

Klipp ur mina

yttranden m m betr översiktsplaneförslag (ÖP) för Lunds kommun 2010.

## Alternativ metod

"Lund är kontrasternas stad - här blandas 1000 år av historia med modern kunskap och visioner. Här hittar du också småstadens charm sida vid sida med en storstads lockelser och bekvämligheter. Här möts kunskap, idéer och utveckling i praktisk handling. Här finns mångfalden och de nya livsstilarna. Här finns en god livsmiljö med hälsa, trivsel och frihet. I Lund får man vara ung lite längre, här kopplas historia och framtid samman i mötet mellan det gamla och det nya." (citat Hemsidan, Idéernas Lund 100216)

Är det sant? Är det vad man skulle vilja gälla i framtiden?

Kommunen vill väl, byggnadsnämnden skriver i eget förord: "... ett långsiktigt perspektiv, där man ser till strukturer och möjligheterna att skapa goda miljöer för boende och verksamheter"

Hur kan man tänka då?

Mer än halverat biltrafikarbete kräver en helt annan **strategi** än de tre utvecklingsalternativen visar.

Utgå från individen, inte kartan. För individen är vardagen och staden de system han och hon rör sig i. Hur effektivt, tryggt och trevligt det kan vara. Hur min pressade vardag kan gå ihop och mina nätverk fungera. Och kan uppleva min stad, hur delaktig i dess identitet jag är.

Planeringen måste ta utgång i dessa rörelser. Inifrån själva rörelsen (inte lägga den på kartan).

Närhet, rörelse, kultur blir nyckelord. Och effektivitet. Vardagseffektivitet.

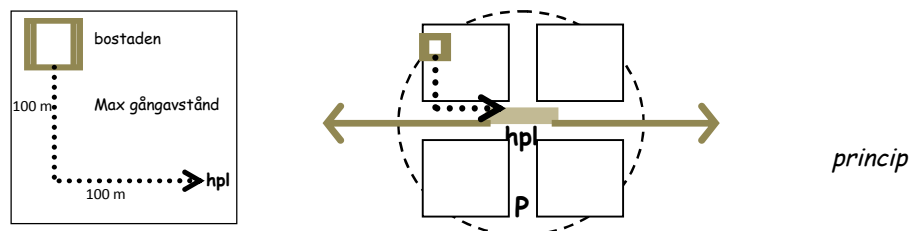
### **Hur ser den situation ut för mig som individ, där kollektivtrafiken vinner över bilåkandet?**

Det är planeringens kvalitativa utgångspunkt om klimatdirektiven har någon mening.

En hållplats är utgångspunkt. Bostäder kring den. Skall bilen förlora får det inte vara mycket mer än ett par minuter till hållplats och högst fem minuter väntetid. Det slår sannolikt att ta sig till P-anläggningen, komma ut från den och ha trafikstockningar och parkeringsbekymmer framför sig.

Det ger skalan i planeringen, ger en modul, en grundprincip.

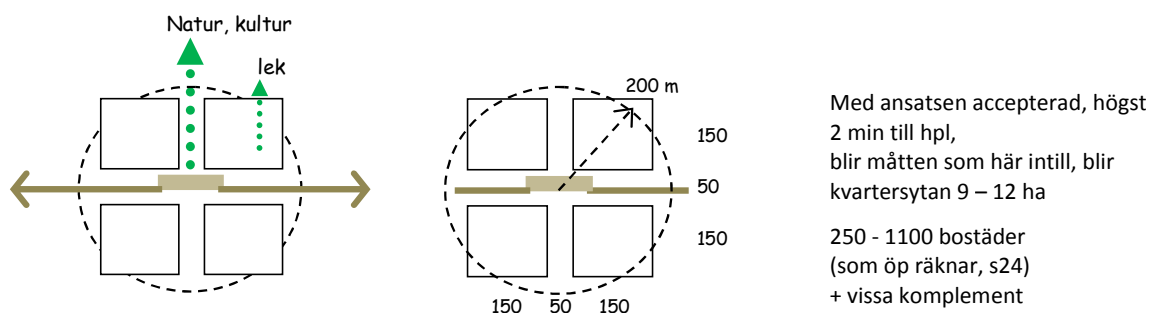
Metoden blir att bygga struktur av kollektivtrafiklinjer, spårvagn/buss, med 'stadsbyar' på rad som pärlor på tråd.



