

Angående ärende 5 på Tekniska nämndens sammanträde den 8/6 2011

Program för detaljplan för del av Östra Torn 27;2 m fl (Solbjersområdet)

Det har kommit till vår kännedom att Tekniska nämnden redan nu kommer att yttra sig om de trafik- och marklösningar som finns i stadsbyggnadskontorets program för Solbjersområdet.

Detta kommer som en överraskning för oss då projektledare Eva Dahlman vid samrådsmötet i Vita Huset på Djingis Khan den 19 maj meddelade att inga beslut kommer att fattas förrän efter samrådstiden 23 juni. Byggnadsnämndens ordförande Christer Wallin underströk dessutom att processen är lång med många samrådsmöten inplanerade där de boende uppmanades ha synpunkter. Trafiksituationen belystes heller inte under mötet; dessa frågor hänsköt man till senare tillfällen.

BRF Djingis Khan menar därför att Tekniska nämnden inte kan tillstyrka planprogrammet för Solbjer. Som förslaget ligger idag anser vi inte att trafiklösningarna är acceptabla och rimliga och anser också att det saknas viktiga och kompletta underlag.

Brf DK:s synpunkter kring trafiksituation och markanvändning sammanfattar vi enligt nedan:

Buller

Vi saknar aktuella buller- och frekvensmätningar. Vid samrådsmötet 19 maj hänvisades till frekvensmätningar från 2009, vilka i högsta grad är inaktuella; under de senaste två åren har såväl buller som trafiktäthet ökat markant kring vårt område. Vi vill alltså se en mätning av de värden som föreligger idag.

Anmärkningsvärt är också att de prognostiserade värdena i planprogrammet med råge överskrider de nationella riktvärdena för buller. Se också WHO:s rapport "**Burden of diseases from environmental noise**".

Enligt planprogrammet beräknas Solbjersvägen och Sölvegatan bli hårt trafikerade med 12 000- 20 000 bilar/dygn och med fyra körfält. Vad bygger dessa siffror på? I planprogrammet menar man att Sölvegatan väster om Sångarevägen inte ingår i planen utan "*...kommer att planläggas i särskild ordning när förutsättningarna för en ny trafikplats och bro för E22.an har utretts i samverkan med Trafikverket.*"

Vi kan omöjligt acceptera nuvarande plan innan vi sett resultatet av denna utredning; alltså innan vi vet hur trafiken kommer att matas in i området. Någon utredning kring de alternativa lösningar till trafikplats Ideon som utlovats kan vi inte finna.

Kollektivtrafik

På Spårväggsgatan ser vi att både spårvagn och biltrafik förekommer parallellt. Dessutom kommer bostäderna på Solbjersområdet att ha sina parkeringar mot Spårväggsgatan, vilket markant kommer att öka trafikeringen på gatan. Dessa bägge omständigheter rimmar mycket illa med den tillgänglighet, trafiksäkerhet och trygga miljö man säger sig eftersträva.

Vi saknar också en diskussion om busstrafiken. Spårvägen tillgodoser långtifrån de behov vi har i föreningen där många pendlar till arbeten i Malmö – endast en liten del av dessa med tåg. Vad händer med regionbussarna?

Cykelstråk

Uardavägen kommer enligt planprogrammet att utgöra ett viktigt huvudstråk för cyklister. Att ett markintrång för detta planeras har vi inte haft någon diskussion om. Hur kommer detta att se ut och vad blir konsekvenserna för oss?

Djingis Khan är ett barnrikt område; hur kommer cykelströmmarna att röra sig inne i området? Den typen av trafikströmning är också viktigt att analysera. Vi kan inte acceptera stora cykelstråk inne på Djingis Khan.

Neversvägen

I planprogrammet "*...föreslås Neversvägens västra del få en ny anslutning till Spårväggsgatan*".

Vi ser ingen anledning till att styra upp trafiken mot spårvägen och den hårt belastade Sölvegatan. Det betyder också ökande genomfartstrafik, ökat buller och ökande olycksrisker i nära anslutning till existerande bostadsområden. Vi vill istället leda ut trafiken utanför området och avsluta Neversvägen vid Iliongränden. Vi efterlyser återigen en aktuell utredning kring buller och frekvens.

Grönområden

I planprogrammet talas om Bananparken som en stadsdelspark och om "*sammanlänkande gröna passager*" samt att "*...knyta Bananparken till Solbjer*".

Bananparken är Djingis Khans lunga och fyller en stor funktion för de boendes (drygt 300 hushåll) livskvalitet samt ramar in och definierar traditionellt vårt område. Med en ökad befolkning - endast i första steget på 1 500- 2 000 personer i närområdet - riskerar Bananparken att bli alltför belastad. Det är inte rimligt att Djingis Khan ska bära den största delen av Solbjersområdets initiala behov av rekreationsområde. Vi ifrågasätter om de förslag till grönområden i Solbjer svarar upp till den befolkning som det planeras för.

Vid samrådsmötet den 19 maj utlovades särskilda diskussioner kring områdenas gröna miljöer. Någon ytterligare information kring detta har vi inte fått.

Övrigt

Någon miljökonsekvensutredning har, vad vi kan förstå, inte gjorts. Inte heller ser vi något underlag kring de planeringsmål för pendlingen som satts upp "*1/3 färdas med bil, 1/3 med spårvagn eller buss, 1/3 går eller cyklar*".

Sammanfattning

Generellt sett saknas det underlag och analyser inom en rad områden. Detta trots att planen medför genomgripande förändringar och riskerar orsaka stora olägenheter för de boende. Vi kan inte acceptera att en plan av denna dignitet antas utan att erforderliga undersökningar genomförs och utan att de boende fått möjlighet att inkomma med synpunkter. Planen bryter dessutom mot antagna miljömål och nationella riktlinjer för buller och innebär en oerhört hög belastning på en befolkning som valt sitt boende utifrån helt andra kriterier.

Vi menar också att den dialog och de samrådsmöjligheter vi utlovats inte har ägt rum.

Lund 2011-06-07

BRF Djingis Khan styrelse