

Yttrande

01 05 23

ny P-anläggning i Lunds sydöstra stadskärna

Så heter en rapport som gjorts åt kommunen av konsulterna Travia och Tema. Dessa preciserar sig genast med "*att finna bästa läge och principutformning av en ny P-anläggning ...*". Det är bra. Var och hur. De fortsätter i inledningen med att redovisa de direktiv de uppfattat sig ha fått. Det är också bra. Vad är det för beslutsunderlag som politikerna i Lund vill ha?

Jag återger deras inledande sammanfattning här för att jag sedan tänker använda mig av den

"Riktlinjer för utbyggnad av parkering i stadens centrum har formulerats av både tekniska nämnden och byggnadsnämnden ... sammanfattar de viktigaste direktiven ..."

- göra en utredning utifrån *helhetsperspektiv* på trafik och miljö.
- redogöra för tillgänglighet, trafiksäkerhet, miljöaspekterna, tidsplaner och konsekvenserna för handel, även under byggnadstiden.
- utreda byggnationen av ett *nytt P-hus* i kv Blekhagen, kv Galten eller Mårtenstorget.
- även studera *andra alternativ* i eller i nära anslutning till stadskärnan.
- studera *nollalternativ*.
- studera ett alternativ med *infartsparkering* utanför stadskärnan i söder och öster. "

Detta är alltså ett citat. Jag har bara spaltat upp det ytterligare och markerat nyckelord. Språket får författarna stå för.

Till detta lägger de:

"Utöver nämnda riktlinjer har analys och förslag tagits fram med målsättningar som god stadsbild, grön innerstad, lättorienterat trafiksystem, oförändrat kollektivtrafiksystem, minimerade kostnader och problemminimerat utförande m. m." citat sid 3, överst.

Utredarnas egna ambitioner således?

Jag anser att utredarna *inte har fullgjort sitt uppdrag*. Jag söker förgäves efter alltför mycket av det som utlovats. Redovisning och slutsats är så tendensiös att jag frågar mig om orsaken. Är det uppdragsgivaren som vill ha P-hus i Galten och en utredning som kommer fram till det? Dvs med svaret givet på förhand. Eller tror utredarna att det är så? Eller är de så dåligt insatta i hur en demokratisk beslutsprocess fungerar? Tror de att det är deras tyckanden som efterfrågas? Deras "Sammanställning av för- och nackdelar" (sid 39) är ett under av godtycke och med åtskilligt av direktiven uteslutna.

Deras rekommendation är illa underbyggd. Låt mig visa på några av bristerna. Jag använder mig av direktivens struktur. En kommentar till den dock:

Uppdraget att "redogöra för tillgänglighet, trafiksäkerhet, o s v", har två perspektiv. Dels innebär det att redogöra för utgångsläget, *hur det är nu*. Och vad som behöver förbättras t o m. Dels är det *konsekvenserna* av utredarnas olika förslag ur dessa olika aspekter.

Det första perspektivet måste givetvis klaras av först. Det är *nödvändigt* för utredarna att *ta reda på hur det är* och att *visa upp sin tolkning* för läsaren (beslutsfattarna).

Det andra perspektivet, *hur det blir*, kommer alltså sist.

redogöra för tillgänglighet, trafiksäkerhet m m, som förutsättningar för uppdraget

Vi får ingen annan sakinformation än en bild av befintliga P-platser, kända förändringar (från 775 år 2000 till 994 år 2010(?)) och trafikflöden på huvudgatorna (årsmedeldygn). Till det några mycket enkla och grova översiktskartor samt några allmänna uttalanden om "dagens trafik- och parkeringssituation" som att "Lund har ett fungerande p-ledningssystem" och att "många gator har begränsad framkomlighet".

Ingenting visas av handelns struktur i stråken, inget om rörelsemönster och målpunkter, inget om gatumiljön och dess kvaliteter (mötesplatser, visuella och kulturella förhållanden), inget om riskerna i den ... Listan kan göras lång.

Över huvud taget är vare sig "tillgänglighet, trafiksäkerhet eller miljöaspekterna" problematiserade. *Hur är det*, är inte synliggjort. Man resonerar allmänt och "ostrukturerat" utifrån ett givet anspråk på fler p-platser. Man säger att tidigare utredningar "visat att det saknas ca 600 platser i stadskärnan". När och varför? Vem som föreslår att 3 - 400 av dem anordnas i Mårtensstorgets omgivning framgår inte.

Att inte biltrafiksystemet studerats mer är med utredarnas hållning helt obegripligt.

