



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

12 juni 2015

Lunds kommun
Stadsbyggnadskontoret

Yttrande över ramprogram för Lund C.

Föreningen, Aktion för spårvägsfritt Lund, AFSL, får härmed överlämna sitt yttrande över ramprogrammet. AFSL inleder med några övergripande synpunkter:

Lund C är landets tredje största tågstation och antalet resenärer väntas inom några decennier växa från idag cirka 40 000 till 70 000 per dygn. Detta konstaterande görs av företrädare för Lunds kommun i skilda offentliga sammanhang och i de många utredningsrapporterna om spårvägstrafiken i Lund.

AFSL vill ifrågasätta detta uttalande, som ofta framförs som motivering till den föreslagna ombyggnationen av Lund C med tillhörande ingrepp i den närbelägna stadsmiljön.

Däremot har Malmö vid bygget av Citytunneln klokt nog fördelat sin tågtrafik och resandeströmmarna på tre stationer, men samtidigt förlorat positionen som landets tredje största station till Lund. Störst är inte per definition alltid bäst och vackrast!

Lund är en av landets äldsta städer med en unik, historisk stadsmiljö och med sina drygt 100 000 invånare en medelstor stad i Sverige. Internationellt sett är Lund till sin storlek en småstad. Till stadens kvaliteter hör att staden på många sätt är överblickbar och stora delar av den är nåbar inom gång- eller cykelavstånd kompletterat med ett finmaskigt nät av bussar till viktiga noder i centrum och stadsdelarna.

Lunds kommun tar nu det tillstånd, som Lund C försatts i efter många års försummat underhåll, till intäkt för en omfattande upprustning och nybyggnation inom stationsområdet.

En konsekvens av förslaget blir en ytterligare koncentration av handel och kontorsbyggnader till stationsområdet samtidigt som biltrafiken stryps och tillgängligheten till tågstationen minskas för majoriteten av lundabor, som de facto är bosatta öster eller norr om stationen. En titt på kartan över Lunds kommun ger vid

handen att själva staden är koncentrerad till ett relativt sett mindre område i kommunens västra hörn. Söder om Klostergården i Lund börjar Staffanstorps kommun och i väster slutar Lund bortom Värpinge.

Större delen av befolkningen i Lund bor således öster eller norr om järnvägsstationen, varav cirka 25 % i tätorterna i öster. Omstöpnigen av Lund C och avstängningen av biltrafiken på Bangatan betyder att flertalet lundabor måste resa på vägar och gator i en båge söder och väster om respektive norr och väster om staden för att nå stationsområdet med bil.

Alternativ till koncentration till Lund C

Lunds kommun borde ha frågat sig: hur kan vi fortsatt bygga vår stad så att de olika stadsdelarna och tätorterna utanför centrum kan förbli levande med handel, service och kommunikationer inom räckhåll? I stället för att koncentrera resandet via Lund C, så borde det fördelas via olika noder.

Flera städer har förbättrat sina kollektivtrafiksystem genom att utveckla stomlinjer eller korridorer med kapacitetsstark kollektivtrafik som binder ihop stadens delar. För att vara ett attraktivt alternativ till bilen krävs en satsning på tysta och emissionsfria bussar, hög turtäthet över större delen av dagen, veckan och året, tydliga och gena linjer med hög framkomlighet, hög tillgänglighet och kvalitet på bytespunkter, effektivt fungerande noder och knutpunkter samt komfortabla fordon.

Lunds kommun anser att en spårväg måste byggas i stadens centrala delar upp till Brunnsnäs, trots att den nuvarande transportkapaciteten på sträckan, som AFSL visat i en studie, kommer att räcka de närmaste två-tre decennierna.