Kvarteren kring hållplatsen kan variera i innehåll, täthet och utformning. Oändlig variation som miljö.

P i periferin. Den lilla skalan gör hållplatsenheten mycket anpassbar till förutsättningarna på platsen - terrängens form, natur- och kulturvärden etc. Tar identitet av den.

Utbyggnaden kan ske stegvis för att undvika ensartad bebyggelse. Kan använda befintligt vägnät.

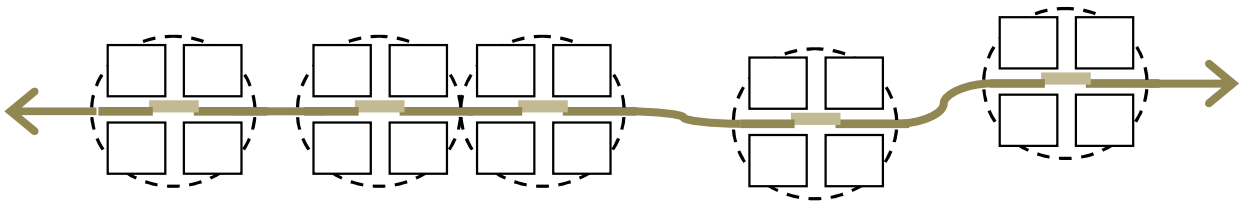


Spårvagnen/bussen är inte bara vägen in till stan', utan också vägen ut till vad som kan vara intressant och givande i landskapet. 'I stället för att åka bil till Skrylle'.

'Hållplatstorget' är enhetens ansikte utåt. Karaktär och innehåll blir platsens identitet. Etablerad, småskalig service etc annonserar sig mot hållplatsen. Man kan gå av och sedan ta nästa vagn.

**Metoden** måste bli att söka sig ut ur Lund med 'pärlband' den metod som öp önskade med övergav. Fånga upp så mycket som möjligt av befintlig bebyggelse på väg ut, sedan söka sig fram i landskapet på bästa sätt.

**Pärlbanden** adderar sig ut från Lund. Ju fler enheter ju starkare. Ett gemensamt befolkningsunderlag till service utmed spårvägen.



Tänk er en spårvagnslinje genom stad, hållplats efter hållplats. Hållplatserna är lokala knutpunkter. Men det är bara bebyggelsen närmast hållplatsen som 'räknas'.

En stor poäng är att inte behöva sträva efter en livsmedelshall till ett bostadsområde/stadsdel utan att den finns utmed spårvägslinjen. Vid en av hållplatserna. Eller fler, så har vi god konkurrens.

Man kan betrakta spårvagnslinjen som en 'galleria' med ett varierat utbud av varor och tjänster, lättåtkomliga - som en utdragen gata.

Eller som en korridor (jmf de senaste flygplatserna). En skolorganisation kan ha lokaler utmed linjen (och vara inhytt i bostadshus). Barnen kommer med vagnen. Lärare förflyttar sig mellan lektionerna, liksom hela klasser. Det förutsätts att vagnarna är tillgängliga för alla, snabbt. Vagn kan tas ombord.

Givet att turtätheten är hög. Det är den i ett 'starkt' pärlband.

Exempelvis från 'Linero' ut till Dalby. 6 km blir 8 enheter, den sista vid badet och sedan hpl Nyvång, Dalby C och Dalby stn. Färdigbyggt: med 4-5.000 bostäder och Dalby som det är.

