

Granskning av översiktsplaneförslag (ÖP) för Lunds kommun 2010.

Mitt yttrande över förra omgången, 2009 05 16, är fortfarande högst relevant ...

Det gäller fortfarande kvaliteten på den stad man skall leva och verka i, dag in och dag ut. De vardagslivets möjligheter och omöjligheter som staden innebär... Och kvalitet i alla andra avseenden.

Man får förutsätta att kommunen ser vårt framtida Lund så. Som en stad, en plats där man trivs och kan utveckla sig, en plats som lockar andra att komma hit. Ett Lund med stark identitet med tusenårig kultur och rika möjligheter. Alltså en plats att bo och verka i med gynnsamma och effektiva villkor för människor med aptit på livet och anspråk på sina omgivningar.

Lund också som tydlig 'miljökämpe', solidarisk med Gaia, vårt enda jordklot och med sina invånare.

Detta är min utgångspunkt för min granskning.

Direktiven för planeringen är också starka och tydliga. Man har t o m känt behov att upprepa dem.

Förslagets material är omfattande. Mycket skrivjobb har skett sedan maj. Det redovisas i 3 delar med tillsammans 206 sidor, varav 154 text. Därtill en fjärde del med samrådsyttranden.

Välvilliga ord, vackra bilder. Tyvärr motsvaras inte resultatet av dessa. Människan saknas. Och konsekvens.

Det är tungt att granska allt detta. Att fördjupa sig i det utan att tappa överblickan. Kan någon?

Den sammanfattning t ex som SBK gjorde av mitt förra yttrande lämnade åtskilligt därefter.

Jag fokuserar individens perspektiv. Våra och våra efterkommandes livsvillkor till vardags.

några faktorer, där planeringen trampat snett. Redovisar också alternativt tänkande.

Vardagen. Individens, boplatser, vardagens ärenden och möten.

Närhet måste göras till en **princip**, kvalitativt definierad.

Trafiken, för miljön och individen Minskade koloxidutsläpp – Lunds solidariska bidrag till Gaia.

-- med min kritik av 'Lundalänken' som frusen idé.

... **den starka strukturen**, det som beslutas och börjar byggas i dag ger konsekvenser för våra barnbarnbarn...

Åkrarna. Man förbrukar 13 km² jordbruksmark, mer än värdefull, 'bjuder ut' ytterligare genom ökad tillgänglighet. Svårhanterlig konkurrens.

Planeringen. Hur tänker dom? Vad säger språket? Kan man lita på påståenden? Det är t ex mycket som hänvisas till kommande planering. Om det inte går då?

Jag kommer nedan att påvisa sådan brister i planförslaget att det måste omarbetas.

Men först korta svar på **Byggnadsnämndens frågeställningar**. Intressant att nämnden frågar oss 'granskare' Vad betyder det för fortsättningen?

1 *Är områden för verksamheter på Brunnsberg och dess omgivningar, med anknytning till i första hand forskning, tillräckliga?*

Vet ej. Men att satsa storskaligt på en enda plats är obegripligt ostrategiskt. Med stark spårbaserad struktur har man stor flexibilitet. Det ÖP skriver men inte gör.

2. *Delar Ni Lunds kommuns målsättning att försöka sprida exploateringsstrycket, bland annat för att minska exploateringen av den bördigaste åkermarken kring staden Lund? - Om inte motivera varför.*

Ni skämtar. Vill man minska konsumtionen av åkermark skall man **inte** ta tre km² i Stångby till ett kvalitetslöst bilsamhälle. **Inte** ta 200 ha i Norränga, inte ta 150 ha i 'Utmarken', inte ta 150 ha i dimmiga Råbytorp m fl. Summa 1.300 ha, 13km² (del 3, s26)

Då skall man inte lägga 'lundalänken' utmed väg 12. Förr eller senare finner man sig tvungen att utnyttja spårvägens kapacitet. Då kan man inte säga nej, även om kvaliteterna som bomiljö är undermåliga (och för verksamheter). Mer om den nedan.

3. *Vilka är de viktigaste åtgärderna som behöver genomföras för att skapa en kraftfull utveckling i berörda orter längs Simrishamnsbanan som kan attrahera näringsliv och skapa goda och variationsrika boendemiljöer och därmed bidra till att minska trycket på Lund?*

Man skall **inte** göra som förslaget, bygga i periferin. Det ÖP annars skriver att man inte vill. Låt bli att breda ut bebyggelse långt bortom centrum och station. All ny bebyggelse har lagts mer än en km bort, utom stationsområdet i Dalby. Vad kan det bli annat än ökad bilism, i stället för mer än halverad?

Vill man regionalt sett använda de fina bomiljöerna utmed Simrishamnsbanan måste man för klimatets

och vardagskvaliteternas skull finna en annan utbyggnadsprincip än stelbent upphakat på de gamla stationsnamnen. Närhet till station betyder mindre skala och fler stationer. En timme från Simrishamn kan uppnås ändå genom att inte stanna vid alla stationer.

Men minskad bilanvändning medför också utvecklade 'tvärförbindelser'. (I Marks kommun i oljekrisen -75 visade vi att alla i kommunens glesbygd utom 300 kunde nås med enkel slinga från vardera 8 lokalorter. 10 mil², 31.000inv)

4. *Inom vilka delar av kommunen är det möjligt och lämpligt med inslag av högre och mer stadsmässig bebyggelse?*

Vid hållplatser i stark spårbaserad struktur. Vad menas med "stadsmässig"? "Töserna"?

