

2011 01 28

Översiktsplanen är överklagad. Kommunalval har hållits.

Nya och nygamla roller i kommunen. Med ansvar för framtiden.

Med ärvda ambitiösa visioner och deklARATIONER. Direktiv till översiktsplanering m m.

Ärvt ett översiktsplaneförslag som togs av förra Kf. Tummen i nacken, för att avsluta sitt mandat?

Men, Plan&bygglagen säger att varje Kf skall pröva om översiktsplanen är aktuell.

Rimligtvis gör man det i början på sitt mandat. Den skall ju vara vägledande.

Den här översiktsplanen är inte bra. Den är konventionell, inkonsekvent och strider mot givna direktiv. Hur kunde man anta den?

Konsekvenserna av den är förskräckande.

Ett framtida Lund som växer fram enligt den vill ni inte ha. Ni vill ha det som sagts i direktiven – och än mer. Ett Lund som framstår som en plats lockande att bo och verka i, som en plats med gott rykte.

Översiktsplan 10 måste bearbetas. Det är bråttom, innan tunga, kostsamma system byggs som leder till utveckling utan återvändo.

Den måste:

(" ... " nedan är citat ur öp eller direktiv)

1 Erbjud god bomiljö = bostad + omgivning. Söka boende är att kunna välja sin livsmiljö! Trivsamt, vardagseffektivt, hälsosamt boende. Hjärta, hjärna och plånbok. Miljömedvetet, med stadens stöd.

Inte bara "lokalisera" bostadsproduktion, tillfredsställa 'bostadskön'. Inte bre ut småhusökningar i periferin(75%). Är det kvalitet att bo i små förortsensklaver utan identitet? Får man gott rykte av det? Åk runt och titta på det som byggts. Hus vid gata, parkering, något träd, gräsplätt. Drömboendet?

2 Bygga stad där individernas miljöengagemang får hjälp av stadens struktur, där t ex kollektivtrafiken är ett attraktivare val på morgonen än bilen. Staden lever upp till miljödirektiven.

Inte först ta direktiven om halverad biltrafik, sedan skriva att det inte kan lösas med planering, sedan komma med 'räddningen' "bilsnåla lägen", dvs bygga vid hållplatser. Redovisade möjligheter tar snart slut. Vad gör man sedan?

Inte 'självbedrägeriet' med en km till hållplats, som i verkligt gångavstånd blir både 1½ och 2 km. 15-20 min (om frisk, utan barn och kassar; mycket mer *med*). Låter man bli bilen då?

3 Ha en stark struktur som sträcker sig från kärnan ut i omgivande landskap genom befintliga stadsdelar. Som förbättrar dem, som visar var man kan och bör förtäta och komplettera. Söka "snabba och gena stadsbusslinjer..." med mötesplatser och knutpunkter men också gör klart var man måste vara mer än hänsynsfull.

Inte skriva att kollektivtrafiken får man lösa sedan. "Den starka strukturen" är ju en förutsättning för översiktsplaneringen - kollektivtrafiken prioriterad. Inte lämna direktivet *förtäta* öppet för godtycke.

4 Värna om Lunds varumärke, vårda kulturarvet och fästa stort avseende vid att ge gamla och nya delar en egen identitet – inuti den gemensamma, att vara lundensare.

Inte glömma besluten i "Värna och vinna staden". Inte sälja ut Lunds möjliga kvaliteter 'plättvis' till exploatering -- utan sammanhang och kvalitet.

5 Avstå att bygga på den goda jorden, låta kollektivtrafiken passera den. Gör närproduktion åtkomlig och bidrar till Lunds identitet och goda namn.

Inte som det nu är, Lund, trots allt man sagt och säger, skyfflar bort 13 km² god jord i periferierna. Varför? Öp kritiserade ju "lökskalsprincipen", att bygga i periferin, som förr. Ändå gör man det.

Fem 'programpunkter' som på det hela stämmer med givna politiska direktiv, men som öp sviker.

"... ett långsiktigt perspektiv, där man ser till strukturer och möjligheterna att skapa goda miljöer för boende och verksamheter" (byggnadsnämndens förord). "Här finns mångfalden och de nya livsstilarna. Här finns en god livsmiljö..." (Lunds hemsida).

