

Inledning & sammanfattning

Det är inte lätt att vara politiker i Lund. Tjänstemän och konsulter har en tendens att missa givna direktiv. Visserligen skriver utredarna här att uppdraget(?) inte syftar till att föreslå ett slutligt utvecklingsförslag, utan mer peka ut viktiga vägvalsfrågor.

Men vägval innebär väl val av väg mot mål. Till målen hör rimligtvis de långsiktiga direktiv och visioner de fått (även redovisar?).

"Minska biltrafikarbetet med 60% för klimatmålen". "Mer liv och attraktion i staden eftersträvas", "stadskärnan ska attrahera många nya besökare". Miljön, ett unikt kulturarv är centrumhandels konkurrensmedel...

Då undrar man vad det är för prioriteringar, vilken logik som ligger bakom skrivningar som:

"nödvändigt att i så stor utsträckning som möjligt behålla dagens linjenät",

"... varför kollektivtrafikanalys med nödvändighet är grundade i dagens resande".

Översiktsplanernas konsekvensanalyser av trafikarbetet måste väl ha varit kända. Hur svårt det är att klara målen. Direktivet att minska biltrafikarbetet med 60%, blev enligt översiktsplanarbetets egen konsekvensbedömning 10% i befintlig bebyggelse, än mindre i den nya de föreslår.

Som kommentar skriver de "För att nå ...målen kan ytterligare åtgärder behövas ... ännu större koncentration av bebyggelse ... ännu större satsningar på kollektivtrafiken".

Varför gör man inte det då?

Det är inte lätt att förstå. De föreslår ju områden med **en km** till hållplats. Avstår man från bilen då?

I denna utredning skriver man i stället:

"Vid en framtida eventuell linjenätsomläggning är det möjligt att göra sådana justeringar för att optimera nätet". Är detta att peka ut viktiga vägval? Man slår sig för pannan.

Än värre, "Även om bilresandet skulle minska per invånare, är det troligt att bilresandet totalt kan komma att öka" "Skulle minska"? Mer än halvera är ju direktiven, uppdraget ...

Vad är det för attityder som speglas?

Ser vi dessutom till trafikvolymens innehåll är ju stor del 'nyttotrafik', svårare att ersätta. Det måste väl innebära att persontrafiken till vardags skall upphöra. I princip.

Ska det va någon mening med klimatmålen

Då måste man väl söka en trafikstruktur, en organisering som erbjuder lundensarna konkurrenskraftigt alternativ till bilen. En kollektivtrafik som ger bättre villkor för det vardagliga resandet, både i befintlig bebyggelse och ny.

Bättre villkor?

Närhet till hållplatsen – enklare och kortare tid än att få fram bilen (några minuter, < 200m)

Hållplatsmiljön – att åka från och komma hem till (inte en vägkantstolpe i ur och skur)

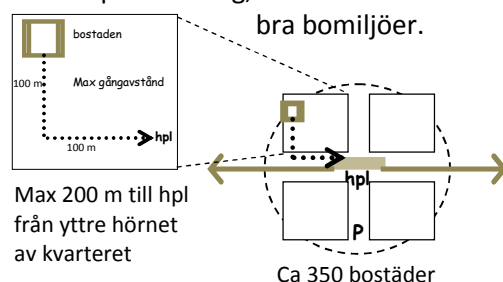
Resans effektivitet – komma lika nära sitt mål (med högst ett byte)

Resans miljö – att rulla genom stadsbygdens övriga ordnade hållplatsmiljöer, uppleva stadens mångfald och identitet. (till enorm skillnad från biltrafiklandskapet)

Översiktsplanerna ansätter '**pärlandsprincipen**', men glömmar den lika fort igen. Ändå är det så att ett pärlband av hållplatser med små bostadskvarter kring sig, kan ge '**de bättre villkoren**'.

Pärland som letar sig ut ur Lund ut i

landskapet omkring, som kan söka bra bomiljöer.



I stället utgår de från "Lundalänken", tar den för given som tekniskt objekt och redan placerad i landskapet. Den har blivit en absolut förutsättning.

Deras 'pärlband' får 2 hpl (3) med 1 km gångavst, resten är transportsträcka ut till Dalby.

Den här utredningen skjuter dessa problem från sig. Nöjer sig med uttalandet, "Spårväg bedöms kunna bli en viktig del ... svårt sia om ... finansieringen inte löst" Dock framför de att om spårväg, måste den gå i Klostergatan som enda alternativ.