Klostergårdskomplexet? 'Stadsmässig' som upplevelse -- eller på karta? Upplevelse är vad man uppfattar när man vistas i rum, rör sig genom dem. Genom stråk i staden. Torg. Till fots eller genom spårvagnsfönstret. Lunds varumärke är ett krav, innerstadens karaktär en omistlig kvalitet.

5. *Ange i vilka sammanhang eller inom vilka områden som Ni anser att balanseringsprincipen kan vara tillämpbar?*

Alltid, givetvis. Den enda rimliga frågan är, när den inte skall tillämpas.

6. *Hur ser ni på frågan om strategi för handel som redovisas i förslaget?*

Handelspolicy? Har fullmäktige tagit någon sådan?

Total kollision med allt. Med vardagslivets kvaliteter, med klimatförbättringar, med åkermarkskonsumtion. Handeln kräver storskalighet för lönsamhet, utbud och konkurrensförmåga. För ÖP har det givit utbredning av stadsdelar, större än de vi har. Med ökat bilåkande i stället för tvärtom.

Fel tänkt. Med stark spårbaserad struktur kan storskalighet och småskalighet förenas.

Vid en hållplats ligger större livsmedelshall etc, vid 'alla' hållplatserna mindre butik/kiosk.

7. *Vad kan Lunds kommun göra ytterligare i samband med den översiktliga planeringen för att bidra till målet om att minska utsläppen av växthusgaser med 85 procent till 2050?*

Göra en plan som motsvarar direktiven. Storskaligheten i ÖP-förslaget är häpnadsväckande.

Den fysiska planeringen vill därmed inte bidra till att minska utsläppen. Överlåter ansvaret till individernas vardagsmoral. De skall kunna och vilja gå/cykla till hållplats/butik upp till 1½ km, skall kunna och vilja cykla till jobbet upp till 5 km. De som inte kan: exercis i osolidaritet. De som inte vill tar bilen.

Dagens Lund är ca 5 km i diameter. Dvs alla lundensare har högsta kvalitet enligt ÖP bedömning, Ändå är bilanvändningen så stor. 30% .

8. *Vilka är de viktigaste åtgärderna i övrigt som är nödvändiga för att målsättningarna i ÖP 2010 skall kunna uppfyllas?*

Samma som frågorna 7 och 11.

9. *Eftersom behovet av bostäder långsiktigt bedöms att bli högt bör de remissinstanser som ifrågasätter utbyggnadsområden föreslå alternativa sådana i kommunen.*

Remissinstans eller inte. Låt bli den goda åkermarken! Det gäller all utbyggnad, utom den utmed

'Simrishamnsbanan' samt förtätningarna. Trots att ÖP i text kritiserar äldre planerings växt i stadens periferi, så är det precis det man gjort. Alltså tar man av den åkermark som omger Lund. Till kvalitetslösa miljöer i periferin, som hittills.

Alternativ? Använd det attraktiva landskapet Lund har med Romeleåsen. Av tradition betraktad som 'helig' i sin helhet. Men det omistliga är inte hela åsen. Det är delmiljöer. Dessa kan bli än värdefullare genom att fler kan komma närmre. Med närhetsprincipens småskalighet kan man 'smyga in' kvarter kring hållplatser i ett pärlband. Närhet till service genom spårvägen, stadsmässig kan den vara därför att man rör sig genom bebyggelsen med spårvagnen som i vilken storstad som helst, Det beror på arkitekturen kring hållplatstorgen och vidare utmed linjen. Frisk luft och friskvård på köpet.

Således, ett pärlband från Linero till Dalby över åsen och ett via Brunnsberg och Gustavshill till S Sandby.

Båda kan förlängas till T Hällestad och sluta en ring. På sikt även Dalby -- Sturup över Genarp.

Lund, the eco-city, som kan 'erbjuda' oslagbara boendeanternativ med stad invändigt och landskap utvändigt Själv spårvägsstråket är del av den lundensiska identiteten (på väg till innerstaden). Lund blir världsberömt i studentkretsar, med stråken som campus...

Se precisering av möjligheten nedan.

10. *Bedömer Ni ytterligare områden lämpliga för grupper av större vindkraftverk med hänsyn till andra intressen, som kommunen långsiktigt bör beakta i sin planering?*

Är vindkraftparker av dessa dimensioner bra för Lunds varumärke? Placerade vid infarterna. Bil/tåg. De pockar på mycken uppmärksamhet med utseendet och än mer med sitt vispande. Vi är som varelser konstruerade att reagera på rörelse. Trafikfara.

Konkret ifrågasätter jag placeringen V om Dalby kyrka och kungsgård i en mångtusenårig kulturbygd. En vindkraftpark som 'vägg' i utblickarna över Lundaslätten vore en demonstrativ kontrast.

11. *Övriga frågor som Ni bedömer vara av särskild betydelse för att medverka till skapandet av en kommun och en region som blir långsiktigt hållbar socialt, ekologiskt och ekonomiskt.*

Svaret blir nödvändigtvis att översiktsplaneringen måste ta ett nytt varv med klarare metod

En region som blir långsiktigt hållbar socialt, ekologiskt och ekonomiskt, ett varumärke som sätter Lund på världskartan måste klara av de basala kraven:

Recept för boendemiljöer som ger bästa möjliga kvalitet, som erbjuder kommande släkten och inflyttade en fungerande, hälsosam, utvecklande vardagsmiljö, där människor stöttas i sina egna ekologiska ambitioner.

