

Yttrande över program för detaljplan Solbjersområdet

-- även om tiden gick ut före semestrarna lämnar jag synpunkter i slutet av dem.

Ingress

Hypersatsningen på ett av Lunds 'fingrar' är begriplig av flera skäl. Må visioner och direktiv samsas. Det är nu glädjande att se att Brunnshögsplanen smalats ner sedan tidigare. Färre kommer orimligt långt från hållplats.

Men, flytta utbyggnadsområde i öster till förlängning i norr, så slipper man paradoxen stadsodlingar¹ med biltvång (på grund av långt avstånd till hållplats). Och välj tätare hållplatsavstånd. Allt för att bilen skall vara sämsta alternativ varje vardagsmorgon.

Och klimatsatsningen kräver ju att Lunds övriga 'fingrar' i den "starka strukturen" snarast får sina satsningar. Biltrafikarbetet minskas inte förrän de slingrande busslinjerna på bilarnas villkor, bytts till gena kollektivtrafiklinjer på människors villkor -- med hållplatserna som mötesplatser. Enligt direktiven.

Ny trafikplats Sölvegatan/E22 måste vara kontraproduktivt och oförenligt med ostörd spårväg.

Samråd på vad? Program eller plan?

Program är program, skall slå fast de principer en kommande planläggning skall tillgodose. Samrådet skall penetrera dessa förutsättningar, inte syna ett planförslag. Program leder till plan, som i sin tur skall granskas.

Principerna illustreras givetvis. Men en illustration som ser ut som färdig plan ger fel budskap, när dessutom skrivsättet förstärker. Å andra sidan är rubriken till kartan: "Framtida utbyggnadsområde". Inte plan, och i texten innan sägs "idé och bebyggelsestruktur".

Men, återigen, på sid 23 under 'Genomförande' sägs att planprogrammet ger uppdelning på olika detaljplaner. Ändå heter samrådshandlingen: Solbjersområdet, Program för detaljplan. En plan. Dubbla budskap, Varning! Detta program kan omöjligen ge grund till detaljplanering på delområden!

På sid 23 framhålls det ju att åtskilligt måste utredas. När då, mellan Planprogram och detaljplaner? Utan granskning av att intentionerna fullföljs? Utan kvalitetskontroll?

Det är nödvändigt med djupare, förberedande utredningsarbete så att man är rimligt säker att intentionerna är genomförbara. Mycket borde redan vara gjort för att samråd på programmet skall kännas meningsfullt.

Platsens förutsättningar

De är svåra och intentionerna anspråksfulla. Mycket måste klargöras och kanske läggas fast (bekräftas i samråd)

– topografin och klimatet

Platsens nivåförhållanden är mer än problematiska. Lutningar på 1:10 och 1:12 är inte tänkbara och spårvägen skall övervinna en höjdskillnad på 10 m, vilket kommer att bestämma Spårväggatans höjder i detalj. Alternativlöst. Dess gatukorsningar och garageinfarter likaså.

Detta måste vara avklarat innan någon detaljplanering ö h t är möjlig.

En terrasseringsplan är nödvändig förutsättning, med alla stråk lösta och med färdiga konnektionspunkter mellan delkvarteren. Ingen lätt uppgift. Om ens möjlig.

Konsekvenserna är programmatiska.

¹ I boplatssprojekt på Alnarp 1992, valde student spårväg till S Sandby med bl a stadsodling vid Vasalund, dvs närodling åtkomlig vid hållplats, en tillgång för hela spårvägslinjen..

Klimatet. Området ligger på kanten från det högsta av staden Lund. Sydvästvindarna pressar på. Den breda Spårväggsgatan i västsydväst - sydväst är en formlig vindtunnel. Är det studerat? Klimatet är inte behandlat i samrådshandlingen. (Tycks inte höra till planeringsrutinerna) Alltså inte heller solförhållandena. Nej då. Radhusträdgårdar i norrläge. Vem vill ha det?
De slutna gårdarna har sällan några öppningar som släpper in sol. Det är takåsarna som gäller, för solen att titta ner över. Solfattiga miljöer. Principer saknas.

Gestaltning – intentioner, resultat?

”Solbjers sydvästra del utgör Lund NE/Brunnshögsområdets entré” skriver man och att en ”avgörande betydelse att Solbjer i byggd form visar vad visionen innebär”. Vad ger programmet för tydliga (och bindande) anvisningar om hur dessa kvaliteter skall uppnås i detaljplanering och genomförande?
Inga.

Entrén från Lund. Illustrationen visar en rumslig ordning. Man nalkas i Sölvegatan den port där den blir Spårväggsgatan utmed släta bostadsfasader (4vån) på sydsidan och Eriksonkonglomeratet ovanför i norr. Framme sträcker sig kontorshusfasader norrut, bostadsfasaderna fortsätter på sydsidan. Själva porten (efter Uardavägen) formas av en smal kontorshusgavel. Efter den ett ’hål’ med 7 m hög backe. Sedan bostadsfasader, 4-5 vån till vänster, 3-4 vån till höger.

Anspråken på denna gavel blir enorma. Identitetsgivaren för hela Brunnshög. Först därefter gaturummet. Ambitioner? Direktiv? Principbeslut?

Man vill ”bygga vidare på de kvaliteter som finns representerade i Lunds innerstad”. Vilka är dessa?
Spårväggsgatans bredd 28 -36 m har inga motsvarigheter i innerstaden. (28 m är S Esplanaden. 33 m är det mellan stadsbyggnadsdirektörens fönster och stationsbyggnaden. 36 m bred är Kyrkogatan vid domkyrkans nordvästligaste hörn).

