

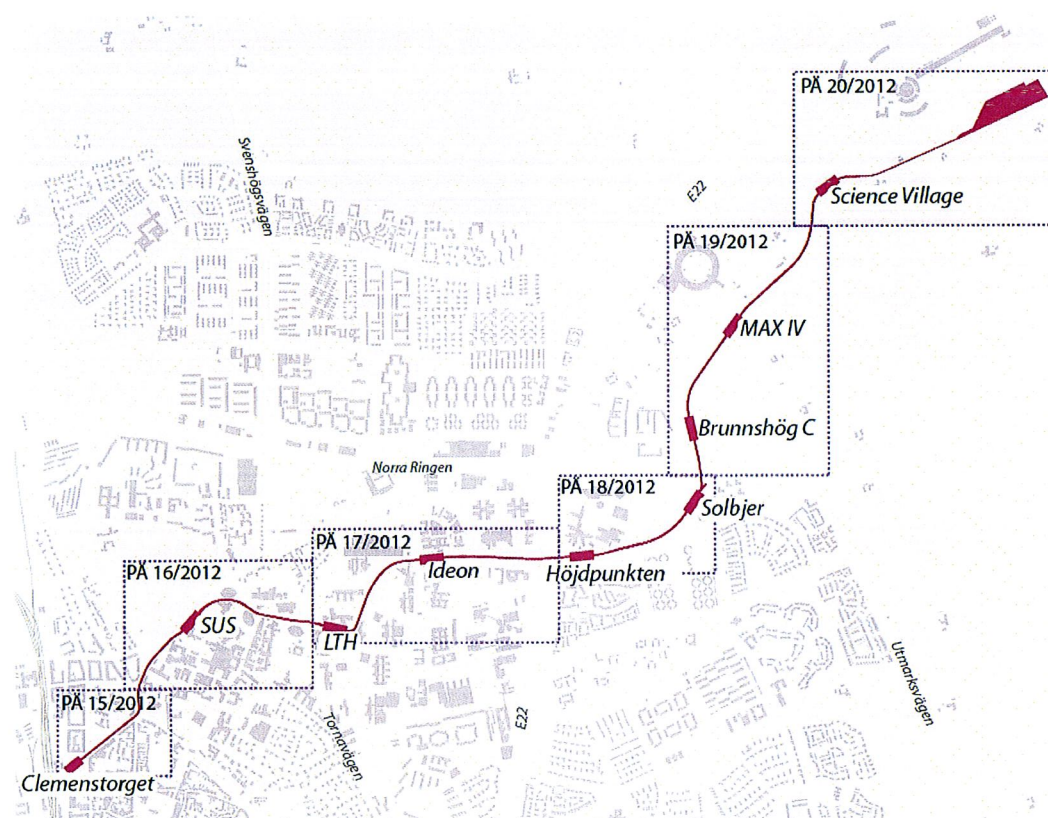
Detaljplaner för Spårvägen Lund C - ESS, Lunds kommun

SAMRÅDET

Enligt byggnadsnämndens beslut 2013-04-17 har följande detaljplaner, upprättade 2013-04-08, varit föremål för samråd under tiden

13 maj – 28 juni 2013:

- | | |
|--|------------|
| - Clemenstorget – Bredgatan | PÅ 15/2012 |
| - Getingevägen – Tornavägen | PÅ 16/2012 |
| - Tornavägen – Motorvägen E22 | PÅ 17/2012 |
| - Motorvägen E22 – Norr om Solbjersvägen | PÅ 18/2012 |
| - Norr om Solbjersvägen – Odarslövsvägen | PÅ 19/2012 |
| - Odarslövsvägen – Spårvagnsdepån | PÅ 20/2012 |



Översiktsbild på spårvägssträckan med indelning av detaljplanerna för spårvägen.

För läsbarhetens skull har samtliga synpunkter från en avsändare samlats i samma stycke och kommenteras av stadsbyggnadskontoret. Rubriker visar vilken plan synpunkten och svaret berör.

Sakägare har beretts tillfälle till samråd genom personlig underrättelse samt efter annons i Sydsvenska dagbladet och Skånska dagbladet. En gemensam samrådsredogörelse har upprättats för de 6 detaljplanerna.

Samrådsmöte

Berörda bostadsrättshavare, hyresgäster och boende samt övriga intressenter har haft möjlighet att delta i gemensamma samrådsmöten den 10 juni, 11 juni, 12 juni och 13 juni 2013.

YTTRANDEN

Under samrådstiden har inkommit 53 stycken yttranden. Följande har inte haft något att erinra mot planförslaget:

- Kommunstyrelsen
- Kultur- och fritidsnämnden
- Servicenämnden
- Kraftringen nät
- Polismyndigheten Skåne

Nämnder och styrelser

Tekniska nämnden

Tekniska nämnden beslutar 2013-06-19 att tillstyrka bifall till rubricerad detaljplan med hänvisning till förvaltningens tjänsteskrivelse. Tekniska förvaltningen framför 2013-06-26 att spårvägens detaljplaner ger en bra grund för fortsatt arbete i kommunens viktigaste infrastrukturprojekt. Detaljplanerna är framtagna i nära samarbete med förvaltningens projektorganisation. Under samrådstiden kommer ett gestaltungsprogram att läggas fast och detaljprojekteringen att startas upp vilket kan föranleda smärre justeringar av planområdet.

Planbestämmelsen *träd* anser kontoret vara onödig i spårområdet och i vissa fall allt för styrande. I projektet finns en stark ambition att få in grönska i gaturummet. Att styra detta via planbestämmelser förefaller onödigt.

I miljökonsekvensbeskrivningen jämförs projektet med ett nollalternativ – ökad busstrafik och jämförelsealternativ – separat bussbana med dubbelledsbussar. Med hänsyn till de utbyggnadsplaner som presenteras anses detta alternativ ej kunna hantera det stigande kapacitetsbehovet eftersom det specificeras 25 m dubbelledsbussar. Framkomligheten längs sträckan måste prioriteras för att öka attraktiviteten för transportslaget. Målsättningen är att resan Lund C – ESS ska klaras på 14 minuter. Ambitionsnivån kring hållplatslägen och gatusektioner kan möjligen höjas ytterligare genom att exempelvis redogöra för stationer för lånecyklar.

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget - Bredgatan

Infarten till Allhelgonakyrkan från Bredgatan/Getingevägen stängs och måste ersättas med en ny, dess läge är inte fastlagt i planen. Hållplatsen vid Allhelgonakyrkan behöver få ersättningshållplatser för buss.

Intrånget i Clemenstorget medför att flera plataner och lindar behöver fällas. Detta bör beskrivas i planhandlingen särskilt som det ger torget sin nuvarande karaktär. Utvecklingen av ett nytt Clemenstorg är en stor utmaning men kan innebära att torget tillförs nya funktioner, som kan ge staden nya kvaliteter. Intrånget får inte bara innebära en utbyggnad av hållplatsläge utan måste samtidigt ses i sin helhet. Även mindre platser/torg som passeras bör anpassas för att höra ihop med spårvägen.

Nyplaneringen av träd generellt och särskilt längs S:t Laurentiigatan bör göras med stora kvaliteter. Kontaktledningarnas placering i kurvor bör studeras så att siktlinjer inte försvinner.

Sträckan innehåller en besvärlig markreglering avseende infart till Eskil 3. Frågan måste utredas särskilt.

Synpunkter på detaljplan Getingevägen – Tornavägen

Sjukhusterminalens utformning förutsätter en flytt av entrégatan till sjukhuset i enlighet med ramprogrammet för sjukhusområdet.

Likriktarstationen vid Getingevägen har hamnat långt söderut i ”gröningen”. Kan möjligen placeras lite längre norrut, för att vara mindre exponerad. Generellt bör likriktarstationerna ges en arkitektoniskt tilltalande utformning.

Spårvägshållplatsen vid sjukhusterminalen innebär att busshållplatserna placeras på var sin sida av Getingevägen. Det är en lägre standard än idag och alternativ bör utredas.

Inom sjukhusområdet kommer, med stor sannolikhet, flytt av ledningsnät och kulvertar att bli omfattande och kostsamma.

Synpunkter på detaljplan Motorvägen E22 – Norr om Solbjersvägen

Korsningarna Sölvegatan/Sångarevägen och Sölvegatan/Uardavägen, Spårvägsgatan/Neversvägen samt Spårvägsgatan/Solbjersvägen behöver studeras med avseende på körspår och väntytor för oskyddade trafikanterna är tillräckliga enligt de föreslagna utformningsprinciper projektet följer. Den detaljplanerade marken måste räcka till för åtgärderna.

De ytor som finns i gestaltningsprogrammets tvärsektioner måste granskas i förhållande till detaljplanen och eventuellt justeras. Först i detaljplaneprocessen kan man säkerställa om gestaltningsprogrammets ambitioner med träd och grönytor kan förverkligas. Det är viktigt med en helhet kring det offentliga rummet. Möjligheten med ett gräsbeklätt spår genom Solbjer bör utredas ytterligare.

Ytor för 100-120 cyklar intill hållplatsen saknas eller behöver ytterligare redovisas.

Finansieringen av spårvägen är starkt beroende av att nybyggnationen inom Solbjer kan påbörjas. Förvaltningen räknar med att ett förhöjt markpris ska kunna tas ut från exploatörerna inom kv. Solbjer.

Sammantaget ser förvaltningen att planförslaget bör kunna ligga till grund för framtagning av en granskningshandling.

Synpunkter på detaljplan Norr om Solbiersvägen – Odarslövsvägen

Utformningen av spårvägssträckningen och dess linjeföring är viktig både för etableringsfasen och för ett fullt utbyggt Brunnshög. Åkermarken kommer under lång tid att möta ett mycket stadsmässigt byggande. Den temporära utformningen blir därför av stor vikt. Sträckan innehåller sektioner för spårväg som ska rymma mycket. Dagvattenhanteringen förslås ske i öppna diken längs spårsträckningen. För avledning av dagvattnet och erforderliga dammar krävs avtal med berörda markägare. Plats för dammar mm. bör säkras i planen.

Synpunkter på detaljplan Odarslövsvägen - Spårvagnsdepån

Utformningen av spårvagnsdepån är betydelsefull för anpassning till landskapsbild och ESS-anläggningen. Vidare studier bör utföras. Dagvattenhanteringen föreslås ske i öppna diken längs spårsträckningen.

Kommentar

Kommentar till synpunkter på detaljplan Clemenstorget - Bredgatan

Planbestämmelsen "träd" avser reglera att trädplantering ska finnas längs sträckor det avses nödvändigt i hänsyn till omgivning eller tidigare karaktär på gaturummet. Det finns en inbyggd flexibilitet i bestämmelsen då det ej specificeras exakt antal träd eller definitiv placering. Målsättningen med att klara resan från Lund C till ESS inom 14 minuter är ett förvaltningsövergripande projektmål som ej anses försvåras av den formella detaljplanens utformning och utförande. God sikt, generösa kurvradier och brett gaturum med bra trafiksäkerhet anses tillgodose möjligheterna till snabb framkomlighet.

Ny infart till Allhelgonakyrkan kommer att anordnas från Allhelgona Kyrkogata i söder. Utfartsförbudet upphävs i den del som är nödvändig för att möjliggöra en körbar infart. De kantstensparkeringar som blockerar infarten behöver tas bort.

Utredning pågår kring möjlighet att förlägga ersättningshallplats för buss längre söderut i Bredgatan.

Clemenstorgets nya utformning utöver hållplatsläget behandlas i arbetet med planprogram för Lund C. Torget behöver en ny utformning som kan möta de nya flöden av resenärer som väntas befolka platsen.

Längs Sankt Laurentiigatan kommer det bli möjligt att plantera nya träd längs den södra sidan. Kontaktledningarnas placering i korsningen Sankt Laurentiigatan-Bredgatan-Allhelgona Kyrkogata behandlas i gestaltningsprogrammet för spårvägen.

Kommentar till synpunkter på detaljplan Getingevägen - Tornavägen

Designförslag till utformning av likrikstarstationerna föreslås i gestaltungsprogrammet. De bör kunna ges en god arkitektonisk kvalitet. Sjukhusterminalens utformning har diskuterats och förankrats med Skånetrafiken. Principiell lösning från samrådsskedet kvarstår.

Kommentar till synpunkter på detaljplan Motorvägen E22 – Norr om Solbjer

Körspårsanalyser har utförts i samråd med gatu- och trafikkontoret och spårvägsprojektgruppen för att tillgodose god framkomlighet längs sträckan.

Gestaltungsprogrammet har avstämts jämt mot detaljplanens gränser för att säkerställa att alla önskade sektioner kan innehållas. Genom Solbjer kommer spårområdet vara gräsbeklätt västerifrån till Neversvägen. Spårvägen gestaltas vid hållplatsläget som ett gemensamt torggolvtäckande med prioriterad framkomlighet för gående och cyklister.

Ytor för cykelparkeringar intill hållplatsen bedöms som möjliga.

Kommentar till synpunkter på detaljplan Norr om Solbjer – Odarslövsvägen

Möjlighet till en temporär lösning med god kvalitet samt hantering av dagvatten inom dikesområden är möjliga inom det föreslagna detaljplanområdet i Brunnsög.

Kommentar till synpunkter på detaljplan Odarslövsvägen - Spårvagnsdepån

Förslag till utformning av depåanläggningen sker i samråd med Stadsbyggnadskontoret och Region Skåne. Dagvattenhanteringen har utretts och bedöms kunna lösas via diken eller i kuverterade ledningar längs delar av spårvägssträckan i Brunnsög, tills det att området byggs ut och andra, stadsmässiga, lösningar tas i bruk.

Barn- och skolnämnd Lund stad

Barn- och skolnämnd Lund stad beslutar 2013-06-05 att som eget yttrande överlämna Barn- och skolförvaltningen Lunds stads tjänsteskrivelse för samrådshandling med förslag till detaljplan för Spårväg.

Barn- och skolförvaltningen framför 2013-06-18 att de ställer sig bakom förslaget till att utveckla kollektivtrafiken i kommunen som ett led i den stadsutveckling som pågår i kommunen.

Generella synpunkter

Bullersituationen kommer att påverkas av spårvägen och detta måste beaktas utifrån den situation som råder på plats. Det är högst angeläget att kunna säkerställa en god ljudmiljö för barn och elever på Lunds kommuns skolor och förskolor då forskningen visar negativa effekter vid exponering

för buller. Säkerhetsfrågorna för skolvägar, avlämning och upphämtning måste tillgodoses då avsikten är att inte stängsla in spårområdet. En säker skolväg måste garanteras.

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget - Bredgatan

Förvaltningen bedriver verksamhet i närhet till spårvägen. Holkens förskola ligger inom ett avstånd på cirka 60-70 meter från Sankt Laurentiigatan. Dess störningar måste kunna minimeras.

Synpunkter på detaljplan Norr om Solbjersvägen – Odarslövsvägen

I projekten Brunnhög II och III planeras det förskola och skola med idrottsanläggning. Vilken påverkan spårvägen kommer att ha på kommande bebyggelse är viktigt att beakta i detta skede. Säkerhetsfrågan måste beaktas noga kring sträckorna där barn och unga vistas i större utsträckning.

Kommentar

Generella synpunkter

Trafiksäkerhet och tillgänglighet i stadsrummet har varit en högt prioriterad fråga i projektet. Säkra skolvägar bedöms fungera även vid en utbyggnad av spårvägen. En bullerutredning har tagits fram, vilken har utgjort underlag vid framtagande av miljökonsekvensbeskrivningen. Bullerutredningen redovisar spårvägsalternativet, nollalternativet samt dagens situation. En utgångspunkt för bedömningarna av bullersituationen för de olika alternativen har varit dagens situation. Utredningen visar att skillnaderna mellan de olika alternativen är små, när det gäller buller. Bullervärden redovisas för varje fastighet längs spårvägssträckan. För de fastigheter där bullerriktvärdena överskrids föreslås bullerskyddsåtgärder. Som grund för bedömning av när bullerskyddsåtgärder behövs har 4 kriterier tagits fram.

Kommentar till synpunkter på detaljplan Clemenstorget - Bredgatan

För Holkens förskola beräknas den ekvivalenta bullernivån bli 50 dBA eller lägre. Maxnivån förväntas bli 65 dBA eller lägre. Bullerriktvärdena innehålls.

Kommentar till synpunkter på detaljplan Norr om Solbjer – Odarslövsvägen

Detaljplanerna prövar lämpligheten för spårväg längs sträckan. Utbyggnaden av Brunnhög behandlas i fördjupningen av översiktsplanen för Lund NE/Brunnhög där även behovet av förskolor och skolor redovisas. I fördjupningen, vilken har godkänts av Byggnadsnämnden 2013-10-17, redovisas att förskolor och skolor företrädesvis placeras i anslutning till park, befintliga uppvuxna gårdsmiljöer och längs delar av gång- och cykelvägnätet. Vid korsningspunkter med biltrafiknätet kommer trafiksäkerheten beaktas noggrant för att skapa goda möjligheter för barn att på egen hand gå och cykla till skolan. Skolorna för de äldre eleverna kommer att placeras i de mer centrala lägena. Skolorna ska vara lätta att nå med kollektivtrafik. Skolorna och förskolorna för de mindre barnen kommer att placeras ut för att få så korta avstånd som möjligt vid lämning och hämtning.

Miljönämnden

Miljönämnden beslutar 2013-06-12 att anta förvaltningens yttrande som sitt eget med följande tillägg: Under rubriken "Vatten" ändra beskrivningen från "status för Höje Å är god" till "den kemiska statusen för Höje å är god men den ekologiska statusen är dålig. Målet är att uppnå god ekologisk status år 2027". Miljöförvaltningen framför:

Generella synpunkter

Vid nyanläggande av spår bör åtgärder vidtas så att bullernivåerna vid närbelägna bostäder, vårdboende och undervisningslokaler följer riktvärdena 30 dBA ekvivalent respektive 45 dBA maximalnivå inomhus. Medför åtgärder att trafikbullernivå utomhus överstiger 65 dBA bör man se över möjligheten att finna en annan lösning om man inte i samband med husbyggnationen redan haft detta med i beräkningen. Åtgärder mot buller inomhus bör bekostas av spårvägsprojektet så att bulleråtgärder blir vidtagna vid berörda fastigheter.

Vid bedömning av restider bör hänsyn tas till att resandets målpunkter inte är hållplatserna. Väntetider och byten av transport kan ofta påverka restiden mer än själva transporttiden. Säkerhet för oskyddade trafikanter som passerar korsningar bör vara hög. Magnetfält bör inte överskrida 0.2 mikrot Tesla i bostäder.

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget – Bredgatan

Stängningen av södergående biltrafik på Laurentiigatan och omledning av trafiken får påtagliga konsekvenser för närliggande vägar. Detta bör bevakas då utbyggnaden av Sockerbruksområdet belastar delar av området.

Konsekvenser av borttagande av busshållplatser på Bredgatan och Laurentiigatan är inte tydligt belysta. Besökande via kollektivtrafik till äldreboendet på Ribbingska kan behöva studeras vidare. Konsekvenser för restiderna för linje 2 och 4 längs Bredgatan saknas om den nya signalregleringen påverkar turerna. Koppling mellan Brunnhög och andra målpunkter än de som spårvägen ger är ej belysta.

Hållplatsutformning för Clemenstorget behöver studeras vidare avseende trafiksituationen för olika trafikslag och parkeringsmöjligheter för cyklar.

Synpunkter på detaljplan Getingevägen – Tornavägen

Trafiksituationen vid universitetssjukhuset behöver utredas ytterligare vad gäller framkomlighet för kollektivtrafik i förhållande till övergång för gående och cyklister där dessa har företräde. Lund C har en snarlik situation där det vid vissa tider är svårframkomligt för busstrafiken.

Synpunkter på detaljplan Tornavägen – Motorvägen E22

Busslinje 166 trafikerar planområdet idag. Hur kopplingen från busslinjen till målpunkter i området fungerar bör belysas.

Bullernivåer i LTH-parken bör ses över. Möjligheterna att uppnå riktvärdet för 60 dBA ekvivalent ljudnivå, i de rekreativa delarna av parken bör klargöras.

Synpunkter på detaljplan Motorvägen E22 – norr om Solbjersvägen

Utredningar kring bullersituationen från spårvägen kring Östra Torn behövs. Området kan komma att påverkas av ökad biltrafik vid utbyggnaden av Brunns hög, vilket bör införas i bullerberäkningarna.

Synpunkter på detaljplan Norr om Solbjersvägen – Odarslövsvägen

Koppling av stadsbuss från Brunns hög kan behöva utredas ytterligare för att komplettera för resande med målpunkter på andra platser än dit spårvägen går.

Kommentar

Generella synpunkter

En bullerutredning har tagits fram för detaljplanerna för spårvägen. Utredningen redovisar tre studerade alternativ som visar beräknade bullernivåer från dagens vägtrafik, bullernivåer om spårväg införs samt alternativ om spårvägen ersätts med busstrafik. Bullerutredningen visar bullervärden för hela sträckan och påverkan på enskilda fastigheter. För de fastigheter där bullerriktvärdena överskrids presenteras förslag på åtgärder som utgår från 4 kriterier som tagits fram. Dessa är utvecklade för att förtydliga processen för bullersanering av drabbade fastigheter.

Restider har bedömts utifrån möjlighet att stanna på samtliga hållplatser.

Elektriska fält alstras av spänningsskillnader och mäts i enheten volt/meter (V/m). Magnetiska fält alstras av elektriska strömmar och mäts i enheten tesla (T). Eftersom detta är en stor enhet används vanligen mikrotelsa (μT), en miljondels tesla. Är strömmen likström bildas ett statiskt fält (DC-fält). Rör det sig om växelström bildas ett magnetiskt växelfält. DC-fält och växelfält mäts i samma enhet, men har olika egenskaper och ger därmed upphov till olika konsekvenser.

Spårvägen ska drivas med 750 V likspänning, och ger därmed upphov till elektriska och magnetiska fält av statisk karaktär (DC-fält). De elektriska fälten skärmas av byggnadsmaterial och vegetation, medan magnetfält är betydligt svårare att skärma av. För människor, djur och de flesta verksamheter ger de elektromagnetiska DC-fälten ingen påverkan. Magnetfälten kan dock ge upphov till störningar i viss avancerad teknisk apparatur.

Kommentar till synpunkter på detaljplan Clemenstorget - Bredgatan

Det övergripande trafiknätet har tagits i beaktande vid trafikplanering för omledning av transportrörelser i staden. Trafikomläggningen får konsekvenser för omkringliggande gator avseende trafikmängd och till viss del bullervärden. Konsekvenserna redovisas i granskningshandlingarna.

Det pågår utredning av möjligheterna att etablera ny busshållplats på Bredgatan strax söder om Allhelgona Kyrkogata.

Detaljplanen möjliggör utbyggnad av spårvägshållplats på torget enligt inriktningsbeslut 2013-04-03/Dnr KS 2011/0348. I kommande ramprogram för Lund C redovisas de övergripande strukturerna för hur hela stationsområdet ska fungera. I ramprogrammet ingår således Clemenstorgets övergripande disposition.

Kommentar till synpunkter på detaljplan Getingevägen – Tornavägen
Sjukhusterminalen ges en ny lösning för att effektivt hantera samtliga trafikslag på platsen. Effekterna för busstrafiken har simulerats och eventuella fördröjningar i trafiken på grund av att gående och cyklister har företräde, bedöms som måttliga. Överfarter utformas med hög säkerhetsnivå.

Kommentar till synpunkter på detaljplan Tornavägen – Motorvägen E22
Busshållplatser längs Sölvegatan vid LTH-parken kommer att försvinna pga. det endast kommer tillåtas spårväg och gång- och cykelväg längs den sträckan. Dagens linje 166 får en ny sträckning via Getingevägen och Norra ringen med hållplats på Solbjersvägen.

Bullerutredningen visar bullervärden för LTH-parken. Ekvivalentnivåerna för spårvägsalternativet i LTH-parken visar på värden på upp till 65 dBA i gränsen mellan parken och spårvägen. För den största delen av parken är nivåerna under 55 dBA ekvivalent nivå. Maximalnivåerna för spårvägsalternativet överskrider en bit in i LTH-parken med bullervärden på upp till 80 dBA maximalnivå i gränsen mellan parken och spårvägen. Den största delen av parken har dock nivåer under 70 dBA maximalnivå. De rekreativa kvaliteterna i parken bedöms vara fullt möjliga att bevara och utveckla trots spårvägens framdragning.

Kommentar till synpunkter på detaljplan Motorvägen E22 – Norr om Solbjer
Östra Torn är drabbat av höga bullervärden generellt pga. vägtrafikbuller från E22 och Sölvegatan. Bullerutredningen visar bullerberäkningarna för spårvägstrafiken. I detaljplanen för Solbjer redovisas trafikprognos och bullervärden till följd av att Solbjersområdet byggs ut. Det är möjligt att göra en kompletterande bullerberäkning för ökad vägtrafik i området generellt. Konsekvenser av den ökade biltrafiken från utbyggnaden av Brunnshög hanteras i de framtida planerna för bebyggelseutvecklingen i Brunnshög.

Kommentar till synpunkter på detaljplan Odarslövsvägen - Spårvagnsdepån
I fördjupningen av översiktsplanen för Brunnshög redovisas eventuellt behov av kompletterande kollektivtrafik i området.

Vård- och omsorgsnämnden

Vård- och omsorgsnämnden beslutar 2013-06-12 att översända svarsskrivelse samt därutöver tillägga ”Tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättningar har enligt konsekvensbeskrivningen inte beaktats i de delar där allmän platsmark gäller. Detta måste göras i detaljplanerna. BFS 2011:5 ALM 2 gäller”.

Vård- och omsorgsförvaltningen framför:

Generella synpunkter

Vård- och omsorgsförvaltningen förutsätter att kravet på god tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning beaktas vid fortsatt utarbetande av planförslaget.

Utemiljön och marknivån måste noga studeras så att den blir tillgänglig och användbar för personer med funktionsnedsättning.

Bullernivåer ska studeras och bevakas.

Markmaterial ska vara användbara både för rörelsehindrade och för de med nedsatt orienteringsförmåga. Icke allergiframkallande material ska användas.

Gångvägarnas bredd ska vara minst 2,0 meter för att de ska kunna användas av personer med eldriven rullstol. Detta är för att dessa personer ska ha möjlighet att vända rullstolen. Vidare är det viktigt att miljön kring spårvägen blir användbar för rörelsehindrade, synskadade och kognitiva personer med funktionsnedsättningar. Där nivåskillnaden inte kan undvikas bör dessa minimeras och utjämnas med en ramp i 0-nivå. Gångytan eller gångvägen bör inte luta mer än 1:50 i sidled.

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget – Bredgatan

Det är viktigt att trafiksäkerheten samt gång- och cykelbanor utformas så att även barn med funktionsnedsättningar kan använda dem. Vård- och omsorgsförvaltningen vill framföra att en fördjupad analys över Clemenstorgets hållplats bör utföras för att säkerställa att tillgänglighetskraven uppfylls även vid en senare förlängning av perrongen. Mark måste reserveras för att detaljprojektering ska vara möjlig i senare skede.