Att kommunen utnyttjar sina unika kulturella förutsättningar, bygger så att den basala identiteten gäller alla.

Att kommunen lever upp till sina åtaganden, bidrar till koldioxidreduceringarna etc

Att man bygger en "stark struktur" som möjliggör kraven, prioriterar dem. Något som ÖP måste förmå göra troligt att dess förslag fungerar hållbart och långsiktigt.

Det kräver också en regional planering som innefattar dessa kvaliteter.

Mycket skall vara hållbart nuförtiden. Det måste också gälla själva översiktsplaneringen. Den måste skapa tillit till sina slutsatser och förslag – att de leder rätt, i ett framtidsperspektiv. Vara tolkningsbar, genomsiktig. Förslagets tillkomst vilar givetvis på arbetet på SBK, men också på outtalade värderingar hos enskilda inblandade. Man anar planeringens tankefigurer från fordom.

Man 'definierar' visserligen kvaliteter som eftersträvas. I **Utvecklingsstrategier** är det mycket under de nio rubrikerna i *Attraktiv och hållbar stad* man kan instämma i (del 1, s14). Men blir besviken.

Man möter översiktsplaneringens stora brist, skillnaden mellan texter och resultat.

Vad nu detta kan bero på. Något för planerarforskare att studera?

T ex skriver man: "stor potential att utveckla förbättrade busslinjer och hållplatsmiljöer, attraktiva torg och gaturum...". Hur vet man det? Vi som inte ser några antydningar ens och vet att trafikplanerarna i decennier har strävar efter förbättringar. Hur skall man kunna ta denna "stora potential" till sig?

Eller den nytillkomna metoden med att välja **de bilsnålaste lägena** (ÖP). Vad är det annat än självbedrägeri.

Väljer de gynnsammaste först, vad händer sedan? Eller bara för att lugna? En dråplig metod att i efterhand tolka konsekvenserna av förslaget betr planeringens viktigaste utgångspunkt. Man kan då bortse från problemet om människor kommer att gå 1 km till hållplats eller i stället ta bilen.

Språket avslöjar, en frekvensanalys av texterna t ex. Vad använder man för ord när man skriver om människor i planförslaget?

Ordet *livskvalitet* finns 1 (en) gång på 154 sidor. *Boplatser ingen!* *Samvaro 2*, *motion 3*, *lek 4* gånger. *Utevistelse 1*. *Skolväg 1*. *Hem/hemma/hemmet* finns 9 gånger. När man skriver använder man ord som bostäder, bebyggelse/ -typer, hushåll/ -styper, ... Statistiska begrepp kan man säga. Fjärran från ett empatiskt närmande till vardagsvillkoren. De som man planerar för. *Boende* finns med 41 gånger – som objekt eller människa? *Boendemiljö* finns 12 gånger.

Men det enda konkreta om detta finns i planbeskrivningen under **bebyggelse typer och täthet** (del 1, s24), där ÖP "föreslår bebyggelse med olika täthet i olika områden beroende på läge och andra förutsättningar" och ger fyra exempel. Dessa beskrivs i termer av hur tätt (antal bostäder/ha, 10.000m²), och hur olika hushållstyper attraheras.. Man är noga med att ange hur parkering skall ske.

Exemplen illustreras med en liten planskiss: Ett litet kvarter om 3-4000m² med gator runt om. Vi får inga som helst antydningar hur de kan figurera i ett hållplatssammanhang eller utmed kollektivtrafikstråk. Än mindre hur husen, boendet kan förhålla sig till viktiga kvaliteter i omgivningen. Vad, var och hur för motion, lek, grönska, m m av allt det som hör vardagen till. Utevistelse och vad man ser genom sina fönster antyds med kvarterets gård.

Texten närmar sig kategorisering. Barnfamiljer för sig.

Det saknas diskussion om hur man tänker sig använda hållplatsmiljöerna. Den växande andelen enpersoners-hushåll, är det ett problem? Är det något som bör observeras i den fysiska planeringen? 55+, studenter, gästforskare, gästarbetare i den akademiska industrin, etc. Hur kan man erbjuda lockande boendevillkor? Det saknas anvisningar från översiktsplaneringens kvalitetskrav ner till kommande planeringsnivåer.

Det mest empatiska texterna har, är: " En förutsättning för ett gott liv är att människor har lätt att "få ihop" vardagen där de bor. Närhet till handel och service på gång- och cykelavstånd är viktigt för de flesta, men är avgörande just för billösa, barn och äldre. Närhet till kollektivtrafik är såväl en jämställdhets- som jämlikhetsfråga" (del 3 s37). Vardagen. Som planförslaget nu ser ut motverkar det sina syften. Egendomligt.

Förslagets bärande princip, att acceptera en km avstånd till hållplats för att skapa underlag för stor livsmedelshall innebär allt annat än "närhet".

Det innebär också att villkoret att minska biltrafikarbetet torpederas.

Nära är något viktigt i planförslagets argumentering. Det förekommer 37 gånger i texten. Tar man med sammansättningar så är det 102. Nästan varje sida. Viktigt. Men vad ordet står för ges ingen definition. Indirekt tycks man alltså anse att 1 km är tillräckligt nära. Men 400 meter bättre? (del 3, s21) Och, " cykelavstånd till arbetsplatser och centrum inte överskrider fem km"??? Dagens Lund har 5 km diameter. Alla kan alltså cykla enligt ÖP-förslaget. Ändå använder 30% bil. Jag skriver nedan att 100m/min är vad en frisk, olastad rask person kan gå. 4 minuter. Hur långt till bilen?

