

Detaljplanerna för spårvägen. Sammanfattning av sakägaryttranden till Lunds kommun.

Detaljplanerna för spårvägen kritiserar starkt av flera tunga institutioner utmed den tilltänkta sträckningen från Lund C mot Brunnshög. I kritiken instämmer företrädare för olika verksamheter, bostadsrättsföreningar, fastighetsägare och enskilda boende.

Av yttrandena över detaljplanerna framgår att forskningsinstitutionerna oroas över att magnetfältstörningar ska påverka känsliga elektroniska instrument. Bortåt 50 milj kr krävs för att skydda vetenskaplig utrustning. MAX Lab anser att vibrationer från spårvägen kan äventyra hela forskningsanläggningen. Akademiska hus befarar att spårvägen medför ändringsarbeten i mark och fastigheter som kan uppgå till mångmiljonbelopp. Det är kostnader som man menar att kommunen måste stå för.

LTH-campus delas

LTH anser att trafiksituationen och logistiken inom campusområdet behandlas styvmoderligt i detaljplanen och befarar att den spårbundna trafiken kommer att dela campusområdet i två separata delar. Det måste vara möjligt att på ett antal ställen riskfritt ta sig över spåren på Sölvegatan.

Magnetfält påverkar elektroniken

Elektronmikroskopet är den absolut känsligaste utrustningen. Lunds universitet redovisar i sitt yttrande kravspecifikationer, där bl.a. avstånd till spårväg spelar roll. LTH skriver att de farhågor som tidigare framförts om magnetfältstörningar kvarstår. De tre fakulteterna – LTH, naturvetenskap och medicin ser det som ett oavvisligt krav att godtagbara lösningar och ekonomiska garantier måste fram. Grova uppskattningar visar att investeringar på uppemot 50 miljoner kronor krävs för att skydda befintlig vetenskaplig utrustning.

Vibrationer stör MAX-Lab

MAX IV Laboratoriet framför i sin skrivelse synpunkter på detaljplanen norr om Solbjersvägen-Odarslövsvägen. Vibrationsdämpande åtgärder måste vidtas för rälsen för att inte spårvägstrafiken ska störa verksamheten på MAX IV. Föreslagna åtgärder i rapporten ”Spårväg Lund C–ESS–buller och vibrationer” anser man otillräckliga.

Det de långa strålrören, belägna i den nordöstra delen av MAX IV, som är de mest känsliga komponenterna. Spåren måste vibrationsdämpas minst 2-300 meter ytterligare norrut. MAX IV-anläggningen kan komma att äventyras om inte störningarna hanteras på rätt sätt. Ju längre bort från anläggningen som spårvägen placeras desto bättre.

Ändringar för miljonbelopp

Akademiska hus skriver att spårvägen kommer att påverka verksamheterna längs Kunskapsstråket negativt, då möjligheten till avancerad forskning begränsas på grund av elektromagnetiska fält, buller och vibrationer. De utredningar som verksamheter i de berörda områdena gjort visar på större störningar än de utredningar som Lunds kommun tagit fram.

Akademiska hus egna utredningar om konsekvenser för markreglering, byggnader, markanläggningar, ledningsnät, fjärrvärmeanläggningar och vägar visar på att ändrings- och nyanläggningsarbeten kommer att kosta mångmiljonbelopp.

Akademiska hus anser att det måste vara en kommunal angelägenhet att ta det samlade ekonomiska ansvaret för de anpassningar och förändringar som krävs för ett genomförande av spårvägen.

Osäkert trafikunderlag

Naturskyddsföreningen i Lund menar att osäkerheten är stor om det framtida antalet resenärer till Lunds C. Kommer det att dubblas eller tredubblas?

Föreningen anser inte bussalternativet utretts tillräckligt och man ifrågasätter att "NE/Brunnshög skulle bli ett exempel på hållbarhetsplanering i världsklass".

Försämrad tillgänglighet

HSB Skåne befarar att planförslaget innebär en försämrad tillgänglighet för de hyresgäster och verksamheter som hyrs av HSB på adressen S:t Laurentiigatan 10.

Ambulanser och färdtjänsthämtningar behöver kunna angöra fastigheten, där parkeringsplatser för funktionsnedsatta måste finnas i anslutning till fastigheten.

