

## Reservation till förman för vår yrkande angående ärende 5 på Tekniska nämndens sammanträde den 8/6 2011 Program för detaljplan för del av Östra Torn 27;2 m fl (Solbjersområdet)

Tekniska nämnden ska yttra sig om i första hand om de trafik- och grönlösningar som finns i stadsbyggnadskontorets program för Solbjersområdet. Programmet ligger till grund för preliminära markanvisningar som ska erbjudas ett antal byggherrar inom kort.

### Klimat

Tekniska nämndens bedömningar bör utgå från de mål för miljöanpassning av transporterna i Lund som kommunfullmäktige i full politisk enighet har satt upp genom antagande av LundaMaTs. Så här beskrivs LundaMaTs på kommunens hemsida: "I Lund arbetar vi sedan 1999 efter en strategi för ett hållbart transportsystem. Vi kallar denna strategi LundaMaTs (MaTs = MiljöAnpassat TransportSystem). Arbetet för ett hållbart transportsystem är ett sätt att ta ansvar för den värld kommande generationer ska ta över efter oss. Det bidrar också till en attraktiv kommun för boende, besökare och företag. Arbetet har hittills varit framgångsrikt och har rönt stort intresse, både i Sverige och utomlands." Under 2010 antog Lunds kommunfullmäktige nya klimatmål. För att nå dessa ska bland annat utsläppen från växthusgaser halveras till 2020 jämfört med 1990 och vara nära noll 2050. Detta är en skärpning i förhållande till det klimatmål som var uppsatt i den senaste antagna versionen av LundaMaTs.

I programförslaget för Solbjer står att det ska bli ett "Nationellt spetsområde för hållbar utveckling....Klimatanpassning står i fokus i hållbarhetsarbetet. Det innebär att mesta möjliga energi ska vara förnybar, att energianvändningen ska minimeras och att mål för hållbar mobilitet ska sättas upp" (sid 7)". Vidare står det att "Kommunens strävan är att bilanvändningen i framtiden ska minska. För Lund NE/Brunnshög har ett planeringsmål för pendlingen satts upp: 1/3 färdas med bil, 1/3 med spårvagn eller buss, 1/3 går eller cyklar." (sid 13). En konsultrapport är upphandlad för att ta reda på hur trafikplaneringen ska utformas för att nå de angivna andelarna av transportslagen, men det finns ingen redovisning av konsultrapportens resultat med i de underlag Tekniska nämnden får för bedömning av om trafikförsörjningen står i överensstämmelse med kommunens uppsatta mål inom ramen för LundaMaTs samt det senaste klimatmålet som antogs av kommunfullmäktige 2010.

Programmet anger att "Utbyggnaden av Lund NE/Brunnshög väntas ge ökande biltrafikmängder utmed Solbjersvägen. En utbyggnad till fyra körfält kan därför komma att ske." (sid 10) "Trafiken till och från programområdet samt andra utbyggnadsområden inom Lund NE/Brunnshög kommer att öka på huvudgatunätet. Solbjersvägen förväntas trafikeras av ca 15 000 – 20 000 fordon/dygn (f/d), Sölvegatan av ca 12000 – 15 000 f/d och Neversvägen av ca 5000 f/d." Trafiken till forskningsområdet och den nya stadsdelen, om den leds förbi Spexaren/Djingis kommer att påverka utemiljön för dem som bor där, vilket inte redovisas här. Vilken sorts trafik som ökar beror emellertid i stor utsträckning på vilket transportslag som ges utrymme för. Därför kommer trafiken i Solbjer att delvis avgöras av antal och placering av eventuella motorvägsavfarter, antal väg/gatufiler, gatubredd, yta för parkering och placering i relation till arbetsplatser, bostäder och handel. Ska klimatanpassning vara prioriterad på riktigt bör behoven för kollektivtrafik samt gång och cykel tillgodose i första hand.