Där är planeringens **knutpunkt**.

Hur bygger man stad som gör kollektivtrafiken konkurrenskraftig, varje morgon? Som gör att det känns bekvämare att ta spårvagn/buss.

Det är ju den enda möjligheten! Halverat biltrafikarbete 'går ju åt' till de oundvikliga varutransporterna. Personåkandet måste bort. I princip. Djupt liggande beteenden brytas.

Där sviker denna översiktsplanering, fortfarande.

Stora stadsdelar, dimensionerade med 1 km till livsmedelshall (och hållplats) löser inte detta grundläggande krav på planeringen.

Öp-förslaget är obegriplig motsägelsefullt. Man skriver det man vill höra, men tolkar det på ett annat sätt och gör ett tredje.

Kommunen vill skapa en effektiv struktur, som gör det möjligt att gå, cykla, åka kollektivt och "utan alltför mycket biltrafik". Goda ambitioner i samklang med direktiven, även om det är svajigt uttryckt.

Vidare: "Den fysiska planeringen ska göra det möjligt för invånarna att göra hållbara val i vardagen"; "Målsättningen för kollektivtrafiken är att utveckla dess attraktivitet och stärka dess konkurrenskraft gentemot bilen."; "Nya stadsdelar ska planeras med kollektivtrafiken som ryggrad".

Man vill koncentrera kommande bebyggelse till "hållplatslägen vid gena och raka kollektivtrafikstråk med hög framkomlighet".

Allt detta vill man. Och mer. Men kommer ändå med 1 km gångavstånd och lägger ut områden med 1½km verkligt avstånd, upp mot 2.

Hur ser denna starka struktur ut? Finns det någon annan information?

Handlar det om kollektivtrafikstråk som inte syns i planförslaget? Där finns endast Lundalänken, med hpl markerade.

Man skriver: "För att få ett tillräckligt bra beslutsunderlag behöver det göras en översyn av linjenätet i hela staden" – till "gena och raka stråk med hög framkomlighet".

Omstrukturering av den befintliga stadens kollektivtrafik eftersträvas som kvalitet och är nödvändig för att minska biltrafikarbetet i den befintliga bebyggelsen. Den är också en nödvändig förutsättning för att utveckla översiktsplanens starka struktur. Kollektivtrafiken gör man ju till skelettet i den med dessa ambitioner.. Dessa 'förnyade' stråk ger förutsättningar för önskad förtätning och har incitament till fortsättning ut i landskapet – på gott och ont.

Finns detta någonstans måste det ingå i granskningen av ÖP.

Cykelsystemen har fått en verkligt grundläggande genomgång i detalj.

Det är märkligt att se att kollektivtrafiken inte har fått det, inte är behandlat som system.

Det är bara 'Lundalänken' som redovisas.

Varför? Har inte hunnits med, är komplicerat, svårt. 'Det kan man väl rätta till sedan'. Nej den "effektiva strukturen" börjar man bygga nu. Det som är byggt ändrar man inte på. Morgondagens kvaliteter bestäms till stor del nu med denna planering.

Orden kvalitet/-er används f ö inte mer än 30 gånger i de 154 sidorna. Underligt. Det är ju vad det handlar om.

'Lundalänken'

'Lundalänken' har varit en idé, en dröm i ett par decennier. Har det gjort planeringen blind? Vad står 'Lundalänken' för? Hur många har en konkret uppfattning om det? Den tycks ha blivit ett förgivettagande, något bra som alla vill ha. Men vad är detta 'bra'? Vad är det som rör sig genom stadslandskapet? Vad är det man går in i och sätter sig i? Hur snabbt är det? Flexibelt? Var går den? Söker man efter svar får man av ansvariga bilder av spårvagnar i Norrköping, museispårväg i Malmö. Det finns givetvis modernare, men vad är det som passar Lund? Skulle passa? Ser man på översiktsplaneförslaget blir man undrande. Lunds stolthet med den exploderande kollektivtrafiken upp mot Brunnhög med mängder av arbetsplatser inom 300m från hållplats. Tre min rask promenad konkurrerar ut bilen. Bra! Men sedan? En 'expresslinje' (?) till Dalby, med en eller två stationer på vägen i Lunds periferi. Ett sådant uselt resursutnyttjande. I ÖP-90 drog man Lundalänken över åsen. Den stora 'Hardebergastaden' förkastades. Länken hamnade utmed Dalbyvägen. Ks krav på redovisade alternativ nu, blev fråga om på vilken sida av vägen som är bäst. Inget mer.

Vid planhorisonten med 40.000 tillkomna bostäder har spårvägslinjen Dalby – Clemenstorget ca 16.000 boende inom 1 km från hållplats. Ca 10.000 i de nya områdena på längre avstånd. Hur många av dessa väljer spårvagn framför sin bil? Målsättningarna säger, praktiskt taget alla. Kan man tro det? Lundalänken betjänar i så fall mindre än 10% av kommunens befolkning. Var det meningen? Med Brunnhögslinjen är det ca 5.500 till, med 3.500 utanför 1 km. Om man tror att ett konkurrenskraftigt avstånd till hållplatsen snarare är 400 m så skulle det 'trognä' resunderlaget i stället vara 4.000 boende resp 2.200. Nästan 30.000 skulle bo i områden som anses vara försörjda av Lundalänken + Brunnhögslinjen, men längre från hållplats än 400 m. Allt enligt mina beräkningar av översiktsplanekartan. Se bilaga.

