

# Trafiken i Lund

- från Genombrottet till LundaMaTs



Charlotte Wahl  
2005

Charlotte Wahl

## Trafiken i Lund – från Genombrottet till LundaMaTs

### ***Ämnesord:***

Lund, Genombrottet, Läset, Centrumutredningen, LundaMaTs, trafikplaneringsidéer, trafiksanering

### ***Referat:***

Lunds välbevarade medeltida gatunät är, och har länge varit, en svårknäckt nöt för stadens beslutsfattare och trafikplanerare. Stadens historiska värden sätts högt och restriktionerna vid planering är stora. Syftet med detta examensarbete är att skapa en bild av hur och på grund av vad Lunds trafikplaneringsarbete förändrats sedan slutet av 1950-talet. Detta görs genom en kronologisk genomgång av Lunds trafikplaneringshistoria tillsammans med en koppling till de förhärskande trafikplaneringsidéer som varit rådande vid ifrågavarande tid. Planeringen har under årens lopp, från att ha varit dominerad av bilen, präglats alltmer av miljövärden i form av begränsning av bilismens negativa konsekvenser och bevarande av stadens historiska och kulturella arv.

### ***Citeringsanvisning***

Charlotte Wahl, Trafiken i Lund – från Genombrottet till LundaMaTs. Lund, Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafikplanering 2005. Thesis. 128

Omslagsbild: Trafikomläggningen i Lund mars 1971. De ansvariga träffades på Stora Södergatan över en kopp kaffe. Fr v Henry Elgström, Torsten Davidsson, Tore Nordkvist och Carl Erik Holmberg. Foto: Staffan Hagblom 1971-03-28 Copyright: ©Sydsvenskan Bild Malmö

## Förord

Detta examensarbete är något av det roligaste jag har gjort, men även något av det svåraste jag gjort. Fragmentariska uppgifter från ett halvt sekels tid har pusslats ihop till den rapport du nu håller i din hand: "Trafiken i Lund – från Genombrottet till LundaMaTs".

Examensarbetet är utfört på uppdrag av Trivector Traffic AB. Handledare har varit professor Bengt Holmberg, LTH och Christer Ljungberg, Trivector. Tack till er båda!

Jag vill rikta ett stort TACK till alla som har bidragit med sin tid, sina kunskaper och minnen: Torsten Davidson, Agne Gustafsson, Bertil Hjort, Håkan Lockby, Ulf Nordqvist, Per-Håkan Ohlsson och Sverker Oredsson. Utan er hade detta varit ännu svårare att genomföra.

Tack till Sven-Allan Bjerkemo för din uppmuntran och för att jag fick tillgång till dina enorma mängder material om Centrumutredningen.

Jag vill även passa på att tacka Luminita Popescu på Stadsbyggnadskontoret i Lund, för att du fick iväg mig till Lunds Stadsarkiv. Du kanske tycker att din insats var blygsam, men vid tidpunkten var den otroligt viktig. Du styrde mig åt rätt håll.

Tack Anders Nilsson i tuffa rummet för att du stod ut med mig under hösten. Det är efterfest på min balkong!

Tack till Annika André för lånet av filmerna och till Frädi för hjälpen med dem. Bip-bip!

Naturligtvis vill jag tacka alla nära och kära som gör mitt liv fullständigt. Ni vet vilka ni är.

Tack till Robin för att du finns...

## Sammanfattning

Lund är en stad med tusenåriga anor och en stad med ett gatunät i stadskärnan som är så gott som orört sedan medeltiden. Det medeltida gatunätet har länge betraktas som en värdefull del av staden, men bevarandet av gatustrukturen har genom åren ställts mot framkomligheten för trafiken i stadskärnan. Gatunätet var och är fortfarande inte lämpat för motortrafik, definitivt inte i några större mängder. Hur planerar man för ett framkomligt trafiksystem i en stad där de historiska värdena sätts höga? Denna fråga har sedan bilismens genombrott efter andra världskriget präglats, och präglar fortfarande, diskussionerna kring trafikplaneringen i Lund.

Syftet med detta examensarbete är att skapa en bild av hur och på grund av vad Lunds trafikplaneringsarbete förändrats sedan slutet av 1950-talet. Detta görs genom en kronologisk genomgång av Lunds trafikplaneringshistoria tillsammans med en koppling till de förhärskande trafikplaneringsidéer som varit rådande vid ifrågavarande tid.

I maj 1969 biföll Lunds stadsfullmäktige en motion som föreslog ett tillsättande av en parlamentarisk kommitté, trafik- och miljökommittén, vars uppgift var att rensa planeringsförutsättningarna kring stadens trafikfrågor. Frågan som ledde fram till förslaget handlade om anläggandet av en öst-västlig trafikled genom stadskärnans södra delar, det så kallade **genombrottet**. I och med bifallet av motionen avslutades en långvarig diskussion som påbörjats flera decennier tidigare och som skulle komma att visa vägen för Lunds kommande trafikplanering.

Frågan om en östvästlig trafikled väcktes redan i generalplanen för 1936-42, i form av en sydlig avlastningsgata till den då betydelsefulla affärgatan Östra Mårtensgatan, men det skulle dröja till 1958 innan frågan aktualiserades och fastigheter längs den planerade dragningen började köpas upp. Frågan var kontroversiell och förutspåddes innebära stora ingrepp i stadsmiljön. 1967 begärde den socialdemokratiska fullmäktigegruppen att ärendet skulle omprövas och alternativa dragningar skulle beaktas. Parallellt gav byggnadsnämnden Vattenbyggnadsbyrån (VBB) i uppdrag att utreda ytterligare två alternativ tillsammans med det ursprungliga förslaget.

Utredningen var sekretessbelagd och opinion började successivt bildas mot att frågan inte längre gällde den avlastningsgata som principbeslutet 1958 avsåg. Vid en utställning, i maj 1968, av byggnadsnämndens tre utredda förslag presenterades ringleder med fyra körfält kring stadskärnan. Storskaliga prognoser och en stor tilltro till bilen drev upp dimensionerna och även motståndet.

Meningarna om leden gled isär. Från motståndarnas håll hävdade man att gatan skulle bli en motorväg genom centrum. Byggnadsnämnden hävdade å andra sidan att VBB:s utredning inte var definitiv, utan endast ett steg i att utreda förutsättningarna för en eventuell centrumled. Meningskiljaktigheterna skulle komma att, inte bara splittra blocktillhörigheter, utan även partier. Tillsammans med tre av folkpartiets fyra fullmäktigeledamöter fick socialdemokraterna knapp majoritet i fullmäktige och kunde bifalla motionen om tillsättandet av trafik- och miljökommittén. Planerna på en trafikled genom Lunds medeltida stadskärna stoppades.

60-talet präglades av en bilvänlig planering och teknikens framsteg förutspåddes minimera problem som buller och avgaser. SCAFT 68 var en svensk samling planeringsprinciper, inspirerade av bland annat Buchananrapporten från 1963. Planeringen var storskalig och trafiksäkerhet och framkomlighet var ledorden. I genombrottsutredningen avspeglar sig SCAFT-principerna tydligast i att trafikslagen skulle **separeras** och att centrumfunktionerna skulle **lokaliseras** till området innanför ringen. Stadens vistelsemiljö var underordnad trafiklösningarna. Med trafik- och miljökommittén slogs en ny ton an i Lunds trafikplanering. Vikten av stadsmiljön blev större och bilismens dominerande roll började ifrågasättas.

Genombrottet gav direktiv för det kommande trafikplaneringsarbetet i Lund. Gatunätet i stadskärnan blev sakrosankt, och därmed skyddat mot ingrepp, vilket kommit att begränsa möjligheterna i kommande planering.

Trafik- och miljökommitténs arbete resulterade, 1972, i ett betänkande där stadskärnans trafikmässiga förhållanden skulle ses i ett sammanhang med dess miljömässiga tillgångar. I enlighet med detta började under 70-talet stadens cykelnät byggas ut och en ökad satsning på kollektivtrafik gjordes.

SCAFT 68 följdes upp med SCAFT 71 där trafiksaneringar i befintliga områden, framför allt städernas centrala delar, behandlades. Just trafiksanering blev detta årtiondes dominerande tanke och de fysiska ingreppen skulle minskas på bekostnad av regleringar och så kallad bevarad förnyelse.

1971 stängdes trafiken vid Stortorget av i och med att det så kallade **läset** togs i bruk. Kring läset skapades en zon för endast behörig trafik. Tillsammans med ett antal ytterligare regleringar delades innerstaden in i fyra zoner mellan vilka biltrafik var förhindrad. Detta innebar att genomfartstrafik i innerstaden ej var möjlig. Läset och dess omliggande zoner var ett trafiksektorsystem enligt Bremen-modell och syftade till att skapa hög kvalitet för fotgängare och kollektivtrafik i stadskärnan.

1985 gjorde VBB, på uppdrag av kommunstyrelsen, en omfattande utredning av innerstadens trafikfrågor, den så kallade **Centrumutredningen**. Fram till denna tidpunkt hade diskussionen kring trafikfrågorna varit livlig, men planeringen och genomförandet hade varit fragmentarisk. Med Centrumutredningen togs ett välbehövligt helhetsgrepp om stadskärnan, dess miljö och trafikanter. Gågator blev ett viktigt inslag och så kallade Woonerf-gator, där trafikslagen vistades tillsammans på fotgängarnas villkor, blev en inspiration. Planeringen var väl förankrad både i politiska, kommersiella och privata intressegrupper, varför utredningen i princip antogs i sin helhet och därefter successivt genomfördes.

På grund av ökat miljömedvetande och dess samband med satsning på gång-, cykel- och kollektivtrafik lanserades på 80-talet en ny samling planeringsprinciper, TRÅD 82. Här introducerades bland annat begreppet trafiktålighet, som innebär att biltrafikens storlek och hastighet skall anpassas till omgivningen och till gatornas utformning, något som i högsta grad var relevant för Lunds stadskärna. TRÅD byggde även på ett arbetssätt med avvägningar istället för, som tidigare, normer vilket enklare möjliggjorde tillämpning i befintliga miljöer.

Bevarandet slog, under 80-talet, igenom på allvar. Den historiska och kulturella miljön började nu även fylla ett kommersiellt och ekonomiskt intresse då den var en viktig del i stadens identitet och attraktionskraft. Med Centrumutredningen inskränktes bilens roll kraftigt och stadskärnan blev alltmer de oskyddade trafikanternas område.

Under 90-talet växte satsningen på miljövänliga transporter ytterligare. Efter ett redan utbrett Agenda 21-arbete startade 1996, på politiskt initiativ, en utredning med syfte att miljöanpassa Lunds transportsystem, **LundaMaTs** Utredningen gjordes av Trivector Traffic AB och resultatet blev en handlingsplan där traditionella, hårda, åtgärder skulle kompletteras med mjuka, så kallade påverkansåtgärder.

För att uppnå målet att skapa ett hållbart transportsystem utvecklades fem strategier; Minska den totala trafiken, Öka samverkan mellan transportslag, Effektivisera varje trafikslag, Tekniska åtgärder på fordon och bränslen, Bättre miljöanpassning vid byggande och drift av infrastruktur. De projekt som hittills genomförts är det sex kilometer långa kollektivtrafikstråket **Lundalänken**, **Cykelkommunen** - en satsning för att få bilister att cykla istället, **Mobilitetskontoret** - driver kampanjer och projekt om hållbart resande, **Gå och cykla till skolan** - för att få föräldrar att inte skjutsa sina barn.

TRÅD 82 följdes upp med den ej utgivna TRÅD 92, i vilken livsrumsmodellen presenteras. Denna beskriver människans upplevelse i staden och är ett verktyg för att kunna karaktärisera olika typer av bebyggelsemiljöer utifrån den existerande trafiksituationen, vilket lämpar sig väl för äldre miljöer typ Lunds centrum. I målen för TRÅD 92, liksom i Vägverkets fyrstegsprincip återfinns LundaMaTs fem strategier.

Från och med 90-talet har planeringen präglats av information kombinerat med strategiska hårda åtgärder. Trafiken och människan skall anpassas till varandra genom att människan inspireras till ett positivt färdmedelsval samtidigt som trafikmiljön inbjuder till detsamma. Bevarandet fortsätter att prägla Lunds stadskärnas planering och det finns en motvilja till att bygga bort problem.

I genombrottets spår följde förutom att gatunätet blev skyddat, även att planeringsarbetet blev mer öppet. Allmänhetens roll har förändrats från att vara avskild planeringen till att bli en viktig aktör i fråga om förankring och genomslag av planer. Liksom Centrumutredningen var LundaMaTs mycket väl förankrat bland berörda och intresserade.

Bevarandeintressena i stadskärnan har, från att varit underordnade trafikplaneringen, istället blivit en given förutsättning och en viktig faktor i stadens identitet. Miljöfrågorna har, från att ha handlat om enskilda bilars buller och avgaser, satts i ett globalt sammanhang. Trafikplaneringen har, från att ha planerat både för och mot bilen, snarare inriktats mot en planering trots bilen. Framförallt sedan Centrumutredningen och LundaMaTs illustreras vikten av att trafikplaneringen ses i ett sammanhang med miljö och upplevelser.

## Summary

Lund is a thousand year old town with an almost intact medieval street system in the city centre. The medieval street system is since a long time regarded as a valuable part of the city, but the preservation of the street structure has during the years been confronted by the accessibility of the city traffic. The street system is not, and has never been, suited for motor traffic. How do you plan for an accessible traffic system in a town where the historical values are highly regarded? This question has ever since the 2WW brake through of the car, dominated the traffic planning in Lund.

The purpose of this thesis is to create a picture of how, and because of what, the traffic planning in Lund has changed since the late 1950's. A chronological description of Lund's traffic planning is made, along with its connection to the predominant traffic planning ideas of the time in question.

In May 1969, the municipal council of Lund decided to appoint a parliamentary committee, *the traffic and environmental committee*. Its task was to clear the conditions of the traffic planning in Lund. The question which led to the decision was the discussion of, the so called *genombrottet* ("break-through"), an east - west oriented street through the southern parts of the city centre. The appointment of the committee ended a 30 years old discussion that would lead the way for the future traffic planning of Lund.

The question of an east-west oriented street was first mentioned in the master plan of 1936-42. By then the issue was about a southern discharging street of the important shopping street Östra Mårtensgatan. In 1958 the question was brought up again and houses along the planned street were bought. The question about the street was controversial and was predicted to involve large consequences for the city environment. In 1967, the social democratic group in the municipal council demanded a reconsideration of the matter along with a demand that alternative routes would be taken into consideration. At the same time, the local building committee entrusted the consulting firm Vattenbyggnadsbyrån (VBB) to evaluate two alternative routes together with the original one.

The investigation was classified as secret and resistance started growing gradually of the fact that the question no longer was about a small discharging street. In May 1968, at an exhibition of the three proposals of the local building committee, four lane wide ring roads around the city centre was presented. Large-scale predictions of the use of cars and a great belief to the car exaggerated the dimensions along with the resistance.

The opinions of the street weren't uniform. The resistance used expressions as "a high-way through the city". The local building committee meant that the evaluation and exhibition wasn't definite, but only a way to evaluate the matter. The disagreements divided not only political blocks, but also political parties. Together, the social democratic party and the liberal party received a barely sufficient majority in the municipal council. The plan of a street through the city centre of Lund was stopped.

The 1960's was characterized by a car dominated planning. The technical progress was predicted to solve problems like pollution and noise. SCAFT 68 was a Swedish collection of planning principles, inspired among other things by the Buchanan report of 1963. The

planning was large-scale and traffic safety and accessibility was the catchwords. The SCAFT-principles are clear in the evaluation of genombrottet where the road-users were to be *separated* and the commercial centre area was to be *located* within the very city centre. The environment in the town was subordinate to the traffic system. With the traffic and environmental committee a new era began in Lund's traffic planning. The importance of city environment grew larger and the dominant role of the car was questioned.

Genombrottet led the way for the future traffic planning in Lund. The street system in the city centre got protected, which bounded the possibilities.

The work of the traffic and environmental committee resulted 1972 in a report where it was stated that the city centre traffic was to be seen in a context with its environmental assets. According to this, during the 70's, the system of bicycle roads was enlarged along with an increased venture of public transports.

SCAFT 71 followed up SCAFT 68 and contained directions for environmental traffic improvement in existing environments, with focus on city centers. Environmental traffic improvement became the dominant thought of this decade. The physical operations were to decrease on behalf of regulations and so called prevailed renewal.

In 1971 the so called *läset* ("the lock") was made at Stortorget, with the consequence that all non-authorized traffic was stopped through the very city centre. Among with several other regulations the city centre was divided into four zones between which traffic was restricted. Through traffic in the city centre was stopped. Läset and its surrounding zones was a traffic sector system, as the Bremen-system, and its purpose was to create high quality for pedestrians and public transports in the city centre.

In 1985 VBB was assigned by the municipal board to do an extensive evaluation of the traffic situation in the city centre of Lund, the so called *Centrumutredningen* ("the City Centre Evaluation"). Until this point, the discussions of the traffic had been lively, but the planning and the realization had been fragmentary. With Centrumutredningen an overall solution of the city centre was made, including the centre, its environment and traffic. Pedestrian streets became an important tool and so called Woonerf-streets, where the road-users are controlled by the pedestrians, were an inspiration. The planning was deeply rooted in both political, commercial and private groups of interest, which led to that the evaluation was completely accepted and afterwards gradually carried through.

Because of increased interest in the environment and its connection to pedestrians, bicycling and public transports, a new collection of planning principles came in the 80's, TRÅD 82. The conception of traffic capacity was introduced, meaning that the size of the car traffic should be adapted to its surrounding and the design of the streets. Traffic capacity was highly relevant for the city centre of Lund. TRÅD was based on adjustments instead of norms, which made it easier to apply in existing environments.

The preservation became dominant in the 80's. The historical and cultural environment started to fulfill a commercial and economic interest, being an important part of the identity and attraction of the town. With Centrumutredningen the cars role was highly restricted and the pedestrians reclaimed the city centre.



The focus on environmental friendly transports grew during the 1990's. In 1996 a politically introduced investigation started, with the goal of creating an environmentally adapted transport system in Lund called **LundaMaTs**. The evaluation was made by Trivector Traffic AB and it resulted in a plan of action where traditional physical regulations were to be completed with measures of influence.

To reach the goal of a fully environmentally adapted transport system, five strategies were set up; Decrease the total traffic, Increase the co-operation between different types of road-users, Maximize the effect of every type of road-user, Technical progress in fuels and vehicles, Increase the environmental adaptation while building and running infra-structure.

The non-published TRÅD 92 followed TRÅD 82. Here the so called "livsrumsmodellen" is presented, which describes the human experience of the city and is a tool for characterizing different types of building environments from the existing traffic situation, a strategy suited for the city centre of Lund. The goals of TRÅD 92, as well as the goals in "Vägverkets fyrstegsmodell", reflects the five strategies of LundaMaTs.

Since the 90's, the traffic planning has been focusing on a combination of information and strategic physical regulations. The traffic and the humans are supposed to adapt to each other by inspiring the humans to a healthy choice of transportation, while in the meantime the surrounding environment should encourage this choice. The preservation continues to dominate the planning of the city centre of Lund.

Genombrottet led to the protection of the street system as well as a more open planning environment. The role of the public has changed from being restricted from the planning to be important in anchoring the city plans. The latter played an important role in both Centrumutredningen and LundaMaTs.

The interests of preserving the city centre has, from being subordinate to the traffic planning, become an important fact for the identity and the planning of Lund. The environmental questions are no longer a local problem, concerning pollution and noise of the cars, but instead a global problem concerning everyone. The traffic planners are no longer planning for or because of the car, but instead in spite of the car. The history of Lund marks the importance of seeing the traffic planning in a context with environment and experiences.

# Innehållsförteckning

<b>FÖRORD</b>	<b>II</b>
<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>I</b>
<b>SUMMARY</b>	<b>IV</b>
<b>1 INLEDNING</b>	<b>1</b>
1.1 Bakgrund	1
1.2 Syfte	1
1.3 Metod	1
1.4 Avgränsningar	1
1.5 Upplägg	2
1.6 Referenskartan	2
<b>2 HISTORIK ÖVER LUNDS TRAFIKPLANERING</b>	<b>3</b>
2.1 Från medeltiden till modern tid	3
2.2 Södra Centrumleden – Genombrottet	5
2.2.1 1958 års planering	6
2.2.2 1967 Genombrottsplanerna ifrågasätts	7
2.2.3 1967-68 VBB:s utredning	8
2.2.4 1969 Genombrottsplanerna läggs ner	10
2.3 Trafik- och miljökommitténs betänkande	11
2.4 Låset – avstängning vid Stortorget	12
2.5 Cykelnätsutbyggnader	17
2.6 Centrumutredningen	18
2.6.1 1975 Handlingsprogram och dispositionsplan för stadskärnan	18
2.6.2 Motioner om stadskärnan	19
2.6.3 1985 Utredningen	19
2.6.4 Förslag ”gågator”	21
2.6.5 Genomförande	24
2.7 LundaMaTs	25
2.7.1 Handlingsplan	25
2.7.2 Lundalänken	27
2.7.3 Cykelkommunen	29
2.7.4 Mobilitetskontoret	30
2.7.5 Gå och cykla till skolan	30
2.7.6 Resultat av LundaMaTs	31

<b>3</b>	<b>DE KOMMUNALA PROCESSERNA</b>	<b>32</b>
<b>3.1</b>	<b>Södra Centrumleden - Genombrottet</b>	<b>32</b>
3.1.1	Sekretessen	32
3.1.2	Socialdemokraternas motion	33
3.1.3	Utredningsmaterialet offentliggörs	33
3.1.4	Folkpartiet vänder	34
3.1.5	Planerna stoppas	34
<b>3.2</b>	<b>Vad ledde fram till beslutet?</b>	<b>35</b>
3.2.1	Ledens bredd och omfattning	35
3.2.2	Trafikplanernas roll	36
3.2.3	Beslutsfattarnas roll	37
3.2.4	Lojalitet	38
3.2.5	Avsaknad av stark majoritet	38
3.2.6	Röstningsförfarandet	39
3.2.7	Media	39
<b>3.3</b>	<b>Trafik- och miljökommittén</b>	<b>40</b>
3.3.1	Kommittén – ett politiskt övertramp?	40
<b>3.4</b>	<b>Låset – avstängning vid Stortorget</b>	<b>41</b>
3.4.1	Beslut i trafiknämnden	41
3.4.2	Uppluckring av 1971 års reglering	41
<b>3.5</b>	<b>Centrumutredningen</b>	<b>41</b>
3.5.1	Nya aktörer i kommunalpolitiken	41
3.5.2	Avslag på motioner	42
3.5.3	Beslut om utredning	42
3.5.4	Beslut om genomförande	43
<b>3.6</b>	<b>LundaMaTs</b>	<b>43</b>
3.6.1	Stark förankring	43
3.6.2	Rätt tid och rätt plats	44
3.6.3	Lunds karaktär	44
<b>3.7</b>	<b>Sammanfattande kommentarer</b>	<b>44</b>
<b>4</b>	<b>FÖRHÄRSKANDE TRAFIKPLANERINGSIDÉER</b>	<b>46</b>
<b>4.1</b>	<b>1960-talet</b>	<b>46</b>
4.1.1	Traffic in Towns 1963 – Buchananrapporten	47
4.1.2	SCAFT 68 – Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet	49
4.1.3	60-talets värderingar om trafik och miljö	52
<b>4.2</b>	<b>1970-talet</b>	<b>54</b>
4.2.1	Trafiksektorsystem	54
4.2.2	SCAFT 71– Riktlinjer för stadssanering med hänsyn till trafiksäkerhet	55
4.2.3	70-talets värderingar om trafik och miljö	56
<b>4.3</b>	<b>1980-talet</b>	<b>57</b>
4.3.1	TRÅD 82 – Råd för planering av trafik och bebyggelse i städer och tätort	57
4.3.2	Gågatuzoner	58
4.3.3	Woonerf/ § 40-gator	59
4.3.4	80-talets värderingar om trafik och miljö	61

<b>4.4</b>	<b>1990-talet och senare</b>	<b>61</b>
4.4.1	TRÅD 92	61
4.4.2	Fyrstegsprincipen	62
4.4.3	TRAST – Trafik för en attraktiv stad	63
4.4.4	90-talets och dagens värderingar om trafik och miljö	63
<b>5</b>	<b>DISKUSSION</b>	<b>65</b>
5.1	Förändrat miljötänkande...	65
5.2	... tillsammans med förändrade planeringsideal...	65
5.3	... gjorde Lund till den stad den är idag	66
5.4	Hur hade Lund sett ut med genombrottet?	66
	<b>KÄLLFÖRTECKNING</b>	<b>68</b>

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Under 1960-talet var det mycket nära att Lunds medeltida stadskärna skars mitt itu av en öst-västlig trafikled, det så kallade genombrottet. Bilen hade etablerat sig som det primära transportmedlet och i många svenska städer planerades och genomfördes radikala infrastrukturella förändringar för att framkomligheten för motortrafiken skulle främjas, så även i Lund. När genombrottsplanerna lades ner i maj 1969 hade det föregåtts av ett politiskt spel där sakfrågan blev dominerande över partiets traditionella blocktillhörighet.

I diskussionerna om genombrottet återkom ständigt frågan om Lunds gatunäts historiska värden och frågan om bevarandet av dessa. Ett medeltida gatunät är svärförenligt med ett framkomligt trafiksystem med bilen i fokus. Ska motortrafik överhuvudtaget tillåtas i stadskärnan? Är en levande stadsmiljö beroende av biltrafik, eller förstör trafiken staden? Finns det underlag för kommers i centrum även om man inte når den med bil? Detta är frågor som fortsatt präglade diskussionerna och planeringen. Hur planerar man i en stad där de historiska värdena sätts högt?

## 1.2 Syfte

Detta examensarbete har som syfte att redogöra för och analysera trafikplaneringsarbetet i Lund genom att utreda och analysera vad som påverkat de beslut som tagits, de processer som pågått och de planer som genomförts. Vidare analyseras vilka förhärskande trafikplaneringsprinciper som eventuellt influerat planeringsarbetet. Dessutom görs en ansats att knyta samman ovanstående och skapa en bild av hur och på grund av vad trafikplaneringsarbetet i Lund förändrats genom åren. Hur kommer det sig att Lund lyckats bevara sitt gatunät och sin speciella karaktär?

## 1.3 Metod

Rapporten är baserad på studier av litteratur, granskning av Lunds stadsfullmäktiges/kommunfullmäktiges protokoll och andra relevanta dokument samt transkriberade intervjuer med, i frågorna, inblandade politiker och tjänstemän.

## 1.4 Avgränsningar

Studien redogör huvudsakligen för händelser efter 1958 och är inte avsedd att ge detaljerade återgivelser av de fysiska planerna och förändringarna. Den huvudsakliga tyngdpunkten har lagts på biltrafik och oskyddade trafikanter. Kollektivtrafik- och parkeringsfrågor har behandlats i mindre utsträckning. Avvikelser från ovanstående har skett vid de tillfällen det varit relevant för den pågående och kommande processen. Fokus har framförallt legat vid att finna den generella tanken med planeringen och att återspegla förändringar.

## 1.5 Upplägg

Inledningsvis görs en kronologisk redogörelse för de trafikätgärder som planerats och/eller genomförts i Lund. Därefter behandlas de kommunala processerna kring respektive åtgärd, främst inom den politiska sektorn. Efter det görs en ansats till att dra paralleller mellan planerna och de förhärskande trafikplaneringsidéer som funnits vid respektive tid.

## 1.6 Referenskartan

För att du som läsare lättare ska kunna följa resonemang och hänvisningar finns nedan en karta med gatunamnen i Lunds stadskärna.



