

2014-12-01



Aktion för Spårvägsfritt Lund
Christer Hjort
E-post: christer.hjort@telia.com
Tel 070-528 7008

Till
Byggnadsnämnden i Lund

Granskning av detaljplan för Kung Oskar 3 och 4/PÅ 22/2008a

Aktion för spårvägsfritt Lund får med referens till sitt tidigare yttrande om detaljplanen framhålla att överordnad vikt är att inget får göras som kan försvåra byggandet av ytterligare två spår för järnvägen mot Hässleholm.

Två järnvägsspår direkt till Brunns hög

Ett alternativ som borde utredas inom ramen för den kommande kollektivtrafikutredningen är att de tillkommande spåren norr om Lund C dras öster om den befintliga stambanan och upp till Brunns hög och med fortsättning och anslutning till stambanan igen vid Örtorfta.

En tågstation anläggs lämpligen väster om motorvägen och med passage under densamma till Max och ESS.

På så sätt får Brunns hög en spårbunden direktförbindelse till och från Kastrup/Köpenhamn, som spårvägsförespråkarna hela tiden önskat. Dessutom innebär det en mycket snabbare resväg än den tilltänkta spårvägen som förutsätter byte av färdmedel vid Lund C. Till detta kommer den stora besparingen för samhället och skattebetalarna genom att hela spårvägen blir obehövlig och kostnaderna för densamma kan sparas in.

Bussdepån

Aktion för Spårvägsfritt Lund vidhåller sin tidigare redovisade uppfattning att den nuvarande bussdepån är strategiskt belägen och viktig för att snabbt kunna sätta in extrabussar vid störningar i kollektivtrafiken (tåg och bussar). SBK bemöter invändningarna med *”lokaliseringsfrågan avgörs inte i planen utan i upphandlingen av kollektivtrafiken. Region Skåne har initierat ett utredningsarbete kring bussdepåer”*.

När planen väl är antagen är möjligheten att anlägga bussdepån nära denna viktiga kollektivtrafiknod givetvis obefintlig, menar AFSL. Det blir då fråga om

att busstrafiken måste använda sig av en mer perifert belägen bussdepå med åtföljande onödig trafik av ersättningsbussar genom stora delar av staden.

Tunga remissinstanser som Tekniska nämnden, Miljönämnden och bussföretaget Nobina invänder mot att bussdepån tas bort.

Tekniska nämnden anser att ur bussynpunkt är befintlig lokalisering optimal. Nobina redovisar en tabell med de ökade koldioxidutsläppen vid olika avstånd till depån pga förlängda framkörningsträckor för bussarna i förhållande till nuvarande depålokalisering.

Enkelriktad bussgata

Föreningen AFSL har i sitt tidigare yttrande över detaljplanen förordat att en enkelriktad bussgata anläggs från Kung Oskars bro till Carl Bernlunds gata. Bussarna kan sedan följa denna gata och ha hållplats alldeles invid spår 1 vid Lund C. Detta skulle minska trafikbelastningen på Laurentiigatan.

Stadsbyggnadskontoret framför i samrådsredogörelse 2014-09-26 i sin kommentar till AFLSs yttrande:

Kollektivtrafiken har utretts och en bussgata mellan Kung Oskars väg och Carl Bernlunds gata har inte bedömts aktuell. Lutningsförhållandena på Kung Oskars väg tillsammans med en intensiv biltrafik, dubbelriktad cykeltrafik, övergångsställe samt korta korsningsavstånd skulle ge en komplex trafiksituation som bedöms olämplig ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Aktion för Spårvägsfritt kan inte avhålla sig från att uttrycka sin förvåning över SBKs uppfattning. Detta är inte visat. Det enda som sker i vårt förslag är en bussfil som viker av till höger.

Här framför AFSL ett konkret förslag som avsevärt skulle kunna underlätta busstrafiken till och från Lund C samtidigt som trafikbelastningen på S:t Laurentiigatan minskas.

SBK avvisar detta med hänvisning till den komplexa trafiksituation som skulle uppstå vid Kung Oskars bro och bedöms vara olämplig ur trafiksäkerhetssynpunkt pga av intensiv biltrafik, dubbelriktad cykeltrafik, övergångsställe samt korta korsningsavstånd.

Det är samma Stadsbyggnadskontor som förordar att en spårväg anläggs på sträckan Lund C – Brunnshög med åtföljande mycket stora ingrepp i stadsmiljön. En spårväghållplats anläggs på Clemenstorget, den idag hårt trafikbelastade Laurentiigatan får dubbelriktade spårvägsspår i tillägg till befintlig trafik, en komplicerad trafiksituation för spårväg, bussar, bilar och cyklister byggs in i korsningen S:t Laurentiigatan-Bredgatan.

Sjukhushållplatsen är utformad så att gångtrafikanter som kommer norrifrån eller ska söderut, måste passera 7 körfält av bussar, bilar, spårvagnar och cyklar.

Det är samma Stadsbyggnadskontor som trots invändningar från Lunds universitet och LTH vill bygga en spårväg som delar LTH-området i två delar och som tvingar fram byggande av barriärer och särskilda passager för gående och cyklister.

Allt detta utan några som helst problem enligt SBSKs uppfattning, men det är enligt samma kontor helt omöjligt att låta bussar passerera ner under Kung Oskars bro till Carl Bernlunds gata med hänvisning till den komplicerade trafiksituationen.

Stadsbyggnadskontoret uppfattning är enligt AFLs mening inte trovärdig. Kontoret borde på ett bättre sätt kunna tillvarata olika intressen, t ex resandebehoven, miljökonsekvenserna och bevarande av olika stadsmiljöer.

PBL följs inte

Enligt PBL kap 4 §33 ska planbeskrivningen innehålla en redovisning av

.....

4. de överväganden som har legat till grund för planens utformning med hänsyn till motstående intressen och planens konsekvenser,...

AFSL hävdar att bussdepån inte har behandlats som motstående intresse, än mindre har konsekvenser utretts.

Med hänsyn till kommande utredningen om kollektivtrafiken i hela Lunds kommun och framtagandet av ett ramprogram för stationsområdet, så bör antagandet av detaljplanen skjutas upp.

Lund som ovan

Börje Hed
v. ordförande, AFSL

Christer Hjort
Sekreterare