

2039

LUNDS STADSKÄRNA EFTER DEN MOBILA SKIFTESREFORMEN

Ett projekt inom ShiftSweden 2024–2025

ETT SAMARBETE MELLAN

2039

LUNDS STADSKÄRNA EFTER DEN MOBILA SKIFTESREFORMEN



LUNDS
KOMMUN



LUND
CITY



LUNDS
UNIVERSITET

Lund Citysamverkan

Projektledning
Gunilla Kronvall

Lunds universitet

Johannes Stripple

Lunds kommun

Per Eneroth

Umami Produktion

Fredrik Pålsson

Kragh Berglund

Bitr projektledning

Niels de Bruin

Maria Höök

Jonas Berglund

Louise Opprud

Elin Persson

BAKGRUND

Hösten 2024 beviljades projektet "Lund 2039 – Lunds stadskärna efter den mobila skiftesreformen" finansiering av Vinnova och parterna som stod bakom ansökan blev därmed en del av ShiftSweden, en plattform för att utbyta kunskap, utveckla koncept samt bidra till Sveriges innovationssatsningar för 2030-talet.

Projektet har genomförts i dialog och samtal inom projektgruppen, genom kunskapshöjande intervjuer med experter och tänkare, och genom workshops med lokala aktörer som handlare och fastighetsägare i Lund. Vi har skapat scenario kring hur framtidens stadskärna kan se ut och fungera – där det är självklart att röra sig till fots, och där fokus på gång har gett utrymme för att stärka stadskärnan som en social, grön, demokratisk plats, och som en stark handelsplats.

Projektet har utgått ifrån Lund Citysamverkans lokal på Västra Mårtensgatan i Lund, en synlig och tillgänglig mötesplats och ett laboratorium för förändring, workshops, utställningar och

dialogmöten. Lokalen har fungerat som en plattform för möten mellan projektets partners och intressenter, liksom för samtal med kommun, universitet, näringsliv och medborgare.

Visionen är ett Lund som har mod och förmåga att genomföra de stora förändringar som krävs för att bli ett klimatpositivt samhälle, särskilt inom mobilitetsområdet. Projektet har engagerat lokala och globala aktörer för att tillsammans skapa och sprida framtidsbilder av en hållbar och dynamisk urban miljö.

OM PROJEKTET

Året är 2039, och Lund har tilldelats The Walkscape Award, ett prestigefyllt internationellt pris som erkänner innovativa insatser för att skapa gångvänliga och hållbara urbana miljöer. Prisceremonin i Lund ger staden en möjlighet att visa upp sina framsteg och dela lärdomar med stadsplanerare och beslutsfattare från hela världen.

Projektet "Lund 2039 – Lunds stadskärna efter den mobila skiftesreformen" syftar till att avdramatisera det mobila skiftet genom att skildra framtidens vardagliga perspektiv på dagens transportsystem. Genom en utställning och ett publikt föredrag visar vi hur Lunds stadskärna om 15 år har omvandlats till en modell för framtidens urbana livsmiljöer. Genom scenarioutveckling, gestaltande metoder och immersiva upplevelser utforskar projektet hur Lund har frigjort sig från bilberoendet och skapat nya möjligheter för handel, kultur, möten och klimatreiliens.

Stadskärnan spelar en central roll för Lund som helhet. När staden växer ökar trycket på stadskärnan att förbli en samlande och attraktiv plats för både lundabor och besökare. Med ett ökande antal människor som vill ta sig till stadskärnan ökar även trafiken.

Projektet vill utforska en framtida stadskärna där alternativa sätt att röra sig har ersatt bilens dominerande roll, och där förändrad

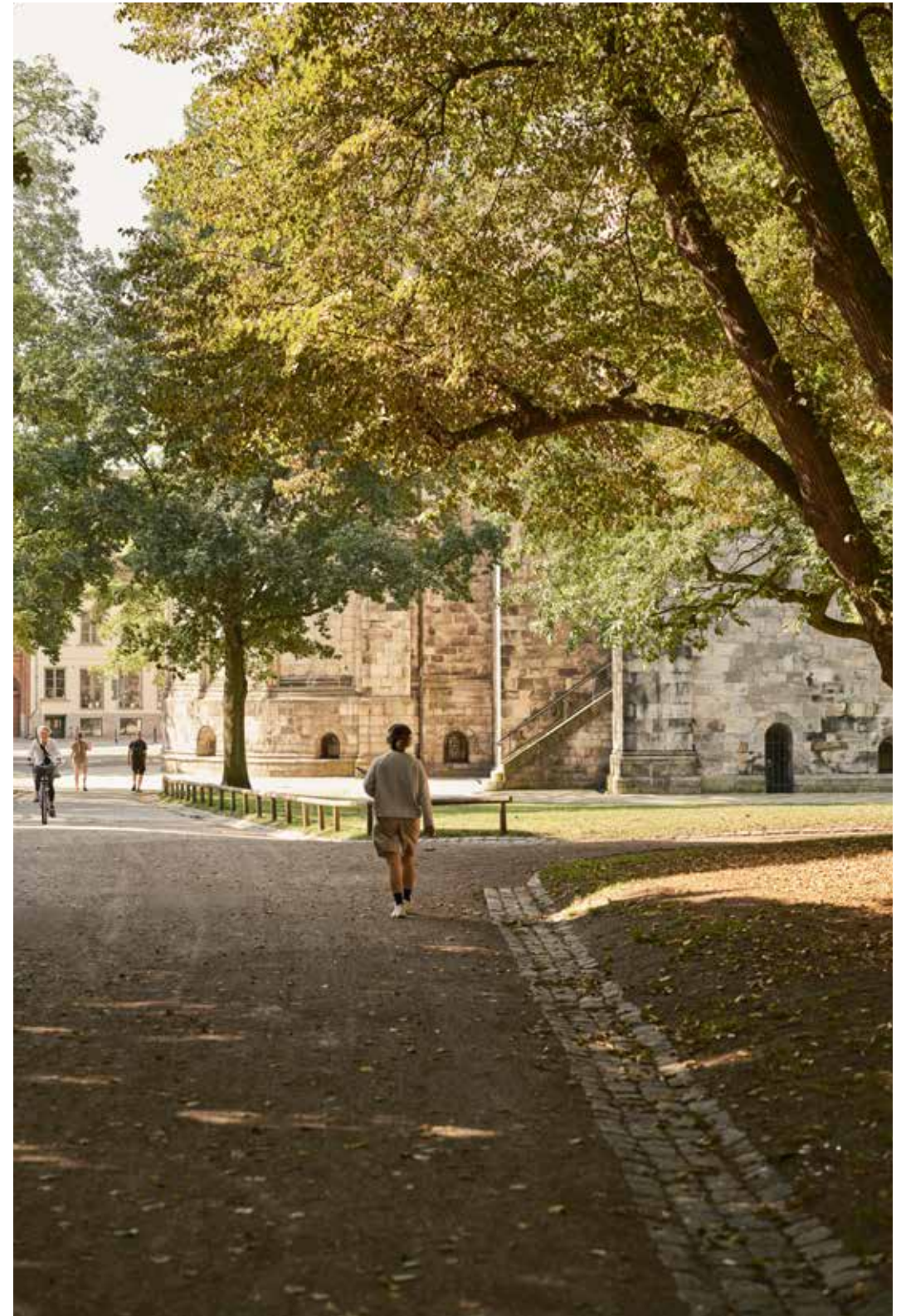
mobilitet har skapat nya möjligheter för handel, möten, kultur, rekreation och ett bättre klimat.

Vad krävs för att vi i större utsträckning ska välja att gå? Vilka hjälpmedel kan underlätta mobilitet och vistelse i centrum, och vad gör stadskärnan attraktiv som destination och mötesplats? När bilens utrymme minskas, hur kan de frigjorda ytorna i centrum användas? Förslag inkluderar mer grönska, öppen dagvattenhantering, ytor för socialt umgänge, kultur, rekreation, evenemang och ökad biodiversitet.

Vi vet från tidigare forskning att samhällsförändring sker först efter att samhällets föreställningsförmåga har aktiverats. Hur vi föreställer oss att framtiden kan och bör se ut påverkar vilka val och investeringar vi gör idag, och det är till stor del dessa val som även bestämmer huruvida t.ex. en mobil skiftesreform kommer att realiseras. Samtidigt har många svårt att föreställa sig framtider som är radikalt annorlunda jämfört med dagens samhälle.

I projektet har vi använt oss av "narrativa prototyper", en tvärvetenskaplig framsynsmetod med grund i spekulativ design, science-fiction, statsvetenskap och framtidsstudier. Berättelser har en unik förmåga att engagera och främja reflektion. Genom att uppleva framtiden på ett immersivt sätt får människor en känsla av att "vara där".

Vi valde tre gator i Lunds stadskärna för att med illustrationer konkret visa hur dessa kan se ut och fungera i framtiden. Vårt mål har varit att skapa nyanserade och platsspecifika berättelser som låter människor placera sig själva i händelsernas centrum, i Lunds stadskärna.



KUNSKAP

KATHRINE HEIBERG
CEO & Partner.
Reteam, Köpenhamn.

Stadskärnans konkurrensfördel:

1. Mångfalden av lokaler, stora och små, dyrare och billigare, olika typer av lokaler för olika ändamål och hyresgäster. Det är skillnaden mot ett köpcenter där det mest är stora lokaler, alla har samma öppettider och hyrorna är höga.
2. Arkitekturen och miljön, en oslagbar konkurrensfördel och något som måste månas om och värderas högt.

Planering

I stadsutveckling bör tillgänglighet/mobilitet och fotgängarfrågor alltid vara närvarande. Det är värdefullt att ha ytor för enbart fotgängare, samt ytor för blandade trafikslag. Bilar ska inte bestämma och dominera, de ska tillåtas i stadskärnan men köra långsamt. Det är viktigt att ha kvar möjligheten att köra in till centrum med bil för att locka småbarnsfamiljer.

När man promenerar ska det alltid finnas något som fångar ögat, som drar och lockar en vidare. Blickfång som lockar och uppmuntrar till att gå vidare i staden, fortsätta framåt. Man får aldrig få känslan att det är

dags att vända om!

Markbeläggningen är superviktig för att uppmuntra fotgängare. Den som promenerar tittar framåt och nedåt, och kommer se stadens golv. Dålig markbeläggning, eller när det är obekvämt att promenera, kan göra så att man får en dålig känsla av hela upplevelsen av att gå i centrum, och att man inte vill komma tillbaka.

Skyltar till viktiga platser och institutioner bör finnas för att göra det enkelt att hitta för de som promenerar; till museum, universitet, och liknande målpunkter. Fräscha toaletter, som man får betala för och som är bra, bemannade, är värdefullt. Det gör det enklare att ta beslutet att promenera i centrum, och att stanna kvar längre. Detta gynnar i sin tur handeln.

