

Samrådsyttrande över förslag till detaljplaner för spårväg mellan Lund C och ESS, 1281K-P86 - 91

med bilaga A

Inledning

Ett egendomligt planärende.

En spårvägssträcka uppdelad på sex delar, elva plankartor. Vad händer om en plan fallerar?

Ett planförslag som saknar förutsättningar, endast översiktsplanen är angiven. (PBL 5kap §10)

Ett planförslag som inte har förankring i befolkningen, som strider mot tidigare direktiv.

Som inte lever upp till "att allmänhetens insyn och möjligheter att påverka projektet säkerställs", citat samrådets MKB, s 5 (6 kap Miljöbalken).

Vad är det då man skall yttra sig över?

- Plan för "det långsiktiga behovet av ett attraktivt kollektivtrafiksystem mellan Lund C och Brunnsög/ESS."? "Kunskapsstråket".
- Planförslagen som de återges i planbeskrivningen?
- Det egentliga planförslaget med plankarta och bestämmelser, dvs endast spårområdet och utrymme till angränsande fastigheter? I vardera sex planer, elva plankartor.

Planärendets tre nivåer

Är man överens om den principiella ambitionen att "kunskapsstråket" har behov av ett attraktivt kollektivtrafiksystem, långsiktigt, så väcker det givetvis frågor om vad detta är och vilka medel som kan tillfredsställa det.

Planförslaget (-en) tar spårväg för given. Det är inte möjligt att göra. Det har inte prövats i en saklig och offentlig process. Ett så betydelsefullt och kostsamt projekt har inte Lunds medborgare fått tillfälle att säga sin mening om med tillräcklig information i sak och med alternativ. Översiktsplan -10 man hänvisar till, visar varken hur eller konsekvenser.

Kommunens offentliggörande påbörjades inte förrän i mars -13 med spurt sista veckorna före samrådsperioden. En information präglad av reklam på alla sätt – för att övertyga, snarare än något annat.

Planbeskrivningarna i ärendets detaljplaner.

De kan framstå som del av denna reklamkampanj. Uppläggning, språk och illustrationer tjänar till att slå fast spårvägens outbytbarhet. Varje delplan inleds med samma 7 sidor beskrivning av det konstaterade spårvägsstråket, sedan följer "planförslaget", 5-8 sidor, men där är endast några rader den text som erfordras för att plankartan skall fungera som plan. För de beslut som skall fattas.

God information tycks ändå inte vara huvudsyftet. Korrekturmissar är legio, man tycks inte använda stavningsprogram. Använder språk som inte alltid uttrycker vad det ville säga. Inkonsekvenser förekommer. Allvarligt är att SBK ofta nöjer sig med att förklara att man "bedömer", ett ord som inte inger förtroende. Är verkligen denna komplicerade och resurskrävande planering baserad på bedömningar?

"... blir det möjligt att mellan några av träden stanna i parkeringsfickor, vilket ska tillfredsställa de behov av parkering som finns för verksamheterna längs gatan." Hur många? Ett exempel av otaliga på vaga uppgifter i planerna. Eller hänvisningar till åtgärder först under kommande projektering etc, dvs bortom det beslut man nu vill ha. Bortom medvetna beslut. Kvalitetskontroll.

Ärendets detaljplaner

Det som denna fas i kommunens planeringsprocess handlar om. Dvs med plankarta, bestämmelser och relevanta delar av text under rubriken planförslag i planbeskrivningarna.

Men detaljplaneringen kommer för tidigt. Förutsättningar, alternativa möjligheter i teknik, strukturellt och kapacitetsgrundat, saknas för att kunna bedömas i ett samråd. PBL 5kap § 10, 12, 13

Och det saknas illustrationer av berörd kollektivtrafik, nuläge och konsekvenser som system i hela området och motsvarade för biltrafik och för cykeltrafiksystemet. Utan sådan överblick kan man inte förstå konsekvenserna och ta ställning. Beskrivning i texterna är inte tillräckliga.

Ytterligare: "Att placera gång - och cykelbanan i anslutning till spårvägens gaturum är en generell princip för att öka tryggheten och tydliggöra spårvägssträckningen som kommunikationsstråk." Skriver man. Är det verkligen optimal miljö för lundacyklisterna, långa raka stråk med spårvagn vid armbågen.

Det finns en nivå till, som inte kan bortses ifrån

Översiktsplaneskalan, dvs de kommande etapper som är presenterade där. Delar i kommunens visioner.

Dels etapp 2, Brunnshög – Dalby, med arbetspendling från en "Simrishamnsbana" som främsta uppgift.

Dels med etapp 3, en fortsättning genom stadskärnan söderut till Staffanstorp.