Framlagda alternativ förutsätter alla att strategiska knutpunkter klarar ökad belastning och förändring ur trafik- och miljösynpunkt. Kvaliteten härvidlag måste bedömas samtidigt. Då måste både de och vi veta utgångsläget. (Bankg/S Esplanaden är nämnd men knappast problematiserad. Återkommer till det.)

Handeln som är den krävande parten här (indirekt själva uppdragsgivaren känns det som) blir heller inte beskriven på något gripbart sätt. Man hänvisar visserligen till tidigare utredningar, men de kan inte förutsättas vara kända - sammanfattningar tack. Att bara orera med vaga hänvisningar är oförskämt. Dessutom måste handeln rimligtvis ha synpunkter på förhållanden under byggnadstiden och tidsplaner - att behandlas som förutsättningar.

Att ta reda på *hur det är*, är också att beskriva *nollalternativet!* I utredningen har detta fått en rubrik under "framtida parkeringslägen och gatunät". Där sägs emellertid inget annat än att dagens besvärligheter kvarstår och att om inget görs så begränsas möjligheterna för utveckling och minskar attraktionskraften i konkurrens med externa köpcentrum. Ett resonemang mer hemma under rubriken nedan. Det gäller också resten av utredningens inledande framställning. Där resoneras kring sökvägar, argumenteras mot LundaMaTs och sammanfattas (redan här!) att kv Galten är föredra. *Ett nytt genombrott* smygs dessutom in i texten, från Ö Mårtensgatan genom kv Östertull och Galten till Bankgatan, utan illustration och preciseringar. Nämns bara i förbigående, utan diskussion om vad man skulle vinna och förlora. Varför?

helhetsperspektiv på trafik och miljö

I stället för att ge beslutsfattarna och oss läsare möjligheter att se *effekterna* i större sammanhang har utredarna tagit på sig att ytterligare argumentera för behov av ökad biltillgänglighet för handeln i Lunds innerstad. Men det ingår inte i direktiven för uppdraget. Det är ju redan klart! Det är beslutsunderlag man bett om, att visa på möjliga lägen och deras konsekvenser. Besluten kommer sedan. Utredarna får hålla sig till sin roll. Annars måste vi debattera allting hela tiden.

Utredningen upprepar med stor envishet och liten variation att biltillgängligheten måste förbättras för att Lunds stadskärna skall kunna konkurrera med externa köpcentrum. Sågs det tillräckligt många gånger blir det väl sant. Det är enfaldigt. Lund är Lund och kan inte jämföras på det sättet. Lund är stadsmiljö & handel och skall utveckla sina kvaliteter. Vilket externcentrum kan matcha dem? Så, varför mer trafik? Varför mer parkering? Blir handeln och staden verkligen bättre då? Var ligger problemen? Det diskuteras inte. Är det inte så t ex att hyressättningen är ett mycket större problem för stadskärnans utveckling? Leder då inte bättre biltillgänglighet till ännu högre hyresnivåer?

Vidare, frågar man sig vad deras målsättningar: "god stadsbild, grön innerstad, lättorienterat trafiksystem, oförändrat kollektivtrafiksystem, minimerade kostnader och problemminimerat utförande m. m." står för.

Vad är "god stadsbild, grön innerstad"? Svar vore en god plattform för beslutsprocessen. Men inget mer substansieellt sägs än att stadsmiljön påverkas och grönytor tas i anspråk. Vad det innebär sägs det inget om. *Grön innerstad* är annars ett problem av jämförbar dignitet med parkerandet – och konkurrerande med det. Med en m²/inv är allmänna grönytor en kolossal *bristvara* i innerstaden.

Barn i innerstad-projektet (som det inte refereras till) drev frågan om barns *uppväxtvillkor* här för ett drygt decennium sedan. Det är inte mindre angeläget nu. Utredarna har ju 'förstått' att det "innanför den innersta ringen finns även gammal bebyggelse som företrädesvis nyttjas som bostäder" (!) Det bör tydligen påminnas om att innerstaden byggdes om i hög grad åren kring 1980. Nu bor här 8.613 personer varav 844 barn (-15). Direktiven för denna ombyggnad var att det skulle vara samma fördelning på storlek och upplåtelseformer som i förort – alltså med stort inslag av familjebostäder. Grönytorerna i Galten är en resurs, som de är och än mer med deras utvecklingsmöjligheter. *Barn i innerstad*-projektet som såg kvarteret Galten som en *mötesplats* för innerstadens boende, vid skolan, argumenterade för en 7-15 skola och stadsdelspark i kvarteret. Med goda skäl. Miljöpartiet satte krokben för idén. Barnens *skolvägar* genererar konfliktpunkter med biltrafiken som påverkas av P-hustrafiken.