Hållbarhet

Lund bör vara mer fotgängarvänligt att stå upp för globala hållbarhetsvärden; att röra sig till fots i vardagen, och att shoppa som fotgängare i Lund stadskärna är en akt av hållbarhet.

TINA VESTERMANN OLSEN
Associate Professor,
Aalborg University.

Projektgruppen byggde upp en kunskapsbas kring walkability och gång, samt kring framtidsprototypande som metod. Framförallt var det projektets tema fotgängarvänlig stad som stod i fokus. Vi byggde upp ett nätverk av relevanta experter som kunde belysa gång från olika perspektiv. Arbetsgruppen hade egna fördupade samtal både före, under och efter intervjuerien.

Walkability är mer än tillgänglighet, det är en kroppslig upplevelse - att promenera i staden är fysiskt och sensoriskt. Det är viktigt att man som gående känner sig prioriterad, välkommen och omhändertagen. Beslutet att promenera tas redan hemma,

innan man går ut. Vad gör att man tar detta beslut? Vi behöver förstå mekanismerna för olika val och hur vi kan uppmuntra valet att promenera istället för att cykla eller ta bilen.

Fart och upplevelse

Tempo, vi upplever staden i en annan fart när vi går. Detta gör att upplevelser kommer närmare oss fysiskt, vi hör, doftar, ser mer. Vi känner stadens golv, ytor, kanter. Att promenera aktiverar hela kroppens sensoriska apparat.

Planering

En viktig utgångspunkt är att studera hur många som faktiskt promenerar idag, och sätta mål för hur vi skulle vilja att det ser ut i framtiden.

När vi löser och utvecklar mobilitet, se till att få med andra kvaliteteter som grönska, vatten, sociala ytor och platser, osv. Skapa synergier!

Urban living labs, att testa 1:1 experiment, har ett stort värde. Aktiviteter i mellantider, att testa intentioner, i samarbete mellan olika aktörer i staden.

MATTIAS KÄRRHOLM
Professor, Arkitektur och Kultur.
Lunds universitet.

Walkability är mer än transport – det är en föränderlig stadsupplevelse.

Walkability är ett komplext och dynamiskt begrepp. Det är inte bara en fråga om tillgänglighet eller transport, utan en upplevelse som omförhandlas i takt med att vi rör oss genom staden. Att gå är att vara i ständig dialog med det offentliga rummet – en kroppslig och social handling som påverkas av vem vi är med och var vi pausar.

Fart och upplevelse

När vi går upplever vi staden i ett annat tempo. Vi stannar, fotograferar, dricker kaffe, kollar mobilen – våra kroppar interagerar med stadens ytor och flöden. Det är en

Stärk kopplingen mellan viktiga målpunkter. Det gör beslutet att promenera från skolan till butiken till arbetsplatsen och så vidare enkel. När kopplingarna är attraktiva och snabba så väljer många helst att promenera.

Jämställdhet

Walkability är en fråga om equity, jämställdhet. ALLA ska inviteras till att kunna promenera i staden – detta behöver vi planera för när vi gestaltar staden. Äldre, unga, barnfamiljer, synskadade, och så vidare.

Attraktiva kvaliteter i staden

För att uppmuntra gång så är trygghet och belysning viktigt, samt att det är ett behagligt mikroklimat i staden. Ljus, skugga, vindskydd, och så vidare.

Kvaliteten på material, på golvets ytor, och på annat material i fotgängarnas miljö, gör staden mer attraktiv att promenera i.

sensorisk upplevelse där stadens golv, ljud, ljus och material spelar roll. Vad vi bär med oss – fysiskt och mentalt – påverkar hur vi rör oss. Hur ser stadens liv ut 2039, när vi kanske bär helt andra saker än idag?

Planering

För att främja gångvänlighet krävs att vi planerar hela staden, inte bara innerstaden. Det spelar ingen roll hur attraktiv stadskärnan är om det är svårt att ta sig dit. Transitzoner – där vi byter från buss till gång – måste vara välgestaltade och inbjudande. Variation i stadslandskapet, tydliga flöden och en hög lägstånivå i utformningen är avgörande. Urban design bör stödja viktiga rörelsemönster och undvika tråkiga sträckor.

För alla

Walkability är också en fråga om tillgänglighet och rättvisa. Alla ska kunna röra sig tryggt och bekvämt i staden – oavsett ålder, bakgrund eller fysiska förutsättningar. Det är inte fel att ha bil, men bilens plats måste vägas mot andra behov. Basinfrastruktur för gång bör finnas i alla områden, inte bara i centrum.

Stadens kvalitet

För att uppmuntra gång krävs att stadens miljö är trygg, varierad och behaglig. Det handlar om att gestalta för pauser, möten och rörelse. Stadens materialitet – golvets ytor, ljus, ljud och skuggspel – påverkar hur vi upplever den. En stad där många går är en stad som är levande, inkluderande och hållbar.

ELSA BÜNGER
BSc Global Development &
Human Geography.
&
MARK BÜNGER
Founder and CTO.
Futurity Systems.

40% of all car trips in a city are empty. That's 4 in 10 cars going nowhere. Autonomous vehicles and sidewalk robots can fix this. It's a logistics revolution – and a design opportunity.

Walkability isn't just about movement.

It's about micro-experiences. You should encounter something interesting every 4–5 meters, or every 6 seconds. To make walking a joy, not a chore, cities must stimulate the senses. Picture tiny shops, playful plants, pop-up food stalls, and light—especially in winter. Seasonality is a strategy for planning and design, think lightfestivals in the winter and usage of green and blue spaces in the summer.

City planning should be tactical.

Prototype changes fast, e.g. make a street a pedestrian zone with big plants and paint—then measure the behavioral results. If it works, build it. If not, roll it back. Urban

nism can be experimental and agile. Winning a global walkability award should be for weaving inclusion, beauty, and curiosity into every corner of the city. Walkability will mean equity, not just infrastructure. Here technological innovations could come into play too, like soft exoskeletons for elders and other micro-mobility tools, that can remove age and injury as a barrier from walking.

More culture and meaning

As we work less in the future (due to AI and automation), city centers must offer more culture, more connection and more meaning. How can a city center facilitate the next chapters of life, where maybe 50% of your time gets freed up?

Cities of the future will be emotionally intelligent and cater to our sensory delight. Experiences will be woven into everything, as we will no longer shop for necessity (that

will be automated), but go out and shop / hang out / use culture as cultural/sensory consumers.

A future with less work means more demand for meaning. The best urban design will nourish the development of meaningful

hobbies and sports – while cultivating social belonging. And one thing really important is facilitating serendipitous meetings - and weave spaces with cultural fabric that enhances and stimulates these serendipitous encounters.

MARION HØJRIS

Founder.

Formverk, France.

Great walkability comes from being motivated to walk. The three parameters of any behavior B=MAP (Behavior = Motivation, Ability, Prompt) is to be used in the design - if you are enhancing motivation to walk, how does that look in the future?

Motivation = "wauw this is so cozy let's stroll this way".

Ability = "it's faster and easier to walk, than to drive".

Prompt = e.g. you have a dog that needs (prompts the behavior in you) a walk every day.

Behavioral design can increase walking by over an hour a day

Danish studies show people walk 68–89 more minutes daily when their immediate surroundings are designed to be highly walkable environments. That's a huge behavioral shift driven not by individual willpower but by thoughtful design of streets and surroundings.

Walking is the social glue of cities

Sidewalks are like a social infrastructure. Walking increases the chance for spontaneous social encounters, helping build trust and community cohesion.

Walking and thinking

Plato practiced walking in Athens, as walking stimulates thinking. Studies show that walking enhances divergent thinking, making it critical for cities designed for learning, collaboration, and the future of knowledge work.

Seamless travel

Walking needs to be integrated into the broader transport system. Streets, public transit, and micro-mobility networks must support seamless transitions, so that walking becomes the behavioral default, not the exception.

The tempo we travel or move in, determines the experience we have. Slow movement = deeper experiences. Fast movement = more shallow experiences. If we are to move slow across Lund (walk more) it will have been because of a deepening of the experiences the city center offers, making it easier and more convenient to walk, than to bike or drive.

Urban Rhythms could be interesting to work with, such as zones of slowness, spaces for pause, reflection, and human-scale engagement.

JIM WALKER

Director and founder.
Walk21 Foundation.

A walkable city is more than a transport solution—it's a foundation for vibrant urban life and local economy. Pedestrians spend more time and money in city centres, but if we don't improve walkability, these spaces risk fading away.

Making Walking Work: Steps Toward a Thriving City Centre

The journey begins with commitment: signing the International Charter for Walking signals a city's intent to prioritize people on foot.

Understanding walking behaviour is key. Asking pedestrians what they enjoy—or what would make walking better—helps shape responsive planning. Mapping where walking works and where it doesn't reveal opportunities for change. Public participation ensures that improvements reflect real needs.

Assessing walkability across neighbourhoods highlights gaps in accessibility, safety, and comfort. Reviewing policies and design stan-

dards ensures walking is placed first in the urban hierarchy. A strategic action plan, built by urban designers and transport planners, brings vision into practice.

Demonstration projects—like pedestrian plazas or behaviour change campaigns—can inspire broader transformation. But real success means rolling out improvements where they matter most: safe, inviting sidewalks near homes, schools, and transit. When people smile in the streets and say, "I like it here," we know we're on the right path.

These efforts also support broader goals: reducing pollution and road injuries, promoting mental health, gender equality, sustainable tourism, inclusive infrastructure, and climate action. These goals correspond with the UN Sustainable development goals.

Investing in people, places, and processes makes pedestrians the kings and queens of the city—and builds cities that are healthier, safer, and more equitable for all.

DAVID LINDELÖW

Transport planner.
WSP.

Begreppet walkability har använts sedan 20–30 år och är kopplat till tät stad, blandad stad och hur gator utformas. Ofta är dock diskussionen alltför kvantitativ istället för att handla om kvaliteten i stadens gestaltning.

Sikta mot NÄRHET

Bra kollektivtrafik och vardagens målpunkter inom gångavstånd ger ökad gångtrafik och att färre väljer bilen. Mobilitet behöver fungera på tre nivåer för att stärka gångvänligheten,

- Regional kollektivtrafik.
- Staden, närhet mellan funktioner, att man når mkt inom gångavstånd.
- Gestaltningen av gatan, att den är attraktiv att röra sig i och på.

Tempot ska vara på fotgängares villkor!

Hastighetens roll. En bil som kör i 40–50 km/h dominerar stadsrummet, medan långsammare fordon kan samexistera med fotgängare. Lägre hastighet gör att närheten ökar, dvs det lönar sig att gå istället för att ta bilen eftersom den är nästan lika långsam.

Shared space in order to share space.

Fotgängare, cyklister och bilar bör dela både hastighet och yta för att samexistera på bästa sätt. Det är viktigt att inte dela upp ytor för olika trafikslag, då det dels kostar mer yta, och dels uppmuntrar till att öka hastigheten för cykel och bil.