Lundalänken är en gammal idé, som har värderats som en princip. 'Det vore bra'. Så blev Lundalänken ÖP-arbetets 'pärlband'. Det man beskriver som ny planeringsprincip – i stället för förlegat byggande i periferin. Men ÖP-arbetet visar att det blivit ett tankefel. Tidgeografin bortglömd, i dess hemstad. Ks direktiv "Kollektivtrafik etableras tidigt i nya utbyggnadsområden" måste skrivas tvärtom: 'Områden etableras kring lämpliga hållplatser'. Då kan det inte bli fel. Då måste man söka väg genom bebyggelsen och ut i landskapet för att söka goda lägen för hållplats med bebyggelse kring. Med målsättning/krav att alla i kommunen skall ha hållplats inom 400 meter, högst. Först då kan det privata biltrafikarbetet elimineras och 85%-målet uppnås.

Dvs närhet som planeringsprincip. Där begreppet närhet måste definieras på ett öppet sätt. Olastad i hyggligt väder går en frisk raskt 100m/min. LundaMats, räknar med 85m/min i det nya testet på Lunds hemsida (som f ö glömt att Lund lutar. 70 m skillnad mellan topp och botten. Det märks i ben och på klockan, men inte i testet, där är det samma, upp som ner.) 400 m tar då nära 5 min att gå. Med barn, kassar eller stela höfter betydligt längre, 10 - 15 min. Var ligger 'smärtgränsen' en vardagsmorgon: bilen eller hållplatsen? Med 10-20 minuter till hållplatsen ligger det mycket nära till hands att ta bilen i stället. Resvaneundersökningen-07 visar att till mål inom en km är det ändå 30% som tar bilen. Gäller det även vardagsrutiner.

Hur gör man då?

Jag visade i mitt yttrande 090516 hur man skulle kunna göra. Tar med en bit av det igen med några tillkommande kommentarer.

Men först kritik av **Stångby**.

Hur kan man bara föreslå en tiodubbling av byn kring järnvägsstationen? Det största objektet i planförslaget, större än Brunnhög, större än Utmarksvägen och Norränga tillsammans. Stort som N Fälåden, som Linero och Klostergården tillsammans. Förbruka tre km² åkerjord för 12000 människor, 1½ gånger så många som i innerstaden på 3 gånger så stor yta. I en utsmetad bebyggelse utan kvaliteter. Hjärtlöst och svekfullt. Tvåvåningshus utmed gata. Vad mer? Upp till 1½ km till den järnvägsstation som är motivet. Dvs bilsamhälle. Vem vill bo där? Om man inte måste. Fler jämförelser: Det föreslagna Stångby är 2 km i diameter, Annehem, Lund 500x500m, Jakriborg 300x200, Bo01 var 200x500, Gamla Stan i Sth 500x800 (Lund innanför vallarna 800x1400)

Alternativ struktur

"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." (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? (från mitt yttrande 090516) med vissa upprepningar från ovan sagda.

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.

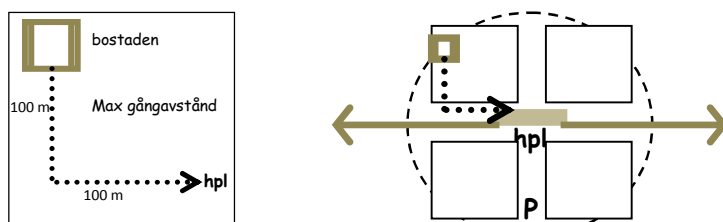
Hur ser den situation ut för mig som individ, där kollektivtrafiken vinner över bilåkandet?

Det är planeringens kvalitativa utgångspunkt.

Högst ett par minuter till hållplats och fem minuter med väntetid. Det slår sannolikt ett par minuter att komma ut från P-anläggningen och ha trafikstockningar och parkeringsbekymmer framför sig.

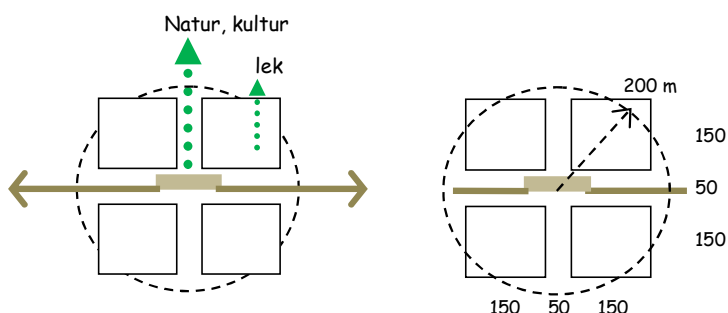
Det blir en helt annan modul för skissandet än 'km-blaffan'.

Hållplatsen fortfarande utgångspunkt, men i mycket mindre skala.



Grundprincipen ger modell. Kvarteren kring hållplatsen kan variera i täthet och innehåll.