Galten framställs i utredningen som det minst problematiska alternativet. Men då är den här dimensionen ö h t inte redovisad, än mindre beaktad! (Argument som att kvarteret behöver slutas, anpassas till stadens kvarterformer kan lika gärna tillgodoses med träd som med hus.)

Målsättningen "*lättorienterat trafiksystem*" är mer behandlat, när det gäller biltrafiken. Men ändå mest som allmänna krav. Idéer framförs om bilfri södersida av Mårtenstorget och genombrott söder därom... Men några bilder av alternativa trafiksystem får vi inte.

Och vad innebär "*oförändrat kollektivtrafiksystem*"? Är det inte givet att det skall utvecklas, förbättras? Är det inte en allmän målsättning att öka attraktiviteten i kollektivtrafiksystemen med ökad turtäthet och kortare restider? Vad får det för konsekvenser i de gaturum som utredningen hanterar? Utredarna väljer att utgå från oförändrat! Men alternativet Galten kräver flyttning av bussterminalen där. Ställda inför det antyder man först: all busstrafik i Botulfsplatsen, sedan backar man: "... svårt att hitta tillräckliga ytor för dessa linjer ...". Kvar står, hur? Det lämnas därhän med kommentaren att "någon alternativ lösning inte hittats" (något de glömt i slutsatserna!).

"*minimerade kostnader och problemminimerat utförande m. m.*". Mot bakgrund av utredningen i övrigt undrar man vad beräkningarna är värda. Kan man lita på dem? Kan man fatta tunga beslut på dem? Några referenser finns inte. Kostnadsexempel från utförda anläggningar, eller kostnadskalkyl för tillbyggnaden av konsumparkeringen t ex.

utreda byggnationen av ett nytt P-hus

Direktiven pekar ut lägen i kv Blekhagen, kv Galten och Mårtenstorget som tänkbara resurser. Utredarna skall visa på hur det kan ske och konsekvenser av detta. Gör man det?

kv Galten och Mårtenstorget har utredarna intresserat sig mest för. De visar ett par äldre förslag men har lagt krut på att utveckla något bättre(?) själva. Deras skiss för Mårtenstorget antyder omsorg om torgytan, men ställer en nedfartsbyggnad framför Saluhallen "som bör ges en lätt gestaltning med stål och glas.". Kan man tro att opinionen lättare accepterar den än Kirkebys tegelkonstruktioner? För Galten visas inga tidigare förslag. Man nöjer sig med sina egna alternativ.

Kan Lundaborna leva med stora hål i marken i många år? Kan handeln det? Har man tid och råd att vänta så länge – om det faktiskt är nödvändigt med dessa p-platser (vilket jag inte tror)? Kommer man in i/ner i P-huset på ett för trafik och miljö acceptabelt sätt? Tål korsningen Bankgatan/S Esplanaden ökad trafik? Den två sista frågorna är helt avgörande givetvis. Kan de inte bejakas av utredningen så måste alternativen uteslutas! Åter slirar utredarna på saken. De säger å ena sidan att "under dimensionerande timme antas ca hälften av de 300 platserna byta bil, dvs 150 bilar kör till p-huset och 150 kör därifrån." (sid 15) Alltså en bil per 24 sekunder i genomsnitt i vardera riktningen. Å andra sidan skriver de (på sid 33) att i "... ett traditionellt p-hus är in- och utfartstid ofta är längre" än "... ca 1,5 min", dvs 90 sekunder! Uppgifterna illustrerar ett problem som inte är behandlat / redovisat. Finns teknik för att checka in resp ut en bil på mindre än 20 sekunder? Hur hanteras stopp? Och tål trafiksituationen utanför ett flöde med tre bilar per minut in och tre ut? Fler stötvis.

Lika viktigt är att knutpunkterna i gatusystemen fungerar med ökad trafik. Den enda punkt som avhandlas är korsningen Bankgatan S Esplanaden. Här konstaterar de att "korsningen kan upplevas som besvärande av trafikanterna". Då bygger deras beräkning på oförändrad trafik med tillägg för trafik alstrad av ny p-anläggning (300 pl) samt justerad efter en kompletterande räkning en halvtimme en sommareftermiddag (10/8 17.10-17.40). Hur blir det då resten av året? Och med ökande busstrafik? Med 15% mer trafik än i deras beräkning så är "belastningsgraden 1,0", dvs teoretisk kapacitet uppnådd. Därefter "växande köer". Innan också, vid frustrationer. Hur kan man blunda för detta problem? Konsekvensen är att S Esplanaden måste byggas om – i efterhand, när man inte har något val längre.

kv Blekhagen är mindre problematiskt, men det påpekas att även här är det risk för långa arkeologiska studier. Inte heller här är trafiken studerad. I gaturummet utanför (med konsum-parkeringens trafik) och knutpunkterna Vallgatan/Dalbyvägen och Ö Mårtensgatan/Laboratoriegatan. I kv Blekhagen diskuterar de "mekaniskt p-hus", med för- och nackdelar. Men släpper sedan idén. Den provas inte någon annanstans.