MARIO ALVES Secretary General. International Federation of Pedestrians.

Despite the universal nature of walking, pedestrians lack a political identity, making walkability advocacy weaker than that for cycling or cars.

Political action is crucial—pedestrians must be organized and vocal, or they will continue to be overlooked in urban planning.

A future-oriented approach to walkability

People should enact the future they want to see in the present. This could be through Open Streets events, temporarily closing streets to cars to demonstrate the potential of walkable cities and to showcase what a pedestrian-first city looks like.

Geo-staket styr hastigheten på fordon, automatiskt och digitalt. När bilen är inom en avgränsad zon så kan den inte köra över en viss hastighet. År 2039 bör sådana system finnas på plats.

Den byggda miljöns kvalitet.

En attraktiv byggd miljö är viktigt för upplevelsen av att gå, för hur attraktivt det är att vara fotgängare.

Ytor för fotgängare blir lätt en "slasktratt" för andra funktioner så som sopkärl, lyktstolpar, sparkcyklar, osv. Trottoarer, som redan ofta är små, ger då ännu mindre yta för fotgängare. Lund bör ta fram ett underlag som visar hur mycket yta som är avsatt till fotgängare, jämfört med hur mycket yta som ges till bilar. Bra underlag för samtal om hur stadens ytor används.

Pedestrian space

Walkability is a zero-sum game: gaining pedestrian space often means taking space from cars or even cyclists. Lessons from Denmark and the Netherlands: These countries greatly expanded cycling infrastructure, but much of it came at the expense of pedestrian space, not car lanes.

Key urban design priorities

Walkability is both a political and physical issue. It requires strategic advocacy, careful urban planning, and a cultural shift in how we perceive and value walking.

Some examples of urban design that should be done: Expand sidewalks and remove

unnecessary traffic infrastructure.

Reduce car speeds.

Improve public amenities such as benches, public toilets and street lighting.

Cities must actively redesign public space to make it vibrant and engaging.

Pedestrianization is usually an economic success – but only if cities crea-

te attractive public spaces and avoid neglecting businesses.

Make the city holistically more walkable and enjoyable!

For Lund to become the most walkable city, it must think beyond mobility – treating walkability as a driver of economic prosperity, social equity, and urban vitality.

NINA OTRÉN Arkitekt och partner. Think Softer Planner.

Det är ett värde och en positiv upplevelse i sig att komma till stadskärnan till fots, från kringliggande områden.

Jämlikhet och barnperspektiv

Promenerandet, att gå, är i grunden mer jämlikt än andra sätt att röra sig. Kvinnor och barn promenerar och cyklar mer, män kör mer bil.

Titta på platser och stråk vid skolor och förskolor, för att lära och uppmuntra barn och familjer att promenera. Städer i Schweiz uppmuntrar barn att promenera till skolan, för att tidigt i livet lära dem rutinen att promenera.

Fotgängares beteende

"Desire lines" det vill säga vart människor automatiskt vill gå, vart de dras för att något framför dem lockar dem vidare och framåt – se till att design underlättar och stärker HUR och VAR människor vill gå.

Gör ett enkelt test: följ en person som är ny i Lund, vart går den personen från stationen/där den anländer, hur beter den sig och var verkar den spontant vilja gå? lyssna på den personens reflektioner och känslor. Mät och

dra konklusioner utifrån:

Vem promenerar?

Vem promenerar inte?

Var promenerar man, och inte?

Trygghet

Fotgängare ska känna sig prioriterade i stadskärnan. De behöver alltid känna sig trygga och att de kan röra sig till fots överallt och utan risk.

Sakta ner hastigheten i stadskärnan, både på cyklar, på bilar och på kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken i stadskärnan skapar idag en känsla av otrygghet, då det finns risk för olyckor. Mindre och snällare, långsammare, bussar är kanske möjligt istället?

Gör Lundagård trygg nattetid, annars är hela det området mitt i centrum en barriär för de som vill gå genom stadskärnan kvälls- och nattetid.

Gör uteserveringar mer attraktiva, ta bort glasväggar och gör de mer som en del av gatumiljön. Tänk på staden i ögonhöjd, gör allt i ögonhöjd mer attraktivt.





LITTERATUR I URVAL

- *Global Street Design Guide*. Global Designing Cities Initiative & National Association of City Transport Officials 2016.
- *Interseriality and Different Sorts of Walking: Suggestions for a Relational Approach to Urban Walking*. Mattias Kärrholm, Maria Johansson, David Lindelöw & Inês A. Ferreira. In: "Mobilites". Routledge 2014.
- *What limits the pedestrian? Exploring perceptions of walking in the built environment and in the context of everyday life*. David Lindelöw, Åse Svensson, Catharina Sternudd, Maria Johansson. In "Journal of Transport & Health" 1(2014) pp223-231.
- *Exploring walking from the perspective of theory of planned behavior*. Anindita Mandal, Charlotta Johansson, David Lindelöw. In "Transportation Research Interdisciplinary Perspectives" 22(2023).
- *Pedestrian planning and the challenges of instrumental rationality in transport planning: emerging strategies in three Swedish municipalities*. David Lindelöw, Till Koglin & Åse Svensson. In "Planning Theory and Practice" 17:3(2016), pp405–420. Routledge.
- *Walking and Cycling: the economic benefits*. Transport for London.
- *Walking and cycling: latest evidence to support policy making and practice*. World Health Organization, European Region et al. 2022.
- *Economic Value of Walkability*. Victoria Transport Policy Institute. 2024.
- *Cities Alive. Towards a walking world*. ARUP 2016.
- *Pan-European Master Plan on Walking*. United Nations Economic Commission for Europe (THE PEP Secretariat) 2024.
- *The Pedestrian Pound*. Transport for quality of life. 3rd edition. 2024.
- *Active Travel, National Case Study Actions*. PATH 2024.
- *Economic Value of Walkability*. Victoria Transport Policy Institute 2024.
- Walk21, walk21.com
- International Federation of Pedestrians, ifpedestrians.org
- Fotgängarnas förening, fot.se.

LOKAL DIALOG



Östra Mårtensgatan

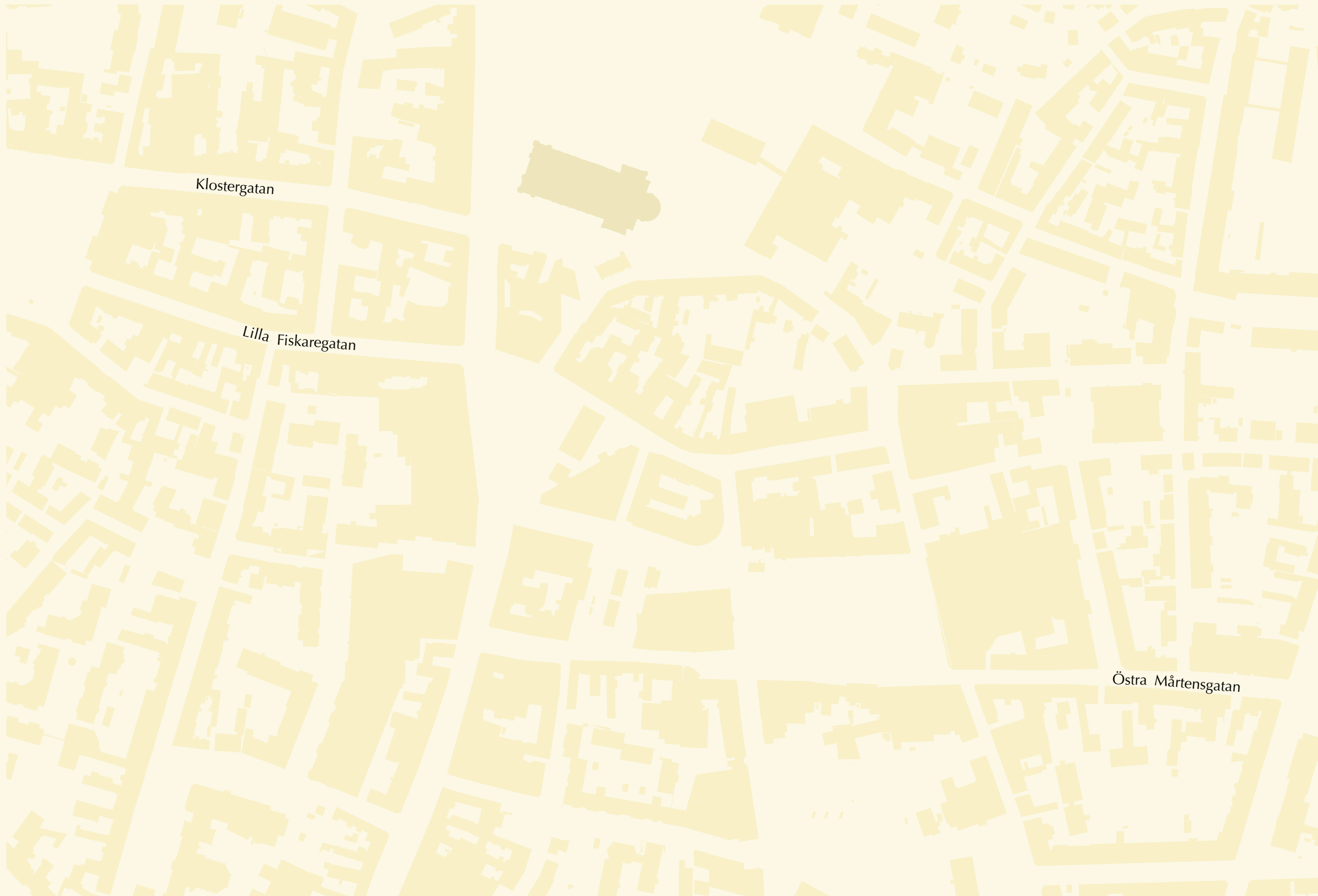
Projektgruppen bjöd in lokala näringsidkare och fastighetsägare till workshops med samtal om de tre utvalda gatornas karaktär, kvaliteter, utmaningar och framtida potential. Vi promenerade längs gatorna för att uppleva hur de fungerar för fotgängare idag, och vi skapade collage med idéer och förslag på hur de kan bli än mer attraktiva som stråk i framtiden, och för de som rör sig till fots i staden.



Klostergatan



Lilla Fiskaregatan



Klostergatan

Lilla Fiskaregatan

Östra Mårtensgatan

ÖSTRA MÅRTENS- GATAN

Östra Mårtensgatan är entrén till Lunds stadskärna från öster. Miljön för fotgängare påverkas av den strida strömmen av bilar som är på väg in till centrum och till Mårtenstorget för att parkera. Trottoarerna är mycket smala och det är trångt för de gående. Varken butiker eller kaféer/restauranger har möjlighet att flytta ut möblering eller varuvisning på gatan. Husen är småskaliga, varierade i stil och karaktär, och gatan som helhet har fina förutsättningar för att utvecklas till en attraktiv handelsgata och mötesplats i Lund.

