

Utvärdering parallellt skissuppdrag Lund centralstation

2017-08-16

Bakgrund

Området kring Lund C genomgår en stor förändring och en viktig pusselbit i denna utveckling är en ny centralstationsbyggnad, placerad vid dagens Mittelbron. En byggnad som ska koppla samman östra och västra Lund, ge tydlig identitet åt Lund C, erbjuda god resenärsmiljö och flöden mellan olika trafikslag, samt balansera mellan kommersiella intressen och tydlig identitet av järnvägsstation. Lund C är av regional betydelse som en av de största pendlarstationerna i Sverige. Lund stads ledord innovation och tradition ska återfinnas i gestaltningen av en ny arkitektur. En målbild för Lunds centralstation har tagits fram med högt satta ambitionerna om innovation och kvalitet.

Fyra team ledda av arkitektkontor bjöds under hösten 2016 in, efter prekvalificering, till ett parallellt skissuppdrag för gestaltning av en ny centralstationsbyggnad; 3XN, Belatchew, Elding Oscarson, samt Henning Larsen. Alla team har haft fler företag och kompetenser med i sina team.

Ett program för en centralstationsbyggnad (baserat på ramprogrammet) samt ett målbildsdokument för Lund C som togs fram i samarbete mellan Jernhusen och Lund stad. Startmötet hölls i januari, ett avstämningsmöte i februari och slutpresentation i april 2017.

Det parallella skissuppdraget kan anses framgångsrikt då det har erbjudit ytterligare kunskap till denna komplexa plats, och då det har inkommit fyra kompetenta förslag. Bedömningsgruppen anser att inget förslag når upp till den nivå som är önskvärd för en byggnad av denna betydelse i Lund. Förslagen har på det sättet understrukt komplexiteten i uppgiften och att vissa förutsättningar kan behöva bearbetas för att nå önskat resultat.

Reflektioner

Det första skedet i det parallella skissuppdraget visade sig vara en svår och komplex uppgift. Alla team har haft svårt att lösa alla delar av programmet och att föreslå en arkitektur som uppfyller ambitionerna om en unik och högkvalitativ ny byggnad på Lund C. Fyra kompetenta team har haft en utmanande uppgift.

De målbilder som tagits fram av uppdragsgivarna är högt ställda. Flera av förslagen har relaterat till dessa på intressanta sätt, men det återstår arbete i alla förslag innan slutresultatet skulle kunna framstå som stationernas ESS.

Flera förslag har placerat byggnader och innehåll alltför nära spåren vilket kommer medföra stora förändringar när förslagen bearbetas vidare. Riskavstånden kommer innebära att byggnadskroppar flyttas och program inne i byggnaderna får placeras om.

Endast ett av fyra förslag har tydligt hanterat spårrummet som en miljö i staden. Detta är unikt i Lund, att järnvägsrummet är ett stadsrum.

Tullkammaren har visat sig vara svår att hantera, då den bästa lösningen för resenärsflöden blockeras av byggnaden. Flöden och entréer har flyttats norrut i flera förslag för att försöka lösa orienterbarhet och flöden så väl som möjligt. Något förslag har lagt huvudentrén söder om Tullkammaren, vilket inte är möjligt med tanke på hur lite plats där finns vid busstråken och förlängningen av spårvägen. Tullkammaren, stationsrummet, entréer samt flöden behöver studeras närmre avseende både utformning och placering.

Något förslag har arbetat aktivt med mötet med Bangatan, där centralstationsbyggnaden kliver fram mot Clemenstorget och därmed bildar en fond mot Bangatan och delar upp den långa siktlinjen längs Spolegatan, gester som ger området nya tydliga rumsligheter och en intressant relation mellan olika torg och platser.

Spoletorp har av alla team hanterats schematiskt, med enkla volymskisser och till ungefär samma exploateringsnivå, i enlighet med vad programmet efterfrågade. Det finns inte tillräckligt material från förslagen för att kunna dra slutsatser om hur fastigheten bör utvecklas. Kopplingar och flöden mellan de två byggnaderna behöver utvecklas i det fortsatta arbetet.

Alla team har brister i bearbetningen av rummet vid stadsbussarna (under stationsbyggnaden) vilket är en miljö som behöver hanteras med omsorg. Även den direkta kopplingen mellan spår 1 och Bangatan/Clemenstorget behöver belysas tydligare.

