

Allmänningar och Stråk

att göra gemensamma rum

Karin Grundström
Mathilda Rosengren
Redaktörer

A&S
Allmänningar & Stråk

Boken har finansierats genom Formas Nationella forskningsprogram för
Hållbart samhällsbyggande Nr. 2019-01923

ISBN 978-91-527-9594-1 (pdf)

© Författarna, 2024

Utgivare: Allmänningar & Stråk: Malmö

Layout: Karin Grundström, Mathilda Rosengren och Edith Grundström

Att planera ett stråk

Spårvägen ett medvetet val

Eva Dalman

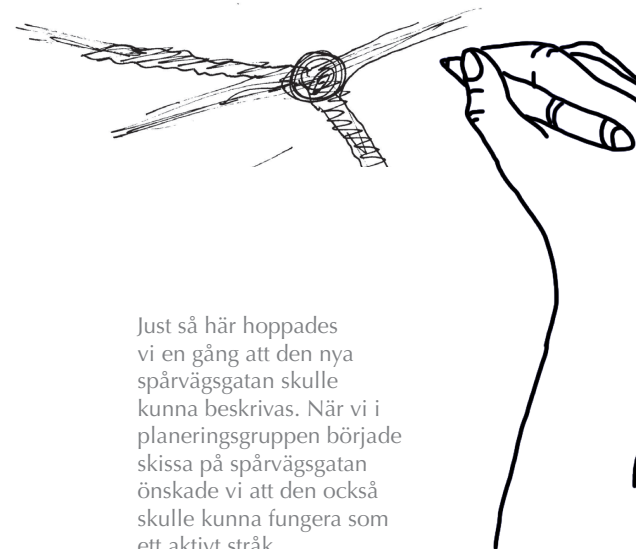
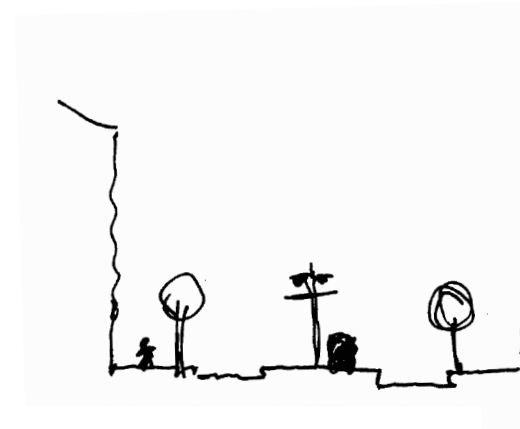
Ett medvetet val

Nu finns första etappen av Lunds nya Brunnsögata att uppleva. Caféer, restauranger, butiker och service vänder sina ansikten mot gaturummet där spårvagnarna kör fram i gräs. Byggnaderna bildar en välkomnande port där stadsdelen Brunnsögata börjar. Körbanorna smalnar av och bostadshusen flankerar. En bit bort försvinner bilarna åt höger ner mot Östra Torn. Tempot blir ännu lugnare och nu samsas cyklister och ett fåtal bilar. Människor hejar på varandra tvärs över spårvägen.

Studieresor till bland annat Hammarby Sjöstad visade att en spårväg kan bli en kraftig barriär. Om målet hade varit att tillgodose alla tekniska behov fullt ut hade gatan behövt vara närmare 40 meter bred – kanske ännu bredare. Det fanns propåer om att skapa extra gator i sidorna där bilar skulle kunna angöra och parkera, separata cykelbanor hela vägen och extra ytor för att kunna säkerställa att snö skulle kunna läggas upp i vallar när så krävdes. Det fanns helt enkelt ingen hejd på idéerna om vilka olika funktioner som skulle tillgodoses och också leda till riktigt breda stadsgator. Men målet var att skapa ett gaturum för promenader och då krävdes något annat.