FÖRSLAG FRÅN WORKSHOPGRUPPEN

- Byt ut bilar och kantparkering mot grönytor
- Öppna till innergårdar, som aktiveras
- Bearbeta kantzonen mellan torg och gata
- Lyft gatan genom att befolka torget
- Attrahera alla åldrar
- Skapa en gatubelysning mellan fasaderna
- Mer grönska
- Skapa event på bilfria ytor och gata
- Stärk hörnet vid Coop
- Lyft detaljer i fasaderna
- Skapa platser längs gatan
- Ta bort alla onödiga skyltar
- Fler träd på torget
- Bygg högre mot torget, till viss del även mot gatan
- Kvalitet, trygghet och aktiviteter över hela dygnet och över årstider



KLOSTERGATAN

Klostergatan får sin karaktär av de många vackra husen och av vyerna mot Klosterkyrkan respektive Domkyrkan. Längs gatan ligger några butiker som har funnits i Lund i generationer, tillsammans med populära kaféer och restauranger. I gaturummet samsas bilar och korttidsparkering med cyklar och de dominerande bussarna. Trottoarerna är smala och ofta trånga men de flesta, både näringssidkare, besökare och Lundabor, upplever gatan som mysig, charmig och trygg.

FÖRSLAG FRÅN WORKSHOPGRUPPEN

- Finare golv så att man kör försiktigt
- Små bussar
- Flytta uteserveringar till söderläge
- Mer grönska för att möta klimatförändringar
- Smycka luftrummet med grönska och belysning
- Skapa en gatuförening för festivaler och bättre samarbete
- Fler sittplatser
- Förläng utesäsongen med värmelampor
- och uteserveringar
- Sudda ut gränsen mellan inne och ute
- Minska körfältets bredd
- Sänkt hastighet
- Endast tillfälliga parkeringsplatser för leveranser
- Måna om fasaderna och arkitekturen
- Unika butiker med lokala produkter
- Ta bort kantsten så att man kan strosa kors och tvärs över gatan



LILLA FISKAREGATAN

Lilla Fiskaregatan har länge varit Lunds shoppinggata även om den nyligen har börjat ändra karaktär. Fler slutna verksamheter har flyttat in i lokaler i bottenplan och gatan upplevs som mindre tillgänglig och attraktiv. Möblering och belysning är eftersatt och det saknas grönska. Det som tydligast påverkar gatan negativt, och som lyfts av alla de som har verksamheter här, samt av besökare och Lundabor, är att gatan domineras av det breda cykelstråket i mitten där cyklister håller hög hastighet. De som är ute på stan för att shoppa eller umgås får hela tiden se sig om, och upplever att det är en otrygg miljö att vistas i.

FÖRSLAG FRÅN WORKSHOPGRUPPEN

- Smalare cykelbana
- Cykelparkering endast i början och slutet av gatan
- Mer plats för vistelse, att sitta och för uppehåll
- Mer grönska
- Öppna upp till innergårdarna
- Butiker skulle kunna spilla ut på gatan med varuvisning
- Något för barn
- Finare material på marken
- Detaljer som gör oss glada
- Plantera träd • Sänk cyklarnas hastighet
- Bara öppna verksamheter i bottenplan
- Sudda ut gränsen mellan inne och ute
- Fin belysning
- Klätterväxter
- Behövs många fler sittplatser



FRAMTIDEN

Projektgruppen har arbetat med att bygga upp scenario för hur framtidens samhälle, stadskärnor och mobilitet kan se ut. Vi har gjort antaganden om samhällets utveckling de kommande femton åren. Vi har spekulerat i vilka skiften och strategier som Lund kan gå igenom för att stärka staden för gående, från nu och fram till år 2039. Fotografier från slutet av 2030-talet blir illustrationer över vilka kvaliteter som vi idag kan se som önskvärda för framtiden. Vårt manus och föreställning är en narrativ prototyp där åskådare får uppleva ett möjligt Lund i framtiden, som pristagare av the Walkscape Award och som en mer gångvänlig stad. På detta sätt erbjuder vi ett påstående, ett upplevt scenario, som kan ligga till grund för en diskussion om hur Lund kan utvecklas.



2039

HUR SER VÅRT SAMHÄLLE UT ÅR 2039?

Inom projektet har vi gjort en serie antaganden om hur samhället ser ut år 2039, och som påverkar människors vardag och hur staden ser ut och fungerar. Våra antaganden är baserade på etablerad framtidsforskning, på underlag som har tagits fram inom andra framtidsstudier, samt på de intervjuer som genomförts inom projektet.

Demografi och Sociala Flöden

Urban möter rural: Befolkningen har ökat något, men många har valt att bo i de närliggande byarna eller på landsbygden, lockade av ett liv närmare naturen och möjligheten att vara självförsörjande. Pendlingen in till Lund sker med eldrivna cyklar eller små kollektivtransporter.

Grönskande promenadstråk: Stadens centrumsnära gator har förvandlats till grönskande promenadstråk med mikroskogar och multiaktivitetszoner som ersatt parkeringsplatser och trafikskyltar. Fotgängare rör sig fritt och transporteras vid behov med långsamma, självkörande fordon.

32

Hem och Arbete – Flytande Gränser

Distansarbete: Distansarbete är normen, men det finns också en påtaglig ökning av arbete knutet till mark och natur. Många har småskalig odling eller deltidsgårdbruk, och stadsnära lantbruk har blivit en del av vardagen.

Flexibla arbetsytor: Lunds stadskärna och de förnyade centrumen i omgivande byar erbjuder flexibla arbetsytor och co-working-hubbar där människor från olika branscher möts. Detta har lett till en minskning av pendlingstrafiken och lägre hyror i staden.

Varor och Ekonomi – Lokalt och Nära

Lokal produktion: Ekonomin är baserad på lokal produktion, cirkulära flöden och digitala plattformar för byteshandel. Importer från avlägsna platser är sällsynta och dyra på grund av internationella konflikter, pandemier och resursbrist.

Koldioxideffektiv logistik: Koldioxideffektiv

33

logistik har förverkligats genom samordnade leveranser och lokala logistikhubbar. Många varor levereras hem till fots eller för hämtning från en närliggande utlämningshub.

Material och Resurser – Knapphet och Uppfinningsrikedom

Återbruk och upcycling: Återbruk och upcycling är normen inom arkitektur. Befintliga byggnader renoveras och anpassas till nya användningsområden och behov, med fokus på att isolera byggnader bättre.

Delad mobilitet: Delad mobilitet, exempelvis pooler för lådcyklar och elbilar, har blivit lagstadgat vid nybyggnation av bostäder. Detta minskar materialetfterfrågan och främjar hållbarhet.

Energi – Förnybar, Delad och Sparsam

Förnybar energi: Nästan all energi i Lund kommer från förnybara källor. Individer, kooperativ och småföretag är viktiga elproducenter, och

överskottsel delas genom lokala mikrogrids.

Energigemenskaper: Energigemenskaper innebär att människor har delägarskap i småskalig produktion för hemmabruk och handel med grannar. Diskussioner om fördelning av energi är en del av den lokala demokratin.

Styrelseskick och Styrning – Lokalt och Regionalt
Regionalt samarbete: Beslut om transport och infrastruktur tas på regional och kommunal nivå, vilket ger staden större kontroll över sina hållbarhetsmål. Lund samarbetar med närliggande kommuner för att utveckla hållbara lösningar.

Medborgardialoger: Regelbundna medborgardialoger hålls på Lunds torg där invånare deltar i beslutsprocesser om stadsutveckling, klimatåtgärder och transporter.

Tid och Rörelse – Säsongsvariationer och Flöden
Säsongsvariationer: Staden upplever flöden av

människor som rör sig in och ut på säsongsbasis, både från andra delar av Sverige och internationellt. På sommaren fylls staden av besökare och säsongsarbetare inom jordbruk och kultursektorn.

Långsammare takt: Livet i Lund har fått en långsammare takt. Människor rör sig långsammare och njuter av den temporära närvaron, stannar längre perioder för att delta i workshops, forskningsprojekt eller kulturella evenemang.

LUNDS STRATEGIER FÖR GÅNG

Lund vinner pris som den internationellt mest gångvänliga staden för att man förändrade sin syn på tid, rörelse och plats, inte för att man införde flest gågator. Priset gavs för att man visade att det går att bygga en stad där det inte bara är möjligt att gå, utan meningsfullt att göra det.

När Lund utses till första nordiska vinnare av The Walkscape Award år 2039 lyfter juryn fram tre samverkande styrkor: en stad där människan är utgångspunkten, att förändringen är mätbar, och att gången är en del av en större omställning.

1. PEOPLE, PLACES, PROCESS

“People First” har varit en av grundprinciperna i Lunds arbete – och det märks i varje steg. Gator och stråk har utformats från fötterna uppåt: markmaterial som bjuder in till långsamhet, belysning som skapar trygghet, och mötespunkter som ger plats åt både det planerade och det spontana.

Kvaliteten i gångmiljöer mäts inte bara i tillgänglighet, utan i emotionella aspekter: hur känns det att vara här? Ser någon mig? Vill jag stanna?

36

Medskapande är centralt. I dialoger, platsundersökningar och testbäddar involveras etablerade och nya invånare, yrkesarbetande och studenter, barn och äldre i att omforma sina egna närmiljöer. Det här är inte bara planering för människor – utan tillsammans med dem.

2. MÄTBAR TRANSFORMATION

En av Lunds stora styrkor är att förändringen inte bara syns – den kan mätas. Gångflöden har ökat. Fysisk aktivitet, vistelsetid, och rörelsemängd dokumenteras. Det kanske mest omtalade exemplet är indikatorn “smiles per square meter” – inspirerat av Walk21 – används som ett enkelt men kraftfullt sätt att fånga upplevelsen av platskvalitet och vardagsglädje i staden.

Data kopplas samman: folkhälsoindikatorer, försäljningsstatistik, trygghetsenkäter och klimatpåverkan integreras i stadens gångstrategi. Lund lyckas visa att det som gynnar fötgångaren också

gynnar staden som helhet – ekonomiskt, socialt och ekologiskt.

3. SYNERGIER OCH HÅLLBARHET

Gång ses inte isolerat – det fungerar och planeras alltid i samspel med andra värden. Lund talar om vikten av att se gång som en “multifunktionell” funktion i staden, som även ska ge andra synergier i form av olika värden för boende och besökare: det handlar om rörelse, men också om grönska, vila, möten och lek.

Gång är ett nav i klimatomställningen. Med minskad biltrafik krävs mindre resurser till vägunderhåll och parkeringsinfrastruktur – vilket har frigjort utrymme och budget till kultur, trygghet, gröna ytor och social service.

Gång har en prefigurativ kraft – att gå i staden är ett sätt att redan nu leva det hållbara liv vi strävar mot. I vardagens rytmer formas vår stad.

