

## Synpunkter Masterplan Lund C

Några kommentarer efter utställningen på stadsbiblioteket.

Den gör mig undrande. Vad är syftet? Utställt var tre idéförslag till omvandling av stationsområdet med sikte på framtiden. Gjorda åt SBK för att SBK sedan skall göra en Masterplan för området för Bn att ta ställning till<sup>1</sup>. Varför ställdes de ut? De är knappast begripliga för lundensarna. Inte lätta att tolka för er heller i arbetsgrupperna. Var det en markering att SBK gör något? Förslagen saknar redovisning av hur de är tänkta att fungera, det får man försöka lista ut själv genom att läsa planerna<sup>2</sup>. Hur kan kanske förslagställarna förklara vid presentation för SBK. Men, det blir då inte tillgängligt i arbetsgruppernas arbete.... Vem kommer ihåg vad? (Återkommer till detta.) Och hur skall sedan politikerna kunna ta detta till sig? Vad ges det för politiska valmöjligheter? Metoden är minst sagt tveksam ur demokratisk synvinkel.

Dessa idéskisser kommer för tidigt. De saknar en avgörande förutsättning: hur stadens kollektivtrafik ska se ut som helhet. Byggnadsnämndens krav på "stark struktur, med gena och raka kollektivtrafikstråk med hög framkomlighet...". Det som öp underlät att utgå från.

Dvs, den avsevärt förbättrade kollektivtrafik, som ger merparten nära till hållplats, max 5 minuter (400 m). Det är inte bara med Lundalänken. Definitivt inte! Den är effektiv vardagsförbindelse för bara ett fåtal boende, ännu vid planhorisonten. Mindre än 10.000 inom 5 minuter från hållplats, av förväntad befolkning om 190.000! Resten då? Och inte är det med dagens stadsbusslinjer.

Den struktur som skall göra innerstaden effektivt och bekvämt åtkomlig för hela Lund, den måste formuleras innan man binder upp sig i strategiska delar<sup>3</sup>. Enligt en "närhetsprincip" som också klimatåtagandena kräver, och goda levnadsbetingelser i det "kreativa Lund"<sup>4</sup>.

En Masterplan för stationsområdet kan inte ta nuvarande stadsbussystem som given förutsättning. En dynamisk, konkurrenskraftig innerstad måste fungera integrerat med stationsområdet och Lunds hjärta, Stortorget och domkyrkan. Kärnan i lundensarnas identitet.

Min angelägnaste synpunkt gäller annars **Spårvagnen** – oavsett teknik, med stålräls eller elektronik i gatan (även om klassisk spårvagn tycks förgivettagen). Gör man fel nu låser man sig för alltid.

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.

---

<sup>1</sup> "... Stadsbyggnadskontoret kommer under hösten att samla ihop idéerna till en helhet, en **Masterplan Lund C**, i nära samarbete med parterna i projektet ..." (Lunds hemsida)

<sup>2</sup> Hur kan det bli så här? En PR-gubbe är ju ansvarig (totalt?). Har han nöjt sig med de smaskiga perspektivbilderna?

<sup>3</sup> Kommunen har förlorat flera år. Den starka strukturen skulle utretts innan öp. Och sedangjorde inte öp det trots direktiv. Och nu hoppar man över det. Det liknar strutsbeteende. Är det rimligt att satsa 1 miljard och mer på begreppet Lundalänken, när stora resurser krävs till den starka strukturen? Borde inte kostnaderna för dessa idéskisser lagts på strukturplaneringen?

<sup>4</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.

Klostergatan kan inte räkna med att bli gågata.  
Är detta ett politiskt beslut? Eller blir det bara så?

Alternativ finns (enda). Gågata 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 fortsatt 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 från NV hörnet upp till i höjd med nedfarten till Malmborgs parkering sedan in i St Petri kyrkogata.<sup>5</sup>

Tillbaks till hur förslagen fungerar.

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. 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 klarar rulltrappor? Etc. Man borde fått se flödesdiagram, dimensionerande sektioner, knutpunkter etc för att kunna jämföra förslagets effekter.

Hela området är ett resecentrum. Där skall man kunna få resehandlingar, söka information, kunna köpa ..., kunna vänta och vila, bekvämt, naturligt relaterat till strömmarna.

70.000 resande med tåg, än mycket mer vid planhorisonten. Mångdubbelt jämfört med i dag. Och redan det är trångt. Innebär det 2, 3 eller 4 utgångar från tåg-perrongerna? Ut till bussar, spårvagnar, taxi och cyklar. Och till staden. Är det ett 'resecentrum' per utgång? Eller förs de samman? Hur då? Fortfarande bekvämt, naturligt?

Stora resandeströmmar som korsar bussgator<sup>6</sup>? Hur man möter busshållplats och spårvagnsperrong? Det finns i planerna, men är det tydligt? Blir det observerat, diskuterat, värderat? Fojabs spårvägs-hållplats vänder spets mot stationen. Passagerarna skall alltså gå bortåt, utmed hela tåget. De andra förslagen har spårvagnshållplatsen med bredd mot stationen. Mycket närmre. Min hållplats ger ett mindre triangulärt torg att fördela sig över. Vilket är bäst?

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 visa på möjlig bebyggelseutveckling. Därutöver. Idéskisser måste visa hur och varför. Däri ligger de basala kvaliteterna.

Till sist arkitekturen = husen. Allmänt intryck bara.

Vad är det för ett Lund man möter?

Är det allmän tidskriftsarkitektur som man kan kunde möta var som helst? Glas, glas, glas.

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

Med vänlig hälsning

Lennart Nord  
arkitekt SAR MSA  
0706 73 42 74

---

<sup>5</sup> Sämre alternativ är att ha 'säck'hållplats framför stationen (Tyréns) och dela returen på två spår mot Laurenti resp Petri (förelaren måste då byta förarplats).

<sup>6</sup> Jämför Clemenstorgseländet idag.