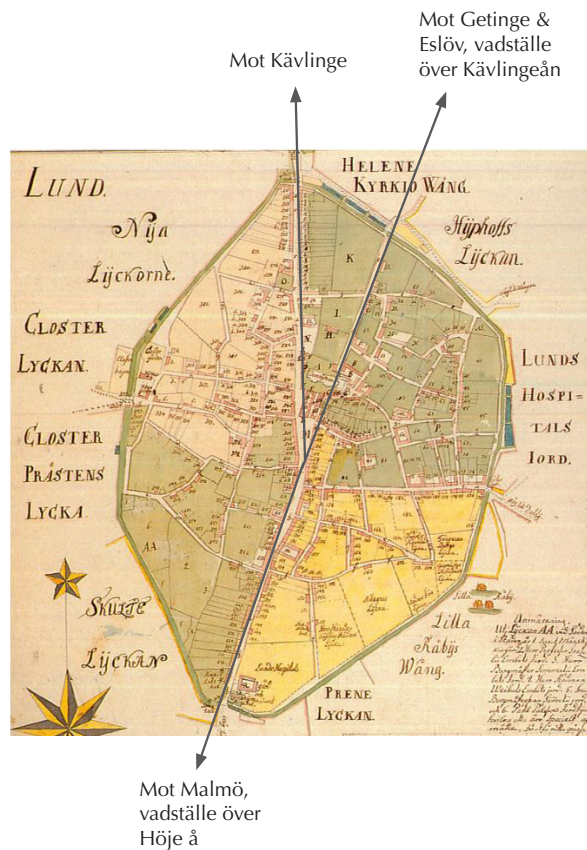
En helt ny stadsdel

Vi tar det från början. När en helt ny stadsdel ska planeras finns utrymme för mängder av inspel från många olika intressenter. Arket är vitt och möjligheterna oändliga. Det är förstås en helt fantastisk arbetsuppgift att få vara med i ett



Just så här hoppades vi en gång att den nya spårvägsgatan skulle kunna beskrivas. När vi i planeringsgruppen började skissa på spårvägsgatan önskade vi att den också skulle kunna fungera som ett aktivt stråk.

Våra pennor glider över det tunna papper som ibland tas för att vara smörgåspapper. Vi knölar ihop det till bollar när vi enats om att stråket blivit dåligt. Vi prövar och ändrar och kollar konsekvenser för vinden, människorna och livet. Det känns lekfullt, men är i själva verket blodigt allvar. Vårt slutresultat ska påverka rörelsemönster i hundratals år.



team och skapa en livsmiljö som ska fungera i århundraden framöver. Även om husen kommer att bytas ut med jämna mellanrum, så brukar gatunätet bli betydligt mer beständigt. Se på Lunds medeltida gatusträckningar som ligger kvar efter tusen år.

Allvaret i att skapa helt nya stråk på fälten står väldigt klart i just Brunnsberg. Odarslövsvägen är en uråldrig landsväg som går genom stadsdelen. Den förband en gång vadstället över Kävlingeån i Getinge med vadstället över Höje å, söder om Lund. Getingevägen hade då en sträckning mot Stortorget som gick en bit öster om dagens Kyrkogatan, ungefär där Sandgatan ligger idag. Vid Stortorget mötte dåtidens Getingeväg stråket Kyrkogatan-Bredgatan-Kävlingevägen. Där uppstod en triangelformad mötesplats som blev grunden för den senare stadsbildningen Lund

Arkeologer har funnit rester av boplatser ända från stenåldern och framåt längs detta stråk ute i Brunnsberg. Här har människor transporterat sig över det skånska landskapet för att nå kusten. De har tvingats korsa vattendrag och leta upp de platser där betingelserna varit mest gynnsamma för en vandande vandrare eller en häst med ryttare. Där detta huvudstråk mötte ett annat uppstod en handelsplats och ett kyrkocentrum.

Här genom Brunnsberg gick allfarvägen och här har fötter trampat fram i tusentals år. När sedan påvens kortege körde fram här på väg till Domkyrkan under hans Lundabesök 2016 blev det ännu ett bevis för vägsträckningens betydelse. Väldigt många andra har vandrat eller åkt just här i samma ärende. Ett stråk uppstår av ett behov. Och längs ett stråk, som riktigt väl tillfredsställer dessa behov, hamnar så småningom viktiga och efterfrågade funktioner. Där vill människor ha sina boningar. Där byggs vid vissa strategiska punkter såsom katedraler, köpcentrum och pampiga kontorshus. Vi ser överallt hur människor och djur trampat upp de stigar som mest effektivt erbjuder en väg mellan de intressanta och nödvändiga platserna. Leriga stigar över stadens grasmattor, fårstigar och gamla skjutsforor. Där möda lagts på att forcera buskage och hög vegetation och där röjsågar och idogt vandrare fått bana vägen.