Den välbesökta punkten S:t Laurentii och därtill cirka 40 pensionärlägenheter är belägna på S:t Laurentiigatan. Då busshållplatserna tas bort och spårvägen endast stannar Clemenstorget – Sjukhuset kommer antalet färdtjänstresor till denna plats att öka markant. På Bredgatans norra del ska finnas hållplats för bussar. Angöringen via Bredgatan är ett sämre förslag för personer med funktionsnedsättning och för pensionärer eftersom det ökar gångavståndet.

Synpunkter på detaljplan Getingevägen – Tornavägen

Vård- och omsorgsförvaltningen anser att planförslaget inte är tillräckligt utarbetat när det gäller tillgängligheten vid Universitetssjukhuset. Längs hela sträckan bedöms denna hållplats vara i störst behov av

tillgänglighetshöjande åtgärder med hänsyn till de resande till målpunkten. Vård- och omsorgsförvaltningen anser att mark måste reserveras för att detaljprojekteringen skall vara möjlig i ett senare skede. Tillgänglighetskraven bör bevakas och diskuteras med kommunens tillgänglighetsrådgivare.

Synpunkter på detaljplan Tornavägen – Motorvägen E22

Fördjupade analyser bör utföras över hållplatslägena för att garantera att tillgänglighetskraven uppfylls även vid förlängning av perrongerna. Nivåskillnaderna kring hållplatserna måste hanteras i förhållande till omkringliggande marknivåer. Mark bör reserveras för detta ändamål i nuvarande detaljplan.

Kommentar

Generella synpunkter

God tillgänglighet och användbarhet är ett angeläget mål vid utformning av både hållplatslägen, men även överfarter och tillfarter till spårvägen. Marknivåer runt hållplatslägen studeras så att tillgänglighetsaspekter ska kunna efterlevas till största möjliga mån. Gångbanor har dimensionerats enligt de kommunala standarder som används generellt i gatumiljön.

Kommentar till synpunkter på detaljplan Clemenstorget - Bredgatan

Planområdets avgränsning på Clemenstorget gör minsta möjliga intrång för att ge en flexibilitet i omkringliggande utformning. Tillgängligheten till hållplatsläget bedöms kunna ges en god utformning. Fördjupade studier för hållplatsutformning finns i designkonceptet för spårvägssträckan, där t.ex. ramplutningar, taktilla plattor, möblering och skyltning finns med.

Detaljplanen innebär ingen försämring av angöring till fastigheter längs Sankt Laurentiigatans södra sida. Vid Kråkelyckan samordnas fastigheternas angöring. För Kråkelyckan 8 och 9 förändras ej angöringsmöjligheterna.

Kommentar till synpunkter på detaljplan Getingevägen - Tornavägen

Sjukhusterminalen ges en speciell utformning med hänsyn till den stora volym av resenärer och deras många gånger speciella behov av god tillgänglighet.

Kommentar till synpunkter på detaljplan Tornavägen – Motorvägen E22

Tillgänglighetsfrågor kring samtliga hållplatslägen är mycket prioriterade. Omkringliggande ytor och mark ges i största möjliga mån godtagbara lutningar för att ansluta på ett bra vis till hållplatslägen.

Räddningstjänsten Syd

Räddningstjänsten Syd framför i skrivelse 2013-06-26 att:

Generella synpunkter

Det är viktigt att beakta hur räddningstjänstens åtkomst till byggnader kan ske efter det att kontaktledningar, stolpar och dylikt monterats. God åtkomlighet är extra viktigt i anslutning till byggnader där utrymningsvägen

är räddningstjänstens stegutrustning. Ändringarna kan innebära att åtkomst till brandposter, räddningsvägar och automatlarmsadresser kan komma att påverkas. Uppställning av höjdfordon ställer krav på en bredd av minst 5 meter och 12 meters längd utan annan nivåskillnad än marginell lutning. Utifrån detta bör typsektioner utföras för att säkerställa att räddningstjänsten når befintlig och planerad ny bebyggelse. Även visst skyddsavstånd till ledningar erfordras. Räddningstjänsten anser att trafiklösningar bör utformas för att separera spårvägstrafik från gång- och cykeltrafik.

Räddningstjänsten framför utöver ovanstående planrelaterade frågor, frågeställningar kring hantering av spårvagnsolyckor, vagnutformning och arbetsmiljöfrågor som hanteras i dialog berörda instanser inom kommunen.

Kommentar

I samråd med räddningstjänsten har uppställningsplatser och möjlighet för åtkomst vid en krissituation granskats och bedömts som hanterbara i samtliga gatusektioner. I fortsatt projektering kommer vidare dialog med räddningstjänsten föras.

VA SYD

VA SYD framför i skrivelse 2013-06-28 att:

Generella synpunkter

Under genomförandebeskrivningen bör beskrivas hur dagvattnet hanteras. Genomförande av planen kommer att medföra flytt av befintliga VA-ledningar. Flytt av befintliga ledningar bör inte tas upp under dagvattenhantering utan under Genomförande/befintliga ledningar. Kostnader för ledningsflytt och ombyggnad ska finansieras av projektet. Texten under Mark, luft och vatten bör tas bort och ersättas med: ”Planområdet ingår i avrinningsområde för Höje å. Den ekologiska statusen för Höje å är dålig. Målet är att uppnå god ekologisk status 2027. Den kemiska ytvattenstatusen (exklusive kvicksilver) är bedömd som god. Målet är att uppnå god kemisk ytvattenstatus 2015. Om det visar sig att spåren avger föroreningar som är olämpliga för recipienten ska detta hanteras inom spårområdet innan det ansluts till VA-Syds dagvattensystem.

Synpunkter på detaljplan Motorvägen E22 - Solbjersvägen

Under Teknisk försörjning/dagvattenhantering bör texten tas bort. Ingen av de andra spårvägsplanerna beskriver hur VA Syds system fungerar utanför spårområdet. Dagvattenhanteringen bör beskriva hur dagvattnet från spårvägen ska omhändertas, jämför med PÄ 17/2012.

Det är bra att beskriva hur den befintliga dammen som ligger i spårområdet ska ersättas. Utöver beskrivningen av en damm inom Solbjersplanen förekommer även en damm söder om spåret i hörnan Sölvegatan/Uardavägen vilken är den damm som kommer att hantera större delen av vattnet som idag går ner till den damm som försvinner i och med spårvägsutbyggnaden. Båda de nya dammarna ingår i detaljplanen för Solbjer. Plankartan verkar visa att spårområdet går över delar av det som planeras som damm i hörnan Sölvegatan/Uardavägen. En korrigerig mellan

detaljplanen för Solbjer och rubricerad detaljplan bör utföras för att undvika olika planbestämmelser för samma yta och säkerställa dammens utförande.

Kommentar

Generella synpunkter

Detaljplanen PÄ 18/2012 beskriver dagvattenhanteringen utanför planområdet eftersom spårvägen har en direkt inverkan på dagvattensystemen i närheten.

De föreslagna redaktionella ändringarna kring beskrivningen av Höje å införs i planhandlingarna. Genomförandebeskrivningen kompletteras rörande flytt av befintliga ledningar.

Dagvattnet hanteras inom planområdet i gatan liksom det gör idag.

Avtalsförhandlingar pågår för att ta fram genomförandavtal med ledningsägare.

Kommentarer till synpunkter på detaljplan Motorvägen E22 – Norr om Solbjer

Detaljplanen för spårvägen och detaljplanen för Solbjer kommer att i spårvägssträckningen ha samma bestämmelser och plangränser. Detaljplanen har kompletterats och innefattar nu även de dammar som ersätter befintlig damm.

De befintliga dagvattendammarna vid Sölvegatans förlängning genom Solbjer behöver flyttas vid anläggande av spårvägen. Deras alternativa läge infogas i detaljplanen och säkerställs inom detaljplanområdet. Dessa ytor får exakt samma behandling i detaljplanen för spårvägen såsom i detaljplanen för Solbjer.

Föreslagna redaktionella ändringar införs i planbeskrivning.

Kommunala handikapprådet

Kommunala handikapprådet framför i skrivelse 2013-08-08 att:

Generella synpunkter

God tillgänglighet och användbarhet måste garanteras för mark som planläggs som allmän platsmark. Det är viktigt att på ett tidigt stadium betona vikten av att en miljö planeras utan hinder och med lättbegripliga och tydliga gångzoner och möbleringszoner. Tydlighet och lättorienterbarhet måste vara av stor vikt. Tillgängligheten till hållplatslägen måste kunna garanteras på ett säkert och tydligt vis. I detaljplanen redovisas endast vilken yta själva hållplatsen tar upp, men mycket lite information kring hur vilka omkringliggande ytor som krävs för att göra perrongen tillgänglig. Onödiga omvägar till perrongerna bör undvikas för personer med nedsatt rörelseförmåga.

Kommentar

Tillgänglighetsfrågor är högt prioriterade i projekteringen av spårvägen. Att utforma gaturummet så skyltning och fysiska hinder hålls till ett minimum kräver en tydlighet och lättorienterbarhet i andra aspekter. I vissa lägen kan omvägar behöva tas till perronger för att garantera trafiksäkerhet, men i övrigt ska tillgängligheten vara god.

Myndigheter, statliga verk m fl

Länsstyrelsen i Skåne län

Länsstyrelsen framför i skrivelse 2013-06-27 att

Generella synpunkter

Kommunen konstaterar att bullernivåer sannolikt kommer att överskridas på några platser längs sträckan. Det har i MKB:n tagits fram en bedömningsgrund för bullerskyddsåtgärder vilket är bra. Detta bör lyftas in i planbeskrivningen.

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget – Bredgatan

Planförslaget omfattas av riksintresset Lunds stadskärna (M:K 87).

Länsstyrelsen gör bedömningen att intrånget anses godtagbart med hänsyn till de positiva effekter det i övrigt medför.

Synpunkter på detaljplan norr om Solbjersvägen – Odarslövsvägen

Planförslaget berör riksintresse för naturvård Hardeberga – Södra Sandby – Dalby – Krankesjön. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att förslaget inte påtagligt kommer att skada de värden som riksintresset har. Planförslaget ligger även nära riksintresset för kulturmiljövården Kungsmarken – Fågelsångsdalen. Förslagets påverkan på intressets värden bedöms inte vara av sådan art att de påtagligt skadas. Länsstyrelsen ser positivt på att kontaktledningsstolpar utförs i nätta konstruktioner.

Länsstyrelsen konstaterar att genomförandet av detaljplanen innebär hårdgörande av betydande ytor oexploaterad mark, med stora dagvattenvolymer som följd. I det fortsatta planarbetet bör det förtydligas hur dagvattnet kommer att hanteras och vem som kommer att bära ansvaret. Länsstyrelsen anser att det finns behov av att omhänderta dagvatten i ett större sammanhang via anordnande av allmänna vattentjänster. Förtydliganden behövs för att visa hur detaljplanen följer MKN för vatten, och för att visa att Natura 2000- området inte påverkas.

Synpunkter på detaljplan norr om Odarslövsvägen – Spårvagnsdepån

Planförslaget berör riksintresse för naturvård Hardeberga – Södra Sandby - Dalby – Krankesjön. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att förslaget inte påtagligt kommer att skada de värden som riksintresset har. Planförslaget ligger även nära riksintresset för kulturmiljövården Kungsmarken – Fågelsångsdalen. Förslagets påverkan på intressets värden bedöms inte vara av sådan art att de påtagligt skadas.

Länsstyrelsen konstaterar att genomförandet av detaljplanen innebär hårdgörande av betydande ytor oexploaterad mark, med stora dagvatten volymer som följd. I det fortsatta planarbetet bör det förtydligas hur dagvattnet kommer att hanteras och vem som kommer att bära ansvaret. Länsstyrelsen anser att det finns behov av att omhänderta dagvatten i ett större sammanhang via anordnande av allmänna vattentjänster. Förtydliganden behövs för att visa hur detaljplanen följer MKN för vatten, och för att visa att Natura 2000- området inte påverkas.

Kommentar

Kommentar till generella synpunkter

Redovisning av bedömningsgrunder kring bullerskyddsåtgärder redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen vilken är en del av planhandlingarna.

Kommentar till synpunkter på detaljplan Clemenstorget - Bredgatan

Lunds kommun delar Länsstyrelsens bedömning att intrånget på riksintresset Lunds stadskärna (M:K 87) anses godtagbart med hänsyn till de övergripande planmålen.

Kommentar till synpunkter på detaljplan Norr om Solbjersvägen – Odarslövsvägen

Detaljplanen för Solbjersvägen – Odarslövsvägen har i planbeskrivningen kompletterats med tydligare redovisning om dagvattenhanteringen. Spårområdet får en grön karaktär och kommer i ett omedelbart skede ej att innebära att omkringliggande ytor hårdgörs. Dagvattenfrågorna har utretts vidare och dagvattnet bedöms kunna hanteras genom anläggande av diken på vardera sida om spårvägen genom Brunns hög. Genom denna lösning kommer volymen dagvatten som tillåts rinna ut till dikningsföretagen inte överstiga dagens volymer, d.v.s. 1,3 liter/sekund/ha. Lunds kommun gör bedömningen att en effektiv hantering av dagvatten ej är avhängt av inrättande av allmän vattentjänst, utan möjliggörs effektivt genom hantering av dagvatten via diken. Eventuella dagvattenföroreningar från spårvägen hanteras i diken längs spåret.

Vid fortsatt planering och kommande utbyggnad av Brunns hög kommer dagvatten hanteras genom ett mer samlat system där både dagvattnet från ny bebyggelse och gatu- och parkmark tas omhand.

Kommentar till synpunkter på detaljplan Odarslövsvägen - Spårvagnsdepån

Lunds kommun delar Länsstyrelsens bedömning kring att riksintressen för naturvård och kulturmiljövård ej bedöms negativt påverkas. Dagvattenfrågorna har utretts vidare och dagvattnet bedöms vara hanterbart genom anläggande av diken på vardera sida om spårvägen genom Brunns hög. På detta vis kommer ej större volymer än de som tillåts från dikningsföretagen i dagsläget (1,3 liter/sekund/ha). Lunds kommun gör bedömningen att en effektiv hantering av dagvatten ej är avhängt av inrättande av allmän vattentjänst, utan möjliggörs effektivt genom hantering

av dagvatten via diken. Eventuella dagvattenföroreningar från spårvägen hanteras i diken längs spåret.

Trafikverket

Trafikverket framför i skrivelse 2013-06-24 att:

Generella synpunkter

Trafikverket är positivt till att Lunds kommun planerar för en spårvägslinje mellan Lund C och den framtida ESS-anläggningen. Genom en kapacitetsstark spårvägslinje, kan persontransporter ske effektivt och hållbart.

Trafikverket är positivt till den föreslagna utformningen av hållplatsen vid Clemenstorget som skapar en bra koppling till Lund C.

Trafikverket utreder en trafikplats mellan Gastelyckan och Lund Norra. Ett av alternativen är en förläggning till Sölvegatan. I planförslaget saknas underlag för hur Sölvegatan ska gestaltas vid ett sådant alternativ. Alternativet kommer att försvåra kommunens planer på att förvandla Sölvegatan till en gata med stadskaraktär. Spårvagnsprojektet innebär en breddning av Sölvegatan och därmed också viadukten under E22. Kostnaderna för detta belastar spårvägsprojektet. När finansieringen av projektet är fastställt ska ett genomförandeavtal tecknas med Trafikverket för att reglera ansvar och slutlig utformning av viadukten under E22. Detaljplanen redovisar en anslutningsväg till spårvägsdepån från Odarslövsvägen. Diskussioner förs kring dess utformning och läge.

Kommentar

Vid ett alternativ där en lokalisering av trafikplats Ideon sker till Sölvegatan, behöver gatans utformning ritas om. Detaljplanen inrymmer dessa möjligheter i den formella planen, däremot behöver projekteringen av spårvägen omarbetas för att möjliggöra en sidoförlagd spårväg där samtlig biltrafik sker på den södra sidan. Lunds kommun förespråkar bland annat av dessa skäl en förläggning av trafikplats Ideon till det mellersta läget (läge B enligt förstudien) vilket innebär att trafikplatsen ansluter in till Scheelevägen via fastigheten Dirigenten 1. På detta vis kan Sölvegatan bli den tydliga länk som behövs i Kunskapsstråket och motorvägstrafiken behöver ej belasta övrig gång- cykel- och kollektivtrafik.

Region Skåne

Region Skåne framför i skrivelse 2013-06-28 att:

Region Skåne berörs på olika sätt av föreslagen spårväg genom Lund genom ansvaret för regional utveckling och infrastrukturplaneringen med investeringsplaner, kollektivtrafik, hälso- och sjukvård samt som markägare till ESS. Region Skåne delar Lunds kommuns syn på behov av ett högkvalitativt kollektivtrafikspår mellan Lund C och Science Village/ESS. Region Skåne har under senare år medverkat i arbetet för en spårvägslinje genom samarbetet inom SPIS (Spårväg i Skåne).

Stadsutvecklingsåtgärdsningarna längs sträckan går i direkt linje med Region Skånes ambitioner. Att minimera störningar från spårvägen är betydelsefullt även i de stadsdelar som ännu inte är utbyggda. Region Skåne anser det viktigt att plats ges för framtida behov av dubbelkopplade 40 metersvagnar.

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget – Bredgatan

Spårväghållplatsen måste ses i sitt sammanhang till Lund C. En levande mötesplats som fungerar effektivt som kollektivtrafikpunkt är eftersträvänsvärt. Platsen måste vara lättorienterbar, tillgänglig och trygg. Region Skåne anser att hållplatsläget bör ansluta mer direkt till Lund C, för att ge en snabbare enklare bytesmöjlighet mellan transportslagen. Med föreslagen lokalisering ökar restiden med cirka en halv minut.

Synpunkter på detaljplan Getingevägen - Tornavägen

Det är viktigt att sjukhusområdet ges en flexibilitet för utveckling i framtiden. Spårvägen får inte fungera som en barriär för sjukhusets möjligheter att utvecklas i olika riktningar. I detaljplaneförslaget liksom i ramprogrammet för sjukhusområdet, redovisar Lunds kommun en stängning av Kioskgatan för biltrafik. Detta är något Region Skåne inte kan ställa sig bakom. Att gatan hålls tillgänglig motiveras av patientsäkerhet, krisberedskap och allmän tillgänglighet. Region Skåne har tagit fram en trafikutredning för att visa på konsekvenserna av en bibehållen eller stängd anslutning av Kioskgatan till Getingevägen. Utredningen pekar på att gatan kan hållas öppen utan att påverka framkomligheten för spårvagn och annan trafik på Getingevägen.

På sidan 9 i planbeskrivningen redovisas biltillgängligheten till sjukhusområdet. Denna redovisning bör kompletteras med en öppning av de två förbindelser från Sölvegatan, som Region Skåne framfört vid möten med stadsbyggnadskontoret.

Det är även viktigt att störningar i form av vibrationer och elektromagnetisk strålning minimeras. De vibrationsdämpande åtgärder som föreslås i MKB:n måste utföras för hela sträckan utmed sjukhusområdet för att inte begränsa framtida verksamhetsplanering. Delar av sjukhusområdet kommer att befinna sig i områden med så höga elektromagnetiska fält, att det blir svårt att utplacera känslig utrustning. Detta innebär att delar av sjukhuset kommer att få begränsad användning när spårvägen är i drift. Det är möjligt att minska störfälten genom att ha fler inmatningspunkter för ström. Detta måste beaktas. De investeringar av strålningsverksamhet på 500 miljoner kronor som lokaliserats till sjukhusområdet får inte äventyras av externa störningsmoment. Fortsatt dialog kring dessa frågor är av yttersta vikt.

Region Skåne anser sjukhusterminalens hållplats bör utformas som en ö-lösning och inte med sidoförlagda plattformar såsom redovisas i illustrationerna. Enligt förslaget kommer södergående busshållplatsläge att flyttas till andra sidan Getingevägen. Detta innebär att cirka 2500 påstigande/avstigande bussresenärer varje dag måste passera Getingevägen. Den kategori av känsliga resenärer som besöker sjukhusområdet gynnas av att förlägga hållplatserna som en ö-lösning. Mycket god tillgänglighet måste

garanteras på denna plats. Region Skåne anser också att ö-lösningen ger större möjlighet att utforma en sammanhållen attraktiv terminal, som kan innehålla väntsal, serviceombud och toalett. I övrigt skulle en sådan lösning underlätta för annan busstrafik till platsen. Region Skåne anser vidare att det är fullt möjligt att utforma platsen invid spårvägen på ett attraktivt och tilltalande sätt även utan en sidoförlagd plattform. Oavsett lösning förespråkar Region Skåne att de utformas utan stängsel och hinder. Möjlighet att vända bussar norr om terminalen behöver tills vidare finnas kvar.

Ett fördjupat samarbete krävs för att skapa minimala störningar på kulvertar och ledningar för fjärrkyla, teknik- och transporter, huvudmatning fjärrvärme, reservkraftförsörjning, telefoni och data, vattenledningar, medicinsk luft och medicinska gaser. Speciellt där dessa anläggningar ligger på ömse sidor om spårvägssträckningen såsom längs Baravägen.

Synpunkter på detaljplan Motorvägen E22 - norr om Solbjersvägen

I denna detaljplan redovisas ingen busshållplats i anslutning till spårväghållplatsen på Sölvegatan, hållplats Höjdpunkten. Busshållplats behövs för åtminstone en busslinje som ersättning för spårtrafik.

Synpunkter på detaljplan Odarslövsvägen - Spårvägsdepån

Det är viktigt att ESS-anläggningen och spårvägsdepån ses som en arkitektonisk helhet, vilket föreslås i detaljplanen. Den tekniska påverkan på ESS och risken för störningar måste bedömas i en direkt dialog mellan kommunen och ESS AB.

Kommentar

Kommentar till generella synpunkter

Vid hållplatserna Universitetssjukhuset, LTH, Ideontorget, Höjdpunkten och Solbjer ger detaljplanerna möjligheten att bygga längre plattformar för att möjliggöra utbyggnad av etapp 2 och 3 av spårtrafik. Undantaget är Clemensterget, Brunnsberg C, Max IV och Science Village. På Clemensterget tillåter detaljplanen endast plattformar som klarar ett vagnset. Vid en eventuell utbyggnad av spårvägen i efterföljande etapper (2 och 3) behöver hela Clemensterget omarbetas, vilket det inte har beslutats om i dagsläget.

Kommentar till synpunkter på detaljplan Clemensterget - Bredgatan

Clemenstergets gestaltas i programarbetet kring Lund C där samordning kring anslutande trafikslag förtydligas. Spårvägens intrång på Clemensterget bör vara så litet som möjligt i nuläget, innan det är beslutat om efterföljande spårvägsetapper. Skulle spårvägen byggas ut senare behöver ett större område tas i anspråk på Clemensterget för att möjliggöra dubbla vagnset.

Kommentar till synpunkter på detaljplan Getingevägen - Tornavägen

Det pågår ett samarbete med Region Skåne för samordning kring omläggningar och flytt av ledningar och ledningssystem i anslutning till sjukhuset.

I samråd med Region Skåne och Skånetrafiken har sjukhusterminalens utformning diskuterats. Föreslagen lösning bedöms kunna effektivt hantera samtliga trafikslag på platsen. Terminalens lösning redovisas i planbeskrivningen och i illustrationsplanen för detaljplanen för Getingevägen – Tornavägen.

Spårvägen ska drivas med 750 V likspänning, och alstrar därmed elektriska och magnetiska fält av statisk karaktär (DC-fält). De elektriska fälten skärmas av byggnadsmaterial och vegetation, medan magnetfält är betydligt svårare att skärma av. För människor, djur och de flesta verksamheter ger de elektromagnetiska DC-fälten ingen påverkan. Magnetfälten kan dock ge upphov till störningar i viss avancerad teknisk apparatur. Påverkan på sådan apparatur kommer beaktas och utredas vidare under fortsatt detaljplaneprocess och projekteringsfas av spårvägen, tillsammans med berörda verksamheter för att finna lämpliga lösningar.

De verksamheter och områden som främst berörs av magnetfälten är sjukhusområdet/SUS, institutionerna vid Lunds universitet och LTH, samt forskningsanläggningarna MAX IV och ESS. En inventering har gjorts av verksamheterna och deras tekniska apparatur, och för närvarande pågår en fördjupad analys av apparaturens känslighet, vilken kommer att utgöra underlag för eventuella åtgärder. Detta arbete sker i dialog med de berörda verksamheterna och fastighetsägarna.

Vilka åtgärder som behöver vidtas kommer att arbetas fram i den påbörjade projekteringen. Exempel på möjliga åtgärder är skärmning, åtgärder i strömförsörjningssystemet, omflyttning av verksamheter och åtgärder i fordonen. En kombination av olika åtgärder kan bli aktuell.

Synpunkter på detaljplan Motorvägen E22 – Norr om Solbjer
En ersättnings hållplats för buss kan anordnas längs spårvägsgatan.

Synpunkter på detaljplan Odarslövsvägen - Spårvagnsdepån
Spårvagnsdepån måste ges en enhetlig och god utformning med hänsyn till sitt exponerade läge i landskapet. Dialog pågår mellan Lunds kommun och Region Skåne kring vilka utformningsprinciper som kan vara aktuella.

Lantmäterimyndigheten i Lunds kommun

Lantmäterimyndigheten i Lund framför i skrivelse 2013-06-28 att:

Synpunkter på detaljplan Getingevägen-Tornavägen

Lantmäterimyndigheten yrkar att fastighetsrättslig konsekvensbeskrivning kompletteras enligt bifogade skisser.

De delar av Eskil 22 som i plan är utlagda för spår/gata behöver överföras till Helgonagården 8:1. Helgonagården 8:1 är kommunägd gatufastighet som genom fastighetsreglering utökas med delar av Eskil 20 och 22.

Synpunkter på detaljplan Tornavägen – Motorvägen E22

Mark inom planområdet är utlagd för spår, lokalgata, gc-väg och teknisk anläggning, till den största delen är marken belägen inom Helgonagården 8:1 som ägs av Lunds kommun. Delar av Helgonagården 6:16 som är belägna inom planområdet ska tillföras någon av Lunds kommun ägda fastigheter, förslagsvis Helgonagården 8:1. Genom avstyckning från Helgonagården 8:1 finns möjlighet att bilda fastighet för ändamålet teknisk anläggning.

Synpunkter på detaljplan Norr om Solbjersvägen - Odarslövsvägen

Mark inom planområdet är utlagd för spår och teknisk anläggning. Till stor del är marken belägen inom Östra Torn 27:2 som ägs av Lunds kommun. Del av Östra Torn s:4, del av Östra Torn 29:8, 29:9 och 29:10 som är belägna inom planområdet ska tillföras någon av Lunds kommun ägda fastigheter, förslagsvis Östra Torn 27:2.

Från fastigheten Östra Torn 29:8 frångår mark som i planen är utlagd till allmän plats mark (spår). Område som frångår Östra Torn 29:8, se bilaga. Ett genomförande av detaljplanen medför att fastigheten delas i tre skiften. Från fastigheten Östra Torn 29:9 frångår mark som i planen är utlagd till allmän plats mark (spår). Område som frångår Östra Torn 29:9, se bilaga. Genomförandet medför att möjligheterna till användning av fastigheten försämras.

