

Yttrande över fördjupad öp Linero

070228

Lund envisas med att vidga periferin. Staden rinner ut i en allt större stekpanna. Måste det vara så?

Varför blir det så? Är det helt enkelt så att vi är kartans fångar. Gör som man brukar. Vidgar det man har.

Hur är det att bo i periferin? Vad identifierar man sig med som lundabo, vad berättar man för andra? Lund är Lund är Lund. Innerstaden är Lunds själ. Där bor ca 10.000. Utanför bor 80.000, i 'vanliga' bostadsområden, men alla ändå i Lund, har den gamla staden som identitet.

Hur blir det att bo i Lunds tillkommande periferi? 20-25 min till centrum på cykeln - i ur och skur. En timmes rask promenad - för den som kan. 30 min hemifrån till Botulfsplatsen med buss. Bor vid en gata som alla andra, kanske med utblick över åkermarken
- tills också den blir bebyggd.

Det nya stänger som alltid in den tidigare periferin.
Måste det inte vara så? Staden växer ju.

Vad är kvalitet? Kvantitet är viktigt för den bostadssökande, men räcker givetvis inte för den kräsne. Borde inte räcka, skulle inte räcka om man visste vad man skulle kunna välja mellan. 'Stadsmässigt' i periferin, utmanglat. Är det kvalitet? Vad är stad? 'Cykelavstånd'. Vad är det? Kvalitet? 'Fungerande grönstruktur', hur då? Vad för kvaliteter finns inom räckhåll för dem som bor vid 'grönstrukturens' stråk och för dem som bor längre in i kvarteren. Generellt: är det möjligt att åstadkomma goda levnadsvillkor med förlängda system i en växande 'stadskropp'? Hur länge?

Men finns det alternativ? Återkommer till det nedan. Jag fortsätter först med hjälp av några målformuleringar jag plockat ur förslagstexten:

"Bebyggelse förläggs längs kollektivtrafikstråk med spårburen trafik. Stråket Lund -Dalby planläggs när förutsättningar föreligger."

"Lunds stad byggs ut inom cykelavstånd, goda lägen för lokal och regional kollektivtrafik prioriteras."

"Den bästa åkermarken undantas, så långt möjligt, från exploatering. Motsvarande hänsyn tas till natur- och kulturvärden."

"Landskapets kvaliteter ska beaktas och utgör en utgångspunkt för planeringen. En väl fungerande grönstruktur utvecklas."

Till det: Lund söker uppmärksamhet internationellt. ESS, 'kulturhuvudstad', 'fair trade city',...

Jordbruket.

Är det rimligt då att bebygga världens bästa åkermark? Ett par kvadratkilometer - till att börja med(?). Utan att få någon nämnvärd kvalitet för uppoffringen. Med hanteringen av 'lundalänken' skymtar än större förbrukning. Med 'länken' utmed Dalbyvägen är " planläggs när förutsättningar föreligger." bar a en tidsfråga - till verksamheter och bostäder. Likaså sträckningen utanför Östra Torn. 'Länken' lagd som gräns mot det öppna landskapet. Hur länge håller den målsättningen?

'Lundalänken'

Ö h t hanteras 'länken' egendomligt. Lunds stora vision. Är inte avsikten att ge så många som möjligt bekvämt alternativ till bilen. I gränsen är 'länken' inte optimal förrän man byggt utanför. I Linero ges den en hållplats(=station?). Den nya bebyggelsen får alltså en styv kilometer till denna! Vad är kvalitet? Vad är avsikten?

Inkonsekvenser

Hur kan man då säga " Bebyggelse förläggs längs kollektivtrafikstråk"? En god målsättning, självklar kan man tycka. 'Kring hållplatserna som knutpunkter' hade varit ännu bättre.

"byggs ut inom cykelavstånd". Cykelavstånd som kvalitet, hur långt är det? I vilka miljöer? Blåst, lutningar ... ? Men det måste ändå innebära så kort som möjligt, dvs staden byggs så tät som möjligt och koncentriskt - åt alla håll. Då blir det svårt att prioritera " goda lägen för lokal och regional kollektivtrafik".

