

20130419

Yttrande över FÖP Lund NE/Brunnshög, utställningshandling dec 2012

Först. Ett märkligt samrådsförfarande. SBK redovisar i sammanfattningar vad som yttrats av olika intressenter. Men, utan kommentarer, inget 'kvitto' för den tid och engagemang som ligger i yttrandena. SBK har tagit sig rätten att kort redovisa sin syn hopbuntat i en egen struktur. Helt ogenomskinligt ...

För egen del blev mina 1600 ord bantade till 500, visserligen med mina rubriker. Men alltså helt utan kommentarer. Jag känner möjligen igen mig på ett par ställen i de samlade kommentarerna som "Någon" eller "En privatperson".

Vad kan man nu bidra med utöver det som redan sagts (bilägger mitt förra yttrande). Är det ö h t någon mening? (Om man kan uppfatta blåshålet Brunnshög som potentiellt god boendemiljö. "En plats där det är gott att leva" som texten säger)
Jag gör en ansträngning till.

Vad har hänt med förslaget sedan i mars 2012? På planen ingenting.

Dock har Science Village bytt färg från industri till bostäder. Ev trf plats i norr har förskjutits mot SV, en liten park mot NO. SBK är inte bara 'kartans fångar' utan också sina gamla idéers.

Tre cirklar är tillkomna. Ovanpå samma planmönster som alltid. "Stationsnärhetsprincipen" markerad får man förstå (en spegling av mitt förra yttrande?).

Vad finns det för professionell utveckling av planen från de gamla skisserna? Bara i texterna. Bebyggelsemönstret är kvar, likadant. Skall man förstå detta som en illustration som skall utvecklas i kommande detaljplanering? Ni brukar ju svara så.

I texten finner man fortfarande ert "koncept" med kopplad bil-/grönstruktur i '60x60 m-rutor. (Oklar dimensionering: Är figurens vita rutor 30x30 m?) Men, "konceptet" är en sorts teoretisering som inte har mycket med bebyggelsen på planen att göra. Denna uppfyller markområdet helt enkelt. Och genom det dras en 'beställd' spårväg. Cirklarna ska få oss att tro att det var meningen från början.

När ni nu upptäckt "*stationsnärhetsprincipen*", varför gör ni inte plan av den?

ESS och Max är uppenbarligen förutsättningar. Med 'sina' hållplatser styr de upp ett kollektivtrafikstråk över Brunnshögsplatån. Ett pärlband med hållplatserna som lokaliseringsfaktor. Och med närhetsprincip tillämpad (max 5 min) blir det 4-500 m brett och med 500 m mellan hållplatserna. Med en illustrerad bebyggelse som alltså har utgångspunkt i hållplatsen. Grönstruktur faller på plats, finns utanför bandet. Kvarterens inre knyter sig till det.

Planillustrationen visar ingen sammanhängande grönstruktur. Inte som er "teoris" rutnät.

Vad har då hänt med texterna? Något bearbetade: disposition, layout, något fler "förutsättningar" redovisade. Språkbruket irriterar fortfarande.

Detta är ett planförslag. En viljeakt. Förväntas bli ett politiskt beslut, med de ansvar som följer. Denna plan skall styra, den är inte en förhoppning. Språkets form i en plan är *skall* och möjligtvis *bör*. Inte futurumformer som "kommer att", som ett trolleri ... ("spårvägen kommer att gå centralt...". Det skall den Sju, enligt planens idé och förslag). Eller uttryck som "Kan förekomma", "variera" etc. Vad vill ni att kommunen skall vilja? Vi kommuninnevånare.

"Spårvägen" är fortfarande inkonsekvent beskriven. Ibland förutsättning, ibland möjlighet. Brunnshög är inte till för att Lund skall få en spårväg. Behöver möjligen en, men alternativ finns. Brunnshög förutsätter ett högvärdigt kollektivtrafikstråk. I alla avseenden. Med vad teknik den måste trafikeras kan vara öppet, utvecklas dynamiskt över tid. Stråkets form och dimensioner måste givetvis kunna rymma en utveckling. En miljardinvestering kan inte vara en förutsättning för Brunnshögsplanen.

Inkonsekvenserna handlar också om själva planeringsarbetet. *Stationsnärhetsprincipen* innebär rimligtvis utgångspunkt i hållplatserna. Det är hållplatserna som skall ges lokalisering, bebyggelsen utformas därefter. Men texterna i planförslaget säger tvärtom att hållplatserna skall lokaliseras i en "fattbar bebyggelsestruktur". SBK är fångar i sina gamla idéer.

Bebyggelsevolymen har minskats till 2500 bostäder till år 2030, dvs ca 5000 boende. Det är då 5% av stadens boende. Miljarden tas från vardagstrafiken för övriga 95% och deras möjligheter att bidra till "nollvisionen" för koldioxidutsläppen.

Som jag påpekade förra gången är er "1 / 3-princip" ett brott mot klimatkraften. Än mer när texten inte innehåller någon framförhållning, dvs hur biltrafiken kan minskas över tid. "Balanserad biltrafik" är ett i sammanhanget egendomligt uttryck, liksom "det ambitiösa 1/3-målet" Trafikingenjörerna uttrycker sig ju också i termer av "vi har ju bilarna" vi måste bygga för dem. Inkl nya trafikplatser.

Verkar man för hög framkomlighet förefaller inte minskat bilarbete bli följden.

Lunds innerstad som kultur och miljö är en förebild skriver man . Men det syns inte i planen. Svårt att se där kanske, men exemplen vi ser i SBK detaljplaner ger inte ljusa förhoppningar. Solbjer, Råby, Norränga etc. Trafik m m pressar ut måtten i stadsrummen till miljöer fjärran från de lundensiska gaturummen.

Konsekvenser för barns uppväxtvillkor i sin utemiljö är inte genomskådligt nu heller. Erfarenheter av SBK förhållningssätt i Dpl är skrämmande. Barnkonventionen talar om lek och rekreation. Lek är förmer än rekreation, som individens utvecklingsmotor. SBK skriver "runt stadsdelen finns stora möjligheter till rekreation". Finns? Se planillustrationen. Närhetsprincip = ?. Inne i kvarteren hänvisas barnen till mötesplatser och gaturum. För leken?

Cynismerna om jordbruket återkommer som vanligt.

Klimatet, ny 'förutsättning'. Om det ges en meteorologisk redovisning av enkla statistiska uppgifter. Om förutsättningar för boende, för ett gott vardagsliv, sägs inget. Om konsekvenserna för planeringsarbetet sägs inget.

Landskapsplanering saknas för Brunshög som boendemiljö. Det skulle krävas kraftfulla åtgärder för att minska blåsten. Som skulle ge ett helst annat planmönster. I Solbjerplanen ser vi effekterna 'att tänka efter efter'. En konsekvensbeskrivning av någon på universitetet visar problem. Men det gör man inget åt. (Det är måhända för sent?).

Till sist alltså

Planförslaget är inkonsekvent i texterna och med den formella plankartan ... Så kan det inte vara. Den utveckling av planen som skulle skett efter samrådet och SBK fortsatta arbete måste göras nu.