ESS – ny tågstation på norr

AFSL föreslår att de tillkommande två järnvägsspår som ska byggas för att förstärka kapaciteten på sträckan Lund-Hässleholm förläggs, så att de två nya spåren norr om Lund svänger av i en båge mot öster. Den nya tågstationen kan anläggas väster om motorvägen E 22. Lund ESS kommer sedan kunna nås från Köpenhamn/Kastrup/Malmö och norrifrån via järnvägen från Stockholm. De två tillkommande spåren anknyter sedan till stambanan vid Örtofta.

Den föreslagna nya sträckningen bör finansieras av staten genom Trafikverket, i likhet med den övriga utbyggnaden till fyra spår mellan Malmö-Hässleholm. Härigenom sparar Lunds kommun in utgifterna för spårvägen, vilket rör sig om flera hundra miljoner kronor. Region Skåne kan använda en halv miljard kronor till sjukvården i stället för att bygga en planerad spårvägsdepå och köpa in 8 st spårvagnar á 25 milj kr till den första etappen spårväg.

Flera tågstationer

Trafikverket har avsatt medel till en ny pågatågstation vid Klostergården. Boende på Klostergården eller verksamma vid Tetra Pak kan i framtiden arbetspendla utan att först behöva ta sig till Lund C.

På samma sätt skulle boende eller verksamma vid Gunnesbo eller Stångby kunna utnyttja befintliga tågstationer i kombination med eldrivna matarbussar, bussar som når till Alfa Laval, Universitetssjukhuset, LTH m fl målpunkter utan att behöva resa genom centrum. En utbyggnad av kollektivtrafiken kring dessa stadsdelscentrum ger också underlag för handel och service, som nu uppvisar brister.

Ovanstående är exempel på ett helt annorlunda tänk än kommunens politiker och planerare hittills visat prov på. Med AFSLs förslag förstärker man befintliga stadsdelscentrum, som kan ge underlag för biblioteksfilialer, anläggningar för fritid, idrott och annan kommunal service. Onödig biltrafik undviks genom att ett finmaskigt nät av laddningsbara elbussar etableras som svarar för en stor del av persontransporterna.

Om man minskar behovet av resor vid Lund C, som nu planeras för att bli en nod för all stads- och regionbusstrafik, så minskar också trycket från gående, cyklisterna och kollektivtrafikresenärer på båda sidor av stationsområdet.

Kommersiell jättebyggnad skymmer det mesta

Stadsbyggnadskontoret har i planen ritat in ett stort hus vid Spolegatan (kvarteret Spoletorp), ägt av Jernhusen, som ska rymma regionbussterminal i bottenvåningen samt affärs- och kontorslokaler högre upp. Således ska byggnaden dra till sig än mer trafik och kunder samtidigt som möjligheter att nå byggnaden med bil eller parkera i närheten begränsas.

Byggnaden kommer att bli 6-7 våningar hög dvs högre än det motstående kvarteret med äldre byggnader vid Clemenstergets norra sida. Det betyder att den nya höga byggnaden kommer att skymma eftermiddags- och kvällssolen på Clemensterget. Detta väldiga komplex, som kommer att dominera spårområdet bryter helt mot arkitekturen hos omkringliggande byggnaderna från förra sekelskiftet. Byggnaden skymmer de vackra fasaderna utmed järnvägen som hittills utgjort resenärernas första intryck av Lund. Den nya byggnaden måste bli lägre än de 6-7 våningar som nu anges.

Det kan ifrågasättas om Lund behöver ytterligare ett kommersiellt centrum i denna del av staden, vilket ökar trängseln samtidigt som den gamla stadskärnan riskerar att ytterligare utarmas på butiker och annan service. Detta är exempel på hur ekonomiska intressen tillåts styra och medföra försämringar av stadsmiljön.

Bussdepån vid Kung Oskars bro (Kung Oskar 3 och 4)

Kommunen har i en ny detaljplan tillstyrkt att marken för den befintliga bussdepån vid Carl Bernlunds gata vid järnvägen bebyggs. Det betyder att regionbussarnas tomkörningar till och från en bussterminal någon annanstans i staden, okänt var, kommer att öka, vilket knappast kan vara förenligt med Lunds miljö- och klimatmål.