Skånetrafiken kräver kortaste restid i Dalbysträckan, därför tillåts inte mer än ett hållplatsstopp, Norränga. Nöjer sig med ensidigt nyttjande av tunga investeringar.

Men prioritering av kortaste restid är inte självklar. Kvaliteten i vardagens resor gäller den upplevda effektiviteten och bekvämligheten dörr till dörr i en kulturell kontext. Alla, i princip, skall ha nära till hållplats. Så nära att bilen inte framstår som bästa alternativ på morgonen. Huvuddelen av det växande Dalby har inte sådan närhet. Kommunen bygger ett bilsamhälle.

Trafikingenjörernas värderingar motarbetar kommunens ambitioner/åtaganden om klimatet.

Ettapp 3 reser stora invändningar. Kan den teknik som väljs utifrån "kunskapsstråkets" och landskapets trafik, pressas in i stadskärnan? Klostergatan, hörnet Klostergatan/Kyrkogatan, Stortorget, Södergatan? Om samma glesa hållplatsstruktur, rullar spårvagnen genom stadskärnan för en enda hållplats, Stortorget. "Kunskapsstråkets" spårväg på Clemenstorget pekar bort mot Bantorget, vilket innebär en helt låst situation inför ettapp 3. Alternativ saknas. Med strategiska problem som inte ens är undersökta.

Ettapp 3 är som vi skall se ett starkt motiv till att placera hållplats på diagonalen över Clemenstorget.

Direktiven till översiktsplaneringen år 2008 innebar krav på kollektivtrafikplan för hela kommunen.

En sådan saknas helt. Citat ÖPL-2010 s17 "Genom en koncentration av tillkommande bebyggelse till stations- och hållplatslägen i prioriterade kollektivtrafikstråk kan en hållbar trafik- och bebyggelsestruktur växa fram." Formade som "pärlband" skrev ÖP, men avstod från den principen, satsade på "lundalänken".

En sådan kollektivtrafikplan skulle troligen visa ett mångdimensionellt system med flera noder och flera entréer till Lunds arbets- och studieplatser. Därmed också andra förutsättningar för "kunskapsstråkets" trafikering.

En sådan struktur skulle vara utgångspunkt för hela stadsutvecklingen och lundensarnas livsmiljö – och för lundensisk image. Det är givetvis inte tänkbart att överlåta denna reorganisering av kommunen till Skånetrafikens ingenjörer.

Översiktsplanen måste omarbetas med en stark struktur given av en kollektivtrafikstråk som fångar upp hela kommunen enligt givna direktiv. Och alltså för de >90% av befolkningen som inte omfattas av kommunens nuvarande utvecklingspolicy. Här behövs spårvägens miljard.

Yttrandet måste ta nivåerna ett steg i sänder

Citat inledningen av alla berörda detaljplaner:

"PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanens syfte är att pröva lämpligheten att anlägga spårväg mellan Lund C och Science Village Scandinavia/ESS för att tillgodose det långsiktiga behovet av ett attraktivt kollektivtrafiksystem mellan Lund C och Brunnshög/ESS.

Delsträckan omfattar ..."

Vad betyder "pröva lämpligheten..."? (PBL 4 kap §2)

- 1 lämpligheten över huvud taget att anlägga spårväg
- 2 lämpligheten att välja tekniken spårväg

Vad betyder "tillgodose behovet av ett attraktivt kollektivtrafiksystem"

Vad betyder "det långsiktiga behovet av". Översiktsplanens 20-års- eller 40-årsperspektiv?

Om lämpligheten för spårväg ifrågasätts, kan inte andra möjligheter att "tillgodose behovet av ett attraktivt kollektivtrafiksystem" uteslutas. Om behovet finns. Återkommer till detta.

"Lundalänken" är etablerad sedan 2003. Byggt med möjlighet att konvertera till spårväg enligt kommunen. Men utan beslut i plan. Den har fungerat som prioriterad bussgata sedan dess och har förlängts under E22 och upp till Solbjer och kan givetvis förlängas mot MaxIV och ESS.

Måste det vara spårväg? Det finns alternativ, både på kort och på lång sikt.

Situationen i stationsområdet är mycket besvärande redan i dag. Men kräver det en snabb etablering av spårväg? Nej. Man påstår det, men har inte visat det.

Busstrafiken av i dag kan effektiviseras betydligt. Studier visar att befintlig trafik utnyttjas dåligt med nästan tomma bussar i det mest utsatta partiet. Omorganisering av linjerna och krav på utövarna att modernisera bussparken skulle få kapaciteten att räcka i vart fall tio år till.