Också den befintliga bebyggelsen måste ges radikalt bättre kollektivtrafik

Så stor andel av den som någonsin möjligt – för klimatmålet.

Hur kan man göra det? Busslinjerna ut från centrum är vi vana vid, har alltid funnits där. De söker sig ut mot periferin, fångar upp bebyggelsen på vägen så gott det går.

Att bättra på linjedragningar har gjorts i alla år. Inte lätt göra något ännu bättre av dem.

”... behålla dagens linjenät” är uppenbarligen ingen lösning. Är inte effektivt, nära och bra nog.

Hur många av Lunds 80.000 invånare bor inom 200 m från hållplats? Hur många hållplatser har en anständig miljö? Restid? Väntetider? Det är enklare och bekvämare att ta bilen.

Att söka lösningar som ger avsevärt bättre kvalitet är ett uppdrag utredningen har. Vägval.

Det är ett strategiskt problem som måste tacklas. Det kan inte skjutas på framtiden.

För att ytterligare illustrera de kvalitativa skillnaderna:

Staden Lunds 80.000 invånare skulle rymmas i drygt 100 sådana små hållplatsmiljöer som i pärlbandet ovan. Dagens sex linjer har nära 140 hållplatser. Just ca 100 vid bostäder. Så bra.

Skillnaden är dock att Pärlbandets 200 m snarare är 6, 7, 800 m och mer. Kvaliteten *närhet* gäller endast få boende. Hållplatsmiljöerna är som de är. Att de inte förmår konkurrera med bilen framgår ju av översiktsplaneringens utvärdering. Och av sunda förnuftet.

Är det tänkbart att i förtätandets ambitioner bygga om kollektivtrafikens struktur med 'pärlband' genom befintlig bebyggelse (ut genom periferin till nya små områden). Att med nya hållplatslägen skapa bättre närhet och kunna skapa mötesplatser och intressanta miljöer. Så gott det går.

Det är nu vägvalen måste göras synliga.

Tydliga. Framtiden är i morgon, som Wihlborgs meddelar bakpå bussarna. Vad kan man – måste – man göra för att klara direktiven? Och ett attraktivt Lund.

Det är inte tjänstemännens sak att kompromissa, deras sak att avfärda. Det är politikernas. Och politikerna kan inte göra det i stängda kamrar.

Varför kan man inte åstadkomma tillräckligt konkurrenskraftig kollektivtrafik. Varför kan man inte låta bli åkermarken. Det kan finnas många skäl. Tunga skäl. Visst, men visa dem!

Hur skulle förslag se ut som gör det?

Metod

Man läser i utredningen: "För att kunna jämföra dagens kollektivtrafik med framtida utvecklingsalternativs effekter har det varit nödvändigt att i så stor utsträckning som möjligt behålla dagens linjenät och kopplingarna mellan olika stadsdelar." Egendomligt. Hur kan man då åstadkomma några utvecklingsalternativ?

Våra politiker har bett att få centrums trafiksituation belyst, få underlag till diskussioner vad man kan göra inför framtiden. Vad för vägval man har. Kanske vad som måste göras – och förslag till hur.

Vad får de som beslutsunderlag, hur kan de se problematiken, hur kan vi andra förstå?

Vad handlar det om, mer än det vi alla har egen erfarenhet av. Som kanske ventileras i insändarspalterna?

Hur kan det göras mer konkret? T ex Hur mycket resor är det fråga om?

Siffror säger alltid något. Utredarna visar inpendling till centrum fördelat på olika sätt att färdas, men inget om storleksordningen. Hur många. Låt mig bidra med statistik jag hittat:

Det fanns år 2004 51.000 arbetsplatser i Lund; (59.000 i hela kommunen)

4.000 arbetar i egen stadsdel

16.000 'byter' stadsdel, till fots, med cykel, buss eller bil, bl a till centrum

13.000 lämnar Lund

9.000 lämnar byarna, varav 2.000 till annan kommun 2.600 åker dit

27.000 pendlar in till arbete i Lund från annan kommun, varav en del till centrum

Hur många av alla dessa resor passerar centrum?

I centrum (stadskärnan) arbetar 9.000 varav 1.200 bor där

Staden har nära 40.000 studenter och 6.000 gymnasister. Var bor de?

Hälften av gymnasisterna i annan kommun. Studenterna?

Hur många resande kommer i annat ärende än jobb och skola? Någon som vet?