Vad har rumsligheterna mellan kvartersblocken för relationer till innerstadens identitet?

Innerstaden signum är dess gatunät. Linjeföringen, proportionerna bredd-höjd. Bredder 9-11 m, bredare är ovanligt (S Södergatan varierar 13-20 m, Bredgatan 12-14; Spolegatan 17, V Mårtensg 16, Östra 8-12), 2-4 vån, 5 är ovanligt. Gatusnittets proportioner 1:1 eller lägre.

Vad visar illustrationen? Mest tillfälliga rumsbildningar mellan kvartersformerna.

Vad är egentligen intentionerna? Vad är ’urbana’, intensivare stråk, vad är lugna ’bostadsgator’.

Illustrationerna visar lokaler i bottenvåningen överallt. Om man vill och kan. Lika överallt.

Terrasseringarna blir styrande. Det framgår inte.

Urban struktur

Man vill ”skapa en urban struktur av platsbildningar, stråk och gator”. Gör man det?

Vad menar man med ”urban struktur”? Det här skall ju vara modell och ’port’ för hela Brunnshög?
Det krävs gestaltungsprinciper. För detta samråd och fortsatt arbete.

Urbant är väl befolkade stråk i en stadsstruktur som alstrar rörelser och vistelser (Jan Gehl t ex).

Vilka är de stråk som kan bli urbana? Vad för rörelsemönster kan man se från start och målpunkter utanför området och knutpunkter inom det. Programmet visar bara ett eventuellt resultat med sitt bebyggelsemönster (som kan uppfattas som ett planförslag). Gator och rum blir i stället konsekvenser av kvartersformerna. Stråk är inte redovisade (men önskade i texten). Illustrationerna är önsketänkande – vad gör t ex Sölvegatan norrut till ett stråk? Kantstensparkering?

Systemens knutpunkter

Några gatukorsningar är studerade, men i efterhand. System är redovisade, men var för sig.

Korsande system: biltrafik, grönstruktur, vardagsstråk, skolvägar etc ger knutpunkter. Dessa måste ges tydliga villkor för lösningar. Klara principer.

Systemen är också det som ”kopplar till omgivande stadsområden” och ”sammanflätar med den gröna strukturen”. Det framhålls sambandet mellan Bananparken och områdets inre park (”grönning”) är ostuderat. Höjdskillnaderna, trafikknuten, ...

Spårväghållplatsen blir givetvis en dominerande knutpunkt. Den blir också byteshållplats mellan Brunnsnäs- och Dalbylinjerna. Har det givit några effekter? (mer än det lutande torget)

Vilka fler? Det framgår inte. I vart fall inte i en samlad studie, den som skulle ge stråken i och genom området. Som i sin tur ger bebyggelsemönstret.

Miljö

Hur skall man ” hålla en hög klass på den arkitektoniska gestaltningen av hus och offentligt rum”, mer än med denna formulering? Stadsrummets uttryck i olika lägen kan säkert ges principer och kvalitetsanspråk och –tolkningar formuleras.

Gårdsplaner, sektioner, perspektiv ger olika besked om hushöjder. Klimatet ostuderat. Effekterna av de stora nivåskillnaderna likaså. De sektioner som visas berör inte dessa problem. Det fordras omfattande redovisningar för att läsaren, granskaren skall kunna förstå dessa. Tillgänglighet, rumsförhållanden etc har inte invanda förutsättningar här.

Som vanligt skriver sbk: ” Vid utarbetande av planförslaget har hänsyn till barns intressen, behov och situation i enlighet med barnkonventionen tagits”. Hur då?

Exploateringen är hög.

57.800 m² MTA bostäder har som jag mätt det 16.000 m² 'fria'. (område är 220x400m). Samt 4000 m² park. Enligt fullmäktiges 'grönprogram' skall bostadsområden ha 100 m² användbar friyta per 100 m² bostadsyta. I Innerstadsläge har sbk i domstolsärende hävdat minst 40 m² (förutsatt att park finns i närheten.)

De 16.000 m² är inte användbart som helhet. Däri ingår betydande ytor för kommunikation, cykelparkeringar bl a.

Minst 40 m²/100 m² ger behovet 24.000 m² användbar friyta. Området har långt mindre än det. Bananparken och kommande park i norr ligger inte inom flertalet barns räckvidd på egen hand. (300 resp 500 m bort) Svårtillgängliga dessutom. Visuellt och topografiskt.

40 m²? Är detta innerstadsläge? Är detta vad som kan förväntas av hela Brunnsnäs?

Vad skall det bli av våra barn och barnbarn? Se mitt yttrande om barns uppväxtvillkor till Ks (betr .10 föredragningslistan, Ks 0302)

Slutord

Solbjersprogrammet tycks inte svara mot de höga ambitionerna i Brunnsnäsvisionerna.

Området är, som också understryks i programmet, strategiskt för stadsdelens image och utveckling.

Åtskilligt återstår att göra. Man tycks behöva backa en bit i processen.

Bebyggelsemönstret tycks tillfälligt utan ordningsprinciper med knutpunkter och stråk. Hierarkiska, karaktärsskilda. Platsens, områdets egenskaper med de stora nivåskillnaderna och lutningarna har djupgående konsekvenser som inte tycks ha observerats och inte visats. Klimatet bortglömt.

Betr miljön har inte associationerna till Lunds innerstad fått avläsbara effekter.

Utemiljön blir med programmets mönster och våningsangivelser trång, solfattig och med helt orimliga villkor för barns uppväxt.

Mvh

Lennart Nord
arkitekt SAR MSA
0706 73 42 74