På längre sikt, eller tidigare om man väljer det, kan man åstadkomma "ett attraktivt kollektivtrafiksystem", tillräckligt kapacitetsstarkt med BRT-system i befintlig struktur. Med bättre flexibilitet, i gaturum och anpassning till resandemängd, och till en tiondedel av kostnaderna. (Jämför Malmö). Och med smidig introduktion, överlappande 'busstrafiken av i dag'. Bilaga A

Spårvägens outbytbart,

dess oslagbara kvaliteter, enligt kommunens envetna agitation, och den s k 'spårvägsfaktorn', som man påstår gör att spårvägen i sig lockar fler trafikanter, att den skapar etableringsförväntningar och därmed en spiral uppåt för utveckling kring stråket och höjda mark- och fastighetspriser. Kommunen refererar till förebilder, att vissa europeiska städer visar hur bra det blir.

... en konstruerad myt, en förgivettagen bekräftelse av kommunledningens gamla vision ...

De kvaliteter som hävdas i denna planprocess uppnås lika bra, och bättre med busstrafiksystem – anpassade till förutsättningarna. Det till en bråkdel av kostnaderna. Driftkostnaderna kan hanteras med dagens rutiner. Uppdatering av "Lundalänken" med bearbetade hållplatser, bilfria bussfiler, ... kan ske till en bråkdel av spårvägens kostnader. En sådan kostnadsskillnad på kanske en miljard är givetvis av stor betydelse för lundabornas välfärd och kollektivtrafikens utveckling som helhet, för alla. Teknik- och kostnadsutveckling har löpt ifrån de gamla spårvägsidéerna.

Stråkets attraktivitet definieras av hållplatsmiljöernas kvaliteter, snarare än räls i marken. Etablerade knutpunkter, hållplatstorg med intensiv bebyggelse (kommunens vision) ger outbytbart fysiskt och mentalt som del i Lunds image. Den s k 'spårvägsfaktorn' är inte ett godtagbart argument. Saknar stöd i internationell forskning. (jmf trafikverkets senaste seminarium)

Referenserna till främst franska exempel är förföriska, men missar bl a svidande erfarenheter av tillämpning av europeisk teknik i svenska förhållanden. Driftsäkerhet etc.

Man undviker att publicera städer som inte lyckas, om kalkyler som spricker.

Att etapp 1 skulle vara en förutsättning för etapp 2 är kanske en dold agenda, men det går givetvis att finna alternativ för trafikering Dalby-Lund. Men det kräver en kollektivtrafikplan.

Det framstår som ett oavvisligt krav

att grundliga studier görs av andra moderna, långsiktiga lösningar för kollektivtrafiken

att andra alternativ utreds.

att "Lundalänken" inordnas i en kollektivtrafikplan för hela kommunen, i vart fall en påbörjad, innan detaljplaner upprättas.

Om man ändå fortsätter att granska ärendet, med dess innehåll i de tre nivåerna:

"Kunskapsstråket"

Lämpligheten att anlägga spårväg ställs mot behovet av ett attraktivt kollektivtrafiksystm. Det är ett dimensioneringsproblem. Hur många behöver systemet? Och ett tekniskt problem. Vad bör och kan man trafikera med? Om vi bortser från att kommunen tar spårväg för givet som lösning, vad blir av en bredare analys?

Kommunen överdriver resandeunderlaget, genom att räkna in alltför stort omland och att räkna fel. Resandeunderlaget definieras ju utifrån stråkets hållplatser. Effektiv, bekväm, bilkonkurrerande räckvidd är säkert inte mer än 5 minuter (förutsatt hög turtäthet) Angivna tre hållplatser (inkl lasarettet) har långt ifrån de 25.000 arbetsplatser och 40.000 studenter som kommunen anger som underlag. Kommunens egen statistik säger ca 15.000 resp universitetet 12.000. Visserligen växande över tid med förväntade förtätningar kring hållplatserna. Antalet boende vid dessa är nu försvinnande litet. Inte ens på längre sikt mer än 5% av de boende i kommunen.

Vid samrådsmöte hävdade ett kommunalråd att 65% av stadens arbetsplatser ligger kring "kunskapsstråket". Helt uteslutet. Hela dagbefolkningen i Tuna och Östra torn, 21.000, (år 2011) skulle innebära 37%, men allt ligger inte i kunskapsstråket. Än mindre inom 5 minuter.

Detta måste rimligtvis SBK veta. Ändå upprepas uppgifterna som sanningar.

I MKB (miljökonsekvensbeskrivning, gemensam för alla sex delområdena) följer man en metod där spårvägen rutinmässigt jämförs med ett "nollalternativ", dagsläget, men också med ett "jämförelsealternativ med separat bussbana", "BRT-trafik".

På sid 8, 9 MKB görs en summarisk jämförelse med "planförslagen" positivt beskrivna, medan de andra alternativen framställs genom sämre egenskaper. I fortsättningen beskrivs från sid 25 till 46 en serie ramprogram etc för att visa kommunens avsikter utmed kunskapsstråket. I dessa följs metoden, med samma förhållningssätt: spårvägen är en god, ibland nödvändig förutsättning för att dessa delar skall bli lyckade. Jämförelserna har alltid nackdelar.