Långt över 10.000 boende i pärlbandet. Utbyggt på 4 år om man prioriterar så. Två enheter/år. Delar av. (Och sedan sträckan in till Lunds kärna med ytterligare boende. 12-15 min körtid, bekvämt, urbant.)

Framför allt blir kollektivtrafiken mer än konkurrenskraftig.

Utvecklingsalternativen är ju misslyckade också vad beträffar trafikutvecklingen i bef bebyggelse. Dagen bussystem duger inte tillräckligt väl. Har alltför långa gångavstånd och alltför gles trafik. (Fordonen är för stora. Mindre fordon ger tätare trafik -- till högre personalkostnad.)

Att minska biltrafiken så radikalt som direktiven kräver kommer att kosta. Det går inte att förneka.

Det går inte att tala om en Lundalänk, inte två heller. Om man accepterar den stora tillväxten inom kommunen.

Man får nog också tänka om betr Lundalänkens tekniska identitet. Det krävs ett småskaligare, smidigare system än ett som snarare närmar sig Pågatågens. Asfaltbana med trådbusståg?

Förutom att det måste vara helt orimligt att lägga en miljard på en kollektivtrafiklinje som inte betjänar mer än 4-5% av de boende (11% med avstånd öp finner möjligt)

Att "söka sig fram i landskapet på bästa sätt" för in dimension två, *Jordbruksmarken*.

Det saknas ett utvecklingsalternativ som prioriterar den högvärdiga jordbruksmarken. I vart fall en skiss som argument för varför det inte skulle kunna gå. Det är oanständigt att avfärda det så lätt.

13 kvadratkilometer "går åt" skriver man. Räkna man mindre snällt är det kanske 20 km<sup>2</sup> man offerar utan vidare. Därtill innebär 'Lundalänken', som den ligger i alla alternativ (varför denna låsta förutsättning?), ett uppenbart framtida hot att konsumera jordbruksmarken hela vägen ut till Dalby. För industri, institutioner, bostäder etc. 'Länken' ligger ju där som ett övertydligt argument.

Hur ser ett alternativ ut som inte använder högvärdig jordbruksmark? Ingen jordbruksmark alls?

Man kan 'söka sig ut' till icke-jordbruksmark. Man kan 'hoppa över' den goda jorden, ta en lucka i 'pärlbanden' (4 sek/100m i förlängd restid).

Flytta upp 'länken' till Dalby på åsen! Återgå till Öpl-90. Då vinner man fantastiska bomiljöer. Och man gör åsen åtkomlig för hela regionen. 'Godsakerna' på åsen undviker man. Men kommer dem nära.

Enheterna tar inte ens 10% av åsens yta i anspråk. Och hotet mot den goda jorden nedanför är borta.

Pärlband ill Dalby räcker inte långt för utvecklingsaptiten.

Ett annat är via Brunshög, runt Kungsmarken ner till S Sandby. (Hur får man annars Sandbyborna att sluta använda bil?). Ytterligare 4 år.

Dalby kan förlängas till Torna Hällestad (via Björnstorp?) Fortsatt fantastiska bomiljöer.  
Till sist kan cirkeln slutas med 'pärlband' mellan TH och S Sandby. **Lund Eco City**.

Det ekologiska Lund. En 'bilfri' cirkel runt åsen, med varierat gott naturnära boende mellan hpl och landskap, tryggt med maximal friskvård, med service och verksamheter och öppet för turism.

Resan på spårvägen är urban, löper genom en serie stadsrum med sina resp identiteter, med utblickar i landskapet däremellan. När man går på spårvagnen är man på väg till Lunds innerstad, den gemensamma identiteten. Även om man inte åker dit denna gång, är man i Lund på spårvagnen. Det 1000-åriga. ('Bilfri' = ett i huvudsak använt befintligt vägnät. Mer skall inte behövas.)