

20140102

## Gestaltningsprogram spårväg, ärende 1 Ks 0205

Uppmärksamman av tidningsartikel, sökte jag detta digitalt på Lunds hemsida. Ingen info. På Ks endast tjänsteskrivelse. Rapporten fick jag på kommunkansliet i pappersform. 130 sidor, liggande A4.

Har ni också fått den på det viset? Då gäller förstoringsglas och envishet.

Brödtext i 8 punkter, figurtext i 6, huvudrubriker i ljusgult på vitt och brister i teckenförklaringar, gör inte rapporten lättillgänglig. (Brödtext i 8 punkter, figurtext i 6)

Ändå har projektet haft som mål bl a (tjänsteskrivelsen)

- att utformningen ska beskrivas enkelt och tydligt
- att rapporten ska vara tilltalande grafiskt och språkligt och fungera som ett kommunikationsmedel

Det tycks man ha haft för bråttom för att leva upp till. Ofärdig korrekturläsning som helhet och i detaljer (sidhänvisningar etc)

Den är daterad 13/1 -14. Ks au tog den 20/1, När fick du den? Eller har du bara fått tjänsteskrivelsen?

Kan man godkänna något så komplicerat, så viktigt för Lund, "efter information på mötet"? Inte minst när syftet är oklart. Vilken tyngd skall programmet ha? Hur skall det användas? Vad innebär "fungera som kommunikationsmedel"? För att informera/kräva?

Som det hanteras verkar detta vara en intern sak inom kommunen.

Projektet tycks nu ha spurtat i mål. Rapport 13/1. Ändå får man läsa att "gestaltningssystemet har utgjort en viktig del av förprojekteringen" och att det "har i ett tidigt skede förtydligat olika delsträckors problematik ...". Det har funnits länge? Det är bara trycket som blivit färdigställt nu? (huvudsakligen gjort av de tre praktikanterna, under stress, kan man tro när man ser till projektorganisation och till resultatet).

Hur skall man förstå detta som lundensare? Hur är det ställt med vår insyn, vår delaktighet i vägen mot framtiden? Med politiskt ansvarstagande? Med kvalitetskontroll?

För oss lundensare har det inte hörts något om detta sedan informationsmötet 29/5 -13. Då möttes de stackars tjänstemännen av fnitter, skratt och ilska inför något som upplevdes som anakronistiskt, att man löpte händelserna långt i förväg, med dessa detaljresonemang. De hade knappt börjat tänka.

Detta om proceduren. Till rapporten.

Den inleds med "Snart kommer Lund vara den första staden i Sverige i modern tid med en nyetablerad spårväg." Kan man tydligare uttrycka hur prestigefyllt spårvägsbegreppet blivit. Det är sedan länge en verklighet, oavsett ... Detta programarbete har tagit spårväg för given. Så skall det bli.

Betr spårväg som bästa alternativ för att lösa angelägna behov av utvecklad kollektivtrafik har jag utvecklat detta i yttrande över detaljplanerna. Om ekonomi, om miljö och om funktion, och om sträckningen och dess detaljer. Och lär återkomma till detta.

Grundläggande är att det är alla lundensare som behöver väsentliga förbättringar.

Bn uttryckte det effektivt i direktiven till översiktsplan 2010. Den skulle utgå från gena, effektiva kollektivtrafikstråk – att bygga kring...

De resurser man är beredd att lägga på kostsam spårväg kunde räckt långt till kollektivtrafiksystem för hela Lund, alla lundensare. För miljön, för klimatet. För ett morgondagens Lund att vara stolt över.

Vidare "gestaltningssystemet kommer användas som underlag och vägledning och även fungera som ett kommunikationsmedel om hur gaturummet kommer förändras och se ut" (har vi slutat använda 'att' i kommer att?)

Om programarbetets trekläng "estetik – funktion – trafiksäkerhet". Den ingår givetvis i all gestaltning. Men har inte fått påverka linjesträckningen. Den är färdig.

Den utmärkta tesen, arkitektur är *ett estetiskt organiserande av praktisk verklighet* har halverats.

Programmets detaljinnehåll har jag läst igenom (med förstoringsglas). Tiden räcker inte till

Att yttra sig över allt det. Några reflektioner:

Cykeltrafiken i anslutning till sträckningen är inte tillräckligt genomtänkt. Den är redovisad på planerna, men inte konsekvenserna.

Programmakarna förutsätter disciplinerade cyklister. Kan man göra det i Lund?

Det är glest mellan överfarter för cyklar. Laglydigt beteende ger ibland långa omvägar för att korsa stråket. Resultat: cyklar på tracéerna.

Är hela programmet ett önsketänkande?

Som hela Brunnshögsplaneringen. I vart fall visavi den skånska blåsten. Brunnshög ligger på Romeleåsens krön. Fullt vindtryck.

S Esplanaden är 26 m bred med mycket träd, ändå blåser där rejält – på 35 m höjd. Brunnshög ligger 50 m högre. Nya Esplanaden som stråket kunde kallas är lika bred och mycket bredare.

Och vänder sig dessutom mot sydväst, dominerande vidriktning. Med vindtunneleffekt.

Detta har planeringen helt bortsett ifrån, även detta gestaltungsprogram.

Frågan hur kan vindarna bromsas, avlänkas? Hur anpassar man sig till naturkrafterna?

Vad kommer de stora och höga byggnadsvolymer att göra med vindströmmarna? Har någon tänkt på vindtunnelprov för konsekvenser och anpassning?

Därtill: Direktiven för Lund NE hade som tungt villkor att anpassa det nya till innerstadens karaktär – i gaturummens mått tex.

Vart har det tagit vägen? S Esplanaden är exceptionell. Det är innerstaden som avsågs. Där har vi andra mått. Där har vi gatusystem med gammal logik.

Jag förutsätter att detta program återkommer i offentligheten. Som det nu är framstår planeringen som ett gyckel med demokrati och kvalitet