I MKB hänvisas till "Förstudie 20110502, Förslagshandling" (av Kreera samhällsbyggnad AB, ett okänt litet företag).

Förstudien kallas förslagshandling, men uttrycker redan i förordet något annat, nämligen:

"Genom denna förstudie undersöks förutsättningarna för att etablera spårväg på Lundalänken mellan Lund C och ESS, en sträcka på drygt 5 km. En förstudie är första steget i planeringsprocessen enligt Lagen om byggande av järnväg. Under förstudien hålls samråd i ett tidigt skede med dem som kan beröras, till exempel myndigheter, organisationer och enskilda.

Efter samrådet sammanfattas de inkomna synpunkterna och tas med i det fortsatta utredningsarbetet."

Dvs inte något förslag. Är heller inte refererat till i detaljplanerna. Ett yttrande över denna "Förstudie" träffade kanske rätt:

"Egendomlig uppläggning, upprepningarna i texterna antyder flera författare och dålig samordning. Märkligt intryck. Ett mantra: spårvägen är bäst. Tänkbara färdmedel avfärdas resonemangsvis. ... Finns inga alternativ (annat än status quo, nuläget). Ingen alternativ teknik, ingen alternativ utvecklingsordning, ingen alternativ kontext (bebyggelse), ingen alternativ trafikering."

Vidare från förstudien:

"Länsstyrelsen kommer med förstudiens förslagshandling som grund att fatta beslut om projektets genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta redovisas i förstudiens slutrapport."

Någon sådan slutrapport har inte syns till. Blev uppdraget till Kreera avbrutet?

Samrådsredogörelse har upprättats av SBK 111128. En redogörelse som inleds med "Samrådet har visat att förstudiens inriktning i stort är bekräftad. Flera yttranden uttrycker en positiv inställning till kommunens ambitioner." Flera? Vad uttrycker övriga? Redogörelsen är i första hand ett förslag till plan för fortsatt arbete att genomföra spårvägsprojektet. Först därefter själva samrådet. Sättet man valt är 'egocentrisk'. Man väljer godtyckligt citat ur 61 yttranden, positiva med emfas, negativa med avfärdanden. Resultat som citatet. Kvaliteten är uppenbart inte tillräcklig som beslutsunderlag. Den har heller inte offentliggjorts och återfinns heller inte i planens (-ernas) referenser.

Planbeskrivning, alla planerna

Det har publicerats en handling daterad 130408 benämnd SAMRÅDSHANDLING PLANBESKRIVNING Den har huvudrubrikerna: *planens syfte och huvuddrag, spårvägsprojektet i Lund, planförslag, konsekvenser, genomförande* och till sist *förutsättningar*.

På sid 29 (av 31), under *förutsättningar* återfinns *Tidigare ställningstaganden*, med: Översiktsplan, "Enligt ÖPL-2010 ska området användas för spårburen kollektivtrafik enligt föreslagen plan" samt befintliga detaljplaner i området. Inget annat.

Vad betyder "enligt föreslagen plan"? Någon plan mellan ÖP och dessa detaljplaner existerar inte i PBL mening. Och vad bestämmer ÖP-2010? Ingenting annat än ett viljeuttryck konfirmerat av Kf.

Inledningsvis under SYFTE OCH HUVUDDRAG sammanfattas ärendet och därefter följer i "Detaljplaner för spårväg Lund C- ESS", en 'läsanvisning' för planerna, lika för alla sex. Under "SPÅRVÄGPROJEKTET I LUND" ryms en sex sidor lång beskrivning av stadsutveckling, spårvägens sträckning, utformning av spårvägen med spårområde och hållplatser. Denna upprepas i varje plan med vissa korrekturvariationer. Sex sidor förgivettagen spårväg. Den är redan beslutad. Hur?

Under PLANFÖRSLAG återfinns mycket mer än vad plankartan omfattar. T ex är i första detaljplanen hela Clemenstorget inkluderat, sid 9 -12. Är detta förslag plan också för torget/stationsområdet? Nej, men kan tolkas så i kommande beslutssituationer.

I framställningen i planbeskrivningarna finns inga "varför", de präglas av "att". Vilka de sakliga förutsättningarna är, framgår inte.

Allmänt ger planbeskrivningarna ett jäktat intryck, dåligt korrekturläst, märkligt språkbruk Kartorna i planbeskrivningen är oläsliga/svårtolkade. Illustrationerna närmast reklambilder.

