

Yttrande över

Fördjupning av översiktsplanen för Källby i sydvästra Lund samrådshandling

Om förutsättningarna

Målbilden för området är *"Höje å stationsområde – en förtätad, naturnära och historisk livsmiljö för boende, verksamma och besökare"*. -- Bygg blandad stad utifrån stationen, Utveckla och prioritera Höjeådalens friluftsliv och naturvärden, Etablera aktivitetsstråket mellan Arenan och Källbybadet.

Är järnvägsstationen en given förutsättning? Den kostar kommunen långt över 100 Mkr. Till vad nytta? En station som Gunnesbo eller Stångby? Här med en lokalbusslinjehållplats 200 m bort (som från spårväghållplatsen till centralblockets entré).

Översiktsplanen gör inget av denna potential. Station Klostergården görs inte till en knutpunkt som avlastar Lund C. ÖP saknar kollektivtrafikstruktur, är inte intresserad av annat än spårvägen, kollektivtrafiken i övrigt är förgivettagen. Lundaborna (nästan alla) får nöja sig med de gamla lokaltrafiklinjerna (något förlängda) som Skånetrafiken driver (och stryper).

Lokaltrafiken måste vara den struktur som ÖP utgår från för förnyelse och utveckling. "Effektiv" som gamla direktiv uttryckte det, liksom "att byggande ska ske kring hållplatserna". Kommunen måste ta tillbaka makten över den (som lämnades 2011).

Den är ett verktyg för lundabornas vettiga vardagsvillkor, för klimatkampen, minska bilanvändningen.

Denna plan, Källby FÖP, visar heller inget av potentialen. Stationen är bara en hållplats att bygga kring. Med tveksam vardagskvalitet. Planen visar ju att avståndet 400 m (fågelvägen, verkligt ca 550) täcker en del av planområdet. Övriga har mer än 7 minuter till stationen – 5 minuter en kvalitet för bekvämlighet och vilja att åka kollektivt. 5 minuter gäller friska och olastade – fördubblas snart. Jmf Serviceutredningen 79-84.

Billigare och bättre att bygga på utvecklad lokaltrafik – alla närmre hållplats. Finns i öster, ny i väster. (FÖP skriver (s 36) att det finns tre stadsbusslinjer till området. Vilka mer än linje 1?)

Stationen kan också störa det nödvändiga arbetet att väsentligt förbättra Lund C med tunnelstation (den får inte längre plats på mark).

Enligt Kommunens Grönprogram ska det finnas ett grönt stråk mellan stadsparken och Höje å med påpekandet att det behöver förstärkas/nyskapas mellan Arenan och järnvägen. 'Det gamla lagas'.

Det följs upp i FÖPs text (s 43), men är inte noterat på plankartorna (alt 1,2)

Grönprogrammet: "Stråken är viktiga för att ge människor möjlighet till att motionera eller transportera sig i gröna miljöer och fungerar som spridningsvägar för stadens djur och växter. För att stråken ska bli sammanhängande är det viktigt att större barriärer överbryggas."

Stråket utmed järnvägen är det enda som knyter innerstaden, stadsparken med Höjeå med de kvaliteter som grönprogrammet anger. Att komma ner till ån omgiven av grönt i princip hela vägen.

Att stråket saknas på kartorna är säkert ett uttryck för konflikterna med konkurrerande ambitioner. Ett "aktivitetsstråk" är noga beskrivet och redovisat (s51), men motsvarande saknas alltså för grönstråket. Där läggs snabbcykelstråk och verksamheter eller bollplaner (alt 2 resp 1) tryckta mot järnvägen för att ge plats till bebyggelse utmed Västanvägen (aktivitetsstråket).

Det bör kunna säkras en 'grön tunnel' utmed järnvägen hela vägen, t o m ovanpå förlängda Nordanvägens tunnel under järnvägen och motsvarande om Sunnanvägens förlängs.

Ett snabbcykelstråk har inget med den gröna, lugna upplevelsen göra. Lagg det i Västanvägen och dess förlängning ned till befintlig bro över Höjeå. Aktiviteterna väster om och cykelstråket öster om vägen.

Staffanstorp

" Lunds och Staffanstorps kommuners politiker och tjänstepersoner har under 2017 och 2018 i en serie workshopar arbetat fram en gemensam målbild och strukturbild för Höjeå området samt definierat viktiga samverkansfrågor." (s 6), Detta har tydligen Staffanstorp övertolkat, i Lund saknar det bredare demokratisk beredning och förankring. Det kan konstateras att denna FÖP inte tagit utgångspunkt i Kf beslut 181011 om ÖP18, att inte ha bro över Höjeå. Planen är diffust formulerad med åtskilliga öppningar för exploatering söder om Höjeå, bl a:

" Förslaget visar också en entrégata i Högbovägens förlängning och möjligt läge för en ny entrégata till området, från väg 108, Staffanstorps kommun och över Höje å." s 3

" Fördjupningen visar vidare att en ny väg, från Staffanstorp och väg 108 och över Höje å kan, om och när den i så fall blir aktuell, utformas som entrégata till området och inte för genomfart till Lunds centrum ..." s 9 Visad på karta och i text s 7.