**Figur 1.1 Gatunamn i Lunds stadskärna.<sup>1</sup>**

<sup>1</sup> Stadsarkitektkontoret, Lund 1972 – Trafik och Miljö

## 2 Historik över Lunds trafikplanering

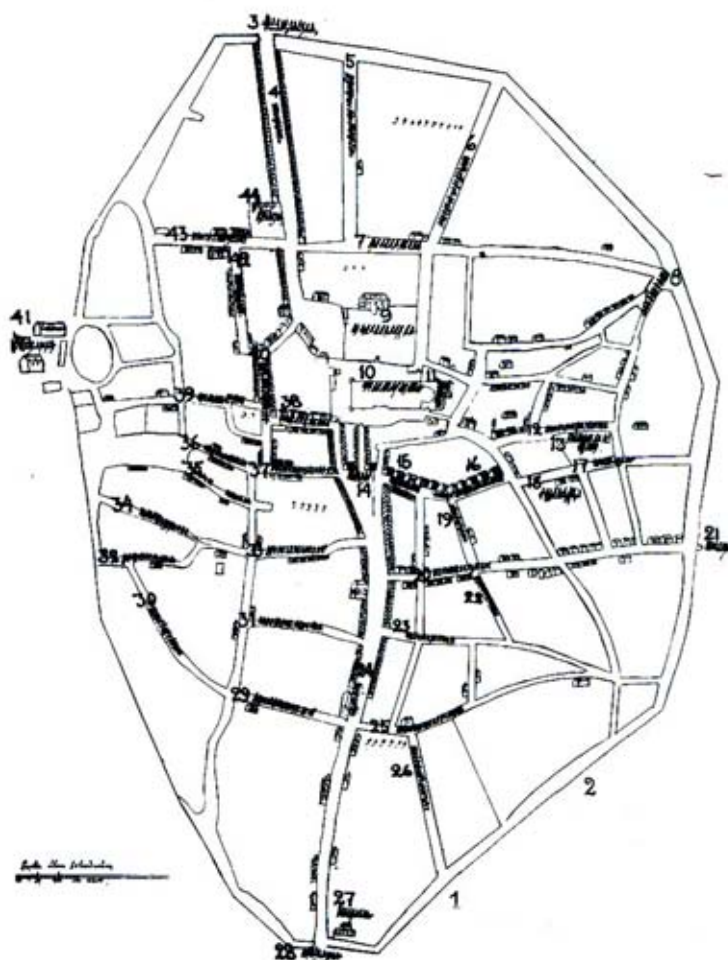
Lund är en gammal stad och stadskärnan har en lång historia som avspeglar sig redan då man tittar på dess karta då den medeltida gatustrukturen är i det närmaste orörd. Detta kapitel innehåller en kronologisk redogörelse för de planer och åtgärder Lunds trafiksystem genomgått under årens lopp.

*"Nu äro valnötsträden borta - allt det gamla vackra går sin väg - Skolgatan stryker rakt genom kvarteret."*

Waldemar Bülow, 1923<sup>2</sup>

### 2.1 Från medeltiden till modern tid

De äldsta bevarade kartorna från Lund är från slutet av 1600-talet, men mycket tyder på att stadskärnans gatunät på 1600-talet verkade vara likadant som på medeltiden, se figur 2.1.<sup>3</sup>



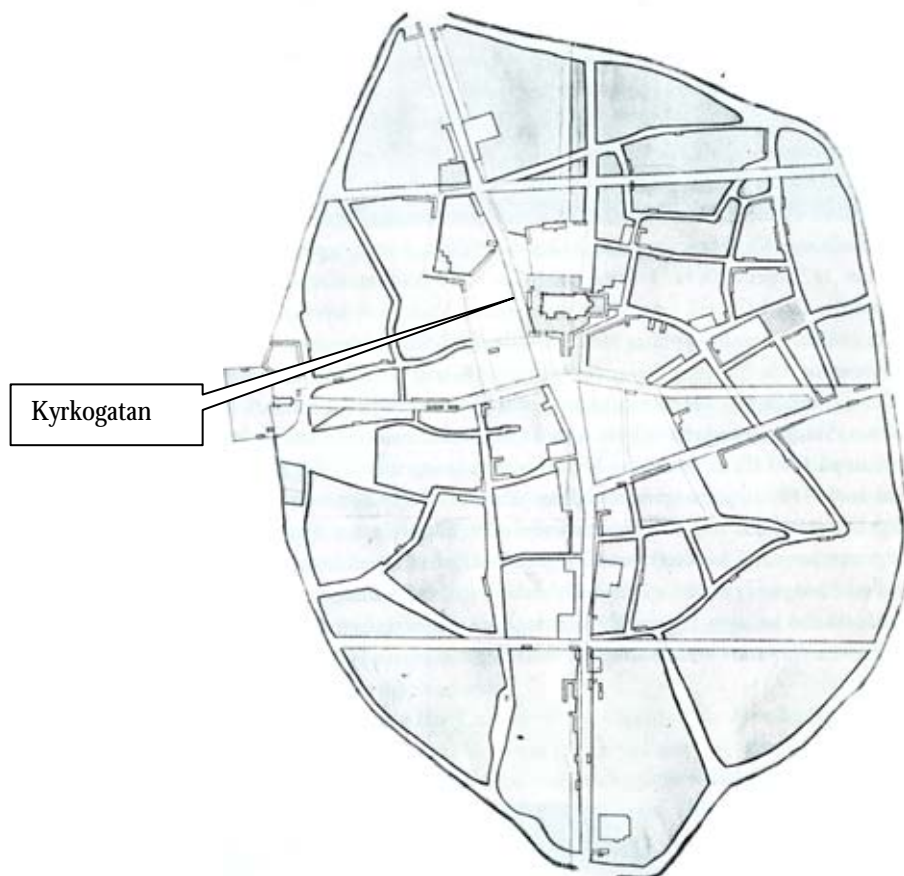
**Figur 2.1 Lunds medeltida gatunät 1668t.<sup>4</sup>**

<sup>2</sup> Bevaringskommittén, Lunds stadskärna – Bevaringsprogram, Stadsbildens framväxt, Råd vid ombyggnad, 1986

<sup>3</sup> Westerberg, Gaturummen i Lunds stadskärna, 1974-75

<sup>4</sup> Blomqvist, Lunds historia – nyare tiden, 1978

Det enda konkreta gaturegleringsförslag som genomförts fram till slutet av 1800-talet är Kyrkogatans genombrott framför Domkyrkans entré 1702. Detta var en följd av Snapphanekriget då de danska härarna, kort före sin kapitulation 1678, hade som avsikt att ödelägga Skåne och däribland Lund. Staden sattes i brand och 163 av 304 gårdar brann till grunden. Då många av stadens gårdar låg öde ansågs det vara tillfälle att reglera det oregelbundna gatunätet. Detta var ingen ny idé då förslaget hade väckts redan 1641 när det togs ett beslut i riksdagen om att de oregelbundna gatunäten i landets städer skulle regleras och rätas ut. I bland annat Uppsala genomfördes dessa förändringar, men i Lund satte borgerskapet stopp för planerna. 1670 framfördes till skånska kommissionen att de, för Lund, föreslagna idéerna där stadens gator inordnats i ett rutnätsmönster, skulle medföra att ett stort antal gårdar skulle behöva rivs och endast ett fåtal av dess ägare skulle ha möjlighet att återuppföra dem i enlighet med den nya stadsplanen. Kommissionen lämnade över ärendet till regeringen, där det inte behandlades förrän då frågan aktualiserades efter branden 1678. Generalguvernören Johan Gyllenstierna sände ingenjören Peter Bruse till Lund för att reglera stadens återuppbyggande och därmed ge förslag till rätande av gatorna "som det sig bäst kan skicka". De föreslagna förändringarna i gatunätet illustreras i figur 2.2 nedan, men vid återuppbyggnaden genomfördes endast alltså sammankopplingen av Kyrkogatans norra och södra del.<sup>5</sup>



**Figur 2.2 Förslag till rätande av gatorna 1678.<sup>6</sup>**

<sup>5</sup> Blomqvist, Lunds historia – nyare tiden, 1978

<sup>6</sup> Blomqvist, Lunds historia – nyare tiden, 1978



De förändringar som har gjorts har i princip genomförts under de senare 200 åren och har antingen varit direkta följder av händelser som järnvägens tillkomst 1856 då spåren drogs genom stadskärnan och delade flera kvarter, eller följder av förändringar i bland annat befolkningstillväxt vilket ställde krav på högre exploatering som löstes genom uppdelning av stora kvarter.<sup>7</sup> Ytterligare exempel finns från 1811 då den så kallade landtullen avskaffades vilket medförde att varor fick föras in i staden utan att man behövde betala tull. De fysiska spåren av avskaffandet gav sig uttryck i att stadsvallen och vallgraven togs bort på många ställen, bland annat längs nuvarande Östra Vallgatan. Detta ledde i sin tur till att stora marker frigjordes varefter denna kunde bebyggas. Som en följd av detta började stadens invånarantal att öka markant.<sup>8</sup>

## 2.2 Södra Centrumleden – Genombrottet

I slutet på 1960-talet stod en betydelsefull fråga på stadsfullmäktiges dagordning, frågan om det öst-västliga genombrottet, en trafikled genom Lunds medeltida stadskärna. Diskussionerna blev rikskända och följderna skulle komma att ge stora avtryck i Lunds stadsbild. I kapitel 3 ges en detaljerad redogörelse kring de politiska besluten och diskussionerna.

Under resonemanget om den öst-västliga trafikleden förekom diskussioner om hur leden skulle benämnas. Ursprungligen kallades den ett "öst-västligt gatugenombrott". Ställningstaganden som gjordes om leden kom att återspeglas i dess benämningar. "Södra Centrumleden" blev förespråkarnas beteckning och "Genombrottet" blev motståndarnas. Båda dessa benämningar kommer att användas i denna rapport men ej bindas till eventuell värdering.

Tanken på en öst-västlig genomfartsled genom Lunds stadskärna kan spåras redan 300 år innan frågan aktualiserades i slutet av 1950-talet. Den fanns både i det ovan nämnda planerade rutnätsmönstret 1660 (som stoppades 1670) och även i de slutligen föreslagna regleringarna efter branden 1678 se figur 2.2 ovan. På en tullkarta från 1730-50 finns motsvarande förslag till genombrott i höjd med Lilla Tvärgatan.<sup>9</sup> Huruvida dessa stadsbyggnadsideal i sin utformning endast är ett sammanträffande med planerna i mitten av 1900-talet är ovisst. De visuella likheterna är dock intressanta.

Östra Mårtensgatan (med fortsättning i Västra Mårtensgatan) har genom tiderna varit Lunds östra infartsled och betraktats som betydelsefull.<sup>10</sup> Därför har den vid flera tillfällen varit föremål för utredningar om dess standard och kapacitet. 1908 utredde drätselkammaren en breddning av Västra Mårtensgatan och 1915 skedde detsamma beträffande Östra Mårtensgatan. Dessa regleringar genomfördes dock aldrig men skulle komma att diskuteras vid flera tillfällen framöver.<sup>11</sup>

---

<sup>7</sup> Westerberg, Gaturummen i Lunds stadskärna, 1974-75

<sup>8</sup> Rydenfelt Sven, Lund för hundra år sedan, 1961

<sup>9</sup> Oredsson Sverker, "Genombrottet i Lund", Vid pass 8000 rutor – en festskrift till Gunnar Sandin, 1990b

<sup>10</sup> Oredsson Sverker, "Genombrottet i Lund", Vid pass 8000 rutor – en festskrift till Gunnar Sandin, 1990b

<sup>11</sup> Lunds stadsfullmäktiges protokoll: 1958 § 59 Om expropriation av mark för upptagande av ny gata mellan Östra Vallgatan och Stora Södergatan



För att komma i besittning av marken behövde staden expropriationsrätt, något man tidigare endast fått i samband med fastställelse av stadsplan. Från och med 1958 trädde en ändring i byggnadslagen i kraft där denna regel kunde kringgås.<sup>16</sup> 1959 utfärdade Länsstyrelsen nybyggnadsförbud inom de kvarter som berördes av planerna; Realskolan, Östertull, Galten, Sankt Märten och Murgrönan, se figur 2.3.<sup>17</sup> Faktum är att staden dessförinnan, sedan 40-talet, vid tillfälle köpt fastigheter samt utfärdat nybyggnadsförbud längs den planerade sträckningen.<sup>18</sup>

I takt med att Lund, under 60-talet, expanderade kraftigt ifråga om både befolkning, utbildning, landsting och industri, uppstod nya behov för stadens trafikförsörjning och eventuellt mer utrymme för kommersiell verksamhet i centrum. Det ifrågasattes varför den planerade gatan inte sträckte sig väster om Stora Södergatan vilket ledde till att ett förslag på en kompletterande västlig dragning skisserades. Samtidigt föddes tanken på en alternativ dragning i kant med stadskärnans ursprungliga bebyggelse, den som senare skulle komma att kallas alternativ B, se figur 2.4. Denna alternativlösning presenterades av stadsbyggnadsdirektör Sven Tynelius och trafikingenjör Torsten Davidson för drätselkammarens ordförande Hans Ingemanson, men avfärdades. Men idén om en alternativdragning skulle trots det direkta avvisandet komma att bestå.<sup>19</sup>

Den öst-västliga trafikleden kom efterhand att bli tänkt som en länk i en inre ringled som även skulle innefatta sträckningarna Nygatan - Bangatan - Sankt Laurentiigatan - Allhelgona Kyrkogata - Biskopsgatan - Östra Vallgatan. Det var dock i princip endast den öst-västliga delens dragning som vållade direkta bekymmer.<sup>20</sup>

Sedan expropriationsbeslutet 1960 hade staden börjat köpa upp fastigheter längs A-alternativets planerade dragning. Under åren som följde började samtidigt opinion mot förslaget att bildas.

### *2.2.2 1967 Genombrottsplanerna ifrågasätts*

Den 27 mars 1967 ifrågasatte den socialdemokratiska stadsfullmäktigegruppen via en motion förslaget om en centrumled och efterfrågade ytterligare lösningsalternativ samt en grundlig prövning av dessa.

Kritiken mot gatusträckningen var följande:

- Lösningen var estetiskt undermålig och skulle sätta spår i stadsbilden som inte skulle kunna repareras
- Staden skulle delas i två delar vilket skulle kunna medföra konsekvenser, socialt och psykologiskt. Den södra delen skulle sannolikt etablera ett eget centrum varefter den önskade positiva effekten på affärlivet i centrum skulle utebli

---

<sup>16</sup> Lunds stadsfullmäktiges protokoll: 1958 § 59 Om expropriation av mark för upptagande av ny gata mellan Östra Vallgatan och Stora Södergatan

<sup>17</sup> Lunds stadsfullmäktiges protokoll: 1959 § 187 Länsstyrelsen i länet resolution angående nybyggnadsförbud inom kvarteren Realskolan, Östertull, Galten, Sankt Märten samt tomten nr 1 i kvarteret Murgrönan

<sup>18</sup> Bevaringskommittén, Lunds stadskärna – Bevaringsprogram, Stadsbildens framväxt, Råd vid ombyggnad, 1986

<sup>19</sup> Davidson, "Slaget om Lund", Resor i tiden, 1997

<sup>20</sup> VBB, Södra Centrumleden, 1968

- Den naturliga kontakten mellan stadsbebyggelsen och stadsparken skulle försvinna och möjligheten för alla att utnyttja parkens rekreativsmöjligheter skulle försvåras

Det förutspåddes ett konstant eller ökande antal kommersiella inrättningar i stadskärnan vilket tillsammans med växande antal bilburna människor skulle öka attraktionskraften för denna stadsdel. Motionsskribenterna menade att effekten skulle bli den motsatta då ett centrum i södra delen sannolikt skulle etableras, detta på bekostnad av stora estetiska förluster i norra delen. Man menade att man istället borde ta hänsyn till och bedöma hur många bilburna personer som stadskärnan kan och bör ta emot. Denna bedömning skulle baseras på estetiska, sociala och hygieniska konsekvenser. Därefter skulle man bedöma hur stora och hur många kommersiella inrättningar som stadskärnan skulle tänkas kunna inrymma samt att deras storlek och placering borde kunna ske utan större ingrepp i det existerande gatunätet. Man ifrågasatte även mängden biltrafik i förhållande till dess hygieniska konsekvenser som luftföroreningar och förordade att den direkta genomgångstrafiken inte skulle belasta innerstadens gator.

Sammanfattningsvis föreslog man att stadsfullmäktige skulle besluta: ”**att** ge Drätselkammaren (nuvarande kommunstyrelsen) i uppdrag att låta föranstalta om en ny förutsättningslös snabbutredning av trafikfrågornas lösning i och kring stadskärnan” samt ”**att** den planerade genombrottsleden från öster till väster i avvaktan på resultatet av denna utredning t v icke måtte genomföras”.<sup>21</sup>

Tre dagar senare, den 30 mars 1967, anhöll stadsfullmäktiges ordförande om drätselkammarens yttrande angående den socialdemokratiska motionen. Denna instans remitterade i april ärendet till generalplanekommittén (bestående av ledamöter från byggnadsnämnden och drätselkammaren) som den 22 juni rekommenderade stadsfullmäktige att motionen inte skulle föranleda någon åtgärd. Generalplanekommittén hänvisade i sin rekommendation till de fakta att det varken fanns något myndighetsbeslut beträffande genombrottsledens verkställande eller någon fastställd stadsplan samt att stadsfullmäktige inte ställt några medel till förfogande för ledens utförande. På grund av detta fanns det ingen anledning att bifalla motionen.<sup>22</sup>

### 2.2.3 1967-68 VBB:s utredning

Ungefär samtidigt som socialdemokraterna presenterade sin motion gav byggnadsnämnden 1967 konsultföretaget Vattenbyggnadsbyrån, VBB, i uppdrag att jämföra det ursprungligen föreslagna alternativet med två ytterligare sträckningar, se figur 2.4.<sup>23</sup> Det fanns alltså inget beslut i frågan om genomförande och utredningen skulle vara ett led i att bedöma konsekvenserna för den eventuella trafikleden.<sup>24</sup>

Det tidigare föreslagna alternativ B väcktes till liv och ännu en dragning, alternativ C skulle beaktas. Ytterligare en anledning var att man var oenig om ledens dragning väster om Stora

<sup>21</sup> Lunds stadsfullmäktiges protokoll: 1967 bil 74 Motion om uppdrag åt drätselkammaren att föranstalta om en snabbutredning av trafikfrågornas lösning i och kring stadskärnan m.m.

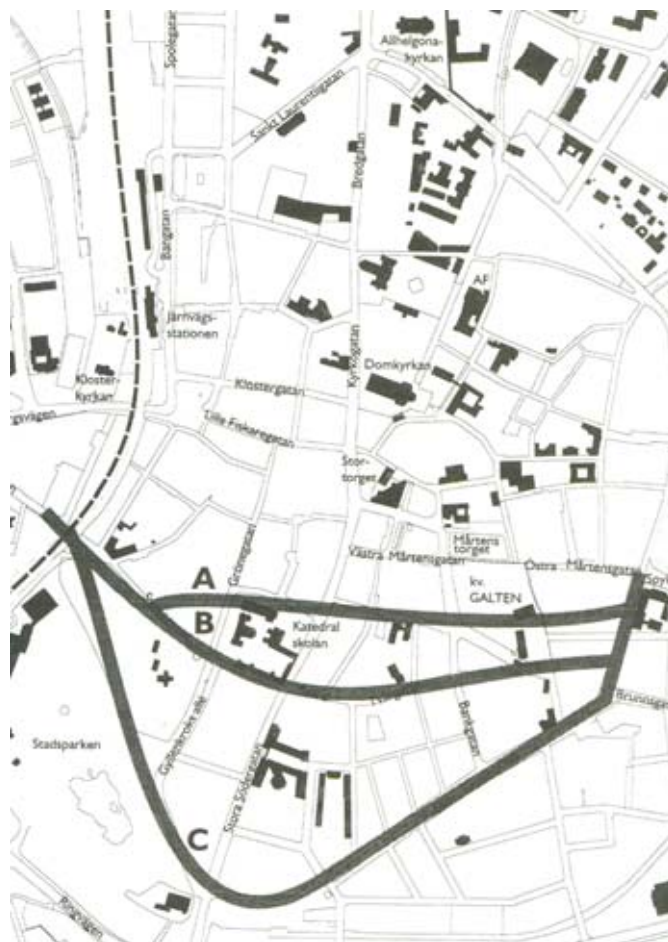
<sup>22</sup> Lunds stadsfullmäktiges protokoll: 1969 bil 80 Motion om uppdrag åt drätselkammaren att föranstalta om en snabbutredning av trafikfrågornas lösning i och kring stadskärnan m.m.

<sup>23</sup> VBB, Södra Centrumleden, 1968

<sup>24</sup> Intervju med Per-Håkan Ohlsson, 2004-12-09

Södergatan och därför efterfrågade förslag på alternativ.<sup>25</sup> Utredningen leddes av professor Stig Nordqvist och var färdig i mars 1968. De utredda alternativen var:

- Alternativ A: Svane­gatan – genom kv. Billegården – Drottensgatan - Lilla Tvärgatan – genom kv. Galten och Östertull – Dalbyvägen
- Alternativ B: Svane­gatan – Stora Tvärgatan – genom kv. Toppen, Galten och Östertull – Dalbyvägen
- Alternativ C: Svane­gatan – genom Stadsparken – Södra Esplanaden – Östra Vallgatan – Dalbyvägen



**Figur 2.4 Södra Centrumledens tre alternativa sträckningar.<sup>26</sup>**

Vid jämförelse mellan alternativen togs det hänsyn till aspekter som stadskärnans tillväxtpöjligheter, stadskärnans tillgänglighet, trafiksystemet i centrumområdet samt miljömässiga verkningar som trafiksäkerhet och immissioner. Dessutom utreddes alternativens stadshistoriska värden, ekonomiska förutsättningar och möjligheten för genomförande.

Nordqvist förordade alternativ B. Detta förslag bedömdes ligga på lagom avstånd från stadskärnan dels för att det inte skulle skapas en barriär mellan denna och södra delen av

<sup>25</sup> Intervju med Torsten Davidson, 2004-09-23

<sup>26</sup> Davidson, "Slaget om Lund", Resor i Tiden, 1997

staden och dels för att centrum skulle ha utrymme att expandera samtidigt som man kunde planera för bostäder söder om leden. Dragningen för alternativ B ansågs vara logisk och relativt väl anpassad till omgivande historiskt värdefull bebyggelse då den följde stadskärnans ursprungliga bebyggelsegräns. Tillgängligheten till stadskärnan var god och det fanns goda möjligheter för fungerande immissionskydd. Mot alternativ B talade höga anläggningskostnader och lång genomförandetid. Dessa ansågs dock vara överkomliga i jämförelse med de i alternativ A och C, varför de funktionella förutsättningarna ovan ansågs vara mer betydelsefulla.<sup>27</sup>

Byggnadsnämnden begärde förhandsuttalanden om de tre förslagen från Statens Planverk. I Planverkets uttalande framhölls problemen med ringledens draging i höjd med Östra kyrkogården. Breddning av den tvåfältiga gatan bedömdes vid denna passage vara omöjlig att utföra. Detta skulle leda till högre belastning på den södra leden. Vidare ifrågasattes Lunds innerstad som ensamt kommersiellt centrum och man efterfrågade avlastande centrumbildningar inom eller utanför Lund. Planverket föreslog att man skulle avvakta med centrumleden och låta mellersta ringen bli innerstadens avlastande trafikled. Man efterfrågade ett vidare synsätt där frågan om innerstadens funktion och trafikförsörjning borde ses i ett sammanhang och inte behandlas som dellösningar. Med denna bakgrund ville Planverket *intevärdera* eller uttala sig om de tre alternativen.<sup>28</sup>

#### 2.2.4 1969 Genombrottsplanerna läggs ner

Projektet hade fram tills nu växt från att vara en öst-västlig avlastningsgata för centrumområdet mellan Östra Vallgatan och Galten till en fyrfältig, 22 meter bred (se figur 2.5), trafikled mellan Östra Vallgatan och Svanevägen. Dessutom tillkom planteringszoner på respektive sida om vägen vilket gav en totalbredd på 30-40 meter.<sup>29</sup> Uppfattningen om den totala bredden varierade beroende på vilken inställning man hade till frågan då politiska motståndare uppskattade den till hela 62 meter.<sup>30</sup>

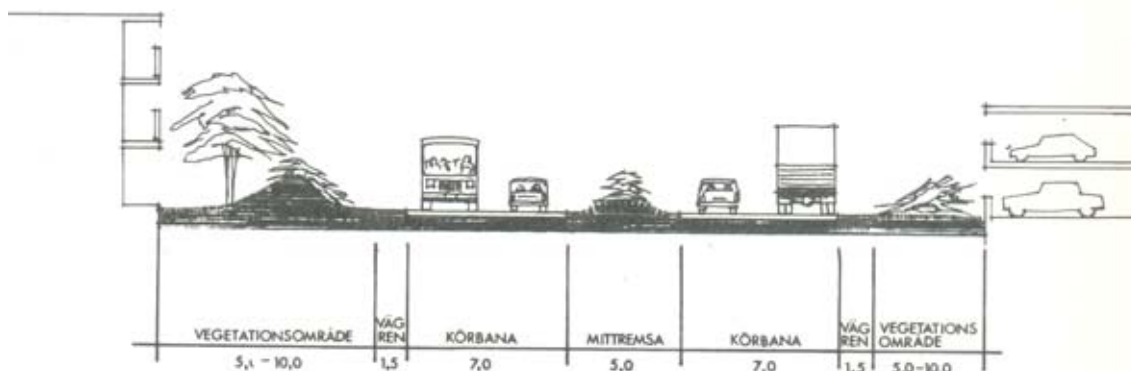
---

<sup>27</sup> VBB, Södra Centrumleden, 1968

<sup>28</sup> Lunds stadsfullmäktiges protokoll: 1969 bil 80 Motion om uppdrag åt drätselkammaren att föranstalta om en snabbutredning av trafikfrågornas lösning i och kring stadskärnan m.m. (De som uttalade sig för Planverkets räkning var Sven BF Jansson, Sven Söderholm och Hans Regnér)

<sup>29</sup> VBB, Södra Centrumleden, 1968

<sup>30</sup> Intervju med Torsten Davidson, 2004-09-23



**Figur 2.5 Tvärsnitt av Södra Centrumleden.<sup>31</sup>**

Under utredningstiden hade inga stadsplaner i stadskärnan kunnat fastställas och det hela betraktades vara ett "parlamentariskt dödläge". Därför föreslog socialdemokrater och folkpartister i drätselkammaren stadsfullmäktige den 14 april 1969 att man, för att bryta detta läge, skulle tillsätta en parlamentarisk särskilt sammansatt kommitté som skulle göra en översyn av trafikfrågorna i dess sammanhang med stadens planering samt beakta den kollektiva trafikens möjligheter att avlasta biltrafiken i innerstaden. Det hela skulle genomsyras av att stadskärnan med dess kulturhistoria samt miljö- och trevnadsvärden borde skyddas. För att skapa nya och bättre förutsättningar för kommitténs arbete föreslogs dessutom att stadsfullmäktige skulle rösta nej till förslagen i Nordqvists utredning, framförallt alternativen A och B som gjorde stora ingrepp i den befintliga stadsbilden.<sup>32</sup>

Den 29 maj 1969 beslutade stadsfullmäktige att tillsätta en parlamentarisk kommitté med nio ledamöter, trafik- och miljökommittén, vars uppdrag var att utföra en ny utredning om trafik- och miljöfrågor i kring stadskärnan.<sup>33</sup> Därmed var genombrottstanken i praktiken nedlagd.