Plankarta med bestämmelser, allmänt

Svårtolkad. 'Allting' händer i plangränsen. Illustrationsplanen gör det inte lättare. Skalan liten, 500 meter per A4-blad är konsekvensen av elva blad för att täcka hela sträckan på konventionellt sätt. Använt teckenspråk i kartorna för dess bestämmelser är kryptiskt för en vanlig läsare.

Här kunde yttrandet egentligen avslutas, *detaljplanerna måste avstyrkas i sin helhet,*

de förutsätter en trafiklösning, som är föråldrad, överdimensionerad, onödig och oerhört dyr och i ett 20-årsperspektiv endast är nytta för 5% av kommunens boende. Och kommunens drivande av denna process är ytterligt odemokratisk.

resten är meningslöst om inte

perspektivet spårvagn ersätts av buss. Då kan det vara någon mening med att gå vidare. Beteckningen SPÅR ersätts av BUSS. Planerna som sådana kallar ändå på kommentarer.

De sex detaljplanerna

Detaljplan för Spårväg Clemenstorget-Bredgatan i Lund, Lunds kommun

Planbeskrivning

Som redan sagts får inte Clemenstorget/stationsområdet förekomma under rubriken "Planförslag". Det får inte finnas någon möjlighet till missförstånd om vad som är beslutat eller ej. "Spårväghållplats placeras diagonalt på (Clemens)torget", det har kommunstyrelsen redan beslutat. Lagstridigt. Det är en planfråga enligt PBL men den har inte behandlats som sådan. Den påstås bli "en naturlig mål- och mötespunkt". En truism, skall man åka spårvagn måste man ju gå dit (vad har man annars där att göra?). Varför Ks börjar denna process med att precisera ändhållplatsen för etapp 1 är inte lätt att förstå. Clemenstorget är en "kulturhistoriskt värdefull platsbildning" enligt Bevaringsprogrammet och värt en hänsynfullare behandling.

I en illustration sid 12 visas spårvägens förlängning in i etapp 3, ned för Bangatan mot Bantorget och Klostergatan. Det som ovan påpekas vara orimligt. Den visar också långa perronger med ett 28 cm djupt dike diagonalt över hela torget (70 meter skulle vara 80). Framkomligheten tvärs torget?

Spårvägens kontaktledningssystem skall prioriteras står det, torget och ev träd anpassas. Hållplatsbeslutets absoluta geometri lämnar inget utrymme för gestaltning på torgets villkor. Ledningsstolpar m m har inget med Clemenstorgets kulturvärden att göra.

I bilaga A visas att i ett utvecklat busstrafikförslag kan BRT-buss glida i en enkelriktad bussfil på torgets norra sida och vidare upp i Laurentiigatan, (från en slinga norrifrån Oskarsbro utmed järnvägen till hållplats norr godsmagasinet för avstigning, sedan 90° för påstigning).

I Laurentiigatan tvingas SBK låta bussar gå på spårvagnsspåren. Hur man löser separationen i korsningen Laurentiigatan/Bredgatan framgår inte. Det är inte oproblematiskt. Biltrafik i Laurentiigatan tas bort, utom angöring riktad norrut till fastigheter på SO sidan. Hur man kommer dit från staden framgår inte.

Överblick med redovisade trafiksystem saknas över huvud taget. Finns ingen möjlighet att tolka konsekvenser. Relationer till angränsande fastigheter framgår inte.

Förslaget har gång-&cykelstråk på båda sidor om spåren. Neråt på NV sidan, uppåt på den SO. Det intensivt trafikerade spårområdet förutsätts vara fritt. Som i hela planeringen förutsätter SBK att lundensarna är disciplinerade cyklister.

Gatusektion för Bredgatan saknas. Fördelningen på de olika körfälten är tveksam. Spårvägens krav på stor radie tränger upp gc-stråket i Allhelgonakyrkans slänt, gör det alltför smalt.

Planförslaget förutsätter att kyrkan accepterar omdisponering av Allhelgonakyrkans mark.

Illustrerade ändringar ligger inte inom planområdet och tycks inte fungera.

Illustrationskartan visar egendomligt nog inte konsekvenser för angränsande fastigheter.

Plankarta med bestämmelser

I första hand krävs att detaljplaneförslaget utgår.

I andra hand krävs, om detaljplan erfordras, att området "torg/spår" utgår. Och att beteckningen "gata/spår" i Laurentiigatan ersätts med "gata/buss" samt "spår/gcväg" i Bredgatan ersätts med "buss/gcväg".

Att lägga en enkelriktad BRT-fil mitt i gatan behöver inte detaljplanebestämmas. (jämför Tornavägen)

Planförslaget förlägger perrongerna över dammen och 35 meter mot Laurentiigatan, dvs mitt på torget. Förlängda till 80 m sträcker de sig ner till Bangatan. Tillgänglighet tvärs måste preciseras.