Östra Torn 27:2 är kommunägd exploateringsfastighet som genom fastighetsreglering utökas med delar av Östra Torn 29:8, 29:9, 29:10 och delar av samfälligheten Östra Torn s:4. Genom avstyckning från Östra Torn 27:2 finns möjlighet att bilda fastighet för ändamålet teknisk anläggning.

Synpunkter på detaljplan Odarslövsvägen – Spårvagnsdepån

Ett antal förslag till förtydliganden av fastighetsbildande frågor har inlämnats vilka kommer att införas i planbeskrivning.

Kommentar

Framförda kompletteringar till planhandlingarna korrigeras i enlighet med lantmäterimyndighetens förslag på kompletteringar.

Ledningsrättshavare m fl

E.ON Elnät Sverige AB

E.ON Elnät Sverige AB framför i skrivelse 2013-60-28 att:

Synpunkter på detaljplan Norr om Solbjersvägen – Odarslövsvägen

E.ON har en 130 kV luftledning (Mörarp – Sege) som tangerar östra delen av området, senare korsar den Odarslövsvägen där tänkt sträckning av GATA/SPÅR korsar densamma. Enligt föreskrifter för starkström ska en luft- eller kontakledning vara framdragen på betryggande avstånd från mark, vegetation, andra ledningar, trafikleder, byggnader med mera. Då den elektrifierade spårvägsspåren enligt detaljplanen kommer att korsa E.ON

Elnäts 130 kV luftledning krävs en ombyggnation. Diskussioner har påbörjats om att förlägga ledningen i mark, men så länge ledningen är luftburen är det av största vikt att inget arbete påbörjas som förändrar något under eller nära ledningen som gör att starkströmsföreskrifterna inte uppfylls. Innan koncession är beviljad kan inte ledningar förläggas i mark. Exploatören får stå för samtliga kostnader som uppstår i samband med de ombyggnader av E.ON Elnäts ledningar som krävs för att detaljplanen ska kunna genomföras. För att kunna avgöra i vilken omfattning E.ONs luftledning berörs i denna del behöver vi tydligare dokumentation som visar konstruktion vid korsningspunkten och dess närhet.

Synpunkter på detaljplan Odarslövsvägen - Spårvägsdepån

E.ON har en 130 kV luftledning som tangerar östra delen av området, senare korsar den Odarslövsvägen där tänkt sträckning av GATA/SPÅR korsar densamma. Enligt föreskrifter för starkström ska en luft- eller kontakledning vara framdragen på betryggande avstånd från mark, vegetation, andra ledningar, trafikleder, byggnader med mera. Enligt föreskrifterna bestäms minsta vertikala höjd mellan kraftledning och elektrifierad järnväg i varje enskilt fall. Luftledningen förläggs på den höjd som Elsäkerhetsverket beslutar, efter samråd med järnvägens innehavare. Det fria utrymmet lämnas från mitten av närmaste spår, mätt vinkelrätt mot banans längdriktning, fram till ledningens yttersta fas. För spårvägs korsningar gäller även att den lägsta belägna spänningsförande ledarens höjd över mark minst uppgår till 13,5 meter. I dagsläget är det osäkert om 130kV ledningarna i övrigt uppfyller starkströmsföreskrifternas krav på detaljplanlagt område, därför kan ytterligare ombyggnad bli aktuell. E.ON Elnät återkommer kring denna fråga.

Diskussioner pågår, om att del av E.ON Elnäts 130 kV Mörarp-Sege luftledning skall förläggas i mark, enligt Lunds kommuns önskemål, bland annat för att skapa utrymme för bebyggelse enligt ramprogrammet för Östra Torn 27:13 Science Village Scandinavia.

Ansökan om ny nätkoncession för linje är inlämnad till Energimarknadsinspektionen. Handläggningen för ett sådant ärende kan ta upp till flera år. Då ombyggnad av den aktuella kraftledningen är omfattande tidsmässigt och kostnadsmässigt är det viktigt att förutsättningarna för flytt eller ombyggnad klarläggs tidigt. Avtal om sådana åtgärder ska träffas så snart som möjligt och det är en förutsättning att avtal finns innan spårvägsplanen antas, för att E.ON Elnät så småningom ska kunna lämna planen utan erinran. E.ON Elnät vill även påtala att innan koncession är beviljad kan inte ledningarna förläggas i mark. Så länge 130 kV ledning är luftburen är det av största vikt att inget arbete påbörjas som förändrar något under eller nära ledningen som gör starkströmsföreskrifterna inte uppfylls innan luftledningen byggs om eller kalibreras. E.ON Elnät fastslår att det är av yttersta vikt att ett nära samarbete etableras mellan kommunen och E.ON Elnät i den fortlöpande detaljplansprocessen.

Kommentar

Kommentar till synpunkter på detaljplan Norr om Solbjer – Odarslövsvägen

Starkströmsledningen avses förläggas i mark. Ansökan om koncession är inlämnad och dialog förs med E.ON Elnät AB.

Det fria rummet mellan ledningen och spårvägsetableringen har i diskussion med E.ON bedömts vara tillräckligt för att någon påverkan ej ska ske.

Kommentar till synpunkter på detaljplan Odarslövsvägen - Spårvagnsdepån

Starkströmsledningen avses förläggas i mark. Ansökan om koncession är inlämnad och dialog förs med E.ON Elnät AB.

Det fria rummet mellan ledningen och spårvägsetableringen har i diskussion med E.ON bedömts vara tillräckligt för att någon påverkan ej ska ske.

TeliaSonera Skanova Access AB

TeliaSonera Skanova Access AB framför i skrivelse 2013-06-05 att:

Generella synpunkter

Skanova har flera markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdena. Det finns bland annat nedstigningsbara betongbrunnar som måste slås sönder och betydande stråk med både fiberkablar och många kopparkablar som måste flyttas och skarvas om. Korsningspunkter måste förstärkas och nya rör läggas. Kostnaderna uppskattas bli betydande men klarläggs tydligare vid detaljprojektering. Viktigt är att planeringen sker för att minimera konsekvenser i form av störningar och kostnader. Det saknas analyser i planhandlingarna av verkan på telenätet. Dels direkta ”kollisioner” i lokaliseringen samt även risker för störningar och korrosion p.g.a. spårvägens drift- och matningsström.

Inför vidare planarbete bör ovanstående synpunkter analyseras tydligare samt ett koncept för genomförandeavtal framtas. Kostnaderna måste framgå och ingå i den totala bedömningen av projektet och dess genomförande.

Kommentar

Avtalsförhandlingar pågår för att ta fram genomförandeavtal med ledningsägare.

Organisationer och föreningar

Lunds universitet

Lunds universitet framför i skrivelse 2013-06-28 att:

Synpunkter på detaljplan Getingevägen-Tornavägen
Synpunkter på detaljplan Tornavägen – Motorvägen E22
Synpunkter på detaljplan Odarslövsvägen - Spårvagnsdepån

Lunds universitet har gjort stora investeringar (~100 miljoner kronor) i forskningsinfrastruktur i nära anslutning, geografiskt sett, till den tilltänkta spårdragningen. Främst befaras att konsekvenser sker från störningar från de elektromagnetiska fält som uppstår kring spårvägen, samt trafik och logistikhantering inom LTHs campusområde. Kostnader för att skärma av utrustning bedöms bli avsevärda, sannolikt inte understiga ett femtiotal miljoner kronor.

Vidare bedöms förslaget skapa riskabla trafiksituationer inom ett område där cirka 2000 anställda och 7000 studenter dagligen rör sig.

Kemicentrum innehåller Centrum för Analys och Syntes. Flertalet verksamheter inom CAS använder känsliga instrument vilka är känsliga för variationer i yttre magnetfält som kan uppkomma genom exempelvis närbelägen spårvägstrafik. Vidare är nya tilltänkta investeringar beroende av att externa störningar hålls till det minimala. Verksamheten är helt beroende av tillgången till NMR-spektrometrar och det är inte rimligt att de störs av yttre påverkan. Nedan anges kravspecifikationer för yttre magnetfält för befintlig NMR utrustning och störningskänslig masspektrometer samt bilaga som visar karta för utplacering inom Kemicentrum.

- Variationer i statiska magnetfält $<0,5$ mikroTesla kan anses harmlösa för NMR-arbete oberoende av variationshastighet och om NMR-maskinen kör med eller utan fältlås.
- Variationer i statiska magnetfält $>0,5$ mikroTesla som varierar långsammare än 1,0 mikroTesla/sekund kan kompenseras med hjälp av NMR-spektrometerns fältlås.
- Variationer snabbare än 1,0 mikroTesla/sekund begränsar spektrometerns användbarhet.
- Rekommenderat minsta avstånd till DC-drivna elektriska fordon som, tåg, tunnelbana eller spårvagn är 100 meter.
- Äldre NMR-spektrometrar är känsligare för variationer.
- Varierande yttre magnetiska strömfält skall vara $<0,5$ mikroTesla.

Biomedicinskt centrum BMC tillhandahåller utrustning och expertis inom medicinsk utbildning till universitets forskare. Verksamheten är beroende av magnetkamera (MR) och elektronmikroskopologi (EM). Utrustningen hålls tillgänglig i den norra delen av BMC på Klinikgatan. Avståndet till den tänkta spårvägslinjen är endast ett trettiotal meter från utrustningarna, vilka är känsliga för magnetfält och vibrationer. Ledningen för LBIC vill framföra att en fördjupad analys av eventuella störningar är nödvändig. Det finns en risk att lågfrekvent "buller" och vibrationer kan påverka medicinska fakultetens försöksdjursverksamhet på BMC. Risken är svårbedömd bl.a. eftersom ljud och vibrationer kan propageras som stomljud genom grundkonstruktioner och kulvertsystem som sammabinder flera av byggnaderna. Detta måste utredas.

Fysiska institutionen använder elektronmikroskop frekvent på Nanolaboratoriet. Eventuell påverkan på denna verksamhet måste utredas vidare. Det finns diskussioner inom Lunds universitet att eventuellt flytta delar av verksamheten vid Fysiska institutionen till Science Village Scandinavia. Med den tilltänkta spårvägsdragningen vore en sådan utveckling otänkbar.

Närheten (50 meter) till Biologihuset bedöms påverka verksamhetens utrustning. Konsekvenser för detta måste utredas.

LTH förutsätter att ledningen för MAX IV yttrar sig. Dock vill de tillägga att det diskuteras att förlägga en frielektronlaser på plats i nära anslutning till ESS och MAX IV. Detta kommer ej att vara möjligt att genomföra med en spårväg allt för nära. Vidare behöver MAX IV och ESS ett närliggande elektronmikroskoplaboratorium för kompletterande undersökningar av sina prover.

Det kommer inte att vara möjligt att använda området som Science Village Scandinavia disponerar för vetenskaplig verksamhet där fria elektroner används. Ett besökscentrums användning begränsas också då elektronmikroskop rimligtvis kommer finnas där för uppvisning.

LTH är angeläget om att spårtrafiken inte delar campusområdet i två separata delar. Det måste vara möjligt att på flera ställen med enkelhet passera spåren. I nord-sydlig riktning löper ett väldigt välanvänt gång- och cykelstråk. Mellan IKDC och Kemacentrum rör sig också ett stort antal cyklister och gående. På dessa platser måste trafiksäkerheten prioriteras. Spårvägens placering intill Kårhusets godsintag befaras avsevärt försvåra dess användning. Situationen verkar svårlöst. Godstransporterna skulle komma att köras in via vägen mellan V- resp. A-husen, d.v.s. korsa gång- och cykelstråket, vilket vore synnerligen riskabelt.

Förslag till de problematiska situationer som nämnts ovan borde ha funnits med i underlaget till de detaljplaner som nu är ute på remiss. För den medicinska fakulteten, den naturvetenskapliga fakulteten och för LTH är det ett oavvisligt krav att godtagbara lösningar och ekonomiska garantier måste fram.

Kommentar

Spårvägen ska drivas med 750 V likspänning, och alstrar därmed elektriska och magnetiska fält av statisk karaktär (DC-fält). De elektriska fälten skärmas av byggnadsmaterial och vegetation, medan magnetfält är betydligt svårare att skärma av. För människor, djur och de flesta verksamheter ger de elektromagnetiska DC-fälten ingen påverkan. Magnetfälten kan dock ge upphov till störningar i viss avancerad teknisk apparatur. Påverkan på sådan apparatur kommer beaktas och utredas vidare under fortsatt detaljplaneprocess och projekteringsfas av spårvägen, tillsammans med berörda verksamheter för att finna lämpliga lösningar.

De verksamheter och områden som främst berörs av magnetfälten är sjukhusområdet/SUS, institutionerna vid Lunds universitet och LTH, samt forskningsanläggningarna MAX IV och ESS. En inventering har gjorts av verksamheterna och deras tekniska apparatur, och för närvarande pågår en fördjupad analys av apparaturens känslighet, vilken kommer att utgöra underlag för eventuella åtgärder. Detta arbete sker i dialog med de berörda verksamheterna och fastighetsägarna.

Vilka åtgärder som behöver vidtas kommer att arbetas fram i den påbörjade projekteringen. Exempel på möjliga åtgärder är skärmning, åtgärder i strömförsörjningssystemet, omflyttning av verksamheter och åtgärder i fordonen. En kombination av olika åtgärder kan bli aktuell.

Utformning av spårvägsdragningen genom LTH-parken har diskuterats i samråd med Akademiska hus för att kunna se hur parken på bästa vis kan utvecklas utan att en barriäreffekt skapas. Generellt bedöms gång- och cykelmöjligheterna vara väl tillgodosedda i LTH-området.

För angöring till entréer, godsleveranser och logistik på kringliggande fastigheter har kommunen redovisat möjliga förslag. Dessa lösningar på kvartermark ingår inte i planområdet och regleras alltså inte i detaljplanen. De ska heller inte ses som slutliga lösningar, utan ytterligare studier kan behövas tas fram i dialog mellan kommun och fastighetsägare. Särskilt gäller detta Region Skånes fastigheter på sjukhusområdet och Akademiska hus fastigheter på LTH-området, där ansvar för fortsatt utredning och projektering kommer regleras i samverkansavtal.

Akademiska hus

Akademiska hus framför i skrivelse 2013-07-08 att:

Synpunkter på detaljplan Getingevägen - Tornavägen

Synpunkter på detaljplan Tornavägen - Motorvägen E22

Möjligheterna till den avancerade forskningen längs Kunskapsstråket kommer att begränsas på grund av elektromagnetiska fält, vibrationer och buller. Utredningar pekar på stora svårigheter för verksamheter att bedriva forskning då instrument/utrustning är av mycket känsligare karaktär än de utredningar Lunds kommun visar upp. Dagens instrument kan i vissa fall klara beräknade nivåer, men det är inte säkert att framtida och mer känslig utrustning klarar förhöjda nivåer av magnetiska fält och vibration. Utredningen från Lunds kommun bör kompletteras då den ej tar hänsyn till den forskningsverksamhet som bedrivs avseende känsliga organismer. Det är av stor vikt att det görs mätningar för dagens nivåer av samtliga störningar längs hela sträckan, för att kunna se förändringar då spårvägen är i drift.

Vibrationsdämpande åtgärder är viktiga att genomföra både för befintlig och framtida bebyggelse.

På sikt finns en risk att förhöjda bullernivåer, magnetiska fält och vibrationer leder till att forskningsintensiva verksamheter väljer att etablera sig utanför kunskapsstråket.

Tillgängligheten för varu- och persontransporter till byggnaderna måste fungera och behöver utredas tydligare.

Vi saknar en tydlig beskrivning av transportytor i anslutning till Biologiska institutionen. Vidare utredning krävs kring förändringarna för Kårhuset. Vi befärar att det blir svårt att behålla dagens verksamhet och funktion.

Möjlighet att bebygga kring Ideontorget kan begränsas av det marklager som finns öster om Kemicentrum.

Spårvägen och dess hållplatser måste utformas till attraktiva miljöer i dialog med fastighetsägare och närliggande verksamheter. Barriärer i staden eller i campusmiljön måste minimeras. Staket, nivåskillnader eller liknande innebär en ökning av barriäreffekter och hämmar integrationen mellan kunskapsmiljön och staden.

Möjligheten att flytta delar av de dammsystem som idag finns mellan Ekologihuset och Biologihuset behöver utredas.

Kommentar

Spårvägen ska drivas med 750 V likspänning, och alstrar därmed elektriska och magnetiska fält av statisk karaktär (DC-fält). De elektriska fälten skärmas av byggnadsmaterial och vegetation, medan magnetfält är betydligt svårare att skärma av. För människor, djur och de flesta verksamheter ger de elektromagnetiska DC-fälten ingen påverkan. Magnetfälten kan dock ge upphov till störningar i viss avancerad teknisk apparatur. Påverkan på sådan apparatur kommer beaktas och utredas vidare under fortsatt detaljplaneprocess och projekteringsfas av spårvägen, tillsammans med berörda verksamheter för att finna lämpliga lösningar.

De verksamheter och områden som främst berörs av magnetfälten är sjukhusområdet/SUS, institutionerna vid Lunds universitet och LTH, samt forskningsanläggningarna MAX IV och ESS. En inventering har gjorts av verksamheterna och deras tekniska apparatur, och för närvarande pågår en fördjupad analys av apparaturens känslighet, vilken kommer att utgöra underlag för eventuella åtgärder. Detta arbete sker i dialog med de berörda verksamheterna och fastighetsägarna.

Vilka åtgärder som behöver vidtas kommer att arbetas fram i den påbörjade projekteringen. Exempel på möjliga åtgärder är skärmning, åtgärder i strömförsörjningssystemet, omflyttning av verksamheter och åtgärder i fordonen. En kombination av olika åtgärder kan bli aktuell.

En buller- och vibrationsutredning har tagits fram för detaljplanerna för spårvägen. Utredningen visar att befintlig bebyggelse utmed större delen av sträckan Lund C och korsningen Sölvegatan/John Ericssons väg drabbas av stömljud över 30 dBA, alltså över riktvärdet. Från korsningen fram till motorvägen bedöms inga vibrationsdämpade åtgärder vara nödvändiga. Utredningen visar att vibrationer från spårvägen kan minskas genom att

vibrationsisolera under spårbädden samt att underhålla banan med regelbunden slipning och spårvagnar med regelbunden svarvning av hjul. Åtgärdsförslag mot vibrationer har presenterats i utredningen på de fastigheter som drabbas av stomljuds nivåer över riktvärdet. I berörda fastigheter längs sträckan bör spåren avisoleras med någon typ av massafjädersystem i form av ballastmatta. Olika lösningar finns. Åtgärder på byggnader är inte realistiskt i befintliga byggnader. Vid nybyggnation längs spårvägen kan sådana åtgärder vara rimliga.

Utformning av spårvägsdragningen genom LTH-parken har diskuterats i samråd med Akademiska hus för att kunna se hur parken på bästa vis kan utvecklas utan att en barriäreffekt skapas. Generellt bedöms gång- och cykelmöjligheterna vara väl tillgodosedda i LTH-området.

Möjligheter att bygga runt Ideontorget utreds vidare i dialog med Akademiska hus. En lösning där stationsläget kan utnyttjas maximalt är önskvärt.

För angöring till entréer, godsleveranser och logistik på kringliggande fastigheter har kommunen redovisat möjliga förslag. Dessa lösningar på kvartermark ingår inte i planområdet och regleras alltså inte i detaljplanen. De ska heller inte ses som slutliga lösningar, utan ytterligare studier kan behövas tas fram i dialog mellan kommun och fastighetsägare. Särskilt gäller detta Region Skånes fastigheter på sjukhusområdet och Akademiska hus fastigheter på LTH-området, där ansvar för fortsatt utredning och projektering kommer regleras i samverkansavtal. Detta gäller exempelvis dammsystemen mellan Biologihuset och Ekologihuset.

Medicon Village

Medicon Village framför i skrivelse 2013-06-25 att:

Synpunkter på detaljplan Tornavägen – Motorvägen E22

Våra exploateringsutredningar visar en gata i östra kanten av Medicon Village fastighet med anslutning mot Sölvegatan, vilket också redovisas i illustrationsplanen. Det slutliga läget för denna gata är beroende av detaljstudier av exploateringen. Det är vårt önskemål att den illustrerade placeringen inte ska uppfattas som bindande utan att möjlighet till justeringar kan ske i ett senare skede. I det fall den tekniska försörjningen till vår fastighet påverkas av spårvägens anläggande önskar vi information om detta i god tid för att driftstörningar ska kunna undvikas.

Kommentar

Den illustrerade placeringen av gatan är inte bindande. Med stor sannolikhet behöver gatan förläggas mellan fastigheterna Reuterdahl 15 och Dirigenten 1. Föreliggande detaljplan reglerar dock ej den exakta placeringen utan dess läge får ske i dialog med intilliggande fastighetsägare samt Lunds kommun.

Science Village

Science Village framför i skrivelse 2013-06-24 att:

Synpunkter på detaljplan Odarslövsvägen - Spårvagnsdepån

Avsikten är att utveckla området mellan ESS och MAX IV till ett område för världsledande forskningsmiljö. En Science Village som möjliggör en markanvändning för forskningsinstitut, forskarbostäder, filialbyggnader till universitet och högskolor, besöksanläggning, businesscenter, kontor och annan nödvändig service.

Spårvägsstråket är också den viktigaste leden genom Science Village. Stråket ska ge företräde för spårvägen, men även utformas för hög attraktivitet för gående och cyklister och kunna rymma framtida små fordon som lätt kan transportera forskare mellan olika anläggningar.

Inom planbestämmelsen SPÅR/GATA rymms hela gatusektionen med spårväg, biltrafik, trädplantering, gång- och cykelväg. Detta ger en bredd på 32 meter.

Det presenteras i handlingen "Gestaltning av gaturummet" principer för utformning av gatumiljö för olika sektioner av spårsträckan, dock utan mått. Trafikmiljöns fokus hamnar på behov av trafiksäkerhet och tydlighet, inte utifrån människans behov av trivsel och mötesplatser i stadsmiljön. De bilder som presenteras visar mycket storskaliga spårvägsmiljöer, som överförda till Science Village, skulle innebära stora trafikbarriärer. Det skulle inte uppmuntra till några innovativa möten i stadsmiljö såsom föreslås i ramprogrammet för Science Village. Det finns många internationella exempel på innerstadsmiljöer där man kunnat uppnå såväl god trafikmiljö som en trivsam stadsmiljö med många mötesplatser, utan att göra avkall på trygghet och säkerhet. Dessa miljöer brukar alla utgå från principen "shared space" där de mjuka trafikanterna alltid får företräde. Dessa miljöer kräver betydligt mindre mått.

Bredden på spårstråket anses alltså vara för tilltagen. Barriäreffekten måste överbryggas på ett bättre vis för att motarbeta en storskalig trafikmiljö.

Kommentar

Bredden på spårreservatet blir omkring 32 meter för att kunna inrymma den temporära spårvägsutformning som behövs innan Brunns hög och Science Village är fullt utbyggt. Spårvägens sträckning ut till spårvägsdepån innebär att spårvägen kommer dras tvärs över öppet odlingslandskap. Den temporära lösningen för spårvägssträckan i Brunns hög innefattar släntlutningar till omgivande landskap, diken för hantering av dagvatten och servicevägar. Detta kan på vissa håll innebära bredder strax över 30 meter. Den temporära utformningen presenteras i gestaltningsprogrammet för spårvägen och i planhandlingarna. Vid kommande detaljplanering av Brunns hög kan bebyggelsen uppföras närmare spåret än vad föreslagen planområdeslinje anger, vilket innebär hårdgjorda ytor, gångbanor och bebyggelse. Det finns möjlighet att utforma trafikytor med "shared space" – lösningar i Brunns hög. Trafikytor utformade som shared space, bedöms kunna fungera lika väl i Science Village som i övriga delar av staden.

European Spallation Source ESS AB

ESS AB framför i skrivelse 2013-09-11 att:

Synpunkter på detaljplan norr om Solbjersvägen - Odarslövsvägen

Synpunkter på detaljplan Odarslövsvägen - Spårvagnsdepån

Den stora etablering som möjliggörs via MAX IV och ESS samt kunskapsstråket och Science Village behöver en attraktiv kollektivtrafikförsörjning. Det utmärkta läge som ESS har kan dock få allvarliga nackdelar i form av risker för påverkan på verksamheten från omgivningen, främst i form av elektromagnetiska fält. En lösning på dessa potentiella problem är en förutsättning för en framtida framgångsrik verksamhet på ESS.

Lundalänkens sträckning ut till Brunnsnäs och ESS anses välplanerad, men transportslaget med spårväg kan innebära frågor av teknisk natur, som måste ges uppmärksamhet i framtida arbete.

De elektromagnetiska fältens art och styrka måste klargöras för att se om de kan innebära störningar för de vetenskapliga experimenten inom ESS-anläggningen. Gränsvärden för fältstyrka med avseende på risken för störningar har ännu inte etablerats. En viss vägledning kan eventuellt komma fram genom jämförelser med andra synkrotronanläggningar i Europa. Acceptabla fältstyrkor och eventuella avskärmande åtgärder bör kunna ge en viss vägledning. De avstånd mellan spårväg och experimenthall som accepteras i materialet under givna förhållanden är 300 meter, men i detaljplanen är avståndet mellan ESS experimenthall och spårvägens sträckning 200 meter. Texten redovisar att avskärningsåtgärder planeras. Frågan är om åtgärderna räcker. Utredningar måste klargöra vilka störningar som förekommer samt vilka åtgärder som kan förhindra att verksamheten blir lidande.

Verksamheten i byggnaderna och spårvägsgaraget bör genom planbestämmelser begränsas endast till spårvägsändamål. Om spårvägen ej genomförs ska inte området som planläggs för depå kunna användas till övrig industriellt ändamål.

Kommentar

Spårvägen ska drivas med 750 V likspänning, och alstrar därmed elektriska och magnetiska fält av statisk karaktär (DC-fält). De elektriska fälten skärmas av byggnadsmaterial och vegetation, medan magnetfält är betydligt svårare att skärma av. För människor, djur och de flesta verksamheter ger de elektromagnetiska DC-fälten ingen påverkan. Magnetfälten kan dock ge upphov till störningar i viss avancerad teknisk apparatur. Påverkan på sådan apparatur kommer beaktas och utredas vidare under fortsatt detaljplaneprocess och projekteringsfas av spårvägen, tillsammans med berörda verksamheter för att finna lämpliga lösningar.

De verksamheter och områden som främst berörs av magnetfälten är sjukhusområdet/SUS, institutionerna vid Lunds universitet och LTH, samt

forskningsanläggningarna MAX IV och ESS. En inventering har gjorts av verksamheterna och deras tekniska apparatur, och för närvarande pågår en fördjupad analys av apparaturens känslighet, vilken kommer att utgöra underlag för eventuella åtgärder. Detta arbete sker i dialog med de berörda verksamheterna och fastighetsägarna.

Vilka åtgärder som behöver vidtas kommer att arbetas fram i den påbörjade projekteringen. Exempel på möjliga åtgärder är skärmning, åtgärder i strömförsörjningssystemet, omflyttning av verksamheter och åtgärder i fordonen. En kombination av olika åtgärder kan bli aktuell.