### 2.3 Trafik- och miljökommitténs betänkande

Även om genombrottstanken lades ner kvarstod diskussionen kring problemet med trafiken i stadskärnan. Kommittén, med landskapsarkitekt Per Friberg som sakkunnig utredningsman, inriktade sitt arbete mot att dels utarbeta förslag på omedelbara trafikåtgärder och dels att analysera och belysa problem som hade betydelse för stadskärnans långsiktiga planering och dess interaktion med kringliggande områden.

Som kommitténs namn antyder var dess uppgift inte bara att utreda de trafikmässiga förhållandena i stadskärnan, utan även att se dessa i ett sammanhang med stadskärnans

<sup>31</sup> VBB, Södra Centrumleden, 1968

<sup>32</sup> Lunds stadsfullmäktiges protokoll: 1969 bil 80 Motion om uppdrag åt drätselkammaren att föranstalta om en snabbutredning av trafikfrågornas lösning i och kring stadskärnan m.m.

<sup>33</sup> Lunds stadsfullmäktiges protokoll: 1969 § 139 Angående motion om uppdrag åt drätselkammaren att föranstalta en snabbutredning av trafikfrågornas lösning i och kring stadskärnan.

miljömässiga tillgångar, samt arbeta för denna kombination. Betänkandet presenterades i ett antal delområden:

**Stadskärnans planering** - stadskärnan skulle ha ett rikt differentierat näringsliv bestående av mindre och medelstora företag, fördelningen av arbetsplatser, serviceanläggningar och bostäder skulle vara så jämn som möjligt samt minst lika många människor skulle i framtiden kunna beredas arbetsplatser inom stadskärnan som vid ifrågavarande tidpunkt.

**Stadskärnan i regionen** – planeringen av stadskärnan skulle ske beroende av utvecklingen i den omgivande staden och regionen. Befolkningsexpansionen borde dämpas och stadens utbyggnad borde ske norrut.

**Stadskärnans miljö** – hänsyn skulle tas till stadskärnans historiska miljövärden genom att bland annat ny bebyggelse skulle anpassas till den befintliga i skala och form, samt att det medeltida gatunätet borde bevaras.

**Stadskärnans aktiviteter** – kärnan skulle utgöra ett kulturellt och kommersiellt centrum för Lunds stad samtidigt som den skulle ge en god boendemiljö för den där bofasta befolkningen. Utflyttning från stadskärnan skulle motverkas. Handelsområdet borde ha en öst-västlig utbredning med området kring Stortorget som centrum. Främst handel av specialvarukaraktär skulle bedrivas i stadskärnan.

**Stadskärnans trafik** – transportmedel och färdhastigheter skulle anpassas till gatunätet så att stadsmiljön blir trivsamt ur boende- och vistelsesynpunkt:

- Genomfartstrafik med bil skulle förhindras. Mål på längre sikt att endast behörig motortrafik skulle förekomma.
- Parkeringsanläggningar borde huvudsakligen ligga utanför stadskärnan med god anslutning till gång- och cykelstråk och kollektivtrafik.
- Förbättring av kollektiva kommunikationer mellan stadskärnan och omgivande områden och regioner.
- Utbyggnad av särskilda cykel- och gångstråk inom hela staden.<sup>34</sup>

Den 23 november 1972 upplöstes trafik- och miljökommittén efter att ovanstående betänkande antagits som målsättning för stadskärnans planering och kommunens kommande planarbete.<sup>35</sup>

## 2.4 Låset – avstängning vid Stortorget

Under trafik- och miljökommitténs arbete med betänkandet genomfördes den 28 mars 1971 en trafikreglering på försök och det var denna dag det så kallade låset vid Stortorget kom till stånd. Syftet med regleringen var, vilket motiveras ovan, att förhindra genomfartstrafik och handgripligen minska trafikvolymen i stadskärnan och genom detta

---

<sup>34</sup> Lunds stadsfullmäktiges protokoll: 1972 bil 252 Trafik- och miljökommitténs betänkande angående planeringen av stadskärnan i Lund.

<sup>35</sup> Lunds stadsfullmäktiges protokoll: 1972 § 374 Trafik- och miljökommitténs betänkande angående planeringen av stadskärnan i Lund.



skapa en lugnare och mer ändamålsenlig miljö för verksamheter och besökare.<sup>36</sup> Tilläggas bör att förbi Stortorget passerade vid denna tid 21-22000 motorfordon, vilket kan jämföras med 23000 på Dalbyvägen idag. Dessutom hade endast en tredjedel av fordonen stadskärnan som målpunkt, övriga passerade bara.<sup>37</sup>

Nedan visas två figurer från trafik- och miljökommitténs utredning som illustrerar de av motortrafik respektive fotgängartrafik hårdast belastade gatuavsnitten i stadskärnan. Som synes sammanfaller dessa områden.



**Figur 2.6 a Motortrafik**



**2.6 b Fotgängartrafik<sup>38</sup>**

<sup>36</sup> Generalplanekommittén, Trafikomläggningen och detaljhandeln. Undersökning av generalplanekommittén i samarbete med Lunds köpmän, 1971

<sup>37</sup> Intervju med Torsten Davidson, 2004-09-23

<sup>38</sup> Stadsarkitektkontoret, Lund 1972 – Trafik och Miljö



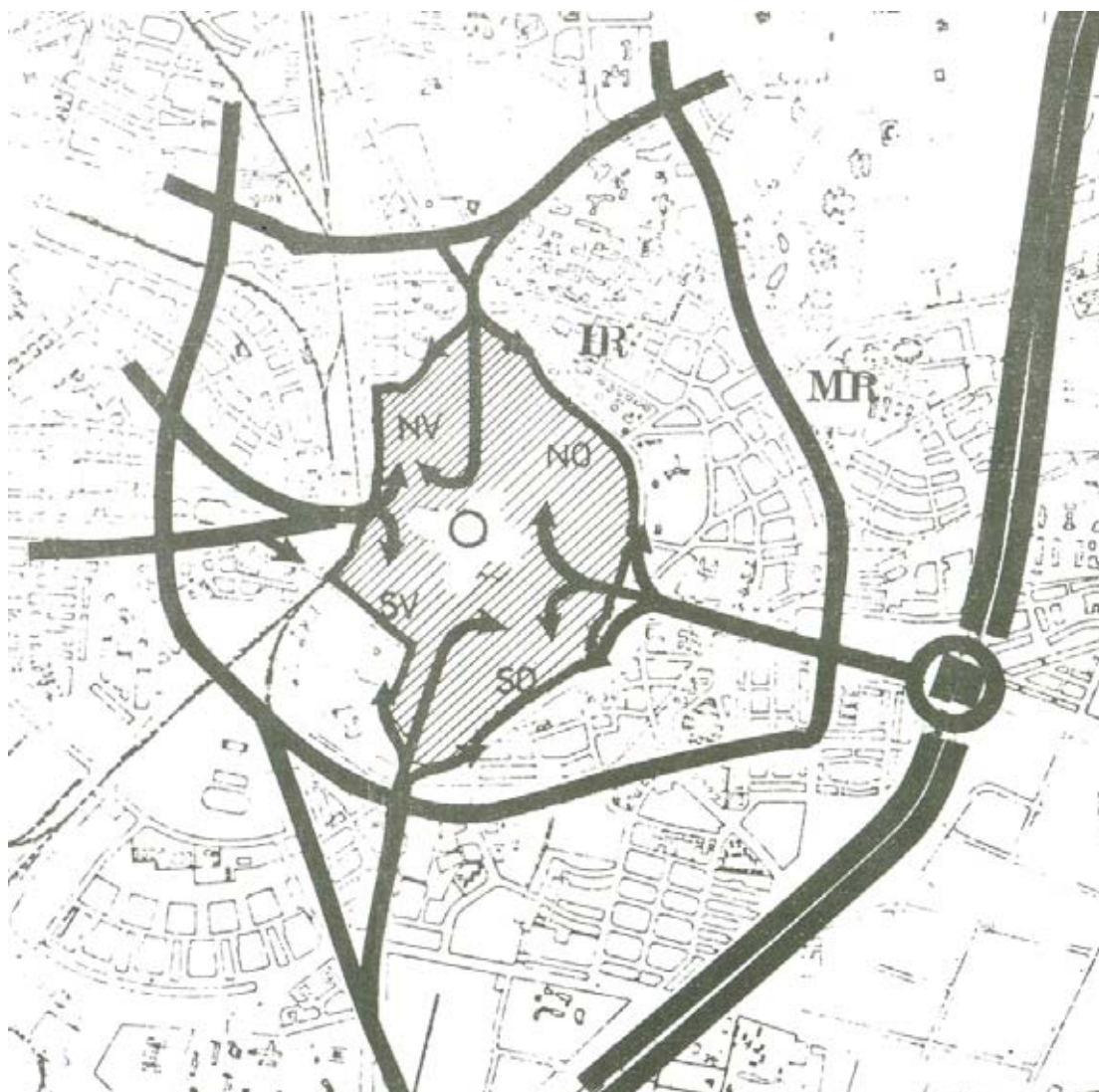
**Figur 2.7 Avstängningar kring Stortorget.<sup>39</sup>**

Läset utgjordes i praktiken av en behörighetszon omfattande Lilla Fiskaregatan, Botulfsgatan, Kyrkogatan mellan Klostergatan och Lilla Fiskaregatan, Stora Södergatan mellan Västra Märtensgatan och Stortorget samt Kattesund, se figur 2.7. Med behörig

<sup>39</sup> Gunnarsson & Markstedt, Trafiksänering – erfarenheter 1973, 1973

trafik avsågs bussar i linjetrafik, taxi och leveransfordon.<sup>40</sup> Utanför denna zon delades kringliggande områden in i fyra sektorer vilka nåddes via radiala infarter från inre ringleden, se figur 2.8.<sup>41</sup> Denna typ av reglering kallas trafikzonsystem eller Bremen-system, efter staden där det genomfördes först.

Utöver läset utfördes en del enkelriktningar där bland annat Nygatan avstängdes för genomfart i nordlig och Grönegatan i sydlig riktning.<sup>42</sup> Dessa enkelriktningar var ett verktyg för att minska antalet tillfarter till det, med läset, avlastade centrumområdet samt för att skapa tydlig ledning till lämpliga parkeringsplatser.<sup>43</sup>



**Figur 2.8 Stadskärnans fyra sektorer.<sup>44</sup>**

<sup>40</sup> Lunds kommunfullmäktiges protokoll: 1972 bil 252 Trafik- och miljökommitténs betänkande angående planeringen av stadskärnan i Lund.

<sup>41</sup> Generalplanekommittén, Trafikomläggningen och detaljhandeln. Undersökning av generalplanekommittén i samarbete med Lunds köpmän, 1971

<sup>42</sup> Stadsarkitektkontoret, Trafikomläggningen – uppföljning, 1971

<sup>43</sup> Lunds stadsfullmäktiges protokoll: 1970 § 137 Redogörelse från centrumkommittén om pågående utredningsarbete rörande trafikregleringsarbete inom stadskärnan.

<sup>44</sup> Gunnarsson & Markstedt, Trafiksanering – erfarenheter 1973, 1973

Den 19 oktober, 1971, förlängdes försöksverksamheten. Små justeringar i det tidigare beslutet gjordes med ett antal förändrade genomfartsförbud, enkelriktningar och kantstensparkeringar. Bland annat togs genomfartsförbudet i Lilla och Stora Tvärgatan bort vilket medförde att zon sydväst och sydost upphörde att existera rent formellt. Benämningarna kvarstod dock.<sup>45</sup>

Vid uppföljning av ovanstående trafikreglering noterade man minskning av trafiken på en del av gatorna i kärnan, mest på Stora Södergatan, Bredgatan och minst i sydöstra sektorn på Bankgatan och Östra Mårtensgatan. Inre ringen hade fått en ökning av mellan 1500-3500 bilar per dygn. Bland de värst drabbade gatuavsnitten var Gyllenkroks allé vars belastning hade ökat med hela 27 % (2-3000 fordon). Mellersta ringen med bland andra Tornavägen, Södra vägen, Fasanvägen, Kung Oscars väg och Getingevägen visade i jämförelse med 1970 en mer blandad omlagringsbild. Noterade minskningar berodde på att Norra Ringen tillkommit i slutet av 1970. Det bättre vägvalet från Norra Fäladen via motorvägen mot Malmö och Dalby avlastade Tornavägen norr om Dalbyvägen.<sup>46</sup>

Värt att notera är att Östra Vallgatan efter omläggningen fick en ökning på 5-6000 fordon. Denna ökning härleddes bland annat till trafikanternas vanebeteende, då många fortsatte att köra samma väg mot centrum men, då detta var avstängt, tvingades köra runt hindret. Ungefär tio år senare var värdena tillbaka till de ursprungliga värdena före omläggningen.<sup>47</sup>

Det fanns stora farhågor bland affärsinnehavarna att avstängningen av Stortorget skulle ge konsekvenser för handeln i centrum. Efter avstängningen blev det en svacka med 5-10 % i omsättningen.<sup>48</sup> Förklaringen till detta är dock inte entydigt knuten till trafikregleringen utan kan även härledas till en allmän konjunktturnedgång samt det ungefär samtida öppnandet av nuvarande Burlöv Center.<sup>49</sup>

Olyckorna i stadskärnan minskade med 30 % året efter omläggningen, vilket tillsammans med en liten ökning på inre ringen blev en total minskning med 13 %.<sup>50</sup>

---

<sup>45</sup> Stadsarkitektkontoret, Lund 1972 – Trafik och Miljö

<sup>46</sup> Stadsarkitektkontoret, Trafikomläggningen – uppföljning, 1971

<sup>47</sup> Intervju med Torsten Davidson, 2004-09-23

<sup>48</sup> Stadsarkitektkontoret, Lund 1972 – Trafik och Miljö

<sup>49</sup> Intervju med Torsten Davidson, 2004-09-23

<sup>50</sup> Gunnarsson & Markstedt, Trafiksanering – erfarenheter 1973, 1973

## 2.5 Cykelnätsutbyggnader

Runt 1970 stod det klart att den då gällande generalplanens gång- och cykelnät inte förväntades anläggas under överskådlig framtid. Trafikriskerna för cyklister ansågs dock vara mycket höga och efterfrågan på kontinuerliga och attraktiva cykelstråk var stor.<sup>51</sup>

I slutet samma år gjorde Stadsarkitektkontoret ett förslag till utbyggnad av gång- och cykelvägar i Lund. Samtidigt hade byggnadskontoret gjort en utredning om cykelbanor vid mellersta ringen. Dessa utredningar antogs tillsammans för att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken i Lund.<sup>52</sup>



**Figur 2.9 Utbyggda och planerade gång- och cykelstråk t o m 1982.<sup>53</sup>**

I utredningarna inventerade man möjligheterna att bygga ut sammanhängande cykelnätssystem och prioriterade de sträckor som kunde utföras obrutna. Planskilda korsningar undveks av kostnadsskäl och ersattes med markerade övergångar och signaler. Stråken skulle vara separerade och dess kontinuitet skulle få cyklister att använda dem istället för trafikerade gator. Lokala bestämmelserna förbjöd tidigare cykelåkning i parker,

<sup>51</sup> Stadsarkitektkontoret, Gång och cykelvägnätet som en del av det totala transportsystemet – Lund

<sup>52</sup> Stadsarkitektkontoret, Förslag till första åtgärder för utbyggnad av gång- och cykelvägar i Lund

<sup>53</sup> Lunds kommun, Generalplan 1982

men efter att gatans funktion mer koncentrerats till bilen, betraktades nu parker vara ett passande vägvalsalternativ för cyklisten.<sup>54</sup>

1972 fattade kommunfullmäktige ett principbeslut om utbyggnad av gång- och cykelvägnätet och budget anslags. Detta beslut avsåg cykelbanor längs mellersta ringen samt stråk mellan Norra Fäladen - Clemenstorget och Klosters Fälad - Västertull.

Ovanstående och ytterligare planerade och verkställda förändringar fram till 1982 framgår av figur 2.9 ovan. 1973 anlades stråket mellan Klostergården och Kattesund samt mellan Mårtens Fälad och Mårtensstorget. 1974 anlades det mellan Kemacentrum och Lundagård samt 1975-76 mellan Östra Torn och LTH, via Sparta.<sup>55</sup>

## 2.6 Centrumutredningen

Efter läset och förslaget till cykelnätsutbyggnader stagnerade det fysiska arbetet med innerstadens trafikförhållanden. På den politiska planerings- och motionsfronten fortgick dock arbetet i samma anda som tidigare.

### *2.6.1 1975 Handlingsprogram och dispositionsplan för stadskärnan*

Efter trafik- och miljökommitténs betänkande upprättades 1975 handlingsprogram och dispositionsplan för Lunds stadskärna. Behandlade områden var bland andra riktlinjer för stadskärnans utformning, bebyggelse, stadskärnans utnyttjande och verksamheter. Inom trafikområdet behandlades biltrafik, busstrafik, cykel- och gångtrafik, parkering samt trafikförändringar i de fyra sektorerna.

Utgångspunkten i planeringen låg i att stadskärnan skulle vara centrum för stad och omland och att dess kulturhistoriska betydelse skulle bevaras. Bebyggelse skulle planeras utifrån dess lämplighet i stadskärnan och begränsningen av utrymme skulle inspirera ett effektivt utnyttjande. Den senare faktorn medförde även en diskussion om att specificera vilken form av verksamheter som centrumområdet på varje plats skulle vara mest lämpat för, samt att eventuellt tillhandahålla alternativa lokaler utanför stadskärnan för mindre passande verksamhet. Dagligvarubutiker ansågs mer passande i anslutning till bostadsområdena då urvalshandeln skulle vara lämpligare för centrum. Det huvudsakliga affärsstråket skulle sträcka sig från Bantorget i väster till Mårtensstorget i öster.

Beträffande biltrafikfrågorna lyftes bullerproblem fram. Målsättningen i planeringen var att den totala mängden olägenheter inte skulle öka, vilket visserligen kunde innebära ökade problem i vissa områden i samband med minskade i andra. Kollektivtrafiken skulle förbättras och cykelstråken skulle göras mer attraktiva, både i fråga om sträckning och om omgivning. Parkeringsanläggningar skulle gärna ligga nära målpunkter samtidigt som de låg utanför stadskärnan, en svår kombination.<sup>56</sup>

---

<sup>54</sup> Stadsarkitektkontoret, Gång och cykelvägnätet som en del av det totala transportsystemet – Lund

<sup>55</sup> Stadsarkitektkontoret, PM Hittillsvarande cykelvägsutbyggnad i Lund

<sup>56</sup> Lunds kommunfullmäktiges protokoll: 1975 bil 328 Handlingsprogram och dispositionsplan för stadskärnan.

Som kuriosa kan nämnas att genombrottstanken visade sig inte vara helt övergiven. 1973, i utkastet till dispositionsplanen planerades det för en gata genom kvarteret Östertull. I planen från 1975, fanns även två parkeringshus, ett vid Västertull och ett vid Östertull där gymnasieskolan Spyken ligger. Ingen av dessa planer genomfördes dock.<sup>57</sup>

### 2.6.2 Motioner om stadskärnan

En knapp tioårsperiod efter dispositionsplanen för stadskärnan präglades den politiska dagordningen av en kontinuerlig diskussion om stadskärnans trafik- och miljömässiga situation. De ärenden som under denna period behandlades i kommunfullmäktige var bland andra följande:

- 1979: Motion om översyn av enkelriktnings- och behörighetsbestämmelserna på innerstadens gator för att underlätta för cykeltrafiken. Bifölls.<sup>58</sup>
- 1979: Motion om Märtenstorgets utformning, innefattande stora restriktioner mot biltrafik och parkering. Avslogs.<sup>59</sup>
- 1981: Motion om ändring av Bytaregatan till gägata. Avslogs.<sup>60</sup>
- 1982: Motion om åtgärder för att främja cykeltrafiken i kommunen. Avslogs.<sup>61</sup>
- 1982: Motion om trafikreglering av stadskärnan. Bordlades.<sup>62</sup>
- 1984: Motion om trafikregleringar i Lunds centrum. Avslogs.<sup>63</sup>

I april 1984 inkom två motioner om förbättring av centrala torg och gatumiljöer mm till kommunfullmäktige. De behandlade frågor som upplevelsemiljön i centrum samt förslag till gägator och reducering av bilismen. Innan dessa motioner behandlades i kommunfullmäktige togs den 19 juni beslut i kommunstyrelsen om att låta utföra en "utredning av trafikföringen och parkeringsproblematiken mm i stadskärnan". De två inkomna motionerna blev därmed överflödiga och avslogs i avvaktan på den kommande "centrumutredningen".<sup>64</sup>

### 2.6.3 1985 Utredningen

1984 uppdrogs åt VBB av Lunds kommunstyrelse att utföra en utredning för Lunds centrum med syfte att skapa en helhetslösning för trafiken utifrån alla trafikantkategorier samt boende och verksamheter. Utredningen var färdig 1985 och dess huvuddrag

---

<sup>57</sup> Larsson, "Relationer mellan natur och kultur i Lunds Stadsplanering 1950-2000 – Del I Tidens ideal och historiens spår", 2002

<sup>58</sup> Lunds kommunfullmäktiges protokoll: 1979 § 241 Motion om översyn av enkelriktnings- och behörighetsbestämmelserna på gator i innerstaden.

<sup>59</sup> Lunds kommunfullmäktiges protokoll: 1979 bil 189 Motion om Märtenstorgets utformning.

<sup>60</sup> Lunds kommunfullmäktiges protokoll: 1981 § 64 Motion om ändring av Bytaregatan i Lund till gägata.

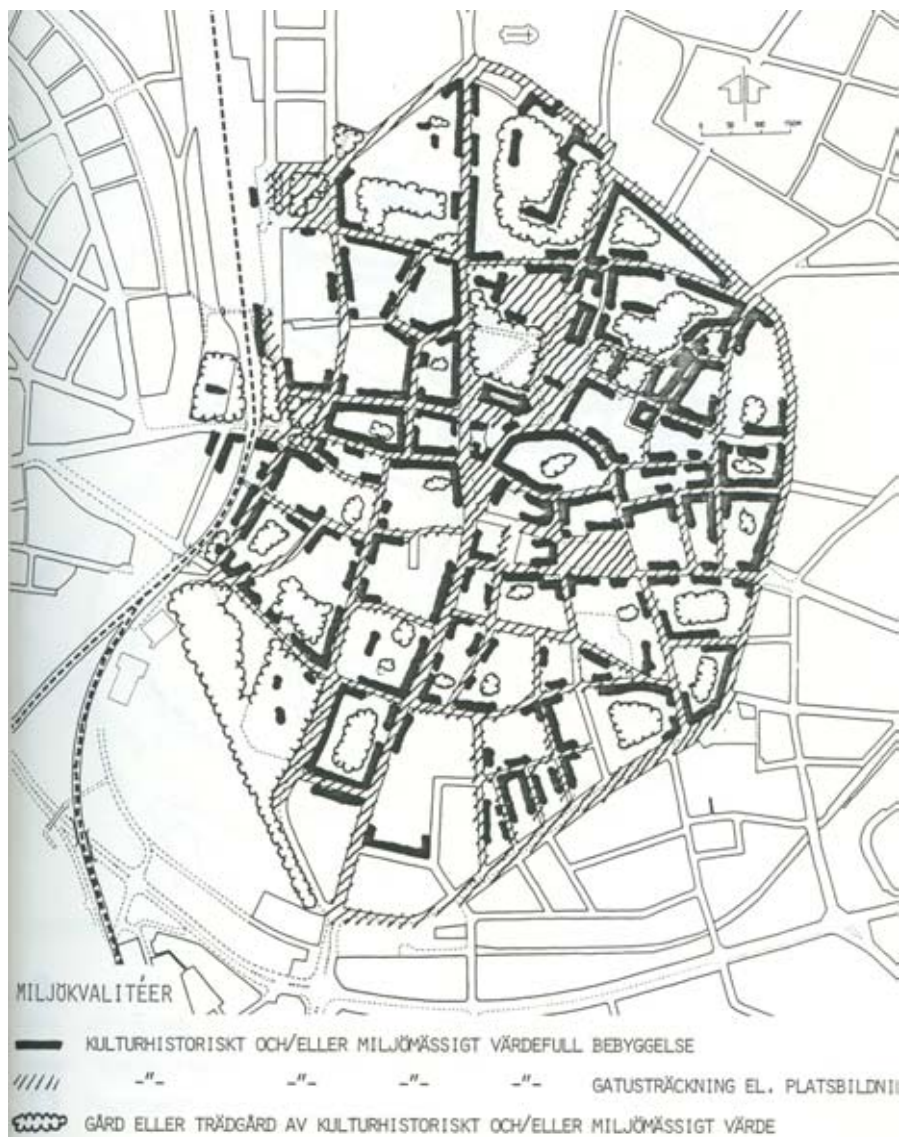
<sup>61</sup> Lunds kommunfullmäktiges protokoll: 1982 § 179 Motion om åtgärder för att främja cykeltrafiken inom kommunen.

<sup>62</sup> Lunds kommunfullmäktiges protokoll: 1982 § 280 Motion om trafikreglering av stadskärnan.

<sup>63</sup> Lunds kommunfullmäktiges protokoll: 1984 § 67 Motion om trafikregleringar i Lunds centrum.

<sup>64</sup> Lunds kommunfullmäktiges protokoll: 1984 bil 138 Motioner om förbättring av centrala torg och gatumiljöer mm.

omfattade framför allt förbättringar av den dåvarande trafiklösningen (läset vid Stortorget skulle bevaras), förslag till gågator i Lilla Fiskaregatan, Bytaregatan, Gråbrödersgatan, Skomakaregatan och Västra Mårtensgatan samt studier av stads- respektive regionalbussterminalernas läge, kvarteret Galten eller Clemenstorget.



**Figur 2.10 Byggnader och miljöer värda att bevara enligt bevaringsprogram 1975.<sup>65</sup>**

Man hade sin utgångspunkt i stadens kulturhistoriska värden och försökte finna en lösning där dess särart kunde bevaras i kombination med ett fungerande trafiksystem. Samtidigt prioriterades människans sociala och psykiska behov och sinnesupplevelsorna av staden framhölls som viktiga. Utifrån ett bevaringsprogram från 1975 definierades vilka gator och byggnader som ansågs värdefulla att bevara. Dessa framgår av figur 2.10. Faktorer som vid undersökningar framkommit som positiva var bland annat gågator och trevlig inköpsmiljö, ökad klarhet i trafiksystemet samt möjlighet att hitta parkeringsplats.

<sup>65</sup> VBB, Trafiken i Lunds centrum, 1985



Man ville skapa stråk med blandad verksamhet mellan olika punkter i stadskärnan samt definiera naturliga knutpunkter vars värden som mötesplatser borde tas tillvara. Den kommersiella delen av centrum definierades av 1975 års dispositionsplan bestående av det öst-västliga, 2-4 kvarter breda, stråket mellan Mårtensstorget och Bantorget. Det var även inom detta stråk det betraktades som strategiskt riktigt att anlägga gågator då stråket som sagt är sammanbindande samt utgör naturliga rörelseriktningar.

Utredningen ledde till två förslag kallade "uppfräschning" respektive "gågator", vilka presenterades vid en utställning på Lunds Stadsbibliotek och följdes upp av en offentlig debatt för allmänheten.<sup>66</sup> Förslaget "uppfräschning" innebar inga större förändringar och gavs inte något större utrymme vare sig i utredningen eller i pressen. Det dåvarande huvudsakliga trafiksystemet skulle behållas och förbättringar skulle ske på detaljnivå i syfte att öka säkerheten och utrymmet för framför allt oskyddade trafikanter. I övrigt skulle stadsmiljön och trafiksystemets funktion generellt förbättras.<sup>67</sup> Det av kommunfullmäktige senare antagna alternativet "gågator" presenteras mer utförligt nedan tillsammans med de förändringar som fastställdes som viktiga.