Det måste krävas att planen anger vilka träd som borttages och var nya träd skall planteras.

Man måste vara professionell för att kunna utläsa vad planen innebär i plangränsen.

Detaljplan för Spårväg Getingevägen-Tornavägen i Lund, Lunds kommun

Planbeskrivning

Också här innehåller texten mängder med information som hör hemma någon annan stans än under planförslag. Några få textrader har med planen att göra. Det får inte finnas någon möjlighet till missförstånd om vad som är beslutat eller ej.

Hela terminalområdet (eller hållplatsen som det heter ibland) måste omarbetas till den trafikering som visar sig lämplig. Planförslaget innebär 35 m långt övergångsställe för dem som skall söderut eller kommer norrifrån. Över sju körfält bussar, bilar, spårvagnar, cyklar. Det är 20 sekunder för en frisk, olastad, fokuserad person. Hur lång tid för många av patienterna?

Hälften räcker, med två perronger och passage av högst tre körfält.

Både plan och illustration är otydliga intill obegriplighet beträffande avfart till/anslutningar till sjukhusområdet. Det är mycket viktigt hur man nalkas lasarettet/blocket från kollektivtrafiken, men också på andra sätt. Är förslaget till ny bilinfart färdigstuderad? Ser mycket komplicerad ut.

Relationer till angränsande fastigheter framgår inte.

Trafiksystemen i nuläge och konsekvenser av förändringar är omöjligt att tolka i planhandlingen.

Illustrationer (systemkartor) saknas för alla trafikslag, nämns endast i viss omfattning i text.

Plankarta med bestämmelser

I första hand krävs att detaljplaneförslaget utgår.

I andra hand krävs att i "lundalänken" ersätts "spår" med "buss" om plan erfordras.

Man måste vara professionell för att kunna utläsa vad planen innebär i plangränsen.

Detaljplan för Spårväg Tornavägen-Motorvägen E22 i Lund, Lunds kommun

Planbeskrivning

Också här innehåller texten mängder med information som hör hemma någon annan stans än under planförslag. Några få textrader har med planen att göra. Det får inte finnas någon möjlighet till missförstånd om vad som är beslutat eller ej.

Angivet stråk kan lika gärna trafikeras med BRT-bussar och dessförinnan med förnyad bussflotta.

Spårväg skulle kräva ombyggnad av viadukten under E22 för tillräcklig fri höjd, vilket busstrafik inte kräver. Inte heller BRT.

Plankarta med bestämmelser

I första hand krävs att detaljplaneförslaget utgår.

I andra hand krävs att i "lundalänken" ersätts "spår" med "buss" om plan erfordras.

Man måste vara professionell för att kunna utläsa vad planen innebär i plangränsen.

Detaljplan för Spårväg Motorvägen E22-Norr om Solbjersvägen i Lund, Lunds kommun

Planbeskrivning

Spårvägen har här varit förutsättning för utformning av stadsdelen Solbjer (med 580 bostäder).

Stråket kommer upp från passagen under E22 och går in i en VSV-vänd kanjon i kommande Solbjerbebyggelse. Ett veritabelt blåshål. Men så är det beslutat.

Stråket kan lika väl (bättre) trafikeras med buss av lämplig kapacitet.

Plankarta med bestämmelser

Plankartan är tom genom detaljplan Solbjer. Är redan behandlad. Men har ändå beteckning "spår/gata". Här krävs att "spår" ersätts med "buss".

Detaljplan för Spårväg norr om Solbjersvägen-Odarslövsvägen i Lund, Lunds kommun

Planbeskrivning

Förslaget går över åkermark upp mot Odarslövsvägen och sedan parallellt med denna. På andra sidan håller Max-labbet på att byggas. Annars tomt.

FÖP Brunnsbäck visar bebyggelse av hela området med en hållplats mitt för Maxlabbet.

I senaste versionen av Brunnsbäckplaneringen talar man om "stationsnära" bebyggelse och markerar hållplatserna som noder med 600 meters radie, dvs upp till 800 m gångavstånd. Planmönstret är annars något annat. Fyller ut området.

Med busstrafik kan man åstadkomma en trafikförsörjning med bättre "närhet", 5 minuter eller ännu bättre. Dvs 3-400 m. En reviderad FÖP Brunnsbäck kan ge en genuin kollektivtrafikstad enligt de hållbarhetsambitioner man ända skriver om, med närhetsprincip som utgångspunkt.

Ett vidare perspektiv erfordras också med kollektivtrafikplanering för hela kommunen.

Plankarta med bestämmelser

Det krävs att detaljplaneförslaget utgår.

Kollektivtrafikstråket kan, liksom i Solbjerplanen, utformas och fastställas i samband med detaljplanläggning av bebyggelsen.