Ett par team har föreslagit offentliga gröna miljöer på en ny stationsbyggnad, vilket bedömningsgruppen ställer sig tveksamma till som vistelseytor. Däremot anses grönska på/vid byggnaden vara positivt för hållbarheten, den biologiska mångfalden och mikroklimatet i området.

Bedömningsarbetet

Bedömningsgruppen träffades vid tre tillfällen i maj, juni och augusti 2017. Som stöd i diskussionerna användes A3 häften, fysiska modeller samt 3D modeller för alla fyra förslag.

Bedömningsgruppen bestod av

Rolf Larsson, Jernhusen

Andreas Meyer, Jernhusen

Marcus Horning, Lunds kommun

Ole Kasimir, Lunds kommun

Karolina Keyzer, extern ledamot

Bedömningsgruppen leddes av ordförande Gunilla Kronvall, konsult. Sekreterare var Daniel Hansson, Lunds kommun.

Bedömningskriterier som angavs i det ursprungliga programmet

- Höjd i arkitektonisk gestaltning
- Innovationshöjd i hur förslaget uppfyller målbilden för ny centralstationsbyggnad
- Hur väl Centralstationen uppfattas som en sammanhängande arkitektur över spåren, och dess integration av Mittelbron
- En god urban helhet med fint samspel mellan centralstationsbyggnaden, volym på Spoletorp och det anslutande resenärsområdet
- Flexibilitet och inplacering av ytor för handel/service/utställningar
- Orienterbarhet, god resenärsmiljö och väl fungerande flöden för resenärer
- Hur väl stationsbyggnaden fungerar som en mötesplats för lundabor och besökare
- Hur väl Centralstationen möter Lund i öster och väster vad gäller arkitektonisk gestaltning, exploatering och integration i stadsbilden
- Ekonomisk genomförbarhet

Rubriker för bedömningsgruppens kommentarer

- **Arkitektur och stadsmiljö;** hur förslagen har hanterat att skapa en tydlig identitet, att placera en byggnad i historisk miljö och finna rätt skala på volymer, mötet med Clemenstorget, Bangatan och Bjeredsparken, samt att hantera Tullkammaren.
- **Innovationshöjd och framtidssäkring;** hur väl förslagen har erbjudit en unik karaktär, utmanat typologin centralstation, hållbarhet, flexibilitet, hur väl teamen har hanterat målbilden för Lund C och arbetat med centralstationsbyggnaden som en mötesplats i staden.
- **Resenären i fokus;** hur förslagen har hanterat frågor om orienterbarhet, resenärsservice, kopplingar och flöden mellan olika trafikslag, mikroklimat och inomhusklimat, samt spårnumret.
- **Genomförande;** förslagens hantering av kommersiella ytor samt byggnationsekonomi, genomförbarhet och flexibilitet för framtida behov.

Bedömningsgruppens rekommendation och slutsats

Eftersom inget av förslagen löst allt som efterfrågats i programmet så rekommenderar bedömningsgruppen en vidare bearbetning av två av förslagen.

Utifrån följande individuella bedömningar är bedömningsgruppens slutsats och rekommendation att 3XN och Elding Oscarsson har de koncept som är bäst lämpade för en vidare bearbetning.

Belatchew

Arkitektur och stadsmiljö.

Förslaget visar en god inlevelseförmåga i användningen och har människan i fokus för utformningen. Öppna och välkomnande entréer möter de resande och byggnaden gestaltas väldigt transparent för att understryka kontakten med den omgivande staden. Greppet med horisontella skivor kombinerat med en transparent fasad kan ge en levande byggnad, men skalan i förslaget är för stor för att dessa kvaliteter ska uppnås. Eftersom byggnaden gestaltas med ett ganska generellt koncept signalerar det varken en tydlig stationsfunktion eller en anknytning till platsen. Greppet landar inte i sin omgivning och byggnaden ter sig något främmande i sin kontext. Gestaltningkonceptet är inte tillräckligt övertygande för att ligga till grund för en omarbetning.

Byggnaderna ger avtryck i Lunds stadssiluett som är en del av Riksintresset för stadskärnan. Förslaget är utformat så att det även gör ett onödigt stort avtryck på närmiljöerna runt byggnaden.

