

Ks och Bn ledamöter

Stationsområdet

Apropås Sydsvenskans artiklar... (12 och 21 nov)

Området måste utvecklas för att klara ökande resandetryck. Det är givet. Nödvändigt. Detta är ett arkitektoniskt problem med betydande dimensioneringsproblem. Arkitektoniskt i meningen "ett estetiskt organiserande av denna praktiska verklighet". Estetiskt som upplevelsedimension med betydande kulturvärden involverade. Mötet med 'Lund'.

Jag har skrivit till er tidigare om detta med stor oro för vad 'processen' kan leda till. Hur den går till. Det som SDS artiklar ger är inte lugnande. Fem systemskisser först, sedan bantat till två. Varianter på trafiksystem med konsekvenser i några avseenden. Ett av de två är huvudförslag. Så vill SBK att det skall bli.

Vad för utredningsverksamhet som ligger bakom framgår inte. Man kan inte ens ana det. Vad som kommer att visas i kommande programsamråd till detaljplan återstår att se.

Mina synpunkter igen. (bifogar tidigare yttranden).

Att ha ett fungerande och välkomnande stationsområde är en oändligt viktig del i Lunds identitet.

Och, det som beslutas i dag måste vara hållbart i åtskilliga decennier ('alltid'). 25 år räcker inte. Mångdubbla resandeströmmar som man skriver, är knappt tillräckligt. Man får inte bygga hinder för framtida behov.

Dessa resandeströmmar måste organiseras. Det är uppgiften.

För det måste man få se flödesdiagram, dimensionerande sektioner, knutpunkter etc för att kunna förstå problemen, tolka och besluta om ett bra stationsområde i morgon och i övermorgon.

I SBK målbild är det 70.000 resande (dubbelt mot idag) men alltså ytterligare mer därtill. De sex spåren skall räcka länge har det sagts (långt fler än 70.000).

Ett tågsätt var femte minut under maxtimmen(?): 60 förlängda = 20 – 25.000 resande? En timme.

Hur kommer de vidare? Hur fördelar de sig på perronger, trottoarer? Och hur kommer de ut ur stationen? Rulltrapporna (100 pers/min) upp och sedan ner...

En ögonblicksbild (tidlös): Två tåg på samma perrong nästan samtidigt. Upp emot 1000 ...

Hälften, 500 ...? Hur många väntar på rulltrappan, hur länge?

Generöst mottagande?

Och så hitta resecentrum, biljettautomater, orienteringskartor etc, ostressat ... (Lunds image)

Flödesdiagrammen förvandlas till rumslig organisering. Tillräckliga kapaciteter, orienterbart, trevligt... och lundensiskt.

Med utrymme för framtiden och ändå lagom idag. Tänk idag, därför att det inte kan pillas dit i efterhand.

En viktig förutsättning saknas. Mer än saknas.

Framtida kollektivtrafikstruktur. Byggnadsnämndens krav som översiktsplanerarna underlät att utgå från: "stark struktur, med gena och raka kollektivtrafikstråk med hög framkomlighet...".

Här är det lokaltrafik som vanligt. Gröna bussar ute i biltrafiksystemet. Hållplatser vid stolpar på trottoarerna i stället för i den 'starka strukturens' stadsdelstorg, mötesplatser och med trafik bättre än att ta bilen.

Hur ser den strukturen ut i vårt stationsområde?

Det vet vi alltså inte.

Det kräver handlingsalternativ i bakfickan så att möjligheter inte byggs igen.

T ex att kunna hålla västers trafik på västra sidan av stationsområdet.

Så till stationsområdets ordning. Från järnvägen ut till lokaltrafikens hållplatser.

Hur undviker man dagens kaos. Ständig ström fotgängare släpper inte fram bussarna. Idealet är att alla busshållplatser vänder ingångssidan mot järnvägen. Då blir det ingen korsande trafik. Är det möjligt? (med dubbelsidiga bussar?)

Arbetspendlingen upp genom kunskapsstråket dominerar, buss/spårvägstrafik (med eller utan skenor). Närmast järnvägen blir bekvämast och minskar även korsande fotgängarströmmar. 'Skarp kurva' kan rimligtvis inte vara hinder, tidsförlust är inget argument, men får man plats med 2 spår mellan godset och tullkammaren? För tät, dubbelriktad trafik i framtidsperspektivet räcker inte ett.. Plus ett för ändhållplats.

Och. Hur balansera tillräckligt utrymme för 'maxtimmen' med att inte vara ödsligt vid lågtrafik.

Och stationsområdet som stad. Befolkat. Levande. Men utan att konkurrera ut stadskärnan kring Stortorget. Ytor. Platser. Grönt. Clemenstorgets miljö viktig helhet. Tål inte ett yxhugg diagonalt.

Av detta ser man givetvis inget i systemskisserna.

Klostargatans framtid måste bestämmas nu. Annars blir det ett ohederligt nödtvång så småningom, att dra spårväg eller motsv genom gatan Ingen gågata i så fall.

Stationsområdets planering nu förutsätter fortsättning genom Klostergatan. Det finns ett alternativ som jag tidigare påpekat (nov-11), genom att i stället gå från Clemenstorgets stationsnärhet förbi stadsbiblioteket genom Petriplatsen ner i Kyrkogatan. Utan att behöva riva något, vilket Klostergatsmyningen väl kräver.

Tillbaks till tillvägagångssättet i den här processen. Ett gammalt påpekande. Särskilt som inget kvalitativt innehåll visas upp. Plan&bygglagen stadgar i 5 kap §§10, 12 att i programarbete som detta skall kommunen samråda enligt samma regler som för detaljplan. *"Samrådet ska syfta till att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan."*

Att informera är inte att samråda. Dålig information än värre.

Att internt resonera sig fram till en lösning bäddar för problem. Andras intressen, problemsyn och kunskaper lämnas inga andra möjligheter än att överklaga i detaljplaneprocessen.

Förgivettaganden, prestige, tidspress,..., arrogans riskerar att blockera sund eftertanke.

För att inte tala om effekterna på vår demokrati.

Detta är långt mer än ett trafiktekniskt problem. Stationsområdets framtid är viktig. Viktigare än Brunnsög. Den berör alla. Berör alla med någon framtidstro, alla med uppfattningar om Lunds identitet. Inte minst tron på kommunens förmåga.

Bädda inte för sådana problem!

Med vänlig hälsning

Lennart Nord
arkitekt SAR MSA
0706 73 42 74