även studera andra alternativ i eller i nära anslutning till stadskärnan,

Det är inte gjort. Dock nämns "Gröna Konsum i kv Brunius" Det "har rätt läge, men kan inte kompletteras tillräckligt för att täcka P-behovet. Utbyggnad av 60 bilplatser planeras, se fig" Ett passivt konstaterande. Om andra lägen för P-hus diskuterats så har det inte lämnat några spår i texten, inte ens på någon bild. Ändå finns det fler, även om de inte är lika uppenbara. Vid Dalbyvägen mitt emot Landsarkivet; kv Grynmalaren; mittremsan S Esplanaden; kv Margretedal är alla onekligen resurser men med mer eller mindre starka motargument. Men det har utredningens tre lägen också. Och: har det diskuterats att gå in under stan med tunnelsystem eller motsv, dvs slippa gropar och arkeologiska undersökningar? Befängt? Några uppgifter om grundförhållanden finns inte i utredningen.

Mest oproblematisks tycks *möjligheten ovanpå Konsum* vara. Problemet här är att kunna växla perspektiv – från Konsums eget till stadens. Konsum vill bygga ut med 60 platser, stadsplan är på gång. Men där finns utrymme för mer än 200 i stället, så vitt jag kan bedöma. Med två nya plan i stället för ett och med överbyggd lastgård. Lite svårare tekniskt kanske och med större inverkan på gårdsfasaderna i söder och väster. Plats alltså för 350 bilar (550 med Blekhagen). Men klarar man det i gaturummet och i korsningen Vallgatan/Dalbyvägen? Konsumläget har också fördelen att inte kräva arkeologiska undersökningar.

studera nollalternativ

Direktivets dilemma: avses nu eller efter utveckling av bef p-situation. 775 eller 994 platser? (inkl +60 ovanpå Gröna Konsum) Hur stor del av affärernas omsättning motsvarar detta

tillskott av drygt 200 platser? 25% som det ser ut, eller är bilandelen av kunderna så liten att betydelsen är försumbar? Utredningen ger inga svar på sådana frågor. Kan man i stället gå LundaMaTs väg och minska antalet kantstensplatser? Kan man öka turtätheten på bussarna? Kan man kompensera för Lundalänkens förskjutning av tyngdpunkten i kollektivtrafiken västerut? m m, m m.

Nollalternativet är inte studerat.

studera ett alternativ med infartsparkering utanför stadskärnan i söder och öster

Studien är ett skämt. Hänvisar till en blandning av lyckade och misslyckade projekt med slutsatsen att det inte går, börjar t o m avsnittet med *kursiverat citat* av Detaljhandlutredningen -96 som rekommenderade att avstå från park&ride.

Skall direktivet tas på allvar, innebär det givetvis en någorlunda konkret genomgång av tänkbara tekniker i fordon och system. Och ett försök att hitta förutsättningar för dem i den lundensiska miljön. Hur bra kan park&ride-kunderna komma in i stadskärnan i förhållande till hela butiksutbudet? Hur otvunget komma ut ur butik och in i fordon, mer eller mindre lastade, och sedan in i sin bil. Vad är det för slags fordon som kan lösa det i lundagatorna? Tätt nog och bland cyklar, fotgängare och serveringar. Som 'Gröna Linjen' i Augustenborg, eller ännu mer småskaligt?

Det är något annat än den adresskarta de visar.

redogöra för tillgänglighet, trafiksäkerhet m m, som konsekvenser ...

Det som utredningen redovisar som slutsatser, sammanställning i en matris och med rekommendation. Sammanställningens innehåll är då hämtad från slutsatser under varje alternativ uppdelade på + och - faktorer.

Vad sägs då om det direktiven begärde? – och vad är åtskiljande för alternativen?

Om tillgänglighet, inte mycket. Blekhagen anses ligga mer perifert, Mårtenstorget centralt med fler ganska givna kommentarer ... Utredarna tycks inte fästa så stor vikt vid detta. Hur man kommer in och ut kan kanske anas av skisserna. Var ligger ambitionsnivån?

Om trafiksäkerhet ingenting.