Verksamheten i spårvagnsdepån är reglerad via bestämmelse "Trafik spårvagnsdepå". Området är avsett att inneha en spårvagnsdepå och några andra användningsområden inryms ej i föreslagna bestämmelse. Spårvagnsdepån kommer att innehålla städ- och uppställningshall, verkstad och tvätthall samt även personalutrymmen, lager och klottersanering.

MAX IV Laboratoriet

MAX IV Laboratoriet framför i skrivelse 2013-08-28 att:

Synpunkter på detaljplan norr om Solbjersvägen - Odarslövsvägen

Max IV Laboratoriet ställer sig positiva till att Lundalänken förläggs upp till Brunnsög. Det föreslagna trafikslaget spårväg ger upphov till störningar som kan komma att äventyra verksamheten på MAX IV.

De viktigaste frågorna gällande eventuella störningar är vibrationer samt elektromagnetiska fält. Gränsvärden rörande elektromagnetiska fält med avseende på risk för störning vid vetenskapliga verksamheter är ännu ej etablerade. Avstånden mellan spårvägen och försöksbyggnaden som används i materialet, under de angivna förhållandena, är knappt 300 meter. Avståndet från spårvägen till 3GeV-ringbyggnaden föreslås vara cirka 200 meter och från likriktarstationen cirka 180. I texten beskrivs avskärmningsåtgärder. Frågan är om dessa åtgärder är tillräckliga. Verksamheten är väldigt känslig för vibrationer och en mycket långtgående forskning och optimering kring detta har förts. Den relativa närheten till spårvägen bedöms som en stor risk för störningar. De föreslagna vibrationsdämpande åtgärderna vid källan är säkert rätt väg att gå men effektnivåerna måste säkerställas genom tester och utvärderingar för att säkerställa MAX IV-anläggningens funktion. Desto längre bort från anläggningen spårvägen placeras desto mindre blir risken för störningar samtidigt som attraktiviteten för trafikslaget minskar med större gångavstånd. Fortsatta utredningar krävs för att kunna nå en gemensam lösning där eventuella åtgärder kan preciseras.

Kommentar

Spårvägen ska drivas med 750 V likspänning, och alstrar därmed elektriska och magnetiska fält av statisk karaktär (DC-fält). De elektriska fälten skärmas av byggnadsmaterial och vegetation, medan magnetfält är betydligt svårare att skärma av. För människor, djur och de flesta verksamheter ger de elektromagnetiska DC-fälten ingen påverkan. Magnetfälten kan dock ge upphov till störningar i viss avancerad teknisk apparatur. Påverkan på

sådan apparatur kommer beaktas och utredas vidare under fortsatt detaljplaneprocess och projekteringsfas av spårvägen, tillsammans med berörda verksamheter för att finna lämpliga lösningar.

De verksamheter och områden som främst berörs av magnetfälten är sjukhusområdet/SUS, institutionerna vid Lunds universitet och LTH, samt forskningsanläggningarna MAX IV och ESS. En inventering har gjorts av verksamheterna och deras tekniska apparatur, och för närvarande pågår en fördjupad analys av apparaturens känslighet, vilken kommer att utgöra underlag för eventuella åtgärder. Detta arbete sker i dialog med de berörda verksamheterna och fastighetsägarna.

Vilka åtgärder som behöver vidtas kommer att arbetas fram i den påbörjade projekteringen. Exempel på möjliga åtgärder är skärmning, åtgärder i strömförsörjningssystemet, omflyttning av verksamheter och åtgärder i fordonen. En kombination av olika åtgärder kan bli aktuell.

Åtgärder för att minska vibrationer har presenterats i planhandlingarna. Fortsatta diskussioner mellan kommunen och MAX IV förs kontinuerligt.

Hyresgästföreningen Region Södra Skåne

Hyresgästföreningen Region Södra Skåne framför i skrivelse 2013-06-24 att:

Synpunkter på detaljplan Motorvägen E22 – Norr om Solbjersvägen

Föreningen önskar en fördjupning kring konsekvenserna från höjda bullernivåer längs spårvägen. Hur spårens elektromagnetiska fält påverkar hemelektronik i kringliggande bostadsområden förklaras ej. Det är viktigt att spårvägen inte försämrar boendemiljöerna i form av minskad tillgång till parker och grönområden, boendeparkeringar, tillgänglighet eller gång- och cykelstråk.

Kommentar

Genomförda beräkningar i bullerutredningen visar på överskridanden av riktvärden för nybyggnation av infrastruktur när det gäller den ekvivalenta ljudnivån för några fastigheter (55 dBA). För spårtrafikbuller är det den maximala ljudnivån som är dimensionerade för boendemiljön. Då maximalvärdet överskrider 70 dBA kan detta medföra överskridande av den maximala ljudnivån inomhus, vilken är 45 dBA nattetid. För enstaka fastigheter beräknas den maximala ljudnivån utomhus överskridas. I samtliga fall utom vid en fastighet finns dock redan vägtrafikbuller som ger upphov till högre maximala ljudnivåer än de beräknade bullervärdena från spårtrafiken. Det finns enstaka punkter där den samlade trafikbilden kan innebära att riktvärden överskrids, i dessa fall finns utvärderingsgrunder för hur bullerdämpande åtgärder kan komma att uppföras/bekostas. Spårvägen bedöms ej ge upphov till störande vibrationer över de aktuella riktvärden som angivits.

Spårvägen kan ge upphov till störningar i apparater med fria elektronstrålar. Sådana finns främst inom sjukvård, forskning och industri.

Även sk katodstrålerör, som används i äldre teveapparater och bildskärmar kan störas. I övrigt störs inte "normal" hemelektronik.

Spårvägen planeras med passager och tillgänglighet i åtanke. Sträckningen ska ej innebära en barriär i stadsrummet utan blir ett komplement till kollektivtrafiken. I samband med ombyggnad av de gator i vilka spårvägen kommer att löpa, rustas även gång- och cykelbanor upp.

Aktionsgruppen spårvägsfritt Lund via Bertil Hjort och Sverker Oredsson

Aktionsgruppen spårvägsfritt Lund framför i skrivelse 2013-06-19 bland annat att:

Generella synpunkter

De föreliggande spårvägsplanerna inklusive terminalen binder upp kommunen för ett spårvägsbyggande utan att dessförinnan noga studerat en spårvägssträckning i den centrala staden.

Aktion för spårvägsfritt Lund finner inte att spårvägslinjen löser dagens problem, inte heller de problem som uppkommer i samband med utbyggnaden i nordöst. Däremot kommer Lund C att bli mer kaotiskt. Spårväg som transportslag är dyrt, föråldrat, oflexibelt och oestetiskt. Kollektivtrafik till Brunnshög och ESS kan försörjas genom att utnyttja busslinjerna från Lomma, Bjärred och Löddeköpinge som i dagsläget vänder vid sjukhuset. Om antalet resenärer tredubblas, enligt prognoser, bör nya transportvägar och kommunikationsleder för arbetspendlare med buss och tåg studeras. Bland annat kan en ny station, Lund Södra vid Klostergården, anläggas.

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget – Bredgatan

Clemenstorget bör bevaras i nuvarande skick, möjligtvis rustas upp. 1800-talstorget ska bevaras.

Om gator behöver stängas av vid en utbyggnad av spårvägen försvåras transporter, vilket ökar kostnader och sänker möjligheterna för service och handel i stadskärnan.

Om Bangatan och Laurentigatan stängs av förflyttas norrgående biltrafik till de mer störningskänsliga stråken; Klostergatan, Kyrkogatan och Bredgatan. Störningarna av genomfartstrafik i stadskärnan måste minimeras för att skapa förutsättningar för stadsliv.

Trots intrånget på Allhelgonakyrkans mark är gång- och cykelbanorna på den västra sidan för smala, likaså körbanan för bilar och bussar. Miljön kommer att upplevas oestetiskt.

Den nuvarande busshållplatsen vid Allhelgonakyrkan tas bort, vilken trafikeras av 14 busslinjer. Det betyder sämre tillgänglighet för en stor andel kollektivtrafikresenärer till närbelägna målpunkter.

Från gatukorset vid Allhelgonakyrkan går spårvägen på egen bana. Värdefull vegetation försvinner längs stråket och gång- och cykelbanor samt körbanor för bil, lastbil och bussar blir för smal.

Synpunkter på detaljplan Getingevägen-Tornavägen

Entrégatans flytt norrut sker ej på ett trafiksäkert vis. Lasarettsgatan är krokig och svårframkomlig som huvudväg till sjukhuset. Entrégatan ska bevaras i befintligt skick.

Den nuvarande bussterminalen vid sjukhuset fungerar bra. Det föreliggande planförslaget innebär att oskyddade trafikanter behöver passera fler överfarter och körfält än i dagsläget. Vid patienthotellet landar dessutom gångtrafikanterna på en cykelbana framför byggnaden. Aktion för Spårvägsfritt Lund finner föreslagen bussterminallösning oacceptabel.

De många busslinjer som trafikerar Lundalänken med smidighet kommer nu att tvingas upp i trafikkaoset vid Norra Ringen. Länken mellan Getingevägen och Sölvegatan ska vara öppen för busstrafik för att utnyttjas fullt ut.

Synpunkter på detaljplan Tornavägen – Motorvägen E22

Sölvegatan från LTH mot nordost blir endast för spårvägstrafik med cykelbanor vid sidan om. Eftersom gatan är en central länk i universitets- och forskningsvärlden behöver den vara tillgänglig för alla transportslag, inklusive buss. Aktion för Spårvägsfritt Lund kräver att Sölvegatan i hela sin längd ska vara öppen för all trafik.

Synpunkter på detaljplan Norr om Solbjersvägen - Odarslövsvägen

Aktion för spårvägsfritt Lund ifrågasätter trafiksäkerheten och boendemiljöns kvaliteter vid placeringen av spårvagnsdepån norr om Brunnhög, då en mängd vagnar färdas genom en tät stadsdel för förvaring. Bussar hade varit en bättre lösning.

Synpunkter på detaljplan Odarslövsvägen - Depån

Trafiksäkerheten vid korsningen med Odarslövsvägen ifrågasätts då vinkeln är snäv vilket ger dålig sikt.

Depåbyggnaden är både ur arkitektonisk och landskapsbildssynpunkt felaktigt placerad. Då ESS har givits en tydlig arkitektonisk utformning och inplacering i landskapet kommer depåbyggnaden och spårvägen skapa en ej tilltalande miljö och ett dåligt komplement till den i övrigt ambitiösa satsningen kring ESS. Depåanläggningen bör omlokaliseras.

Kommentar

Kommentar till generella synpunkter

Lund C har idag en helt dominerande roll som knutpunkt för det regionala resandet, både för Lundabor och de som kommer till Lund för arbete, studier eller besök. Läget i förhållande till stadens centrum, utbudet av service och arbetsplatser, det anknyttande busslinjenätet och de mycket goda tågförbindelserna med övriga regionen, övriga Sverige och Danmark är

primära förklaringar till detta. Genom fortsatt utveckling av Lund C och Kunskapsstråket mot nordost kan en utveckling av kollektivtrafikresandet samverka med stadsutvecklingen så att Lund blir en alltmer attraktiv och hållbar stad av bo, verka och vistas i.

Förlängning av busslinjer, liksom längre bussar, är åtgärder som kan övervägas för att öka kapaciteten i stråket. Det löser dock inte problemen med bristande framkomlighet redan idag, och det minskar enkelheten för resenärerna då dessa bussar av utrymmesskäl måste avgå från annan hållplats. Även om sådana åtgärder kan bli aktuella kommer de inte att klara den stora kapacitetsutmaningen framöver.

Kommentar till synpunkter på detaljplan Clemenstorget - Bredgatan

Spårvägen kommer att innebära ett intrång på torgytan och den förändrar förutsättningar för torgets användning och gestaltning. Utifrån behovet av ett sammantaget välfungerande stationsområde har olika placeringar av spårvägens hållplats utretts. Den samlade lösningen av stationsområdet, med ett mycket stort resenärsflöde, omfattande busstrafik, utökad cykelparkering och förbättrade stadskvaliteter påverkas kraftigt av de olika spårlösningarna. Kommunstyrelsen tog baserat på omfattande alternativstudier ett inriktningsbeslut den 3 april 2013 vilket b.l.a. innebär att spårväghållplatsen placeras på Clemenstorget.

Baserat på inriktningsbeslutet pågår för närvarande arbete med att ta fram ett ramprogram för Lund C, där Clemenstorgets utveckling har hög prioritet. I Kommunstyrelsens beslut poängteras att Clemenstorget ska bli ett dynamiskt och attraktivt torg med förbättrad tillgänglighet, möjlighet till torghandel och samexistens mellan gång- och spårtrafik och med människan i fokus.

En beräkning av förväntade förändringar av trafikflöden längs kringliggande gator redovisas i planbeskrivningen.

Utredning pågår om möjligheterna att etablera ny hållplats på Bredgatan strax söder om Allhelgona Kyrkogata.

Anledningen till att mark måste tas i anspråk på Allhelgonakyrkans fastighet är att spårvägen måste ta ut svängen i korsningen Bredgatan, Sankt Laurentiigatan och Allhelgona Kyrkogata. Mot Allhelgonakyrkans tomt måste även finnas plats för gång- och cykelväg. Korsningen kommer förses med trafiksignal. Spårvägen är sidoförlagd längs Bredgatan och Getingevägen eftersom in- och utfarter nästan uteslutande ligger på den västra sidan av gatan. En mittförlagd spårväg på denna sträcka hade orsakat en rad av korsande trafikrörelser över spåret för svängande fordon. Eftersom spårvägens kurvradi är dimensionerande för intrånget på kyrkans mark skulle en mittförlagd spårväg leda till större intrång då norrgående bilkörfält måste placeras öster om spåret.

Kommentar till synpunkter på detaljplan Getingevägen - Tornavägen
Sjukhusterminalen föreslås byggas om enligt planhandlingarna. Terminalen och övergångar utformas med god tillgänglighet och säkerhetsnivå. Sjukhusterminalens nya utformning har skett i samråd med Skånetrafiken och Region Skåne. Trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms som god, Likaså bedöms Entrégatans flytt norrut som en rimlig lösning.

Av de busslinjer som idag trafikerar Lundalänken norr om sjukhuset kommer endast linje 166 trafikera Norra Ringen. Den tilltänkta körvägen bedöms inte innebära längre restid än i dag, men om detta på sikt skulle försämrats kan framkomlighetshöjande åtgärder bli aktuella.

Kommentar till synpunkter på detaljplan Tornavägen – Motorvägen E22
Sträckan av Sölvegatan genom LTH-parken ska endast vara tillgänglig för gång- och cykeltrafik samt spårvägstrafik. Redan vid Lundalänkens öppnande 2003 stängdes denna del av Sölvegatan för genomfartstrafik, och biltrafiksystemet är idag i huvudsak utifrånmatat. Etablering av spårvägen innebär att dessa principer genomförs konsekvent. Det finns goda möjligheter till framförande av servicefordon och liknande trafik till universitetets lokaler från omkringliggande gator.

Kommentar till synpunkter på detaljplan Norr om Solbjer – Odarslövsvägen

Spårvagnsdepån kräver stora ytor för förvaring och reparation av vagnar. Lokaliseringen har gjorts med hänsyn till tillgänglig mark och övrig planering för Brunnshögsområdet. Trafiksäkerheten har fått hög prioritet i arbetet och vid projekteringen kommer detta ytterligare tydliggöras. Det finns inget som tyder på att busstransporter skulle kunna ske säkrare.

Kommentar till synpunkter på detaljplan Odarslövsvägen - Spårvagnsdepån

Spårvägens korsning med Odarslövsvägen har studerats och granskats och bedöms kunna fungera trafiksäkerhetsmässigt.

Depåbyggnaden uppförs av Region Skåne i samråd med Lunds kommun och ESS för att anpassa den till omkringliggande bebyggelse och landskapsbild. Placeringen blir exponerad men med en avvägd utformning kan dess uttryck inarbetas i ESS-området på ett bra vis.

Handelsföreningen i Lund

Handelsföreningen i Lund framför i skrivelse 2013-06-27 bland annat att:

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget – Bredgatan

Ambitionerna i spårvägsprojektet är att slussa människor mellan de stora arbetsplatserna SUS, Ideon, ESS och MAX IV och tillbaka igen efter arbetsdagens slut. Hur stadskärnan ska kunna utvecklas genom att eventuellt reducera den tunga busstrafiken omnämns inte tydligt.

Det blir i framtiden allt viktigare att tillvarata och profilera Lunds tusenåriga stadskärna för handel och service som kan bära upp de nya

utbyggnadsplanerna i nordöst. Stadskärnan tål inte att bli av med ett av sina torg. Clemenstorget bör bevaras.

Det finns gott om tid i projektplanen för spårvägen att genomföra en tydlig kollektivtrafikplan för innerstaden för att avlasta Klostergatan och Stora Södergatan från den tunga busstrafik som trafikerar sträckorna idag. Handelsföreningen Lund anser att den föreslagna detaljplanen inte bör antas förrän de arbetsplatser som spårvägen i huvudsak ska ge service åt, är klart och finansierade.

Kommentar

Spårvägen kommer att innebära ett intrång på torget och den förändrar förutsättningar för torgets användning och gestaltning. Utifrån behovet av ett sammantaget välfungerande stationsområde har olika placeringar av spårvägens hållplats utretts. Den samlade lösningen av stationsområdet, med ett mycket stort resenärsflöde, omfattande busstrafik, utökad cykelparkering och förbättrade stadskvaliteter påverkas kraftigt av de olika spårlosningarna. Kommunstyrelsen tog baserat på omfattande alternativstudier ett inriktningsbeslut den 3 april 2013 vilket b.l.a. innebär att spårväghållplatsen placeras på Clemenstorget.

Baserat på inriktningsbeslutet pågår för närvarande arbete med att ta fram ett ramprogram för Lund C, där Clemenstorgets utveckling har hög prioritet. I Kommunstyrelsens beslut poängteras att Clemenstorget ska bli ett dynamiskt och attraktivt torg med förbättrad tillgänglighet, möjlighet till torghandel och samexistens mellan gång- och spårtrafik och med människan i fokus.

En linjenätsöversyn av stadsbusstrafiken kommer inledas 2014, av Skånetrafiken i dialog med Lunds kommun. Spårvägsplaneringen berörs inte direkt av stadsbusstrafiken i stadskärnan

Lunds naturskyddsförening

Lunds naturskyddsförening framför i skrivelse 2013-07-01 att:

Generella synpunkter

LNF ställer sig skeptiska till kommunens planer på snabb utbyggnad av Brunnsbögsområdet. Förutsättningarna för tillväxt ifrågasätts. Om persontrafiken till och från Lund C tredubblas enligt prognoser ställs staden inför en rad problem. Pendlingen är knappast förenlig med ekologisk eller social hållbarhet. LNF ser gärna att samhällsplaneringen strävar efter att minska antalet resor inte att öka dem.

Kommentar

Brunnsbögen är ett av Lunds prioriterade utbyggnadsområden. Detta eftersom etableringarna av MAX IV och ESS ihop med Science Village kan ge ett kluster av kunskapsintensiva arbetsplatser och kringverksamheter. De föreslagna infrastrukturella projekten, exempelvis spårvägen är till för att försörja både befintliga Lunds stad och samtidigt ge en god utvecklingsmöjlighet för Brunnsbögen. Den exakta takten för

utbyggnad är en preliminär uppskattning.

Pendling via tågtrafik och spårburen trafik är bland de mest effektiva och miljövänliga sätten att förflytta folk i den täta Öresundsregionen. Ett välutvecklat kommunikationsnät är en grogrund för goda samarbeten och god ekonomi. Att erbjuda goda kollektivtrafikalternativ ger förutsättningar för ett minskat bilresande.

Föreningen gamla Lund

Generella synpunkter

Föreningen gamla Lund framför i skrivelse 2013-06-27 bland annat att: Föreningen ifrågasätter att Lund C ska vara den enda knutpunkten i stadens kollektivtrafiknät. Detta medför väldigt stora flöden av förbipasserande människor utan ärenden i stadskärnan. Möjligen kan Gunnesbo på Västkustbanan och Stångby på Södra Stambanan utveckla förbindelser till Brunnsberg för avlastning.

Äldre bebyggelse vid Clemenstorget, S:t Laurentiigatan, Bredgatan, Getingevägen och Odarslövsvägen får inte påverkas negativt av buller och vibrationer.

Luftledningsstolparna påverkar märkbart kulturmiljön i stadens äldre delar, men även nollalternativet och jämförelsealternativen gör detta. Föreningen föreslår att ett spårvägsalternativ utan luftledning utreds. Att leda vidare spårvägen genom den historiska stadskärnan kommer att innebära schaktning och byggnationer vilket kommer att påverka de historiska lagren under staden. Vi föreslår att alternativa sträckningar utreds.

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget – Bredgatan

Föreningen anser att den föreslagna gatusektionen på S:t Laurentiigatan allvarligt skadar de kulturhistoriska värdena. Den dubbelsidiga allén, siktlinjerna mellan kyrkan och Clemenstorget och förgårdsmarken bör bevaras. En eventuell dubbelspårig spårväg mellan befintliga alléträd förutsätter att enkelriktad behörig biltrafik förenas med spårväg medan cykelbanor kan anordnas på båda sidor. En annan möjlighet, förenlig med bevarande av den dubbla allén, kan vara enkelriktad spårvägsslinga Getingevägen – Kung Oscars väg – Spolegatan alternativt Carl Bernlunds gata – Clemenstorgets norra sida – S:t Laurentiigatan – Getingevägen, och enkelriktad biltrafik i samma riktning på S:t Laurentiigatan.

Föreningen föreslår att planerna för Clemenstorget omarbetas så att befintlig anläggning med damm, fontän, skulptur och plataner inte påverkas nämnvärt av spårvägen. Även Laurentiigatan bör utredas tydligare för en mer lämplig anpassning till kulturmiljön.

Kommentar

Lund C har idag en helt dominerande roll som knutpunkt för det regionala resandet, både för Lundabor och de som kommer till Lund för arbete, studier eller besök. Läget i förhållande till stadens centrum,

utbudet av service och arbetsplatser, det anknyttande busslinjenätet och de mycket goda tågförbindelserna med övriga regionen, övriga Sverige och Danmark är primära förklaringar till detta. Att etablera en kompletterande knutpunkt i Stångby, Gunnesbo eller Klostergården kan inte nå samma attraktivitet i något av dessa avseenden. Genom fortsatt utveckling av Lund C och Kunskapsstråket mot nordost kan en utveckling av kollektivtrafikresandet samverka med stadsutvecklingen så att Lund blir en alltmer attraktiv och hållbar stad av bo, verka och vistas i.

Placering av kontaktledningsstolpar blir ett nytt element i staden, ihop med själva spårområdet för spårvägen. Hur stolparna ska placeras föreslås i gestaltningsprogrammet, och sker med varsamhet. Möjligheten att förlägga elförsörjningen för spårvägen till gata utreds, men bedöms som mycket kostsam i förhållande till projektets totala budget. Den allra senaste tekniken är inte heller fullt utvecklad för det nordiska klimatet.

Genomförda beräkningar i bullerutredningen visar på överskridanden av riktvärden för nybyggnation av infrastruktur när det gäller den ekvivalenta ljudnivån för några fastigheter, vilken är 55 dBA. För spårtrafikbuller är det den maximala ljudnivån som är dimensionerade för boendemiljön. Då maximalvärdet överskrider 70 dBA kan detta medföra överskridande av den maximala ljudnivån inomhus, vilken är 45 dBA nattetid. För enstaka fastigheter beräknas den maximala ljudnivån utomhus överskridas. I samtliga fall utom en fastighet finns dock redan vägtrafikbuller som ger upphov till högre maximala ljudnivåer än de beräknade bullervärdena från spårtrafiken.

Spårvägen kommer att innebära ett intrång på torgytan och den förändrar förutsättningar för torgets användning och gestaltning. Utifrån behovet av ett sammantaget välfungerande stationsområde har olika placeringar av spårvägens hållplats utretts. Den samlade lösningen av stationsområdet, med ett mycket stort resenärsflöde, omfattande busstrafik, utökad cykelparkering och förbättrade stadskvaliteter påverkas kraftigt av de olika spårlösningarna. Kommunstyrelsen tog baserat på omfattande alternativstudier ett inriktningsbeslut den 3 april 2013 vilket b.la. innebär att spårväghållplatsen placeras på Clemenstorget.

Baserat på inriktningsbeslutet pågår för närvarande arbete med att ta fram ett ramprogram för Lund C, där Clemenstorgets utveckling har hög prioritet. I Kommunstyrelsens beslut poängteras att Clemenstorget ska bli ett dynamiskt och attraktivt torg med förbättrad tillgänglighet, möjlighet till torghandel och samexistens mellan gång- och spårtrafik och med människan i fokus.

Spårvägsdragningen innebär nya förutsättningar för trafik och planteringar längs Laurentiigatan. Kulturmiljön är i fokus även om förändringarna kan innebära att träd behöver fällas och nya gatusektioner utarbetas. Gatan kommer att få ett nytt uttryck, men bedömningen är ändå att kulturmiljön som helhet inte skadas eller

påverkas negativt.

Svenska kyrkan, domkyrkorådet i Lund

Svenska kyrkan, domkyrkorådet i Lund framför i skrivelse 2013-07-04 att:

Synpunkter på detaljplan norr om Solbjersvägen - Odarslövsvägen

Lunds domkyrka är lagfaren ägare till fastigheten Lund Östra Torn 29:8, vilken påverkas av den föreslagna sträckningen av spårväg. Lunds domkyrkoråd anser att spårväg i området är ett utmärkt sätt att binda samman Lund C med de noder som beskrivits i de olika detaljplanesamråden.

Detaljplanen reglerar ett område som allmän plats med beskrivningen SPÅR/GATA. Inom detta område ska all sorts trafik fungera i området, biltrafik, utryckning, cykel och gångväg. Detta innebär att ytan blir upp emot 32 meter bred, vilket gör att ett ”släpp” om 32 meter behöver dras rakt igenom det område med tät bebyggelse som planeras. Möjligheterna för snabb kommunikation och uppehållsytor hämmas. För stora ytor avsätts till trafiksystem vilket försvårar övrig kommunikation för invånarna i området. Lunds domkyrkoråd menar att bredden på spårvägsområdet bör vara dynamiskt i förhållande till bebyggelsen. Bredare spårområde där en glesare byggnation föreslås, exempelvis mellan Ideon och Solbjer och ju närmare ESS och Max IV man kommer bör ett smalare område uppföras. I dessa områden bör hastigheten sänkas för att ta hänsyn till gång- och cykeltrafikanter. Genom att dela på utrymmet ger man cyklister och fotgängare företräde.

Domkyrkorådet efterlyser en noggrann beskrivning av höjdsättning av banan och hur den exakt ska dras. Detta för att inte få underutnyttjade ytor i banans närhet.

