

## **"Förstudie till spårväg Lund C till ESS, Brunnsbrogården", yttrande**

Syftet är, sägs det inledningsvis, att utreda förutsättningar för utformning och genomförande av spårväg på sträckan. Förstudien skall "klarlägga förutsättningar, alternativa lösningar, konsekvenser och kostnader.", "ett första steg i den formella planeringsprocessen för spårväg."

Samråd är ett krav i denna process.

'Lundalänken' således. Den som avhandlats i decennier. Steg för steg. Använt som förutsättning för utvecklingsidéer i nordöst. Sträckan således given, den har byggts som högklassig bussgata. Fungerar väl. Att denna skall bli spårväg är förgivettaget. Investeringen inte ifrågasatt. Inte prioriteringar heller. Denna andra 'förstudie', sedan den förra för 15 år sedan, är närmast en formalitet.

Här mitt yttrande över förstudien och dess upphandling. Sammanfattande först, på studiens villkor sedan.

### **En kritik i några punkter.**

De stora investeringsvolymerna och Lunds utveckling som helhet borde leda till tunga, medvetna prioriteringar i sak och över tid. Vad, när? I Lunds väg till sina visioner. Hela Lunds.

Lunds kommun vill ju bli "intå en ledande roll i arbetet med att minska samhällets utsläpp av växthusgaser." En radikal minskning av bilberoendet ingick i översiktsplaneringens direktiv. Öpp tillgodoser inte detta. Bortsåg från det.

Det pågår heller inte några studier av övrig kollektivtrafik, den som skulle förbättras, omvandlas till "starka strukturer", gena, snabba stråk att bygga kring och skapa mötesplatser med. För klimatet, för attraktivitet och livskvalitet. De skjuts på ovisst framtid. De som skulle varit förutsättningar för öppen bebyggelseutveckling.

Förstudien blundar för detta, försöker bevisa det som skall bevisas. Utgångspunkterna är låsta. Spårväg förgivettagen sedan länge. Inte mer med det. En formalitet inte värd att lägga krut på.

Men det måste jag ändå.

Dels för studien som sådan, dels för 'lundalänkens funktion' eller snarare effekter.

Varför detta patetiska bevisande. Dessa upprepade argument från kapitel till kapitel, 4-5 gånger. Öppnar man statens kista med sådant?

Varför inte en offensiv beskrivning av det man förutsatt så länge och håller på att bygga, reellt och i konkreta planer. Med effektiva argument i tid och rum för när åtgärder måste till och hur. När passeras kapacitetströsklar, vad ser man för etapper i omvandlingen. Vad kostar de, i redovisade, tydliga beräkningar med klara referenser.

Med tiden som närvarande dimension måste då valet av teknik ses mot möjligheter vid dessa framtida steg. Här känns det som man har tagit med sig sina föreställningar från förr, det som blev dagens förgivettaganden. Tydlig jämförande tekniskdiskussion saknas.

Studien gäller projekt som i perspektivet handlar om mångmiljardkostnader. Det vill till att kommunen har kompetent, effektiv samordning och kvalitetskontroll från början. Den här studien skapar inte tillit.

'Lundalänkens funktion' reser en rad frågor.

Arbetsresor tycks vara förgivettagandenas allt. Ingen förnekar att det finns ett stråk med stort behov av attraktiv kollektivtrafik, än större när man vill minska bilismen. Det ligger givetvis nära till hands att förlänga detta. Det har varit argument vid lokalisering av Max och ESS. Och idén om Brunnsbrogården.

Efter hand har idén med Simrishamnbanan konkretiserats till kanske mer än en dröm. Den har blivit planeringsförutsättning. Nu framställs lundalänken mer som en förlängning av Simrishamnbanan till Brunnsbrogården än som Dalbybornas förbindelse till Lund. Det fördubblade Dalby. I yttrande hävdar Skånetrafiken att länken inte borde ha hållplatser däremellan. Möjligen en.

Den stora frågan blir: är det rimligt att investera uppemot 2 miljarder för 3-4 timmars intensiv trafik på vardagarna. Hur tät kan lågtrafiken bli?

Följdfråga: Hur får man boende utmed länken?

Är det självbedrägeri när studien, och dess beställare talar om 50.000 på Brunnsberg, "ett halvt Lund till" som någon sade. Det låter ju som ett hyggligt trafikunderlag. Men bilden blir annorlunda när den preciseras. 70% sysselsatta, dvs 15.000 boende.

Struntar man i Skånetrafiken och ger Utmarken och Norränga hållplatser enligt öp, blir det 8.000 fler och så kanske 12-13.000 i Dalby. Summa ca 40.000 boende av planhorisontens 190.000 lundensare.

**Men**, inte mycket mer än hälften bor inom en km gångavstånd enl öp. Med 400 meter till hpl är det mindre än 10.000, hela sträckan.

Klimatmålen innebär att varje lundensare varje vardagsmorgon är ställd inför valet: hur skall jag resa. Kollektivtrafiken måste vinna över bilen i de allra flesta fall. 5-6 minuter till hpl resp 12-15 minuter.

