

När jag yttrat mig över och kommenterat SBK förslag till översiktsplan har jag varit låst till deras upplägg, deras värdegrunder. Nedan befriar jag mig från detta, tar egna utgångspunkter.

Jag utgår från ett individperspektiv. Det är ju människans Lund det handlar om.

Men jag måste fatta mig kort, kan inte som SBK använda 206 sidor. Jag tar hjälp av *nyckelord*, kursiverade, om vilka jag hoppas att läsaren har en liknande uppfattning som min.

Det framtida Lund

våra barnbarns Lund och våra barnbarnsbarns.

Ett Lund, känt för att vara ett gott ställe att leva och verka i, att studera i. Med en identitet att känna sig hemma i och vara stolt över. Ett gott varumärke.

Åtgärder i dag har effekter under lång tid. Möjlig kvalitet är alltid beroende av förutsättningarna. Det man önskar barnbarnsbarnen grundläggs i dag. Det man gör har ingen ångerrätt.

Självklarheter. Vem skulle vilja något annat.

Hur ser då ett översiktsplaneförslag ut som skapar goda möjligheter till allt detta, och dessutom självklart bidrar till nödvändiga miljöambitioner – med 'klimathotet'--, där kommun och individer strävar mot samma mål.

Jag måste då fördjupa mig i vad vi förväntar oss av vår livsmiljö. Vad som ger kvalitet åt den. Boendemiljö, vardagsvillkor, tillgänglighet, företagandets struktur, servicens och skolornas samt det slitna begreppet miljö och nu också 'klimathotet'.

Miljön

Begreppet innehåller några 'måsten', som är förutsättningar för allt annat.

- Minska koldioxidutsläppen radikalt, med de avsevärda ändringar av *våra beteenden* det kräver.
- *Kompensation*, en ekologisk helhetssyn, ansvaret inför barnbarnsbarnen, medför att alla stadsbyggnadsåtgärder måste balanseras ... Gröna lungor bevaras (och utvecklas) i stadskroppen.
- Individernas personliga ansvarstaganden måste ha stöd i, en utgångspunkt i de *storskaligare system* de inte kan påverka själva, t ex trafiken. Dessa är kommunens oavvisliga ansvar.
- Det globala ansvaret för framtida *livsmedelsförsörjning* gör jordarna kring Lund extremt värdefulla. Det sammanfaller med utveckling av *lokal produktion*.
- *Friskvård* är en human och ekonomisk nödvändighet. Att ha tillgång till närmiljö som inbjuder till aktivitet och rekreation. Att ha levande grönt i sitt synfält ger mentalt och fysiskt goda effekter. Luftkvalitet och buller är minskande problem med utvecklingen av biltrafik som vardagsrutin

Boendet

Min säng är vardagens utgångspunkt, den står i en *bostad* jag delar med andra -- eller inte. Bostaden är också min utgångspunkt för *vardagens rutiner*...

- Vad som är *god kvalitet* är var och ens bedömning utifrån insikt och ekonomi, men förutsätter att man vet vad man skulle kunna få ... Att vi inte har en aning bortser man ständigt från. Man ser bara vad som finns. Vad kommunen och marknaden erbjuder är det man 'alltid gjort', med kosmetiska variationer. (se mäklarnas annonser)
Är det rimligt att tro att flertalet lundabor skulle vilja bo i likartade småhus som överallt i periferin. Som i regionen i övrigt. Borde det inte vara möjligt att utveckla och presentera intressantare bomiljöer och villkor. Skapa större variation, inkludera hela bomiljön.
- *Bostadsproduktion* är inte bara antal och typer, inte bara teknik och fördelning mellan producenter ... Inte bara att programlöst dela ut små områden för detaljplanering och exploatering för säljbara bostäder.
-

- **Bostadsformer** är inte bara upplåtelse, storlek och kostnad, det är också hur boendet är organiserat i hus eller kvarter. Vad som ordnats gemensamt för flera bostäder, praktiskt och socialt
- Vårt behov av bostäder är för människor i *olika livssituation*, för gamla, för äldre, för studenter, för ungdomar på väg ut... men också ensamboende, en växande skara (hälften?): hur skulle t ex enpersonershushållens stad se ut? Mötesplatser, men räcker det?