Detaljplan för Spårväg Odarslövsvägen-Spårvagnsdepån i Lund, Lunds kommun

Planbeskrivning

Ramprogram för Science Village Scandinavia är under samråd (till 20/6). Området ligger mellan Maxlabbet och ESS och avses vara "världens främsta forsknings- och innovationsmiljö som kan fungera som ett skyltfönster för svensk hållbarhetsplanering". Här ligger ändhållplatsen i spårvagnsstråket och därbortom föreslages Spårvagnsdepå.

Med busstrafik kan man åstadkomma trafikförsörjning med bättre "närhet" som ovan.

BRT-bussar (om de erfordras) kan ha befintlig depå intill järnvägen vid Oskarsbro. Effektivare.

Plankarta med bestämmelser

Det krävs att detaljplaneförslaget utgår.

Kollektivtrafikstråket kan, liksom i Solbjerplanen, utformas och fastställas i samband med detaljplanläggning av bebyggelsen.

Sammanfattningsvis yrkas

att denna planering sker i demokratiska former

att förslaget till detaljplaner för spårväg mellan Lund C och ESS utgår som helhet,

som stridande mot PBL och MB, som föräldrat och oklart finansierat samt i avsikt att avsaknad av en kommuntäckande kollektivtrafikplan

att behov av detaljplanering överväges

att SBK uppdrages att göra en tematisk fördjupning av översiktsplanen för ett "attraktivt kollektivtrafiksystem" för "kunskapsstråket", relaterad till kollektivtrafiken i hela kommunen.

att SBK därvid noggrant utreder trafikbehov och trafikantunderlag utmed stråket

att SBK noggrant utreder alternativa möjligheter till trafikering på kort och på lång sikt

att SBK noggrant informerar sig om alternativa tekniska möjligheter

att kommunen låter göra adekvata kostnadsberäkningar av alla möjligheter

att denna fördjupade ÖP genomgår ett formellt samråd innan vidare planeringsåtgärder (PBL)

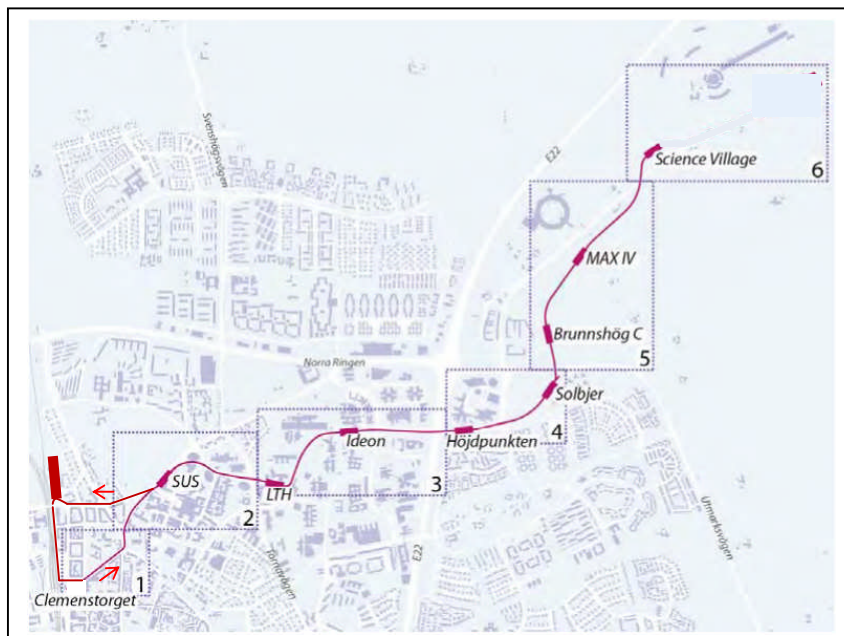
Lund den 28/6 2013

Lennart Nord
arkitekt SARMSA

bilaga A Samrådsyttrande över förslag till detaljplaner för spårväg mellan Lund C och ESS

