



Christer Hjort
E-post: christer.hjort@telia.com
Tel 070-528 7008

6 november 2014

Lunds kommun

Synpunkter på ”Arkitekttävling för gestaltning av Clemenstorget och Bangatan”.

Lunds kommun har låtit tre arkitektkontor tävla om den framtida gestaltningen av Clemenstorget och Bangatan. Aktion för Spårvägsfritt Lund, AFSL, vill framföra synpunkter på i första hand tävlingen och dess utlysande, i andra hand de tävlande gestaltungsförslagen.

1. Tävlingsstidpunkt

AFSL finner tidpunkten för tävlingens utlysande ytterst anmärkningsvärd i relation till övrig planering inom ramen för framtagandeprocessen av Ramprogram för Lund C.

Lund C är enligt uppgift landets tredje största station sett till resandemängd. Den fråga som kommunledningen och stadsplanerarna borde ställa sig innan en tävling för gestaltning av detaljer i miljön på stationen och runt Clemenstorget är: hur ska resenärsströmmarna fördelas på Lunds C? Hur ska Lund C utformas för att bäst tillgodose de tiotusentals resenärernas behov? Kan resandeströmmarna fördelas på fler tågstationer i Lund för att undvika anhopningen av resenärer till Lund C? Så har skett i Malmö vid tillkomsten av Citytunneln.

Att börja med detaljer innan de stora för god funktionalitet avgörande frågorna är avgjorda ter sig synnerligen bakvänt.

2. Kommentarer till gestaltungsförslagen

Kontoren har varit hårt bundna av spårvägsplanen med hållplats mitt på torget, men också av kommunstyrelsens beslut tidigare i år och SBK program 140627.

Busstrafiken på Bangatan leds in bakom tullhuset, snett genom gatan och mindre delar av Godsmagasinet får också rivras för att ge plats åt trafiken. Även bussarna som trafikerar Sankt Petri Kyrkogata leds denna väg.

Tävlingsförslagen har inte givits möjlighet att visa några alternativ. Cykelvägar, underjordiskt cykelgarage, mindre byggnader och i ett av förslagen omfattande bebyggelse redovisas i tävlingsområdet.

Har den vidare sträckningen av spårvägen genom staden helt utgått? De tävlande borde i så fall inte varit bundna till hållplatsläget eller bussdragningen.

Arkitektfirmorna har - med de förutsättningar som förelegat - haft svårt att skapa något mera radikalt. Förslagen är varandra rätt lika och skiljer sig i t ex markbehandling, cykelgaragens utformning och läge samt trädplacering.

År 1856 invigdes järnvägslinjen mellan Malmö och Lund och redan några år senare stod det för tiden mycket stora och symmetriskt uppbyggda Godsmagasinet färdigt. Tullhuset tillkom 1894 och placerades invid magasinet för att underlätta godshanteringen. De bägge byggnaderna hör således väl samman och minner om en viktig epok i stadens historia.

Bangatan är för lundaförhållanden en stor och stilig gata och en viktig del av Lunds identitet. Samspelet mellan de båda byggnaderna bryts. Man kan fråga sig hur väl tävlingsförslagen har lyckats undvika en mycket ful stadsbild, när körbanan viks upp och rivningar genomförs för att ge plats för bussleden.

AFSL finner att inte något av förslagen mildrar det förödande ingrepp, som spårdragningen diagonalt över och hållplatsen mitt på det ståtliga 1800-tals Clemenstorget, innebär.

Design utan funktioner

Tävlingsförslagen visar på ett designarbete för det offentliga rummet öster om stationen, där designen "möblerar" området. Alla trafikfunktioner inklusive cykelgaragen är föreskrivna i programmet. Således ger man inte arkitekturen - som estetisk organisering av praktisk verklighet - utrymme.

Det centrala är givetvis att få stationsområdet att fungera för alla slag av den växande trafiken och med hänsyn till den lundsiska identiteten.

Tävlingsbidragen ger en rad förslag till gestaltning av Clemenstorget, som förses med olika attribut som flyttbara tak, möbler, belysningar och annat som riskerar att försvinna med första höststormen. Lundaborna ska förmodligen förledas att glömma det stora ingreppet som spårväghållplatsen och avlägsnandet av ett antal plataner innebär. Samtidigt bortses från att den stora tilltänkta handels- och kontorsbyggnaden utmed järnvägen och som är två våningar högre än hela det intilliggande kvarteret utmed torgets nordsida, kommer att lägga Clemenstorget i skugga.

Ur barnperspektiv är det en stor säkerhetsrisk att ha spårvägsspår utan refuger eller någon typ av avspärning. Ska torget dessutom vara attraktivt för barn bör det rymma någon plats, som lockar till lek, och med sittplatser för vuxna i närheten. Samtliga förslag saknar väderskydd, nödvändiga på det blåsigaste torget (bilderna är förskönande och missvisande).

Stationen är grundproblemet.

Ambitionen för planerarna är att förbättra den kaotiska situationen vid Lund C och Clemenstorget samtidigt som trafiken förväntas bli fördubblad.

Inlämnade förslag är grovt missvisande. De visar glesbefolkade ytor och rum. Något helt annat än de 70.000 resande/dygn till/från järnvägsstationen som programmet faktiskt säger.

Men tävlingsförslagen har förnekats att försöka organisera rörelseströmmarna. Ingen har räknat på kapacitets- eller utrymmesbehov. I en särskild skrivelse, som inlämnats av arkitekt Lennart Nord, pekas på förhållanden som är viktiga för att få resandeströmmen att fungera utan att kaos utbryter. Jernhusen hör till tävlingens beställare och har bidragit till programunderlagen med 'skisser' till resecentrum av Metro arkitekter. Deras perspektiv visar Jernhusens föreställning om resecentrum. Det är smala, enkla rulltrappor med få människor i 'nakna rum'. Här finns i första hand alla de restauranger, kaféer, affärer – inrättningar som ska finansiera resecentrum. Resenärerna och deras behov av ytor för förflyttning, information, biljettköp, väntrum, bagageförvaring, toalett- och skötrum kommer i sista hand.

Markbeläggning

Två av tävlingsförslagen "Världen i Lund" och "Urban Lund" att föreslår att Clemenstorget och Bangatan får gatsten/smågatsten som markbeläggning medan "Kontrapunkter" föreslår att Clemenstorget får en grusad yta.

Beläggning med smågatsten medför svårigheter för gångtrafikanter eftersom sättningar och ojämnheter är legio. Särskilt besvärligt är det för rörelsehindrade med kryckkäppar, rullatorer och sittande i rullstolar. Resande med väskor på hjul som får dra dem studsande över markbeläggningen orsakar en hög ljudnivå. Även cyklisterna får problem med den ojämna gatubeläggningen.

Grus på Clemenstorget förefaller inte vara någon bra idé med tanke på den stora mängden gångtrafikanter/resande och cyklister som ska använda torget tillsammans med andra verksamheter som torghandel.

Föreliggande synpunkter har utarbetats av Bertil Hjort, fd stadsbyggnadsdirektör i Lund, Lennart Nord, arkitekt SARMSA samt Christer Hjort, sekreterare Aktion för Spårvägsfritt Lund, AFSL.