

Yttrande

150612

Ramprogram Lund C PÅ 7/2013

Lunds världsberömda professor Torsten Hägerstrand, skapade vetenskapen *tidgeografi*, dvs insikten hur avgörande tiden är för vår användning av rummet. Våra vardagsvillkor kan enkelt beskrivas i hans tidgeografiska termer.

Begreppet närhet är där centralt, den är inte en känsla, inte en odefinierad kvalitet, utan helt konkret. Vår tidsbudget, vad dagens timmar och sekunder skall/måste räcka till innebär ju att tvingas välja beteende, t ex välja transportsätt varje morgon till jobb/skola. Vad uppfattar jag som effektivast, ta bilen, bussen, cykeln? Är tiden det tar att ta sig till bussen och komma iväg kortare än att ta fram bilen? Närhet handlar då om få minuter. Långt mindre än fem.

Därtill handlar det om vad jag kan använda restiden till.

Tidgeografin är ett redskap för trafikpolitik och dess konsekvenser tydliga för klimatpolitiken. Också för folkhälsan, bl a för hur mycket tid vi får över till sömn.

"Att ha en attraktiv kollektivtrafik som väljs före bilen"¹ i morgonens konkurrens betyder att jag reser i ett effektivt system. Ett system som innefattar alla boende i kommunen. Ett sådant formulerades i direktiven till ÖP 2010 som den starka strukturen för den framtida Lund skulle byggas kring ... kring hållplatser i effektiva, gena, bilfria kollektivtrafikstråk.

Vad har detta med ramprogram Lund C att göra?

Att stationsområdet i Lund behöver och kan förbättras ifrågasätter ingen, men föreliggande förslag till ramprogram för området präglas tyvärr av ett alltför starkt inifrånsperspektiv. Platsen kan inte ses isolerat från resten av kommunen.

Ingår i en kommunomfattande struktur

Visst, Lund C ingår i en struktur, men den kollektivtrafiken är varken effektiv, gen eller bilfri. Den bidrar föga till klimatkampen, till att minska bilanvändandet. Den förbättrar inte lundens vardagsvillkor.

Ramprogrammet utgår från något diffust, redovisar endast den trafik som sker genom området, dessutom med dubbla budskap (s 17 resp s 37 -- stadsbussar förbi stadsbiblioteket eller ej).

Det hänvisar till en nyss påbörjad linjenätsutredning som görs av Skånetrafiken. Deras trafikingenjörer söker effektivisera linjedragningarna för trafikens skull. Man putsar på det vi har, inte för att skapa det goda Lund av i morgon.

Att skapa denna starka struktur innebär en omstrukturering av stadsbebyggelsen som helhet. En utmanande planeringsuppgift. Och det berör givetvis Lund C-programmet i högsta grad.

Ytterligare övergripande problem

Centrumförskjutningen

Ett alltmer misshandlat problem är stadskärnans förändring, dvs användning med svikande kundunderlag alltför tomma butikslokaler -- specialiserad, utarmad, kulturfattig.

Vad händer med Lunds hjärta och själ, området kring Stortorget? Turistbussarnas domän?

Det är en otäck paradox politikerna befinner sig i när de satsar på Clemenstorgsområdet. Flytten till 'kristallpalatset' t ex dränerar ju stadskärnan på kommunanställda.

En medveten centrumförflyttning, samtidigt som de argumenterar för att stärka innerstaden. Planförfattarnas hållning (här och tidigare) är desto tydligare. De satsar på Clemenstorg som nytt centrum.

Lunds identitet

Lunds identitet är intimt förknippad med stadskärnans miljö. "*Lunds stadskärna är levande, lockande och lättillgänglig för alla*" (Värna&vinna staden)

Vad menar man när man tänker på sitt Lund, på avstånd eller berättar för någon

Och vad är det resenären möter

¹ Citat rapport Regeringsuppdrag om stadsmiljöavtal, Trafikverket 2015:078

Ramprogrammet som sådant

Kritik först, förslag sedan

Programmet präglas av alltför positivistisk framställning i illustrationer och text. Att frekvent skriva 'kommer att' ger ett bedrägligt intryck att vara beslutat. Texten är ö h t formulerad på ett allmänt beskrivande sätt, som om saken är klar.

Redigering och korrekturläsning borde undanröjt fel i text och inkonsekvenser i programförslaget.

Ett ex: Ett 6 m brett ledningsstråk längs Bangatans östra sida, utmed cykelgaraget och utan träd, stämmer dåligt med beskrivningar av de stadsmässiga verksamheter man vill skall ske där.