En spårväg ligger fast

Vår uppgift var att skapa en ny stadsdel med en spårvägs-gata. Ett av huvudargumenten för spårväg – i stället för buss – var att en spårväg inte flyttas. Det finns en beständighet i spårvägen som lugnar oss människor. Psykologin är enkel: förr eller senare kommer spårvagnen. Den kan inte köra vilse. När vi bestämmer oss för att köpa en bostad vid en hållplats vet vi att närheten till kollektivtrafik kommer att bestå. Linjen flyttas inte nästa höst. Samma vetskap gör att fastighetsinvestorer är villiga att betala mer: det goda läget på byggnaden är varaktigt, kanske evigt? Sådan trygghet ger tyngd och stabilitet. Ett gott argument för en spårväg i en stad som funnits i tusen år och nu planerar för tusen år framåt. Långsiktighet och också beslutsamhet. Lunds kommun var villig att betala stora summor för att säkerställa riktigt bra kollektivtrafik.

Vad är en spårväg?

Men vad är då en spårväg i staden? Den är beständig. Det stod ju klart. På en spårväg går spårvagnar av något slag. Alla i teamet hade åkt spårvagn i Göteborg och kände till de mycket allvarliga olyckor som inträffat där. Vi mindes också hur långsamt vagnarna gick och hur det skakade och knakade under gång. I kurvorna tjöt bromsarna och hjulens metall slog mot spåren. Så kan en spårväg vara. I centrala Göteborg går vagnarna tätt när många linjer sammanstrålar vid Brunns-parken. Det gäller att se upp när man korsar gatorna.

Vi visste att våra skisser antagligen skulle leda till en spårvägssträckning som redan från början, innan ens husen byggts, skulle ligga fast.





*Spårvagnen kan utmärkas på många olika vis. I Lund är den i gräs och den är inte inhägnad.
Foto: Kristine Strand-Larsson*

Men spårvagnar kan uppföra sig väldigt olika. Den lilla museispårvägen i Stockholm med det lilla mysiga, ålderdomliga tåget, skapar atmosfär. Den smyger fram och berättar om söndagsnöjen innan vanligt folk blivit bilister, när de erbjöds lyxen att slippa gå till fots och en fri dag kunde ägnas åt att vandra i stadsparken eller på Skansen. Museispårvägar påminner om barnets lek med modelljärnvägen. Den ger en känsla av oskyldiga nöjen och nostalgi.

Runtom i Europa har nya spårvägslinjer invigts i halvstora städer. Där finns superdesignade vagnar som inte ens kräver en perrong – trottoarkanten räcker. Där finns vagnar som glider tyst fram på nedsänkta spår mitt på torg och in i hus. Vagnar som klarar att köra genom livfulla platser utan stängsel och utan kraftfulla varningssignaler.

Spårväg som Aveny?

Gamla skisser över ett framtida Brunnsnäs visade en aveny med flera trädrader och körfält, rak och pampig. Den lösningen skulle erbjuda plats till alla som ville ha. Där gick det att ha separata cykelbanor, generösa trottoarer, vingelmånsytor (ja, vi fick lära oss att det finns sådana) för cyklister, plats för snövallar efter röjning, angöring, korttidsparkering och grönska. Men det fanns problem. Den raka dragningen skulle ge kortast möjliga restid och spårdragning. Den skulle bli effektiv och ekonomiskt hållbar. För många var det en självklar lösning. Och uppenbart hade den stora fördelar, det insåg vi alla. Kanske var den nödvändig? Men varför skrämde den oss?

Till att börja med såg vi att gatan skulle bli väldigt blåsig. Den sträckte sig i den förhärskande vindriktningen, rak och öppen. Vinden skulle fritt få accelerera på Lunds högsta punkt och dra vidare ut över fälten bortom forskningsanläggningarna. Risken var uppenbar att den pampiga gatan också skulle bli en kraftfull barriär.

Dessutom var vi övertygade om att det krävdes ett promenadstråk genom Brunnsnäs och inte enbart ett spårvägsstråk. Miljön på boulevarden skulle inte bli den bästa för flanören, det förstod vi. Alla bilar och cyklar skulle göra miljön ännu

mindre promenadvänlig. Det skulle bli svårt att korsa gatan och det skulle kanske också finnas få anledningar att göra det? Det går ju inte att känna igen bekanta på 40 meters avstånd.

