

Lund den 19 juni 2013

Till Stadsbyggnadskontoret, Lunds kommun

REMISSVAR avseende Lunds kommuns samrådshandlingar gällande
Detaljplaner för spårvägen

Aktion för Spårvägsfritt Lund har tagit del av detaljplanerna och vill med
anledning därav anföra följande.

Inledningsvis vill vi understryka att de nu föreliggande spårvägsplanerna
inklusive terminalen binder upp kommunen för ett spårvägsbyggande utan att
man dessförinnan noga har studerat en spårvägs sträckning i den centrala
staden.

Detaljplan för Spårväg Clemenstorget – Bredgatan

Spårvägsräls diagonalt över Clemenstorget visar en total nonchalans mot de
värden detta stiliga 1800-talstorg representerar och sprider ett löjes skimmer
över dem som planerar och styr i vår stad. Aktion för Spårvägsfritt Lund vill
bevara torget som det nu är, om än något uppfräschat.

Enligt samrådshandlingarna skall spårvagnarna som kommer att trafikera
sträckan Lund C – ESS, ”vara ca 30 meter långa och plattformarna på
Clemenstorget byggs därför 35 m långa. Hållplatsens plattformar har en höjd
över spårnivån på 28 cm. När etapp 2 mot Dalby byggs ut och kopplas till den
framtida Simrishamnsbanan förutses ett behov av längre plattformar för att
möjliggöra trafikering med dubbelkopplade spårvagnar. För största möjliga
flexibilitet för framtida utveckling har hållplatslägena placerats så att
plattformarna skall vara möjliga att förlänga till 80 meter.”

Aktion för Spårvägsfritt Lund konstaterar att såväl Bangatan som Laurentiigatan
ingår i den kedja av gator som omgärdar stadskärnan och på dessa och det inre

gatunätet sker transporter till denna. Stängs någon av gatorna i kedjan av blir transporter längre, svårare och därmed dyrare och försvårar för dem som driver butiker eller annan verksamhet i stadskärnan.

Stängs Bangatan av får detta till följd att den biltrafik som nu går norrut på denna gata flyttas över till det mer störningskänsliga stråket Klostergatan, Kyrkogatan och Bredgatan och om Laurentiigatan stängs för biltrafik får detta till följd att den trafik som nu går norrut på denna gata flyttas över till samma störningskänsliga stråk.

Aktion för Spårvägsfritt Lund vill värna om och förbättra förutsättningarna för livet i stadskärnan samtidigt som vi vill minimera genomfartstrafiken i denna. Vi motsätter oss således stängningen av biltrafiken på Bangatan respektive Laurentiigatan.

Vi konstaterar att trots det betydande intrånget på Allhelgonakyrkans mark är enligt förslaget gång- och cykelbanorna på den västra sidan alldeles för smala, likaså körbanan för bilar och den stora mängd bussar som passerar. Gatukorset och parken kring kyrkan kommer att förfulas av ett större antal stolpar och bärlinor och av ny uppfartsväg till kyrkoplanen.

Vidare tas nuvarande busshållplatsen vid Allhelgonakyrkan bort. Den trafikeras för närvarande av 14 busslinjer. Det betyder sämre tillgänglighet till kollektivtrafiken för personal och studenter vid Socialhögskolan, Theologicum och Universitetsbiblioteket. Kyrkobesökare till Allhelgonakyrkan får också en längre väg att gå. Det innebär att alla dessa får upp till 400 meters längre gångsträcka till närmaste hållplats.

Detaljplan för Spårväg Getingevägen – Tornavägen

Från gatukorset vid Allhelgonakyrkan går spårvägen på egen bana. Intrång göres på sjukhusområdet varvid värdefull vegetation försvinner. Då banan tar en stor del av det tillgängliga utrymmet i anspråk blir utrymmet för gång- och cykelbanor starkt begränsat och körbanan för bilar, lastbilar och bussar på tok för smal. Gatan trafikeras varje vardag av mer än 1 500 bussar.

Entrégatan stängs enligt förslaget av och infarten till sjukhuset flyttas ett hundratal meter norrut. Läget har inte redovisats i detaljplanen vilket är anmärkningsvärt. Man kan dock av illustrationsplanen förstå att den skall korsa

den svängda och relativt branta rampvägen just där denna planas ut. Läget är ur trafiksäkerhetssynpunkt synnerligen illa valt. Denna och den svårnådda, svårkörda och krokiga Lasarettsgatan blir huvudväg till det väldiga Universitetssjukhuset. Aktion för Spårvägsfritt Lund vill behålla den lättfunna och värdiga Entrégatan i befintligt skick.

Den nuvarande bussterminalen vid Universitetssjukhuset fungerar mycket bra. Perrongen är rymlig, och det är lätt att byta buss, och de resande behöver endast passera ett ljusreglerat övergångsställe för att nå sjukhusområdet. För att få plats även för sjukhushållplatsen har terminalen enligt detaljplaneförslaget totalt förändrats. Det innebär att gångtrafikanter (av- och påstigande på bussarna) måste passera flera körfält. Ytterst ligger ett körfält för bussar (med plattform), nästa körfält är för bilar och nästa också för bilar i motsatt riktning med en avskiljande trädrad. Därpå följer spårvägsspår och sedan till sist ytterligare en plattform. Som mest måste alltså gångtrafikanterna passera sex körfält för att nå sjukhusområdet framför nuvarande Patienthotellet, där gångtrafikanterna dessutom hamnar på cykelbanan framför denna byggnad. Detta bäddar för kaos värre än passagen vid Tullkammaren!