-- Dessutom löper en 3 m bred dubbelriktad cykelautostrada genom samma zon.

Ett annat: stadsbussarnas linjedragning är olika på s 17 och s 37. Avsiktligt?

Programförslagets illustrationer är grovt missvisande. De visar konsekvent gulliga sommarbilder (se, så trevligt), glesbefolkade ytor och tomma rum.

Något helt annat än de 70.000 resande/dygn till/från järnvägsstationen som programmet faktiskt säger (Skånetrafikens, därtill SJ och övriga) och måste hantera.

Programmet skall givetvis visa sin problematisering, utgå från det och visa de problem som är strategiska... och förslag till lösningar.

SBK säger att miljökonsekvensbeskrivning inte behövs. Men beslutsfattare och lundensare behöver förstå konsekvenserna av förslaget till ramprogram.

dimensionerande problem

Ett i högsta grad dimensionerande problem är 2 trippeltåg nära samtidigt på samma perrong.

Det är inte ett framtidsproblem. Kan uppstå redan idag. Stationskaoset kan vi, vill göra något åt det snarast. Det är akut. Och därtill med ambitioner att ta väl emot resenärerna.

Ramprogramförslaget visar (en perrong):

2000 avstigande till 2 rulltrappor (upp mittelbron) 2x1 pers/s =	120/min
bred trappa ned till Rydes,	100/min
smal trappa upp skyttelbron	60/min (trångt, konflikter upp/ner)
3 hissar	20/min

Kapacitet 300 pers/min betyder 7 min tömningstid. Hur många får plats framför rulltrappan?

I dag är det en rulltrappa och en trappa. Ramprogramförslaget visar alltså ingen förbättring av tömningskapaciteten, endast bättre bekvämlighet (när rulltrapporna fungerar).

Trafikverkets ansvar men kommunens problem. Kapaciteten måste minst fördubblas.

Detta är ett avgörande strategiskt problem. Det måste givetvis lösas.

Väl uppe på mittelbron blir det bättre i ramprogrammet, men illustrationer, perspektiv och ritningar visar tomma ödsliga lokaler. Inga beräkningar redovisas.

Med trafikbelastning 70.000/dygn skall rusningstimmen mer än 12.000 upp/ner (fler?).

8.000 kommer till Lund, 5.000(?) reser från. Därav ca till Mittel 5000, Ryde 2000, Skyttel 1000. ? De 5000 till Mittelbron med 6 rulltrappor 4 hissar, i genomsnitt 100/min, fördelat 25 västerut, 75 österut, men med stötar om 300/min (75+225) mot mötande avresande (- 75). Fri bredd för sex pers/s, fem meter? Hur utformar man denna stora yta så att den inte är ödlig vid glesare trafik?

Ner i resecentrum Ö skall då 225 pers/min i 3 rulltrappor. Dessa tar tillsammans 180/min. OK vid jämn fördelning, men annars? Hur stor andel skall till Lundalänken?

Över Clemenstorget förbi resecentrum Ö kommer en cykelautostrada. Den intensiva och delvis snabba cykeltrafiken möter här korsande resenärer, minst 1/s. Obearbetad konfliktsituation.

Ett irriterande problem

Ramprogrammet skriver "undanröjer de fl askhalsar i trafiksystemet som finns i dagsläget vid övergångsstället över Bangatan vid Tullkammaren. Det är fel.

39 lokalbussar passerar utanför Malmborgs i dag i rusningstimmen, 92 s mellan dem i snitt. Vid hinder, stopp blir de stående. 19 passerar 'resecentrum' norrut, 20 svänger söderut mot Bantorget, 18 lokalbussar passerar resecentrum norrifrån på Bangatan och 48 regionbussar toR. Det är 'eländet' i dag. Korsningen i Clemenstorgets SV hörn belastas av sammanlagt 87 bussar, i snitt en var 40e sek. Oreglerat.

Vad blir det med växande trafik? Som det blir eftersom lundalänken inte betjänar mer än en bråkdel av lundaborna.

Det är inte "undanröjt", ramprogrammet menar sig ha minskat det med att dra in regionbussarna och vissa stadsbussar bakom resecentrum Ö. Men resenärer från resecentrum måste fortfarande

passera bussgata med full trafik (en var 40e s) till hållplatser utanför godset för södergående stadsbussar.

Norrgående stadsbusstrafik på Bangatan är helt avhängigt radikala ändringar av linjenätsutredningen. Om man omprioriterar Botulfsplatsens betydelse som omstigningscentrum. Där tycks ramprogrammet vilja föregripa utredningen. Skriver också att man flyttar stadsbusstrafiken från Laurentiigatan till Kung Oskars väg.

