

Yttrande över FÖP Brunnsbög, samrådshandling 120302

ESS och Max är beslutade, basala förutsättningar är givna. Bästa åkermark offrad utan strukturella alternativstudier. ÖP 2010 avsätter marken mellan E22 och Kungsmarken. Med förgivettagen spårväg. Kommunens visioner är stora och starka.

Vad är det Bn, Ks och Kf skall besluta? Är inte allt redan avgjort. Detaljerna sköter SBK och deras konsulter. Det skall bara säljas in.

Samrådshandlingen är också full av goda intentioner och entusiastiska beskrivningar. Men också upprepningar i de 73 sidorna. Med en hel del inkonsekvenser.

SBK följer sin vana att disponera texten med planeringens förutsättningar sist. Viktiga givetvis, men orkar läsarna så långt? Behöver inte beslutsfattaren känna den logiska gången?

Men vad säger planförslaget, samrådshandlingens inre kärna, dess konsekvenser? (*Citat kursiva*)

Förslaget lägger Eriksson m fl, Max, Science village och ESS i zon utmed E22.

Genom markområdet därinnanför dras 'lundalänken' upp med bebyggelsekvarter omkring. "Spårvägen kommer att utgöra ryggraden" (inte 'föreslås' vara).

Planens "stadsbyggnadsidé är rutnätstad" med "grundkvarter (60x60)... med grönstråk emellan", dvs storkvarter om 135 á 150 m i kvadrat, vilket definierar "huvudgatunätet".

I öster mot Kungsmarken, långt från lundalänken (-1000 m), har man lagt "bygator" med bebyggelse av potentiellt ekologisk karaktär.

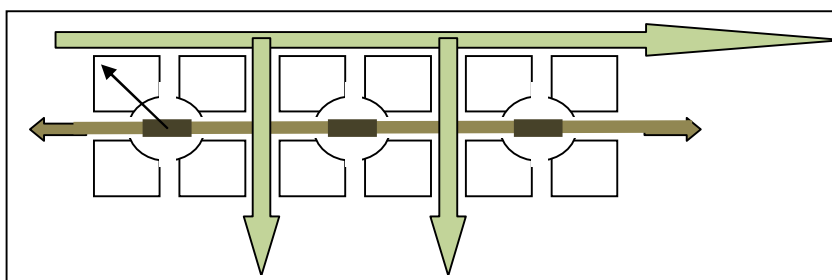
En klassisk planering där 'metod' blir att fylla ut ett givet område. Man är 'kartans fångar'. Den stadsbyggnadsidé man formulerat kompromissas. Blir vad den blir.

Är det bra? Har möjligheterna tagits till vara? Visionernas anspråk på kvalitet. "frigörs människors tid och energi"?

Solbjersplaneringen är ett exempel på sådan 'planestetik'. Där en yta (ett område) fylls med hus, som ger mellanrum som måste hanteras. Fysiska förutsättningar som nivåer, vädersträck, sol- och vindförhållanden får man tackla senare. Så gott det går. Liksom organisering av inre kvaliteter: "utemiljöns stora betydelse för hur vi relaterar till varandra, mår och för hur mycket vi vistas ute. En stadsdel som stimulerar den sociala, lekfulla människan..."(s9)

Vad man inte gjort, är att söka en medveten struktur där ett bästa kollektivtrafikstråk utnyttjas med hållplatser i stadstorg mitt i bebyggelsekvarter. Hur sådana kvarter kan och bör utformas är planeringens huvudfråga. Här och i fortsättningen. Goda kvaliteter för vardagsliv och stadskultur. Man frågar sig vad "Stationsnärhetsprincipen är en utgångspunkt" innebär. Vad är nära?

'Nära' ger bebyggelsekvarterets mått, som ger hållplatsavstånden, inte tvärtom. Det är den "pärlprincip" ÖP2010 skrev om men inte genomförde. Det ger också bredden på den bebyggelse som betjänas av trafikstråket. All breddning ger sämre kvalitet. Breddning kan möjligen ske med två parallella trafikstråk. Om det får plats.