En individ som jobbar eller pluggar i centrum och inte bor där är ju angelägen att komma dit så bra och effektivt som möjligt. Dag efter dag. Så är livet för oss alla. Tiden är knapp. Effektivast är en resa fram, så nära målet som möjligt. Några minuters gångväg. Lunds berömda 'son' Torsten Hägerstrand, uppfann 'tidgeografin. Den erbjuder metod för att studera och förstå just sådana här sammanhang. Förstå vardagens verklighet i tid och rum.

Hur många är de som kommer in till stadskärnan på morgonen? Till jobb, skola eller för att uträtta ärenden eller byta färdmedel? Det är bra att komma ihåg att dessa är långt fler än de inne i staden som kan uppleva sig störda av trafiken. Tiofalt. Mer.

Stadskärnan är 900x1500m, dvs 12 resp 20 min att gå om man är frisk och olastad. Tidskillnader i alternativen.

Till det utredningen gjort.

Vi möter tre alternativ till trafikstruktur – av pedagogiska skäl, sägs det.

De vill visa på konsekvenserna av dessa som beslutsunderlag.

Vi får inte veta motiven till de tre valen. De är skisser framdiskuterade i processen med många kompetenser inblandade.

Men det är givetvis viktigt, om man skall bidra, att veta vad för problem alternativen syftar till att lösa. Som det verkar handlar det om den stora konflikten mellan de som störs av busstrafiken och behovet att komma in dit. Utan att nämna den vid namn.

En rationell planering av ett förnyat trafiksystem är nästa steg. Detta är bara att "peka ut viktiga vägvalsfrågor". Hur och när sker nästa steg, frågar jag mot bakgrund av vad jag skrivit ovan. Det är ju bråttom. " *Val av trafiklösning har en avgörande betydelse för hur Lunds centrum kan utvecklas*", som man skriver. Och kopplingen till översiktsplaneringen är tydlig. Systemen för det hela utgår ju från centrum.

Utgångspunkt och program, vad man kan se, är den beslutade Vision 2013, med bl a "Stortorget är Lunds lokala – och sociala, kulturella, kommersiella, historiska – centrum." och "Stora Södergatan är ett viktigt stråk för den lokala kollektivtrafiken, och Stortorget är en stor målpunkt dit man på ett enkelt sätt kommer med kollektivtrafik."

Det är starka inslag i utvecklingen av ett uthålligt, miljövänligt, kulturstarkt, konkurrenskraftigt och effektivt Lund. Stadskärnan är kulturbäraren, är den som ger identitet åt hela staden. Att ha den som del av sin vardag måste vara en klar och stark ambition, att förbättra det, utveckla det ett mål.

Staden som arkitektur, hela staden som min boplat. 'Jag är i Lund. Jag kommer från Lund'. Södergatan-Bredgatan som trafikstråket rimmar väl med detta. När jag sätter mig i bussen/spårvagnen hemma är jag på väg dit – enkelt, med en resa! Genom staden.

Att flytta ut målpunkten till periferin vore förödande. En trafikknut blir mentalt fokus i stället för Lunds hjärta. Det vore också förödande för centrumverksamheterna. Vardagsrationaliteten i oss och marknadskrafternas kortsiktiga följsamhet gör trafikknutarna (runt periferin) till handelsplatser. Centrum utarmas. Kvar blir studenternas kaféer.

Många faktorer i problematiken hanteras vagt resonerande eller inte alls.

Skisserna med busstrafiken utflyttad från stadskärnan t ex, är reaktioner på en högljudd (men fåtalig) opinion. Denna reagerar ju på dagens situation. Med stora högljudda bussar.

System- och teknikdiskussion saknas. Att byta ut dagens gröna bussar mot mindre, tystare, smidigare skulle bli dyrare med fler fordon och mer personal. Men det vore det kanske värt.

Och eller spårvagnar av typer som passar Lunds förutsättningar. Släpp ett tag på 'lightrailvisionen' som objekt. Sök alternativ.

Som synes argumenterar jag inte för alternativ A. Men definitivt inte för B eller C.

Framtiden är i morgon! Gå till nästa steg omedelbart. Det här är mest snackigt med dold agenda. Vad för ett Lund vill vi ha i morgon? Början till det är nu. Ta ett helhetsgrepp på Lund som miljö att leva och verka i, att röra sig i och mötas. Och utred hur vi kan komma dit.