Aktion för Spårvägsfritt Lund finner den föreslagna bussterminalen vid Universitetssjukhuset helt oacceptabel.

Många busslinjer trafikerar nu Lundalänken och kommer därmed snabbare och smidigare till sitt mål och kan också ta upp eller lämna passagerare i nordöstra Lund. I den föreliggande planen reserveras Lundalänken för enbart spårvägstrafik, och de nämnda busslinjerna tvingas upp i trafikkaoset vid Norra Ringen. Vi menar att gjorda investeringar skall utnyttjas fullt ut och att länken mellan Getingevägen och Sölvegatan skall vara öppen för busstrafik.

Detaljplan för Spårväg Tornavägen – Motorvägen E 22

På Sölvegatan från LTH och mot nordost blir det enligt förslaget endast spårvägstrafik jämte cykelbanor. Denna gata är i hela sin längd från Biskopsgatan i söder upp till Norra Ringen något av en ryggrad i Lunds universitets- och forskningsvärld. Och den kommer att ytterligare förlängas och förstärkas genom tillkomsten av MAX 4 och ESS. Det är viktigt inte bara för dem som bor och verkar inom området utan också för kollektivtrafik med buss.

Aktion för Spårvägsfritt Lund kräver att Sölvegatan i hela sin längd skall vara öppen för all trafik.

Detaljplan för Spårväg Motorvägen E 22 – Norr om Solbjersvägen

Spårvägen skall gå rakt genom det tätbebyggda bostadsområdet Brunnsbö. Flera gator och många gång- och cykelvägar kommer att korsa spårvägen. Enligt uppgift skall turtätheten vara en vagn var 7,5 minut. Den spårvägsdepå som skall uppföras intill ESS kan rymma mer än 60 spårvagnar. Detta innebär att när spårvägsnätet är helt utbyggt kommer ytterligare ca 200 tomma spårvagnar att dagligen köras genom stadsdelen. Är det förenligt med god och säker boendemiljö? Aktion för Spårvägsfritt Lund ser ett alternativ med miljövänliga bussar som en bättre lösning.

Spårvägen korsar Odarslövsvägen i alltför spetsig vinkel. I vänsterstyrda bilar är förarens uppmärksamhet sämst snett bakåt höger. Om en bilförare missar en ljussignal är risken stor att en allvarlig olycka inträffar i detta kors. Vi menar att en mer vinkelrät och därmed säkrare korsning bör eftersträvas. Enligt en utredning i Stockholm förorsakar spårvagnar och lokaltåg långt fler dödsolyckor än bussar räknat per passagerare.

ESS avses bli en forskningsanläggning i världsklass. Det är en stor tillgång för svensk forskning och för Lunds universitet att den skall uppföras i vår stad. Den kända arkitektfirman Henning Larsen skall gestalta anläggningen, och man kan förmoda att det blir något spektakulärt. Den torde också bli en av de största sevärdheterna i Lund.

I samrådshandlingarna redovisas längs Odarslövsvägen och på mark som borde ingå i tomten för ESS ett cirka 12 meter brett och cirka 500 meter långt spårvägsområde och ett 40 000 kvadratmeter stort depåområde, inom vilket en 15 000 kvadratmeter stor och upp till 10 meter hög byggnad kan uppföras. Depåbyggnaden är både ur landskapsbildssynpunkt och med hänsyn till ESS helt felplacerad. Spårvägen och dess stolpar och ledningar förfular och komplicerar transport till ESS. Vi menar att om depåanläggningen skall finnas bör den placeras på annan plats, men som torde ha framgått bör enligt vår uppfattning spåren och depån över huvud taget inte anläggas.

Sammanfattande synpunkter

Efter att noga granskat detaljplanerna i deras helhet finner Aktion för Spårvägsfritt Lund att spårvägslinjen inte löser dagens problem, inte heller de problem som uppkommer i samband med utbyggnaden i nordöst utan endast ytterligare koncentrerar resandet till Lund C med än värre kaos som följd, och ännu värre blir det om även spårvagnar och dubbelkopplade sådana skall köras in till Lund C från Dalby.

Vi finner också att spårvägen och dess krav på egen bana, ledningsstolpar, bärninor och ledningar förfular stadsbilden samt att den är ett föråldrat, oflexibelt och mycket dyrt trafikslag.

Vi avstyrker detaljplanerna i deras helhet och menar att spårvägsplanerna omgående bör stoppas.

Den nu aktuella frågan är hur Brunnsnög och ESS skall försörjas med kollektivtrafik. Vi finner att detta under överskådlig tid kan lösas till mycket låga kostnader och utan ytterligare trafikbelastning i centrala staden genom att bättre utnyttja bussarna från Lomma, Bjärred och Löddeköpinge. Efter uppehåll vid Lund C fortsätter de nästan tomma upp till sjukhuset och där vänder de. Låt några av dem fortsätta upp mot ESS.

Aktion för Spårvägsfritt Lund har särskilt noterat uppgiften om en förväntad tredubbling av resandet, det vill säga att det kommer att bli 105 000 resenärer om dagen till Lund C. Det gör det än mer angeläget att studera alternativa transportvägar och buskommunikationer för arbetspendlarna till de olika arbetsplatserna i Lund. Bland annat kan man som regionrådet Mats Persson framhållit nu bygga en ny station, Lunds södra vid Klostergården, i och med att järnvägen mellan Malmö och Lund blir fyrspårig.

Vänliga hälsningar

För Aktionsgruppen för Spårvägsfritt Lund

Bertil Hjort

Sverker Oredsson