Mer med barnvagn, barn, höfter, rullator, ... Var har man bilen?

Det är inte många fler än 10.000 som har en hygglig konkurrenssituation.

Vad kan man göra? Sluta tänka i pågatågstermer. Sluta tänka i vanda banor att man skall försörja en given stadsbygd (som busslinjerna söker sig fram i). Vänd på problemet, dra stråken och bygg kring hållplatserna (som öp skrev men inte gjorde) på de boendes och klimatets villkor.

**Närhet** som princip.

Hur få mer boende kring lundalänken? Mindre hållplatsavstånd. 'Kunskapsstråket' måste ges mycket större inslag av bostäder. Brunnsberg göras smärtare, i stället förlängas runt Kungsmarken ner till S Sandby med en serie stadsbyar kring hållplatserna. Motsvarande ut till Dalby, ett pärlband av stadsbyar men då inte på åkrarna kring väg 16 utan flyttad tillbaks upp på åsen som tidigare öp. (som också gör åsen tillgänglig för regionens icke-bilisters rekreation).

Har detta med förstudien att göra? Givetvis. Vem tror på ett förslag som inte har rimligt resandeunderlag.

Sist men inte minst:

Clemenstorget. Som studien presenteras gräver man ner tekniska och politiska problem genom att börja vid Clemenstorget. Fortsättningen genom innerstaden skjuter man på en ovisst framtid. Man målar in sig i ett hörn. Löser sträckningen Clemenstorget – Brunnsberg med teknik och ekonomi på dess villkor och tvingas sedan använda resultatet för fortsättningen genom staden.

Det utmanande, komplicerade, svåra. Det skjuter man (som vanligt) till kommande utredningar.

Vill man t ex undvika problemet Klostergatan kan man välja gå söderut genom att använda Petri Kyrkogata. Men då kräver Clemenstorgets mått smidig teknik. Helheten ger krav på detaljerna.

Detaljer stjälp möjligheter.

Och, som sagt, att bygga morgondagens Lund kräver överblick, den helhet, den "starka struktur" som byggnadsnämnden krävde av översiktsplaneringen, för direktiven "Vision 2025", med "Attraktivitet och livskvalitet", för "Lund, idéernas stad!". Att utveckla hela staden.

Då kan inte all uppmärksamhet fokuseras på Lundalänken, alla resurser läggs på spårvägsprojektet. Klimatet och visionerna kräver metoder som översiktsplaneringen inte klarade av.

Det handlar också om innerstadens överlevnad. Kulturen, kundunderlaget. Det är nästan hela Lunds befolkning som skall finna det naturligt att ta sig in till 'Lunds hjärta'. Och från regionen.

Det är huvudfrågan.

### **Till själva förstudien.**

Inga författare angivna. Var ligger ansvaret?

Egendomlig uppläggning, upprepningarna i texterna antyder flera författare och dålig samordning.

Märkligt intryck. Ett mantra: spårvägen är bäst. Tänkbara färdmedel avfärdas resonemangsvis.

'Syftet' säger: "förutsättningar, alternativa lösningar, konsekvenser och kostnader"

Finns inga alternativ (annat än status quo, nuläget). Ingen alternativ teknik, ingen alternativ utvecklingsordning, ingen alternativ kontext (bebyggelse), ingen alternativ trafikering. Missvisande hänvisningar till referenser. Till Öp 2010 med "den bärande strategin att utveckla Lund med spårbunden trafik och utveckling österut". Det låter som lundalänken är lösningen för Lunds utveckling. Den är bara en del, och för boende en ytterst liten del. Till resandeunderlag m m. Man ställer nuläge mot en avlägsen planhorisont med förväntade befolkningstal då. Ingen dynamik. Kostnaderna anges med en siffra (+ konsulter).

Metod? Anges inte.

Begreppet sekvens används för områdesvis platsbeskrivning.

Har ingen visuell analys. Beskriver inte sträckans upplevelsekapaciteter resp svårigheter att bemästra Kevin Lynch erbjuder fortfarande god metod. Det är fortfarande fråga om, med Elias Cornell, ett estetiskt organiserande av en praktisk verklighet. Med estetisk som sinnesupplevelser i bredaste mening. Rumssekvenserna upplevda från spårvägen, resan som del i Lunds kultur. Spårvägen upplevd som dynamisk företeelse från omgivningarna.

Det finns datorsimuleringar att tillgå på Certec.

Begreppsanvändning är tekniskt definierad. T ex 'Restidskvoten'. Kvot mellan restid på det ena sättet och ett annat. Det blir tånjbart och svårbegripligt. Konkurrenssituationen på morgonen: vilket resätt vinner, är konkret och humanistiskt.

Hur skall ni gå vidare?

Det får ni grubbla över. Och det snabbt.

Lennart Nord  
arkitekt  
samhällsbyggare, f d planchef  
lärare i 30 år i ämnet på Alnarp