Översiktsplanen är nu inte en plan att realisera, utan mer en planeringsprocess, ständigt pågående – mer eller mindre. För överblick och medvetenhet. Ni jobbar vidare. Måtte ni inte låsa er i tunga strukturbeslut utan att först fått se bättre framtidsbilder, förstå konsekvenserna.

Förra Kf fick inte se några alternativ, andra möjligheter. Inte Ks eller Bn heller. Fick inga argument varför man inte kunde göra på annat sätt. (tre alternativ med marginella skillnader) Bondfångeri? Politikens arbetsvillkor. Må ni få det, annars slutar det illa.

Planeringen borde överklagats för brist på kompetens. Men så gör man inte. Översiktsplanering är som sagt en kommunal utvecklingsprocess – i alla avseenden. Det som blir fel rättar man till så snart som möjligt så bra som möjligt. Förmåga, som resultat. Men det vill till att man gör det.

Fortsättning

Vad fattas översiktsplaneringen?

Metod

Om en bråkdel av allt det goda som skrivits i öp-arbetet blivit omsatt i planen vore mycket vunnet. När det kommer till kritan, så letar man bara exploaterbar mark. Ett metodlöst, värderingslöst, ogenomskinligt kattrakande. Kvalitetskriterier saknas. Så blir det när man saknar struktur. Så blir det när man saknar uppfattning om skala, insikt i människors vardagsförhållanden, framsynta idéer om det goda livet och, inte minst, inte tar miljöengagemangen på allvar.

Det finns givetvis metoder. För att problematisera den lundensiska tillväxten: vad för strukturelement, vad för miljöeffekter, vad för attraktiva boendemiljöer, vad nyttja, vad värna. Saknas i öp.

I bilagt utdrag antyder jag en metod till uppbyggnad av en kvalitativt medveten struktur med vilken man kan söka sig fram i landskapet och nyttja dess fördelar och undvika dess hinder. **Närhet** är där grundprincip. För livskvaliteten och klimatet.

Den tänker i kompakta 'stadsbyar' kring hållplatstorg. Där summan längs linjen samverkar till stad och stadskänsla. (Som en spårvagnslinje i en storstad, man upplever staden som det man åker genom, vid hållplatserna 'bränner det till'). Linjen blir som en galleria, hpl efter hpl.

Gör hållplatser till mötesplatser och servicebärare, till stadstorg med sin karaktär, sin identitet. Med en sådan mall kan man också tolka förbättringsmöjligheterna i befintlig bebyggelse, förnyelsekapaciteten.

'Stadsbyar'? Lämpligt objekt för idétävlingar -- arkitekter, studenter och andra intresserade -- för att söka svar på frågan hur man kommer ifrån den patetiska periferibebyggelsen. Den massproducerade. Ö h t behövs konkreta idéer om vad man skulle kunna åstadkomma.

Även medborgarna, konsumenterna behöver ju se något annat än det vanliga, det förgivettagna. Ger god spiral med ökande bredd på önskemål/krav från dem.

Medveten struktur är nödvändig i en öp, och för den.

Det är inget nytt.

Enligt öp (redan i öp-tidningen) har Lund "sedan 1997 arbetat med framtagandet av strategier för ett miljöanpassat transportsystem i Lund, LundaMaTs"; och "ÖPL -98 är i många avseenden fortfarande aktuell, inte minst i den bärande strategin att bygga nära spårburen kollektivtrafik ..."

"Befintliga och nya stadsdelscentra har en viktig funktion i denna struktur. Stadens delar ska bindas samman med snabba och gena stadsbusslinjer och regionala buss-, tåg- och spårvägsförbindelser. Var man än bor och arbetar ska man enkelt kunna ta sig fram med kollektivtrafik och cykel." (Öp1 s15)

Dagens busstrafik är ett 'nödvändigt ont'. Linjerna söker sig ut, försöker fånga upp så mycket som möjligt. Hänvisade till bilgatorna, hållplatsstolpar på trottoarerna. Gles trafik, väntan i ur och skur. Är det "snabbt och gent", effektivt? Endast linje 2 till Annehem, 3 till Linero har mindre än 30% längre körväg än fågelvägen, linje 6 är 2½ gånger längre. Hållplatsmiljöer som mötesplatser är det inte fråga om. I bästa fall väntkurer.