Om miljöaspekterna knappt något. Det är plus om man inte kan se p-anläggningen. Varnar för att Blekhagens baksida är en känslig miljö. Färre bilar ger bättre miljö. Negativt om man tar grönområde i anspråk.

Om "tidsplaner" sägs i princip detsamma om alla alternativ: 1,5 år (med div förbehåll) samt att "... urgrävning kommer att ta lång tid och kosta åtskilliga miljoner".

Några konsekvenser för handeln redovisas inte, annat än under byggnadstiden, där lång grävtid nog framställs som stor nackdel. Spelar det någon roll för handeln, för handelsidkare vilket alternativ man väljer?

Man har i utredningen valt att använda andra faktorer. Blir mer sagt så?

Sammanställningens matris saknar alltså nollalternativet och andra alternativ än de tre. De faktorer som ingår är

Läge, trafik, stadsmiljö, handel, upplevelse, övriga effekter samt ekonomi

Läge: positivt värderat utom för infarts-P

Trafik, tvärtom: trafik i princip negativ, infarts-P blir då positiv

Stadsmiljö handlar då om synlighet som sagt: Osynlig P och färre bilar ger positiv värdering, skalskillnad och minskade grönytor ger negativ.

Handel: Närhet positiv. Mårtenstorget och Galten får +, Blekhagen -. Är skillnaden så stor?

Upplevelse handlar endast om negativa värderingar: otrygghet i garage och byte mellan bil och buss vid infarts-P.

Övriga effekter: värderar utgrävningar negativt (men bara för Mårtenstorget) Annars är det plus för många p-platser, minus för färre.

Ekonomi: är genomgående markerad som nackdel. Ingen bäst? Galten är ju billigast per p-plats. Är det så att alla är oacceptabelt dyra? Det framgår inte.

Efter detta för de in ett perspektiv till: samordning av Galten och Mårtenstorget på ett sätt som egentligen avfärdar allt tidigare. Detta är deras rekommendation. Här skall man börja nästa utredningsetapp: "Fortsatt arbete", sid 41, före och efter. Är besluten redan fattade?

Detta värderande görs utan saklig grund, "inga kvantifierbara jämförelser har kunnat göras" säger de. Så kan det givetvis vara. "Rekommendationen baseras på *respektive alternativs förutsättningar*". ...och konsekvenser får man väl tro. Men utan problematisering, utan att klargöra vad man har att utgå ifrån och vad som är önskvärt, så blir det som i denna utredning. Snackigt, svajigt, tunt och osynligt... .. och med ständiga språkfel. Irriterande. Hur ser beslutsfattarna "respektive alternativs förutsättningar"? Det är problemet med denna utredning. Man måste tyvärr konstatera att den inte tillför något nytt. Inte mer än att dess blotta existens möjligen kan bidra till offentlig debatt, till att vidga beslutskretsen.

Till sist en egen summering

Mårtenstorget är uteslutet för den långa byggtiden och konsekvenser av den.

Galten är utesluten för den gröna innerstaden, skolan, barnen, innerstadsboende och stadskärnans kvalitet ...

Blekhagen är inte tillräckligt utrett. Klarar man trafiken i Laboratoriegatan? Tid tar det. Storleken räcker kanske, annars kan man väl gräva ner sig några plan till. Läget är mer perifert säger man. 50 meter längre från Mårtenstorget än Galten (men lika långt från McDonalds). Är det avgörande?

Infartsparkeringen har inte blivit något alternativ och andra lägen för ett p-hus är ö h t inte diskuterade - inte ens det ganska uppenbara med större, offentlig parkering ovanpå Gröna konsum, möjligt att åstadkomma på kort tid. (men trafiken i Laboratoriegatan ett problem).

När så inte nollalternativet behandlats är *underlaget för beslut helt otillräckligt*.

Och till sist. Till mina påpekanden om tydlig problematisering:

Vilka uppoffringar kan och måste man göra för att nå goda mål? Den frågan måste ju ställas till alla intressenter i beslutsprocessen. Den frågan är vidare än att mark måste uppges.

Vill man ta tre, fyra års 'bombhål' för att få det bättre efteråt? Vill man ge upp en stor del av innerstadens grönytor? Vill man satsa på stadskärnans karaktär som magnet för fler kunder, även om 'närstående' så länge skanderat om 'mer bilar'? Kan fastighetsägarna förmås att minska aptiten?

När man ställer sådana frågor måste naturligtvis alla veta vad man talar om, ha en någorlunda gemensam kunskapsbas - om inte värdegrund. Det har utredningen alltså inte bidragit till.

Lennart Nord