Tullkammaren behandlas som en installation i förslaget. Bedömningsgruppen anser att greppet att ta av taket på byggnaden tar bort för mycket av dess kvaliteter. Förslaget lyckas inte vända Tullkammaren till en tillgång.

Förslaget visar på ett stort och välgjort analysarbete och på en god förståelse av uppgiften. Redovisningen av konstruktion och landskap är ambitiös men detta går bitvis ut över arkitekturens utrymme i förslaget.

Innovationshöjd och framtidssäkring

Förslaget har arbetat gediget med målbilderna och uppfyller målbilderna "mötesplats", "skapar nya möjligheter" och "smidig transit" bra.

Hållbarhetsaspekterna är väl genomarbetade i förslaget med bland annat solceller och inarbetad grönska. Parken på taket kan tillföra biodiversitet och nya utblickar i staden, dock har det visat sig osäkert om den kan hållas öppen för allmänheten med tanke på konsekvenserna det får på skötsel och säkerhet.

Resenären i fokus

Det finns en fin grundtanke att skapa en välkomnande byggnad i förslaget. Orienterbarheten anses mycket god bortsett från entréplan på den västra sidan där stationen flyter ihop med hotellfoajén. Den redovisade förbindelsen mot Spoletorpskvarteret kan ge en god koppling till regionbussarna.

Förslaget har gjort en bra analys av broläget kontra Tullkammaren, vilket gav den sneda bron. Dock innebär detta att vissa kopplingar mot Bangatan blir åsidosatta. Kopplingen till cykelgaraget kanske inte är realistisk i det föreslagna läget norr om Tullkammaren då cykelgaraget skulle behöva sträcka sig under Tullkammaren. Mikroklimatet för de resande är väl genomtänkt både på plattformar och i samband med entréerna. Dock anses inte förslaget tydligt hanterat spårområdet som en framsida.

Genomförande

Mycket av exploateringen ligger för nära spåren och service och kommersiella ytor ligger delvis på fel ställen.

Förslaget har på ett bra sätt arbetat igenom konstruktionen för bron för att underlätta ett genomförande.

Henning Larsen

Arkitektur och stadsmiljö

Resan är ett starkt fokus i förslaget, vilket ger ett tydligt signalvärde som station. Förslaget har också sina starkaste sidor i brodelen och hur byggnaden möter spåren. Trapplösningarna till perrongerna har blivit fint integrerade i gestaltningen. Förslaget har en bra arkitektur i den lilla skalan. Däremot möter det Clemensorget med en schematisk volym som hade behövt bearbetas mer. Mötet med Bangatan blir inte rumsligt och mot väster försvinner volymen in bland de andra byggnaderna.

Förslaget passar in i sin omgivning samtidigt som det har en tydlig egen gestaltning. Höjdmässigt underordnar det sig sin omgivning, bedömningsgruppen tror att det snarast hade tjänat på en högre exploatering, framförallt på västra sidan.

Tullkammaren utnyttjas som en tillgång och förslaget förhåller sig respektfullt till byggnaden. Dock kan fokus mellan ramen och Tullkammaren uppfattas ottydligt. Greppet med en sittrappa på taket in mot bron är innovativt och spännande.

Förslaget saknar naturlig punkt för att koppla till Spoletorpskvarteret på plan två.

Många lösningar i förslaget är vackra, men uppenbart kostnadsdrivande. Förslaget hushåller inte med dessa lösningar för att få ut största nytta av dem utan ger snarare höga kostnader för ganska begränsad funktion. Stora delar av förslaget är snarare ett väderskydd än en byggnad, vilket inte uppfyller de funktioner som efterfrågats. Prioriteringen känns inte rimlig för projektet.

Innovationshöjd och framtidssäkring

Utformningen stöder flöden mellan östra och västra Lund på ett sätt så att det har bra förutsättningar för att utvecklas som en mötesplats. Den unika gestaltningen uppfyller tydligt målbilden "first impression last"

Förslaget behöver vidareutvecklas vad gäller hållbarhetsaspekter utifrån vad som är redovisat.

Resenären i fokus

Resenärmiljön är omsorgsfullt gestaltad i förslaget och förslaget hanterar bäst spårområdet som en framsida. Dock saknar förslaget väderskyddade väntytor i markplan för busstrafik mm, vilket måste anses som en brist.