Slutsatser

Gör saker i rätt ordning. Skaffa kontroll över helheten. Struktur och kultur.

Satsa ett intensivt halvår på att åstadkomma ett förslag till kollektivtrafikstruktur för kommunen (som inledning till den nya översiktsplanen), dvs hela kommunen inkl den befintliga bebyggelsen. Prioriterade och bilfria stråk, pärlband av hållplatser. Noder. Kanske infartsparkeringar för stadskärnans tillgänglighet.

Satsa under samma halvår på att förnya "Värna och vinna staden" (FÖP -05), särskilt vad man vill mena med *Lunds själ*, nu och framtida, vad som är oskattbart i stadskärnan och hur man skall få den differentierad och levande i lundensarnas vardag. Samt var och hur besökare möter denna.

Med dessa förutsättningar någorlunda avklarade vet man bättre vad man vill med stationsområdet.

Ett ramprogram måste inte vara så detaljerat, bör inte, får inte framstå som färdigtänkt. Får inte framtona som en reklamprodukt att övertyga med.

Ett ramprogram skall rimligtvis problematisera, ge struktur ..., visa på strategiska problem, på sammanhang.

Ett akut dimensioneringsproblem är själva stationen --- att kunna 'tömma' stationen på ett anständigt sätt även i rusningstid. Ett akut problem. Till problemet hör relationen mellan kommun och trafikverk, kvalitetsanspråk – ansvarsfördelning.

Följt av ett starkt behov av estetisk organisering av denna praktiska verklighet, stationsområdets organisering invändigt och utvändigt. Varifrån kommer resenärerna till stationen, vart skall de som kommer därifrån, var kommer de ut? (vill de)

Det har i hög grad med centrumförskjutningen att göra.

Det leder till värdering av stadsrummen i anslutning till stationen, inte att tala om hur de skall bli, utan diskussionen vad man vill ha.

Och kollektivtrafikens anslutning. Inte att, utan hur med alternativresonemang inom ramen för "kollektivtrafikstrukturen", medvetet framtidsutvecklad. Hur systemet av nya stråk inkluderar Lund C.

Stadsbussarna måste passera, men för regionbussarna finns det alternativ. Med endast en hållplats i området kan denna nås på olika sätt. T ex kan alla gula bussar använda Oskarsbro och Kung Oskars väg med en slinga ner mot Lund C. De gula gör ingen nytta på Bangatan.

Alternativt kan Västra torget pekas ut.

Jag menar att skillnaden mellan den östra och västra sidan är större än förslaget utgår från.

Den västra sidan

Västra torget borde heta "Nya torget". Hela västra sidan har utrymme för och präglas av nyetablering. Här är det nya Lund. Här bör man kunna ha knutpunkt för både "kollektivtrafikstrukturen" och bilangöring. Detta är kanske Västers 'centrum'. Och regiontrafiken?

Den östra sidan, Bantorget-Bangatan-Clemenstorget är en väsentlig del av stadens identitet.

Den uttrycker en 150-årig utveckling. Den är 'järnvägsstationen'. Visuella förändringar ja, men de måste vara sparsamma och inordnas i kulturuttrycket. Inga glada, expressiva, egenmäktiga artefakter utan blygsamma delar av den långa utvecklingen.

En nyckelfråga är vad detta stadsrum erbjuder för möjligheter med dessa villkor.

Utan bilar och utan regiontrafik finns här utrymme för avsevärd kulturexpansion.

Det är det Lund som man vill att resenärerna skall möta.

Till sist. Åter till stationen. Det viktigaste.

Att fördubbla 'tömningskapaciteten' går inte i befintlig struktur. Det visar ramprogramförslaget. Perrongerna är för smala för att öka antalet rulltrappor på bredden. En 'mittelbro' till räcker inte.

Intelligent disponering av många rulltrappor med växlande riktning (för ökad kapacitet) kräver samlade ytor för resenärens överblick.

Detta talar för att en hel överbyggnad av stationen är nödvändig, såvida man inte som i Malmö fördelar trafiken på flera stationer.

Nya planeringsförutsättningar kan komma ur ny "kollektivtrafikstruktur för kommunen". Radikalt.

Och allra viktigast man måste kunna se och debattera konsekvenser för det framtida Lund.

Politiska beslut måste kunna tas medvetna om effekter på kort och lång sikt.

Backa alltså! Men accelerera för fullt. Med rätt saker.

Med vänliga och somriga hälsningar



Lennart Nord
arkitekt SARMSA
0706 734274