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

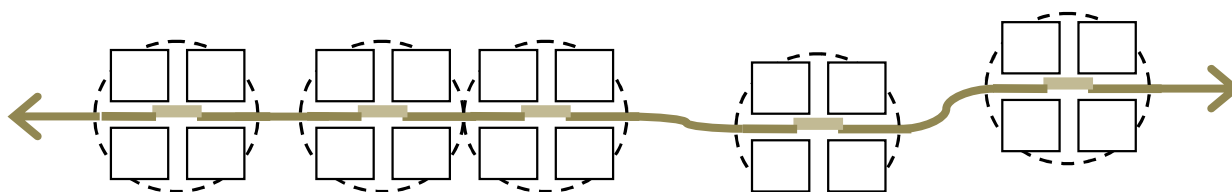


Med ansatsen accepterad, högst 2 min till hpl, blir måtten som här intill, ytan blir 9 - 12 ha
ca 350 bostäder
+ vissa komplement

Kollektivtrafiken 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.

Pärbandet 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 'Linerö' ut till Dalby, 6 km blir 8 enheter, den sista vid badet och sedan hpl Nyvång, Dalby C och Dalby stn. Färdigbyggt: med 2.800 bostäder och Dalby som det är. 8-10 min körtid.

Över 10.000 boende i pärlbandet. Utbyggt på 4 år om man prioriterar så. Två enheter/år.

6.200 (i översiktsplanernas sätt att tänka) + Dalby av i dag. (Och sedan sträckan in till Lund C)

Framför allt blir kollektivtrafiken mer än konkurrenskraftig.

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

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

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.

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.

11 kvadratkilometer "går åt" skriver man. Räknar man mindre snällt är det kanske 20 km² 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 spårvägen till Dalby på åsen! Då vinner man fantastiska bomiljöer. Man gör åsen åtkomlig för hela regionen. Man undviker 'godsakerna' på åsen. Men kommer dem nära.

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

Det räcker inte långt för utvecklingsaptiten.

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

Dalby kan förlängas till Torna Hällestad (via Björnstorp?) Fortsatt fantastiska bomiljöer, men nu med 20 min körtid. Till sist kan cirkeln slutas med 'pärlband' mellan TH och S Sandby.

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.)

Men cirkeln ger inte mer än ca 12.000 bostäder. Det är inte hälften av direktivens 30.000. Med förtätning av Lund återstår ändå minst 10.000. Var kan ytterligare pärlband dras?

Den goda jorden omsluter Lund. Finns inget att hämta vare sig i väster eller norr. Planerna i Stångby och Norränga m m bör givetvis upphävas. Det senare också en konsekvens av att satsa på att 'komma till' Dalby så fort som möjligt. Och att det är ett exempel på forts periferiboende och en storskalighet med kilometern som måttstock. Och Brunnhög m fl områden som lagts på den goda jorden utgår.

Mot Staffanstorp? Då lämnar vi kommunen.

Mot Veberöd resp Genarp, då får man inga effekter inne i Lund.

Kanske risbygden ovanför Ringsjöarna? Då kommer man ju också till Lund C, om man har jobbet i Lund o/e hjärtat.

Synpunkter således utifrån de givna miljökraven. En dimension, biltrafiken. Vad göra åt den?

Det har inte samrådsmaterialet lyckats visa. Det måste givetvis göras.

Krävs: Att tänka om. Prioritera de nödvändiga kostnaderna för 'bilfriheten'. Har vi kniven på strupen?

Se regionen som arena för människors ambitioner och vardag, deras bosättning och resande...

Mer tid. Det går knappast att löpa till utställning, när man måste börja om från början - i viktiga avseenden i vart fall. Utställning i sommar är över huvud taget ett skämt.

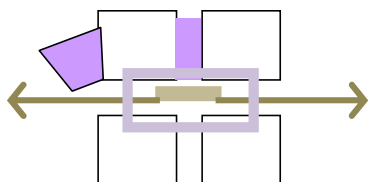
Låt detta ta den tid som behövs. Vi har inte råd till annat.

Lennart Nord

PS

Till sist ett par kommentarer till om 'pärlbandet' som princip:

Ett förtydligande av enhetens möjligheter.

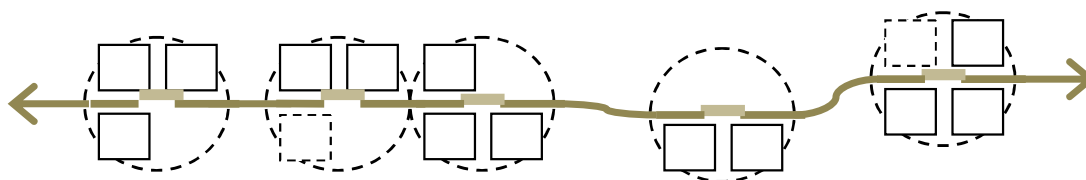


Service och verksamheter inkl skollokalerna etc kan lokaliseras kring hållplatsen, men måste vara småskaliga. Större skala kan sticka ut mot periferin eller adderas i 'luckan' mot nästa enhet.

Variationsmöjligheterna är mycket stora.

Utbyggnaden av 'pärlbandet' behöver inte ske rationellt enhet för enhet. Det kan ske kvartersvis eller ännu småskaligare. Det finns vinster i att inte 'bygga färdigt', att få kompletteringar så småningom - undvika känslan av 'årsringar'. Produktionsapparaten kan också vinna på lite större svängrum och bef vägnät får inte maximalt tryck.

En förutsättning är att tänka samhällsekonomiskt, i totalkostnader för alla skalor av systembyggena



Kommentarer

På ett år har förhållandena ändrats något MAXIV och ESS tycks vara så etablerade att den förlusten av åkermark inte kan hejdas.