Bedömningsgruppen uppskattar att förslaget ifrågasätter vad en stationsbyggnad idag är, men tror att förslaget skulle behöva klimatskyddas i östra och västra fasaden.

Förslaget är enkelt, tydligt och bra i hur det knyter samman tåg- och spårvagnstrafiken. Däremot blir flöden till stadsbussar, regionbussar och cykelgarage nedvärderade i förslaget och det skulle krävas ett så pass stort omtag för att få detta att fungera att konceptet inte anses hålla för en omarbetning.

Genomförande

Förslaget är svårt avseende genomförbarhet, det rymmer dyra lösningar och rymmer en relativt liten BTA. De kommersiella ytorna i förslaget ter sig något små och kopplas inte till huvudflödet av resenärer. Förslaget skulle därför kräva en större omarbetning för att bli ekonomiskt genomförbart.

Elding Oscarson

Arkitektur och stadsmiljö.

Förslaget har ett tydligt och enkelt grepp med en sammanhållen stationsgestaltning över spåren och två högdelar för andra funktioner. Detta starka gestaltungsgrepp kan anses rymma ett stort bearbetningsutrymme. Arkitekturen har fått stort utrymme i förslaget, vilket har fått fram flera fina rumsliga upplevelser såväl i staden, för exempelvis Bangatan, som interiört med det storslagna rummet ovanför spåren. Den utskjutande delen i Bjeredsparken skiljer ut byggnaden mot omgivningen på ett positivt sätt. Tullkammaren behandlas som en möbel inne i ett större rum, vilket kan vara begripligt och intressant. Dock kräver detta grepp ett större omgivande rum än vad utrymmet medger. Tullkammaren blir inte till en tillgång i förslaget.

Konceptet ger starka fasader åt alla riktningar och förslaget har arbetat på ett inlevelsefullt sätt med hur byggnaden ter sig från olika vyer. Det diagonalt lagda sågtandstaket ger en profil som går att känna igen som stationsbyggnad från flera vyer i staden. Dock anser bedömningsgruppen att gestaltningen av takformen saknar koppling till funktionen och även till Lund som stad. Att relatera till fabriksmiljöer försvagar förslaget, och takformerna skulle med fördel vidareutvecklas till något mer unikt.

Det är positivt att förslaget tar för sig och bidrar med en ny arkitektur till staden. Dock borde den förankras bättre i Lunds skala och identitet. Högdelarna ger en påtaglig påverkan stadsrummen runt Lund c och även på Lunds siluett som är en del av Riksintresset för stadskärnan. Förslaget upplevs för brutalt för platsen och behöver arbetas om så att det bli betydligt smäckrare. Bedömningsgruppen befarar att närmiljön får ett dåligt mikroklimat med mycket blåst på grund av högdelarna.

Innovationshöjd och framtidssäkring

Med sin starka gestaltning uppfyller förslaget målbilden "first impression last". De generösa och generella rumsligheterna i förslaget kan också ge bra möjligheter för att fungera som mötesplats i staden. Däremot behövs ett utvecklingsarbete för att förslaget ska framstå som stationernas ESS. Förslaget behöver utveckla arbetet med målbilderna och även med hållbarhetsaspekter, där förslaget inte visar på något större arbete.

Resenären i fokus

Det tydliga greppet möter staden genomtänkt, men spår- och resenärmiljön behandlas styvmoderligt. Förslaget medför problem med både skala och mikroklimat för närmiljön kring resenärerna och spårområdet upplevs närmast som en baksida.

Interiört löser förslaget de flesta flöden på ett tillfredställande sätt, dock är kopplingen mellan tåg och stadsbussar något osmidig. En brist finns i att förslaget inte tydligt skapar en given entréhall där all information kan samlas. Förslaget behöver se över resenärsytor kontra programfunktioner på bottenplanet. Kopplingen till cykelgaraget på den östra sidan har en bra anslutning. Men byggnaden går längre söderut mot Bangatan än vad som är möjligt, vilket tränger flödena för stadsbuss, spårväg och fotgängare vid Bangatan.

Genomförande

Högdelarna rymmer mycket exploatering som ligger för nära spåren utifrån riskhänsyn och måste justeras. Brodelen bedöms för kostnadsdrivande.

