då slipper de trångbodda, och på grönska svältfödda, Solbjerborna ta bilen för att kunna få uppleva lite natur)



# Brf Djingis Khan

Vi är medvetna om att denna detaljplan inte handlar om Solbjer. Det är ett problem eftersom det är svårt att ha synpunkter på smådelar av detta framtida gigantiska projekt utan att involvera helheten. Kommunen tycks inte inse behovet av ett samverkansforum för de totala effekterna. Att oavbrutet presentera uppdelade utredningar är ett utmärkt sätt att förvirra debatten och utmatta allmänheten.

*Brf Djingis Khan*  
*gnm*

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

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