37

2025–2027

VISIONER, TESTBÄDDAR, ALLIANSER

38

Ett växande medvetande formas i Lund under dessa år: stadskärnan riskerar att tappa sin själ om den fortsätter styras av biltrafik och köpcenterslogik.

Med inspiration från Walk21 och Mario Alves med flera börjar man tala om gång som en rättighet, en identitet, och en katalysator för hållbarhet.

En Gångplan för Lund initieras – först med fokus på innerstaden, men snart med regionalt samordnade målbilder.

Urban living labs etableras där stadsutveckling testas i 1:1-skala: gåstråk, trygghetszoner, tempo-rära parkförvandlingar av parkeringar. Gångflöden börjar kartläggas: "Var går människor? Var stannar de? Var flanerar de? Var skyndar de sig?"

Barn och skolor engageras: program inspirerade av Schweiz lanseras där barn uppmuntras att gå

själva, och därmed internalisera ett gående bety-
ende från tidig ålder.

Näringsliv och fastighetsägare involveras genom
kommersiella studier som visar att fler fotgängare
= längre vistelser = högre omsättning.

INTERNATIONELL INSPIRATION

- Barcelona (Spanien) – Superblocks-modellen (Superilles) introducerar nya bilfria kvarter där gång och gemenskap prioriteras.
- Wien (Österrike) – staden ändrar lagstiftning för att möjliggöra tillfälliga gångzoner på smala gator.
- London (Storbritannien) – Healthy Streets Approach används som planeringsverktyg med indikatorer som trygghet, social interaktion, luftkvalitet och vila.
- Zürich (Schweiz) – inför skolgångsprogram där barn aktivt tränas i att gå till skolan själva; detta inspirerar direkt Lunds skolgångsprogram.
- Copenhagen (Danmark) – redan etablerad cykel- och gångstad, men från 2025 görs särskilda satsningar på barns och äldres promenadmiljöer som modell för jämlik mobilitet.

39

2028-2032

MER PLATS FÖR LIV I STADEN

Självkörande bilar testas – men med strikt reglering: endast med tillstånd får de korsa stadskärnan, och alltid med låg hastighet.

Den fysiska infrastrukturen (räcken, skyltar, kantsten) minskar, vilket skapar en mjukare stadsbild.

Parkeringsytor börjar omvandlas – från bil till blickfång. Tidigare parkeringar blir små parker, torghandel, popup-butiker och lektyr.

Gång prioriteras i mobilitetshubbar. Det känns att man stiger in i stadskärnan redan vid P-huset – med bemötande, belöningar och inbjudande gångstråk.

Design sker från fötterna och uppåt: markbegränsning, trädplanteringar, "desire lines" och platskvalitet styr gångmiljöernas utformning.

Uteserveringar och kommersiella gränssnitt

förändras – från avskärmning till öppenhet och samspel i ögonhöjd.

Offentliga kulturaktörer och evenemangsarrangörer integreras i arbetet med stadens gångvänlighet och tillfällig aktivering av offentliga rum.

INTERNATIONELL INSPIRATION

- Milano (Italien) – Strade Aperte: 35 km bilvägar görs om till gång- och cykelstråk som svar på pandemin – visar att omställning kan ske snabbt.
- Amsterdam (Nederländerna) – stadens prioritering av gång reflekteras i den fysiska planeringen där fotgängare får störst yta per capita i centrala delar.
- Budapest (Ungern) – bygger ut ny aktiv mobilitet med särskild betoning på centrala gångstråk med låga kostnader och högt genomslag.
- Paris (Frankrike) – utvecklingen av "15-minutersstaden" får fortsatt internationell uppmärksamhet och används som referensram i svenska stadsplaneringsdiskussioner.
- Brussels (Belgien) – inför generell hastighetsbegränsning på 20 km/h i hela innerstaden, vilket skapar säkrare och mer attraktiva gångmiljöer.

2033–2037

GÅNGEN BLIR NORMEN

42

Gång betraktas nu inte som ett alternativ, utan som ett fundament i vardagsliv, handel, utbildning, rekreation – och arbete.

Stadskärnan förtätas, men med omsorg om variation, upplevelser och komplexitet. Gaturummen utformas för spontana samtal, arbetsvandringar och informella möten.

Självkörande kollektivfordon – långsamma och tysta – ersätter tidigare busslinjer genom centrum. Hastigheten hålls låg, vilket lett till färre olyckor och ökad tillgänglighet för äldre och barn.

Gång används aktivt inom vård, rehabilitering och service – särskilt i mötet med äldre och personer med funktionsvariationer.

Offentliga och privata aktörer utvecklar "gångsprogram" för personal, kunder och medborgare – där promenader integreras i möten, rådgivning och samtal.

Det urbana vardagslivet formas av ett långsammare tempo, och gång ses alltmer som en livsstil: attraktivt, socialt, hälsofrämjande – och ett uttryck för ny urban kultur.

INTERNATIONELL INSPIRATION

- London (Storbritannien) – Healthy Streets Approach utvidgas med nya indikatorer för "emotionell upplevelse", vilket ger stöd till att integrera gång i välbefinnandestrategier och stadsdesign.
- Lissabon (Portugal) – lanserar mobilitetsfond som erbjuder ekonomiskt stöd till invånare för inköp av aktiv mobilitetsutrustning som även gynnar gånghjälpmedel och äldre fotgängare.
- Copenhagen (Danmark) – betonar gångens roll i sin "Good, Better, Best"-policy och lyfter särskilt dess betydelse för jämlik tillgång till staden, framför allt för barn, äldre och funktionsnedsatta.
- Ljubljana (Slovenien) – vinner internationellt erkännande för sin gångvänliga stadskärna där kollektivtrafik, gång och cykel är integrerade.

43

2038–2039

ERKÄNNANDET WALKSCAPE AWARD

44

Mätningar visar ökad gång i hela staden – från innerstad till ytterområden, bland alla åldersgrupper.

Särskilt noteras att Lund lyckats gestalta även transitzoner – t.ex. stationer, parkeringsområden och mobilitetshubbar – med omsorg, variation och estetisk kvalitet.

Den så kallade ”högsta lägstanivån” uppnås: alla gångstråk i staden upplevs som trygga, tillgängliga och välkomnande.

Gångflöden används som indikator för stadsutveckling, och insamlad data visar på positiva samband med trygghet, social interaktion, och lokal handel.

Ett tydligt skifte i kultur och planering: gång ses inte längre som ”resten av transportkedjan” utan som ryggraden i stadens rytm.

Lund tilldelas Walkscape Award 2039, som första nordiska stad – ett erkännande för hur staden lyckats kombinera gångvänlighet, jämlikhet, hälsa och hållbar omställning.

INTERNATIONELL INSPIRATION

- Österrike – utvecklar och implementerar en National Walking Masterplan där gång görs till ett styrmedel i både klimat-, folkhälso- och transportpolitik. Lokala myndigheter får finansiering och rådgivning för att arbeta strategiskt med gång.
- Paris (Frankrike) – går vidare med 15-minutersstaden och lanserar gångvänliga zoner med obligatoriska grönsåk, sociala ytor och begränsad fordonstillgång i varje stadsdel (2022 WHO walking cycling).
- THE PEP – Pan-European Master Plan for Walking and Cycling (UNECE & WHO) – ger stöd och policyramar till nationer och städer att integrera gång som strategisk fråga och i planering.
- Ljubljana (Slovenien) – vinner återkommande internationella priser för sin integrerade gångstrategi och användning av fotgängarvänlig infrastruktur i centrum, med kollektivtrafik i direkt koppling.

45

PRISUTDELNINGEN

*Bild 1. Introduktionsbild "årets Walkscapeföreläsning"

ALEX TAYLOR

Ladies and gentlemen. My name is Alex Taylor, and I have the honor of serving as chair of the jury for the International Walkscape Award. We celebrate our tenth anniversary this year, 2039. During those ten years, we have travelled to many exciting cities around the world, which share one common feature: they are cities made for walking.

It is a point of pride for us in the jury to always hold the award ceremony in the winning city. Therefore, I am delighted to be present here today, in the lovely city of Lund. I welcome all you locals who will participate in this event, and I welcome hundreds of international guests who join us online, from across the world. Please don't forget to put on the translation, so you can follow the award ceremony in your preferred language.

And now, the moment has come for me to invite Lund's Municipal Commissioner, mr Robin Persson, to the stage. Please give Robin a warm welcome.

[applåd]

Dear mr Persson, in my hand I hold the jury's official citation. I suppose you are a bit curious to hear what it says?

ROBIN PERSSON Reaktion.

ALEX TAYLOR

The members of this year's jury are definitely a prominent group of people: ranging from Janette Sadik-Khan, known for transforming NYC streets for walking and cycling three decades ago, to Mário Alves, who for a long time in the 2020's was the secretary-general of the International Federation of Pedestrians. And what I am going to read to you, is their statement explaining why we believe the City of Lund is such an exceptionally deserving recipient of the International Walkscape Award 2039.

*Bild 2. Motiveringen till priset, Walkscape Award

"For over two decades, the City of Lund has shown an extraordinary commitment to walkability. It has consistently placed the needs of pedestrians first — not just in words, but in action.

With curiosity and care, the city has asked bold questions. Why do people choose to walk? And how can walking create meaning in everyday life?

The answers can be seen in the streets of Lund, where shops are thriving, public



48

spaces are characterized by a dynamic urban life, and where time, space, and movement are experienced in a uniquely human way.

The jury is deeply impressed by Lund's long-term vision. To create a city best experienced on foot."

ALEX TAYLOR

With that said, it is my great honour to hereby submit the Walkscape International Award for 2039, to the city of Lund.

[applåd. Alex överräcker ett diplom och en blombukett.]

Mr. Persson. What went through your mind when you heard those words from the jury?

ROBIN PERSSON

[improviserat svar]

ALEX TAYLOR

Did you ever imagine your city would win this award?

ROBIN PERSSON

[improviserat svar]

ALEX TAYLOR

Fantastic!

[applause]

Thank you so much. And now, the time has come for this year's Walkscape Award Lecture. It is always a major moment for walking enthusiasts across the globe. And I suppose that you are as curious as I, to understand how this year's winning city made it to where it is today.

To answer that question in their own words, we welcome Kim Lanselius.

***Bild 3. Försättsbild, Kim Lanselius**

As Lund's Urban Life Strategist, Kim has been leading the city's pedestrian vision since the early 2000s. The stage is yours. Please give Kim a hand.

49

FÖREDRAGET

KIM

Thank you Alex, thank you.

Som Alex nämnde så har jag arbetat på Lunds kommun sedan tidigt 2000-tal. Det är mycket som har hänt sedan dess och jag brukar säga att man kan följa utvecklingen bara på hur de begrepp vi använder, har ändrats. Jag utbildade mig en gång till ingenjör i väg- och vattenbyggnad, och fick sedan jobb på kommunen med trafikplanering. Jag arbetar fortfarande kvar på samma ställe, men idag heter det avdelningen för stadsplaneringsstrategi. Här har jag i femton års tid lett ett team med det uttalade uppdraget att planera Lund så att staden blir ett rum för liv, rörelse och mening.