I dagens text har jag talat om 400 m gångavstånd. I analysen ovan handlar det om 200-250 m. Ett snäpp bättre kvalitet.. 400 m får som konsekvens kvarter som är 50 m bredare (200 i st f 150) 70% större yta och fler bostäder men också lite mer orörlig, tar lite mer plats.

-----bilaga

Lundalänken boendeunderlag/hållplatser, inom

	<i>200 m</i>	<i>400 m</i>	<i>1000 m</i>	<i>>1 km</i>
Clemenstorget 200	500	2000		
USIL	--	--	--	
LTH	--	--	--	
Ideon	--	--	--	
Höjdpunkten	100	200	900	--
Brunnshög	200	400	1600	--
Utmarken	300	800	2800	1500
Norränga	300	800	2800	1600
Dalby stn		1000	3000	3000
Allégatan		300	2500	4000
->Dalby	3500?	4000	16 600	10 000
Brunnshög 2,3		1700	3800	1500
Odarslöv		500	1700	1800

Bostäder kring hållplatser på 'Lundalänken' och Simrishamnsbanan samt Stångby

Gångavstånd

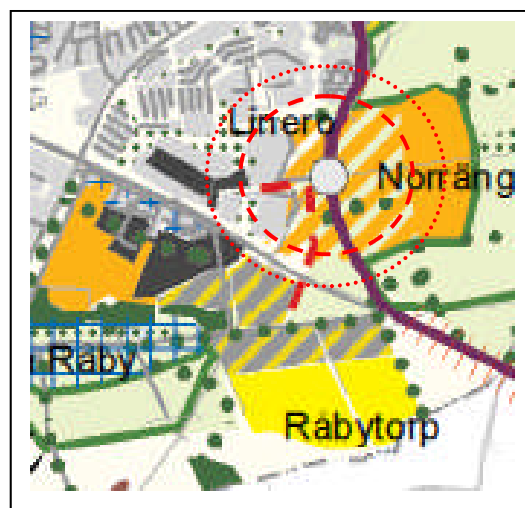
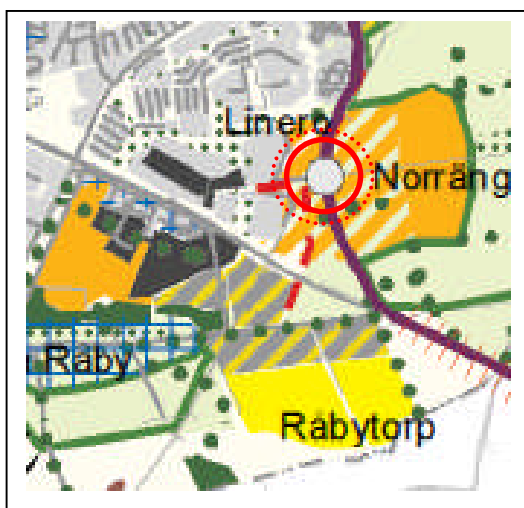
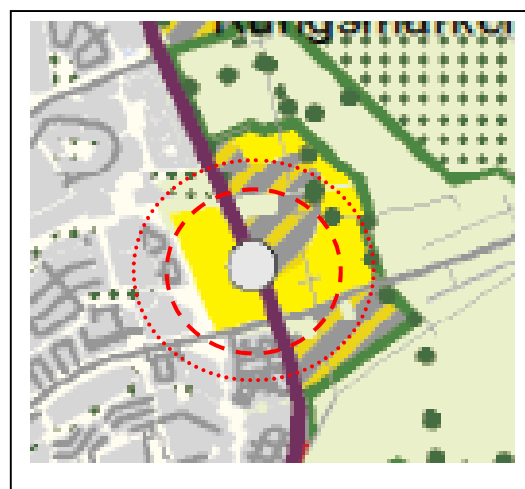
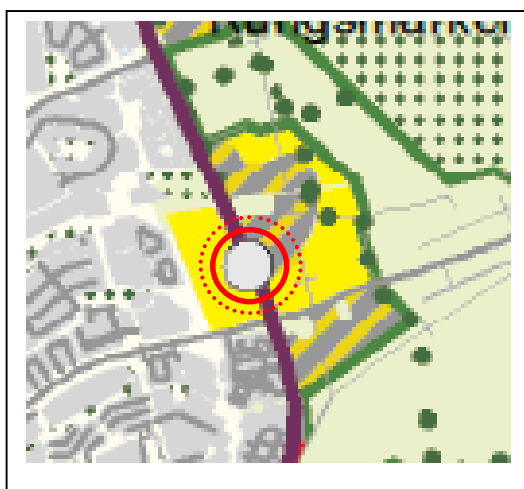
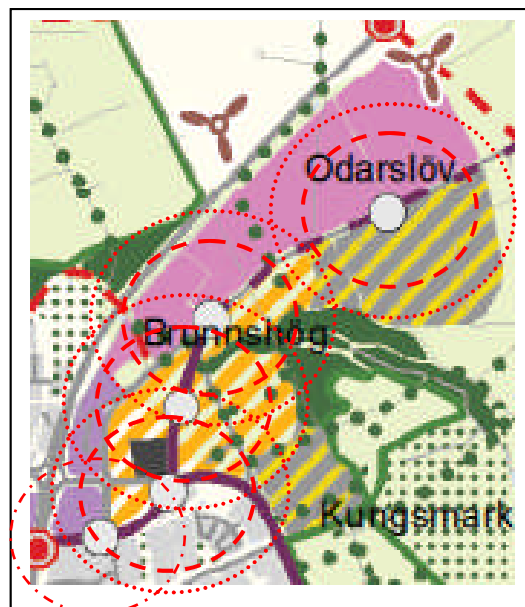
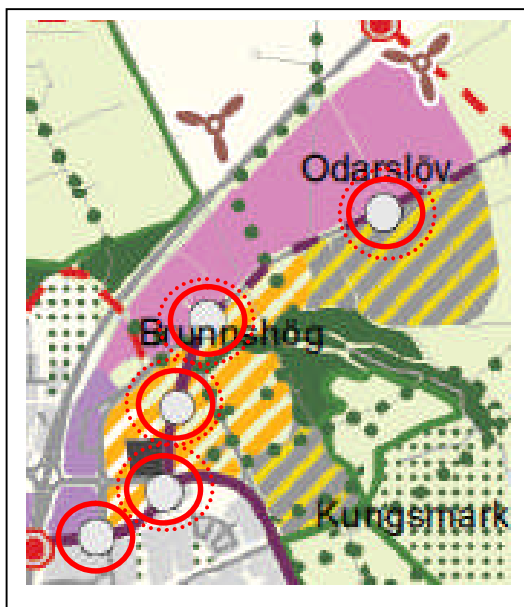
Verkligt gångavstånd Fågelavstånd