Slutligen innebar det perifera läget att vi inte kunde räkna med särskilt många eller stora butiker eller attraktioner. Målpunkten var en forskningsanläggning, ESS, inte Göteborgs konserthus och konstmuseum vid den ståtliga Götaplatsen. Brunnsnäs skulle inte bli som ett pulserande stadscentrum i en större stad. Brunnsnäs skulle bli en förstad till det charmiga och attraktiva Lunds centrum. Det skulle inte finnas köpkraft i närområdet för särskilt många butiker. Dessutom bör en attraktiv butiksgata ha två riktigt bra sidor och möjlighet att korsa efter infall och behag. Det ska gå att riskfritt ge efter för impulsen att kolla skyltfönstret mitt emot om det ska vara riktigt bra förutsättningar för handel. Det skulle absolut inte kunna erbjudas här.

Risken var att vi skulle planera för en storvulen aveny, blåsig och tom på människor och full av stökig trafik. Tydlig i sin sträckning, men människofientlig i sin utformning.

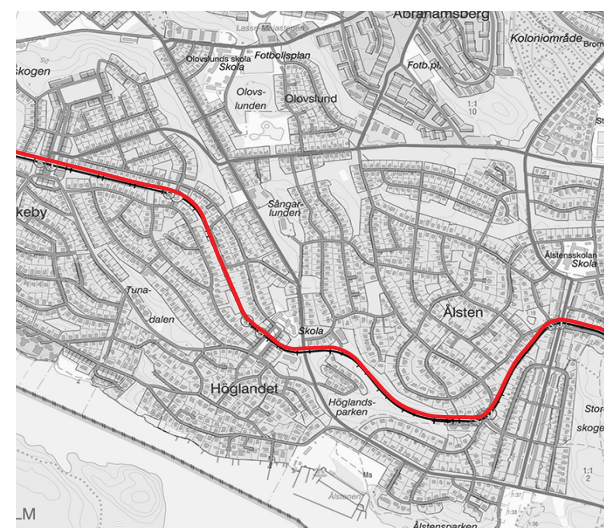
Spårväg som gubben i lådan?

I det läget upptäckte vi "gubben i lådan"-modellen. Vad är då det? Jo, vi mindes plötsligt den gamla Nockebybanan i Stockholm. Det är en spårväg genom villaförorten som matar tunnelbanan vid Alviks station. Denna bana leker kurragömma med alla, utom dess resenärer, förstås. Om man promenerar, cyklar eller åker bil så dyker spårvägens hållplatser upp än här, än där. Hållplatserna ligger på små platsbildningar där välanvända gator korsar spåret. Efter korsningen försvinner spåren och tågen in bland villatädgårdarna igen. Den körs "inomskärs" för att använda båtfolkets språk.

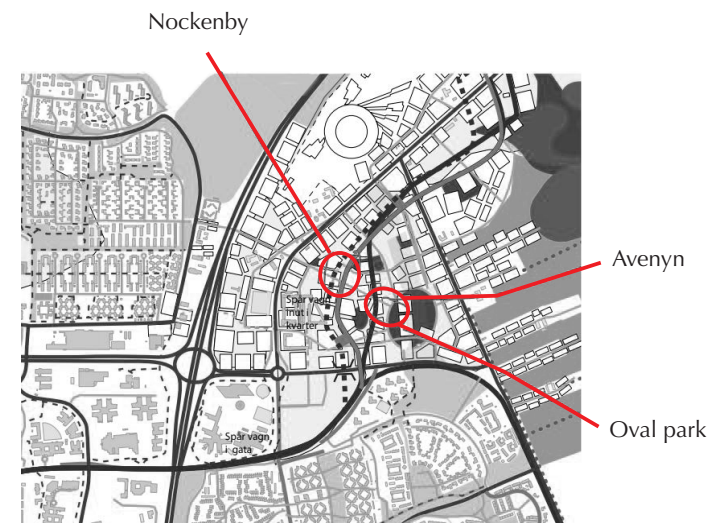
Fördelarna var uppenbara. Banan är stängslad när den löper fram på baksidan av husen. Tågen kan köra fort mellan hållplatserna och barriäreffekten minimeras när spåren går mellan privata trädgårdar och bakgårdar. Bullerproblematik kan till och med hanteras med plank. Vid hållplatserna lämnas och hämtas resenärer och där uppstår förutsättningar