#### 2.6.4 Förslag "gågator"

Detta alternativ präglades av att man skulle skapa en högklassig, sammanhängande och attraktiv gågatumiljö från Bantorget till Östra Mårtensgatan, med kompletteringar i Kattesund, Västra Mårtensgatan och Mårtensstorget. De förändringar som föreslogs och antogs, för att uppnå utredningens målsättningar, följer nedan, se figur 2.11.



**Figur 2.11 Föreslagna förändringar i gatunätet i förslag "gågator". Heldragna linjer är allmäntrafik, streckade linjer är busstrafik och streckade områden är större sammanhängande fotgängarzon.<sup>68</sup>**

- Lilla Fiskaregatan skulle bli gågata. Dubbelriktad cykeltrafik tillåten.
- Nygatans och Stora Fiskaregatans anslutning till Bantorget skulle stängas.
- Bytaregatans södra del (fram till Lundia) skulle bli gågata.

<sup>66</sup> Skånska Dagbladet, "Dags för stor förändring – två förslag om Lunds stadskärna", 1985-11-09

<sup>67</sup> VBB, Trafiken i Lunds centrum, 1985

<sup>68</sup> VBB, Trafiken i Lunds centrum, 1985

- Grönegatan skulle bli gägata mellan Stora och Lilla Fiskaregatan.
- Stora Gråbrödersgatan skulle bli gägata mellan Klostergatan och Lilla Fiskaregatan.
- Västra Mårtensgatan skulle bli gägata.
- Råbygatans norra del skulle bli gång- och cykelgata.
- Skomakaregatans västra del skulle bli gång- och cykelgata.
- Svanegatan skulle bli gång- och cykelgata mellan Gyllenkroks allé och Stora Södergatan.
- Körbanan vid Stortorget skulle minskas i bredd. Allmän uppfräschning av torget.<sup>69</sup>

Stadens befintliga cykelstråk var generellt väl utbyggda, men bristfälliga i centrum. Sammanhängande nät saknades på vissa ställen och enkelriktade gator gjorde sträckningarna ologiska och svårförståeliga vilket ledde till att cyklisternas vägval ofta varken var lämpliga eller tillättna. Cykeltrafiken skulle i förslaget ledas i ett enkelt och överskådligt system, se figur 2.12, och blandas med fotgängare på gägatorna.<sup>70</sup>



**Figur 2.12 Stadskärnans cykelnät i förslag "gägator".  
Bruten linje= förslag på ny länk<sup>71</sup>**

Biltrafikförsörjningsplanen byggde vidare på läsets principer om sektorsindelning, där ett antal tillfarter från inre ringen matar trafiken till dess mellanliggande zoner, se figur 2.13. Systemet blev dock mer användarvänligt än vid 1971 års regleringar, då det sedan denna tid gjorts diverse åtgärder i gatunätet vilket medfört ett ologiskt och uppluckrat system.

<sup>69</sup> Lunds kommunstyrelsens protokoll: 1986 bil 19 Centrumutredningen.

<sup>70</sup> VBB, Trafiken i Lunds centrum, 1985

<sup>71</sup> VBB, Trafiken i Lunds Centrum, 1985

Dessutom hävdades ett antal enkelriktningar vilket skapade större rörlighet inom zonerna. Syftet var att skapa korta körsträckor samt undvika genomfartstrafik inom delområdena.<sup>72</sup>



**Figur 2.13 Förslag till biltrafikförsörjning i förslag "gågator"**<sup>73</sup>

Parkeringsfrågan skulle lösas genom att möjliggöra samutnyttjande, där parkering för olika mål skulle kunna ske på samma plats fast vid olika tidpunkter. Större, samlade och välbelägna parkeringsenheter skulle underlätta orienterbarheten och bidra till stora miljömässiga fördelar. Dessa var framför allt viktiga att utnyttja som besöksparkering, då bland annat information om platstillgång skulle kunna underlättas. Gångmiljön till och från parkeringsanläggningen betraktades som viktig i sammanhanget. De befintliga och planerade parkeringsanläggningarna framgår av figur 2.14 tillsammans med lägen för diskuterade dito.<sup>74</sup>

<sup>72</sup> Nordisk Ministerråd, Begränsning av biltrafik i medelstora nordiska städer, 1994

<sup>73</sup> VBB, Trafiken i Lunds Centrum, 1985

<sup>74</sup> VBB, Trafiken i Lunds centrum, 1985



**Figur 2.14 Befintliga och föreslagna parkeringsanläggningar i förslag "gågator".<sup>75</sup> Anläggning 1-6, 11-16 existerar idag vissa med viss modifiering av läget.**

Terminallägena för stadsbuss- respektive regionbusstrafiken hade genom åren diskuterats vid ett flertal tillfällen. I Centrumutredningen gjordes en ingående analys av de två alternativa lägena, kvarteret Galten och Clemenstorget. Kommunfullmäktige antog följande:

- Kvarteret Galten skulle förbli terminal för regionalbussarna (flyttades dock senare till Clemenstorget/Bangatan).
- Botulfsplatsen skulle förbli terminal för stadsbussarna. In- och utfart via Botulfsgatan.
- Busstrafiken skulle tas bort från Lilla Fiskaregatan och enkelriktas i motsatta riktningar i Klostergatan och S:t Petri Kyrkogata.<sup>76</sup>

### 2.6.5 Genomförande

På hösten 1986 beslutade kommunfullmäktige om att det ovan nämnda alternativet "gågator" i centrumutredningen skulle antas och därefter beslöt kommunstyrelsen om dess

<sup>75</sup> VBB, Trafiken i Lunds centrum, 1985

<sup>76</sup> Lunds kommunstyrelsens protokoll: 1986 bil 19 Centrumutredningen.

verkställighet. Genomförandet har sedan dess kontinuerligt utförts av Stadsarkitektkontoret och Gatukontoret (senare Stadsbyggnadskontoret och Tekniska förvaltningen). Viktigt att påpeka är att de genomförda åtgärderna inte alltid utförts så som de föreslagits i utredningen. De har dock genomgående återspeglat avsikterna och tankegångarna i grundförslagen.<sup>77</sup>

I samband med att kommunstyrelsen beslutade om verkställigheten av centrumutredningen som helhet urskiljdes ett antal projekt som skulle genomföras omgående. Dessa var:

- Upprättande av stadsplaner för bussterminaler i Galten och på Botulfsplatsen.
- Försöksverksamhet med enkelriktning av busstrafik på Klostergatan/Petri Kyrkogata (pga gång- och cykelgata i Lilla Fiskaregatan).
- Tillsätta en arbetsgrupp för detaljplaner och förslag om gågata/cykelstråk.<sup>78</sup>

1990 utvärderades situationen och de kvarvarande förändringarna delades in i ett antal delprojekt varefter de flesta idag är genomförda. Totalt sett är i princip hela centrumutredningens antagna åtgärdsförslag genomfört.

## 2.7 LundaMaTs

1995 kom ett politiskt initiativ från socialdemokraterna, vänsterpartiet och miljöpartiet att Lunds transportsystem skulle miljöanpassas samt att detta arbete förutom genom traditionella hårda åtgärder, även skulle bedrivas med mjuka åtgärder, påverkansåtgärder.<sup>79</sup> Kommunen hade vid denna tidpunkt haft ett utbrett Agenda 21-arbete sedan ett par år.<sup>80</sup>

1996, startade arbetet med en utredning om Lunds miljöanpassade transportsystem, LundaMaTs, och ytterligare ett år senare, 1998, antogs detta program i kommunfullmäktige. Genom pengar från lokalt investeringsprogram kunde arbetet med LundaMaTs tjuvstarta något, se bland annat kapitel 2.7.2 "Lundalänken"<sup>81</sup> Utredningen gjordes av konsultföretaget Trivector Traffic AB på uppdrag av Lunds kommun. LundaMaTs har sedan dess kommit att bli en handlingsplan som Lunds kommun fortfarande har att arbeta efter.<sup>82</sup>

### 2.7.1 Handlingsplan

Ett miljöanpassat transportsystem innebär att det ska anpassas till vad natur och människor tål. Utsläpp och förbrukning av ändliga resurser ska minimeras och de fysiska förutsättningarna för naturens kretslopp ska bestå.

De övergripande *målen* kommunen hoppas uppnå med LundaMaTs består bland annat av:

- Förbättring av luftkvalitet

---

<sup>77</sup> Stadsbyggnadskontoret & Tekniska förvaltningen, Centrumutredningen – Uppföljning av delprojekt och förslag till fortsatt arbete, 2004-08-20

<sup>78</sup> Lunds kommunstyrelses protokoll: 1986 § 21 Centrumutredningen.

<sup>79</sup> Intervju med Håkan Lockby, 2004-12-06

<sup>80</sup> Lunds kommun, Mobilitetskontoret i Lund, 2003

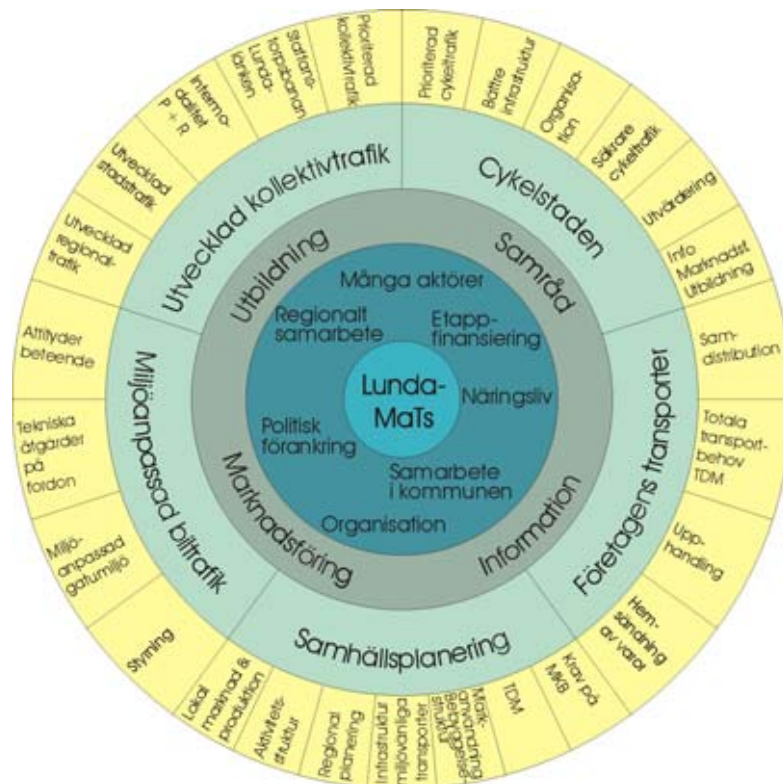
<sup>81</sup> Lunds kommun, Lundalänken – en genväg för kollektivtrafiken i Lund, 2003

<sup>82</sup> Intervju med Håkan Lockby, 2004-12-06

- Miljöeffektiv markanvändning
- Rimliga bullernivåer
- Återvinning av vägmaterial och fordon

Ur dessa mål utvecklades fem **strategier** för hur målen skulle uppnås. Dessa var:

- **Minska den totala trafiken** genom bland annat lokalisering och bebyggelseplanering
- **Öka samverkan mellan olika transportslag** genom samordning och förenklade byten.
- **Effektivisera varje trafikslag**
- **Tekniska åtgärder på fordon och bränslen**
- **Bättre miljöanpassning vid byggande och drift av infrastruktur** genom upprättande och uppföljning av miljökonsekvensbeskrivningar.



**Figur 2.15 LundaMaTs olika delar.**<sup>83</sup>

Ur strategierna utkristalliserade sig fem **huvudreformer**, vilka framgår i figur 2.15, samt två kompletterande reformer och en informationsreform. Genomförandet av reformerna är avsett att präglas av att frivillig övergång till ett miljöanpassat transportsystem skall underlättas. Reformerna är:

- **Samhällsplanering** – planeringen bör innebära att förflyttningar med framförallt cykel och därefter kollektivtrafik möjliggörs och görs attraktiva. Transporter ska minimeras med närodlade varor och lokal handel.

<sup>83</sup> Trivector (1998), LundaMaTs – ett helhetsgrepp för miljöanpassat transportsystem i Lund, Sammanfattning

- **Cykelstaden** – prioritering av cykeltrafiken, förbättring av cykelvägnätet så att det blir säkrare och tryggare.
- **Utvecklad kollektivtrafik** – prioritering av kollektivtrafiken, utveckla den regionala och kommunala kollektivtrafiken, men framför allt: Våga investera!
- **Företagens transporter** – samordna, minska och miljöanpassa företagens transporter, minska inköpsresorna.
- **Miljöanpassad biltrafik** – påverka attityder och beteenden för ett miljömedvetet körsätt, arbeta för tekniska lösningar på fordonen och i gatumiljön.
- IT (kompletterande reform)
- **Lundabornas resor utanför Lund** (kompletterande reform)
- **Informationsreform**<sup>84</sup>

Under tre första åren, från 1999, arbetades det med de fyra första huvudreformerna. Från 2002 fick kommunen fortsatta bidrag till arbetet och fram till 2004 har det inriktats mot att fortsätta arbeta med Cykelkommunen och Mobilitetskontoret samt att lyfta fram den då ännu inte angripna reformen, att miljöanpassa biltrafiken.<sup>85</sup>

I figur 2.15 ovan illustreras hur målet, det miljöanpassade transportsystemet LundaMaTs, skall uppnås. Innersta cirkeln, LundaMaTs, omges av ett antal ringar där den första beskriver de förutsättningar som bör uppfyllas, den andra hur information och engagemang ska spridas, den tredje beskriver de ovan nämnda huvudreformerna och denna omges av delprojekt vilka bidrar till att helheten och målet, LundaMaTs, uppnås.<sup>86</sup>

När programmet antogs och beviljades pengar utkristalliserades ett antal projekt som kommunen utöver den dagliga verksamheten kom att satsa på, Lundalänken, Cykelkommunen, Gå och cykla till skolan samt Mobilitetskontoret. Dessa projekt presenteras utförligare nedan.

### **2.7.2 Lundalänken**

Det sex kilometer långa kollektivtrafikstråket Lundalänken mellan Lund C och Sandbyvägen har kommit att bli en del i en av LundaMaTs huvudreformer, "utvecklad kollektivtrafik". Idén om Lundalänken föddes på stadsarkitektkontoret redan i slutet av 1980-talet, flera år innan LundaMaTs fanns. Huvudidén byggde på spårtrafik mellan Lund och Dalby längs den gamla spårsträckningen mot Hardeberga. Genom LundaMaTs gavs förutsättningar att förverkliga dessa visioner.

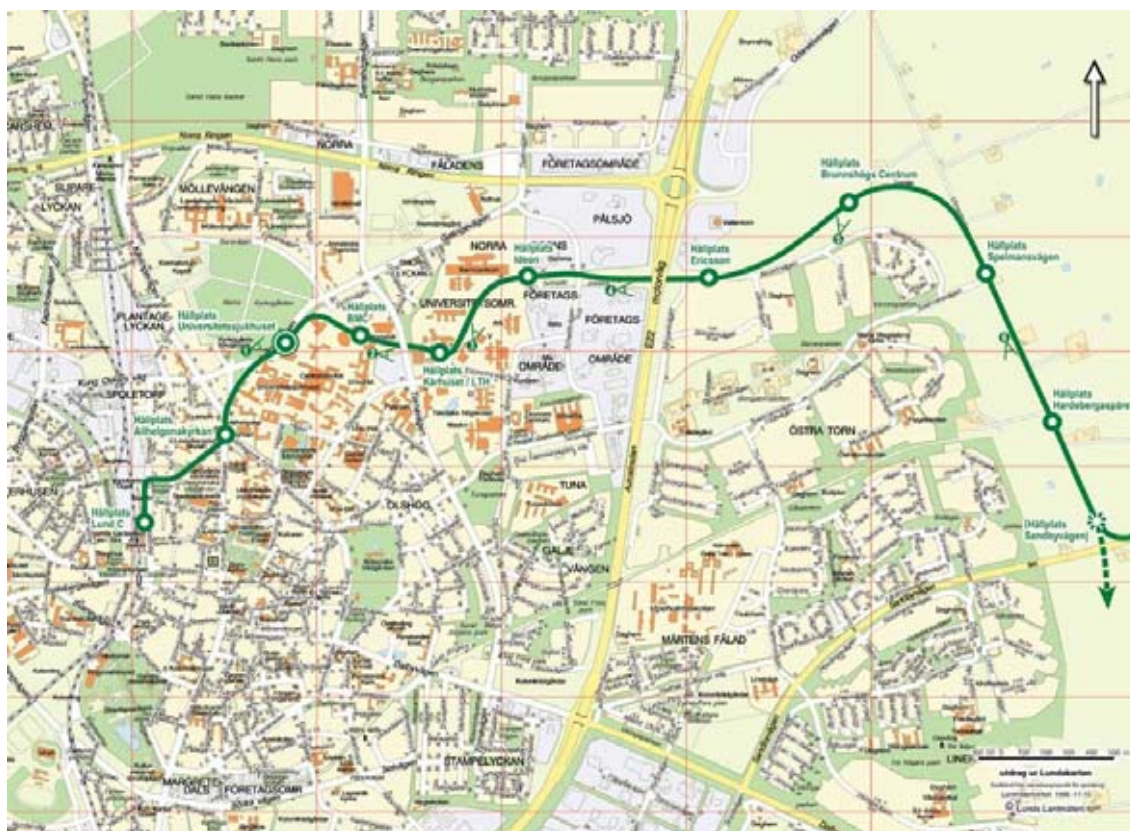
I kommunens översiktsplan från 1992 konkretiserades förslaget genom att ett stråk från Universitetssjukhuset via Lunds Tekniska Högskola och Neversvägen mot Dalby öster om väg E22 skulle ges möjligheter till spårbunden trafik, se figur 2.16. 1995 fick Lundalänken sitt namn och detaljplanarbetet påbörjades av stadsarkitektkontoret. Genom bidrag från

<sup>84</sup> Trivector (1998), LundaMaTs – ett helhetsgrepp för miljöanpassat transportsystem i Lund, Sammanfattning

<sup>85</sup> Intervju med Håkan Lockby, 2004-12-06

<sup>86</sup> Trivector (1998), LundaMaTs – ett helhetsgrepp för miljöanpassat transportsystem i Lund, Sammanfattning

miljödepartementets lokala investeringsprogram och regionala kollektivtrafikbidrag (RTI), gavs kommunen 1996 möjlighet att på allvar påbörja planeringen och utförandet av Lundalänken. 1999 slöts ett genomförandeavtal mellan Lunds kommun och Skånetrafiken.



**Figur 2.16 Lundalänkens sträckning**<sup>87</sup>

Etapperna längs Lundalänken består av en blandning mellan bussprioritering på befintliga sträckor i befintliga gatumiljöer samt ombyggda och nybyggda sträckor. De nybyggda delarna är förberedda för en framtida anpassning till spårtrafik. Hållplatserna har genomgående hög standard och de signalreglerade korsningarna har prioritering för buss.

Genomförandet påbörjades 1999 då bussterminalen vid Universitetssjukhuset byggdes och året efter startade även byggandet av den östra etappen längs Utmarksvägen. År 2000 togs även ett detaljerat gestaltungsprogram för sträckor och hållplatser fram av stadsarkitektkontoret. 2001 stod Västra Stationstorget och etappen längs Utmarksvägen färdiga och 2002 var sträckan genom Brunnsåög färdigbyggd. 2003 invigdes etappen genom sjukhusområdet och detta år sattes hela Lundalänken i trafik.

Lundalänkens framtida utveckling innefattar att bussen till Dalby ska ersättas med en stadsbana samt att sydvästra Skånes kollektivtrafik ska integreras i ett kombinerat järnvägs- och stadsbanenät. Den smidiga kommunikationen till Dalby kommer att ge bra förutsättningar för en förbindelse med östra Skåne via Simrishamnsbanan.<sup>88</sup>

<sup>87</sup> Lunds kommun, Stadsarkitektkontoret

<sup>88</sup> Lunds kommun, Lundalänken – en genväg för kollektivtrafiken i Lund, 2003



### 2.7.3 Cykelkommunen



**Figur 2.17 Information om Cykelkommunen<sup>89</sup>**

Reformen Cykelkommunen är ett steg i att få kommunens invånare att välja att cykla framför att köra bil och att genom detta minska transporterens miljöpåverkan. Verktögen man använt sig av är dels förbättring av cykelstråk som används som vägar till skolor, arbetsplatser och rekreation, och dels information till invånarna, se figur 2.17.<sup>90</sup> Cykelkommunen är intimt sammankopplad med de övriga projekten. Det är till exempel Mobilitetskontoret, se kapitel 2.7.4, som står för den direkta kontakten med människorna genom bland annat "Cykeltrycket", ett informationsblad till alla kommunens hushåll, och "Cykla till jobbet"-kampanjen.<sup>91</sup>

***"Vi cyklar fyra varv runt jorden varje dag. Det sitter i stadens själ."*<sup>92</sup>**

Lund är en utpräglad cykelstad. Hälften av resorna som är kortare än två kilometer sker med cykel, att jämföra med 20 % i landet.<sup>93</sup> Liksom beträffande Lundalänken var Cykelkommunen inget nytt påfund och behoven för staden var redan identifierade. Satsningen på LundaMaTs gav en helhetssyn och ett genomarbetat underlag till arbete. Kommunen har härigenom givits möjlighet att börja förverkliga de visioner som funnits.<sup>94</sup>

<sup>89</sup> Trivector, LundaMaTs ger resultat, 2001

<sup>90</sup> Trivector, LundaMaTs ger resultat, 2001

<sup>91</sup> Stadsmiljörådet, Lund – trafik i en medeltidsstad, 2004

<sup>92</sup> Håkan Lockby 2004-12-06

<sup>93</sup> Lunds kommun, Mobilitetskontoret i Lund, 2003

<sup>94</sup> Intervju med Håkan Lockby, 2004-12-06

#### 2.7.4 *Mobilitetskontoret*

Mobilitetskontoret var det första av sitt slag i Sverige. Det startades 1998 och de övergripande arbetsområdena är:

- Att minska antalet bilresor
- Att överföra biltrafik till cykel- och kollektivtrafik
- Att miljöanpassa den återstående biltrafiken<sup>95</sup>

Uppgiften för Mobilitetskontoret innebär både att driva kampanjer och projekt om hållbart resande och att hjälpa till att miljöanpassa transporter för såväl företag som enskilda människor.<sup>96</sup> Arbetet präglas av vikten av att informera trafikanterna och att etablera tankar om alternativa beteenden. Antalet bilresor och transporter kan reduceras med hjälp av metoder som distansarbete, videokonferenser, närodlade produkter och handel via Internet. Miljöanpassning av biltrafiken kan ske via samåkning, bilpooler, sparsam körning, bilsnål markanvändning samt miljöanpassade fordon och bränslen.<sup>97</sup>

Under den första perioden 1999-2001 arbetade Mobilitetskontoret framför allt med information och kampanjer, varav en stor del var riktad in mot kommunens verksamhet. Den följande perioden 2002-2004 har huvudsakligen varit inriktad på direkt bearbetning av individen, genom allt från dörrknackning till information på arbetsplatser.<sup>98</sup>

Exempel på projekt som genomförts är:

- Närodlat – arbeta för att få invånarna att välja närodlade livsmedel samt att transporterna av dessa bör samordnas med elbil.
- ”Smart trafikant på fritiden” – tävling mellan idrottsföreningar om att samåka eller välja andra transportmedel än bil.
- Kartläggning av livsmedelsdistributionen inom kommunen.
- Koldioxidinventering beträffande kommunens fordonspark, kommunens anställdas arbetspendling samt långväga tjänsteresor.
- ”I staden utan min bil” – har genomförts årligen sedan 2000.<sup>99</sup>

#### 2.7.5 *Gå och cykla till skolan*

Den fjärde huvudreformen kommunen startade var Gå och cykla till skolan (1998), vilket var ett projekt som skulle försöka få föräldrar att inte skjutsa sina barn till förskolor och skolor. Målet med denna åtgärd är att bidra till minskade koldioxidutsläpp.

För att förankra denna reform har kommunen arbetat med både hårda och mjuka åtgärder. Skolvägarna upplevdes som otrygga och osäkra varför dessa inventerades och farliga platser definierades. Inventeringen ledde till en åtgärdsplan som antogs av Tekniska nämnden och skolvägarna har därefter successivt byggts om. De mjuka åtgärderna var kampanjer, information vid föräldramöten, trafiksäkerhetsarbete i skolorna och förebyggande

<sup>95</sup> Lunds kommun, Mobilitetskontoret i Lund, 2003

<sup>96</sup> Trivector, LundaMaTs ger resultat, 2001

<sup>97</sup> Lunds kommun, Mobilitetskontoret i Lund, 2003

<sup>98</sup> Intervju med Håkan Lockby, 2004-12-06

<sup>99</sup> Lunds kommun, Mobilitetskontoret i Lund, 2003

hälsoarbete. Exempel på mjuka aktiviteter kommunen arbetat med är "Säkra skolvägar" och "Vandrande skolbuss" där föräldrar turas om att följa en grupp gående barn till skolan istället för att skjutsa dem med bil.<sup>100</sup>

#### **2.7.6 Resultat av LundaMaTs**

Arbetet med LundaMaTs har blivit mycket uppmärksammat både nationellt och internationellt. 2001 gjordes en enkätbaserad utvärdering av LundaMaTs-arbetet och resultatet indikerade att följderna och attityderna var positiva. 10 % av Lunds kommuns invånare angav att de hade fått bättre resvanor tack vare projekten inom LundaMaTs. Bilresorna hade år 2001 minskat med 1 % (4 miljoner kilometer, en minskning med 900 ton koldioxid) till förmån för cykel- och kollektivtrafikresor.<sup>101</sup>

---

<sup>100</sup> Trivector, LundaMaTs ger resultat, 2001

<sup>101</sup> Trivector, LundaMaTs ger resultat, 2001

### 3 De kommunala processerna

Den 29 maj 1969 stoppades alltså planerna på ett öst-västligt gatugombrott genom Lunds stadskärna. Vad var det som ledde fram till att detta beslut togs? Har detta beslut och de diskussioner som föregick det haft några konsekvenser för det arbete som följde? Nedan följer ett försök till att kartlägga och analysera de kommunala, främst politiska, processer som behandlat och påverkat Lunds trafikplanering.

#### 3.1 Södra Centrumleden - Genombrottet

När genombrottsplanerna lades ner hade mer än 30 år passerat sedan frågan aktualiserats i generalplanen för år 1936-42. Det var först i slutet av perioden för genombrottsutredningen som diskussionen om trafikleden var som livligast. Viktigt att hålla i minnet är att i inledningen av denna period var samtliga partier överens om att avlasta centrumområdet med en gata. Beslutet att söka expropriationsrätt 1958 var i stort sett enhälligt.<sup>102</sup>

Staden började alltså härefter att kontinuerligt köpa upp fastigheter längs den föreslagna dragningen av gatan (den som kom att kallas alternativ A). Tilläggas bör att expropriationsrätten aldrig behövde utnyttjas då fastighetsägarna sålde mer eller mindre frivilligt.<sup>103</sup>

##### 3.1.1 Sekretessen

Stadsplaneärenden behandlades i byggnadsnämnden, drätselkammaren och generalplanekommittén, vilken bestod av ledamöter från de två föregående instanserna. Stadsplanearbetet var på denna tid sekretessbelagt, bland annat för att förhindra otillbörlig konkurrens mellan spekulerande byggnadsföretag och för att man skulle kunna föra en oberoende planering med stadens bästa i fokus, utan inblandning från obehöriga<sup>104</sup>. Denna sekretess kom att bli en viktig faktor i processen kring södra centrumleden.