Kollektivtrafikstråk/bebyggelsekvarter/stadstorg m hpl/grönstruktur
Biltrafik underordnad

SBK avstår från att söka planstruktur som motsvarar klimatkraven, här liksom i ÖP2010. Bilismen förgivettagen. "svårt att etablera handelsstråk ... om inga bilar tillåts", "huvudgatunät" etc

kollektivtrafik

"Den fortsatta planeringen behöver utveckla och konkretisera detta stråktänkande ..." (s28). skriver man under "**Planförslag**" och "Trafikplaneringen ska ta utgångspunkt i fotgängarens och cyklistens situation och önskemål".

Andra städer har en "femminutersprincip" (3-400 m). ÖP 2010 400 m, men accepterar upp till 2 km. Om kollektivtrafiken skall konkurrera ut bilen, vad behövs då? Korta gångtider och hög turtäthet, som man skriver: "kvalitetsfaktorer ..., hög turtäthet under hela trafikdygnet, pålitlighet ...". Skillnad mellan intention och planförslag är stor. Kunde man inte bättre?

Kollektivtrafik är här lika med spårväg: "Spårvägen kommer att utgöra ryggraden" (s12), dvs det är redan bestämt. Å andra sidan skriver man "så att det i framtiden ska vara möjligt att konvertera till spårtrafik" (s17) och att "Bedömningen är att spårväg ... bidrar till att skapa attraktiv stadsmiljö och attraktiv kollektivtrafik" (s17)

Vad är egentligen planförslaget uppdrag? Att argumentera för spårvägen eller göra ett hållbart planförslag? När man skriver "... konkretisera detta stråktänkande ..." (s28) är det passivt, skjutet på framtiden för andra krafter att ta i, med de förutsättningar som då har givits. Begränsningar.

Och när man skriver "Spårvägen kompletteras med regionbusstrafik i stråk med tillräckligt stort resandeunderlag" (s28), så undrar man vad intentionerna tagit vägen. Kvalitet? Vad har SBK för föreställningar: Ingen lokaltrafik, det man säger är 'passerande gula bussar med deras linjesträckningar'. Några stråk är inte tänkta, inte redovisade. Än mindre hållplatser. Kvalitetsbedömning omöjlig.

Det krävs en planstruktur som effektivt prioriterar kollektivtrafiken. För alla. Varför "bygatorna" med de ekologiska ambitionerna skall ges förutsättningen att ha upp till 1000 m och mer till spårvägen är paradoxalt. Skall de ha flest bilar?

Klimatet

Fullmäktiges direktiv är sedan länge att biltrafikarbetet skall halveras för klimatets skull. Lunds ansvarstagande i konventioner m m. Och Lunds image. En halvering innebär att all vardags- trafik/arbetspendling upphör. Den andra halvan är transportsektorns och fritidsresandets. "resande till och från Brunns hög skall göra det med lika delar bil, gång och cykel och kollektivtrafik" (s28). En "tredjedelsprincip" har dykt upp. "Resande till och från" är arbetspendling. Denna tredjedelsprincip luckrar alltså upp direktiven. Är det riktigt och rimligt? Det hör till de viktiga politiska besluten om detta planförslag.

Vad menar man då i detta planförslag med: "en balanserad bilism ska eftersträvas" och "Effektiva och flexibla parkeringslösningar" och "stora antalet människor i området medför ett behov av beredskap för två nya kopplingar till E22: trafikplats Ideon och trafikplats ESS", "FÖP Brunns hög avser att ge stöd för att möjliggöra Trafikplats Ideon."

Total kollision med kommunens visioner och givna direktiv. Slutsats: dessa är inte förankrade i SBK syn på sina uppgifter.

Planeringsmetod igen: En "Transportstrategi för Lund NE/Brunns hög håller på att tas fram" gör man inte det som förutsättning för FÖP? Gör man plan först och strategi sedan? Samma metodiska problem som att ÖP2010 gjordes utan trafikstruktur, utan den "starka struktur" som Bn krävde.

Dimensioneringar

3000-4000 bostäder och 25000-30000 arbetsplatser till år 2030. (ÖP2010 säger 3400+1800 fas 1+2) Fler än hälften av hushållen i Lund är enpersonershushåll. Det finns ingen anledning tro att det skulle bli färre i Brunns hög, snarare tvärtom.

Det betyder färre än 7000 boende efter hand fram mot 2030 (några till efter). Alla inte sysselsatta. Var bor resten av de 25-30000? Det är transportproblemet. 20-25000 fram och tillbaks till jobbet. Dvs efter hand mycket höga anspråk på kapaciteten i rusningstid, medan antalet boende utmed stråket gör underlaget svagt, inledningsvis nära obefintligt. Intentionen "hög turtäthet under hela trafikdygnet" verkar svår att hålla.