400 m avstånd, verkligt och fågel

Kartorna är ur översiktsplaneförslaget

1000 m avstånd, verkligt och fågel

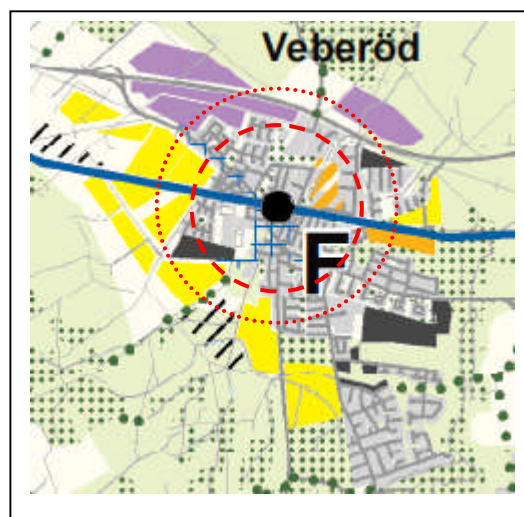
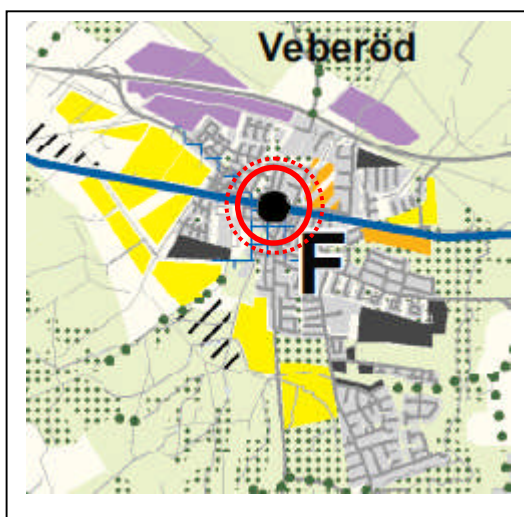
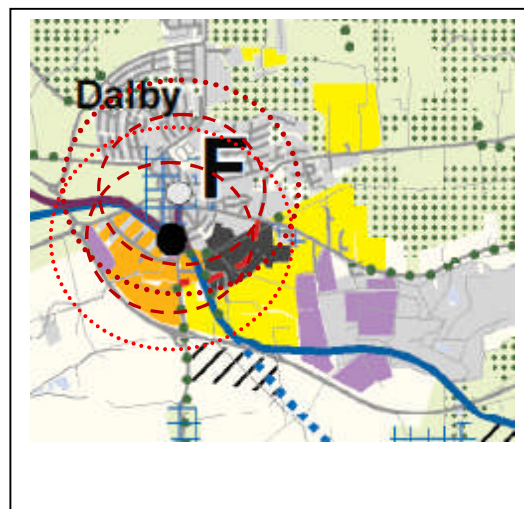
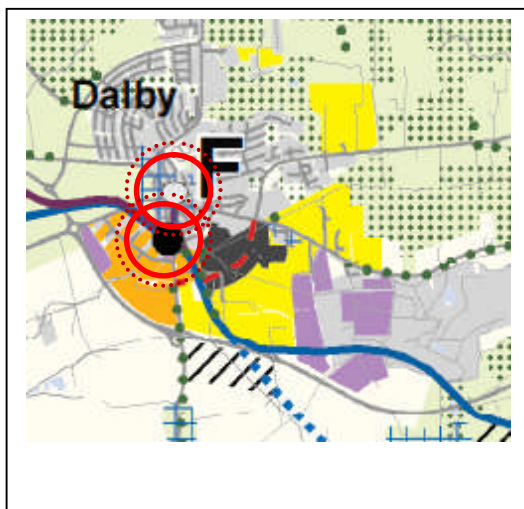


Med 'Lundalänken' 2 hållpl: Dalby station och Dalby centrum (Allégatan)

Med Simrishamnsbanan endast Dalby station

400 m avstånd, verkligt och fågel

1000 m avstånd, verkligt och fågel



400 m avstånd, verkligt och fågel

1000 m avstånd, verkligt och fågel