Som ledamot i stadsfullmäktige kom man i princip endast i kontakt med genombrottsplanerna då beslut om köp av fastighet längs den planerade dragningen skulle tas. Som underlag för besluten fanns redogörelser, men det förekom inga diskussioner om hur det hela skulle utvecklas. Socialdemokraten Agne Gustafsson blev efter att ha varit fullmäktigeledamot sedan 1959, ledamot i generalplanekommittén 1966 och fick först då full insikt i vad som pågick. Vid det här laget hade så många fastigheter köpts upp av staden att det var dags att börja genomföra leden.

Gustafsson började, tillsammans med sina partikamrater att betvivla riktigheten i att en trafikled genom Lunds medeltida gatunät var den bästa trafiklösningen i stadens kärna. Opinionsen mot gatugombrottet började härmed bildas.<sup>105</sup>

---

<sup>102</sup> Intervju med Agne Gustafsson, 2004-11-22

<sup>103</sup> Intervju med Torsten Davidson, 2004-09-23

<sup>104</sup> Intervju med Per-Håkan Ohlsson, 2004-12-09

<sup>105</sup> Intervju med Agne Gustafsson, 2004-11-22

### 3.1.2 Socialdemokraternas motion

Socialdemokratiska stadsfullmäktigeuppens motion om att låta föranstalta en ny utredning om stadskärnan var daterad den 27 mars 1967. Faktum är att frågan om denna motion var aktuell redan före valet året innan men att den av olika anledningar sköts upp. Bland annat vågade man inte riskera ett nederlag i valet, vilket kunde ha läst genombrottsdebatten för gott.

Högertrafikomläggningen 1967 tvingade fram ett ställningstagande i genombrottsfrågan och den socialdemokratiska gruppen valde då att lägga fram motionen till stadsfullmäktige.<sup>106</sup> Fullmäktige remitterade motionen via drätselkammaren till generalplanekommittén där den borgerliga majoriteten röstade ner yrkandet på bifall då man menade att eftersom det inte fanns något beslut om att en trafikled skulle byggas så fanns det ingenting att bifalla. På hösten 1967 remitterade drätselkammaren motionen till byggnadsnämnden och i december 1968, över ett år senare, återkallades motionen, obesvarad.<sup>107</sup>

***”Hela motionen är ganska onödig för hela den redovisning man efterlyser i motionen, den skall komma och den kommer. Den kommer oavsett om motionen kommit eller ej.”<sup>108</sup>***

Det bör även nämnas att det fanns ett principbeslut från 1962 om att bland annat Dalby, Genarps, Södra Sandbys och Veberöds kommuner, successivt fram till 1974, skulle inkorporeras i Lunds kommun.<sup>109</sup> Invånarna i dessa kommuner skulle sannolikt ha ett intresse i att kunna ta sig in till Lunds centrum med bil och därmed troligen stödja genombrottsplanerna. En mobilisering av dåvarande Lund mot genombrottet var alltså aktuell för opinionen.<sup>110</sup>

### 3.1.3 Utredningsmaterialet offentliggörs

Sekretessen upphävdes den 8 maj 1968 efter en lång process där socialdemokraterna under ett års tid begärt öppenhet i frågan.<sup>111</sup> Åsikterna om graden av offentlighet gick isär. Socialdemokraterna hade bland annat vid två tillfällen under 1967, maj och juni, yrkat på offentliggörande hos generalplanekommittén, vilket avslogs båda gångerna. Från majoritetens sida hävdades å andra sidan att insyn i frågan, för fullmäktiges ledamöter, varit möjlig under hela arbetet.<sup>112</sup> Byggnadsnämnden ansåg frågan vara så svår att allmänheten inte borde hållas utanför. Samtidigt menade man att det var olämpligt att offentliggöra utredningen för allmänheten före den var färdig och innan stadens beslutsfattare fått möjlighet att ta ställning i frågan. Detta kritiserades av socialdemokraterna som menade att planerna då skulle bli för långt skridna och ge en läsning till genomförande.<sup>113</sup>

<sup>106</sup> Intervju med Agne Gustafsson, 2004-11-22

<sup>107</sup> Lunds stadsfullmäktiges protokoll: 1969 bil 80 Motion om uppdrag åt drätselkammaren att föranstalta om en snabbutredning av trafikfrågornas lösning i och kring stadskärnan m.m.

<sup>108</sup> Drätselkammarens ordförande Hans Ingemanson angående socialdemokraternas motion om ny utredning i och kring stadskärnan. Ur filmen ”Slaget om Lund”.

<sup>109</sup> Gustafsson, ”Den stora kommunsammansläggningen. Bakgrund och effekter”, Lund under expansion, 1990

<sup>110</sup> Intervju med Agne Gustafsson, 2004-11-22

<sup>111</sup> Oredsson, ”Genombrottet i Lund”, Vid pass 8000 rutor – en festskrift till Gunnar Sandin, 1990b

<sup>112</sup> Lunds stadsfullmäktiges protokoll: 1969 § 139 Angående motion om uppdrag åt drätselkammaren att föranstalta en snabbutredning av trafikfrågornas lösning i och kring stadskärnan.

<sup>113</sup> Ur filmen ”Slaget om Lund”

Som ett steg i offentliggörandet genomfördes en utställning i Lunds stadshall om de tre alternativdragningarna. Utredningsmannen Stig Nordqvist hade innan dess även haft föredragningar för drätselkammaren, byggnadsnämnden och generalplanekommittén.<sup>114</sup> Utställningen och dessa föredragningar skulle komma att ha stor betydelse för diskussionen om genombrottet då även allmänheten fick full insyn i frågan.

Intressant i sammanhanget var att VBB:s utredning om de tre alternativdragningarna gjordes på uppdrag av byggnadsnämnden, det vill säga samma instans som samtidigt lämnade socialdemokraternas förslag om ny utredning obehandlad. Motivet till utredningen var, enligt byggnadsnämndens dåvarande ordförande Per-Håkan Ohlsson, att man liksom vid avslaget av motionen inte hade tagit något beslut om ledens faktiska genomförande. Utredningen var därför relevant i fråga om att komma vidare i lösningen och belysa konsekvenserna av trafikproblemen i Lunds stadskärna.<sup>115</sup>

#### *3.1.4 Folkpartiet vänder*

I samband med att utredningsmaterialet offentliggjordes och den allmänna debatten kom igång började stadsfullmäktiges folkpartister vackla i sakfrågan. Folkpartiet formerade tillsammans med centerpartiet vid denna tid Mittensamverkan, en gruppering med sju ledamöter, fyra respektive tre. I maj 1968 beslöt folkpartiet att stödja socialdemokraternas linje och på hösten samma år slöts en överenskommelse mellan representanter båda partierna, Lennart Pettersson, Nils Gustavsson och Agne Gustafsson för socialdemokraterna samt K A Levin, Greta Kruse och Gunnar Andrén från folkpartiet.

Den fjärde folkpartisten i stadsfullmäktige var Olof Wellmark, partiets ledande profil som även satt i drätselkammaren och generalplanekommittén.<sup>116</sup> Wellmark var positiv till centrumleden och detta medförde en splittring inom partiet. Han följde dock sina partikamrater genom att i drätselkammaren rösta för att motionen skulle återkallas från byggnadsnämnden, vilket även gjordes.<sup>117</sup>

#### *3.1.5 Planerna stoppas*

Den 16 december 1968 beslöt alltså drätselkammaren, med Wellmarks hjälp, att återkalla motionen från byggnadsnämnden och i april året efter skrev de socialdemokratiska och folkpartistiska ledamöterna i drätselkammaren den motion till stadsfullmäktige som skulle komma att antas och därmed stoppa planerna på en centrumled.<sup>118</sup>

Att motionen skulle bifallas av stadsfullmäktige var ingen självklarhet. När motionen skulle behandlas, den 29 maj 1969, var en stor del av fullmäktiges ledamöter frånvarande, och vid denna tid fanns inga suppleanter som kunde ersätta.<sup>119</sup> Mandatfördelningen i fullmäktige var 19 för Samling i Lund, sju för Mittensamverkan (varav tre för centerpartister och fyra folkpartister) samt 24 för socialdemokraterna. Den traditionella borgerliga majoriteten var

---

<sup>114</sup> Intervju med Agne Gustafsson, 2004-11-22

<sup>115</sup> Intervju med Per-Håkan Ohlsson, 2004-12-09

<sup>116</sup> Oredsson, "Genombrottet i Lund", Vid pass 8000 rutor – en festskrift till Gunnar Sandin, 1990b

<sup>117</sup> Intervju med Agne Gustafsson, 2004-11-22

<sup>118</sup> Lunds stadsfullmäktiges protokoll: 1969 bil 80 Motion om uppdrag åt drätselkammaren att föranställa om en snabbutredning av trafikfrågornas lösning i och kring stadskärnan m.m.

<sup>119</sup> Intervju med Agne Gustafsson, 2004-11-22

alltså 26 mandat mot 24.<sup>120</sup> Folkpartiet och socialdemokraterna skulle tillsammans kunna mobilisera 28 röster mot 22. Ledamöterna förväntades rösta efter partitillhörighet, men på grund av frånvarande ledamöter och viss oenighet inom folkpartiet var utgången oviss. Resultatet blev 24 mandat mot 20 till opinionens fördel, och därmed bifölls motionen.<sup>121</sup>

### 3.2 Vad ledde fram till beslutet?

Åsikterna om genombrottets vara eller icke vara gled, som ovan beskrivits, isär. Nedan beskrivs faktorer och händelser som verkar ha inverkat på beslutsfattandet kring södra centrumleden.

#### 3.2.1 Ledens bredd och omfattning

En viktig fråga i sammanhanget var den om den planerade ledens bredd och omfattning. Det principbeslut som fattades 1958 handlade om en parallell avlastningsgata för att skydda gatumiljön på Östra och Västra Mårtensgatorna samt Mårtenstorget. Denna gatas dragning nådde ursprungligen endast fram till Stora Södergatan och dess funktion var, som sagts, huvudsakligen att avlasta.<sup>122</sup> I samband med att diskussionerna om leden kom igång på allvar växte även ledens bredd. Trafikingenjörernas prognoser förutspådde en fortsatt kraftig utveckling av antalet bilar i staden och ledens dimensioner anpassades härefter.<sup>123</sup>

Den omfattande bredden har angivits som en viktig bidragande anledning till att motståndet mot centrumleden växte. I och med sekretessen fram till offentliggörandet i samband med utställningen 68 hävdas det att någon eller några fullmäktigeledamöter först vid denna tidpunkt skulle ha insett ledens omfattning och funnit denna chockerande.<sup>124</sup>

***”Är det klart att man i alla de här alternativen ska ha denna leden till uteslutande biltrafik, och inte cykel- och gångtrafik till någon del? Då blir det som en motorväg genom stan... Det har jag inte trott förrän nu.”***<sup>125</sup>

Bredden användes i alla fall som ett effektivt argument i debatten och opinionen slog hårt på de höga hastigheter som sannolikt skulle följa en trafikled med dessa dimensioner. Även den borgerliga sidan använde sig av dimensionerna i sin argumentation. Intressant var hur de båda blocken använde sig av exakt samma mått, de som fanns i VBB:s utredning, se fig 2.5, men hur de anpassade dessa till debatten. Opinionsen utnyttjade, vilket nämnts ovan, hela ledens bredd medan de borgerliga förde resonemang om delmått och koncentrerade sin framställning på de hårdgjorda ytorna, vilket i debatten kunde ge ett smalare intryck.<sup>126</sup>

---

<sup>120</sup> Oredsson, ”De politiska partierna och kommunalpolitiken”, Lund under expansion, 1990a

<sup>121</sup> Intervju med Agne Gustafsson, 2004-11-22

<sup>122</sup> Intervju med Bertil Hjort, 2004-11-24

<sup>123</sup> Davidson, ”Slaget om Lund”, Resor i Tiden, 1997

<sup>124</sup> Lunds stadsfullmäktiges protokoll: 1969 § 139 Angående motion om uppdrag åt drätselkammaren att föranställa en snabbutredning av trafikfrågornas lösning i och kring stadskärnan.

<sup>125</sup> Drätselkammarens ordförande Hans Ingemanson då arkitekt Hans Asplund redovisar alternativ A för generalplanekommittén. Ur filmen ”Slaget om Lund”

<sup>126</sup> Lunds stadsfullmäktiges protokoll: 1969 § 139 Angående motion om uppdrag åt drätselkammaren att föranställa en snabbutredning av trafikfrågornas lösning i och kring stadskärnan.

### 3.2.2 Trafikplanerarnas roll

Efter andra världskriget hade bilismens framväxt präglat trafikplaneringen. En allmän uppfattning bland politiker och tjänstemän var att bilen kommit för att stanna och att staden skulle planeras därefter, så även i fallet Lund. Centrumledens dimensioner drevs som sagts upp av storslagna prognoser vilka med facit i hand hjälpte till att stjalpa planerna.<sup>127</sup>

Utställningen i Lunds Stadshall i september 1968 har framförts som bidragande till att debatten satte igång på allvar. Sekretessen var vid det här tillfället hävd och allt material var därmed offentligt.<sup>128</sup> I VBB:s utredning hade Stig Nordqvist gjort en ansats till att kvantifiera konsekvenserna av respektive alternativdragning genom att poängsätta ingående delar med hjälp av en viktad skala, se figur 3.1. Nordqvist redovisade dessa värden tillsammans med figurer på utställningen, något som upplevdes som misslyckat.<sup>129</sup> Framställningen och värdena var svårbegripliga för åhörarna och i kombination med de dimensioner leden antagit blev följderna att utställningen, som skulle visa förträffligheten i de tre alternativdragningarna, snarare stärkte opinionen.

Trafikingenjör Torsten Davidson har under årens lopp ställt sig frågan om det var planerarnas yrkeshederlighet som stoppade genombrottet. Vad skulle ha hänt om trafikingenjörerna inte låtit leden anta den skala som den gjorde, inte prognostiserat bilinnehavet till 480 bilar/1000 innevånare år 1985 och 550 år 2000 samt inte redovisat konsekvenserna av leden fullt så detaljerat som i Nordqvists poängtabell.<sup>130</sup>

S. Olof Gunnarsson och Johnny Korner skriver i "Trafikplanering – förutsättningar och principer", till trafikplanerarnas försvar, att planerarna ofta har att arbeta utifrån givna villkor och redan fattade beslut och att bland annat dessa faktorer kan leda till kritiserade resultat.<sup>131</sup>

---

<sup>127</sup> Davidson, "Slaget om Lund", Resor i Tiden, 1997

<sup>128</sup> Intervju med Sverker Oredsson, 2004-11-29

<sup>129</sup> Intervju med Agne Gustafsson, 2004-11-22

<sup>130</sup> Davidson, "Slaget om Lund", Resor i Tiden, 1997

<sup>131</sup> Gunnarsson & Korner, Trafikplanering – förutsättningar och principer, 1975



Huvudaspekt	max poäng	Delaspekt	max poäng	A l t e r n a t i v		
				A	B	C
Tillgänglighet	20	Körtid till och förbi stadskärnan	10	100 10	50 5	0 0
		Möjlighet till inre förbindelse	5	0 0	100 5	100 5
		Orientering till stadskärnan	5	80 4	100 5	0 0
Säkerhet	20	På Södra Centrumleden	10	80 8	100 10	50 5
		På övriga gator	10	100 10	90 9	50 5
Immissioner	15	Kring Södra Centrumleden	8	100 8	90 7,2	50 4
		Kring övriga gator	7	100 7	90 6,3	50 3,5
Fattbarhet	20	Ledens sträckning i förhållande till stadsstruktur	10	50 5	100 10	50 5
		Ledens samspel med omgivningen	5	60 3	100 5	100 5
		Ledens geometriska egenskaper	5	80 4	100 5	80 4
Ingrepp i stadsparken	10	—	10	100 10	90 9	0 0
Stadsbyggnadshistorisk synpunkt	15	—	15	30 4,5	80 12	100 15
Summa	100		100	73,5	88,5	51,5

**Figur 3.1 Prof. Nordqvists viktade skala över alternativdragingarnas konsekvenser.<sup>132</sup>**

### 3.2.3 Beslutsfattarnas roll

Torsten Davidson framhåller även drätselkammarens ordförande Hans Ingemansons vidsynthet som en viktig inverkan faktor. Ingemanson avfärdade genast det första utkastet till alternativ B, men visade sig senare vara öppen för förslag, se kap 2.2.1.<sup>133</sup>

<sup>132</sup> VBB, Södra Centrumleden, 1968

Värt att nämna att samtida med utredningen om genombrottsleden var ett betänkande från en inventering av stadens bebyggelse, kallad Lunds stadsbild. Synsätten i planerna om genombrottet och i Lunds stadsbild var totalt skilda från varandra i fråga om stadsbyggnad och kulturmiljö där Lunds stadsbild förordade antikvariska värden framför de rådande trafikplaneringsidéerna. Intressant är att flera personer var inblandade i båda utredningarna samtidigt, däribland drätselkammarordföranden Ingemanson som även var ordförande i inventeringskommittén.<sup>134</sup>

### 3.2.4 *Lojalitet*

I sammanhanget kan det även vara intressant att diskutera vilken roll politikernas och tjänstemännens lojalitet, eller brist på lojalitet, gentemot partilinjen respektive planeringsidealen spelat.

Fullmäktigeledamoten och sedermera kommunstyrelsens ordförande Sverker Oredsson var under genombrottsdiskussionerna positiv till planerna, men ändrade uppfattning i frågan. Anledningen till den ursprungliga inställningen menar Oredsson var lojalitet mot den rådande planeringen. Han kom in i fullmäktige 1967 mitt under pågående diskussion och antog att det fanns förnuft bakom den planering som förts sedan lång tid tillbaka och att detta projekt skulle genomföras som en naturlig följd av denna.<sup>135</sup>

Folkpartiets fullmäktigeledamöter verkade ha frångått ovanstående lojalitet gentemot dels partilinjen och dels borgerligheten. Wellmark var, förutom vid drätselkammarbeslutet om att återkalla socialdemokraternas motion, lojal mot borgerligheten men illojal mot partilinjen. De övriga ledamöterna var tvärtom.

Tjänstemännen verkade ha varit lojala gentemot de rådande planeringsidealen och mot prognoserna för bilismens och Lunds tillväxt. Uppdraget i centrumledsutredningen var att föreslå alternativ för de olika dragningarna och riktlinjerna för dessa drogs upp av beslutsfattarna. Agne Gustafsson menar att det senare var ett seriöst problem, då tjänstemännen inte deltog i debatten.<sup>136</sup>

### 3.2.5 *Avsaknad av stark majoritet*

Efter att ha varit socialdemokratiskt styrt fick Lund 1954 borgerlig majoritet i stadsfullmäktige med 22 mandat mot 20. Oavsett resultat i riksdagsvalen bestod denna politiska situation i Lund under många år. Mandatskillnaden mellan blocken var genomgående liten.<sup>137</sup>

I flertalet städer runt om i Sverige planerades och genomfördes, under denna period, liknande trafik- och stadsbyggnadslösningar. Detta var talande för städer med stark

---

<sup>133</sup> Davidson, "Slaget om Lund", Resor i Tiden, 1997

<sup>134</sup> Larsson, "Relationer mellan natur och kultur i Lunds Stadsplanering 1950-2000 – del IV Bevarande och förnyelse i stads kärnan", 2003

<sup>135</sup> Intervju med Sverker Oredsson, 2004-11-29

<sup>136</sup> Intervju med Agne Gustafsson, 2004-11-22

<sup>137</sup> Oredsson, "De politiska partierna och kommunalpolitiken", Lund under expansion, 1990a

socialdemokratisk ledning där besluten togs och genomfördes, utan större möjlighet för opinionen att motverka. Bland dessa städer återfinns Västerås, Borås och Uppsala.<sup>138</sup>

I Lund saknades denna enpartimajoritetssituation. De borgerliga partierna var i koalition med varandra och i genombrottsbeslutet bröts bevisligen detta blocksamarbete. Det saknades alltså stabil grund för rena majoritetsbeslut.

### 3.2.6 Röstningsförfarandet

En intressant person i sammanhanget var folkpartiets K A Levin. Levin hade varit delaktig i att, i början av 60-talet, stoppa ett fall med stora likheter med södra centrumleden. Då gällde det Lunds Folkpark och frågan om att staden skulle sälja denna till Riksbyggen. Även vid detta tillfälle var det en borgerlig majoritet i fullmäktige och de var för en försäljning. Miljöfrågan var liknande den som skulle uppstå vid genombrottsdiskussionerna då parken skulle exploateras för bostäder och därmed göra stora ingrepp i stadsbilden på Väster. Även den partipolitiska utvecklingen var liknande då det var ett antal folkpartister som hjälpte socialdemokraterna till majoritet och därmed tillsammans kunde häva köpet.

Vid voteringar röstar i allmänhet kommunalråden först, och kan därmed visa partilinjen. I Lunds fullmäktige sitter ledamöterna i åldersordning och röstningen sker även därefter. Vid oväntade frågor där ledamöterna inte hinner ha överläggningar är det därmed upp till den yngste att rösta först. K A Levin var vid detta tillfälle yngst och vände för opinionen, vilket han ett knappt decennium senare skulle upprepa i frågan om södra centrumleden.<sup>139</sup>

### 3.2.7 Media

Sekretessen förde med sig att det inledningsvis inte blev så mycket diskussion om genombrottsplanerna, varken i media eller i samhället i stort. Man hade vid denna tid ingen oberoende press. Tidningarna refererade fullmäktiges möten en gång i månaden, men dessa referat var ofta vinklade, Arbetets åt vänster och Sydsvenska Dagbladets åt höger. Det bedrevs inte heller någon form av uppsökande journalistik, utan större delen av upplysningarna om genombrottsutredningen skedde via insändare. Intresset för det gamla Lund var dock stort och det var inga problem att få insändarna publicerade.<sup>140</sup>

Diskussionerna om södra centrumleden blev en riksangelägenhet då filmaren Lennart Olson under en längre tid dokumenterade händelseförloppet. Filmen om genombrottet, kallad "Slaget om Lund", visades i TV den 16 februari 1969 tillsammans med en musikal av elever från Teaterhögskolan i Malmö, "Genombrottet".<sup>141</sup>

Olson hade åkt till Lund för att förbereda en film om staden, men vad den skulle handla om var då inte fastställt. Efter att ha närvarat på ett opinionsmöte om Lundatrafiken, bestämde sig Olson för att filmen skulle handla om det förestående gatugenombrottet.<sup>142</sup>

---

<sup>138</sup> Davidson, "Slaget om Lund", Resor i Tiden, 1997

<sup>139</sup> Intervju med Agne Gustafsson, 2004-11-22

<sup>140</sup> Intervju med Agne Gustafsson, 2004-11-22

<sup>141</sup> Oredsson, "Genombrottet i Lund", Vid pass 8000 rutor – en festskrift till Gunnar Sandin, 1990b

<sup>142</sup> Intervju med Agne Gustafsson, 2004-11-22

Lennart Olson släpptes alltså in i möteslokalerna, under tiden utredningen fortfarande var sekretessbelagd. Enligt byggnadsnämndens ordförande Per-Håkan Ohlsson var detta bland annat för att just dokumentera situationen då man förväntade sig en upptrappning av diskussionerna.<sup>143</sup>

### 3.3 Trafik- och miljökommittén

När planerna på Södra Centrumleden stoppades tillsattes alltså trafik- och miljökommittén med uppdrag att göra en ny förutsättningslös utredning om trafik- och miljöfrågorna i centrum. Kommitténs bildande blev dock föremål för diskussion.

Värt att nämna i sammanhanget är att båda parter var ense om att tillsätta en parlamentarisk kommitté för att utreda trafik- och miljöfrågor i stadskärnan med omnejd. Skillnaden låg i huruvida man skulle förkasta alternativ A och B i VBBs utredning. De borgerliga ville behålla dessa alternativ i den nya utredningen och opinionen ville i stort sett börja om.<sup>144</sup>

#### 3.3.1 Kommittén – ett politiskt övertramp?

Trafik- och miljökommittén tillsattes, enligt dess förespråkare, för att verka i samförstånd med byggnadsnämnden och för att skapa en bättre lösning för centrum än den som föreslagits i VBB:s utredning.<sup>145</sup>

VBB:s utredning var beställd av byggnadsnämnden och skulle enligt denna inte betraktas som något definitivt, utan som ett inlägg i debatten. Enligt byggnadsnämndens ordförande Per-Håkan Ohlsson kunde tillsättandet av trafik- och miljökommittén betraktas som något av ett politiskt övertramp. Byggnadsnämnden hade utrednings- och myndighetsansvar och trafik- och miljökommittén var stadsfullmäktiges möjlighet att kringgå nämnden för att göra en ny, oberoende utredning. Byggnadsnämnden hade emellertid fortfarande laglig rätt att utreda frågorna kring centrum och i slutändan skulle kommitténs utredning presenteras för byggnadsnämnden.<sup>146</sup>

Från den borgerliga sidan sågs det som en risk att byggnadsnämndens befogenheter skulle undermineras genom tillsättandet av en kommitté. Ohlsson och byggnadsnämnden menade dock, då det begav sig, att en motsättning mot bildandet av en kommitté skulle kunna låsa den fortsatta stadsplaneringen, varför diskussionen inte fortsatte. Beslutet den 29 maj kom inte att handla om kommitténs existens, utan om dess underlag i det fortsatta arbetet, huruvida alternativ A och B skulle behållas som förutsättningar.<sup>147</sup>

---

<sup>143</sup> Intervju med Per-Håkan Ohlsson, 2004-12-09

<sup>144</sup> Lunds stadsfullmäktiges protokoll: 1969 bil 80 Motion om uppdrag åt drätselkammaren att föranställa om en snabbutredning av trafikfrågornas lösning i och kring stadskärnan m.m.

<sup>145</sup> Lunds stadsfullmäktiges protokoll: 1969 § 139 Angående motion om uppdrag åt drätselkammaren att föranställa en snabbutredning av trafikfrågornas lösning i och kring stadskärnan.

<sup>146</sup> Intervju med Per-Håkan Ohlsson, 2004-12-09

<sup>147</sup> Lunds stadsfullmäktiges protokoll: 1969 § 139 Angående motion om uppdrag åt drätselkammaren att föranställa en snabbutredning av trafikfrågornas lösning i och kring stadskärnan.

## 3.4 Läset – avstängning vid Stortorget

### 3.4.1 *Beslut i trafiknämnden*

Vid tiden då läset vid Stortorget infördes fattades alla beslut angående trafikregleringar i Lund i trafiknämnden. Detta skiljde sig från andra planärenden där det var staden som hade planmonopol. Trafiknämnden var en halvpolisiär myndighet bestående av tre personer, varav två var kommunala politiska ledamöter. Lunds polismästare var ordförande och hade vetorätt.

Trafiknämnden behandlade vanligtvis mindre regleringar som enkelriktningar och parkeringsförbud. Läset vid Stortorget var en mycket omfattande reglering och trafiknämnden garderade sig genom att införa det under en försöksperiod.

