

SDS 110203

Lundalänken igen.

Vad trött man blir.

Nu har kommunledningen upptäckt att det blir tomma vagnar efter arbetstiden slut. SDS 3/2. Men har en lösning: förläng till Linero så att vi får boende som passagerare. Vilka då? På åkrarna utanför Linero och Mårtens Fälad. När dessa bebyggts. När?

Lundalänken har avhandlats i två decennier. Spårväg ännu längre.

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

Lundalänken är tydligen bara inriktad på arbetsresor. Ser man på översiktsplanen är det nästan försumbart för boende, knappt 8.000 av framtida 190.000 invånare (vid dess planeringshorisont) har hållplats på länken, inom någorlunda konkurrenskraftigt avstånd: 400m. (6-7% om även Stångby, Gunnesbo och C inkluderas). Men översiktsplanen förutsätter att vi går 1 km. Då blir det drygt 21000. (högst 20%). Det gör vi inte. Dagligen i ur och skur. Bilen vinner.

Än mindre blir det då 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. Lundalänken är den enda kollektivtrafik man visar. Vad skall resten få? "Snabbt och gent" skriver politiker och planerare att kollektivtrafiken skall vara för klimatet och Lunds rykte som den goda staden.

Detta var vad översiktsplaneringen skulle löst.

Nu har kommunledningen tummen både i ögat och nacken.

Om våra barnbarn inte skall förbanna oss gäller de att besinna sig och snabbt finna den struktur som det goda Lund kan byggas efter.

Lennart Nord