Förändringar i livsstilar och levnadsvanor, hushållens sammansättning gör att vi inte kan ta boendet för givet längre. Kategoriboende är en risk att hantera, inte bara betr kulturskillnader etc utan som resultat av produktionen. Det är dock en fråga om skala. 55+, senior, student eller kollektiv är kategorier som i mindre skala kan blandas med andra former som grannar.

Boplatsen

Vad vill man ha för bostadsmiljö omkring sig? Vad behöver man?

- Vad *vill man se* genom sina fönster, vad vill man inte se. (Utblick <-> insyn.)
- Vad vill man *komma ut till* genom ytterdörren. Vad vill man kunna göra där utanför. Ett livligt gaturum, en park, natur, ... Önskemålen är många. Vi är olika. Kunna ta en öl, spela boccia, jogga, valla hunden, kunna odla ... Allt beror på vem jag är. Men också vad min omgivning kan inspirera till. Att det blir av att jogga t ex. Friskvårdens villkor.. Och, min adress är en viktig del av min identitet. Det mina gäster möter.
- Väljer jag bostad för att få *rätt möjligheter* – eller blir det som det blir. Vad är nödvändigt? För mig som individ, som hushåll. Barnfamiljen t ex. Bra barnomsorg och skola på bekvämt avstånd.
- barnens rätt till trygg och stimulerande utemiljö hemma – är också viktigt för Sveriges framtid. "vad för vuxna blir det av barn som inte fått *leka*?" (utveckla sin kreativitet i lek på egna villkor) Att kunna bygga koja och leka kurragömma är bra testverktyg. Barnets räckvidd är absolut begränsning. Inte förrän i mellanstadiet börjar de befria sig från tryggheten i relationen till hemmet.

Kan man för att undvika kategoriboende finna stadsformer som förenar stadskänsla med naturkontakt? Gata/torg som insida, och grön utsida? Objekt för idétävlingar, söka principer.

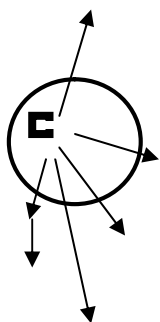
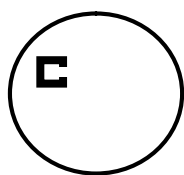
vardagsvillkoren

Kvaliteten hos mitt boende är *summan* av platsens och mitt förhållandet till mina dagliga mål.

- En dag i livet. Alla de *ärenden* jag måste göra. Till jobbet/skolan och allt annat. Lämna och hämta. Min *räckvidd* måste anpassas till dessa mål och bestämmer min tidsbudget, vad jag hinner under dagen. Räckvidden bestäms av hur jag kan förflytta mig. Större räckvidd kräver snabbare resa (eller mindre nattsömn).
- Det är god livskvalitet om min *tidsbudget* också räcker till annat. Det vet en barnfamilj. Ju mer komplicerad tillvaro ju kärvare tidsbudget.
- Att vara *nära* är uppenbart en kvalitet. Att se, att nå med liten ansträngning, kort tid. Längre restider blir kortare med korta gång- och väntetider. Och med bekväm och givande resa, med användbar tid. Och alltså nära till och från. Nära till hållplats är ett villkor för att bilen skall förlora konkurrensen på morgonen.
- Vardagens förflyttningar är inte bara rationell tid utan också upplevelser och handlingsmöjligheter vad jag ser och tolkar ger *delaktighet* (för det uppväxande barnet är stadsrummen lärosalar, det ser hur saker fungerar och hur människor beter sig), men det förutsätter att jag rör mig genom stadsrummen. Där kan jag också inspireras att göra något, spontant.
- Att vara *miljömedveten*, vilja vara solidarisk kan uppfattas som irrationellt, omöjligt med en ansträngd tidsbudget. Men det måste inte vara så. Individen kan få hjälp. Måste få.