BRT-busslinje i enkelriktad slinga förbi Lund C

Idé Börje Hed- se även hans utredning Alternativ till spårväg

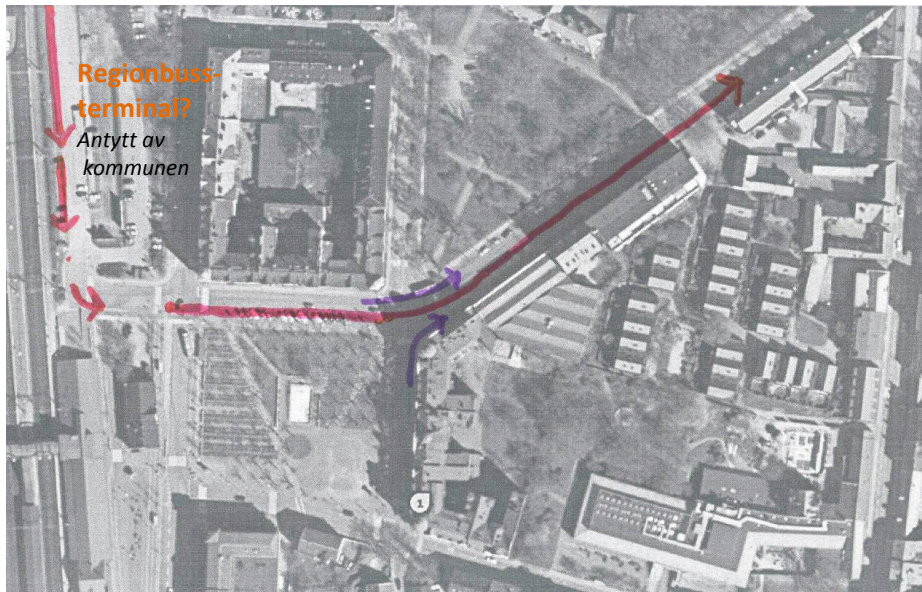


'Närhetsprincipen' borde dock ge fler hållplatser, på bekostnad av något längre körtid

Bild hela stråket, "kunskapsstråket" som i förslaget, med dess hållplatser. Men med slinga ner från lasarettet i Oskars väg och ner under bron som bilden nedan visar med en enkelriktad ramp, med bussdepå som idag men för BRT-bussarna i första hand. Utformning verifierad av Volvo 200 m längre (4%), men oerhört mycket elegantare.



Från bron följer den enkelriktade slingan järnvägen ner till Lund C ...



Clemenstorget. Det NV hörnet

Dit BRT kommer glidande från Oskars bro
dubbelhållplats avstigande - fram - påstigande

enkelt – konfliktlös fortsättning
upp till och genom Laurentiigatan

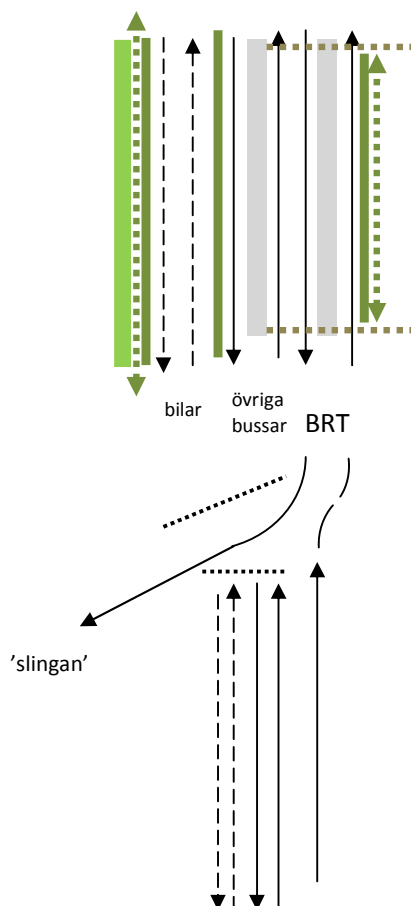
Lennart Nord arkitekt SARMSA

... fram till Godsmagasinet norra gavel med avstigningshållplats längs järnvägen, sedan 90° sväng
till hållplats för påstigande. Sedan rakt bort till Laurentiigatan genom Clemenstorgets norra kant.
Korsande trafik (bussar) är möjlig mellan av- och påstigningshpl samt efter (Spolegatan).

Problemet med all annan busstrafik, lokal och regional har SBK inte visat annat än i sent lämnade

"Terminalen" vid Universitetssjukhuset

kyrkogården gc bilar plattformar gc lasarettet
bussar BRT



kommentarer, med regionbussar på Spoletomten
och lokaltrafiken på taxiutrymmet mm.
Hur är inte redovisat. Inte heller trafiksystemen.

Laurentiigatan är enligt Bevaringsprogrammet en
del i Lunds kulturutveckling, en boulevard i
samklang med S Esplanaden.

Man bör eftersträva ett större lugn än dagens trafik
Utrymmet kring den enkelriktade BRT-filen i
mitten, kan disponeras på olika sätt.

Hur, är beroende på de trafiksystem vi inte får se
(eller som inte finns utredda)

med dubbelriktad buss/biltrafik och gc
med enkelriktad buss/biltrafik, dubbelriktad gc
med buss och biltrafik till fastigheterna
etc

Utan ombyggnadsarbeten för spårväg kan
förnyelse av trädbestånden ske över lång tid

Intill en skiss över den sk "terminalen" vid USIL
Som visar hur den enkelriktade BRT-slingan kan
fungera vid lasarettet

Och samtidigt en brukarvänligare utformning av
perronger och gångvägar