### 3.4.2 *Uppluckring av 1971 års reglering*

Beslutsfattandet blev en bidragande anledning till varför regleringen 1971 efterhand blev svåröverblickbar och uppluckrad. Förslag på förändringar kom ofta via egna initiativ eller från tjänstemän eller andra medborgare. Besluten fattades efterhand vilket ledde till att det försök till helhetslösning som läset innebar försvann.<sup>148</sup>

## 3.5 Centrumutredningen

### 3.5.1 *Nya aktörer i kommunalpolitiken*

Sedan början av 1970-talet hade det hänt en del inom Lunds partipolitik då två nya partier etablerat sig, vänsterpartiet kommunisterna och miljöpartiet. Dessa partier var debattlystna och bland annat mycket aktiva inom trafikpolitiken. Vänsterpartiet kommunisterna fick i kommunalvalet 1973 fyra mandat och miljöpartiet fick lika många i kommunalvalet 1982.<sup>149</sup>

Vid kommunsammanläggningen 1974 blev antalet tjänstemän, ärenden och problem i Lunds kommun, av naturliga skäl mycket större, men antalet förtroendevalda minskade totalt sett. Agne Gustafsson skriver i "Lund under expansion" att detta bidrog till att det politiska klimatet förändrades.

Vänsterpartiet kommunisterna fick fyra mandat i kommunalvalet 1973 men partiet var inte representerat i nämnderna utan endast i fullmäktige. Fullmäktige blev därför vänsterpartiets arena och följderna blev långa debatter och många voteringar. Detta tillsammans med den ökade volymen ärenden och nya ansikten bland de förtroendevalda ledde till en svårhanterlig situation i fullmäktige och de partipolitiska ställningarna stärktes som en motreaktion.<sup>150</sup>

Större delen av de motioner som kom in om Lunds trafik efter läset och fram till Centrumutredningen kan härledas till vänsterpartiet kommunisterna. Majoriteten av dessa avslogs dock.

---

<sup>148</sup> Intervju med Ulf Nordqvist, 2004-12-14

<sup>149</sup> Oredsson, "De politiska partierna och kommunalpolitiken", Lund under expansion, 1990a

<sup>150</sup> Gustafsson, "Den stora kommunsammanläggningen: bakgrund och effekter", Lund under expansion, 1990

Miljöpartiet kom, som nämnts, in i kommunfullmäktige med fyra mandat 1982. Partiet hade en vägmästarroll, men ställde sig utanför blockpolitiken vilket ledde till att det borgerliga blocket vid val av kommunstyrelsens ordförande fick en knapp majoritet med 31 mandat mot vänsterblockets 30. Kommunstyrelsens ordförande tillsattes därför av de borgerliga vilket kom att leda till att Lund blev mycket svårstyrt eftersom det inte var borgerlig majoritet i fullmäktige. Socialdemokraterna, vänsterpartiet kommunisterna och miljöpartiet röstade ofta tillsammans ner de borgerligas förslag.<sup>151</sup>

### **3.5.2 Avslag på motioner**

Kapitel 2.6.2 "Motioner om stadskärnan" ovan visar att, benägenheten från motionskribenter, att göra förändringar i stadskärnan var stor. Största delen av motionerna avlogs eller bordlades dock med hänvisningar till bland annat befintliga planer eller ekonomiska brister.

1982 lämnade vänsterpartiet kommunisterna in en motion angående trafikreglering av stadskärnan. I denna föreslogs en översyn av trafikfrågorna i innerstaden med bland annat en vidareutveckling av det rådande genomfartsförbudet med kraftig begränsning av biltrafiken som följd. Motionskribenterna ansåg inte 1971 års regleringar vara tillräckliga då, efter uppluckringar i systemet, genomfartstrafik med bil var möjlig och fanns i för stor utsträckning. En helhetssyn i planeringen efterfrågades tillsammans med betydande medborgarinflytande.

I remissyttrande från tjänstemannahåll hänvisades det dels till att det fanns befintliga planer med liknande mål som man kontinuerligt arbetade efter och dels till faktum att maximal begränsning av biltrafiken hade uppnåtts genom 1971 års regleringar. Ytterligare begränsning spåddes medföra negativa konsekvenser för handeln i stadskärnan.<sup>152</sup>

1971 års regleringar användes fler gånger som motargument i remisserna och besluten till de inkomna motionerna. Motionen om Mårtenstorgets utformning avlogs bland annat med hänvisning till att liknande förslag upprättats 1971.<sup>153</sup> Liknande argument fanns mot motionen om främjande av cykeltrafiken där det hänvisades till fastställda cykelledsplaner.<sup>154</sup>

Sammantaget kan man alltså säga att det återkommande fanns förslag på förändringar och det fanns i många fall planer på dessa förändringar, men de åtgärder som genomfördes var fragmentariska. Denna avsaknad på helhet kom att bli startskottet för Centrumutredningen.

### **3.5.3 Beslut om utredning**

Enligt kommunstyrelsens dåvarande ordförande, Gun Hellsvik, var beslutet om att ta ett helhetsgrepp på trafikfrågorna i Lunds centrum ett resultat av att debatten kring trafik- och

---

<sup>151</sup> Oredsson, "De politiska partierna och kommunalpolitiken", Lund under expansion, 1990a

<sup>152</sup> Lunds kommunfullmäktiges protokoll: 1982 § 280 Motion om trafikreglering av stadskärnan.

<sup>153</sup> Lunds kommunfullmäktiges protokoll: 1979 bil 189 Motion om Mårtenstorgets utformning.

<sup>154</sup> Lunds kommunfullmäktiges protokoll: 1982 § 179 Motion om åtgärder för att främja cykeltrafiken inom kommunen

miljöfrågorna hade stagnerat. Som ovan nämnts hade ett antal förslag kring centrumfrågorna utarbetats genom åren, men utan att antingen vinna gehör bland inblandade beslutsfattare eller vara praktiskt genomförbara. Resultatet blev att man, för att rensa planeringsförutsättningarna, skulle låta någon utomstående angripa frågan.<sup>155</sup> Kommunstyrelsen beslöt därför att öppna frågan för anbud och låta ett antal konsultföretag inkomma med idéskisser om utformningen av centrum.<sup>156</sup>

#### **3.5.4 Beslut om genomförande**

Centrumutredningen präglades dels av att den var mycket komplex med helheten i fokus och dels av att den hade en omfattande förankring genom kontinuerlig information och regelbundna samråd med både politiker, tjänstemän, handelsfolk samt intressegrupper och relevanta organisationer.<sup>157</sup> Enligt Ove Krafft i doktorsavhandlingen "Trafiksaneringarnas inverkan på detaljhandeln" är det senare ett viktigt strategiskt grepp för att etablera förtroende och säkerhet hos de berörda parterna.<sup>158</sup> Erfarenheterna från Centrumutredningen visade även att det var viktigt att betona vilken roll projektet hade i helhetsperspektivet.<sup>159</sup>

Tack vare den väl förankrade utredningen antogs förslaget "gågator" i princip i sin helhet. Beslutsfattarna hade varit involverade i utredningen under arbetets gång och hade vid färdigställandet inte mycket att opponera mot.<sup>160</sup>

### 3.6 LundaMaTs

Under 90-talet blev man uppmärksam på att de globala miljöproblemen även var en lokal angelägenhet. Detta tillsammans med den, under ett antal decennier, framväxande miljömedvetenheten i stadsplaneringen medförde en inställning bland politiker och tjänstemän i Lund att, utöver det befintliga arbetet med Agenda-21, arbeta för ett miljöanpassat och hållbart transportsystem.

#### **3.6.1 Stark förankring**

Lunds politiker har och har länge haft ett stort intresse för miljöfrågor. Tankarna på en satsning på ett hållbart transportsystem väcktes ursprungligen från vänsterhåll, men relativt snart blev även högersidan anhängare av tankegångarna. Detta enade ställningstagande har angivits som bidragande anledning till varför arbetet med LundaMaTs blev framgångsrikt.

Liksom Centrumutredningen präglades arbetet med LundaMaTs redan i ett tidigt skede av regelbundna samråd med berörda och intresserade personer och organisationer. LundaMaTs-utredningen hade bland annat en politisk styrgrupp som låg på

---

<sup>155</sup> Arbetet, "Så ska trafikelandet minskas i centrum", Gunnar Ljungman, 1985-11-09

<sup>156</sup> Sydsvenska Dagbladet, "Utredning om Lunds centrum", 1984-07-12

<sup>157</sup> Intervju med Sven-Allan Bjerkemo, 2004-11-11

<sup>158</sup> Krafft, Trafiksaneringarnas inverkan på detaljhandeln, 1980

<sup>159</sup> Nordisk Ministerråd, Begränsning av biltrafik i medelstora nordiska städer, 1994

<sup>160</sup> Intervju med Sven-Allan Bjerkemo, 2004-11-11

kommunstyrelsenivå och man hade arbetsgrupper där politiker var involverade. Regelbundna möten där idéer förankrades ingick i ett stegvis arbete till beslut.<sup>161</sup>

Ovanstående faktorer var starkt bidragande till att det i slutändan, i kommunfullmäktige, blev konsensusbeslut kring LundaMaTs och att man utifrån det direkt kunde sätta igång arbetet på heltid.<sup>162</sup> Arbetsättet har beskrivits som kännetecknat av en strävan mot konsensus, kommunikation och samarbete, vilket medfört en positiv inställning och strävan mot ytterligare arbete med hållbara transporter.<sup>163</sup>

### **3.6.2 Rätt tid och rätt plats**

LundaMaTs hade kunnat bli en hyllvärmare om inte rätt omständigheter infunnit sig. Projektet fick pengar genom lokalt investeringsprogram och andra statliga bidrag, men hade inte Lunds kommun gjort de kompletterande investeringar som krävdes hade de ekonomiska förutsättningarna varit otillräckliga. 300 miljoner fördelade över sex år innebar att kommunen gavs möjlighet att göra stora förändringar på kort tid, något som kan ha inspirerat till handling.<sup>164</sup>

### **3.6.3 Lunds karaktär**

Ytterligare en föreslagen anledning till LundaMaTs genomslagskraft är Lunds karaktär och stadens invånare. Lund är en universitetsstad och har en stor andel välutbildade invånare som tillskrivits en större miljömedvetenhet än den svenska medborgaren i allmänhet. Detta förhållande borde även återspeglas bland stadens politiker och tjänstemän. Relevanta institutioner vid universitetet bidrar även till stor vetenskaplig expertis inom nära räckhåll.<sup>165</sup>

## **3.7 Sammanfattande kommentarer**

I genombrottsdiskussionens spår följde många förändringar som gav nya förutsättningar för den kommande planeringen. Bland annat blev det medeltida gatunätet i stadskärnan sakrosankt, vilket innebar, och fortfarande innebär, att det inte får förändras. Detta har medfört en klar begränsning för kommande planering.

Insynen i stadsplaneärenden blev större och inte enbart avsedd för berörda beslutsfattare och tjänstemän. Fullmäktigeledamoten Sverker Oredsson menar att diskussionerna om genombrottet sannolikt varit bidragande till en ökad öppenhet i stadsplanefrågor.<sup>166</sup> Allmänheten blev en viktig aktör i processen och en förutsättning för en väl förankrad diskussion.<sup>167</sup> I genombrottsutredningen hävdades att allmänheten inte skulle släppas in i

---

<sup>161</sup> Jahn Hansen, Local Transport Policy and Planning – The capacity to deal with environmental issues, 2001

<sup>162</sup> Intervju med Håkan Lockby, 2004-12-06

<sup>163</sup> Jahn Hansen, Local Transport Policy and Planning – The capacity to deal with environmental issues, 2001

<sup>164</sup> Intervju med Håkan Lockby, 2004-12-06

<sup>165</sup> Jahn Hansen, Local Transport Policy and Planning – The capacity to deal with environmental issues, 2001

<sup>166</sup> Oredsson, "Genombrottet i Lund", Vid pass 8000 rutor – en festskrift till Gunnar Sandin, 1990b

<sup>167</sup> Larsson, "Relationer mellan natur och kultur i Lunds Stadsplanering 1950-2000 – del IV Bevarande och förnyelse i stadskärnan", 2003



diskussionerna förrän beslutsfattarna fått full insyn och kunnat bilda sig en uppfattning. Arbetet med läset innebar en utsedd utredningsman som arbetade i samråd med en politisk kommitté. Centrumutredningen tog helhetsgrepp, inte bara på trafikfrågorna, utan även på förankringen bland såväl beslutsfattare, tjänstemän, intresseorganisationer som allmänhet. Detta arbetssätt har därefter följts upp och fördjupats i arbetet med LundaMaTs.

Agne Gustafsson menar att striden om gatugenombrottet även kom att leda till en viktig förändring beträffande den kommunala demokratin. 1968 tillsattes, på socialdemokratiskt initiativ, en utredning med syfte att stärka den kommunala demokratin och belysa brister i den kommunala beslutsprocessen. Motionen tryckte på att de politiskt förtroendevalda skulle handla under ansvar från sina väljare och inte från intressegrupper. Samtidigt lyftes vikten av dialog mellan väljare och politisk representant fram.<sup>168</sup> Följden av utredningen blev bland annat att antalet ledamöter och suppleanter i nämnderna utökades tillsammans med en rekommendation att suppleanterna skulle kallas till samtliga möten. Dessutom beslutade man att en motion skulle behandlas inom fem månader.<sup>169</sup>

---

<sup>168</sup> Gustafsson, Försvar för folkstyret, 1970

<sup>169</sup> Oredsson, "De politiska partierna och kommunalpolitiken", Lund under expansion, 1990a

## 4 Förhärskande trafikplaneringsidéer

Allt sedan bilismens genombrott har trafik- och stadsplaneringen präglats av detta fordon, oavsett om inställningen varit att planera med, mot eller till och med trots bilen. Nedan följer en ansats till att försöka spåra samband mellan den trafikplanering som skett i Lund och de planeringsprinciper eller inspirationskällor som för ifrågavarande tid varit förhärskande. Det är viktigt att hålla i minnet att sambanden inte nödvändigtvis är kausala, utan till och med kan vara tillfälligheter. Syftet är snarare att försöka kartlägga tendenser och eventuella källor till influenser, oavsett om de varit medvetna eller omedvetna för planerarna eller beslutsfattarna i fråga.

Årtalen i rubrikerna syftar på de decennier då trafikplaner eller –regleringar gjordes i Lund, inte nödvändigtvis på de tidpunkter då planeringsprinciperna etablerades.

### 4.1 1960-talet

I Kungliga Byggnadsstyrelsens Anvisningar till byggnadsstadgan stod 1960 att läsa att:

***”En bebyggelseplanering som icke beaktade det ökade kravet på utrymme för såväl den rörliga trafiken som de stillastående fordonen, skulle sannolikt mycket snart komma att resultera i betydande felinvesteringar och illa fungerande samhällen.”*<sup>170</sup>**

I Lund skedde en kraftig befolkningstillväxt under slutet av 1950-talet och början av 60-talet. Det beräknades att denna trend skulle fortsätta och att staden skulle ha 85 000 invånare 1985 och 100 000 invånare år 2000. Motsvarande prognossiffror för bilinnehav var 480 respektive 550 bilar/1000 invånare 1985 och 2000, att jämföra med 214 bilar/1000 invånare 1964. Med facit i hand var stadens befolkning 61 000 1985 och biltätheten är fortfarande inte över 400 bilar/1000 invånare.<sup>171</sup> I figur 4.1 nedan illustreras utvecklingen och prognosen för Lunds geografiska utbredning vid år 1900, 1960 respektive 2000.

1960-talet präglades av tanken på ett helmotoriserat samhälle och det räknades med att detta skulle ske inom inte alltför avlägsen framtid. Det förutspåddes att bilens negativa konsekvenser med avgaser och buller skulle minimeras i takt med teknikens framsteg samt att dess storlek och köregenskaper skulle kunna anpassas till stadens villkor.<sup>172</sup> När Stig Nordqvist hade föredragning om genombrottsutredningen i byggnadsnämnden och generalplanekommittén sade han:

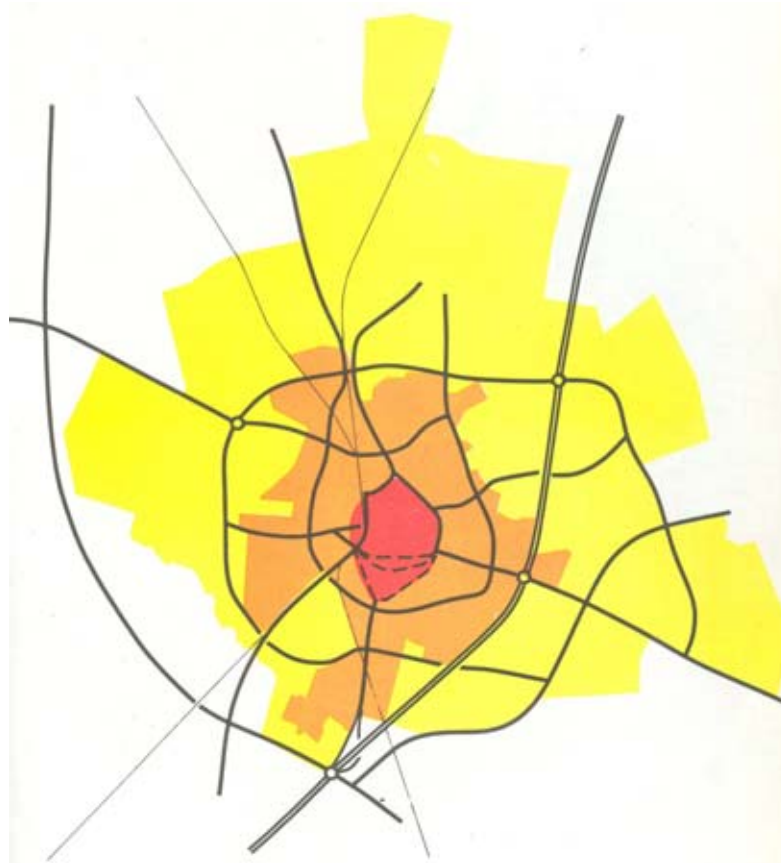
***”Ser man i grunden till behovet att förflytta sig och de olika möjligheter man har att tillgodose det så finner man att bilen är det bästa transportmedlet. Ett konstruktivt stadsbyggande bör söka möjliggöra att utnyttja detta.”*<sup>173</sup>**

<sup>170</sup> Folkesdotter, Stadskärnans behandling under 20 år. Analys av 23 översiktliga fysiska planer, 1974

<sup>171</sup> Davidson, ”Slaget om Lund”, Resor i tiden, 1997

<sup>172</sup> VBB, Södra Centrumleden, 1968

<sup>173</sup> Ur filmen ”Slaget om Lund”



**Figur 4.1 Utveckling och prognos över Lunds geografiska utbredning år 1900, 1960 respektive 2000.<sup>174</sup>**

Framkomlighet och trafiksäkerhet var ledorden som präglade 1960-talets svenska planering och stadsmotorvägar, förbifarter och centralt liggande parkeringshus var verktygen. Resultatet blev i de flesta fall tillfälliga lättnader i städernas kärnor, men kort därefter ökade trycket från biltrafiken igen.<sup>175</sup>

#### **4.1.1 Traffic in Towns 1963 – Buchananrapporten**

Tankegångarna om bilens roll i planeringen var inspirerade av internationella dito. Den brittiska rapporten "Traffic in towns" av Buchanan från 1963 gjorde intryck på svenska planerare då det ansågs vara en nödvändighet att urbana områden motoriserades. Denna övertygelse präglade arbetet både mot politiker och i det direkta planeringsarbetet.<sup>176</sup> Buchananrapporten tryckte på vikten av att skapa tillgänglighet och valfrihet för bilister och menade att planeringen skulle vara storskalig.

Trots rapportens utgångspunkt att bilen är bra och att samhället måste planera för den behandlas i rapporten begreppen **environmental management** och **environmental capacity**. Environmental management innebär att genomfartstrafik förhindras och att risken för konflikter och störningar i grannskapet i övrigt minimeras. Environmental capacity innebär

<sup>174</sup> VBB, Södra Centrumleden, 1968

<sup>175</sup> Gunnarsson, Begränsning av biltrafik i stadskärnor. Exempel från europeiska städer, 1994

<sup>176</sup> Tengström, The Use of the Automobile – Its Implications for Man, Society and the Environment, 1992

att restriktioner för trafik och parkeringar måste göras för att skapa bättre miljömässiga förutsättningar.<sup>177</sup> Gatunätet skulle delas upp i ett antal olika vägtyper varav de två primära var **distributors** där förflyttningen skulle ske, samt **access roads** med vilka man skulle nå bebyggelsen.<sup>178</sup>

Genombrottet verkar vara ett exempel på en sådan typ av distributor, en överordnad trafikled där den huvudsakliga förflyttningen skulle ske. Leden gjorde stora ingrepp i stadsbilden och trafiken skulle separeras. I figurerna 4.2 a och b nedan syns likheterna i kvartersplaner mellan ett exempel från Buchananrapporten och alternativ C i VBB:s utredning för centrumleden. Anslutningspunkterna till huvudlederna är i båda fallen få och trafik in till bostäder eller andra mål sker via **access roads**



**Figur 4.2 a Exempel från Buchananrapporten.**<sup>179</sup>



**Figur 4.2 b Genombrottets alternativ C.**<sup>180</sup>

<sup>177</sup> Gunnarsson, Trafikplaneringens paradigm – från Buchanan till SCAFT, TRÅD – och till vad?, 1991

<sup>178</sup> Harder Hovgesen, Vejplanlægning, Politik og Praksis, 2002

<sup>179</sup> Harder Hovgesen, Vejplanlægning, Politik og Praksis, 2002

Tankegångarna i Buchananrapporten har sitt ursprung redan i början av 1900-talet i planerna för området Radburn i New Jersey. I dessa planer framhölls bland annat "storkvarter" fria från genomfartstrafik samt ett separerat gångtrafiknät.

#### 4.1.2 SCAFT 68 – Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet

Diskussionerna om genombrottet var samtida med ett svenskt framtagande av en samling planeringsprinciper, SCAFT (Stadsbyggnad, Chalmers, Arbetsgruppen för Forskning om Trafiksäkerhet). De huvudsakliga målen med SCAFT var ökad trafiksäkerhet och att gatornas utformning och hastighetsgränser skulle anpassas till dess funktion. Samtidigt präglades principerna outtalat, av vikten av stadens modernitet och möjliggörandet av god framkomlighet med bil. SCAFT:s fyra grundläggande principer är att:

- **lokalisera** verksamheter och funktioner
- **separera** olika trafikslag i tid och rum, framför allt vid stora trafikmängder, hastigheter och vid barns resvägar
- **differentiera** inom varje trafiknät med avseende på funktioner och egenskaper
- **skapa överskådlighet**, enkelhet och enhetlighet i utformningen av trafikmiljön<sup>181</sup>

Det primära syftet var som sagt att skapa en miljö med hög trafiksäkerhet men detta på bekostnad av att värnet om stadens andra kvaliteter åsidosattes något. Stora vägar och gångtunnlar var viktiga verktyg för att prioritera biltrafiken och samtidigt skapa en säkrare miljö för oskyddade trafikanter, dock på bilens villkor. Kollektivtrafiken hade ännu ingen utpräglad roll i planeringen.<sup>182</sup>

***"Det ska separeras ... Men man ska inte utesluta rörelsemöjligheterna för bilismen."*<sup>183</sup>**

Även om SCAFT inte var slutförd förrän 1968, det vill säga ungefär samtidigt som VBBs och Stig Nordqvists utredning om södra centrumleden var färdig, går det att spåra många tydliga likheter i planeringsstrategierna. SCAFT verkade bland annat vara inspirerat av "Nutida Engelsk Samhällsplanering" från 1945 som framhåller ett antal rekommendationer vid planering i befintliga städer, exempelvis att man bör skapa förbifartsvägar eller bygga ringvägar runt centrum för att undvika genomfartstrafik.<sup>184</sup>

---

<sup>180</sup> VBB, Södra Centrumleden, 1968

<sup>181</sup> Hagson, Stads- och trafikplaneringens paradig – om behov av nya principer och samverkande åtgärder för en bättre stadsmiljö, 2000

<sup>182</sup> Boverket, Stadsplanera – istället för att trafikplanera och bebyggelseplanera, 2002

<sup>183</sup> Professor Stig Nordqvist i filmen "Slaget om Lund"

<sup>184</sup> Hagson, Stads- och trafikplaneringens paradig – om behov av nya principer och samverkande åtgärder för en bättre stadsmiljö, 2000



**Figur 4.3 Alternativ A. Utifrånmatning enligt SCAFT.**<sup>185</sup>

Ett av inre ringledens och därmed genombrottets syften var att skapa en stadskärna som skulle matas utifrån ringen, via strategiskt placerade parkeringshus, till bilfria gångtytor i centrum, allt i samma anda som idéerna i SCAFT, se figur 4.3. Centrumfunktionerna skulle **lokaliseras** till området innanför den planerade centrumleden och skulle vara enkla att nå från parkeringarna.<sup>186</sup> Centrumleden skulle **separera** biltrafik från oskyddade trafikanter. Korsningspunkter mellan bilar och oskyddade trafikanter skulle vara planskilda.<sup>187</sup>

Figur 4.3 illustrerar ett av de mer extrema regleringsförslagen i utredningen med radikal separering. Den inre förbindelsen mellan sydöstra och västra delen syftade till att varubilar och personbilar med kortare ärenden inte skulle ta omvägen via centrumleden.

<sup>185</sup> VBB, Södra Centrumleden, 1968

<sup>186</sup> VBB, Södra Centrumleden, 1968

<sup>187</sup> Gunnarsson & Korner, Trafikplanering – förutsättningar och principer, 1975

SCAFT 68 omfattar huvudsakligen principer för planering av nyproduktion. Flertalet områden i Lund, från denna tid, är byggda enligt dess principer, till exempel Norra Fälåden och Östra Torn. I början av 70-talet följdes SCAFT 68 upp med "SCAFT 71 – riktlinjer för stadssanering med hänsyn till trafiksäkerhet", men redan i arbetet med SCAFT 68 beaktas vissa trafiksäkerhetsåtgärder. Ovan nämndes bilfria gångtor, men även enkelriktning av gator ansågs ge ökad trafiksäkerhet.<sup>188</sup> I genombrottsutredningen gjorde Stadsarkitektkontoret 1967 preliminära utformningsförslag för trafiksystemet i Lunds centrum, se figur 4.4. Enkelriktningarna syftade här till att skapa ett fungerande och säkert trafiksystem samtidigt som ingreppen i befintliga gator, i form av breddningar, skulle kunna undvikas.<sup>189</sup>



**Figur 4.4 Alternativ A med enkelriktningar.**<sup>190</sup>

<sup>188</sup> Gunnarsson, Trafiksäkert stadsbyggande (1967), 1997

<sup>189</sup> VBB, Södra Centrumleden, 1968

<sup>190</sup> VBB, Södra Centrumleden, 1968

#### 4.1.3 60-talets värderingar om trafik och miljö

***”Inför de många bekymmer som följer med en stor biltrafik i städerna har reaktionen mot bilen ofta blivit starkt negativ. Man har efterlyst en större satsning på kollektiv trafik, talat om det hälsosamma med cykling och promenader och t o m ivrat för totalt förbud mot biltrafik i stadskärnorna. Denna reaktion verkar förhastad och ytlig.”***<sup>191</sup>

1960-talet var normernas årtionde och trafikplaneringen präglades av hög rörlighet med bil, cykel och till fots samtidigt som trafik- och vistelsemiljön skulle vara säker. Bilen var det prioriterade transportmedlet och de oskyddade trafikanterna skulle separeras från dess miljö.<sup>192</sup> Det ansågs att det var trafikmiljön som skulle anpassas efter människan i syfte att uppnå korrekt trafikantbeteende.<sup>193</sup>

Kollektivtrafiken tog, i början av 60-talet, ingen eller liten plats i planeringen. De faktorer som eventuellt behandlades handlade om linjedragningar och placeringar av hållplatser. Turtäthet och avstånd till hållplats var något som successivt kom in i planeringen framåt mitten av 60-talet.<sup>194</sup>

I genombrottsutredningen sågs det som en nödvändighet att besökare från områden med dålig kollektivtrafikförsörjning skulle kunna nå stadskärnan med bil och att inskränkning av denna rättighet skulle medföra stora obekvämligheter. Samtidigt sågs stadsmiljömässiga värden i att begränsa biltrafiken för att minska de verkningar denna medförde i gatunät och bebyggelse.<sup>195</sup> Det ansågs alltså finnas vissa värden i att bevara stadskärnan, men inte att en förbättring av kollektivtrafikförbindelserna och även av förutsättningarna för gång- och cykeltrafik skulle kunna vara ett potentiellt verktyg att motivera minskad exploatering till förmån för biltrafiken.