Att försörja bebyggelsen med busstrafik är gammal planering. Hör det synsättet, den praktiken till våra förgivettaganden? Är det skälet till att öp kan hänvisa kollektivtrafikplaneringen till senare.

Modern, miljömedveten planering börjar med 'hållplatsstråken'. Så säger också direktiven.

Lundalänken är tydligen bara inriktad på arbetsresor, för boende är det nästan försumbart, knappt 8.000 av framtida 190.000 invånare, (vid öp planeringshorisont) har hållplats på länken, inom någorlunda konkurrenskraftigt avstånd (400m. Med öp's 1 km drygt 21000.) Än mindre då ju Skånetrafikens ingenjörer inte vill ha några 'bostadshållplatser'. En miljardinvestering med så dåligt resursutnyttjande kan inte vara rimlig.

Effektivitet är ingenjörernas motto. Kortast restid. Är inte korta väntetider, bekvämlighet och resvägens miljö och möjligheter kriterier för ett gott system? Smidighet i stad och i landskap.

Den enda kollektivtrafik man visar. Vad skall resten få? "Snabbt och gent" kräver en radikal och omfattande planeringsinsats för att identifiera öp-strukturens start i den befintliga bebyggelsen.

Lundalänken tycks ha förblindat. Att så totalt fokusera på en idé, tuggad på i decennier, när situationen kräver att så mycket som någonsin möjligt av bebyggelsen nås bekvämt med kollektivtrafik. Märkligt.

Märkligt är också att biltrafiksystem prioriteras i öp, trots alla direktiv. Både i stort och smått.

Bostadenklavers koppling till omvärlden, är uteslutande med bilvägar. Ett lokaliseringsvillkor. Öp programtext har fyra exempel på bostadskvarter (olika typ). Dessa har gator omkring sig. Hur parkeringen är löst är viktigt. Men inget om hållplats, inget om samband med omgivning. Förgivettaganden? Inget om vardagsvillkorens kvalitetskrav.

Med sådana föreställningar är det inte konstigt att öp inte anser sig kunna göra något åt klimatfrågorna.

"... Lunds kommuns program för ekologisk hållbar utveckling LundaEko på följande sätt: Lunds kommun ska vara restriktiv mot all exploatering av särskilt produktiv jordbruksmark (klass 8–10). Behovet av nya bostäder bör, så långt möjligt, tillfredsställas genom förtätning av befintlig bebyggelse och effektivt markutnyttjande vid nybyggnation."

Titta ute i Råbyholm, där är snart all åkermark borthyvlad ända till kommungränsen. Där kan man se nya exempel på periferiboende. Man skäms.

Hur kan denna schizofrena aktivitet pågå? Å ena sidan upprepade starka uttalanden, å andra sidan tveklöst utrullade bebyggelsemattor. Plan först, hus sedan. Var ligger ansvaret?

Det tycks inte existera en föreställning om att kunna 'hoppa över' åkermarken, att söka sig åt annat håll. Man måste ju bygga. Då kommer nästa lökskal, nästa varv. Trots att man säger att det är fel.

Ett annat skäl må vara att man tycker att man inte kan lämna stadskroppen. Det är ju stad vi bygger. Men är periferin bättre än stadsbyar i ett pärlband? Vad är mest stad?

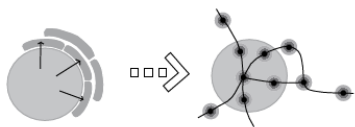


Illustration ur öp

"Gemensamt för all förtätning är att den ska anpassas till stadsdelarnas karaktär och ta hänsyn till kulturhistoriska och arkitektoniska värden. Stadens nät av parker, gröna stråk och koloniområden är viktiga att behålla som lugna oaser i en livfull stad." (öp s15)

Det kan gälla all bebyggelse. Den rådande planeringsrutinen ställer hus utmed gata. Husen är objekten som byggs – och säljs. Bilen är en förgivettagen förutsättning.