Och vad betyder då det? Varje år brukar vi få besök av en ny kull studenter i stadsplaneringsstrategi, från Lunds universitet. Unga och ambitiösa människor som vill viga sitt liv åt stadsplanering. Och jag brukar börja med att visa dem den här bilden.

*Bild 4. Mårtenstorget 1973

Den här bilden är från 1973 och den föreställer Mårtenstorget. Många av er som är på plats här i lokalen passerade torget på vägen hit, och ni kan säkert intyga att Mårtenstorget ser helt annorlunda ut idag. Det vet förstås studenterna också, och när jag frågar dem vad de tänker när de ser den här bilden, tror de att jag vill att de ska peka ut vad som var fel med det här torget för femtio år sen. Att där fanns för många bilar. Att där saknades grönska, och att markytan var hårdgjord. Att ingen verkade ha tänkt på vem som skulle gå här, och på vilket sätt.



Jag brukar låta dem prata färdigt. Sen säger jag att de i sak har rätt. Men att de inte får glömma att också den här platsen betydde något för människor när den såg ut på det här sättet.

Jag växte själv upp på det här torget, i en lägenhet på andra våningen i hörnet mot Bankgatan. Och för mig, när jag var barn, så var Mårtenstorget ett äventyr. Jag kommer aldrig att glömma sommarkvällarna på torget. Vi brukade leka kurragömma mellan de parkerade bilarna.

Min poäng med det, är att vi alla behöver en stad till något. Och oavsett vad vi stadsplaneringsstrategier sysslar med, så skapar alltid de som bor i staden, en mening utifrån de förutsättningar som finns. Det är vårt jobb som stadsplanerare att ta reda på vad människor längtar efter och behöver, och sedan planera utifrån det.

Att just gåendet skulle få ta stor plats i Lund har inte alltid varit en självklarhet. Så innan jag berättar om den strategi vi använde oss av när vi bestämde oss för att göra Lund till en gå-stad, vill jag berätta kort om hur utvecklingen har sett ut som har fört oss hit där vi är idag.

***Bild 5a. Vid Stortorget 1971.**

Mårtenstorgets torg. Den här bilden - på tre herrar och en polis som dricker kaffe mitt i gatan utanför Stortorget i Lund - togs en tidig morgon i mars 1971. Det var den morgonen då Läset hade införts. Med Läset ströps trafikflödet genom centrum. I ett slag minskade antalet bilar som passerade genom stadskärnan med 21 000 bilar per dygn. Det var ett markabelt beslut - för bara ett par år tidigare hade det funnits långtgående planer på en motorväg som skulle gå rakt genom stan. 42 meter bred. Med fyra filer.

Men motorvägen stoppades alltså, trafiken genom centrum stängdes av, och på 1980-talet fick Lund också ett antal gågator i stadskärnan.



Bild 5b. Invigning av Lilla Fiskaregatan som gågata 1987, från Hagblom-Fotos bildsamling



Vi var inte ensamma. Alla städer i Europa med självaktning fick gågator under andra halvan av 1900-talet. Det var under den här tiden som insikten slog rot, att det är vi människor som gör städer attraktiva. Som Jane Jacobs skriver i sin klassiska bok *The Death and Life of Great American Cities*, från 1961, så är det myllret av människor på gatan som skapar ett stadsliv, med alla spännande, oväntade möten. Men våra städer ställdes snart inför en ny utmaning. Att behålla det myllrande livet i stadskärnan, samtidigt som det byggdes stora köpcenter i ytterområdena. Här i Lund öppnades köpcenter Nova år 2002 och vi fick snart samma debatt som alla svenska städer hade vid den här tiden. Hur ska butikerna i centrum överleva?

***Bild 5c. Nova Lund**



Ett nästan självklart svar på den frågan, var att vi behövde skapa ett levande centrum som lundaborna ville röra sig i. Men hur? Vi började titta närmare på vilken betydelse gåendet kunde ha. Vi upptäckte undersökningar som visade att folk som rörde sig till fots inne i en stad, spenderade betydligt mer pengar än de som kom med bil.

Vi lärde oss också av forskningen hur positivt gåendet är för folks välbefinnande. Och folk behövde må bättre av att bo i städer. Med en skenande klimatkris så fungerade städernas stenöknar dåligt när temperaturen steg, och många hade enorma problem med luftföroreningar.

Därför var det många stora städer i Europa som tog inspirerade initiativ för att gynna gåendet. Barcelona är ett exempel - här infördes bilfria kvarter, så kallade "superblocks" och de här initiativen spred sig runt världen.

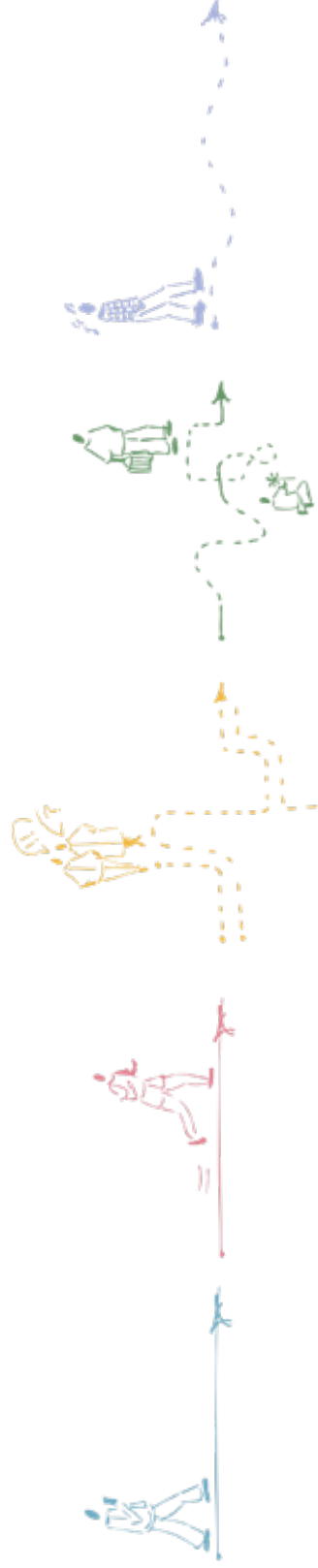
***Bild 5d. Barcelona. 2024.**

Här i Lund tog vi fram en genomgripande strategi för hur vi skulle arbeta med gåendet, under andra halvan av 2020-talet. Hur tänkte vi då när vi tog fram den här strategin? Jo, om det är varje enskild människas upplevelse i stadsrummet som gör att staden får liv, borde vi ta hänsyn till att människor går med olika syften och på olika sätt.

Vi startade olika deltagardrivna projekt som kartlade flödena över hur folk rör sig genom stan. Vi genomförde intervjuer och workshops för att ringa in på vilka sätt gåendet skapar

mening för Lundaborna. Och ur de projekten tog vi sedan fram fem olika gå-typer - fem olika personas - som utgör grunden för strategin.





*Bild 6. Fem gå-typer.

Och så här såg våra fem gå-typer ut, när vi lade fram den här strategin under andra halvan av 2020-talet.

Den målinriktade använder helt enkelt gåendet för att ta sig från punkt A till punkt B. Här finns allt från människor som arbetar med att transportera saker, till människor som ska utföra ett ärende eller hämta barn på förskolan. Deras största behov är att de ska kunna ta sig fram effektivt genom staden.

Bland motionärerna finns allt från stavgångare till joggere. De behöver stråk där de kan hålla upp hastigheten, och som utmanar dem på olika sätt.

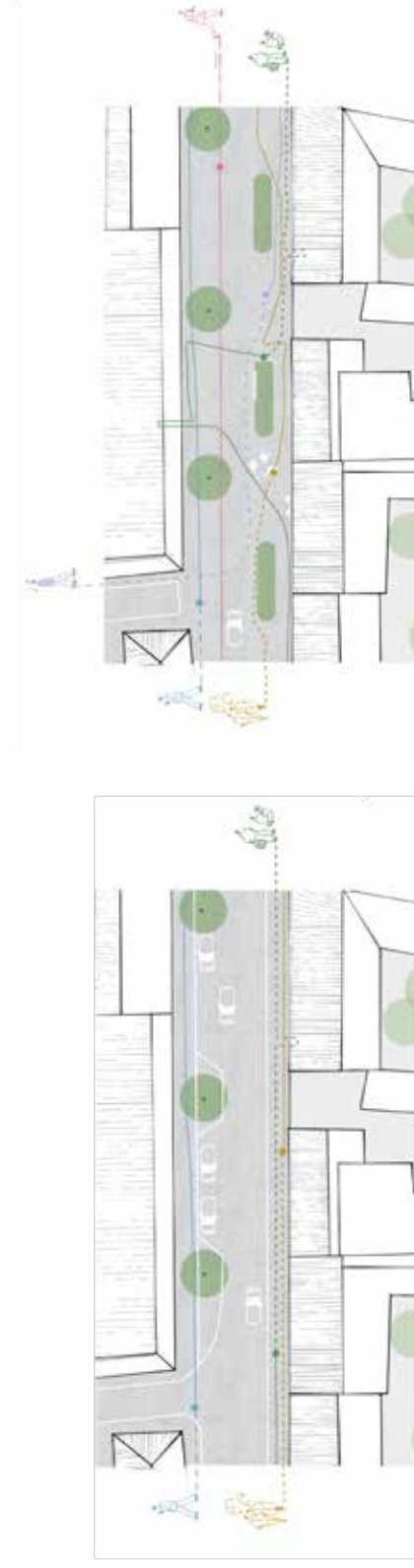
Nätverkaren använder gåendet för att tillfredsställa sina sociala behov. Här hittar vi fotgängarna som promenerar för att umgås. De älskar stråk som uppmuntrar till spontana möten, och de behöver en ljudmiljö som gör det behagligt att prata.

Upptäckaren vill utforska omgivningen - och det kan ske på många olika sätt. Här hittar vi allt från barn som vill leka och utföra olika uppdrag, till vuxna som ger sig ut på gatorna för att till exempel shoppa, gå på stadsvandring eller skåda efter fåglar.

Och slutligen har vi Tänkaren, som använder gåendet för att kontempera, reflektera, kanske meditera. Tänkaren har ett behov av att gå ensam i en stillsam miljö där det gärna får finnas ett harmoniskt flöde av både ljud och synintryck.

56

*Bild 7. Skiss, Lund - gångstråk.



För att komma fram till de här fem typerna, gjorde vi ingående studier av hur lundaborna går. Vi gick igenom materialet noggrant och drog olika slutsatser för hur vi skulle kunna utforma våra gator, för att alla ska trivas. Det vi ser framför er är våra första skisser över de olika gå-typerna och hur de rör sig på en gata.

