

Yttrande FÖP S Sandby

"Villabyen skall växa till småstad", "Min by skall bli dubbelt så stor", "Tung trafik bekymrar Sandbyborna" citat ur sydsvenskan.

Märkligt planförslag.

Samtidigt som det är ambitiöst och oerhört noggrant ner i detaljer, så är den för levnadskvaliteterna så viktiga strukturen inte avklarad. Medvetet t o m.

Plats är sökt och angiven för enstaka hus. På så sätt en stor detaljplan för de närmsta 40 åren. Vad skall Föp-beslut gälla? Hur låst blir framtida handlingsutrymme?

Noggrann karta alltså, men vag struktur. Det vore bättre tvärtom.

Tydliga och rimliga ambitioner i syfte och målbeskrivningar uppfylls i flera avseenden. Förslaget förbättrar biltrafiksystemet, utvecklar grönstrukturen med gång- och cykelvägar ...

Men för kollektivtrafiken nöjer man sig med status quo. Blott en förlängning av dagens förlängda Lundalänk genom Sandby, "på sikt att förlängas österut till Frejs äng".

Planarbetet har haft ett direktiv. Ett politiskt beslut, att här skall rymmas minst 3000 lägenheter. Med lämpligheten oprövad!

Planhorisont är som översiktsplanen, år 2050, Planförslaget innebär 1400 lgh de första 20 åren, sedan 1800 lgh.

Förslaget framhåller

"Syftet med planen är att skapa förutsättningar för en långsiktigt hållbar tätortsutveckling", " att välja en livsstil som ger låg miljöbelastning ...", "... Det innebär närhet till konkurrenskraftig kollektivtrafik..."

400 m gångavstånd till hållplats är planförslagets kvalitetsmått. Det är "femminutersprincipen": högst fem minuter till hållplats med tät trafik är konkurrensmedlet för minskad bilism. "Livsstil" för klimatåtagandena. Kortare är bättre, längre snabbt urvattnat.

Tät trafik har bara 'lundalänken', linje 166. Övriga busslinjer är högtrafiklinjer eller glest trafikerade. Linje 166 ger vardagsresandet med kvalitet, dvs strukturen för Sandby.

Kvaliteten gäller inte mer än hälften av dagens bebyggelse. Större delen av utbyggnad inom de närmsta 20 åren har lokaliserats inom femminutersavståndet, men man skriver samtidigt:

"... översyn av hållplatsernas lägen ..., till exempel antalet hållplatser Färre antal stopp skulle innebära ännu snabbare förbindelser med Lund". Vad är viktigast: kort och bekvämt avstånd till hpl eller själva restiden när man väl sitter på bussen? Trafikingenjörerna prioriterar det senare. Gör resenärerna det?

Ambitionerna faller platt när bebyggelseområden för bortre 20-årsperioden läggs ut. "Först i det längre perspektivet tas sådan mark i anspråk som i dagsläget inte försörjs med kollektivtrafik på ett bra sätt."

Planarbetet har helt enkelt avstått från att söka optimal kollektivtrafikstruktur. Ingen redovisad analys. Intresset för problemet visas t ex av att den noggranna beskrivningen av delområden saknar det viktigaste, hållplatslägena, för bedömning av delområdets kvaliteter.

Dock skriver planförslaget: "I framtiden skulle det kunna bli aktuellt att förse Södra Sandby med spårtrafik genom en förlängning av Lundalänken till Södra Sandby. Vid eventuell ytterligare utbyggnad av nordöstra Lund utmed Odarslövsvägen, finns möjlighet att också förlänga Lundalänken åt nordost i anslutning till den nya bebyggelsen. Spårvägen skulle då kunna ansluta till byn via Lundavägen. En förlängning av Lundalänken till Södra Sandby måste dock föregås av noggranna studier av lämplig spårdragning, restider, ekonomiska förutsättningar med mera. En förlängning kan först bli aktuell efter utbyggnad av Lundalänken till Dalby".

Oklart vad man menar. Rimligtvis skulle spårvägen vika ner från Odarslövsvägen ner till norra S Sandby. Om den dras till Lundavägen är blott ett alternativ.

Märkligt igen. Planens tidshorisont är ju 40 år. (Eller snarare när 3000 lägenheter byggts enligt direktiv.) Den spårväg som nämns ligger väl inom denna tidsrymd.

Det olösta strukturproblemet måste givetvis ha med en sådan ambition, en sådan möjlighet. Det kan inte vara klokt att bygga en "småstad" som i sig blir ett hinder.

Analys av utbyggnadsförslagen i övrigt avstår jag ifrån. Det vilar i sin oerhörda detaljering på lokalbefolkningen. Men om förslaget med tiden gör Sandby till en småstad med viss stadsmässighet enligt ambitionerna är jag inte övertygad om.

Men barnperspektivet skriver man om. Ambition att ha park tillgänglig utan trafikstörningar.

Ambitiösare än detaljplaneringen inne i Lund (som jag skrivit om).

Men till barns uppväxtvillkor hör att lekbarheten börjar vid dörren hemma. Barns territorium växer med åldern. Det är inte god kvalitet om barns lek förutsätter att föräldrarna skall vara med. Då har man inte förstått vad lek är, och vad lek betyder för kreativ utveckling. (Det Lund skall leva på.)

Slutsats. Om detta planarbete lyft från tomtletande och ytor för direktivets byggnadsvolym och börjat i strukturstudier hade säkerligen resultatet blivit ett helt annat.

De framtida möjligheterna i ett stråk upp till Odarslövsvägen, i ett pärlband av stadsbyar med mycket god bostadsmiljö, samtidigt med god relation till Lund och regionen, sticker i ögonen. Förnyelsen av Sandby centrum faller då på plats. 'Spårvägsstråket' kan enkelt fortsättas mot Hällestad...

Utopi? 40 år är en lång tid. Avsevärt snabbare har kanske Lunds politiker hittat sitt förnuft och slutat bygga periferibebyggelse på åkrarna runt staden. Sitt antimiljö-, antiklimatbeteende,

Möjligheten är ju uppenbar att i stället bygga ett ekologiskt framstående Lund.

Lund – the eco city – inte bara med reklamfraser.

Lennart Nord
arkitekt SAR MSA
0706 73 42 74