Att så envetet fokusera på lundalänken i trafikplaneringen förefaller oklokt. Utredning efter utredning bekräftar det förgivettagna. 'Vi skall ha spårväg'. Det är fortfarande fråga om det är mer än en ofinansierad ingenjördröm som bitit sig fast. Vad händer om det inte går?

Varifrån kommer de 20-25000? Lund väller ju ut i periferin. Lund har länge nog nu saknat en trafikstruktur för hela Lund som kan lyfta det gamla lokalbussnätet till de kvaliteter som visionerna kräver. Rusningstrafiken måste kanske lösas på ett mer mångdimensionellt sätt om bilsamhället skall kunna avrustas.

Var resten av de 25-30000 bor är också ett problem för Lunds självbild, för Lunds föreställning om sin attraktivitet. " *"Världens främsta forsknings- och innovationsmiljö skall skapas i nordöstra Lund. Det skall bli en plats dit forskare och andra intresserade från hela världen söker sig."*, " *... Det är här hjärta möter hjärna"*. Var skall de bosätta sig? Vad är det för bostadsmiljöer som skall locka dem hit? Periferins eviga upprepningar av småhus utmed gata? Norränga, Råbylund, Stångby, ...? Lockande kvalitet? Allt vackert tal om Brunnsnög är, även om det infrias, blott en bråkdel. (Förtätningar, kompletteringar i innerstaden ger inte mer än Brunnsnög.)

Av resten fokuserar jag

Barns uppväxtvillkor

Man skriver " *Brunnsnög blir en unik plats ... stadsliv, vardagsboende, rekreation, lek och fritid."* " *En stadsdel som stimulerar den sociala, lekfulla människan"* (s9). Det låter ju bra. Liksom att man " *underlättar rörligheten för barn och ungdom"* och att de " *själva ... ta sig till skola, lek- och fritidsaktiviteter."* och " *I varje nytt större delområde föreslås parker, som barnen och ungdomarna på ett säkert sätt kan nå hemifrån"*. (s14)

" *Barn och ungas aktiviteter och verksamheter ska få ta plats. Detta oavsett om det rör sig om ridstigar, bollplaner eller skateparker"*. Det är uppenbart att vad man tänker på är äldre barn och ungdomar, mogna nog att förflytta sig längre bort på egen hand.

Barnkonventionen definierar att barn är barn t o m 18 år. Rimligare är att tala om barn och ungdomar, de senare = tonåringar. Mellanstadiebarnen har väl nått en mobilitet, som föräldrarna också accepterar.

Men uppväxtvillkoren dessförinnan var tar de vägen?

" *Inne i kvarteren finns mötesplatser och intima gaturum som kan användas av barnen"*

Kan användas? Kan de bygga koja, leka kurragömma. Finns det förutsättningar för stimulans av motorik och sinnesupplevelser utanför porten?

Solbjersplaneringen antyder inte något sådant. Och erfarenheterna från SBK detaljplanering gör en inte optimistisk. Direktiven i "Grönstrukturprogram Lund" bortser man ifrån. Alltid numera.

Om FÖP vill leva upp till sina intentioner måste man sätta ner foten. Kommande mer detaljerad planering måste ges tydliga direktiv i beslutad plan. Utrymme och utformning av entrénära område. Exemplifierade möjligheter till fri lek inom synhåll. Etc.

Till sist

Jag avundas inte er politiker som skall fatta beslut som detta förslag är formulerat.. Hur skall ni läsa? Med verbval och tempusformer och inkonsekvenserna...

När är det förslag, när förutsättning, när resonemang, när förhoppningar ...?

När planförslaget inte skrivs som förslag att ta ställning till, utan med framtidspresens, som en färdig verklighet, framtida visserligen. Eller skriver "planeras", vem står för det beslutet?

Planförslag utan direktiv. Mest förhoppningar. Ansvaret läggs på kommande entreprenörer?

Kommunens visioner skall förvaltas av dem. Vad ger kommunen inflytande på deras beslut? SBK?

Man skriver: "planeringsmål är att vara ett verktyg, snarare än att utgöra ett egenvärde i sig" (s27). Målet för planeringen. Javisst. Men var är verktygen?