Vardagsrörelsernas kvalitet är uppenbart i högsta grad avhängiga stadens struktur. Rationellt i tid, bekvämt och upplevelserikt ...

Bebyggelse kring 'pärlband' av hållplatstorg med skiftande innehåll och karaktär gör att man är kontinuerligt delaktig i stadens identitet i tid och rum. Vid hållplatstorgen ligger min service.



Att avläsa staden inifrån i resa genom stadsrummen är något helt annat än utifrån i biltrafiksystem. Bilistens uppmärksamhet är trafiken och vägen. Kollektivresenären kan ägna odelad uppmärksamhet.

Åtkomlighet/ tillgänglighet

Komma åt, nå fram till; komma in i, kunna använda.

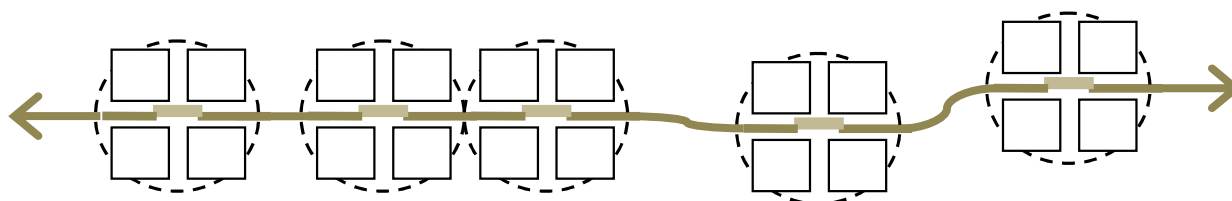
Om jag har nedsatt förmåga, tillfälligt eller permanent skall jag ändå i en god, solidarisk stad känna mig välkommen, kunna uträtta mina ärenden.

Vardagens alla ärenden ger transportbehov som har två till synes optimala lösningar

- Alla målpunkter är *så nära* att jag hinner gå, kan gå även om jag har att kånka på. (Då har jag tur att ha kunnat bosätta mig så – eller är skicklig)
- *Bilen* som i princip tar mig överallt i ett utvecklat vägsystem, oslagbart om det inte vore för alla de andra. *Systemet köar bort* vinsterna ... Konsekvenserna för miljö och klimat är helt oacceptabla.
- En tredje lösning är *'pärlbandet'* med buss/spårvagn med mina målpunkter i pärlorna ... Bekvämt välja jobb och bostad i samma pärlband, om inte får man ett byte. De många hållplatstorgen rymmer varierat serviceutbud med hela pärlbandet som kundunderlag. Hållplats utanför entrén nästan, med närhetsprincipen. Kundvagn, 'dramaten' kan tas ombord.
- Den *cyklade* staden är bra för miljön och folkhälsan, men inte konsekvent nog som princip. När förmågan inte räcker till, tidsbudgeten inte tillåter, står valet mellan bil eller buss, med de villkor kommunen erbjuder. En utveckling av Lund bortom åkermarken innebär också längre avstånd.

I översiktens planering kan man låta pärlband 'söka sig ut' i landskapet. Man kan undvika värdefulla delar, men välja att lägga dess 'stadsbyar' intill det värdefulla – göra detta tillgängligt, använda det för namngivning och identitet. Och, landskapet blir tillgängligt även för icke-bilister i regionen.

'Pärlbandet som princip – från Stortorget och utåt. Eller, man är på väg till Stortorget genom staden. "stad inåt, grönt utåt"



Service

Vardag och fest förutsätter tillgång till varor och tjänster, åtkomliga och med bra utbud.

Allt använda det som erbjuds ger målpunkter som tillsammans blir dagens 'ärendekedjor'

Från barnomsorg och skola till livsmedel. Sjukvård och omsorg till friskvård. Kultur: historia till aktiviteter ...

Effektiv kollektivtrafik gör dem åtkomliga.

Pärlbandet förenar 'nära' med eftersträvat kundunderlag. Storskalighet och koncentration till specialområden kan undvikas. (Parkeringshaven ett minne blott.)