Kommentar

Bredden på spårreservatet ges blir omkring 32 meter för att kunna inrymma den temporära spårvägsutformning som behövs innan Brunns hög och Science Village är fullt utbyggt. Innan bebyggelsen kommer på plats i Brunns hög ska spårvägen kunna färdas ut till depån och vända, vilket innebär en sträcka tvärs över öppet odlingslandskap. Vid ett utbyggt scenario kommer en stadsmässighet att kunna uppföras närmre spåret vilket innebär hårdgjorda ytor, gångbanor och bebyggelse. Den temporära lösningen behöver kunna innefatta släntlutningar till omgivande landskap, diken för hantering av dagvatten och servicevägar. Detta kan på vissa håll innebära bredder strax över 30 meter. Barriäreffekter och tillgänglighet via shared space, alltså områden eller sektioner där de olika trafikslagen delar på samma yta på lika villkor, bedöms kunna fungera lika väl i Brunns hög och Science Village som i övriga delar av staden. Den temporära utformningen presenteras även i gestaltungsprogrammet för spårvägen. Planområdets bredd ska alltså inte ses som själva spårvägens

anspråkstagande av fysisk yta i Brunnhög, utan endast på vissa partier kan en bredd upp till 32 meter tänkas bli aktuell.

Höjdsättning för spårvägen anges inte på plankartan då spårvägen inte är projekterad än. Höjdsättningen av spårvägen genom Brunnhögsområdet bedöms och sätts därför i ett senare skede.

Sakägare, boende m fl

Sankt Peter 34, bostadsrättsföreningen Sankt Peter via ordf. Anders Lidén

framför i skrivelse 2013-06-26 bland annat att:

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget – Bredgatan

Följande synpunkter framförs:

- I planbeskrivningen och bullerutredningen är byggnaden på Sankt Laurentiigatan 10 markerad som övrig byggnad. Det är en bostadsbyggnad, två våningar av fem är bostäder.
- På sidan 30 i planbeskrivningen omnämns butiker och service på västra sidan om gatan, det ska vara östra.
- Tillgängligheten försämras till sjukvården och tandläkarmottagningarna på Sankt Laurentiigatan 10 i och med borttagande av busshållplatser.
- Planförslaget måste redovisa antal och placering av parkeringsfickor mellan trädraderna. Platserna kommer att utnyttjas i hög grad.
- Om övergångsstället mitt emot entrén till Sankt Laurentiigatan 10 flyttas söderut eller norrut till något av hållplatslägena kan en angöringsficka åstadkommas vilket skulle underlätta för taxi och färdtjänst samt leveranser.
- Planförslaget redogör ej för hur ledningsomläggningar påverkar brf Sankt Peter.
- Den enkelriktade biltrafiken kan missbrukas så att biltrafiken inte minskar.

Kommentar

Bullerutredningen har kompletterats med rätt information om att byggnad på Sankt Laurentiigatan 10 delvis är bostadsbyggnad.

Planbeskrivningen har reviderats på sidan 30.

Illustrationen har reviderats. Granskningshandlingen visar var gatuparkering kan anordnas i Sankt Laurentiigatan. Exakt antal parkeringsplatser kommer avgöras i den fortsatta projekteringen av gatan.

Busshållplats längs Sankt Laurentiigatan tas bort. Från Clemenstorgets hållplats till Sankt Laurentiigatan 10 är det ca 140 meter vilket är ett acceptabelt avstånd till en hållplats. Det kommer fortfarande finnas parkeringsplatser längs Sankt Laurentiigatan, således kommer möjligheten att angöra med bil och färdtjänst till verksamheterna inte försämrats. Angöringsfickor på kvartermark kommer inte tas bort. Övergångsstället kan i detaljplan förläggas dit det anses mest lämpligt.

Hur ledningar kommer läggas om i Sankt Laurentiigatan bestäms i projekteringskedet.

På Sankt Laurentiigatan föreslås enkelriktad biltrafik. Sedvanlig vägtrafikskyltning kommer anordnas. Efterföljande av trafikregler är ett polisiärt ärende vilket ej kan regleras i en detaljplan, lösningen bedöms dock ej innebära några ovanliga svårigheter.

Samfällighetsföreningen Spexaren i Lund via ordf. Karl Walett framför i skrivelse 2013-06-26 bland annat att:
Synpunkter på detaljplan Motorvägen E22 – Norr om Solbjersvägen
Föreningen ser positivt på utbyggnad av kommunikationsstråk från Lunds centrum upp till Brunnhög, där spårväg är ett av alternativen. Spårvägslösningen känns ur ett tekniskt perspektiv väldigt sårbart och låst. Det saknas den flexibilitet som återfinns exempelvis hos bussar. En resegaranti bör framtas där hantering av förseningar och haveri presenteras. Tillgängligheten är beroende av att sträckan fungerar smidigt. Vid ett val av spårväg påverkas kollektivtrafiken runt Spexaren. Det är viktigt att tillgängligheten till och från hållplatsen vid Höjdpunkten fungerar bra. En försämring är att busslinje 166 flyttas ut till Getingevägen, vilket innebär en fem minuters extra promenad för resenärer. Det finns även en risk för flytt och försämring av busslinje 169.

Det är mycket viktigt att bullernivåerna hålls inom lagkraven. Det måste vara rimligt att använda bullerdämpande åtgärder även utanför Lunds stadskärna. Dessutom måste nuvarande bullervall och bullerskydd förstärkas vilket påverkar den yttre miljön för närboende negativt. Boendetraffiken till och från Spexaren, både via Uardavägen och Sångarevägen, kommer att påverkas av både spårvägen och ev. motorvägsavfart. Det är viktigt att det inte blir en försämring i tillgänglighet till området men självklart också miljömässigt.

Den nya motorvägsavfarten som föreslagits längs väg E22 är enligt förslag A placerad i Sölvegatan. Vilket blir i direkt anslutning till vårt bostadsområde. En sådan placering kommer att skapa en rad olägenheter och problem när det gäller säker framkomlighet för gående och cyklister. Spexaren är ett småskaligt trevligt bostadsområde som inte får förstöras genom en okänslig utbyggnad av varken kommunikationsstråket, Brunnhög eller av motorvägsavfart så tätt inpå. Den smala yta som finns mellan Spexaren och Sölvegatan samt vidare upp till Ericson-kvarteret ska inte exploateras med annat än det som är verkligen nödvändigt för kommunikationsstråket. Nya byggnader riskerar att få dåliga boendemiljöer, inkräktar på hållplatsen och strider mot de avtal som finns mellan Spexaren och kommunen, som ingicks i samband med den senaste ombyggnaden av Sölvegatan.

Kommentar

Alternativa lösningar för utbyggnad och investering för att utveckla kollektivtrafiken har studerats under årens lopp, och spårvägen har

bedömts vara den bästa lösningen för stråket Lund C-ESS då denna ger bäst förutsättningar för ökat kollektivresande och stadsutveckling i stråket. Spårvägen blir oflexibel, liksom tunnelbana och järnväg är oflexibel. Oflexibiliteten är i detta fall en styrka. Spårvägen skapar en trygghet för fastighetsutvecklare och näringsliv såväl som boende och sysselsatta längs sträckan genom att kollektivtrafiken under lång tid kommer vara stark och attraktiv längs sträckan.

Tillgänglighet till hållplatsen vid Höjdpunkten bedöms vara god. Det kommer att uppföras nya gång- och cykelstråk på båda sidor om Sölvegatan.

Linje 166 får en ny sträckning via Getingevägen och Norra ringen med hållplats vid Solbjersvägen. Linje 169 ersätts av ny linje 168 Malmö-ESS.

Trafik från och till Uardavägen och Sångarevägen kommer behöva korsa spårvägen beroende på varifrån trafiken kommer. Korsningar utformas med god sikt och säkerhetsnivå.

En bullerutredning har tagits fram för detaljplanerna för spårvägen. I sträckan för detaljplanen Motorvägen E22 – Norr om Solbjersvägen visar bullerutredningen att bullerriktvärden för spårvägstrafik för kv. Spexaren enskilt inte överskrids.

Trafikverket utarbetar olika strategier för hantering av de ökade kapacitetsbehov som uppkommer i Lund Norra i samband med utvecklingen av Brunnsög. När behovet uppkommer finns planer på att förlägga en helt ny trafikplats till väg E22 vid Ideon. I dialog med kommunen har tre alternativ till trafikplatsen studerats. Alternativ A vilket innebär en förläggning av avfart och påfart av motorvägstrafik till Sölvegatan har av Lunds kommun bedömts som olämplig med hänsyn till gatans framtida karaktär, störningar och utvecklingsmöjligheter. Lunds kommun förespråkar alternativ B vilket innebär att motorvägstrafik tas in via Medicon Villages fastighet, Dirigenten 1, och ansluter sedan direkt till Scheelevägen. På så vis kan Sölvegatan utvecklas som ett stadsmässigt stråk, med kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik och förtättningsmöjligheter.

Bostadsrättsföreningen Lennart via ordf. Christina Jacobsson framför i skrivelse 2013-06-28 bland annat att:

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget – Bredgatan

Föreningen motsätter sig spårvägsprojektet pga. dess stora och dyra ingrepp i Lunds stadskärna. Har kommunen tagit hänsyn till ändrade bullernivåer? Om gränser överskrids förutsätter vi att kommunen ersätter föreningen för ljudisolering av fönstren. Konkreta förslag krävs som visar på hantering av vibrationer.

Hur ser den fortsatta/framtida planeringen av parkeringsplatser inom området Karl XI-gatan/Spolegatan/Fredsgatan ut? Är det möjligt att

förhindra att biltrafiken flyttar till Karl XI-gatan när den utesluts från S:t Laurentiigatan?

Det ökade trafikarbetet på Clemenstorget riskerar att bil- och busstrafik även ökar längs Spolegatan och kringliggande gator. Miljökonsekvensbeskrivningen måste ta upp luftföroreningar på grund av detta.

Tillgängligheten för boende på norra sidan av torget försämras. Kommunikationerna till exempelvis Malmborgs eller via Bangatan försämras, eftersom man inte kan färdas över torget med barnvagn, rullstol eller rollator.

Brf Lennart ifrågasätter illustrationsplanen eftersom det redovisas perronger men inte de 80 meters perronger såsom beskrivs i text. Det saknas redovisning av vilka träd som kommer att försvinna.

Kommentar

En buller- och vibrationsutredning har tagits fram för detaljplanerna för spårvägen. Bullerutredningen visar på förändrade bullervärden längs med sträckan. Längs sträckan Clemenstorget – Bredgatan redovisas bullervärden för spårtrafik samt dagens situation med vägtrafik. För Brf Lennart föreslås ingen åtgärd. Granskningshandlingar redovisar trafikmässiga förändringar för omkringliggande gator samt förändrade bullernivåer.

Detaljplanerna för spårvägen föranleder inte ändringar av parkeringsplatser på Karl XI gata, Spolegatan eller Fredsgatan. I ramprogrammet för Lund C hanteras vilka körvägar bussar kommer ha från Lund C till sjukhusterminalen. I det programarbetet utreds de frågor som kan påverka parkeringsmöjligheter längs gatorna.

Karl XI gatan är idag reglerad med förbjuden genomfartstrafik. Risken för ökad trafik på Karl XI-gatan bedöms vara liten.

Luftföroreningar ligger inom godtagbara nivåer och miljökvalitetsnormerna överskrids inte inom planområdet.

Spårvägen kommer att innebära ett intrång på torgytan och den förändrar förutsättningar för torgets användning och gestaltning. Utifrån behovet av ett sammantaget välfungerande stationsområde har olika placeringar av spårvägens hållplats utretts. Den samlade lösningen av stationsområdet, med ett mycket stort resenärsflöde, omfattande busstrafik, utökad cykelparkering och förbättrade stadskvaliteter påverkas kraftigt av de olika spårlösningarna. Kommunstyrelsen tog baserat på omfattande alternativstudier ett inriktningsbeslut den 3 april 2013 vilket b.la. innebär att spårvägshållplatsen placeras på Clemenstorget.

Baserat på inriktningsbeslutet pågår för närvarande arbete med att ta fram ett ramprogram för Lund C, där Clemenstorgets utveckling har hög

prioritet. I Kommunstyrelsens beslut poängteras att Clemenstorget ska bli ett dynamiskt och attraktivt torg med förbättrad tillgänglighet, möjlighet till torghandel och samexistens mellan gång- och spårtrafik och med människan i fokus.

De träd som finns inom planområdet på Clemenstorget kommer tas bort. Inom planområdet är det om ca ett 10-tal träd som måste tas bort pga. hållplatsens läge på torget. Projekteringen av hållplatsen på Clemenstorget kan innebära att fler eller färre träd måste tas bort. Stadsbyggnadskontoret arbetar för närvarande med framtagande av ett ramprogram för Lund C där med utveckling av Clemenstorget är av stor vikt. I arbetet med Lund C ska hela stationsområdet inklusive Clemenstorgets utformning och funktion ses över. Detaljplaneförslagen för spårvägssträckan möjliggör uppförande av 80-metersplattformar i de lägen där tillgängliga ytor tillåter denna utformning utan större intrång, för att i framtiden kunna möta kravet på sammankopplade vagnset vid hållplatserna. Clemenstorget är ett undantag där endast etapp 1 av spårvägen ingår i detaljplaneområdet, vilket innebär att plattformarna endast kan inrymma ett vagnset (cirka 35 meter). Vid en eventuell utbyggnad av spårvägen i efterföljande etapper (2 och 3) behöver hela Clemenstorget omarbetas. I dagsläget bedöms det därför inte rimligt att ianspråka mer utav Clemenstorget än vad planhandlingarna föreslår.

Bostadsrättsföreningen Djingis Khan via Mia Myrgren och Måns Bruun framför i skrivelse 2013-07-02 bland annat att:

Synpunkter på detaljplan Motorvägen E22 - Norr om Solbjersvägen

Det förekommer i dagsläget störningar från bussar i de södra delarna av Djingis Khan. Hela området störs i allt högre grad från trafiken på E22. Vid utbyggnaden av Solbjersområdet kommer ytterligare en avfart på östra sidan av motorvägen att öka tillfartstrafiken i nära anslutning till Djingis Khan. Detta ihop med spårvägstrafik, vibrationer, inbromsningar och gasning vid trafikljus och rondeller kommer att åsamka mycket störningar och lidande. Bullerutredningen tar ej upp den planerade Trafikplats Ideon och dess kumulativa effekter ihop med spårvägsdragningen.

Neversvägen kommer att höjas upp. Hur detta påverkar bullernivåerna i området redovisas ej. Det redovisas inte heller hur buller fortplantas vid de punkter där man saknar bullerskydd i form av byggnader; vid parken, korsningen Uardavägen/Neversvägen t ex. Eftersom höjdskillnaderna är stora mellan spårvägen, Neversvägen och vårt bostadsområde färdas ljudet på ett annat sätt än vid plan mark och orsakar störande buller längre in i området. Detta resonemang saknas i bullerutredningen. Det förs inga diskussioner om att bullerdämpa för befintlig bebyggelse. Det hänvisas ofta till att nya spårvagnar är tystare men även nyinköpta spårvagnar i Göteborg visar sig gnissla och bullra efter bara en kort tid.

Det hade varit mer lämpligt att förlägga spårvägen genom Solbjer än att lägga spåren i den södra kanten, vilket påtalats. Då hade bullerdämpande åtgärder kunnat åstadkommas enklare.

Var är analysen för behovet av att transportera denna stora mängd människor mellan Lund C och Brunnsög? Vart kommer de ifrån och vart ska de resa?

Många pendlar idag in till Lund ensamma i bil via E22. Varför analyseras inte kollektivtrafikpendlingens brister/behov samt de framtida behoven? Hur ska alla människor som inte anländer till Lund C ta sig runt i Lund. Här har det under processens gång kommit fram förslag på att ansluta spårvägen till Gastelyckan eller Stångby i stället för Lunds C. Eller lite mer drastiskt att dra spår från Lunds NE till Svågertorp via de norra ytterområdena i Malmö för att fånga upp alla de människor som i dag saknar vettiga kollektivalternativ. Med den nuvarande planerade sträckningen fångar man inte upp några nya områden i behov av kollektivpendling. Man beräknar att transportbehovet kommer att kräva bussavgångar var 4-5 minut. Busstrafik kan göras flexibel; täta turer under rusningstid med större bussar glesare och med mindre fordon under andra delar av dygnet. Med ett helhetsperspektiv på pendlingen totalt till/från och inom Lund kan man utan tvekan göra en hel del mer för att minska biltrafiken.

Solbjer, E22, avfart, omdragning av vägar och spårväg ger sammantaget en komplicerad trafiksituation som rimmar illa med de klimat- och miljömål Lund satt upp. Spårvägen i sin nuvarande sträckning kommer definitivt inte att betyda mindre biltrafik kring vårt område så länge man fortsätter att underlätta för övriga fordon att ta sig till och från östra Lund och de boenden/arbetsplatser som kommer att byggas här. Korsningarna vid Uardavägen och Neversvägen med spårvagnens dragning vid Spårvägsgatan och Sölvegatan menar man kommer att regleras med någon form av ljus- och ljudsignaler. När den reguljära biltrafiken på vägarna beräknas öka med minst 50 procent (detta utan hänsyn till påverkan från TPI Ideon) och man dessutom får korsande spårvagn var 5-10 minut i vardera riktningen, kommer detta att innebära stora trafikstörningar samt ökad tomgångskörning.

Ett antal farliga korsningar kommer alltså att skapas; Uardavägen/Spårvägsgatan/Sölvegatan, Neversvägen/Spårvägsgatan/Sölvegatan, Spårvägsgatan/Solbjersvägen samt Sångarevägen/Sölvegatan. Samtliga dessa innebär att biltrafik och cykeltrafik i något skede tvingas korsa spårvagnspår.

Genomförandet av LundaMaTs är hittills ett stort skämt. I samrådsförslaget till Trafikplats Ideon framgick att satsningarna på att minska biltrafiken har resulterat i en minskning av cyklismen på 3-4 procent och att bilpendlandet fortfarande ligger över 50 procent, vilket underlättas av en generös parkeringspolicy. Alltså ser vi inte att den prognostiserade ökningen av biltrafik är rätt dimensionerad utan kommer att generera betydligt högre flöden vilket också kommer att generera betydligt mer buller. Till detta kommer då bullret från spårvägen. Barnperspektivet berörs endast med några få tomma fraser. Detta borde vara en grundläggande aspekt som vi anser är översedd.

Cykeltrafiken befaras bli svårare då det föreslås enkelriktade cykelstråk längs Sölvegatan. Detta innebär att man tvingas korsa spårvägen två gånger om man ska ta sig från Djingis Khan och de östra områdena till Ideon. I en stad av Lunds små proportioner borde alla ambitioner finnas för att satsa på cykelpendling. Det är obegripligt att man gynnar biltrafik och spårväg samtidigt som man försvårar framkomligheten för oskyddade trafikanter. Det är i dagsläget oattraktivt att använda dessa cykelstråk vilket kommunen själva påvisade under dialogmöten då endast 300 cyklar per dygn rör sig på denna sträcka.

Trots lovord om ”hållbarhet”, ”mötesplatser” och ”grönstruktur” sätts trafikmiljön konstant i centrum. Vi anser att Lund har misslyckats, då cykeltrafiken till Ideon har minskat, i jämförelse med exempelvis Köpenhamn där 55 procent arbetspendlar med cykel. Vi är mycket besvikna på dialogen med kommunen kring de projekt som pågår runt om oss, då vi kommit med konstruktiva förslag för förändringar med små medel men dessa har ej beaktats. Det finns inga tydliga argument till varför boende i området ska tillåtas att få en försämrad livsmiljö.

I skrivelsen framförs även synpunkter kring lämpligheten av utbyggnaden i Solbjer.

Kommentar

Trafikverket utarbetar olika strategier för hantering av de ökade kapacitetsbehov som uppkommer i Lund Norra i samband med utvecklingen av Brunshög. När behovet uppkommer finns planer på att förlägga en ny trafikplats till väg E22 vid Ideon. I dialog med kommunen har tre alternativ till trafikplatsen studerats. Alternativ A vilket innebär en förläggning av avfart och påfart av motorvägstrafik till Sölvegatan har av Lunds kommun bedömts som olämplig med hänsyn till gatans framtida karaktär, störningar och utvecklingsmöjligheter. Lunds kommun förespråkar alternativ B vilket innebär att motorvägstrafik tas in via Medicon Villages fastighet, Dirigenten 1, och ansluter sedan direkt till Scheelevägen. På så vis kan Sölvegatan utvecklas som ett stadsmässigt stråk, med kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik och förtättningsmöjligheter.

En buller- och vibrationsutredning har tagits fram för detaljplanerna för spårvägen. Utredningen visar resultat för hur buller påverkar Djingis Khan 3 och Illion 1 utan att området Solbjer är utbyggt. Utredningen visar att för Djingis Khan 3 är den ekvivalenta nivån 50 dBA för spårtrafikbuller i en punkt på den nordligaste fasaden. Maximalnivån är 65 dBA i samma punkt. För dagens vägtrafik uppgår bullervärdena till 56 dBA ekvivalent nivå samt 69 dBA maximal nivå. För Illion 1 är den ekvivalenta nivån 38 dBA för spårtrafikbuller i en punkt på den nordligaste fasaden. Maximalnivån är 53 dBA i samma punkt. För dagens vägtrafik uppgår bullervärdena till 52 dBA ekvivalent nivå samt 62 dBA maximal nivå. Inga bullerskyddsåtgärder föreslås.

För detaljplanen för Solbjer, Östra Torn 27:2 m.fl., har en bullerutredning tagits fram som visar på hur befintlig bebyggelse i kvarteret Djingis Khan

och Ilion påverkas av spårvägsbuller. Detaljplanen för området Solbjer möjliggör nybyggnation på både den södra och den norra sidan om spårvägen. De nya byggnaderna möjliggör bullerdämpning och har en avskrämande verkan för befintlig bebyggelse. Utredningen visar att bullerriktvärden innehålls för befintlig bebyggelse i kvarteren Djingis Khan och Ilion. Höjning av Neversvägen ingår i planen för Solbjer. I bullerutredningen som har tagits fram i samband med det planarbetet har höjningen av Neversvägen ingått som förutsättning. Om för höga bullervärden trots allt kan påvisas i framtiden, finns tillräckligt utrymme i länken mellan Bananparken och Neversvägen för att kunna anordna ett bullerskydd.

Det är inte endast sluthållplatserna som är transportnoder, utan samtliga hållplatser längs vägen kommer att kunna utvecklas på ett sätt som tidigare var svårmotiverat. Spårvägsdragningen är en del i stadsutvecklingen för såväl innerstaden som för Brunnshög.

Resandet på Lundalänken har de senaste åren ökat med i snitt 12,5 % per år. Från 3500 resor per dag år 2010 till 5000 resor per dag år 2013. Dagens busslösning med en stor andel regionbusstrafik kan klara 1000 resenärer i maxtimmen. En superbusslösning med dubbelledbussar i 5-minuterstrafik klarar 1100 resenärer i maxtimmen. Spårvagnstrafik kan utvecklas till att klara minst 2000 resenärer i maxtimmen utan att öka turtätheten till mer än 5-minuterstrafik. Resandeutvecklingen från 2013-2025 motsvarar 5-6% ökning varje år, vilket baseras på kommunens utveckling av områdena i hela nordöstra Lund. Spårvägsalternativet har en högre tillväxt eftersom spårburen trafik lockar fler resenärer. Prognosen visar att år 2025 uppgår maxbeläggningen till 1100 resenärer i maxtimmen för bussalternativet, vilket är den tidpunkt då ett sådant system inte längre klarar uppdraget.

En resandeprognos har tagits fram i en rapport av SPIS, Spårvagnar i Skåne. Den utgår från dagens antal resor på Lundalänken, vilka sedan har räknats upp på grund av områdets utbyggnad och spårvagnstrafikens högre resstandard. Med dessa förutsättningar som grund får spårvagnstrafiken cirka 11 300 resor per dag år 2030. Rapporten visar även ett annat scenario som tar höjd för kommunens vision om att resorna i nordöstra Lund ska fördelas lika mellan gång och cykel, kollektivtrafik och bil. Detta är en vision, som förutom att starta en spårvagnslinje med hög standard, kommer att kräva andra betydande åtgärder i Lund, regionen och nationellt. Enligt detta scenario kommer antalet resor med spårvagnarna vara drygt 20 000 per dag år 2030.

Alternativa lösningar för utbyggnad och investering för att utveckla kollektivtrafiken har studerats under årens lopp, och spårvägen har bedömts vara den bästa lösningen för stråket Lund C-ESS då denna ger bäst förutsättningar för ökat kollektivresande och stadsutveckling i stråket. Spårvägen blir oflexibel, liksom tunnelbana och järnväg är oflexibel. Oflexibiliteten är i detta fall en styrka. Spårvägen skapar en trygghet för fastighetsutvecklare och näringsliv såväl som boende och sysselsatta längs

sträckan genom att kollektivtrafiken under lång tid kommer vara stark och attraktiv längs sträckan.

Spårvägens sträckning har studerats under lång tid och under många år. Beslut om olika delsträckor har tagits vid olika tillfällen. Inför etablering av Lundalänken 2003 studerades flera alternativa sträckningar, bl.a. vid sjukhuset och i södra Brunnshög. Alternativ för sträckan mellan Universitetssjukhuset och Lund C diskuterades bl.a. inom förstudien för spårväg Lund C -ESS. Faktorer som påverkar sträckningen här är bl.a. körsträcka, kurvradier, utrymme för egen bana (utan biltrafik).

Modern spårvägstrafik har visat sig kunna erbjuda bekvämare och attraktivare resmöjligheter än busstrafik. Spårväg ger genom sina spår och sin oflexibilitet också en tydligare roll för kollektivtrafiken i staden, med bättre förutsättningar för stadsutveckling vid hållplatserna och stråket i övrigt. Spårtrafik möjliggör med sina längre vagnar en högre kapacitet än busstrafik med motsvarande turtäthet. Högre turtäthet med buss kan förvisso kompensera för detta, men om bussarna ska ha fullständig prioritet i korsningar kommer detta innebära stora begränsningar för fotgängare, cyklister och biltrafiken som ska korsa bussbanan. Jämfört med bussbanor ger spårväg också möjlighet till en grön och attraktiv bana i gräs, medan bussar måste köra på hårdgjord yta.

LundaMats är Lunds kommuns strategi för att uppnå ett hållbart transportsystem. Arbetet började 1999 och visionen handlar om hur Lund utvecklas miljömässigt, ekonomiskt och socialt till år 2030. Transporter är en nödvändig del av denna utveckling och bidrar till människors livskvalitet – men orsakar också negativa effekter om de får växa utan styrning. Därför utvecklas Lunds transportsystem ständigt i en mer hållbar riktning. Inom LundaMats beskrivs 6 reformområden där kollektivtrafiken är ett av dem.

Trafik från och till Uardavägen och Neversvägen kommer behöva korsa spårvägen beroende på varifrån trafiken kommer ifrån. Korsningar utformas med god sikt och säkerhetsnivå.

Utformningen av gatumiljön för spårvägen har gjorts utifrån ett tydligt trafiksäkerhetsperspektiv. Tillgängligheten ska prioriteras högt vilket även gynnar barn. Vid projektering av spårvägen kommer en barnkonsekvensanalys göras.