Det verkade snarare finnas en direkt motvilja för att begränsa biltrafiken då man i resonemanget motiverade att det inte fanns någon möjlighet. I VBB:s utredning (1968) står att läsa: ”Ungefär 70% av trafiken på centrumleden har start och/eller mål i centrum. Hela denna trafik kan dock knappast överflyttas till buss. I extremaste fall kan antas, att hela den privata personbilstrafiken, som har sitt ursprung i Lund, elimineras,... Detta innebär att högst ungefär 50% av den centruminriktade trafiken på Södra Centrumleden eller ungefär 35% av ledens totala trafik skulle kunna elimineras”. Denna minskning ansågs dock vara tillräckligt stor för att en utarmning av centrum skulle riskeras. För att undvika det menades att minskningen skulle behöva vara mindre och därmed skulle anspråket på utrymme för trafiken bestå. Med de beräknade värdena för trafikutvecklingen menades dessutom att en minskning med 25% endast skulle skjuta upp behovet av utrymme (fyra körfält) i 5-10 år och att utbyggnad därefter skulle vara nödvändig.<sup>196</sup>

Städernas vistelsemiljöer underordnades trafiklösningarna och byggnader revs för att ge plats åt dessa. Även om en del bebyggelse revs i avsikt att ge plats för genombrottet blev Lund tack vare stoppandet av detsamma drabbat av rivningar i relativt liten grad. I Lund revs under 60-talet 17% av byggnader byggda före 1901, vilket kan jämföras med 50-70% i

<sup>191</sup> VBB, Södra Centrumleden, 1968

<sup>192</sup> Boverket, Stadsplanera – istället för trafikplanera och bebyggelseplanera, 2002

<sup>193</sup> Gunnarsson & Korner, Trafikplanering – förutsättningar och principer, 1975

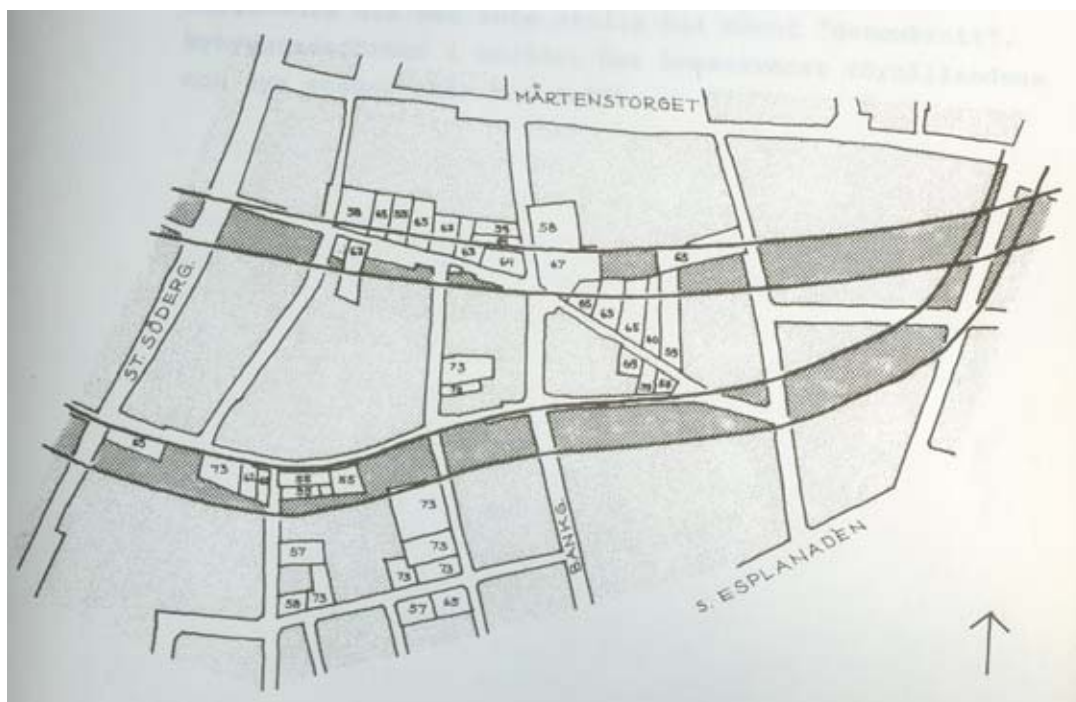
<sup>194</sup> Folkesdotter, Stadskärnans behandling under 20 år. Analys av 23 översiktliga fysiska planer, 1974

<sup>195</sup> VBB, Södra Centrumleden, 1968

<sup>196</sup> VBB, Södra Centrumleden, 1968



städer av motsvarande storlek.<sup>197</sup> På figuren nedan framgår avrivna fastigheter i genombrottets spår.



**Figur 4.5 Avrivna fastigheter längs alternativ A resp. B.<sup>198</sup>**

Stadsförnyelsen var på 60-talet modernistisk och funktionalistisk med öppna gröna områden och glest gatunät. Under decenniet vaknade så smått ett allmänt miljömedvetande i Sverige där målet var att förändringar skulle ske i ett helhetsperspektiv med beaktande av befintliga miljövärden. Genombrottet var i sig en stor stadsmiljöfråga och samtidigt pågick en konfronterande stadsmiljöinventering, Lunds stadsbild 1968, vilken visade på stora bevarandebestånd. Två år senare, 1970, stod striden om almarna i Kungsträdgården i Stockholm. Bevarandet ställdes återigen mot förnyelsen och den funktionalistiska planeringen började nå sin kulmen både i Lund och i resten av landet.<sup>199</sup> Tillsättandet av trafik- och miljökommittén visar detta då man endast ur dess namn kan utläsa att miljöfrågan börjat få en plats på dagordningen. Att kommitténs utredningsman, Per Friberg, inte var ingenjör utan landskapsarkitekt menas vara ytterligare en demonstration av detta faktum.<sup>200</sup>

Trafikingenjör Torsten Davidson menar att Stig Nordqvists viktade tabell över konsekvenserna av de tre alternativdragningarna är en av Sveriges första

<sup>197</sup> Larsson, "Relationer mellan natur och kultur i Lunds Stadsplanering 1950-2000 – del IV Bevarande och förnyelse i stadskärnan", 2003

<sup>198</sup> Westerberg, Gaturummen i Lunds stadskärna, 1974-75

<sup>199</sup> Larsson, "Relationer mellan natur och kultur i Lunds Stadsplanering 1950-2000 – Del I Tidens ideal och historiens spår", 2002

<sup>200</sup> Bevaringskommittén, Lunds stadskärna – Bevaringsprogram, Stadsbildens framväxt, Råd vid ombyggnad, 1986

miljökonsekvensbeskrivningar, se figur 3.1.<sup>201</sup> Detta sker drygt 20 år innan naturresurslagen 1991 kompletteras med bestämmelser om miljökonsekvensbeskrivning.<sup>202</sup>

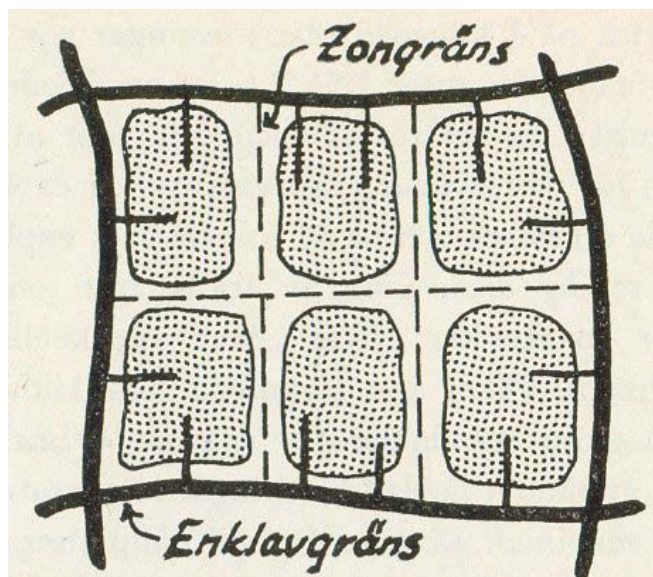
Som kuriosa kan nämnas att det fanns ytterligare ett förslag i genombrottsutredningen som låg långt före sin tid, nämligen en underjordisk variant av alternativ A. Tanken var att även parkeringarna skulle ligga under mark och att alla som körde in på leden skulle betala för en viss tids parkering, även om vederbörande valde att endast passera.<sup>203</sup>

## 4.2 1970-talet

### 4.2.1 Trafiksektorsystem

I stadskärnor omgivna av ringleder arbetades det under 1970-talet med så kallade trafiksektorsystem (alternativt trafikzonssystem eller Bremen-system), för att avlasta stadskärnan genom att förhindra att obehörig trafik skulle kunna passera.

En ringled var ett måste i ett system som detta, framförallt för att kunna ta hand om stadskärnans trafik. Området innanför ringen, enklaven, delades in i ett antal zoner som inte hade någon direkt kontakt med varandra, vilket skulle förhindra biltrafik inom och mellan zonerna, se figur 4.6.<sup>204</sup> Systemet syftade till att uppnå en stadskärna med hög kvalitet för fotgängare samt med förbättrad framkomlighet för kollektivtrafik. Kollektivtrafiken skulle slippa konkurrera med biltrafiken om utrymme vilket skulle medge högre res hastighet. Hållplatser skulle kunna förläggas i direkt anslutning till eventuella gågator.<sup>205</sup>



Figur 4.6 Trafiksektorsystem.<sup>206</sup>

<sup>201</sup> Intervju med Torsten Davidsson, 2004-09-23

<sup>202</sup> Naturvårdsverket, MKB i miljöskydds- och naturvårdslagen, 1995

<sup>203</sup> Intervju med Torsten Davidsson, 2004-09-23

<sup>204</sup> Gunnarsson & Korner, Trafikplanering – förutsättningar och principer, 1975

<sup>205</sup> Nordström, Trafikpolitik och trafikplanering – ett kompendium, 1973

<sup>206</sup> Gunnarsson & Korner, Trafikplanering – förutsättningar och principer, 1975

I Lund var det just detta som genomfördes i och med läset vid Stortorget. Området innanför vallarna delades in i fyra sektorer; nordost, sydost, sydväst och nordväst, jämför med figur 2.8. Kollektivtrafiken uppnådde efter detta, allt enligt planerna, kortare körtider och mer regelbunden turtäthet.<sup>207</sup>

#### 4.2.2 SCAFT 71– Riktlinjer för stadssanering med hänsyn till trafiksäkerhet

SCAFT 68 behandlade i första hand planeringsprinciper vid nyanläggning. I befintliga stadsmiljöer, framförallt i städernas centrala delar, ansågs det omöjligt att anpassa gatorna till de önskade standarderna i SCAFT 68. Som en följd härav togs SCAFT 71-”Riktlinjer för stadssanering med hänsyn till trafiksäkerhet” fram som ett komplement till SCAFT 68.

Den växande biltrafiken började betraktas som ett problem eftersom de befintliga gatunäten inte var avsedda för omfattande biltrafik och att de åtgärder som utförts sällan höjde säkerheten (framför allt för cyklister och fotgängare) samt ofta medförde andra negativa konsekvenser i form av buller, avgaser och förfylad miljö.<sup>208</sup>

I SCAFT 71 föreslås att man bör uppföra två typer av planer, dels kortsiktiga planer för akuta trafiksaneringar och dels långsiktiga planer för saneringar i befintliga områden.<sup>209</sup> Denna målsättning verkar vara identisk med målen som trafik- och miljökommittén upprättade för Lunds centrum efter att genombrottstanken lagts ner, vilka var att dels utarbeta förslag på omedelbara trafikåtgärder och att dels analysera och belysa problem som hade betydelse för stadskärnans långsiktiga planering.

Planeringsprinciperna i SCAFT 71 är en direkt fortsättning på de i SCAFT 68. I ett befintligt, äldre, område skulle den genomgående trafiken genom enkelriktning, vägvisning och avstängningar koncentreras till ett fåtal kringliggande gator. Mellan dessa så kallade kringgator skulle det bildas enklaver med endast lokal trafik vilken i största mån fysiskt skulle skilja på biltrafik och övrig trafik. Tillfart till enklaverna skulle ske via en eller flera anslutningar vid kringgatorna.<sup>210</sup>

Liksom angående ”trafiksektorsystem” kan tydliga paralleller dras mellan ovanstående idéer i SCAFT 71 och genomförandet av läset vid Stortorget. Vid utformningen av läset stängdes Stortorget av för privat biltrafik och stadskärnan delades i fyra sektorer vilka man nådde via infarter från inre ringen. Nygatan och Grönegatan enkelriktades.

Utbyggnaden av cykelnätet i Lund skedde i stort sett enligt principer i SCAFT 68 och 71. Stråken separerades i största möjliga utsträckning och korsningspunkterna var tydligt markerade men dock inte planskilda.

---

<sup>207</sup> Gunnarsson & Markstedt, Trafiksanering – erfarenheter 1973, 1973

<sup>208</sup> Hagson, Stads- och trafikplaneringens paradig – om behov av nya principer och samverkande åtgärder för en bättre stadsmiljö, 2000

<sup>209</sup> Harder Hovgesen, Vejplanlægning, Politik og Praksis, 2002

<sup>210</sup> Hagson, Stads- och trafikplaneringens paradig – om behov av nya principer och samverkande åtgärder för en bättre stadsmiljö, 2000

### 4.2.3 70-talets värderingar om trafik och miljö

1970-talet blev trafiksaneringens årtionde. De fysiska ingreppen skulle begränsas och utfördes huvudsakligen via regleringar, vilket i Lund tog sig uttryck i avstängning vid Stortorget och ett antal enkelriktningar. På många håll i landet introducerades även gågator.<sup>211</sup> Genomgående tanke var att trafiken skulle planeras på stadens villkor och inte som tidigare omvänt.

Ovan nämndes att det fanns en viss motvilja i Lund mot att stänga av vid Stortorget för att detta skulle kunna leda till negativa följder för handeln. I en doktorsavhandling, "Trafiksaneringarnas inverkan på detaljhandeln" kom författaren Ove Krafft fram till att trafiksaneringar i de flesta fall snarare hade en positiv inverkan på handeln genom att affärerna kom att inta en mer framträdande roll i gatumiljön.<sup>212</sup>

Nyplaneringen skulle anknyta till men inte ersätta den befintliga miljön genom så kallad bevarad förnyelse. I trafik- och miljökommitténs betänkande från 1972 framgår förutom detta att "hänsyn skulle tas till stadskärnans historiska miljövärden... samt att det medeltida gatunätet borde bevaras".<sup>213</sup> I översiktsplanen för stadskärnan 1973 framhålls att avsikterna i Lunds stadsbild från 1968 ska präglade planeringen. Trots dessa avsikter kvarstod under detta decennium en viss motvilja mot bevarande. Bilen var fortfarande det primära fortskaffningsmedlet och planeringen präglades av detta. De planerade parkeringshusen vid Västertull och Östertull, som skulle ta värdefull mark och bebyggelse i anspråk, visar på den fortsatta konflikten mellan planeringen av trafiken och bevarandet.<sup>214</sup>

Förändringen från 60-talet var att biltrafiken började ses i ett sammanhang med övriga trafikslag och med omgivande miljöer. Lunds cykelnät byggdes ut och energi lades på att göra stråken attraktiva och locka till ökad användning. Kollektivtrafiken började efterhand ta större plats. 1971 övertog kommunen ansvaret för stadsbussarna i Lund efter att Linjebuss ansett det för dyrt att driva kollektivtrafiken utan bidrag eller subventioner. Kollektivtrafiken bedömdes vara viktig i en stad som Lund och fick därmed en mer betydande roll.<sup>215</sup> Bidragande anledningar till de nya tankegångarna var förutom ett generellt ökat miljömedvetande även 70-talets oljekris samt minskade offentliga investeringar.<sup>216</sup>

I planeringen började även vikten av varierade närmiljöer och en anpassning av stadsplanerna till landskapet ses. Åkermarken kring Lund var och är av stort värde varför en förtätning av bebyggelsen var eftersträfvärd, något som var svärförenligt med den tidigare funktionalistiska planeringen med grönytor och glest gatunät.<sup>217</sup>

---

<sup>211</sup> Nordqvist, Gågatu-epoken, 1984

<sup>212</sup> Krafft, Trafiksaneringarnas inverkan på detaljhandeln, 1980

<sup>213</sup> Lunds stadsfullmäktiges protokoll: 1972 § 374 Trafik- och miljökommitténs betänkande angående planeringen av stadskärnan i Lund.

<sup>214</sup> Larsson, "Relationer mellan natur och kultur i Lunds Stadsplanering 1950-2000 – Del I Tidens ideal och historiens spår", 2002

<sup>215</sup> Intervju med Torsten Davidson, 2004-11-23

<sup>216</sup> Gunnarsson, Trafikplaneringens paradigm – från Buchanan till SCAFT, TRÅD – och till vad?, 1991

<sup>217</sup> Larsson, "Relationer mellan natur och kultur i Lunds Stadsplanering 1950-2000 – Del I Tidens ideal och historiens spår", 2002

### 4.3 1980-talet

I Centrumutredningen användes samma planeringsprinciper beträffande enklavindelning och trafiksektorsystem som man hade använt sig av på 70-talet, se ovan. Sedan införandet av läset vid Stortorget 1971 hade diverse förändringar gjorts i gatunätet vilket medfört en uppluckring av det ursprungliga systemet. I Centrumutredningen 1985 presenterades tanken på trafiksektorsystem på nytt, med skillnaden att inre ringen bröts vid Nygatan/Bantorget. Principerna var dock de samma som 71.

#### 4.3.1 TRÅD 82 – Råd för planering av trafik och bebyggelse i städer och tätort

Förändrad miljömedvetenhet och nya planeringsförutsättningar medförde att det mellan 1976-82 togs fram en ersättning för SCAFT 68, TRÅD 82 – Råd för planering av trafik och bebyggelse i städer och tätort. Målsättningarna i TRÅD 82 var:

- Förutsättningarna för kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik skulle förbättras. Handikappades krav skulle uppmärksammas.
- Trafiknät och omgivande bebyggelse skulle anpassas till varandra för att minska störningar från trafiken.
- Trafiknät i befintlig bebyggelse skulle utformas med hänsyn till bland annat trafiksäkerhet.
- Det skulle underlättas för kommunerna att göra egna avvägningar och prioriteringar.<sup>218</sup>

De principer som formulerades för att uppnå ovanstående mål var:

- **Lokaliseringsprincipen** – minimering av resavstånd genom lokalisering av verksamheter och bebyggelse. Främjande av gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- **Grannskapsprincipen** – indelning av staden i grannskap där eventuell genomfartstrafik hänvisas till kringliggande huvudnät för biltrafik.
- **Trafiktälighetsprincipen** – anpassning av biltrafikens storlek och hastighet till omgivningen och till gatornas utformning.

Principerna i TRÅD 82 liknade de i SCAFT 68. Den huvudsakliga skillnaden var att det i TRÅD introducerades ett system för avvägning mellan olika standarder samt att TRÅD skulle vara tillämpbar i befintliga miljöer. **Grönt** representerade standard som förutsattes uppnås vid nyplanering, **gult** representerade godtagbar standard vid besvärliga förutsättningar och **rött** representerade låg standard som helst skulle undvikas. Busstrafiken behandlades med avseende på aspekter som avstånd till hållplats, befolkningsunderlag samt turtäthet<sup>219</sup>

Figuren över biltrafikförsörjningen i Centrumutredningen (2.13) illustrerar en tydlig likhet med ovan nämnda grannskapsprincip. Tillfarterna från inre ringen matar trafiken till de mellanliggande sektorerna, grannskapen, där körsträckorna var korta och genomfartstrafik med bil i största möjliga mån borde undvikas.

<sup>218</sup> Gunnarsson, Trafikplaneringens paradigm – från Buchanan till SCAFT, TRÅD – och till vad?, 1991

<sup>219</sup> Statens planverk, TRÅD – allmänna råd för planering av stadens trafiknät, 1982

Lunds välbevarade medeltida gatunät är och var av förklarliga skäl inte anpassat till större mängder biltrafik. Trafiktålighet är ett begrepp som därmed är relativt enkelt att applicera i Lunds stadskärna. Efter centrumutredningen, tillsammans med det bibehållna läset vid Stortorget, är biltrafiken i centrum begränsad. Redan en tid efter läsets införande sänktes hastigheten till 30km/h på behörighetsgatorna.<sup>220</sup> Faktum är att det redan i trafik- och miljökommitténs betänkande från början av 70-talet efterfrågades att transportmedel och färdhastigheter skulle anpassas till gatunätet, se kapitel 2.3, ett tidigt exempel på trafiktålighet.

#### 4.3.2 Gågatusoner

Redan i mitten av 50-talet introducerades gågatan i Köln i Tyskland och under 60-talet började denna trafiklösning vinna mark även i Sverige med start i Göteborg, Stockholm och Helsingborg 1961.<sup>221</sup> I Lund var man generellt mycket sen med att anlägga gågator med undantag för Knut den Stores gata som blev gågata någon gång under 60-talet<sup>222</sup>

Trafik- och miljökommitténs utredningsman Per Friberg föreslog redan 1971 att Lilla Fiskaregatan tillsammans med Klostergatan skulle bli gågator (se figur 4.7), men det skulle alltså dröja runt 15 år innan det skulle genomföras.<sup>223</sup>

Problemet i Lund var bland annat den oregelbundna gatustrukturen då man inte hade naturliga, parallella, stråk som kunde stå för försörjningen för det avstängda gatuavsnittet.<sup>224</sup>



**Figur 4.7 Per Fribergs förslag 1971.**<sup>225</sup>

<sup>220</sup> Gunnarsson & Markstedt, Trafiksanering – erfarenheter 1973, 1973

<sup>221</sup> Gunnarsson, Begränsning av biltrafik i stadskärnor. Exempel från europeiska städer, 1994

<sup>222</sup> Larsson, "Relationer mellan natur och kultur i Lunds Stadsplanering 1950-2000 – del IV Bevarande och förnyelse i stadskärnan", 2003

<sup>223</sup> Sydsvenska Dagbladet, "Bilstopp och gågator byggs – Start för diskussion om genomgripande trafikbeslut", Ingrid Nathell, 1985-10-09

<sup>224</sup> Intervju med Torsten Davidson, 2004-11-23

<sup>225</sup> Stadsarkitektkontoret, Lund 1972 – Trafik och Miljö

### 4.3.3 Woonerf / § 40-gator

I slutet av 60-talet började man i Holland anlägga gator där alla trafikslag skulle blandas, men på de gäendes villkor, se figur 4.8 . Gatorna kallades "woonerf" (beboelig gata) och fick under 1970-talet sin motsvarighet i Danmarks § 40-gator, så kallade "opholds- og legeområder". Hastigheten för motorfordon begränsades till 15km/h och stor vikt lades vid utformningen som skulle tydliggöra trafikanternas förutsättningar. Numer finns även en svensk motsvarighet som kallas gårdsgator.<sup>226</sup>



**Figur 4.8 Woonerf-gata.**<sup>227</sup>

Centrumutredningen behandlade inte denna typ av gator bokstavligen, men tankesättet återspeglades i utredningen då de oskyddade trafikanterna var högt prioriterade och mycket energi lades på utformning av gaturummen. Lilla Fiskaregatan utformades som ett kombinerat gång- och cykelutrymme där de olika trafikslagen fick konkurrera, se figurerna 4.9 och 4.10.

<sup>226</sup> Holmberg et al, Trafiken i samhället – grunder för planering och utformning, 1996

<sup>227</sup> Holmberg et al, Trafiken i samhället – grunder för planering och utformning, 1996



*Figur 4.9 Lilla Fiskaregatan före<sup>228</sup>*



*Figur 4.10 Lilla Fiskaregatan efter<sup>229</sup>*

---

<sup>228</sup> PG Andersson, 1987

<sup>229</sup> Charlotte Wahl, 2005



#### 4.3.4 80-talets värderingar om trafik och miljö

Under 1980-talet slår bevarandet igenom på allvar. Den historiska och kulturella miljön ses som en stor del i stadens identitet och attraktionskraft vilka har samband med både kommersiella och ekonomiska intressen.<sup>230</sup>

Med TRÅD 82 introducerades ett tankesätt som baserades på avvägningar framför normer, vilket gav förändrade förutsättningar för tillämpning i befintliga miljöer.<sup>231</sup>

Centrumutredningen förde med sig ett omfattande arbetssätt då den tog ett helhetsgrepp på alla trafikrelaterade frågor i stadskärnan. De olika transportslagen behandlades i sina sammanhang och i relationerna till varandra. Utredningen var även mycket lyhörd för intressenters uppfattningar om de planerade förändringarna. Samråd blev en viktig faktor och lade grunden till ett effektivt och framgångsrikt trafikplaneringsarbete.

Gatumiljön skulle vara stimulerande och för alla trafikantkategorier, men det satsades framförallt på oskyddade trafikanter då gågator och kombinerade gång- och cykelgator anlades samt cykelnätet i stadskärnan kompletterades och gjordes mer logiskt. Biltrafiken fick en fortsatt inskränkt roll i stadskärnan. Bilgator gjordes om till gågator samtidigt som enkelriktningar upphävdes.

Med 70-talets oljekris och ekonomiska stagnation i baktanke utbreddes sig kollektivtrafiken ytterligare i 80-talets Sverige och så även i Lund. Satsningen på kollektivtrafik illustrerade bland annat ett ökat miljötänkande där framförallt energiförbrukningen skulle begränsas.<sup>232</sup> Miljöpartiets entré i den nationella och kommunala politiken medförde även att miljöfrågor fick en betydande roll på den politiska agendan. I Lund var även vänsterpartiet kommunisterna en stor förespråkare för miljövänliga transportmedel och bilismens inskränkning.