Den målmedvetne och motionären liknar varandra. De vill inte behöva vänta nästans, de vill ha jämna markytor och gå på en gata där det inte är stolpar eller sopkärl i vägen. De sociala nätverkarna kan röra sig till synes slumpmässigt, de älskar gathörn där de kan springa in i varandra, men också något

avskilda platser som är trevliga oavsett väder och årstid, och där de kan dra sig tillbaka i grupper.

Upptäckaren har gett inte minst stans affärsinnehavare en massa inspiration - idag finns det knappt en kvadratmeter butiksfasad inne i stan som är tom och tråkig och universitetet bidrar med sina prisbelönta hologramföreläsningar. Tänkaren, slutligen, rör sig ofta ute på udda tider på dygnet, och vi har arbetat med belysning och olika underlag för att gåendet också ska kunna fungera som en meditativ upplevelse.

57

*Bild 8. Mårtenstorget 2039

Hur ser det här då ut i praktiken? Jo, om ni kommer ihåg bilden med bilarna från Mårtenstorget år 1973, så kan ni jämföra med den här bilden över hur Mårtenstorget ser ut idag. Det är Coophuset ni ser i bakgrunden. På taket till Coophuset ligger en av våra mobilitetshubbar. Här kan besökare parkera sina bilar, och redan när de kliver ur bilen är tanken att det ska kännas som att de kliver in i staden. Från taket, promenerar besökaren ner till gatunivån.

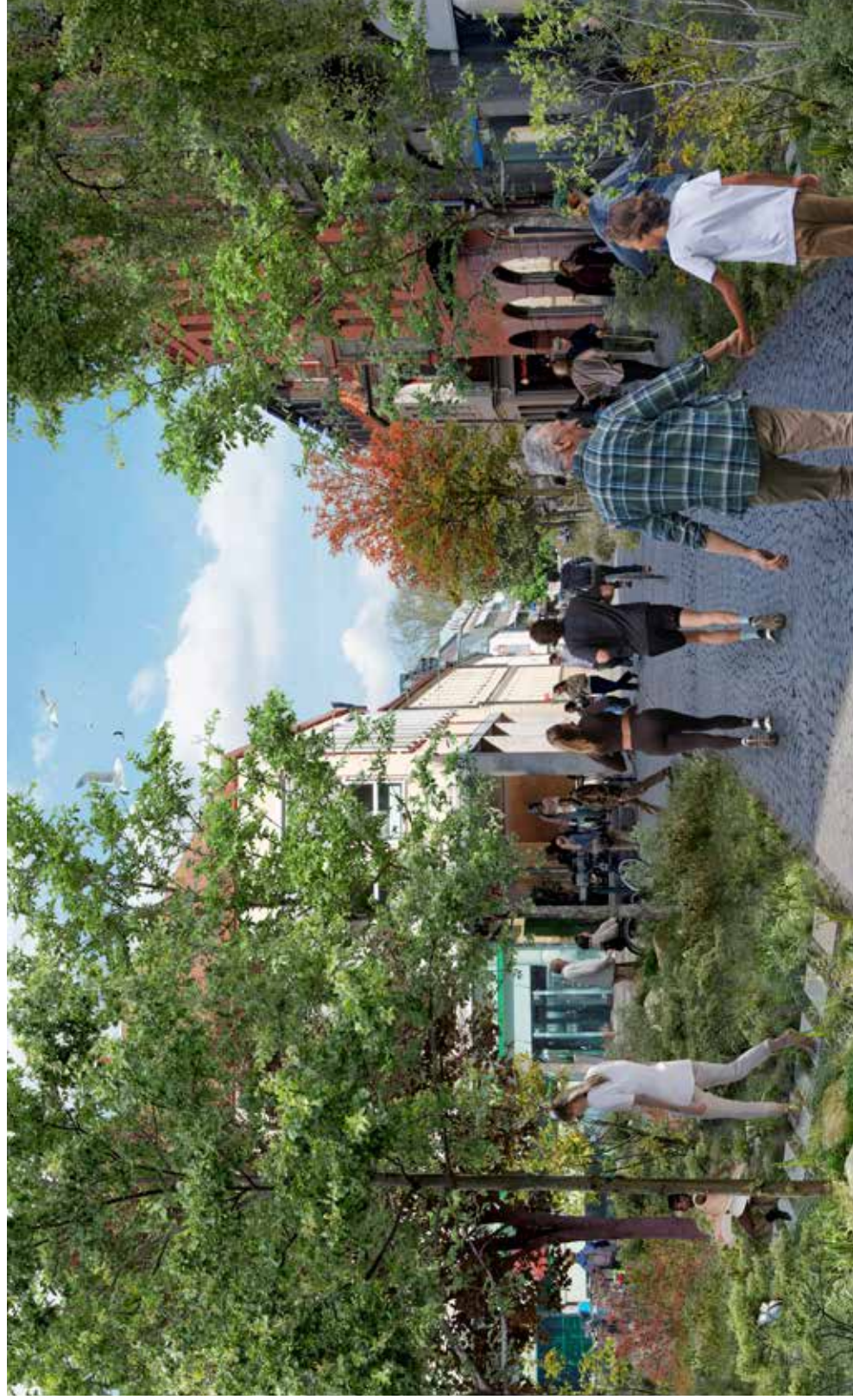
När bilparkeringarna försvann från Mårtenstorget frigjordes stora ytor. Det har gjort det möjligt för oss att skapa en spännande miljö, där inte minst sociala personer och upptäckare trivs väldigt bra. Torghandeln är mer livaktig än någonsin, och här finns också en mikroskog som både barn och vuxna kan utforska året runt. Det är bara ett exempel på en av de trädplanteringar som idag finns runt om i staden, och som fungerar både som samlingsplats och en svalkande tillflykt nu när somrarna blir varmare.

Det ni ser i förgrunden av bilden är en speciell gångstig som slingrar sig genom stan, och som vi kallar för tankestråket. Tankestråket kantas av blommor och pollinatörer, fåglar och små dammar med grodor. På vissa partier kan du uppleva bruset från den medeltida stadsbäcken som fortfarande rinner fram, några meter under kullerstenarna. Tankestråket är ett fint exempel på hur vi numera alltid designar våra gator nerifrån och upp. Vi har plockat bort störande kanter som skapar obalans i steget. Och vi har använt oss av ett mjukt och varierat underlag

58

som både är skönt för fötterna och skapar omväxling. Det ska vara bekvämt också för den som vill gå här barfota.

Tankestråket har blivit väldigt populärt, och det beror inte minst på Lunds kommun. Kommunen var nämligen den första arbetsgivaren i staden som lät sina anställda börja arbetsdagen till fots. Jobbar du på kommunen kan du räkna in din arbetstid från att du kliver av tåget, bussen - eller bilen som du kanske har parkerat i mobilitetshubben på Coop-husets tak. Vi behöver alla samla tankarna för att kunna prestera under en arbetsdag, och det gör vi som bäst när vi går.



59

***Bild 9. Östra Mårtensgatan 2039**

Jag nämnde att vissa gator fungerar som en entré in till Lunds stadskärna, och här har vi ett exempel på det. Östra Mårtensgatan börjar vid Östra Vallgatan som är en av de gator som omsluter Lunds stadskärna. Östra Mårtensgatan leder fram till Mårtenstorget och mobilitetshubben på Coops tak, så det är alltså en gata med biltrafik. Men det har framförallt blivit en gata där de gående tar plats. Inte minst är det alla elever från gymnasieskolan Spyken som använder den här gatan för att ta sig in till stan. På högra sidan finns det inget som hindrar de målinriktade som vill ta sig in till stan på ett effektivt sätt. Och till vänster finns det plats att umgås.

Östra Mårtensgatan drar till sig människor. De samlas runt butikerna, poppaffärena, restaurangerna och vinbarena som sträcker sig från gatan och in på gårdarna. På en av gårdarna finns till exempel ett kollektivkök som varit igång ända sedan matkrisen 2033. Det lockar mängder av människor som behöver både en billig måltid och en pratstund.

Och bilarna får anpassa sig till de här förutsättningarna. När de svänger in på Östra Mårtensgatan sänks deras hastighet automatiskt till en maxfart på 5 kilometer i timmen. De som sitter i bilarna rättar till håret, gör sig i ordning, hissar ner rutan och slår sig i slang med folk de passerar. En förväntan byggs upp - så snart de parkerat bilen kommer de att vara en del av det myllrande gatulivet de också. Vi kallar det för ett "bilmjukt" beteende, när bilisterna tar sig fram helt och hållet på de gåendes villkor.

60



61

***Bild 10. Lilla Fiskaregatan — Stora Gråbrödersgatan 2039**

De folktätaste gatorna inne i stan måste både kunna möjliggöra ett socialt liv, och stimulera människors upptäckarlust. Den här delen av Lilla Fiskaregatan är ett exempel på det. Här finns gott om saker som kan få människor att bli nyfikna och stanna upp. En vattensamling. Ett café. Tittar ni närmare på bilden kan ni se fler exempel på hur husfasader, växtlighet och lyktstolpar har utformats med detaljer som är tänkta att väcka barnens nyfikenhet och deras lust att utforska.

Ur en social synvinkel är förstås alla hörn där gator korsas en potentiell mötesplats. De tvärgående stråken är populära bland motionärerna, och det blir en win-win-situation när motionärerna springer förbi sociala gångtrafikanter - det blir ett ögonblicks möte och jag har hittills inte träffat några motionärer som inte uppskattar att folk lägger märke till att de motionerar!

Min erfarenhet är att på ett eller annat sätt anpassar sig människor i en stad, sig alltid till varandra. Tänk bara på hur Lunds bilister har förändrat sitt beteende. I takt med att fler och fler människor tagit gatorna i besittning, har mängden bilar avtagit - helt enkelt på grund av att det inte känns naturligt att köra där längre, även om det i många fall är tillåtet.

Men anpassningen visade sig vara svårare för cyklisterna. Kanske beror det på att Lund länge har haft en stolt identitet som en cykelstad. Under det tidiga 2000-talet blev Lund till exempel utsedd till årets cykelkommun flera gånger.

I kampanj efter kampanj drev vi stadslivsstrategier på för att lundaborna skulle välja cykeln framför bilen. Och det var svårt också för oss att inse att cyklisterna ibland kunde orsaka problem.



***Bild 11, Lilla Fiskaregatan, med cyklar 2023**



Det ska vara en glädjens dag idag, och jag vill inte prata för mycket om det som var den svåraste händelsen i min karriär. Men jag tror att alla ni som bor i Lund minns seriekrocken på Lilla Fiskaregatan för åtta år sen. Det är en liten stad, och många känner någon av dem som förolyckades. Jag kan bara än en gång skicka mina tankar till de anhöriga, och beklaga att vi på avdelningen för stadslivsstrategi, inte agerade tidigare.

Men efter dödsrocken sänktes tonläget. Vi hjälptes åt att hitta lösningar. På kort tid byggde vi en alternativ höghastighetsbana för cyklister som behöver ta sig fram snabbt – den är dragen i en halvcirkel runt gågatorna i centrum, med tydliga avgränsningar mot gångtrafiken, och med vridbara medvindspaneler.

