

## Synpunkter Masterplan Lund C

Några kommentarer efter utställningen på stadsbiblioteket.

Inledningsvis: Varför kan arkitekter aldrig lära sig att kommunicera med vanligt folk? Stora bilder visserligen, men pytteliten text, ibland i knähöjd: Beskrivande text. Men inga svar på frågor varför. Ingen koppling till program, till uppdraget, bara beskrivning av det förslag man kommit fram till. Inget om hur man kom dit.

I stort sett. Jag är övertygad om att också politikerna har stora svårigheter att se poängerna i förslagen, vad det är för problem de löser ... Det är som att gå i affären och välja mellan tre sorter. Hur är det med er i arbetsgrupperna?

En PR-gubbe är ju ansvarig (totalt?). Hur kan det då bli så här? Har han nöjt sig med de smaskiga perspektivbilderna?

Min viktigaste synpunkt rör en detalj, men en ack så viktig:

**Spårvagnen** – oavsett teknik, med stålräls eller elektronik i gatan (även om klassisk spårvagn tycks förgivettagen).

Ett politiskt problem är olöst. Förslagen tar för givet att spårvägen fortsätter söderut genom Klostergatan. (Eller aldrig blir förlängd.)

Tyréns avstår från att redovisa spår i Klostergatan. Men har stadsbusslinjer där (som idag?). Spårvägen stannar vid en hållplats framför godset (ändhållplats?).

Atkins redovisar spår på diagonalen över Clemenstorget och vidare till Bantorget och genom Klostergatan, också med hållplatsen framför Godset .

Fojab/Trivector vill vara flexibla, lägger hållplatsen diagonalt över Clemenstorget för att lösa etapp 1 av spårvägsbygget på enklaste sätt. Men tar för givet att spårvägen fortsätter ner till och genom Klostergatan.

Klostergatan kan inte räkna med att bli gågata.

Är detta ett politiskt beslut? Eller blir det bara så?

Alternativ finns (enda). Gångata i Klostergatan är möjligt genom att dra spårvägen (motsv) i St Petri kyrkogata, mellan stadsbiblioteket och Lundahuset. Petriplatsen (130x70 m) ger gott utrymme att svänga ner i Kyrkogatan utan åverkan på de båda gamla hörnhusen.

Entrén till biblioteket måste då byggas om, läggas längs fasad. (Om fortf parkering i källaren kan man köra ner på gaveln i stället.)

En "Masterplan för Lund C" måste rimligtvis ha med detta, åtminstone som alternativ.

Clemenstorget är 120x130 m (NS – VO). Det är trångt för spårvägens geometri, men räcker även för denna utformning. Blir en bättre disposition av torgytan med hållplats' rakan' från NV hörnet upp till i höjd med nedfarten till Malmborgs parkering sedan in i St Petri kyrkogata.<sup>1</sup>

En viktig synpunkt till.

Men den saknas i förutsättningarna. Och är sorgligt ignorerad:

Byggnadsnämndens **krav på ... struktur**, med gena ...

En stark struktur med armar som förbinder centrum med befintlig bebyggelse och vidare ut till ny, ger givetvis förutsättningar för utveckling av Lund C. Att strukturen kan lösas så småningom (öp)är strutsbeteende. Det handlar inte bara om Lundalänken. Långt därifrån. Lundalänken är effektiv vardagsförbindelse för ett fåtal boende, ännu vid planhorisonten. Mindre än 10.000 inom 5 minuter från hållplats, av förväntad befolkning om 190.000! Resten då?

---

<sup>1</sup> Sämre alternativ är att ha 'säck'hållplats framför stationen (Tyréns) och dela returen på två spår mot Laurenti resp Petri (föraren måste då byta förarplats)

Den avsevärt förbättrade kollektivtrafik, som ger merparten nära till hållplats, max 5 minuter (400 m)<sup>2</sup>. Den "närhetsprincip" som klimatåtagandena kräver, och goda levnadsbetingelser i det "kreativa Lund". Dvs, den struktur som saknas i översiktsplanen, som skall göra innerstaden bekvämt och effektivt åtkomlig för hela Lund, den måste formuleras innan man binder upp sig i strategiska delar.

Vad är Centrum? Inte är det bara stationsområdet. Lunds hjärta, kärnan i dess identitet är Stortorget och domkyrkan. I Lund måste de vara sammankopplade, helst utan byte.

Lite till av mitt intryck av förslagen.

Jag fokuserar ju Clemenstorget. Tre förslag. Det är inte så lätt att se vad de menar konkret. Hur fungerar byggnaderna? Själva torgytan har givits mönster som illustration utan särskilt innehåll. I två av förslagen delas den på diagonalen av spårväg, det ena med perronger. Halvorna är överblivna. Om programmet infrias korsas torget av en spårvagn var 2½ min. Vad innebär det för upplevelsen av torget?

Förslagen borde dominerats av analyser av de stora resandemängdernas rörelsedynamik, strömmar av människor som skall fram, skall hitta, få information och uppleva att de är i Lund<sup>3</sup>. Och trafikens. Men det syns inte. Hur man organiserat det får man gissa sig till i planerna. Om dimensioneringar är adekvata vet man inte som uttolkare. Hur mycket utrymme krävs? Vad klara rulltrappor? Etc. Arkitektur är ett estetiskt organiserande av en praktisk verklighet. Det här uppdraget är i första hand att ta hand om, organisera resandeströmmarna. I andra hand att föreslå möjlig bebyggelseutveckling därutöver.

Hela området är ett resecentrum. Någonstans där skall man kunna få resehandlingar, söka information, kunna köpa ..., kunna vänta och vila, men relaterat till de naturliga strömmarna. Dessa definieras av utgångarna från SJ-perrongerna, bl a.

s

Karaktären på Stationsområdet. Vad är det för ett Lund man möter?

Är det allmän tidskriftsarkitektur som man kan kunde möta var som helst? Eller?

Vad är lundensiskt? Vad är Lunds själ? Det är ingen som ställer frågan. Vad jag kunde se.

Till sist: Processens demokratiska hållbarhet?

Tala om för Fojab att en frisk olastad går på sin höjd 6 km/tim (inte springer). Det är 100m/min, Inte 160 som de visar av någon anledning.

7½ m bredd 25 m radie

$2+6\frac{1}{2}+6\frac{1}{2}+4=19+2\times 25+50$  innerradie

med 80 m rak hållplats sned placering från NV hörnet till ovan Malmborgs entré

---

<sup>2</sup> Jämför planprogram i Köpenhamn: "stadsdelar skall fungera efter en 'femminutersprincip'. Det innebär att det ska ta max fem minuter för invånarna att gå till dagliga verksamheter som skola, bibliotek, rekreation, förskola, mataffär och metro". Med Bn's kollektivtrafikstråk kan service spridas utmed hållplatserna.

<sup>3</sup> Jämför Clemenstorgseländet idag.