Lunds kommun arbetar aktivt med att förbättra gång- och cykelmöjligheterna i staden. Detta är inget undantag i planerna kring spårvägen och Kunskapsstråket. Enkelriktade cykelbanor är en modell som Lunds kommun funnit välfungerande och logisk och denna standard avses även fortsättningsvis vara rimlig att använda i nybyggda områden.

Marianne Mirner, boende Erik Dahlbergsgatan 5
framför i skrivelse 2013-05-24 bland annat att:

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget – Bredgatan

Att låta spårvägen klyva Clemenstorget anses helt fel. Clemenstorget utgör en viktig uppehållsplats för boende och besökare i staden. Om spårvägen går runt torgets norra och västra kant, kan Tullkammaren inrymma restauranger och övriga funktioner, Clemenstorget skulle då bibehålla sitt folkliv. Förslag till alternativa dragningar presenteras vilka innefattar en svängning som undviker att korsas torget.

Kommentar

Spårvägen kommer att innebära ett intrång på torgytan och den förändrar förutsättningar för torgets användning och gestaltning. Utifrån behovet av ett sammantaget välfungerande stationsområde har olika placeringar av spårvägens hållplats utretts. Den samlade lösningen av stationsområdet, med ett mycket stort resenärsflöde, omfattande busstrafik, utökad cykelparkering och förbättrade stadskvaliteter påverkas kraftigt av de olika spårlösningarna. Kommunstyrelsen tog baserat på omfattande alternativstudier ett inriktningsbeslut den 3 april 2013 vilket b.l.a. innebär att spårvägshållplatsen placeras på Clemenstorget.

Baserat på inriktningsbeslutet pågår för närvarande arbete med att ta fram ett ramprogram för Lund C, där Clemenstorgets utveckling har hög prioritet. I Kommunstyrelsens beslut poängteras att Clemenstorget ska bli ett dynamiskt och attraktivt torg med förbättrad tillgänglighet, möjlighet till torghandel och samexistens mellan gång- och spårtrafik och med människan i fokus.

Anette Hill och Peter Ullgren, boende Bredgatan 27 A

framför i skrivelse 2013-06-13 bland annat att:

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget – Bredgatan

Undertecknade bor i ett äldre hus från 1830 och oroar sig för den planerade spårvägsdragningen utanför byggnaden. Entrén till byggnaden skulle förändras, stora ljudproblem uppstå, samt stora förändringar i trafik för bussar, bilar och cyklister skulle uppstå.

Undertecknade motsätter sig planerna baserat på att ljudnivåerna kommer att öka både för oss som bor på Bredgatan 27, samt grannarna i ett Alzheimers boende.

Planerna innebär skador på kulturmiljön såsom byggnad på Bredgatan 27 A samt kyrkan. Lund har en välfungerande busslinje och är en cykelvänlig stad, vilket innebär att det inte behövs en spårvägslinje.

Kommentar

En bullerutredning har tagits fram för detaljplanerna för spårvägen. Utredningen redovisar tre studerade alternativ som visar beräknade bullernivåer från dagens vägtrafik, bullernivåer om spårväg införs samt alternativ om spårvägen ersätts med busstrafik. Bullerutredningen visar bullervärden för hela sträckan och påverkan på enskilda fastigheter. För de fastigheter där bullerriktvärdena överskrids presenteras förslag på åtgärder

som utgår från 4 kriterier som tagits fram. Fastighetsägarna kan söka bidrag från kommunen för åtgärder de behöver göra för att minska bullerpåverkan på deras fastigheter. Dessa är utvecklade för att förtydliga processen för bullersanering av drabbade fastigheter.

Utredningen visar att för Kråkelyckan 8 uppgår bullervärdena för spårtrafik till 57 dBA ekvivalent nivå och 77 dBA maximal nivå. Bullervärden för dagens vägtrafik uppgår till 68 dBA ekvivalent nivå samt 85 dBA maximal nivå. Fastigheten har redan blivit bullerskyddsåtgärdad. Ingen åtgärd föreslås därför i utredningen.

I miljökonsekvensbeskrivningen redovisar konsekvenser för kulturmiljön. Störst inverkan på kulturmiljön bedöms de kontaktledningsstolpar som krävs för spårvägens drift ha på upplevelsen av kulturmiljön och befintliga byggnadernas fasader. Siktlinjen längs Sankt Laurentiigatan med Allhelgonakyrkan i fonden påverkas av luftledningarna och stolparna. Kontaktledningsstolparna föreslås i nätta konstruktioner för att minska det visuella intrycket. Träd på Sankt Laurentiigatan kommer att ersättas av en rad nya träd.

Införandet av spårväg i Lund kommer generellt inte försämra kommunikationerna med buss, så när som på några hållplatsindragningar. Längs med gatorna där spårväg ska dras fram kommer det anordnas gc-vägar.

Anders och Jennifer Sundberg, boende Bredgatan 27 A
framför i skrivelse 2013-06-14 bland annat att:

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget – Bredgatan

Undertecknade anser att förslaget kommer att innebära en kraftig försämring av miljön omkring bostaden på Bredgatan 27 A. Biltrafik i båda riktningar och spårväg på Bredgatan innebär en märkbar ökning av buller och trafikintensitet.

Kommentar

En bullerutredning har tagits fram för detaljplanerna för spårvägen. Utredningen redovisar tre studerade alternativ som visar beräknade bullernivåer från dagens vägtrafik, bullernivåer om spårväg införs samt alternativ om spårvägen ersätts med busstrafik. Bullerutredningen visar bullervärden för hela sträckan och påverkan på enskilda fastigheter. För de fastigheter där bullerriktvärdena överskrider presenteras förslag på åtgärder som utgår från 4 kriterier som tagits fram. Fastighetsägarna kan söka bidrag från kommunen för åtgärder de behöver göra för att minska bullerpåverkan på deras fastigheter. Dessa är utvecklade för att förtydliga processen för bullersanering av drabbade fastigheter.

Utredningen visar att för Kråkelyckan 8 uppgår bullervärdena för spårtrafik till 57 dBA ekvivalent nivå och 77 dBA maximal nivå. Bullervärden för dagens vägtrafik uppgår till 68 dBA ekvivalent nivå samt

85 dBA maximal nivå. Fastigheten har redan blivit bullerskyddsåtgärdad. Ingen åtgärd föreslås därför i utredningen.

Maria Peiris, boende Bredgatan 27 A
framför i skrivelse 2013-06-18 bland annat att:

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget – Bredgatan

Undertecknad motsätter sig planerna på att bygga en spårvägslinje på Bredgatan av flera skäl. Bullret kommer att öka och störa boende samt de som vistas i Alzheimerboendet. Parken används ofta av både personal och boende i hemmet och spårvägen skulle störa dem. Att ändra ingången till huset förstör byggnadens historiska skick.

Bredgatans trånga mått blir mycket problematiska med förhöjda trafikflöden och spårvägstrafik.

Kommentar

En bullerutredning har tagits fram för detaljplanerna för spårvägen. Utredningen redovisar tre studerade alternativ som visar beräknade bullernivåer från dagens vägtrafik, bullernivåer om spårväg införs samt alternativ om spårvägen ersätts med busstrafik. Bullerutredningen visar bullervärden för hela sträckan och påverkan på enskilda fastigheter. För de fastigheter där bullerriktvärdena överskrider presenteras förslag på åtgärder som utgår från 4 kriterier som tagits fram. Dessa är utvecklade för att förtydliga processen för bullersanering av drabbade fastigheter.

Utredningen visar att för Kråkelyckan 8 uppgår bullervärdena för spårtrafik till 57 dBA ekvivalent nivå och 77 dBA maximal nivå. Bullervärden för dagens vägtrafik uppgår till 68 dBA ekvivalent nivå samt 85 dBA maximal nivå. Fastigheten har redan blivit bullerskyddsåtgärdad. Ingen åtgärd föreslås därför i utredningen.

Gestaltningssprogrammet för spårvägen redovisar en gatusektion för hur Bredgatan kommer utformas. Längs Bredgatans västra sida anordnas körväg för bil och buss och i den östra sidan anordnas spårväg och gcbana. Bredgatan kommer att breddas något mot den östra sidan och ta i anspråk en del av Allhelgonakyrkans tomt.

Johan Augustsson, boende S:t Laurentiigatan 10
framför i skrivelse 2013-06-25 bland annat att:

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget – Bredgatan

Detaljplanen verkar framtagen i tidspress. Clemenstorget och S:t Laurentiigatan är omistliga kulturmiljöer i Lund. En spårväg som klyver torget kommer att permanent skada kulturmiljön och platanerna vilket är olämpligt. Alléerna längs Laurentiigatan är också av största vikt att bevara.

Att avskaffa busslinjer 1,6 och 10 samt servicelinjen på hållplatsen vid Allhelgonakyrkan anses mycket olämpligt.

Att endast anlägga, enligt samrådsmötet, cirka tre parkeringsfickor längs S:t Laurentiigatan är felaktigt. Borttagande av busstrafik kommer att föranleda biltrafik i högre grad. Verksamheterna kommer att hotas eftersom tillgängligheten med buss försämras. Äldreboendet på Laurentiigatan 18 hotas att bli svårtillgängligt för besökare och boende.

Det är felaktigt att planera kollektivtrafik till perifert belägna arbetsplatser och målpunkter samtidigt som centrala kommunikationssystem och kulturmiljö raseras.

Kommentar

Spårvägen kommer att innebära ett intrång på torgytan och den förändrar förutsättningar för torgets användning och gestaltning. Utifrån behovet av ett sammantaget välfungerande stationsområde har olika placeringar av spårvägens hållplats utretts. Den samlade lösningen av stationsområdet, med ett mycket stort resenärslöde, omfattande busstrafik, utökad cykelparkering och förbättrade stadskvaliteter påverkas kraftigt av de olika spårlosningarna. Kommunstyrelsen tog baserat på omfattande alternativstudier ett inriktningsbeslut den 3 april 2013 vilket b.l.a. innebär att spårvägshållplatsen placeras på Clemenstorget.

Baserat på inriktningsbeslutet pågår för närvarande arbete med att ta fram ett ramprogram för Lund C, där Clemenstorgets utveckling har hög prioritet. I Kommunstyrelsens beslut poängteras att Clemenstorget ska bli ett dynamiskt och attraktivt torg med förbättrad tillgänglighet, möjlighet till torghandel och samexistens mellan gång- och spårtrafik och med människan i fokus.

Längs Sankt Laurentiigatan kommer det planteras nya träd i den södra kanten.

Tillgängligheten med buss till fastigheterna omkring befintlig hållplats Lindebergska blir försämrade, då gångavstånden till kvarvarande hållplatser blir upp till 300 m. Utredning pågår för att undersöka möjligheten till justerade hållplatslägen så att avstånden kan kortas. Tillgängligheten med taxi/färdtjänst till vårdcentral och övriga fastigheter kommer bibehållas och eventuellt förbättras.

Längs Sankt Laurentiigatan ges möjlighet att anordna samma antal parkeringsplatser som idag längs den södra sidan av gatan.

En beräkning av antal fordon längs Sankt Laurentiigatan visar på en minskning med 6000 fordon/dygn vid spårvägenens införande, vilket är 76% färre fordon än idag.

Busshållplats längs Sankt Laurentiigatan tas bort. Från Clemenstorgets hållplats till Sankt Laurentiigatan 10 är det ca 200 meter vilket är ett acceptabelt avstånd till en hållplats. Det kommer fortfarande finnas parkeringsplatser längs Sankt Laurentiigatan, således kommer möjligheten att angöra med bil och färdtjänst till verksamheterna inte försämrats.

Angöringsfickor på kvartersmark kommer inte tas bort.

Alternativa lösningar för utbyggnad och investering för att utveckla kollektivtrafiken har studerats under årens lopp, och spårvägen har bedömts vara den bästa lösningen för stråket Lund C-ESS då denna ger bäst förutsättningar för ökat kollektivresande. Det är inte endast sluthållplatserna som är transportnoder, utan samtliga hållplatser längs vägen kommer att kunna utvecklas på ett sätt som tidigare var svårmotiverat. Spårvägsdragningen är i stort ett stadsutvecklingsprojekt såväl för innerstaden som för Brunnshög.

Kerstin Wistedt Widehag, boende Norra promenaden 3E
framför i skrivelse 2013-06-25 bland annat att:

Undertecknad vill protestera mot förslaget. Det innebär stora kostnader, trängsel, buller, olycksrisker, helt förändrad stadsbild och det allmänna samhällsviktiga skönhetsvärdet försämras.

Lund blir en mindre grön stad att leva i. Bevarandet av gröna värden kräver att nybyggnation sker inåt genom förtätning och trafikhierarkin matar trafik utifrån.

Kommentar

En osäkerhetsanalys med successivprincipen av Lundalänken har gjorts 2011-03-01 – 02 vilken visar kostnadsberäkningar för anläggandet av spårväg från Lund C till Brunnshög. Indexuppräknade siffror för investeringen är ca 720 miljoner kronor för infrastruktur, ca 200 miljoner kronor för spårvagnar samt ca 180 miljon kronor för spårvagnsdepå.

Vid införandet av spårväg kommer gatusektionerna där spårvägen anläggs förändras. Gatusektionerna och framkomligheten för de olika trafikslagen har studerats. Resultatet redovisas i granskningshandlingarna för de olika delsträckorna. Spårtrafiken, busstrafiken och gång- och cykeltrafiken prioriteras längs sträckan.

En buller- och vibrationsutredning har tagits fram för detaljplanerna för spårvägen. Utredningen visar bullervärden från spårtrafik och hur fastigheter blir drabbade av spårtrafikbuller längs sträckan. För varje fastighet längs sträckan redovisas vilka bullervärden som beräknats vid fasad. För de fastigheter som drabbas av spårtrafikbuller över riktvärdet föreslås bullerskyddsåtgärder. Fastighetsägare kan få bidrag från kommunen för att utföra bullerskyddsåtgärder.

Trafiksäkerheten är en högt prioriterad fråga vid införandet av ett nytt transportmedel i staden. Trafiksäkerheten är högt prioriterad längs spårvägen och ambitionen är att olycksrisken ska hålls låg.

Lund kommer få en förändrad gatumiljö längs de sträckor där spårvägen kommer införas och ska utformas utifrån vilken stadsmiljö den är en del av. Trädplanteringar, placering av kontaktledningsstolpar och markmaterial är

viktiga element vid gestaltningen av gaturummet. Slutlig utformning avgörs i projekteringskedet. Gestaltungsprogrammet beskriver principer och sektioner om hur gatorna kan utformas. I flera städer idag har spårvägar funnits länge och utgör ett stadsmässigt inslag i gatumiljön.

Med satsning på spårväg Lund C-ESS kan kollektivtrafikstandarden och kapaciteten i stråket förbättras, samtidigt som antalet busspassager inte utökas.

Rolf Hallgren, boende S:t Laurentiigatan 10
framför i skrivelse 2013-06-25 bland annat att:

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget – Bredgatan

Detaljplanen saknar känsla för Lunds kulturmiljö. Trädalléer längs S:t Laurentiigatan och planteringar på Clemenstorget är bevarandevärda. Det mest anmärkningsvärda är att de boende och arbetande längs spårvägssträckan får sämre kollektivtrafikmöjligheter, eftersom de täta bussturena minskas/tas bort. Besökare till Allhelgona kyrkan, äldreboende, kulturskolan/Lindebergska skolan, Citykliniken, Folk tandvården mm. får sämre kommunikationer än i dagsläget.

Kommentar

I miljökonsekvensbeskrivningen redovisar konsekvenser för kulturmiljön. Störst inverkan på kulturmiljön bedöms de kontaktledningsstolpar som krävs för spårvägens drift ha på upplevelsen av kulturmiljön och befintliga byggnadernas fasader. Siktlinjen längs Sankt Laurentiigatan med Allhelgona kyrkan i fonden påverkas av luftledningarna och stolparna. Kontaktledningsstolparna föreslås i nätta konstruktioner för att minska det visuella intrycket. Avverkningen av träd på Sankt Laurentiigatan kommer att ersättas av en rad nya träd.

Införandet av spårväg i Lund kommer generellt inte försämra kommunikationerna med buss, så när som på några hållplatsindragningar. Tillgängligheten med buss till fastigheterna omkring befintlig hållplats Lindebergska blir försämrad, då gångavstånden till kvarvarande hållplatser blir upp till 300 m. Utredning pågår för att undersöka möjligheten till justerade hållplatslägen så att avstånden kan kortas. Tillgängligheten med taxi/färdtjänst till vårdcentral och övriga fastigheter kommer bibehållas och eventuellt förbättras. Med satsning på spårväg Lund C-ESS kan kollektivtrafikstandarden och kapaciteten i stråket förbättras, samtidigt som antalet busspassager inte utökas.

Jan Tordson, boende S:t Laurentiigatan 10
framför i skrivelse 2013-06-26 bland annat att:

Bussar är att föredra framför spårväg. Alternativen måste utredas bättre. Tillgängligheten minskar då två välbesökta busshållplatser försvinner. Hur de äldre och funktionshindrade ska kunna nå vårdinrättningarna måste redovisas.

Spårväg tvärs över Clemenstorget är olämpligt.

Kommentar

Alternativa lösningar har studerats under årens lopp, och spårvägen har bedömts vara den bästa lösningen för stråket Lund C-ESS då denna ger bäst förutsättningar för ökat kollektivresande och stadsutveckling i stråket. Modern spårvägstrafik har visat sig kunna erbjuda bekvämare och attraktivare resmöjligheter än busstrafik. Spårväg ger genom sina spår och sin oflexibilitet också en tydligare roll för kollektivtrafiken i staden, med bättre förutsättningar för stadsutveckling vid hållplatserna och stråket i övrigt. Spårtrafik möjliggör med sina längre vagnar en högre kapacitet än busstrafik med motsvarande turtäthet. Högre turtäthet med buss kan förvisso kompensera för detta, men om bussarna ska ha fullständig prioritet i korsningar kommer detta innebära stora begränsningar för fotgängare, cyklister och biltrafiken som ska korsa bussbanan.

Införandet av spårväg i Lund kommer generellt inte försämra kommunikationerna med buss, så när som på några hållplatsindragningar. Tillgängligheten med buss till fastigheterna omkring befintlig hållplats Lindebergska blir försämrade, då gångavstånden till kvarvarande hållplatser blir upp till 300 m. Utredning pågår för att undersöka möjligheten till justerade hållplatslägen så att avstånden kan kortas. Tillgängligheten med taxi/färdtjänst till vårdcentral och övriga fastigheter kommer bibehållas och eventuellt förbättras.

Tillgänglighet för funktionshindrade till Capio Citykliniken försämras inte då det fortsatt kommer finnas busshållplatser vid Lund C samt att spårväghållplats kommer finnas på Clemenstorget. Från Clemenstorgets hållplats till Tandvårdscentralen på Sankt Laurentiigatan är det ca 200 meter vilket är ett acceptabelt avstånd till en hållplats. Det kommer fortfarande finnas parkeringsplatser längs Sankt Laurentiigatan, således kommer möjligheten att angöra med bil och färdtjänst till verksamheterna inte försämrats. Angöringsfickor på kvartermark kommer inte tas bort.

Olika placeringar av hållplatsen vid Lund C har utretts och formulerats. Olika placeringar medför olika förutsättningar för etableringar och trafikrörelser. Kommunstyrelsen tog ett inriktningsbeslut den 3 april 2013 vilket b.la. innefattade val av placering för hållplatsen på Clemenstorget.

Thorvald Pedersen och Britt Pedersen, boende S:t Laurentiigatan 10 framför i skrivelse 2013-06-26 bland annat att:

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget – Bredgatan

Undertecknad önskar starkt ifrågasätta lämpligheten i förslaget att anlägga spårväg mellan Lund C och ESS. Den föreslagna planändringen har som mål att på enklast och snabbaste sätt förflytta tågresenärer mellan centralstationen och målpunkter i en tänkt utbyggnad av det s.k.

Kunskapsstråket via ESS och Brunnsberg. Här tas inte hänsyn till den höga densitet av kontakter och folkliv som florerar i Lunds historiska stadskärna. Både i nord-sydlig och väst-östlig riktning sker folkströmmar till fots och med cykel. Den medeltida stadskärnan inbjuder till förflyttningar till fots.

Spårvägsgreppet fungerar i de yttre stadsdelarna, men längs S:t Laurentiigatan kommer spårvägslinjen att hämma kontakter och möten mellan människor. Förflyttningar till fots försvåras och när de täta punkterna för kollektivtrafik via busslinjer tas bort kommer negativa konsekvenser för folklivet att uppstå i den medeltida stadskärnan.

Kommentar

Spårvägen avser på ett bekvämt och enkelt vis transportera resenärer mellan önskade stationer längs sträckan Lund C – ESS. Samtidigt är det viktigt att ej motverka andra rörelsemönster i staden. Det har därför under arbetets gång utarbetats förslag till flertalet överfarter vilket underlättar rörelser i staden. De prioriterade gång- och cykelstråken i staden har infogats som överfarter. Spårvägen ska bidra till att fler väljer kollektivtrafik framför bil vilket även bidrar till ökat folkliv och rörelse runt hållplatslägen.

Längs Sankt Laurentiigatan föreslås spårväg. Gatans sektion kommer förändras, dock inte till det sämre för gående och cyklister. Längs gatan ska det fortsatt finnas gång- och cykelbanor. Biltrafiken kommer att minska då gatan föreslås bli enkelriktad och genomfartstrafik hänvisas till andra gator. Längs övriga gator där spårväg ska anläggas prioriteras spårvägen, de allmänna kommunikationerna och gång- och cykeltrafik.

Peter Dahlgren, Karin Wergel, Norra Spolegatan 1
framför i skrivelse 2013-06-28 bland annat att:

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget – Bredgatan

Undertecknad har i princip sett positivt på en spårväg i Lund. Skisserna på en hållplats framför Allhelgonkyrkan är oroväckande avseende konsekvenserna för de gamla fina husen och trottoaren mitt emot kyrkan. Undertecknad är intresserad av att se ekonomiska beräkningar av alternativen för att få perspektiv på spårvägsförslaget.

Kommentar

En osäkerhetsanalys med successivprincipen av Lundalänken har gjorts 2011-03-01 – 02 vilken visar kostnadsberäkningar för anläggandet av spårväg från Lund C till Brunnsög. Indexuppräknade siffror för investeringen är ca 720 miljoner kronor för infrastruktur, ca 200 miljoner kronor för spårvagnar samt ca 180 miljon kronor för spårvagnsdepå.

I detaljplanen föreslås ingen hållplats framför Allhelgonkyrkan. De befintliga byggnaderna kommer bevaras samt dess entréer. Gatans sektion och gestaltning kommer att behöva förändras. Gång- och cykelbanor kommer finnas på båda sidor om gatan.

Ragnhild Ek, boende på Bredgatan 27
framför i skrivelse 2013-06-28 bland annat att:

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget – Bredgatan

Undertecknad motsätter sig planerna på grund av ökade bullernivåer för boende på Bredgatan 27 och boende på Alzheimerföreningen. Att ändra

ingången till byggnaden skulle förstöra husets befintliga skick och kulturminnesstatus.

Trafikflödena längs Bredgatan bedöms bli problematiska då vägen redan har en mängd cyklister och bilister.

Kommentar

En bullerutredning har tagits fram för detaljplanerna för spårvägen. Utredningen redovisar tre studerade alternativ som visar beräknade bullernivåer från dagens vägtrafik, bullernivåer om spårväg införs samt alternativ om spårvägen ersätts med busstrafik. Bullerutredningen visar bullervärden för hela sträckan och påverkan på enskilda fastigheter. För de fastigheter där bullerriktvärdena överskrids presenteras förslag på åtgärder som utgår från 4 kriterier som tagits fram. Fastighetsägarna kan söka bidrag från kommunen för åtgärder de behöver göra för att minska bullerpåverkan på deras fastigheter. Dessa är utvecklade för att förtydliga processen för bullersanering av drabbade fastigheter.

Utredningen visar att för Kråkelyckan 8 uppgår bullervärdena för spårtrafik till 57 dBA ekvivalent nivå och 77 dBA maximal nivå. Bullervärden för dagens vägtrafik uppgår till 68 dBA ekvivalent nivå samt 85 dBA maximal nivå. Fastigheten har redan blivit bullerskyddsåtgärdad. Ingen åtgärd föreslås därför i utredningen.

Utredningen visar att för Alzheimerföreningens lokaler på Kråkelyckan 7 uppgår bullervärdena för spårtrafik till 55 dBA ekvivalent nivå och 75 dBA maximal nivå. Bullervärden för dagens vägtrafik uppgår till 60 dBA ekvivalent nivå.

Entrén till byggnaden på Bredgatan 27 kommer att bibehållas som den är idag. Möjligheten att använda ingången försvåras inte av förändringen av Bredgatan.

Effekterna för busstrafiken och biltrafiken längs Bredgatan har studerats i särskild trafiksimulering, och fördröjningarna har bedömts mycket måttliga.

Birgitta Järvstad genom ombud Gunnar Järvstad boende Allhelgona Kyrkogatan 2

framför i skrivelse 2013-07-01 bland annat att:

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget – Bredgatan

In-och utfart till Allhelgonakyrkan ska vara kvar på nuvarande plats.

Det är bäst att kombinera bil, cykel och spårväg i samma fil som man gör i andra städer/länder.

Om spårvägen förläggs mitt i Getingevägen behöver inte någon del av kyrkans mark anspråkstagas, om svängen ner till S:t Laurentiigatan tas ut i korsningen. Att ha gräsremsor på sidan om Bredgatan anses felaktigt, dessa bör vara hårdgjorda. Nuvarande gång- och cykelbana kan då kvarstå. Fastigheterna Eskil 19, Eskil 3 och Eskil 7 förblir opåverkade om spårvägen

centreras i Getingevägen. Då kan bevarandevärdena kvarstå för fastigheterna Eskil 3 och 7. Trädraderna längs gatorna kan även bevaras vid en mittförlagd lösning, vilket även ger långsammare hastigheter på spårvägen och säkrare framkomlighet.

För att öka säkerheten på S:t Laurentiigatan bör inga bussar färdas här, utan hänvisas till Kung-Oscars väg ner till Spolegatan. Trängsel, vibrationer och buller förväntas öka med det nya transportslaget i Laurentiigatan.

Om man bara vill ha behörighetstrafik på S:t Laurentiigatan, finns det en risk att trafiken snarare ökar till den gemensamma infarten för företag och verksamheter som anordnas till Kråkelyckan 3 och 6?

Clemenstorget ska ha spår längs den nordvästra änden istället för tvärs över. En ändhållplats kan anordnas längs järnvägsspår 1 där bussarna stannar idag. Linjen kan sedan byggas ut söderut mellan Tullkammaren och godsmagasinet.

Luftledningarna skulle allvarligt påverka den medeltida stadskärnan. Träden på torget ihop med bebyggelsen är en stor kvalitet som borde kunna bevaras och utveckla torget.