för viss handel och service vid små hållplatstorg. Det blir ett trevligt pärlband av små butikstorg och spåren samlokaliseras inte alls med övrig trafik. Banan kan göras spikrak, om så krävs för effektivitetens skull, utan att gatorna och stråken behöver vara det. Gatorna kan göras smalare och dom kan få krökningar och små platsbildningar som gör stadsmiljön promenadvänlig. Sträckor med bostäder med charmig förgårdsmark skulle kunna ge biologisk mångfald, vindskydd och upplevelserikedom. Spårvägen skulle kunna forsa fram i egen bana på ett blåsigt och rakt bakgårdsstråk dit ingen hade ärende.

Hur går det till, tänkte vi. Vad skulle spårvägen i Lund vara? Osäkerheten var stor när sträckningen genom Brunnsberg skulle bestämmas. När vi resonerade kring våra skisser och förstod hur många olika krav som skulle ställas på spårväggsgatan blev vi betänksamma.



Nockebybanan (svart linje) har en egen sträckning och samordnas inte med gatuvägnätet. Den går genom trädgårdar. Då och då korsas banan av gator och där finns hållplatserna och små torgbildningar. Illustration: Anna Schön, Lunds kommun



Skiss där de olika alternativen testas. Illustration: Johanna Wittenmark, Lunds kommun

Två principer och ingen kompromiss

Hur vi än prövade så lyckades vi aldrig fullt ut. Det är bara att titta på kartan över Bromma: spårvägen dras ganska rakt och fint, men vägnätet är villastadens gytter. Knappast tillämpligt för Brunnsnög – som har ett tufft mobilitetsmål: högst en tredjedel av resorna till och från Brunnsnög ska göras i personbil. För att uppnå målet måste det vara riktigt gont att gå och cykla för att stötta spårvägen. En resa med kollektivtrafik är oftast kombinerad med en promenad från hemmet, bara ett fåtal tar cykel, och då ska vandrigen vara kortast möjlig, händelserik och vindsyddad. Annars vinner bilen. Att skapa promenadstad är en förutsättning för att nå det så kallade tredjedelsmålet i Brunnsnög. Det räcker inte med en jättebra spårväg. Det måste vara trevligt och bekvämt att ta sig till och från den.

Så där satt vi med två helt olika möjliga principer och kunde inte bestämma oss. Det originella och smarta med Nockebybanan lockade. Boulevarden skrämde. Och det gick helt enkelt inte att göra en hybrid av modellerna. Antingen var spårvägsnagan en huvudnaga för alla trafikslag. Eller också delade vi upp dom. Det fanns ingen kompromiss. I det låget valdes avenyn. Med vända. Och fortfarande händer det att vi frågar oss om vi gjorde rätt.

Avenyn som ett samlande stråk

I den strukturplan Lunds politiker beslutade om 2012 finns spårvägen som ett samlande stråk för alla trafikslag. Här har allt har fått samsas för att på alla vis sträva efter att skapa en promenadvänlig naga.

Aveny-modellen valdes till sist för att den skulle kunna använda spårvägens tydlighet för att skapa en begriplighet och en trygghet i Brunnsnögs framväxt. Spåren skulle ligga över landskapet innan husen byggdes. Det visste vi. De utgjorde då en resurs om gatorna följde med. Idag finns en cykelbana längs spåren mellan spårväghållplatserna ESS och Solbjer. Det pågår husbyggande i bägge ändar, men inget är ännu färdigbyggt i dessa delar av Brunnsnög. Men spåren förklarar riktning och mål. Det är längs denna bana staden växer fram. Det är här Brunnsnögsgatan ska fortsätta.

När väl valet var gjort, inleddes en lång process av prutande från alla håll. Med tredjedelsmålet i fokus var det lätt att enas om att enbart behörighetstrafik ska tillåtas på huvudnagan. De snabba trafikrörelserna får göras på omkringliggande gator: Odarslövsvägen och Solbjärsvägen. Längs dessa gator placeras parkeringshusen där all parkering finns. Så skapas en stadsdel med väldigt lite biltrafik mellan husen. Förhoppningen är att det då blir en äkta promenadstad. Inte bara som buzzword, utan på riktigt. Tanken är också att det ska vara närmare att gå till spårväghållplatsen än till den egna bilen i parkeringshuset.