Lunds innerstad lär oss att gaturummens, eller hellre rörelsestråkens, kvaliteter är oerhört viktiga...

Husens fasader är ju 'tapeter' i de offentliga rummen. Rumsföljder arkitektur, vem ser till den?

Stadsbyggnadskontoret är den enda kapacitet som skulle kunna ta ansvar för stadsrummens kvalitet och sammanhangen i staden. Man kunde önska att den medvetenhet som visas i arbetena med stad kring "kunskapsstråket" kunde smitta på öp.

Ansvaret. Att värna om Lunds identitet, dess karaktär på slätten, när man nalkas det och träder in i staden, när man rör sig där. I det gamla, i det befintliga, men också i det nya som tillkommer.

Det är stadens varumärke. Oändligt värdefullt.

Det är stora risker förknippade med utvecklingsoptimismen, snabba ryck, stora pengar.

Trycket på dem som skall stå för ansvaret, stå för kanske obekväma värderingar är stort.

Sänk inte garden så långt att Lund riskerar att förlöjligas.

Åtskilligt mer finns att säga. Har sagts i yttranden, artiklar och skrivelser.
Jag är lundabo. Jag är professionell. Jag kan inte avstå från att säga ifrån.

Lennart Nord

Nya PBL (från 2/5-11)

6 § Översiktsplanen ska utformas så att innebörden och konsekvenserna av den tydligt framgår.

11 § Kommunen ska redovisa resultatet av samrådet i en samrådsredogörelse som också ska innehålla de förslag som framförda synpunkter har gett anledning till. Samrådsredogörelsen ska finnas tillsammans med planförslaget.

27 § Kommunfullmäktige ska minst en gång under mandattiden pröva om översiktsplanen är aktuell i förhållande till kraven i 5 §. (samma krav i 'gamla' PBL, 4kap 14 §)

Nya Plan&bygglagen: <http://www.riksdagen.se/webbnav/index.aspx?nid=3911&bet=2010:900#K3>

Gällande Plan&bygglag

4 kap. Översiktsplan

1 § I översiktsplanen ska redovisas de allmänna intressen enligt 2 kap. som bör beaktas vid beslut om användningen av mark- och vattenområden. Vid redovisningen ska riksintressen enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken anges särskilt.

Av planen ska framgå

1. grunddragen i fråga om den avsedda användningen av mark- och vattenområden,
2. kommunens syn på hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras,
3. hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena och följa gällande miljökvalitetsnormer, och
4. sådana områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen som avses i 7 kap. 18 e § första stycket miljöbalken.

Översiktsplanens innebörd och konsekvenser ska kunna utläsas utan svårighet. *Lag (2009:530).*

4 § Syftet med samrådet är att förbättra beslutsunderlaget och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Under samrådet bör motiven till förslaget, planeringsunderlag av betydelse samt förslagets innebörd och konsekvenser redovisas.

Resultatet av samrådet och förslag med anledning av de synpunkter som har framförts skall redovisas i en samrådsredogörelse. *Lag (1995:1197).*

8 § Under utställningstiden skall planförslaget åtföljas av

1. en planbeskrivning som innehåller en redovisning av
 - a) planeringsförutsättningarna,
 - b) skälen för planens utformning,
 - c) de åtgärder som kommunen avser att vidta för att fullfölja planen, och
 - d) konsekvenserna av planen,
 2. samrådsredogörelsen,
 3. den gällande översiktsplanen, och
 4. det planeringsunderlag som kommunen anser har betydelse för en bedömning av förslaget.
- Om förslaget avser en ändring av översiktsplanen, skall sambanden med och konsekvenserna för översiktsplanen som helhet redovisas. *Lag (2007:1303).*

14 § Kommunfullmäktige skall minst en gång under mandattiden ta ställning till översiktsplanens aktualitet. Före ett beslut som avses i första stycket skall länsstyrelsen i en sammanfattande redogörelse redovisa synpunkter i fråga om sådana statliga intressen som kan vara av betydelse för kommunens beslut samt ange hur synpunkterna enligt länsstyrelsens mening förhåller sig till översiktsplanen. *Lag (1995:1197).*