Bomiljön

Arkitektkontoren tävlar om att illustrera med småstadsmiljöer - ju mindre ju bättre. Samtidigt som stadsmässigheten är mantrat. Och storskaligheten given av de nödvändiga vardagsrörelserna och upprepningarna i upplevelsen.

Vad kunde det inte bli av deras exempel i annan struktur, där småskaligheten blir konsekvent.

Identitet - hemma & Lund!

En stark identitet är målet för nya Linero! Betyder det ett nytt Klostergården eller Fäladen? Håller det i ett individ-&vardagsperspektiv?

Lundensarens kluvna identitet, som jag inledde med, kan den bli positiv? Lund finns ju här, men 'hemma' är problemet. En hemmiljö med stark identitet måste med nödvändighet vara småskalig, begränsad. Jämför TornaHällestad,... eller Slottet, där jag bor. Närhet och kontrast.

Och kopplingen, att kliva på en spårvagn 'utanför dörren' för att några minuter senare kliva ut i 'det gamla Lund', är väl så effektiv psykologi det går att åstadkomma. (Motsatsen: att ta bilen, köra ut i trafiklandskapet, söka sig in och leta P-plats... Tydligare åtskillnad får man leta efter.)

NÅ! ALTERNATIV?

Utnyttja 'Lundalänkens' möjligheter! **Där ligger en fantastisk möjlighet med er lightrail.**

Ett smidigt, småskaligt stråk med små byar kring varje hållplats. Där hållplatsens läge kan väljas på landskapets villkor, varje by passas in, småskaligt. (Inte som jätteblaffan Hardebergastaden)

Där man kan komma nära Romeleåsens kvaliteter utan att förbruka dem. Nära för dem som bosätter sig där och för lundensarna som kan åka ut och njuta.

Lyft upp 'lundalänken' på åsen!

En kedja 'små byar' med max 150m till hållplats och alltså max 150m ut i kulturlandskapet -- för dem som bor där, och de som åker ut från Lund eller Köpenhamn.

6 km från Linero via 9 byar och Dalby centrum till Dalby stn på 8 min för 9.000 boende Tillgänglighet, identitet, kulturlandskap, utblickar m m, m m, m m och inte minst barns uppväxtmiljö ... Alla 'goda ord' får god mening.

De små byarna kan smygas in i landskapet och i intressekonflikterna. Natur- och kulturvärden kan njutas utan bil !!!

Man avvärjar den stora risken för att få sträckan utmed leden Dalby - Lund exploaterad. Ett band nere på flatan utan kvaliteter för de boende och en styggelse i landskapet (jmf era mål)

Paradoxen i Dalby kan få en lösning, nämligen att jvg stn ligger i periferin och långt ner. Det är nästan bara den nya bebyggelsen som får bekvämt, bilkonkurrerande avstånd till stn.

Er lightrail kan komma in i Dalby på den övre nivån – skolan, centrum.

Ytterligare plus: Kedjan av byar kan ges hpl-miljöer som kan fungera som ett utdraget 'centrum', med skola, service m m kring en 'korridor'. Lightrailen blir ett sorts rullband, en 'skolkorridor' bl a.

Tänk motsvarande för Brunnshög, vars planförslag lider av samma sjuka som Lineroförslaget. En lightrail till S Sandby via ESS(?) runt Kungsmarken i norra kanten av det föreslagna reservatet.

Två armar som f ö med tiden kan knytas hop via Torna Hällestad.

En ring med oslagbara kvaliteter för boende, fritid och småskalig verksamhet. 30-40 min från Köpenhamn.

Det är alltså inte bara en fråga för Lund. Det är en regional fråga. Alternativ till hopklumpningen vid brofästet. Utan biltvång!

Slutsatsen för planförslaget kan synas tråkig. Gör inte så här.

Men det går ju att göra mycket bättre! Säger jag -- som har påpekat detta förut.

Det handlar också om grundläggande problem i samhällsbygget. Det är så mycket som tas för givet. Enormt. Stadsbyggandet bara rullar på.

Mer om det vid annat tillfälle.

Lennart Nord

arkitekt SAR MSA