Den service vi har, har utvecklats till system som gjort oss alltmer bilberoende. 'Shoppandet' har utvecklats till en livsstil... Är den möjlig i en tillvaro präglad av omställning till morgondagens värld...?

Näringslivet

Våra jobb, kommunens ryggrad?...

Hur organiserar man sig? Vilka lokaliseringsprinciper har man?

Man är beroende av att få bra personal och behålla den. Lätt åtkomligt är då ett plus. För personalen är jobbet en del i 'ärendekedjan'. Att kunna nå andra ärenden från arbetsplatsen är en given fördel.

Kanske har man tyngre leveranser. Kanske är verksamheten storskalig, sker i stora lokaler. Men ofta kan man uppfatta den som ett konglomerat av delar som samverkar mer eller mindre intensivt.

2010 08 15

Vid lokalisering tycks standardbeteende vara att skaffa mark med utrymme för utveckling, Stora ytor. På den lägger man sig i allmänhet mitt på. Dålig markhushållning och uselt stadsbyggande. Det ger inte stadsrum. Förlänger avstånd.

Kan stora anläggningars Inre korridorer växlas mot yttre? Lika gärna ta en spårvagn några hållplatser till avdelning X.

Dvs kan företagen se fördelar i pärlbandsprincipen?

kultur

Den stad jag bor i, bosätter mig i, vad förväntar jag mig av den.

Mer än det rationella, praktiska, att vardagen skall fungera ...

Det är mycket.

- Stadens identitet är också mitt 'varumärke', min plats på jorden.
Jag vill kunna förstå dess karaktär, dess själ, kunna förmedla det
- Jag vill kunna utveckla min egen identitet, min personlighet, min bildning, mina erfarenheter, ...
- Jag förväntar mig att min stad skall hjälpa mig med det. Genom att
 - vårda och utveckla stadens identitet
 - erbjuda möjligheter till kulturella aktiviteter och kulturell verksamhet

Summa summarum

Jag hoppas med detta ha formulerat människors anspråk på utvecklingen av Lund. Fångat individens perspektiv. Utgått från vardagslivets krav. Fokuserat våra önskemål att kunna skapa oss goda liv genom att leva och verka här.

Få städer har så goda förutsättningar. Men har då också mycket att förlora.

Mycket av detta kan man kanske läsa in i Kf och Bn direktiv och det återfinns till dels i Öp texter.

Men det konkreta förslaget vi ser motsvarar inte sådana anspråk. Snarare tvärtom. Förslaget verkar i motsatt riktning

Några ytterligare kommentarer som egentligen hör till översiktsplaneringen, som konsekvenser av ovan sagda.

- Omställning av våra livsstilar, med ändrade beteenden är det kommunens ansvar att driva aktivt. Genomskåda våra förgivettaganden, söka idéer för hur framtidens Lund skulle kunna vara.
- Det som kallas den "starka strukturen" måste identifieras. Den måste utgå från Lunds hjärta, identitetens kärna med dess kommers och kultur. (De som förutsätter varandra)
De "prioriterade kollektivtrafikstråken" måste redovisas – också inom staden -- som förutsättningar för bebyggelseutvecklingen i övrigt.
- Därmed skapas program för den nödvändiga förtätningen av Lund. Därmed identifieras möjligheter och ges samtidigt beredskap för att kunna göra det klokt, utan att förlora väsentliga värden, inslag i stadens identitet. Helheten går före delarna.
- Illustrationen av pärlbandsprincipen ovan, visar tydligt att bebyggelseutveckling i Dalby och Veberöd inte kan ske i individens och miljöns skala. Inte med utgångspunkt från de gamla stationslägena på Simrishamnsbanan. Att bre ut bebyggelse som i Öp-förslaget är att permanenta bilsamhället. Förstärka bilberoendet.
- Föreställningar både om den s k Lundalänken och om Simrishamnsbanan måste förnyas. Bredda perspektivet från transportteknik till en helhetssyn.