" Lunds översiktsplan innehåller ett reservat för en ny vägdragning mellan Källby och väg 108". S 30 Det gör den alltså inte.

" Tänkbara lägen för var en gatukoppling kan korsa Höje å har studerats ... bild visar "Koppling för biltrafik, ny" väster om järnvägsbron s 31

" En attraktiv gång- och cykelkoppling mellan Källby och stadsutvecklingsområdet söder om ån i Staffanstorps kommun är angelägen för att knyta ihop bebyggelsen och för att erbjuda de boende söder om ån en bra förbindelse till Klostergårdens station." s 34

Planförfattarna har en egen agenda.

Kommunen, Ks, BN, TN, KK har nu backat från de slutna samtalen, diplomatiskt, men klart. Samtalen endast arbetsmaterial, ingen bilbro över ån, inte bygga igen det öppna landskapet och man uppmanar Staffanstorp att tillsammans med Lund skapa ett kommunalt naturreservat av hela Höjeådalgången, båda sidor av ån. Flackarpsplanens argument att bygga "stationsnära" är inte hållbart. Avståndet till stationen är obekvämt långt, ger ett bilsamhälle. Att 'byarna' ger luckor "ett grönt ramverk" att uppleva utblickar och jordbrukslandskap genom, är dålig retorik. Där, skriver de på annat ställe, ska det planteras för byarnas rekreation. Väggar. Staffanstorp behöver inte bebyggelsen för egna behov, det är blott en affär för ökade skatteintäkter.

Avstå från järnvägstationen så är konflikten löst.

Höjeådalgången är ett av kommunens viktigaste natur- och rekreationsområden, innerstadens enda inom räckhåll.

Har planförfattarna tagit det nyvaknade intresset för dalgången till sig? Den har ju varit förgivettagen. Det är när hoten kommer man lyfter blicken.

Dalgången är ett rum att röra sig i, och att vistas i. Dalgången är primärt det stora rummet under himlavalvet, av och till med mindre rum i, gröna rum. De långa utblickarna söderut är nödvändiga för rymden. Att vara i Højeådalgangen är att vistas i mikro- och makrokosmos samtidigt – vilket, beror på vad man fokuserar. Att hantera dalens väggar väl är primärt. Det gäller att inte urbanisera dem, sterilisera dem – vara 'icke grönt'. Riksbyggens påträngande, aggressiva gavlar, är det dåliga exemplet, liksom det kommande bygget vid St Larsbron, en stor glasfasad med välklippt gräsmatta framför, som upplevelse norr gångstråket som sedan går under bron.

Det stora rummet kräver distans och underordnade objekt i kanterna.

Højeådalgångens förgivettagenhet har inneburit eftersatt och omedveten skötsel.

Resultatet får inte skymma de kvaliteter som kan vara och kan åstadkommas.

Betr förtätningens alternativens bebyggelseförslag

Är marken tillgänglig? Vi som yttrar oss vet inte. Vi ser, liksom i Västerbroområdet att stora delar är bebyggda med verksamheter ... Har de intresse att flytta på sig? Blir det i Lund? Vart?

Förslagen till förtätning utanför själva Källbyplanen är tuffa. Dels tar man viktig grönmark, dels är man hänsynslös vid förtätning av Klostergårdskvarterens sydsida. Att ta parkeringshusen är väl OK, men att tränga sig på låghusdelarna är grymt. Två grönytor borde strykas. Dels den i korsningen St Larsvägen och början på den gamla tänkta södra ringleden – en pocketpark och landmärke. Dels den sneda korsningen Stattenav/Ringv mot infarten till Stadsparken och Høgevallsbadet som naturligtvis hör till stadsparkens gröna volym och behövs i Ringvägens stadsrum.

Stadens entréer är viktiga för identiteten . De är också ett riksintresse MB 3:6 Som planerna ser ut tycks resultatet vara att tågen plötsligt åker in i en tunnel med fasader tätt på, kanske planen ska tolkas så, att de kör in mellan två markörer. Torn?

Är det Lund?

Det är till sist en FÖP på 64 sidor. Stora och många ord för en tänkbar, långsiktig bebyggelseutveckling med 3000 bostäder

Att bygga här är väl en lämplig plats när väl kommunen kommer åt marken. Att bo vid Højeådalen är ju en höjdare. Men med stora krav.

Mvh



Lennart Nord
arkitekt SARMSA