Buller- och vibrationsutredningen borde vara mer övergripande och omfattande för att bland annat kunna redovisa konsekvenser för på vilka avstånd omkringliggande fastigheter påverkas. Eftersom byggnadsbeståndet varierar i ålder, kan vibrationer få olika effekt på huskropparna. Detta är viktigast för Norretull 13 som drabbas hårdast. Val av vagnar och isolationsmaterial för buller- och vibrationsdämpning är mycket viktigt. Undertecknad ifrågasätter kostnadsberäkningen för projektet. Pengarna borde kunna gå till viktigare områden, såsom laga vägar, cykelbanor och gångstråk etc.

Undertecknad anser att en kommunal folkomröstning ska utlysas kring projektet då det kvarstår allt för många tveksamheter, bland annat kring alternativet med superbussar.

Kommentar

Ny infart till Allhelgonakyrkan föreslås från Allhelgona kyrkogata.

Planbeskrivningen redovisar var den kommer att förläggas.

Detaljplaneområdet har utvidgats för att upphäva delar av det utfartsförbud som gäller längs fastigheten Eskil 19 (Allhelgonakyrkans) södra gräns.

Olika lösningar för gång- och cykelvägar presenteras för olika spårvägsgator. Cykelvägar föreslås längs Sankt Laurentiigatan i blandtrafik med bilar. Längs övriga gator där spårväg ska anordnas föreslås gång- och cykelvägar separerade från spårvägen.

I gestaltningsprogrammet för spårvägen redovisas principer för markbeläggning. Vid Allhelgonakyrkan föreslås spårvägen anläggas med gräs. Gräs är ett bra material med hänsyn till underhåll, buller och dagvattenhantering.

Spårvägen är sidoförlagd längs Bredgatan och Getingevägen eftersom antalet in- och utfarter längs sträckan nästan uteslutande sker västerut. En mittförlagd spårväg på denna sträcka hade orsakat en rad av korsande trafikrörelser över spåret för svängande fordon. Eftersom spårvägens kurvradie är dimensionerande för intrånget på kyrkans mark skulle en mittförlagd spårväg leda till större intrång då norrgående bilkörfält måste placeras öster om spåret.

En linjenätsöversyn av stadsbusstrafiken kommer inledas 2014, av Skånetrafiken i dialog med Lunds kommun. Spårvägsplaneringen berörs inte direkt av stadsbusstrafiken i stadskärnan. Detaljplanen för spårvägen möjliggör fortsatt busstrafik längs Sankt Laurentiigatan.

En gemensam infart till Kråkelyckan 3 och 6 anordnas mot Sankt Laurentiigatan. Biltrafik på Sankt Laurentiigatan kommer med spårvägens införande endast vara behörighetstrafik till fastigheterna.

Olika placeringar av hållplatsen vid Lund C har utretts och formulerats. Olika placeringar medför olika förutsättningar för etableringar och trafikrörelser. Kommunstyrelsen tog ett inriktningsbeslut den 3 april 2013 vilket b.la. innefattade val av placering för hållplatsen på Clemensterget.

I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas konsekvenser för kulturmiljön. Störst inverkan på kulturmiljön bedöms de kontaktledningsstolpar som krävs för spårvägens drift ha på upplevelsen av kulturmiljön och befintliga byggnadernas fasader. Siktlinjen längs Sankt Laurentiigatan med Allhelgona kyrkan i fonden påverkas av luftledningarna och stolparna. Kontaktledningsstolparna föreslås i nätta konstruktioner för att minska det visuella intrycket. De träd som finns inom planområdet kommer tas bort. Avverkningen av träd på Sankt Laurentiigatan kommer att ersättas av en rad nya träd. Inom planområdet är det om ca ett 10-tal träd som måste tas bort pga. hållplatsens läge på torget. Projekteringen av hållplatsen på Clemensterget kan innebära att fler eller färre träd måste tas bort. Stadsbyggnadskontoret arbetar för närvarande med framtagande av ett ramprogram för Lund C där med utveckling av Clemensterget är av stor vikt. I arbetet med Lund C ska hela stationsområdet inklusive Clemenstergets utformning och funktion ses över.

En buller- och vibrationsutredning har tagits fram för detaljplanerna för spårvägen. Utredningen visar bullervärden från spårtrafik och hur fastigheter blir drabbade av spårtrafikbuller längs sträckan. För varje fastighet längs sträckan redovisas vilka bullervärden som beräknats vid fasad. För de fastigheter som drabbas av spårtrafikbuller över riktvärdet föreslås bullerskyddsåtgärder. Fastighetsägare kan få bidrag från kommunen för att utföra bullerskyddsåtgärder. Utredningen visar att genomförda beräkningar inte visar på överskridanden av riktvärden för nybyggnation av infrastruktur när det gäller den ekvivalenta ljudnivån. För enstaka fastigheter beräknas den maximala ljudnivån inomhus överskridas. I samtliga fall utom en fastighet finns dock redan vägtrafikbuller som ger upphov till högre maximala ljudnivåer än de beräknande bullervärdena från

spårtrafiken. Utredningen visar hur vibrationer från spårvägen påverkar befintlig bebyggelse. Förslag på åtgärder såsom att avisolera spåren med någon typ av massa-fjädersystem i form av ballastmatta föreslås. Åtgärder på befintliga byggnader är inte realistiskt. Vid nybyggnation längs spårvägen kan sådana vibrationsdämpande åtgärder vara aktuella.

En osäkerhetsanalys med successivprincipen av Lundalänken har gjorts 2011-03-01 – 02 vilken visar kostnadsberäkningar för anläggandet av spårväg från Lund C till Brunnshög. Indexuppräknade siffror för investeringen är ca 720 miljoner kronor för infrastruktur, ca 200 miljoner kronor för spårvagnar samt ca 180 miljon kronor för spårvagnsdepå.

Om 10 procent av de röstberättigade begär det måste fullmäktige pröva om en folkomröstning ska hållas. Men om två tredjedelar av ledamöterna i fullmäktige sedan röstar nej till initiativet blir folkomröstningen inte av. Fullmäktige i en kommun eller ett landsting kan även själva besluta att fråga de som bor i kommunen vad de tycker genom en folkomröstning. Det kan vara ett led i arbetet med en fråga som fullmäktige måste ta ställning till.

Kerstin Frygner, Göran Hermerén, Henrik Hermerén, Cecilia Nelson, Lena Ymén, boende på Karl den XI gata 15, Bengt Wenander, Eva Malmberg, boende på Clemenstorget 6
framför i skrivelse 2013-07-01 bland annat att:

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget – Bredgatan

Undertecknade vill framföra att cirka 900 Lundabor har skrivit under listor med texten "Inga spår över Clemenstorget. Bevara vårt vackra torg och dess planteringar." I miljökonsekvensbeskrivningen anges att torget är utpekade som riksintresse för kulturmiljövården. I Lunds kommuns Bevaringsprogram för Clemens och Drottens rotar, klassificeras Clemenstorget som kulturhistoriskt och miljömässigt värdefullt. MKB:n beskriver främst att luftledningarna till spårvägen utgör de största störningarna mot kulturmiljön samt att rörelsemönstren över torget ändras. Detta anses är att förringa effekterna.

Perrongerna som i första etappen är 35 meter och sedan beskrivs vid förlängningen bli 80 meter långa kommer ihop med spårbredden på 8 meter att få stor påverkan på torget. Genom att fälla träd på torget samt även längs Laurentiigatan minskar de gröna värdena kraftigt.

Att barnperspektivet har beaktats ifrågasätts då torget idag är trafikfritt, och kommer i framtiden att trafikeras av tunga spårvagnar.

I MKB:n framhävs att använda BRT bussar skulle kräva en breddning av gaturummet, vilket inte stämmer enligt de utredningar som Aktionsgruppen för spårvagnsfritt Lund låtit utföra. I detta förslag lämnas Clemenstorget orört. Det finns även andra förslag som sparar torget.

Det finns en påtaglig risk att kontaktledningsstolparna får en mycket stor påverkan på kulturmiljön.

Hållplatsmiljön kan knappast bli en ”integrerad del av torget” då det krävs långa perronger och höjdskillnader för spårområdet. Detaljplanens utformning innebär att man fördärvar den kulturmiljö, (torget, dess kringliggande byggnader och den unika platanplanteringen), som man själv klassat som kulturhistoriskt/miljömässigt intressant. Platanerna är unika på många sätt.

Det finns andra alternativ till en välfungerande kollektivtrafik till Brunnsög och vi kräver att man väljer ett av dessa andra alternativ.

Kommentar

Spårvägen kommer att innebära ett intrång på torgytan och den förändrar förutsättningar för torgets användning och gestaltning. Utifrån behovet av ett sammantaget välfungerande stationsområde har olika placeringar av spårvägens hållplats utretts. Den samlade lösningen av stationsområdet, med ett mycket stort resenärslöde, omfattande busstrafik, utökad cykelparkering och förbättrade stadskvaliteter påverkas kraftigt av de olika spårlösningarna. Kommunstyrelsen tog baserat på omfattande alternativstudier ett inriktningsbeslut den 3 april 2013 vilket bl.a. innebär att spårväghållplatsen placeras på Clemenstorget.

Baserat på inriktningsbeslutet pågår för närvarande arbete med att ta fram ett ramprogram för Lund C, där Clemenstorgets utveckling har hög prioritet. I Kommunstyrelsens beslut poängteras att Clemenstorget ska bli ett dynamiskt och attraktivt torg med förbättrad tillgänglighet, möjlighet till torghandel och samexistens mellan gång- och spårtrafik och med människan i fokus.

I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas konsekvenser för kulturmiljön. Störst inverkan på kulturmiljön bedöms de kontaktledningsstolpar som krävs för spårvägens drift ha på upplevelsen av kulturmiljön och befintliga byggnadernas fasader. Siktlinjen längs Sankt Laurentiigatan med Allhelgona kyrkan i fonden påverkas av luftledningarna och stolparna.

Kontaktledningsstolparna föreslås i nätta konstruktioner för att minska det visuella intrycket. Befintliga träd längs Sankt Laurentiigatan kommer att ersättas av en rad nya träd.

Detaljplaneförslagen för spårvägssträckan möjliggör uppförande av 80-meters plattformar i de lägen där tillgängliga ytor tillåter denna utformning utan större intrång. Anledningen till ianspråktagandet av mark för 80 meters plattformar är att man i framtiden ska kunna möta kravet på sammankopplade vagnset vid hållplatserna. Clemenstorget är ett undantag där endast etapp 1 av spårvägen ingår i detaljplaneområdet, vilket innebär att plattformarna endast kan inrymma ett vagnset (cirka 35 meter). Vid en eventuell utbyggnad av spårvägen i efterföljande etapper (2 och 3) behöver hela Clemenstorgets funktion och gestaltning ses över.

Barnperspektivet redovisas i planhandlingarna. Anläggandet av spår på Clemenstorget utgör en mer komplex trafiksituation. Vid arbetet med ramprogram för Lund C är det viktigt att Clemenstorget blir ett dynamiskt och attraktivt torg. Gestaltningen ska bidra till samexistens mellan gång- och spårtrafik, med människan i fokus. Spårvägshållplatser ska utformas med god tillgänglighet för alla, inklusive barn.

BRT, Bus Rapid Transit, innebär busstrafik med hög framkomlighet på egen bana. BRT behöver minst lika eget utrymme som spårväg, och oftast mer eftersom bussarna behöver utrymme för att vända i ändpunkterna och ibland omkörningsytor för att bibehålla hög framkomlighet i tät trafik.

Alternativ kring kollektivtrafikförsörjning till Brunnsög jämförs och behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Lennart Nord

framför i skrivelse 2013-07-01 bland annat att:

Generella synpunkter

Otydlighet inför detaljplaneförfarandet råder då planerna är uppdelade. Är det hela sträckan åsikterna berör eller endast delar, och vad händer ifall en del inte antas?

Det saknas tydliga alternativ till spårväg, innan själva detaljplanearbetet påbörjats. Hela projektets lämplighet både tekniskt, ekonomiskt och kulturmiljömässigt ifrågasätts. Detaljplanerna kommer för tidigt utan att utreda alternativ och förutsättningar.

Kommunen vägrar se alternativ utan har bestämt inriktning redan innan arbetet påbörjats, vilket innebär att prövningen inte blir en riktig prövning av lämpligheten att uppföra en spårväg. Förslaget anses odemokratiskt, trafiklösningen föråldrad, överdimensionerad, onödig och oerhört dyr och inom ett 20-års perspektiv endast till nytta för 5% av kommunens boende. Detaljplanerna innehåller allt för vaga beskrivningar av hur gatumiljön kommer att anläggas. Det anges konceptlösningar för kantparkering exempelvis som inte tydligt definierar hur många platser som kommer att åstadkommas.

Sammanfattningsvis yrkas att planeringen sker i demokratiska former. Att planförslaget utgår som helhet, som stridande mot PBL och MB, som föråldrat och oklart finansierat samt i avsaknad av en kommuntäckande kollektivtrafikplan. Behovet av detaljplan ifrågasätts. Att ett tematiskt tillägg till ÖP görs för "attraktivt kollektivtrafiksystem", relaterat till kommunen och kunskapsstråket. Att SBK noggrant utreder trafikbehov och trafikantunderlag utmed stråket. Att alternativa möjligheter utreds, samt att information om dessa tydliggörs. Att fördjupningen av ÖP genomgår ett formellt samråd innan vidare planeringsåtgärder

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget – Bredgatan

Clemenstorget bör bevaras i sitt nuvarande skick det riskerar att lida skada om planförslaget genomförs. Trafikflöden längs S:t Laurentiigatan och omkringliggande trafiksystem behöver redovisas tydligare. Hur löses separationen mellan buss och spårväg i korsningen Bredgatan och Laurentiigatan?

Synpunkter på detaljplan Getingevägen - Tornavägen

Övergångarna kommer att bli osäkra för oskyddade trafikanter. Hela terminalområdet måste omarbetas till det mest lämpliga trafiklaget.

Synpunkter på detaljplan Tornavägen – Motorvägen E22

Viadukten kräver ombyggnad vilket inte BRT-bussar skulle kräva. Hela stråket kan egentligen trafikeras av BRT-bussar.

Synpunkter på detaljplan Motorvägen E22 – Norr om Solbjersvägen

Hela stråket kan egentligen trafikeras av BRT-bussar. Området kommer att bli blåsig.

Synpunkter på detaljplan Norr om Solbjersvägen – Odarslövsvägen

Området är i dagsläget i princip tomt, förutom Max IV. Det torde gå att åstadkomma en större ”närhet” för kollektivtrafiken i de nyplanerade stadsdelarna i Brunnshög om bussalternativet väljs.

Kommentar

Hanteringen av detaljplanerna för spårvägen följer planprocessen enligt plan- och bygglagen. Efter samrådsskedet kommer planen ställas ut på granskning i fyra veckor. Inkomna synpunkter behandlas och detaljplanerna behandlas sedan i Byggnadsnämnden och Kommunfullmäktige för beslut om antagande.

Åsikter kring detaljplanerna kan beröra hela sträckan. Samrådsgruppen delar upp på olika områden eftersom boende längs sträckan endast är berörda av spårvägen i det område där de bor eller är sakägare. Skulle en eller flera delar av detaljplanerna överklagas behöver övriga detaljplaner invänta laga kraft innan fysiska markarbeten sätts igång.

Alternativa lösningar har studerats under årens lopp, och spårvägen har bedömts vara den bästa lösningen för stråket Lund C-ESS då denna ger bäst förutsättningar för ökat kollektivresande och stadsutveckling i stråket. . Inför etablering av Lundalänken 2003 studerades flera alternativa sträckningar, bl.a. vid sjukhuset och i södra Brunnshög. Alternativ för sträckan mellan Universitetssjukhuset och Lund C diskuterades bl.a. inom förstudien för spårväg Lund C -ESS. Alternativ kring kollektivtrafikförsörjning till Brunnshög jämförs och behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Ett gestaltningsprogram för spårvägen har tagits fram där typsektioner och gatusektioner redovisas. Planhandlingarna redovisar även illustrationer från gestaltningsprogrammet.

En osäkerhetsanalys med successivprincipen av Lundalänken har gjorts 2011-03-01 – 02 vilken visar kostnadsberäkningar för anläggandet av spårväg från Lund C till Brunnshög. Indexuppräknade siffror för investeringen är ca 720 miljoner kronor för infrastruktur, ca 200 miljoner kronor för spårvagnar samt ca 180 miljon kronor för spårvagnsdepå.

Underlag till detaljplanerna för spårvägen baseras på aktuella trafikräkningar och framtida trafikprognoser. Pendling via tågtrafik och spårburen trafik är ett av de allra effektivaste och miljövänligaste sätten att förflytta folk i den täta Öresundsregionen. Att erbjuda goda kollektivtrafikalternativ bidrar till att minska bilismen.

Kommentarer på synpunkter på detaljplanen för Getingevägen – Bredgatan

Spårvägen kommer att innebära ett intrång på torget och den förändrar förutsättningar för torgets användning och gestaltning. Utifrån behovet av ett sammantaget välfungerande stationsområde har olika placeringar av spårvägens hållplats utretts. Den samlade lösningen av stationsområdet, med ett mycket stort resenärslöde, omfattande busstrafik, utökad cykelparkering och förbättrade stadskvaliteter påverkas kraftigt av de olika spårlösningarna. Kommunstyrelsen tog baserat på omfattande alternativstudier ett inriktningsbeslut den 3 april 2013 vilket b.l.a. innebär att spårväghållplatsen placeras på Clemenstorget.

Baserat på inriktningsbeslutet pågår för närvarande arbete med att ta fram ett ramprogram för Lund C, där Clemenstorgets utveckling har hög prioritet. I Kommunstyrelsens beslut poängteras att Clemenstorget ska bli ett dynamiskt och attraktivt torg med förbättrad tillgänglighet, möjlighet till torghandel och samexistens mellan gång- och spårtrafik och med människan i fokus.

Trafikflöden på Sankt Laurentiigatan beräknas minska med 6000 fordon/dygn, vilket är en minskning med 79%.

Separationen mellan olika trafikslag i korsningen Bredgatan-Sankt Laurentiigatan kommer att styras av trafiksignal.

Kommentarer på synpunkter på detaljplan Getingevägen - Tornavägen

Vid terminalområdet ska spårtrafik, busstrafik, biltrafik och gång- och cykeltrafik passera. Vid framtagandet av granskningshandlingen har en trafiklösning för sjukhusterminalen arbetats fram vilken finns redovisad i granskningshandlingen. Övergångar och överfarter kommer utformas på ett trafiksäkert sätt.

Kommentarer på synpunkter på detaljplan Tornavägen – Motorvägen E22

Ett BRT-system förutsätter bussar som kör i egna körfält. Dessa körfält förläggs också ofta till mitten av gatan på ett snarlikt sätt som spårvägen. Denna breddning av gaturummet kommer på många sträckor i staden att få i princip samma inverkan på stadsrummet som spårvägen. Viadukten under

E22 behöver ihop med Sölvegatan breddas. Viadukten är i starkt behov av en upprustning för att öka trygghet och tillgänglighet längs stråket.

Kommentarer på synpunkter på detaljplan Motorvägen E22 – Norr om Solbjersvägen

Området Solbjer behandlas närmare i detaljplanen för Östra Torn 27:2 m.fl., Solbjer. En mikroklimatstudie har tagits fram för den detaljplanen.

Kommentarer på synpunkter på detaljplan Norr om Solbjersvägen – Odarslövsvägen

Många nya arbetsplatser kommer att etablera sig och har redan etablerat sig i området, därför är det viktigt med attraktiva kollektiva kommunikationer till och från området. Brunnhögs utveckling och utbyggnad behandlas närmare i fördjupningen av översiktsplanen för Brunnhög.

Ywonne Bernhardsson, boende Clemenstorget 12
framför i skrivelse 2013-07-01 bland annat att:

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget – Bredgatan

Mätningar för luftföroreningar, buller och framkomlighet vid Clemenstorget i dagsläget måste ställas i kontrast till om busstrafiken lokaliseras till kvarteret Spoletorp. Alla bussar kommer att flytta till Clemenstorget/Karl XI-gata och förstärks med en spårväg. Hur ska boende på norra sidan av Clemenstorget kunna korsa torgytan i framtiden?

Busstrafiken bör utfördelas till fler gator för att sprida ut problematiken som trafikslaget innebär för omkringboende.

Kan inte spårvägen dras längs med järnvägsspåren, under Kung Oscars bro, upp via Monumentet och längs Baravägen till lasarettets nya entré? Då behövs inga stora ingrepp i Clemenstorget. Är beslutet att stänga Bangatan för trafik och flytta allt till Clemenstorget endast för att tillfredsställa Jernhusens ambitioner om att bygga ytterligare kommersiella ytor i Spoletorp?

Det behövs även i framtiden bra och enkla cykelparkeringar på Clemenstorget, gärna nära ICA.

Kommentar

Situationen på Lund C behandlas i ett ramprogram vilket kommer att föreslå en enkel och effektiv struktur, med åtgärder som kan lösa dagens problem. En trafikprognos för omkringliggande gator vid Lund C inklusive Karl XI gata, redovisas i granskningshandlingarna. Karl XI gata har idag genomfartsförbud mellan Nils Bjelkegatan och Fredsgatan vilket inte kommer tas bort när spårvägen anläggs. Idag är det redan en stor mängd bussar som passerar och stannar vid Clemenstorget.

För detaljplanerna för spårvägen har en miljökonsekvensbeskrivning samt en buller- och vibrationsutredning tagits fram. Anläggandet av spårvägen

innebär att luftföroreningarna fortsatt ligger inom godtagbara nivåer och att miljö kvalitetsnormerna inte överskrids. Genomförda beräkningar i bullerutredningen visar på överskridanden av riktvärden för nybyggnation av infrastruktur när det gäller den ekvivalenta ljudnivån för några fastigheter, vilken är 55 dBA. För spårtrafikbuller är det den maximala ljudnivån som är dimensionerade för boendemiljön. Då maximalvärdet överskrider 70 dBA kan detta medföra överskridande av den maximala ljudnivån inomhus, vilken är 45 dBA nattetid. För enstaka fastigheter beräknas den maximala ljudnivån utomhus överskridas. I samtliga fall utom en fastighet finns dock redan vägtrafikbuller som ger upphov till högre maximala ljudnivåer än de beräknade bullervärdena från spårtrafiken. På Clemenstorget uppgår bullervärdena från spårvägen till 65 dBA ekvivalent nivå närmast spåren. För stora delar av torget kommer spårvägen enskilt ge upphov till 60 dBA ekvivalent nivå eller lägre. Maximalnivån uppgår till 80 dBA närmast spåren, för stora delar av torget uppgår maximalnivån till 75 dBA eller lägre.

Spårvägen kommer att innebära ett intrång på torgytan. Det pågår ett ramprogramarbete för Lund C där Clemenstorgets utveckling är av hög prioritet. Torget har i dagsläget en del svagheter som kan förbättras rörande tillgänglighet, möblering, cykelparkeringar och torghandel. Olika placeringar av hållplatsen vid Lund C har utretts och formulerats. Olika placeringar medför olika förutsättningar för etableringar och trafikrörelser.

En linjenätsöversyn av stadsbusstrafiken kommer inledas 2014, av Skånetrafiken i dialog med Lunds kommun. En översyn om hur bussar kommer trafikera Lund C och busshållplatser utreds i ramprogrammet för Lund C. Detaljplanen för spårvägen omöjliggör inte fortsatt busstrafik längs Sankt Laurentiigatan.

Kommunstyrelsen tog ett inriktningsbeslut den 3 april 2013 vilket b.l.a. innefattade val av placering för hållplatsen på Clemenstorget. Kommunstyrelsen fattade också beslut om att Clemenstorget ska bli ett dynamiskt och attraktivt torg. Gestaltningen ska bidra till samexistens mellan gång- och spårtrafik, med människan i fokus.

Spårvägens sträckning har studerats många gånger under årens lopp, och beslut om olika delsträckor har tagits vid olika tillfällen. Inför etablering av Lundalänken 2003 studeras flera alternativa sträckningar, bl.a. vid sjukhuset och i södra Brunnshög. Alternativ för sträckan mellan Universitetssjukhuset och Lund C diskuterades bl.a. inom förstudien för spårväg Lund C -ESS.

Isabel Sundberg, boende Bredgatan 27

framför i skrivelse 2013-07-03 bland annat att:

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget – Bredgatan

Undertecknad motsätter sig planerna på att uppföra en spårväg förbi fastigheten på Bredgatan 27. Trafiken och störningarna kommer att öka. Entréförhållanden kommer att negativt påverkas, likaså bullersituationen, byggnadens kulturhistoria och miljö.

Kommentar

En buller- och vibrationsutredning har tagits fram för detaljplanerna för spårvägen. Utredningen visar att för Kråkelyckan 8 uppgår bullervärdena för spårtrafik till 57 dBA ekvivalent nivå och 77 dBA maximal nivå. Bullervärden för dagens vägtrafik uppgår till 68 dBA ekvivalent nivå samt 85 dBA maximal nivå. Fastigheten har redan blivit bullerskyddsåtgärdad. Ingen åtgärd föreslås därför i utredningen.

Entréförhållandena för byggnaden på fastigheten kommer inte förändras.

Byggnadens kulturhistoriska värde kommer inte påverkas negativt då det är Bredgatans sektion som förändras. Entréer kommer fortsatt finnas ut mot gatan.

Sven Karlsson, boende Solistvägen 60

Framför i skrivelse 2013-07-03 bland annat att:

Generella synpunkter

Alla detaljplaner i spårvägsprojektet bör avslutas. Projektet bör läggas ner och satsningen bör ske kring bussar. Spårvägsprojektet är ej förankrat och behandlas som en given förutsättning utan att en prövning har fastställts. Planerna framställs som ett "förslag" men någon diskussion kring alternativa lösningar har ej på ett tillfredsställande vis presenterats. Tillväxten i kommunen, samt resandeunderlaget är överdrivet.

Lunds karaktär och kulturmiljö kommer att lida skada av projektet, inte endast buller och vibrationer kan analyseras. Noll-alternativet och jämförelsealternativet presenteras som allt för snarlika. Jag efterlyser en tydlig kollektivtrafikplan som omfattar hela kommunen. Detta bör ske och redovisas innan beslut fattas om spårvägsprojektet.

Clemenstorget bör bevaras. Träden på S:t Laurentiigatan bör bevaras, de är omistliga i sin rumsbildning. Målet borde vara att minska buller inte tillföra nya bullerkällor i staden. Jämförelsealternativet för Lund C beskrivs som negativt för möjligheterna att utforma ett attraktivt stationsområde och bevara stads- och kulturmiljön. Detta är felaktigt. Olycksriskerna är en fråga som ej tagits på allvar, riskanalyser måste presenteras tydligare.

Illustrationer generellt över hela sträckan är svårtolkade och obegripliga.

Brunnshögs utbyggnad överdrivs för att motivera projektets legitimitet.

Själva anläggandet av spårvägen kommer att innebära enorma byggprojekt och grävarbeten genom hela Lund vilket kommer att skada staden. En tydlig strategi för hantering av biltrafiken genom staden saknas. Varför beskrivs busstrafik som oförenlig med attraktiva mötesplatser?

Miljökonsekvensbeskrivningen anses odemokratisk och ej objektivt utförd. På vilket sätt har detaljplanerna och MKB gjorts allmänt tillgängliga?