Enkelriktning och luftledning

Föreningen Gamla Lund föredrar en alternativ lösning för S:t Laurentiigatan genom enkelriktning för bil- och kollektivtrafik mot nordost och en enkelriktad spårvägsslinga via Kung Oscars väg-Spolegatan eller Carl Bernlunds gata-Clemenstorgets nordsida. Då berörs inte Clemenstorgets plataner.

Föreningen föreslår att ett spårvägsalternativ utan luftledning med bibehållna alléer utreds. Gamla Lund ifrågasätter att Lund C ska vara den enda knutpunkten i staden.

Allhelgonakyrkan

Svenska kyrkan och Lunds Allhelgonaförsamling pekar på att tillgängligheten till Allhelgonakyrkan och Allhelgonagården inte får försämrats. Om den nuvarande busshållplatsen tas bort är det viktigt att en likvärdig busshållplats anordnas inom samma radie från kyrkan.

Bussalternativ saknas

Ägare och boende på fastigheten Rektorn 6 och Sankt Peter 4 skriver att den aktuella detaljplanens syfte är att pröva lämpligheten för att anlägga spårväg mellan Lund C och Science Village. I materialet finns inte en sådan prövning. En prövning borde redovisa alternativ till att anlägga spårväg t.ex. en jämförelse med elbussar.

Detaljplanen visar inte markens lämplighet för spårväg. Elbussar ger fler valmöjligheter i framtiden. Transportbehoven bör minska inom Lunds tätort. Det behöver därför vara en flexibel stadsutveckling, där man inte låser sig i kostnadskrävande strukturer.

Buller och olycksrisker

En stort antal enskilda sakägare framför farhågor för buller, gnissel och vibrationer. Vart tar befintlig biltrafik på S:t Laurentiigatan och delar av Karl XI-gatan (3000 bilar om dagen) vägen, frågar man sig. Hur ska olycksrisker för t ex cyklister på S:t Laurentiigatan förebyggas? I skrivelserna påtalas förlängda gångavstånd till busshållplatserna till men för funktionsnedsatta samt att tillgängligheten till klinikerna på S:t Laurentiigatan försämras

I en skrivelse påpekas att sjukhushållplatsen måste omformas så att gångtrafikanter som kommer norrifrån eller ska söderut, inte ska behöva passera sju körfält av bussar, bilar, spårvagnar och cyklar. Hälften räcker med två perronger och passage av högst tre körfält.

Clemenstorget har klassats som kulturhistoriskt intressant och miljömässigt värdefullt. Stora delar av dessa värden försvinner med spårvägens införande, skriver sakägarna.

Osäkra kalkyler

Kostnadsberäkningar för spårvägsprojektet saknas. Nya grundliga studier bör göras av andra moderna, långsiktiga lösningar för kollektivtrafiken. ”Lundalänken” bör inordnas i en kollektivtrafikplan för hela kommunen innan detaljplaner upprättas, skriver sakägare.

AFSLs kommentarer:

Aktion för spårvägsfritt Lund, AFSL, kan konstatera att de kalkyler, som gjordes vid ett av kommunen arrangerat tvådagarsseminarium i mars 2011, inte har dokumenterats och därför inte kunnat granskas i efterhand.

Det enda man med säkerhet vet är att andra större kommunala byggnadsprojekt i Lund har underkalkylerats. Samma sak gäller för spårvägsprojekt i andra länder, som genomgående har blivit mycket dyrare än vad som sagts från början.

”Detaljplanens syfte är ju det långsiktiga behovet av ett attraktivt kollektivtrafiksystem” (Byggnadsnämndens utlåtande s.4 nertill).

Enligt AFSLs mening kan användningen av ordet SPÅR i detaljplanerna således ersättas av KOLLEKTIV (prioriterat kollektivtrafiksystem). Detta är dock inte möjligt anser Stadsbyggnadskontoret, SBK. i sin kommentar till yttrandena ”Användningen av SPÅR säkerställer spårvägstrafik”, skriver SBK.

Enligt AFSLs uppfattning hade kommunen här haft en möjlighet till flexibilitet inför valet av teknik för kollektivtrafiken.