

Till Tekniska nämnden i Lund

Som boende och representanter för ett antal bostadsrättsföreningar längs Kung Oscars väg, Spolegatan och i kvarteren däromkring har vi studerat vad det kommer att innebära om bussar och bilar som en följd av spårvägen flyttas från S:t Laurentiigatan till ovan nämnda gator, det vill säga det alternativ som kommunen nu planerar för.

Vår slutsats är att miljö- och trafiksäkerhetskONSEKVENSerna av denna omläggning blir alltför omfattande och anser därför att spårvagnar och bussar måste få samsas på S:t Laurentiigatan.



Bilder från Kung Oscars väg, mars 2016. Ingen omdirigerad trafik från S:t Laurentiigatan alltså. Ovan tv och th: Fotgängar- och cykelövergången vid Karl XI-gatan, stockningar vid rödljus. Nedan: Rondellen Kävlingevägen – Kung Oscars väg



Hur kaotisk trafiken riskerar att bli i våra kvarter om omläggningen genomförs erfor vi i fjol då S:t Laurentiigatan på grund av gatuarbeten var avstängd för motortrafik. Den omdirigerades till Spolegatan och Kung Oscars väg, vilket bland annat innebar ett gyllene tillfälle för kommunen att studera vad en permanent avstängning i samband med spårvägsbygget kommer att innebära. Men tyvärr gjordes inga mätningar, vare sig av

buller, vibrationer, luftföroreningar eller trafikflöde. Inte heller gjordes det några studier av hur människor – bilförare, bussförare, cyklister och fotgängare – betedde sig i den uppkomna situationen eller hur de upplevde den.

Men vi som på nära håll och under längre tid kunde observera följderna av avstängningen kunde bland annat konstatera att trafiken till stor del bestod av ofta tomma regionbussar som kunde bilda ett enda sammanhängande flöde längs dessa gator; att det ideligen blev stockningar när andra trafikanter skulle ut från sidogatorna; att luften påtagligt försämrades; att barn på väg till Lerbäckskolan och Kommunala musikskolan fick en farligare skolväg och att cyklisterna trängdes hårt av den tunga trafiken, särskilt i rondellen vid Kävlingevägen.

Med tanke på de många negativa konsekvenser som avstängningen medförde finner vi det djupt beklagligt att kommunen nu planerar utifrån förutsättningen att bara spårvagnar, cyklar och behörig trafik kommer att få använda S:t Laurentiigatan, detta trots att det tidigare om och om försäkrats att där ska vara blandtrafik.

I broschyren Spårväg Lund-ESS fick lundaborna 2013 veta att ”*spårvagnar ska köra på egen bana, förutom på S:t Laurentiigatan där de samsas med busstrafik*”. I Riktlinjer för gestaltning Spårväg Lund-ESS från 2014 står om S:t Laurentiigatan att ”*spårområdet kommer att vara blandtrafikerat med dubbelriktad busstrafik förutom spårvagnstrafiken. Smågatsten längs tracén får spårvägen att smälta in samt ger en slitstark yta för de bussar som ska färdas här*” och detaljplanen Spårväg Clemenstorget-Bredgatan anger att ”*på Sankt Laurentiigatan kombineras spårvägstrafik med busstrafik. (...) Längs gatan prioriteras spårtrafik, busstrafik och gång- och cykeltrafik.*”

Blandtrafik var alltså en förutsättning när remissinstanser och sakägare lämnade sina synpunkter och en av detaljplanens viktigaste grunder. När denna sedan togs tillbaka skedde det, såvitt vi kan förstå, utan att det fattats något formellt beslut. Överhuvudtaget har det varit mycket tyst om saken. Ändå borde inte minst frågan om barnens och cyklisternas säkerhet fått kommunala varningslampor att blinka. Men det avgörande var tydligen att man på Tekniska förvaltningen hade upptäckt att det på grund av bussarna kan bli komplicerade trafiksituationer i S:t Laurentiigatans båda ändar samt slitage på spåren. Vi undrar varför inte detta uppmärksammades innan detaljplanen fastslogs.

Det rimliga är att lösa spårvägens tekniska problem på plats. Men i stället flyttas bussarna till andra gator som redan är hårt belastade av busstrafik, vilket kommer

att medföra hårt slitage också på dem - för att inte tala om komplicerade trafiksituationer. Längs Spolegatan och Kung Oscars väg finns till exempel åtta gatukorsningar, längs S:t Laurentiigatan ingen.

I andra spårvagnsstäder samsas bussar och också bilar med spårvagnar. Men i Lund ska den breda S:t Laurentiigatan trafikeras av som högst sexton spårvagnar i timmen samt av cyklister och behöriga bilar. Detta kan jämföras med Spolegatan som till skillnad från den lummiga S:t Laurentiigatan har hus på båda sidor med trafik alldeles inpå fasaderna. Den trafikeras nu av 4 000 fordon per dygn, varav 160 tunga. Efter en trafikomläggning blir de 6 000, varav 1 200 tunga. På Kung Oscars väg kommer antalet fordon att öka från 9 000 per dygn, varav 360 tunga, till 13 000 fordon varav 1 300 tunga. (Siffrorna från Tekniska nämnden.)

Vi finner miljökonsekvenserna av en så omfattande trafikökning oacceptabla och kräver därför:

- en miljökonsekvensutredning av den tänkta trafikomläggningen till Spolegatan, Kung Oscars väg, Britta Holmströms-, Carl Bernlunds- samt Karl XII gata. Det är till exempel oroväckande att den uppskattning av miljökonsekvenser som beskrivs i Ramprogrammet för Lund C inte stämmer överens med de faktiska värden som anges i bullerkartan för Lunds tätort 2011.
- en prövning av det nödvändiga i att alla regionbussar som stannar vid hållplats Lasarettet fortsätter till och sedan utgår från Clemenstorget. Många av dem kör tomma åt båda hållen och dessutom ofta fort, vilket belastar miljön och trafiksäkerheten. Därför bör en undersökning göras av möjligheten att göra Lasarettet till start- och sluthållplats.
- att vi får ta del av konsultfirman Rambölls utredning rörande bland annat framkomligheten för trafiken till Getingevägen via Spolegatan och Kung Oscars väg så snart den presenterats samt
- **blandtrafik på S:t Laurentiigatan i enlighet med detaljplanen Spårväg Clemenstorget-Bredgatan.**

Lund den 17 maj 2016