Förslaget har delvis lagt service och kommersiella ytor på fel ställen, men det finns utrymme för justeringar av detta. Kommersiella ytor över spåren bör undvikas, dock anses det positivt om events och tillfälliga aktiviteter kan rymmas på denna yta.

3XN

Arkitektur och stadsmiljö

Bedömningsgruppen anser att förslaget har en fin arkitektur men att gestaltningen och uttrycket inte upplevs som unikt eller tillräckligt starkt. Arkitekturen ska enligt förslagsställarna minna om järnvägsräls och om material från järnvägens miljöer. Kopplingen estetiskt blir aningen banal och signalerar inte tillräckligt mycket vad en centralstation för framtiden är. Det strömlinjeformade konceptet i planen borde inte spilla ut på gestaltningen. Byggnadens gestaltning är generell och saknar en tydlig identitet som station. Detta är särskilt tydligt på den västra sidan där byggnaden försvinner in bland de omgivande byggnaderna. Gestaltningen förankras inte tydligt i Lund. Materialet som föreslås (corten) har varit populärt bland arkitekter under ett antal år och riskerar nu att ses som en upprepning snarare än att det signalerar innovation.

Skalan på förslaget upplevs som positiv i sin avvägning med olika volymer av varierande höjd vilket även ger en vertikal indelning av en annars stor byggnadskropp. Höjdmässigt smälter förslaget in i bebyggelsemassan utan att påverka riksintresset. Förslaget lyckas få upp en god exploatering utan att störa omgivningen. Förslaget låter Tullkammaren fronta mot staden på ett fint sätt, men detta grepp kunde bli ännu bättre med en annorlunda bearbetning av mötet. Tullkammaren behandlas respektfullt, men skapar inte ett mervärde i den föreslagna stationsbyggnaden.

Förslaget tar ett kliv ut på Clemenstorget vilket bedömningsgruppen anser ger en markering av den som station samt en positiv orienterbarhet. Förslaget behandlar däremot inte Bangatan rumsligt på ett tydligt sätt. Den västra sidan skulle kunna bearbetas bättre i hur arkitekturen möter Bjeredsparken.

Innovationshöjd och framtidssäkring

Förslaget har ett tydligt gestaltungsgrepp och har löst program och flöden väl. Dock anser inte bedömningsgruppen att det spänner bågen tillräckligt, att teamet skulle kunna arbeta fram en gestaltning och ett uttryck som blir mer spännande och innovativt, unikt.

Det finns bra kvaliteter angående hållbarhet i förslaget. De gröna takterrasserna skulle kunna bidra till biologisk mångfald i området och bli en kvalitet för byggnadens användare. Det är tveksamt om någon av dem kan vara allmän.

Förslaget förhåller sig till målbilderna "mötesplats" och "smidig transit" på ett positivt sätt. Dock behöver det bli mer innovativt i hur det tolkar typologin centralstation och hur en sådan ser ut, befolkas och används i framtidens Lund så att slutresultatet verkligen blir stationernas ESS.

Resenären i fokus

Förslaget har redovisat bilder från plattformarna, men behöver arbeta mer med både undersidan av bron och med hur byggnaderna möter stadsbusshållplatserna och plattformarna. Broövergången är tydlig och inbjudande från både öster och väster, dock är själva bron aningen trång och anonym. Kopplingarna mellan olika flöden och trafikslag är till stor del väl genomarbetat. Bytet mellan buss-tåg är något otydligt mellan Spoletorp och centralstationen. En terminallösning med flera utgångar till stadsbuss kan vara bra. Förslaget ger en god komfort, översikt och miljö för väntutrymme på bron, med flöde separerat från lugn zon. Förslaget är det som bäst lyckas skapa en samlande stationshall på den östra sidan.

Cykelgarage är lättillgängligt på västra sidan, och cykelgarage ansluts väderskyddat och direkt till stationsbyggnaden på östra sidan. Skånetrafikens kundcenter är optimalt placerat.

Genomförande

Stora volymer ligger för nära spåren. Riskavstånden kommer påverka förslaget då stora delar av programmet måste flyttas. Det finns en god flexibilitet genom förslagets uppdelning av volymer vilka kan sänkas/höjas.

Förslaget har goda lösningar vad gäller service och kommersiella ytor. Kommersiella ytor över spåren bör undvikas, dock anses det positivt om events och tillfälliga aktiviteter kan rymmas på denna yta.