### 4.4 1990-talet och senare

#### 4.4.1 TRÅD 92

TRÅD 92 blev resultatet av en revidering av TRÅD 82 med avseende på miljö- och energifrågor. Värt att nämna är att TRÅD 92 aldrig kom ut, men ändå kom att användas. Målet var att minska det totala trafikbehovet samtidigt som andelen gång- cykel- och kollektivtrafik skulle öka, att minska antalet konflikter och dess svårighetsgrad samt att anpassa biltrafikens storlek och omfattning till omgivningens krav på säkerhet, trygghet, god stadsmiljö och frihet från störningar som buller och avgaser.<sup>233</sup>

För att beskriva sambanden mellan en stads trafiksystem och bebyggelse finns i TRÅD 92 tre olika modeller som kan vara till hjälp vid analysen:

---

<sup>230</sup> Larsson, "Relationer mellan natur och kultur i Lunds Stadsplanering 1950-2000 – Del I Tidens ideal och historiens spår", 2002

<sup>231</sup> Boverket, Stadsplanera – istället för att trafikplanera och bebyggelseplanera, 2002

<sup>232</sup> Harder Hovgesen, Vejplanlægning, Politik og Praksis, 2002

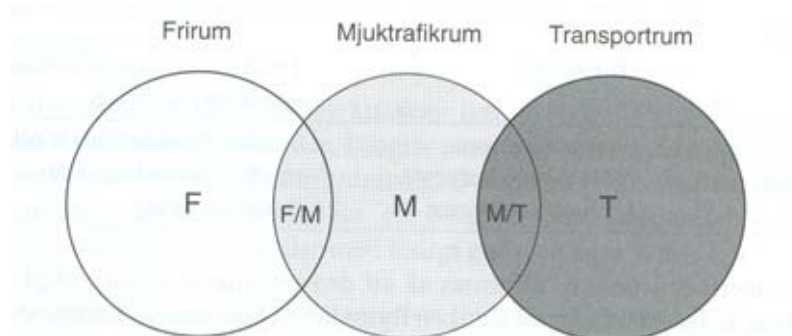
<sup>233</sup> Hagson, Stads- och trafikplaneringens paradig – om behov av nya principer och samverkande åtgärder för en bättre stadsmiljö, 2000

- **Grannskapsmodellen** (alt Markanvändningsmodellen). Beskriver bebyggelsens struktur via områdenas innehåll, funktion och gränser.
- **Trafiknätsmodellen**. Beskriver trafiksystemets uppbyggnad och redovisar förflyttningsmöjligheterna för olika trafikslag.
- **Livsrumsmodellen**. Beskriver människans upplevelse i staden, se nedan.

Genomförandet förväntas ske med hjälp av fyra planeringsprinciper som, liksom grannskapsmodellen och trafiknätsmodellen, i någon form återfinns i SCAFT 68 och TRÅD 82: **Lokalisera**, **organisera** (grannskap), **differentiera** samt **separera**.

Livsrumsmodellen var det nya i TRÅD 92. Den innebär en uppdelning av staden i tre rum: frirum, mjuktrafikrum och transportrum, se figur 4.11. Frirummet är den oskyddade trafikantens område och transportrummet är utrymmet för biltrafik och annan tung och snabb trafik. Mjuktrafikrummet är området däremellan där oskyddade trafikanter och biltrafik vistas tillsammans. Mellan de tre rummen finns en viss överlappning.<sup>234</sup> Livsrumsmodellen har menats vara en blandning av bland annat SCAFT och Woonerf.<sup>235</sup>

Modellens syfte är att vara ett redskap för att kunna karaktärisera olika typer av bebyggelsemiljöer utifrån den existerande trafiksituationen. Detta lämpar sig väl i äldre miljöer, typ Lunds centrum där TRÅD:s principer om grannskap och separering inte varit genomförbara.<sup>236</sup>



**Figur 4.11 Livsrumsmodellen.**<sup>237</sup>

Målen för TRÅD 92 återkommer i LundaMaTs fem strategier. Trafikbehovet skulle minska och gång- och cykeltrafiken öka. Trafikslagen skulle samverka och effektiviseras och omgivningen skulle beaktas i planeringen, se ovan.

#### 4.4.2 Fyrstegsprincipen

Mot slutet av 90-talet och början av 2000-talet kom Vägverkets fyrstegsprincip. Den är en allmän planeringsprincip som syftar till att minska vägtransportssystemets negativa effekter

<sup>234</sup> Holmberg et al, Trafiken i samhället – grunder för planering och utformning, 1996

<sup>235</sup> Harder Hovgesen, Vejplanlægning, Politik og Praksis, 2002

<sup>236</sup> Hagson, Stads- och trafikplaneringens paradig – om behov av nya principer och samverkande åtgärder för en bättre stadsmiljö, 2000

<sup>237</sup> Gunnarsson S. Olof (2003). ”Fotgängaren är stadens mått!”. Sammanfattning av FOT-Noter 2003:1

samt hushålla med resurser. Den är ingen strikt modell som ska efterföljas utan snarare ett generellt förhållningssätt. De fyra stegen indikerar vilken ordning åtgärder bör analyseras i:

- **Steg 1: Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt.** Genom planering, styrning, reglering, påverkan och information. Omfattar både transportsystemet som samhället i stort.
- **Steg 2: Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät.** Genom styrning, reglering, påverkan och information. Syftar till effektivare, säkrare och miljövänligare användning av de olika komponenterna i vägnätet.
- **Steg 3: Vägförbättringsåtgärder.** Förbättringar eller ombyggnader i befintliga miljöer; trafiksäkerhetsåtgärder och bärighetsåtgärder.
- **Steg 4: Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.** Om- eller nybyggnader där ny mark exploateras.

En av grundtankarna i fyrstegsprincipen är att åtgärder i samhället i stort skulle kunna ha som följd att vägtransportbehovet minskar.<sup>238</sup>

LundaMaTs fem strategier återspeglas, med formella variationer, tydligt i fyrstegsprincipen; Minska den totala trafiken, Öka samverkan mellan olika transportslag, Effektivisera varje trafikslag, Tekniska åtgärder på fordon och bränslen, Bättre miljöanpassning vid byggande och drift av infrastruktur. Helhetssynen är viktig, både i fyrstegsprincipen och i LundaMaTs.

Metoderna i de två första stegen är desamma som i arbetet med LundaMaTs, där framförallt planering, påverkan och information varit viktiga.

#### **4.4.3 TRAST – Trafik för en attraktiv stad**

2004 färdigställdes ett nytt planeringsverktyg i form av TRAST – Trafik för en attraktiv stad. Syftet med TRAST är framförallt att vägleda kommunerna i upprättandet av en trafikstrategi där trafikfrågorna ska vara integrerade i stadens fysiska planering. TRAST ska kunna tillämpas både vid nyplanering och i befintliga miljöer och är beroende av en helhetssyn i planeringen och samverkan mellan inblandade intressenter.<sup>239</sup>

#### **4.4.4 90-talets och dagens värderingar om trafik och miljö**

Under 1990-talet började begrepp som ”hållbar utveckling” och ”miljöanpassat transportsystem” bli frekventa i trafik- och miljödiskussionerna.<sup>240</sup> Utsläpp och förbrukning av ändliga resurser var för stora och transportsektorns bidrag till detta problem var för omfattande.

---

<sup>238</sup> Vägverket, Åtgärdsanalys enligt fyrstegsprincipen – ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för vägtransportssystemet, 2002

<sup>239</sup> Boverket et. al, Trafik för en attraktiv stad, 2004

<sup>240</sup> Jahn Hansen, Local Transport Policy and Planning – The capacity to deal with environmental issues, 2001

Information kombinerat med strategiska fysiska åtgärder kom att bli 90-talets honnørsord. Trafiken och människan ska på sätt och vis anpassas till varandra genom att människan genom information ska påverkas till ett positivt färdmedelsval och trafikantbeteende, samtidigt som trafikmiljön ska inbjuda till detsamma. Lunds kommuns gatuchef Håkan Lockby menar att det idag finns en motvilja mot att bygga bort problem. Påverkansfaktorer är viktigare. Problemet är att resandet som helhet ökar och att arbetet får inriktas mot att minska denna ökning.<sup>241</sup>

Information kom även att spela en annan viktig roll i trafikplaneringsarbetet. LundaMaTs-arbetet kom under 90-talet att, på samma sätt som Centrumutredningen, att präglas av kontinuerliga samråd med berörda och intresserade. Planeringen präglas av förankring och detta anses vara en bra grund för framgångsrika förändringar.

Stadskärnan börjar under 90-talet ännu mer utpräglat fylla en funktion som ett mötesrum mellan människor. Bevarandet fortsätter att prägla stadskärnans planering. Utformningar av gator och torg samt gång- och cykelvägar ska vara tilltalande, tillgängliga och transporteffektiva.<sup>242</sup> Så många trafikslag som möjligt ska integreras för att så många intressen som möjligt ska kunna kombineras, som trygghet, säkerhet, miljö och omgivning. Detta motsäges på sätt och vis i TRÅD 92 där gång- och cykeltrafiken föreslås separeras från biltrafiken. I Lund strävar man dock efter att i det totala trafiksystemet skapa säkra skolvägar för barn, vilket bland annat uppnås genom separering.<sup>243</sup>

Med TRAST kom ett verktyg som omfattar ovanstående. Stadens bebyggelse ska integreras med dess trafiksystem för att hållbar och attraktiv stad ska uppnås och planeringen bör enligt TRAST vara väl förankrad och ha ett helhetsperspektiv.

---

<sup>241</sup> Intervju med Håkan Lockby, 2004-12-06

<sup>242</sup> Larsson, "Relationer mellan natur och kultur i Lunds Stadsplanering 1950-2000 – Del I Tidens ideal och historiens spår", 2002

<sup>243</sup> Intervju med Håkan Lockby, 2004-12-06

## 5 Diskussion

Lunds medborgare tillsammans med sina förtroendevalda har alltså vid två tillfällen, med 300 års mellanrum, stoppat ett öst-västligt gatugenombrott, 1670-talet och 1969. Vid det tidigare tillfället var det individernas intressen som styrde. Alltför få av stadens invånare skulle ha råd att återuppföra sina gårdar enligt den nya stadsplanen. Vid det senare tillfället var det stadens intressen som styrde. Stadens värden skulle skyddas och dessa värden låg i det gatunät som nämnda gårdar legat vid.

Även om Södra Centrumleden inte genomfördes satte den sina spår både i Lunds trafikplanering och i dess kommunalpolitik. Processen bakom att leden inte genomfördes kan antas vara huvudsakliga anledningen till att Lund har kvar sin medeltida stadskärna så gott som intakt då diskussionen definitivt förstärkte stadens bevarandebestånd. Det är dock även arbetet efter genombrottet som utgör grunden till att staden och dess vistelsemiljö idag ser ut som den gör.

### 5.1 Förändrat miljötanke...

Begreppet miljö har sedan tiden för genombrottsdiskussionerna förändrats från att omfatta de fysiska upplevelserna av vistelsen i staden till att även inbegripa trafikens konsekvenser för människa och natur i form av bland annat farligt utsläpp.

I och direkt efter genombrottsutredningen var det framförallt stadens kulturella värden som lyftes fram i miljödiskussionerna. Det hystes en stark tilltro till att problem med avgaser och buller skulle kunna begränsas i takt med den tekniska utvecklingen av fordonen varför dessa problem var underordnade. Det var framförallt gatunätet som ansågs värdefullt vilket tog sig uttryck i att det blev skyddat.

Stadskärnans miljö började under 80-talet betraktas som en del i stadens identitet och blev därmed ett kommersiellt intresse. De, under 60- och 70-talets, starka bevarandebestånd förstärktes ytterligare och har sedan dess bestått. Samtidigt ledde 70-talets oljekris till insikt i en annan miljöaspekt i form av begränsning av energiförbrukningen. Detta ledde till en satsning på alternativa transportmedel vilket i förlängningen, under 90-talet, ledde in på tankegångar som "hållbar utveckling" och "miljöanpassat transportsystem".

### 5.2 ... tillsammans med förändrade planeringsideal...

I uttalandet om socialdemokraternas motion, 1967, efterfrågade Statens Planverk ett vidare synsätt där frågan om innerstadens funktion och trafikförsörjning borde ses i ett sammanhang och inte behandlas som dellösningar. Denna typ av tankegångar har kommit att bli talande för trafikplaneringen i Lund, framförallt sedan Centrumutredningen, drygt 15 år efter Planverkets uttalande.

Synen på trafikens och trafikplaneringens roll har under åren förändrats från att vara ett isolerat fenomen som handlat om säker och effektiv förflyttning till att vara en del i ett större sammanhang omfattande bebyggelse, miljö och upplevelser. Även de olika trafikslagen betraktas numer som samverkande delar i en helhet i stället för fristående faktorer.

För en medeltida stadskärna som Lunds, vars gatunät inte ursprungligen är avsett för motortrafik, är denna helhetssyn viktig för att gatunätet inte ska bli för hårt belastat och för att boende- och vistelsemiljön ska bli trivsamt. Redan i trafik- och miljökommitténs betänkande från 1972 efterfrågades en anpassning, av transportmedel och hastigheter, till gatunätet, något som omfattades av begreppet trafiktålighet i TRÅD 82, tio år senare.

Planeringen har varit inriktad mot att begränsa, framför allt, privatbilismen i stadskärnan. Lund har länge varit en utpräglad cykelstad och satsningen på cykeltrafik har under lång tid varit prioriterad. Kollektivtrafiken blev ett viktigt transportalternativ efter 70-talets oljekris och det då förändrade miljötänkandet. Men det är först i arbetet med LundaMaTs som det övergripande trafikplaneringsarbetet klivit utanför den lokala enhet som stadskärnan utgör och istället betraktat stadens totala trafikarbete och dessutom sett det som en del i ett växande globalt problem. Det handlar inte längre om att begränsa biltrafiken i stadskärnan. Det handlar om att begränsa biltrafiken genom en övergång till mer hållbara transportmedel.

### 5.3 ... gjorde Lund till den stad den är idag

Principbeslutet om en avlastande gata till centrum var, då det aktualiserades 1958, gammalt och baserat på inaktuella förutsättningar. Beslutet om expropriation var dock taget med politisk enighet vilket medförde att det dröjde innan planerna ifrågasattes. Genombrottet stoppades genom ett hängivet politiskt arbete med att skapa opinion mot förslaget. Politiska blocktillhörigheter och lojaliteter frångicks och oenighet rådde inom partierna. I folkpartiets fall ledde oenigheten till att även partiet splittrades inbördes i frågan.

Frågan om centrumleden accentuerade frågor som bevarandet av den medeltida stadskärnan och i dess spår följde stora restriktioner som begränsade den kommande planeringen. Fortsatt stora bevarandebeställningar har bibehållit dessa förutsättningar, vilket i sin tur medfört att frågor om stadskärnans trafikförsörjning än idag är svårlösta då möjligheten för radikalare ingrepp är begränsad.

Vänsterpartiet kommunisterna och miljöpartiet förde, under 70- och 80-talet, med sig en ny typ av politik till kommunfullmäktige. Den präglades av en motions- och debattlystnad tillsammans med starkt engagemang i sakfrågor som till exempel miljön. Planeringen har sedan tiden för genombrottet varit väl förankrad både bland beslutsfattare och bland allmänheten. Engagemanget för trafik- och miljöfrågor har varit stort och legat på en hög politisk nivå. Vid beslutsfattande har utredningarna och planerna varit mycket väl genomarbetade. Både Centrumutredningen och LundaMaTs antogs direkt i sin helhet.

### 5.4 Hur hade Lund sett ut med genombrottet?

Vid förfrågan, bland dem som intervjuats till denna rapport, om hur de trodde att Lund skulle ha sett ut om genombrottsleden hade genomförts blev svaren mycket varierande. Någon menade att stadsbilden skulle ha förstörts totalt medan en annan hävdade att det inte skulle ha varit någon större skillnad gentemot idag.

Ett av socialdemokraternas argument i motionen 1967 var att genombrottet sannolikt skulle dela staden i två delar. Frågan är om detta verkligen skulle ha inträffat? Vid tiden då

tanken om en genombrottsled väcktes utgjorde staden innanför vallarna en geografiskt mer betydelsefull del av staden än vad den gjorde efter 60-talets befolkningsexpansion. Förmodligen skulle stadskärnans utbredningsmöjligheter begränsas, men områdena söder om de planerade dragningarna saknade och saknar fortfarande en betydande andel centrumfunktioner. Trots att centrumleden aldrig blev av har alltså det kommersiella stråket i all planering och allt genomförande i princip varit konstant och huvudsakligen utgjorts av området mellan Bantorget och Mårtensstorget.

Byggnadsnämndens ordförande Per-Håkan Ohlsson sade vid Södra Centrumledens utställning i stadshallen 1968 om frågan att bevara gatunätet någorlunda intakt:

***”För det helas bästa måste något offras för att inte allt ska gå förlorat”***<sup>244</sup>

Påståendet är fortfarande relevant och talande för dagens Lund. Det handlar fortfarande om bevarandet av innerstadens gatunät och bebyggelse. Det handlar dock inte längre enbart om fysiska ingrepp utan snarare om prioriteringar mellan olika trafikantgrupper och om tillgänglighet och framkomlighet för dessa samt om förhållandet mellan dessa och dess omgivning.

---

<sup>244</sup> Ur filmen ”Slaget om Lund”.

## Källförteckning

### Tryckta källor

Bevaringskommittén (1986). **Lunds stadskärna – Bevaringsprogram, Stadsbildens framväxt, Råd vid ombyggnad**. Lund: Bevaringskommittén.

Blomqvist Ragnar (1975). **Lunds historia – nyare tiden**. Lund: Liber läromedel.

Boverket (2002). **Stadsplanera – istället för att trafikplanera och bebyggelseplanera**. Karlskrona: Boverket.

Boverket et al (2004). **Trafik för en attraktiv stad – Underlag** Stockholm: Boverket, Vägverket, Banverket, Svenska Kommunförbundet.

Davidson Torsten (1997). "Slaget om Lund". **Resor i tiden**. Lund: Historiska Media.

Erlandsson Hans (1932). **Om vattendragen och den äldsta bebyggelsen i Lund**. Lund: Föreningen det gamla Lund.

Folkesdotter Gärd (1974). **Stadskärnans behandling under 20 år. Analys av 23 översiktliga fysiska planer**. Byggforskningen rapport R54:1974. Stockholm: Statens institut för byggnadsforskning.

Generalplanekommittén (1971). **Trafikomläggningen och detaljhandeln. Undersökning av generalplanekommittén i samarbete med Lunds köpmän**. Lund

Gunnarsson S.Olof och Markstedt Lars (1973). **Trafiksanering – erfarenheter 1973**. Göteborg: Chalmers Tekniska Högskola.

Gunnarsson S.Olof och Korner Johnny (1975). **Trafikplanering – förutsättningar och principer**. Stockholm: Esselte Studium AB.

Gunnarsson S.Olof (1991). "Trafikplaneringens paradigm – från Buchanan till SCAFT, TRÅD – och till vad?" VTI:s och TFB:s forskardagar. **Rapportsammanställning av föredrag vid forskardagarna i Linköping 1991-01-08—09. Del 2**. Linköping: VTI

Gunnarsson S.Olof (1994). **Begränsning av biltrafik i stadskärnor. Exempel från europeiska städer**. KFB-rapport 1994:19. Stockholm: Kommunikationsforskningsberedningen.

Gunnarsson S.Olof (1997). **Trafiksäkert stadsbyggande (1967)**. CHART Meddelande 1997:2. Göteborg: Chalmers Tekniska Högskola.

Gustafsson Agne (1970). **Försvar för folkstyret**. Stockholm: Bokförlaget Prisma.

Gustafsson Agne (1990). "Den stora kommunsammanläggningen: Bakgrund och effekter". **Lund under expansion**. Red. Birgitta Odén. Lund: Studentlitteratur AB.



Hagson Anders (2000). *Stads- och trafikplaneringens paradigmn – om behov av nya principer och samverkande åtgärder för en bättre stadsmiljö*. Göteborg: Chalmers Tekniska Högskola, Sektionen för Arkitektur.

Harder Hovgesen Henrik (2002). *Vejplanlægning Politik og Praxis* Aalborg: Det teknisk-naturvidenskabelige fakultet, Aalborg Universitet.

Holmberg Bengt & Hydén Christer et al (1996). *Trafiken i samhället – grunder för planering och utformning* Lund: Studentlitteratur.

Jahn Hansen Carsten (2001). *Local Transport Policy and Planning – The capacity to deal with environmental issues* Ålborg: Aalborg University, Department of Development and Planning.

Larsson Bo (2002). *Relationer mellan natur och kultur i Lunds stadsplanering 1950-2000 – Del I Tidens ideal och historiens spår*. Lund: Avdelningen för stadsbyggnad, Institutionen för arkitektur, Lunds Tekniska Högskola.

Larsson Bo (2003). *Relationer mellan natur och kultur i Lunds stadsplanering 1950-2000 – Del IV Bevarande och förnyelse i stadskärnan*. Lund: Avdelningen för stadsbyggnad, Institutionen för arkitektur, Lunds Tekniska Högskola.

Krafft Ove (1980). *Trafiksanerungarnas inverkan på detaljhandeln. En studie av sex svenska städer*. Göteborg: Göteborgs Universitet, Företagsekonomiska institutionen.

Naturvårdsverket (1995). *MKB i miljöskydds- och naturvårdslagen*. Allmänna råd 95:3.

Nordisk Ministerråd (1994). *Begränsning av biltrafik i medelstora nordiska städer – Lund*. TemaNord 1994:510. Köpenhamn: Nordisk Ministerråd.

Nordqvist Stig (1984). *Gågatu-epoken*. Nordiska institutet för samhällsplanering. Meddelande 1984:5. Stockholm.

Nordström Lars (1973). *Trafikpolitik och trafikplanering – ett kompendium*. Göteborg: Göteborgs Universitet, Kulturgeografiska institutionen.

Oredsson Sverker (1990a). "De politiska partierna och kommunalpolitiken". *Lund under expansion*. Red. Birgitta Odén. Lund: Studentlitteratur AB.

Oredsson Sverker (1990b). "Genombrottet i Lund". *Vid pass 8000 rutor – en festskrift till Gunnar Sandin*. Eslöv: Johansson & Glöck.

Rydenfelt Sven (1961). *Lund för hundra år sedan*. Lund: Berlingska boktryckeriet.

Stadsarkitektkontoret (1971). *Trafikomläggningen – uppföljning* Lund.

Stadsarkitektkontoret (1972). *Lund 1972 – Trafik och Miljö*

Statens planverk (1982). *TRÅD – allmänna råd för planering av stadens trafiknät*.

Tengström Emin (1992). *The Use of the Automobile – Its Implications for Man, Society and the Environment*. TFB-rapport 1992:14. Stockholm: Allmänna Förlaget.

Trivector (1998). *LundaMaTs – ett helhetsgrepp för miljöanpassat transportsystem i Lund. Sammanfattning* Trivector rapport 1998:8.

Trivector (2001). *LundaMaTs ger resultat*. Trivector rapport 2001:62. Lund: Mobilitetskontoret och Tekniska förvaltningen.

VBB (1968), *Lund – Södra Centrumleden*.

VBB (1985). *Trafiken i Lunds centrum*.

Vägverket (2002). *Åtgärdsanalys enligt fyrstegsprincipen – ett allmänt förhållningsätt i åtgärdsanalyser för vägtransportsystemet*. Publikation 2002:72.

Westerberg Kristina (1975-76). *Gaturummen i Lunds stadskärna*. Avdelningen för Stadsbyggnad, Lunds Universitet.

#### Tidningsartiklar

Arbetet, *Så ska trafikländet minskas i centrum*, Gunnar Ljungman, 1985-11-09  
Skånska Dagbladet, *Dags för stor förändring – Två förslag för Lunds stadskärna*, Sif Westberg, 1985-11-09  
Sydsvenska Dagbladet, *Utredning om Lunds centrum*, 1984-07-12  
Sydsvenska Dagbladet, *Bilstopp och gator byggs – Start för diskussion om genomgripande trafikbeslut*, Ingrid Nathell, 1985-10-09

#### Övriga dokument

Lunds kommun (2003). *Lundalänken – en genväg för kollektivtrafiken i Lund*.

Lunds kommun (2003). *Mobilitetskontoret i Lund*

Lunds kommunstyrelsens protokoll: 1986 bil 19 Centrumutredningen.

Lunds stadsfullmäktiges/kommunfullmäktiges protokoll med bilagor. Lund: Berlingska boktryckeriet:

1958 § 36 Interpellation angående central busstation i staden.

1958 § 59 Om expropriation av mark för upptagande av ny gata mellan Östra Vallgatan och Stora Södergatan.

1959 § 187 Länsstyrelsen i länet resolution angående nybyggnadsförbud inom kvarteren Realskolan, Östertull, Galten, Sankt Märten samt tomten nr 1 i kvarteret Murgrönan.

1965 § 137 Förlängning av byggnadsförbuden inom kvarteret Realskolan m. fl. samt förordnande om förbud om nybyggnad inom kvarteret Katedralskolan m. fl.

1967 bil 74 Motion om uppdrag åt drätselkammaren att föranstalta om en snabbutredning av trafikfrågornas lösning i och kring stadskärnan m.m.

- 1969 bil 80 Motion om uppdrag åt drätselkammaren att föranstalta om en snabbutredning av trafikfrågornas lösning i och kring stadskärnan m.m.
- 1969 § 139 Angående motion om uppdrag åt drätselkammaren att föranstalta en snabbutredning av trafikfrågornas lösning i och kring stadskärnan.
- 1970 § 137 Redogörelse från centrumkommittén om pågående utredningsarbete rörande trafikregleringsarbete inom stadskärnan.
- 1972 bil 252 Trafik- och miljökommitténs betänkande angående planeringen av stadskärnan i Lund.
- 1972 § 374 Trafik- och miljökommitténs betänkande angående planeringen av stadskärnan i Lund.
- 1975 bil 328 Handlingsprogram och dispositionsplan för stadskärnan.
- 1979 § 241 Motion om översyn av enkelriktnings- och behörighetsbestämmelserna på gator i innerstaden.
- 1979 bil 189 Motion om Märtenstorgets utformning.
- 1981 § 64 Motion om ändring av Bytaregatan i Lund till gägata.
- 1982 § 179 Motion om åtgärder för att främja cykeltrafiken inom kommunen.
- 1982 § 280 Motion om trafikreglering av stadskärnan.
- 1984 § 67 Motion om trafikregleringar i Lunds centrum.
- 1984 bil 138 Motioner om förbättring av centrala torg och gatumiljöer mm.

Stadsarkitektkontoret (okänt). ***Gång och cykelvägnätet som en del av det totala transportsystemet – Lund.*** Föreläsning av trafikingenjör Torsten Davidson för Norske Sivilingenjörers Förening.

Stadsarkitektkontoret (okänt). ***Förslag till första åtgärder för utbyggnad av gång- och cykelvägar i Lund.*** Sammanställt av trafikingenjör Torsten Davidson.

Stadsarkitektkontoret (okänt). ***PM Hittillsvarande cykelvägsutbyggnad i Lund.***

Stadsbyggnadskontoret & Tekniska förvaltningen (2004), ***Centrumutredningen -Uppföljning av delprojekt samt förslag till fortsatt arbete*** 2004-08-20

Stadsmiljörådet (2004). Stadsmiljörådets utmärkelse 2004. ***Lund – Trafik i en Medeltidsstad.***

Muntliga källor

Bjerkemo Sven-Allan, civilingenjör. Delaktig i upprättandet av Centrumutredningen. Personlig intervju den 11 november 2004.

Davidson Torsten. Trafikingenjör Lund -1985. Personlig intervju den 23 september samt den 23 november 2004.

Hjort Bertil. Stadsplanearkitekt under genombrottsutredningen. Därefter stadsbyggnadsdirektör. Personlig intervju den 24 november 2004.

Gustafsson Agne. Fullmäktigeledamot 1959-73 för socialdemokraterna. Ledamot i trafik- och miljökommittén. Personlig intervju den 22 november 2004.

Lockby Håkan. Nuvarande gatuchef, Lunds kommun. Personlig intervju den 6 december 2004.

Nordqvist Ulf. Gatuchef, Lunds kommun 1985-1999. Personlig intervju den 14 december 2004

Ohlsson Per-Håkan. Ordförande i byggnadsnämnden 1964-70. Ledamot i trafik- och miljökommittén. Personlig intervju den 9 december 2004.

Oredsson Sverker. Fullmäktigeledamot för Samling i Lund 1967-70, därefter för folkpartiet. Ledamot i trafik- och miljökommittén. Personlig intervju den 29 november 2004.

#### Film

Olson Lennart. *Slaget om Lund*. Tillgänglig på Stadsbyggnadskontoret, Lund.