Men även om Brunnsnögsgatan skulle skonas från genomfartstrafik kvarstod många andra hinder för att göra den till ett härligt stråk att strosa på. Tredjedelsmålet innebär att också cykelresor ska göras till ett lockande val. Spårvägens tydlighet innebär att många förespråkade separata cykelbanor på ömse sidor om spåren hela vägen mellan ESS och Clemenstorget i centrala Lund. Men cykeltrafik på prioriterade cykelbanor med få korsningar (som ju spårvägen kräver) ger ett högt trafiktempo som även det utgör en barriär för gående. En snabbcyklande person på racercykel på väg till förskolehämtning eller jobb, prioriterar kanske sin egen framfart framför medtrafikanternas? Efter långa diskussioner enades vi om att ha blandtrafik på Brunnsnögsgatan. Cyklar och behöriga bilar får samsas i låga hastigheter. De som vill cykla snabbt kan göra det längs Odarslövsvägen – den har få korsningar och dessutom väldigt lite gående.

Vi skissade och prövade och diskuterade för- och nackdelar. Hur vi än gjorde så blev promenadstråket väldigt invecklat och snirkligt för att det skulle kunna korsa det raka spåret här och där. Alternativet var en rakare väg längs framsidan av fasaderna längs spåret. Men då uppstår inga intressanta korsningar vid hållplatser. Då ligger dom hela tiden ett kvarter in åt sidan. Då blir spårvägen i värsta fall perifer.



Brunshögsgatan är ett stråk med tydlig riktning och begriplighet. Den leder till ESS. Den leder också in mot Lunds centrum.
Foto: Perry Nordeng



Hållplats på Brunnskövsgatan.
Foto: Kristina Strand Larsson

Så kom diskussioner om angöringsplatser, snödrivor, vingel-
mån och trädrader. Till slut hade kompromisserna lett till att
gatan blev hela 28 meter bred. Besluten var svåra, eftersom
ingen av oss hade riktig erfarenhet av spårvägstrafik. Alla
ville att det skulle bli riktigt bra och stora ansträngningar
gjordes av spårvägens eget planerarteam för att undvika
stängsel och för många skyltar, stolpar och förmaningar. Idag
har vi en spårvägslinje med fint utformade hållplatser, vackra
och bullerdämpade gräspartier och eleganta stolpar. Sats-
ningen belönades med Trafikverkets och Sveriges arkitekters
arkitekturpris 2022. Det inträffar olyckor, men ingen har varit
riktigt allvarlig och antalet incidenter har halverats sedan
linjen öppnades 2019. Allt fler resenärer väljer spårvagnsre-
sande

Brunnskövsgatan – det blev ett stråk!

Målet att skapa ett promenadvänligt stråk som också
innehåller en spårväg är på många sätt nått. Det finns för-
skola, butiker, service och matställen längs Brunnskövsga-
tan och det rör sig människor här. Brunnskövsgatan är inte
sprikrak och den är så smal som möjligt för att säkra sol-
värden inne i bostäderna och för tekniska krav och ytor för
gående, angöring, bilar, cyklar och spårvagn. Det tar någon
minut längre att nå ESS med dagens lösning än med den
breda Avenylösningen. Men den extra restiden kompenseras
förhoppningsvis av att hållplatsen inte ligger i ett vindpinat
trafikstråk. Butikerna och servicen gynnas av att spårvagns-
resenärer passerar och upptäcker dom. Och tryggheten ökar
när vagnarna passerar en stor del av dygnet. Samspelet mel-
lan trafikslagen gynnar stadslivet. Kompromisserna har varit
svåra, men nödvändiga.

Det känns alltid lika överväldigande
att få se hur skisser förverkligas och
hur de linjer som dragits blir till byggd
miljö. Skanskas produktionsapparat
implementerade våra visionsbilder till en
spårvägssträckning. Andra entreprenörer
byggde gatan och husen. Nu ligger
stråket där och möter framtiden.

Referenser

Lunds stadsbild/ inventeringskommittén, Rapport Lunds stad
1968

Fördjupning av översiktsplan Lund NE/Brunnshög, PÅ
34/2010, 1281K-P120, 2013-12-19, Lunds kommun

Mål och vision Lund NE/Brunnshög, Program antaget av
Lunds kommun 2012