2010-11-16 undertecknar Jan-Inge Alfridh och Eva Dalman följande: "Beslut om huvudstruktur för Lund NE/Brunnshög...Gemensamt för alternativen är att den övergripande trafikstrukturen behöver kompletteras med nya trafikplatser mot E22. Trafikplats Ideon har redan lagts fast medan det nu konstateras att trafikplats ESS/MAX IV bör förläggas längre söderut mellan de båda forskningsanläggningarna. Båda alternativen innehåller också en lokal väganslutning till Norra Fäladen". Denna planeringsförutsättning finns emellertid inte angiven i det program för Solbjer som Tekniska nämnden ska ta ställningen till trots att den dimensionerar trafikvolymerna. **De stora**

**biltrafikökningar som förväntas finnas på alla berörda gator är inte ett resultat av en naturlag. I stället är de en följd av att man med bl a trafikplats Ideon vidgar kapaciteten för biltrafik och leder in den till bostadsområden.**

#### Konflikt med spårvagnstrafik

Enligt tekniska förvaltningens tjänsteskrivelse bör det på den planerade spårvägsgatan förekomma mycket lite motorfordonstrafik för att spårvagnens resenärer skall kunna stiga på i en säker trafikmiljö och för att spårvagnen ska ha en god framkomlighet. Trafikprognosen i programmet för Solbjer anger 1000 fordon per dygn vilket enligt tjänsteskrivelsen "inte är acceptabelt om det med fordon menas motorfordon." Anledningen till att det planeras för så många motorfordon är att infarten till de tänkta underjordiska garagen mynnar mot Spårvagnsvägen. I enlighet med tekniska förvaltningens resonemang bör Solbjersplanen göras om så att eventuella garageinfarter sker från andra gator än där bilar inte kommer att hindra spårvagnstrafik. En frågeställning som överhuvudtaget inte tas upp är hur olika grupper av funktionshindrade skall kunna hantera spårvägen och spårvagnarna. De problem som finns för synskadade är inte samma problem som finns för de kognitivt funktionshindrade eller dem med rörelsehinder.

#### Buller

Under LundaMaTsrubriken står följande om buller på kommunens hemsida: Buller kan skapa stress, koncentrationssvårigheter och skadar hörseln. Långvarig exponering för trafikbuller ökar risken för hjärt- och kärlsystemet. Ett hållbart transportsystem ska inte medföra folkhälsoproblem. Ett av målen i LundaMaTs handlar om att till 2013 erbjuda samtliga fastigheter som ligger längs det kommunala vägnätet och överstiger 61 dBA bidrag för bullersanering. Till 2030 har samma tröskel sänkts till 54 dBA.

På sidan 25 i programmet för Solbjer redovisas de bullernivåer som har prognostiserats utifrån den tänkta trafikutvecklingen. Uppgifter om buller inomhus redovisas inte trots att det finns nationella riktvärden för det. Utomhusvärdena anges som följande (de nationella riktvärdena för trafikplaneringen med avseende på bostäder, vård- och undervisningslokaler anges inom parentes):  
Solbjersvägen 67 dBA ekvivalentnivå (55), 78 dBA maximalnivå (70)  
Sölvegatan 64 dBA ekvivalentnivå (55), 76 dBA maximalnivå (70)  
Neversvägen västra delen 61 dBA (55), 82 dBA maximalnivå (70)  
Neversvägen östra delen 55 dBA ekvivalentnivå (55), 72 dBA maximalnivå (70)

Att i nya områden planera för en trafik som leder till överskridande av de för hälsa och säkerhet framtagna nationella riktvärdena kan knappast anses förenligt med att göra anspråk på att vara ett nationellt spetsområde för hållbar stadsutveckling. En rimligare planeringsansats vore att låta klimat- och hälsomål styra vilken trafik som planeras för.

#### Yrkande

Tekniska nämnden kan inte tillstyrka programmet för Solbjer eftersom det saknas väsentliga underlag för att kunna göra en bedömning av huruvida trafiklösningarna är acceptabla. Innan det finns en redogörelse för grundläggande trafikförsörjning av hela den nya stadsdelen i nordöst där det även finns förslag på alternativa trafiklösningar (som t ex inte innehåller motorvägsavfart Ideon) kombinerat med konsekvensbeskrivningar i förhållande till LundaMaTsmålen och till de av kommunfullmäktige antagna klimatmålen och situationen för funktionshindrade har belysts måste stadsbyggnadskontorets förslag till program för utbyggnad i kvarteret Solbjer avstyrkas.

Lund 8/6 2011

Karin Svensson Smith (mp) 2:e vice ordförande i tekniska nämnden  
Lena Fällström, gruppledare för (s) i tekniska nämnden