Kommunens miljönämnd och bussentreprenören Nobina har protesterat mot att kommunen avhänder sig bussdepån. Kritiken avvisas av Byggnadsnämnden med "Frågan avgörs inte i planen utan i upphandlingen av kollektivtrafiken (Byggnadsnämndens skrivelse 2015-05-27. Detaljplan för Kung Oskar 3 och 4 i Lund). AFSL anser att marken ska användas som bussdepå, främst av miljöskäl.

Större bussterminal

AFSL anser att hela den yta under den byggnad som ska uppföras i kv. Spoletorp ska användas som bussterminal och då även för stadsbussarna. Att inte reservera hela denna yta för kollektivtrafiken kan komma visa sig vara ett historiskt misstag, som förhindrar fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken.

AFSL förordar att Lund ska satsa på tysta och utsläppsfria elbussar respektive elhybrid-laddbussar för stadsbuss- respektive regionbusstrafiken. Det öppnar för att bussterminalen kan förläggas inomhus i markplanet, eftersom varken utsläpp eller

buller kommer att besvära resenärerna. Resenärerna är också skyddade mot vind och kyla.

Då trafikbelastningen på Spolegatan och Kung Oskars väg kan komma att bli omfattande, bör man studera möjligheten av att i framtiden förlänga Carl Berglunds gata. Gatan, som enbart skulle tillåta busstrafik, dras genom nuvarande depåområdet och ansluts till Baravägen.

AFSL delar Tekniska nämndens uppfattning att hållplatser för tåg- och fjärrbussar ska fortsatt finnas på stationens östra sida, i anslutning till tågplattformerna samt stads- och regionbusstrafiken. En placering på västra sidan av stationen avstyrks - behåll angöringsplatsen utefter Carl Berglunds gata!

Inga bussar på St. Laurentiigatan?

I Ramprogrammet för Lund C från 2015-03-15 skriver Stadsbyggnadskontoret att "busslinjer som idag trafikerar St. Laurentiigatan flyttas till Spolegatan och Kung Oskars väg". Den plötsliga förändringen har skett sedan kommunfullmäktige så sent som i december 2014 antog detaljplanen för spårväg Lund C-Bredgatan, där det står att "på Sankt Laurentiigatan kombineras spårvägstrafik med busstrafik" och att "spårväg och bussar använder samma körfält".

Enligt förslaget, som förutsätter spårväg, ska alla busslinjer som idag trafikerar S:t Laurentiigatan ska flyttas till Spolegatan och Kung Oskars väg. AFSL anser att såväl busstrafiken som den dubbelriktade biltrafiken kan behållas på S:t Laurentiigatan.

Clemenstorget bevaras

AFSL motsätter sig att Clemenstorget förvandlas till en hållplats! Om resandet kan fördelas på flera tågstationer och transportkapaciteten i kollektivtrafiken mot sjukhuset och norra universitetsområdet och vidare mot Brunnshög tillgodoses med moderna elbussar behöver inte spårvägen byggas. Det finns en stark opinion bland lundaborna för att bevara och utveckla Clemenstorget som kan omgestaltas, så att det bättre passar både lundabor och resenärer.

Tillgänglig stadskärna

Lundaborna älskar sin gamla stadskärna och vill att den ska bevaras och skötas väl, men också att handel och verksamheter ska blomstra. Stängs delar av S:t Laurentiigatan, Bangatan och Klostergatan av för transporter försämras tillgängligheten radikalt.

Bangatan är ett av stadens vackraste gaturum, här följer gatan den dominerande husraden på ett förtjänstfullt sätt. I ramprogrammet försvinner körbanan och ersätts istället av en bussled som ska krångla sig bakom Tullhuset. För att möjliggöra denna dragning framtvingas dessutom en rivning av Godsmagasinet norra del. Rivningen och bussledens dragning kommer att skapa en ful och stökig stadsbild utan några arkitektoniska kvalitéer.