Alla i Lund måste få möjlighet att besluta om projektets lämplighet.

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret har fått uppdraget av byggnadsnämnden att planlägga för en spårväg enligt föreslagna detaljplaner. Beslutet att anlägga en spårväg mellan Lund C och ESS har tagits på en politisk nivå med demokratiskt valda ledamöter och är därmed förankrat.

Detaljplanen är det verktyg som kommunen använder för att pröva lämpligheten för spårväg enligt redovisade detaljplaner. Enligt planuppdrag från Byggnadsnämndens arbetsutskott 2012-05-24 har stadsbyggnadskontoret tagit fram samrådshandlingar för spårvägen.

Alternativa lösningar har studerats under årens lopp, och spårvägen har bedömts vara den bästa lösningen för stråket Lund C-ESS då denna ger bäst förutsättningar för ökat kollektivresande och stadsutveckling i stråket. Spårvägen är ett kapacitetsstarkt transportslag som kan möjliggöra att fler väljer ett miljövänligt resande vilket minskar bilismen.

Resandet på Lundalänken har de senaste åren ökat med i snitt 12,5 % per år. Från 3500 resor per dag år 2010 till 5000 resor per dag år 2013. Dagens busslösning med en stor andel regionbusstrafik kan klara 1000 resenärer i maxtimmen. En superbusslösning med dubbelledbussar i 5-minuterstrafik klarar 1100 resenärer i maxtimmen. Spårvagnstrafik kan utvecklas till att klara minst 2000 resenärer i maxtimmen utan att öka turtätheten till mer än 5-minuterstrafik. Resandeutvecklingen från 2013-2025 motsvarar 5-6% ökning varje år, vilket baseras på kommunens utveckling av områdena i hela nordöstra Lund. Spårvägsalternativet har en högre tillväxt eftersom spårburen trafik lockar fler resenärer. Prognosen visar att år 2025 uppgår maxbeläggningen till 1100 resenärer i maxtimmen för bussalternativet, vilket är den tidpunkt då ett sådant system inte längre klarar uppdraget.

En resandeprognos har tagits fram i en rapport som SPIS, Spårvagnar i Skåne, låtit ta fram. Den utgår från dagens antal resor på Lundalänken, vilka sedan har räknats upp på grund av områdets utbyggnad och spårvagnstrafikens högre resstandard. Med dessa förutsättningar som grund får spårvagnstrafiken cirka 11 300 resor per dag år 2030. Rapporten visar även ett annat scenario som tar höjd för kommunens vision om att resorna i nordöstra Lund ska fördelas lika mellan gång och cykel, kollektivtrafik och bil. Detta är en vision, som förutom att starta en spårvagnslinje med hög standard, kommer att kräva andra betydande åtgärder i Lund, regionen och nationellt. Denna vision antas vara uppfylld år 2050. År 2030 kommer kollektivtrafikandelen ungefär att ha fördubblats jämfört med idag. Enligt detta scenario kommer antalet resor med spårvagnarna vara drygt 20 000 per dag år 2030.

Kulturmiljön belyses i miljökonsekvensbeskrivningen. Störst inverkan på kulturmiljön bedöms de kontaktledningsstolpar som krävs för spårvägens

drift ha på upplevelsen av kulturmiljön och befintliga byggnadernas fasader.

Nollalternativet innebär att Lunalänken förblir som den är idag men med ökad kapacitet. Vid nollalternativet kan kapaciteten ökas med 30%. Jämförelsealternativet innebär att en helt separerad kollektivtrafikbana, Bus Rapid Transit. I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas spårvägsalternativet, jämförelsealternativet samt nollalternativet. Spårvägsalternativet innebär ett nytt inslag av buller inom utredningsområdet. Nollalternativet innebär en ökad mängd bussar längs Lunalänken. Mängden bussar ökar och då ökar även ljudnivån med ca 1-2 dBA i ekvivalentnivå. Den maximala ljudnivån ökar då med upp till 7 dBA. Jämförelsealternativet bedöms ge bullerkonsekvenser liknande nollalternativet.

En linjenätsöversyn av stadsbusstrafiken kommer inledas 2014, av Skånetrafiken i dialog med Lunds kommun.

De träd som finns inom planområdet kommer tas bort. Inom planområdet är det om ett 10-tal träd som måste tas bort pga. hållplatsens läge på torget. Projekteringen av hållplatsen på Clemenstorget kan innebära att fler eller färre träd måste tas bort. Stadsbyggnadskontoret arbetar för närvarande med framtagande av ett ramprogram för Lund C där med utveckling av Clemenstorget är av stor vikt. I arbetet med Lund C ska hela stationsområdet inklusive Clemenstorgets utformning och funktion ses över.

Spårvägen kommer att innebära ett intrång på torgytan. Det pågår ett ramprogramarbete för Lund C där Clemenstorgets utveckling är av hög prioritet. Torget har i dagsläget en del svagheter som kan förbättras rörande tillgänglighet, möblering, cykelparkeringar och torghandel.

Illustrationer har reviderats på plankartan och i planbeskrivningen.

Brunnshögs utbyggnad redovisas närmare i granskningshandling, fördjupningen av översiktsplanen för Brunnshög, vilken redovisar ett 20-årsperspektiv för utbyggnad av området. 30-40-årsperspektivet redovisas mer översiktligt. En långsiktig struktur läggs fast i fördjupningen av översiktsplanen och är ett stöd i kommande detaljplaneläggning.

Bygget att spårvägen kommer innebära grävarbeten under byggtiden. Detaljplanen reglerar inte vad detta rent praktiskt kommer innebära för trafiken under den tiden.

Trafikflöden för gatorna runt Lund C och stadskärna finns redovisat i planbeskrivningen för Clemenstorget-Bredgatan.

Miljökonsekvensbeskrivning och planhandlingar har funnits allmänt tillgängliga på stadsbyggnadskontoret, på biblioteken och på Lunds kommuns hemsida under samrådet. Det är offentliga handlingar som alla kan få ta del av.

Liksom i andra detaljplaneärenden finns det en planprocess som måste följas enligt Plan – och bygglagen. Det är Byggnadsnämnden som tar beslut när detaljplaner ska gå ut på samråd och granskning. När detaljplaner antas fattas beslut i Kommunfullmäktige alternativt delegeras detta till Byggnadsnämnden.

Anna Walett, boende Uardavägen 2 D
Karin Wiehe, boende Uardavägen 4 D
Thomas Wiehe, boende Uardavägen 4 D
Barbro och Vojtech Slivka, boende Sångarevägen 14B
Brittmarie Rosencrants, boende Sångarevägen 20E
Gun Reddy, boende Sångarevägen 14B
Kogs Reddy, boende Sångarevägen 18 A
Jesper Åkesson, boende Uardavägen 22E
Studentka och Martin Lundahl, boende Spexarevägen 7B
Jan-Inge Johansson, boende Sångarevägen 18B

framför i snarlika skrivelser 2013-06-27 bland annat att:

Synpunkter på detaljplan Motorvägen E22 - Norr om Solbjersvägen

Undertecknade ser positivt på utbyggnad av kommunikationsstråk från Lunds centrum upp till Brunnsög, där spårväg är ett av alternativen. Spårväglösningen känns ur ett tekniskt perspektiv väldigt sårbart och låst. Det saknas den flexibilitet som återfinns exempelvis hos bussar. Vid ett val av spårväg påverkas kollektivtrafiken runt Spexaren. Det är viktigt att tillgängligheten till och från hållplatsen vid Höjdpunkten fungerar bra.

Det är mycket viktigt att bullernivåerna hålls inom lagkraven. Det går att använda bullerdämpande material även utanför Lunds centrum. Dessutom måste nuvarande bullervall och bullerskydd förstärkas vilket påverkar den yttre miljön för närboende negativt.

Boendetraffiken till och från Spexaren, både via Uardavägen och Sångarevägen, kommer att påverkas av både spårvägen och ev. motorvägsavfart. Det är viktigt att det inte blir en försämring i tillgänglighet till området men självklart också miljömässigt.

Den nya motorvägsavfarten som föreslagits längs väg E22 är enligt förslag A placerad i Sölvegatan. Vilket blir i direkt anslutning till vårt bostadsområde. En sådan placering kommer att skapa en rad olägenheter och problem när det gäller säker framkomlighet för gående och cyklister. Den smala yta som finns mellan Spexaren och Sölvegatan samt vidare upp till Ericson-kvarteret ska inte exploateras med annat än det som är verkligen nödvändigt för kommunikationsstråket. Nya byggnader riskerar att få dåliga boendemiljöer, inkräktar på hållplatsen och strider mot de avtal som finns mellan Spexaren och kommunen, som ingicks i samband med den senaste ombyggnaden av Sölvegatan.

Kommentar

Spårvägen blir oflexibel, liksom tunnelbana och järnväg är oflexibel. Oflexibiliteten är i detta fall en styrka, då det skapar en trygghet för fastighetsutvecklare och näringsliv såväl som boende och sysselsatta att kollektivtrafiken alltid kommer vara stark och attraktiv i stråket.

Tillgänglighet till hållplatsen vid Höjdpunkten bedöms vara god. Det kommer att uppföras nya gång- och cykelstråk på båda sidor om Sölvegatan. Möjligheterna att inrymma cykelparkeringar bedöms som goda. Placering kan ske mellan trädrader vid ömsom sidor om hållplatsen i anslutning till gång- och cykelbanan.

En buller- och vibrationsutredning har tagits fram för detaljplanerna för spårvägen. För kvarteret Spexaren uppgår den ekvivalenta ljudnivån för spårtrafikbuller till 52 dBA eller lägre. Den maximala ljudnivån uppgår till 69 dBA eller lägre. För dagens vägtrafik uppgår den ekvivalenta nivån till 58 dBA eller lägre. Den maximala nivån uppgår till 64 dBA eller lägre. Åtgärder föreslås i bullerutredningen för de fastigheter i kv. Spexaren där bullerrikvärdet överskrids. Gräsbädd i spåret dämpar bullret med 3-4 dBA samt översyn av befintlig bullerskydd behövs.

Från och till kvarteret Spexaren kommer fordonen att behöva korsa spårvägen beroende på varifrån de kommer. Korsningarna utformas med god sikt och säkerhetsnivå.

Trafikverket utarbetar olika strategier för hantering av de ökade kapacitetsbehov som uppkommer i Lund Norra i samband med utvecklingen av Brunns hög. När behovet uppkommer finns planer på att förlägga en ny trafikplats till väg E22 vid Ideon. I dialog med kommunen har tre alternativ till trafikplatsen studerats. Alternativ A vilket innebär en förläggning av avfart och påfart av motorvägstrafik till Sölvegatan har av Lunds kommun bedömts som olämplig med hänsyn till gatans framtida karaktär, störningar och utvecklingsmöjligheter. Lunds kommun förespråkar alternativ B vilket innebär att motorvägstrafik tas in via Medicon Villages fastighet, Dirigenten 1, och ansluter sedan direkt till Scheelevägen. På så vis kan Sölvegatan utvecklas som ett stadsmässigt stråk, med kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik och förtättningsmöjligheter.

Anna Axelsson, boende Uardavägen 213

framför i skrivelse 2013-07-01 bland annat att:

Synpunkter på detaljplan Motorvägen E22 - Norr om Solbjersvägen

Undertecknad ifrågasätter om behovet av spårvägen analyserats tillräckligt. Kommer verkligen arbetsplatserna i Brunns hög att motivera den stora trafikströmmen till Lund C? Om många bosätter sig i Brunns hög behöver inte transportarbetet öka nämnvärt. Vidare går det betydligt fortare att pendla till Malmö via buss direkt från Ideon än att åka via Lund C med spårväg. Undertecknad anser att det inte är ekonomiskt försvarbart att bygga en så pass oflexibel lösning som spårväg.

Bullernivåerna befaras öka både av spårvägstrafiken samt av de köbildningar som kommer att uppstå vid korsningarna mellan bilväg och spårväg. Den samlade bullerbilden saknas i materialet exempelvis ihop med trafikplats Ideon.

Kommentar

Resandet på Lundalänken har de senaste åren ökat med i snitt 12,5 % per år. Från 3500 resor per dag år 2010 till 5000 resor per dag år 2013. Dagens busslösning med en stor andel regionbusstrafik kan klara 1000 resenärer i maxtimmen. En superbusslösning med dubbelledbussar i 5-minuterstrafik klarar 1100 resenärer i maxtimmen. Spårvagnstrafik kan utvecklas till att klara minst 2000 resenärer i maxtimmen utan att öka turtätheten till mer än 5-minuterstrafik. Resandeutvecklingen från 2013-2025 motsvarar 5-6% ökning varje år, vilket baseras på kommunens utveckling av områdena i hela nordöstra Lund. Spårvägsalternativet har en högre tillväxt eftersom spårburen trafik lockar fler resenärer. Prognosen visar att år 2025 uppgår maxbeläggningen till 1100 resenärer i maxtimmen för bussalternativet, vilket är den tidpunkt då ett sådant system inte längre klarar uppdraget.

En resandeprognos har tagits fram i en rapport som SPIS, Spårvagnar i Skåne, låtit tagit fram. Den utgår från dagens antal resor på Lundalänken, vilka sedan har räknats upp på grund av områdets utbyggnad och spårvagnstrafikens högre resstandard. Med dessa förutsättningar som grund får spårvagnstrafiken cirka 11 300 resor per dag år 2030. Rapporten visar även ett annat scenario som tar höjd för kommunens vision om att resorna i nordöstra Lund ska fördelas lika mellan gång och cykel, kollektivtrafik och bil. Detta är en vision, som förutom att starta en spårvagnslinje med hög standard, kommer att kräva andra betydande åtgärder i Lund, regionen och nationellt. Denna vision antas vara uppfylld år 2050. År 2030 kommer kollektivtrafikandelen ungefär att ha fördubblats jämfört med idag. Enligt detta scenario kommer antalet resor med spårvagnarna vara drygt 20 000 per dag år 2030.

Busstrafiken kommer inte att försämrats utan spårvägstrafiken ska snarare ses som ett komplement till de stora satsningar kring kollektivtrafik som pågår i Skåne just nu. Det är en stor fördel med närheten i hela regionen.

En buller- och vibrationsutredning har tagits fram för detaljplanerna för spårvägen. I den redovisas dagens vägtrafikbuller samt framtida buller från spårvägen. Åtgärder som föreslås i utredningen för Djingis Khan är gräsbädd i spåret vilket dämpar bullret med 3-4 dBA samt översyn av befintlig bullerskydd. Trafikverket har ännu inte beslutat alternativ för trafikplats Ideon eller hur den trafikplatsen ska utformas och anslutas till befintligt vägnät. Bullerstudier kommer att tas fram i samband med det arbetet.

Daniel Broms, boende Sångarevägen 18 E
framför i skrivelse 2013-07-01 bland annat att:

Synpunkter på detaljplan Motorvägen E22 - Norr om Solbjersvägen
Fastigheten Spexaren 137 kommer att ha fasad endast cirka 25 meter från den tänkta spårvägen. Det krävs att kommunen ordnar åtgärder för att dämpa buller, gnissel och vibrationer. Störningarna kommer att bli oacceptabla.

Blandningen av alla transportslag riskerar att göra trafikorsningarna kaotiska.

Det verkar fattas cykelparkeringar vid Höjdpunktens hållplats, vilket är något som många efterfrågar.

Hur är det tänkt att ersättningstrafik ska fungera med gräsbevuxna spår?
Varför måste all trafik gå via Lund C i en stjärnformation? Det blir inte lätt att pendla från Gunnesbo/Nöbbelev/Norra Fäladen till Lund NE/Brunnshög. Med en spårväg bygger Lund in sig i ett trafikmönster som kommer att resultera i att fler väljer bilalternativet.

Behovet av spårvägen ifrågasätts, då verksamheterna möjligen behöver denna kollektivtrafik i rusningstrafik men inte annars.

Visionerna om Lund NE och Brunnshög verkar lovande men det kommer att ta många år innan Lund har nått dit. Medborgarna i Lund vill inte ha spårväg.

Kommentar

En buller- och vibrationsutredning har tagits fram för detaljplanerna för spårvägen. För Spexaren 137 uppgår den ekvivalenta ljudnivån för spårtrafikbuller till 50 dBA. Den maximala ljudnivån uppgår till 66 dBA. För dagens vägtrafik uppgår den ekvivalenta nivån till 57 dBA. Den maximala nivån uppgår till 56 dBA. Åtgärder föreslås i bullerutredningen för de fastigheter i kv. Spexaren där bullerriktvärdet överskrids. Åtgärder som föreslås i utredningen är gräsbädd i spåret vilket dämpar bullret med 3-4 dBA samt översyn av befintlig bullerskydd. För vibrationer från spårvägen överstigs inte riktvärdet.

Trafikkorsningar utformas med god sikt och säkerhetsnivå.

Höjdpunktens hållplats har studerats vidare och möjligheterna att inrymma cykelparkeringar bedöms som goda. Placering kan ske mellan trädrader vid ömsom sidor om hållplatsen i anslutning till gång- och cykelbanan.

De sträckor där busstrafik eventuellt ska färdas i spårområdet är tracén hårdgjord. I övriga fall fungerar lokalgatorna som ersättning vid de fall där ersättningstrafik behöver sättas in.

Dagens linjenät för kollektivtrafiken är baserad på var resandebehovet är som störst. I en stad av Lunds storlek är det sällan som så kallade tangentiella linjer kan vara bärkraftiga, vilket innebär att resan mellan olika stadsdelar ofta kräver ett byte. När det görs linjenätsöversyn kan dock tangentiella linjer utredas för att bedöma för och nackdelar med dessa.

Resandet på Lundalänken har de senaste åren ökat med i snitt 12,5 % per år. Från 3500 resor per dag år 2010 till 5000 resor per dag år 2013. Dagens busslösning med en stor andel regionbusstrafik kan klara 1000 resenärer i maxtimmen. En superbusslösning med dubbelledbussar i 5-minuterstrafik klarar 1100 resenärer i maxtimmen. Spårvagnstrafik kan utvecklas till att klara minst 2000 resenärer i maxtimmen utan att öka turtätheten till mer än 5-minuterstrafik. Resandeutvecklingen från 2013-2025 motsvarar 5-6% ökning varje år, vilket baseras på kommunens utveckling av områdena i hela nordöstra Lund byggs ut. Spårvägsalternativet har en högre tillväxt eftersom spårburen trafik lockar fler resenärer. Prognosen visar att år 2025 uppgår maxbeläggningen till 1100 resenärer i maxtimmen för bussalternativet, vilket är den tidpunkt då ett sådant system inte längre klarar uppdraget.

En resandeprognos har tagits fram i en rapport som SPIS, Spårvagnar i Skåne, låtit tagit fram. Den utgår från dagens antal resor på Lundalänken, vilka sedan har räknats upp på grund av områdets utbyggnad och spårvagnstrafikens högre resstandard. Med dessa förutsättningar som grund får spårvagnstrafiken cirka 11 300 resor per dag år 2030. Rapporten visar även ett annat scenario som tar höjd för kommunens vision om att resorna i nordöstra Lund ska fördelas lika mellan gång och cykel, kollektivtrafik och bil. Detta är en vision, som förutom att starta en spårvagnslinje med hög standard, kommer att kräva andra betydande åtgärder i Lund, regionen och nationellt. Denna vision antas vara uppfylld år 2050. År 2030 kommer kollektivtrafikandelen ungefär att ha fördubblats jämfört med idag. Enligt detta scenario kommer antalet resor med spårvagnarna vara drygt 20 000 per dag år 2030.

Det är inte endast sluthållplatserna som är transportnoder, utan samtliga hållplatser längs vägen kommer att kunna utvecklas på ett sätt som tidigare var svårmotiverat. Spårvägsdragningen är i stort ett stadsutvecklingsprojekt både för innerstaden och för Brunnsberg/Science Village.

Brunnsbergs utbyggnad redovisas närmare i utställningshandlingen, fördjupningen av översiktsplanen för Brunnsberg, vilken redovisar ett 20-årsperspektiv för utbyggnad av området. 30-40-årsperspektivet redovisas mer översiktligt. En långsiktig struktur läggs fast i fördjupningen av översiktsplanen och är ett stöd i kommande detaljplanläggning.

Ingela Lindqvist och Måns Bruun

framför i skrivelse 2013-07-03 bland annat att:

Synpunkter på detaljplan Motorvägen E22 - Norr om Solbjersvägen

Dialogen med kommunen har varit svår och bristfällig. Den enda konstruktiva dialog som förts har varit rörande området mellan Neversvägen och Djingis Khan, dock resulterade inte detta i några större förändringar. Kritik framförs till närheten och den mängd cyklar som passerar precis utanför Djingis Khans gårdsmiljö. Det har hänvisats till att Lund är en cykelstad och planeringen måste vara lika för alla. Denna likabehandling ifrågasätts i frågor om närhet till spårväg och cykelbanor precis utanför bostadsområdet.

Bostadsområdets läge nära både landsbygden och staden är en stor kvalitet som befaras markant försämrats vid utbyggnaden av Solbjer och spårvägen. De nya täta kvarter som planeras i Solbjer kombinerat med ökad biltrafik, buller, ökade luftföroreningar, ökade partikelutsläpp, fler barriäreffekter och sämre utsikt passar inte ihop med de övriga bostadsområden som Lunds östra delar innehar.

Barnperspektivet bedöms vara helt obefintligt då trafiksäkerheten är väldigt låg för oskyddade trafikanter.

Boende på Djingis Khan kan inte komma till en annan slutsats än att kommunen inte bryr sig om de befintliga boende i området vilket inte kan accepteras. Med dessa enorma investeringar borde större hänsyn ha tagits till livskvaliteten i befintliga områden.

Kommentar

Under samrådet för detaljplanerna för spårvägen hölls samrådsmöten för allmänheten där det fanns möjlighet att delta.

Längs spårvägssträckningen föreslås cykelbanor, så också vid sträckan vid Djingis Khan. Generellt ges cykeltrafiken mycket god framkomlighet. De enkelriktade cykelbanorna ger en tydlighet i stadstrafiken, och innebär normalt sett en högre trafiksäkerhet än dubbelriktade cykelbanor.

I översiktsplanen och i fördjupningen av översiktsplanen för Brunnsböge redovisas området som ett utbyggnadsområde som kommer byggas ut med blandad bebyggelse de närmaste 20 åren. Ett 30-40-årsperspektiv redovisas också. Översiktsplanen och fördjupningen av översiktsplanen för Brunnsböge ligger till grund för fortsatt detaljplanering av området. Lunds kommun har tidigt pekat ut Solbjer och Brunnsböge för områden som ska utvecklas med bostäder, verksamheter, arbetsplatser, handel, service etc. Brunnsböge och Solbjer är ett område som ligger nära staden där goda kommunikationer kan utvecklas med bl.a. spårväg. Kommunen är medveten om att befintliga områden kommer påverkas. Ökat buller är ett av problemen, som har utretts

för spårvägen och för områdets Solbjers utbyggnad. Förslag till åtgärder har då presenterats. Genom att bygga ut spårväg till området Solbjer och Brunnhög får även befintliga områden som Djingis Khan bättre kollektiva förbindelser. Utbyggnad av området Solbjer ökar underlaget till service, handel och skolor vilket även gynnar befintlig bebyggelse.

Vid utbyggnaden spårväg och spårväggator kommer gatorna utformas med hög tillgänglighet för alla, inklusive barn. Gång- och cykelbanor föreslås längs samtliga gator där spårväg ska anläggas.

SAMLAD BEDÖMNING

Samrådet har visat att följande aspekter kräver viss omarbetning av planförslaget:

Clemenstorget – Bredgatan PÅ 15-2012

- Planområdet har avsmalnats vid Clemenstorget samt fått en viss förlängning för att möjliggöra en placering av växel innan hållplatsläget.
- Planområdet har utökats vid Allhelgona kyrkogata samt i korsningen Bredgatan – Allhelgona Kyrkogata – Sankt Laurentiigatan förändras planområdet.
- Trafik-PM har tagits fram för förändrade trafikbullernivåer längs Spoletorpsgatan, Kävlingevägen och Kung Oskars väg. Vilket även redovisas i planbeskrivningen.
- In- och utfart mot Allhelgona kyrkogata möjliggörs från Eskil 19.
- In- och utfart mot Bredgatan från Kråkelyckan 8 möjliggörs.

Getingevägen – Tornavägen PÅ 16-2012

- Planområdet utökas vid sjukhusterminalen då mer mark behöver övergå från kvartersmark på Eskil 20 till gatumark.

Tornavägen – Motorvägen E22 PÅ 17-2012

- Gatusektionen genom LTH-parken har förändrats, dock påverkas planområdet ej.
- Hållplatsområdet vid Kårhuset/LTH utökas med ett några meter.
- Gatusektionen vid Sölvegatan ändras samt korsningen vid Scheelevägen/Sölvegatan utformas som en cirkulationsplats.

Motorvägen E22 – Norr om Solbjersvägen PÅ 18-2012

- Planområdet har utökats vid Solbjer och innefattar numera dagvattendammar.
- Planområdet kring hållplats Höjdpunkten har efter mer detaljerade studier behövt utökas för att inrymma trädplanteringar och gångtytor, vilket innebär intrång på fastigheterna Nya vattentornet 2 och 3.

Norr om Solbjersvägen – Odarslövsvägen PÅ 19-2012

- Spårvägsområdet förändras på grund av mer detaljerade studier och utredningar för hur slänter och diken längs spårvägen ska anordnas har gjorts.

- Tydligare redovisning om hur dagvatten i ska omhändertas i Brunnhögsområdet.

Odarslövsvägen – Spårvagnsdepån PÅ 20-2012

- Innan hållplatsen Science Village/ESS förändras spårvägens dragning något för att få plats med växeln väster om hållplatsen.
- Spårvägsområdet förändras på grund av mer detaljerade studier och utredningar för hur slänter och diken längs spårvägen ska anordnas har gjorts.
- Tydligare redovisning om hur dagvatten i ska omhändertas i Brunnhögsområdet.
- Byggnadshöjd för depåbyggnad ändras från 10 till 12 meter.

Generella förändringar i samtliga detaljplaner

- Illustrationer på plankartan revideras.
- Justeringar av planområdesgränser.
- Redovisning av spårvägens påverkan för elektro- och magnetiska fält har kompletterats till planbeskrivningen. Påverkan av elektro och magnetiska fält från spårvägen kommer utredas vidare.
- Under genomförande kompletteras redovisning angående fastighetsrättsliga frågor samt avtalsfrågor.
- Genomförande av planen kommer att medföra flytt av befintliga VA-ledningar. Flytt av befintliga ledningar tas upp under rubriken genomförande/befintliga ledningar i planbeskrivningen.
- Text under dagvattenhantering ändras.
- Planhandlingarna kompletteras med illustrationer som visar gatusektioner och perspektiv.
- Bullerutredningen har kompletterats och ändrats. Redovisning angående buller har kompletterats till planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen.
- Miljökonsekvensbeskrivningen har reviderats.
- Redaktionella ändringar i text.

STADSBYGGNADSKONTORET I LUND

Ole Kasimir
planchef

Christoffer Lindskov
planarkitekt

Karin Jönsson
planarkitekt