"Främmande fågel" i miljön

I förslaget till Ramprogram för Lund C har Stadsbyggnadskontoret ritad in en helt ny byggnad avsedd för kontorsändamål. Den placeras väster om Bangatan, längs med järnvägsspåret mellan korvkiosken och den gamla stationsbyggnaden på mark som idag har parkkaraktär som delvis är bevuxen med träd och buskar och också upplåten för cykelparkering.

Den nya byggnaden kommer att skymma siktlinjen från Bangatan väster ut mot S:t Peters Klosterkyrka från 1100-talet. Detta är mer eller mindre helgerån mot den historiska stadsmiljön. Restauranger och serveringar på Bangatans östra sida kommer att skymmas och mista eftermiddags- och kvällssol.

Cykelparkeringen ska således ersättas av en kontorsbyggnad samtidigt som Stadsbyggnadskontoret säger att det saknas markyta för cykelparkering och att cyklarna måste hänvisas till ett underjordiskt garage.

Bangatan behöver inte vitaliseras med ny bebyggelse. Låt det befintliga stationshuset vara den dominerande byggnaden samt hörnhuset vid Bangatan-Klostergatan markera den nuvarande stadskärnans gräns.

Biltrafik fortsatt möjlig på Klostergatan

I förslaget till ramprogram är Bangatan avstängd för all biltrafik. AFSL anser att biltrafik från Trollebergshållet/Västra stationsområdet under viadukten skulle tillåtas fram till Bantorget med möjligheter att angöra Grand Hotel eller köra vidare in på Klostergatan, som fortsatt enkelriktas österut.

Behövs underjordiskt cykelgarage?

Ett underjordiskt cykelgarage för upp till 7 000 cyklar planeras under Bangatan. Många lundabor befarar att ett sådant cykelgarage innebär en otrygg miljö för t ex ungdomar och kvinnor, fr a kvällstid och nattetid inte minst under vinterhalvåret, då garaget kan vara attraktivt som uppehållsplats för personer med olika slags problem. För att ett sådant underjordiskt garage ska kunna fungera så måste man redan från början budgetera för övervakning dygnet runt.

Det bör också vara möjligt att använda första våningsplanet i i Jernhusens byggnad i kvarteret Spoletorp och en del av parkeringen utmed Carl Bernlunds gata för cykeluppställning. Naturligtvis kan man fortsatt använda den markyta söder om stationshuset för cykelparkering, där man nu planerar att uppföra ett för denna miljö helt främmande kontorshus .

Underdimensionerad station

Grundproblemet i förnyelsen av stationsområdet är stationen som sådan, har arkitekt Lennart Nord, AFSL, framfört i tidigare yttranden till Byggnadsnämnden.

Hur ska man få till stånd det goda mottagande, som kommunen vill kunna erbjuda resenärerna, om perronger, trappor och rulltrappor är underdimensionerade? AFSL menar att fullsatta tåg snabbt ger upphov till kaos i stationens trånga passager.

Många aktörer

Frågan är hur kommunen tänkt sig att få de fyra aktörerna Trafikverket, Jernhusen, Skånetrafiken och Lunds kommun med sina förvaltningar att samspela och skapa en fungerande helhet av Lund C med angränsande kommunikationsstråk?

För lundaborna är det viktigt att det är Lunds kommun som har ansvaret för helheten vid ombyggnaden av stationen och utformningen av det intilliggande området med sin historiska stadsmiljö.

Kommersiella aktörer ska inte tillåtas att dirigera vare sig utformning av och innehåll i byggnaderna. Det är de resandes behov som i första hand ska tillgodoses. Nya Malmö C är ett bra exempel på hur behovet av rymliga lättillgängliga resenärsytor kan kombineras med bra service.

Lund som ovan

För Föreningen Aktion för Spårvägsfritt Lund

Christer Hjort

Sekreterare

Postadress: Allégtan 3 A, 247 54 Dalby