***Bild 12, Lilla Fiskaregatan 2039**

Det här är affärsstråket Lilla Fiskaregatan, en dag på 2020-talet. Då hade det varit gågata här i många år. Men det var en gågata med en hårt trafikerad cykelbana på. Som ni ser på bilden trängs fotgängarna upp mot husväggarna. Och det blev inte bättre med tiden. Elcyklarna blev fler och fler och i slutet av 20-talet kunde vi mäta hur tungt packade lådcyklar dundrade fram i 40 kilometer i timmen på den här gatan.

Det var runt 2030 som konflikten eskalerade mellan gångtrafikanter och cyklister. Cyklisterna ville ta sig fram snabbt och smidigt. Men på Lilla Fiskaregatan mötte de motstånd. Det var framförallt Flanörföreningen som provocerade innerstadcyklisterna genom att gå så långsamt de kunde på cykelbanorna, medan de resonerade kring sina subjektiva upplevelser av gåendet. Det hände att det utbröt slagsmål.



***Bild 13, Klostergatan 2039**

Alla kan inte ta sig fram till fots, och därför kommer vi förstås aldrig att ta bort kollektivtrafiken inne i stan. Men precis som bil- och cykeltrafik har anpassats till de gående på många gator, så har också lokalbussarna gjort det inne i stadskärnan. Som här, på Klostergatan som är en parallellgata till Lilla Fiskaregatan. Här finns en linje med småskaliga bussar som kör i gåshastighet. En bussmjuk lösning! Är det nån här i lokalen som vet hur lång Klostergatan är?

[svar]

Det var inte så dåligt gissat, 300 meter har vi mätt upp den till. Den sträckan tar tre och en halv minut för de här bussarna. Och vi ser inte det som ett slöseri med tid. Många av de som behöver vila benen och kanske inte kan gå för egen maskin, vill uppleva gatan på samma villkor som de gående. Och för de som är otåliga för att de är på väg nånstans, finns det många gator där det är effektivt att ta sig fram till fots.



***Bild 14, Klostergatan 2039**

I takt med att Lunds stadskärna har utvecklats, har det skett något som jag skulle vilja kalla för en kulturell omställning. En omställning som öppnat Lundabornas sinnen och frigjort massor av kreativitet. Vi vet ju alla hur viktigt gåendet är för det kreativa tänkandet. Vi har hört berättelserna om hur Niels Bohr och Walter Heisenberger diskuterade atomernas uppbyggnad under sin långa fotvandring i Göttingen, eller om hur Emily Brontë utvecklade romankaraktärerna till Wuthering Heights under sina promenader på hedarna utanför byn Haworth.

I Lund har Klostergatan blivit det nav, varifrån det kreativa promenerandet utgår. Det var här som konceptet med gåendekonferenser uppstod för ett tiotal år sedan. Istället för att sitta runt ett bord i ett syrefattigt rum, diskuterar och samtar konferensdeltagarna medan de går längs speciellt designade stråk på tvärgatorna, där ljudmiljön är behaglig och perfekt för samtal. Och efteråt slår man sig ner på någon av Klostergatas restauranger för att ta idéerna till nästa nivå. Som ni säkert känner till har Klostergatan fått cred som platsen där fröet sätts till några av 2030-talets mest spännande uppfinningar. Energilagring i välgas. Satellitsensorer för mätning av havsnivåförändringar. Och förstås odlingarna av plankton som alstrar energi.



Det har gått knappt femton år sedan Lunds kommun fattade beslut om att anta en strategi för hur Lund skulle kunna utvecklas till en av världens bästa gå-städer. Att vi idag får ta emot The International Walkscape Award är naturligtvis ett tecken på att vi har lyckats. Men jag vill tillägga att vi under åren som gått har varit fast förvissade om att vi varit på rätt väg - tack vare de mätmetoder vi har använt för att få återkoppling på hur strategin har fungerat. Vi har en hel uppsättning sådana metoder, men innan jag slutar det här anförandet, skulle jag vilja visa resultaten av mina två personliga favoritmätningar.

Den första mätningen gäller leende per meter. Så enkelt, men ändå så talande. Sedan 2027 har vi studerat fotgängarna på fem av våra mest använda gångstråk. Utvecklingen ser lite olika ut beroende på vilket stråk vi talar om, men som ni ser ökar antalet leende per meter drastiskt under 2030-talet.

Den andra mätningen är vårt igelkottsisindex. Sedan tio år tillbaka har vi nämligen studerat igelkottarnas rörelsemönster inne i Lunds stadskärna, och mätt deras överlevnadsgrad. Men varför då, undrar ni. Jo, igelkottar rör sig flera kilometer varje natt, och deras överlevnad har visat sig vara en väldigt bra indikator på hur vi människor mår när vi rör oss i stan. Sambandet är inte helt utrett, men allt behöver vi inte veta. Om igelkottarna överlever, drar vi slutsatsen att vi har gjort ett bra jobb.

Det börjar bli dags för mig att avsluta, och det sista jag vill säga är att jag har lärt mig oerhört mycket av mitt arbete med Stadslivsstrategin i Lund. Och det jag framförallt har lärt mig är att gåendet, ytterst sett handlar om att leva. Och om hur vi vill använda vår tid. Vi måste låta tiden gå, för att det ska gå bra att gå, som jag brukar säga.

Tack så mycket.



LEVERANSER & RESULTAT AV PROJEKTET

Projektets mål är att visa hur Lund kan se ut i framtiden ifall stadskärnan utvecklas med fotgängare i fokus. Vi har nått ut med dessa ambitioner genom att diskutera Lund och gångvänlighet med regionala och internationella experter. I dialogen med Lunds näringsidkare och fastighetsägare har vi kunnat bidra till att öka kunskapen lokalt om mobilitet och stadsutveckling, och har kunnat öka förväntan på hur deras gator kan utvecklas för att bli än mer attraktiva i framtiden.

Vårt event på Kulturnatten i Lund, i september 2025, innehåller en utställning med fotografier av det framtida Lund. Vid samma tillfälle utspelar sig den narrativa prototypen, en föreställning med prisutdelning och föreläsning där dagens lokala politiker medverkar, och med allmänheten som publik. Föreställningen utspelar sig år 2039 och publiken får följa med på en resa till framtiden för att därefter återvända till nutiden med hjälp av vår konferencier, och till ett samtal om hur Lunds stadskärna fungerar idag och kan utvecklas framåt.

Projektet har under 2025 presenterats i Almedalen, lyfts i dagstidningen Sydsvenskan och presenterats vid möten och konferenser arrangerade av ShiftSweden och Vinnova.

Material från projektet samlas under hösten 2025 på www.Lund2039.se

Sydsvenskan
Söndag 31 augusti 2025

Lund B5



Gång är en bortglämd del i diskussionen om mobilitet, anser Gunilla Kronvall, arkitekt, och Niels de Bruijn, landskapsarkitekt. I projektet tittar de särskilt på Östra Märtelegatan, entrén till stadskärnan, Lilla Fiskaregatan - gatan där cyklisterna tillåts - samt Klostergatan.

Så kan Lund förvandlas till världens mest gåvännliga stad

Bilen & staden
Lund

Fotgängare spenderar mer pengar och stannar längre i stan än de som kör bil.

Det menar Gunilla Kronvall, arkitekt, och Niels de Bruijn, landskapsarkitekt, som vill utveckla Lunds stadskärna till världens mest gångvänliga stad.

Lunds stadskärna med sina vackra gator och fasader ligger sig väl för fotgängare. Men gatorna och trottoarerna är smala och cyklisterna svårmanövrerade förbi i hög hastighet. En promenad i centrala Lund kan därför bli stökig för den som inte ser upp.

Det vill Gunilla Kronvall och Niels de Bruijn ändra på.

Tillsammans driver de ett projekt finansierat av Vinnova, och här möbliter kan se ut år 2039. Lund Citysamarbetet leder projektet där även Lunds kommun, Knigh Berghed landskapsarkitekt, Lunds universi-

tet och Unami produktion medverkar.

Fotgängare vill förbättra och en form av mobilitet som villan diskuteras. Man tar glöden för givet. Ändå är det absolut största antalet personer i stadskärnan fotgängare, säger Gunilla Kronvall, arkitekt och verksamhetsledare i Lund Citysamarbetet.

Mycket bra arbete görs redan i Lund, påpekar arkitekterna. Som satsningen på omläggningen av det nordsydliga stråket.

Men ibland upplever vi att diskussionen blir lite vinklad. Som om fotgängare, cyklisterna och bilister ställs emot varandra. Vi menar att det finns alla möjligheter att samexistera. Men ska alla få plats är det nödvändigt att se till att alla kan gå i stam, säger Gunilla Kronvall.

Trots att stadskärnans yta är begränsad finns det sätt att ge mer plats åt fotgängare, menar Gunilla Kronvall och

Niels de Bruijn. Cyklisterna kan sänka hastigheten, exempelvis på Lilla Fiskaregatan.

Cykelstråket där är viktigt. Samtidigt är det en handelsgata. Handlarna och kunderna strömer längs fasaderna och har sagt att när de går ut undrar de ofta om de ska bli överkörda av en bilcykel, säger Gunilla Kronvall.

Grönska och vattenspel utmed stadens stråk ger en mer klimatanpassad stad och uppmuntrar till stolt.

– Där kan man stanna upp och ta det lite långsammare istället för att barn snabbt ta sig igenom, säger Niels de Bruijn.



Tankeverksamhet främjas när man går. Man blir mer innovativ när man promenerar jämfört med när man sitter still. Lund skulle aktivt kunna arbeta med strategier kring detta.

Niels de Bruijn, landskapsarkitekt.

Lund kan lära sig av städer som Barcelona, Málaga, Paris och Freiburg som alla satsar på miljöer för fotgängare, menar de.

I Paris skapas gröna ytor för fotgängare. Man satsar till exempel på att det ska vara gångvänligt nära skolor, säger Gunilla Kronvall.

En satsning på gång skulle också stärka Lunds profil som landskapstad, påpekar Niels de Bruijn.

Tankeverksamhet främjas när man går. Man blir mer innovativ när man promenerar jämfört med när man sitter still. Lund skulle aktivt kunna arbeta med strategier kring detta. Kan-ske kan man ha konferenser där samtal stimuleras under promenaden, säger han.

Redan i nästa vecka kan ryktena få en glimt av hur Lunds framtida gator kan komma att se ut. Då lanserar Lund Citysamarbetet "Lund City Strong Street" där Klostergatan, Lilla Fiskaregatan, Stora Gråbrödersgatan och Bantorget görs mer synliga för Lundaborna genom tra-

sik, workshops, föreläsningar om framtida gator och mycket mer.

Arta möbler, utformade av arkitekter och designers, kommer att placeras ut längs Lilla Fiskaregatan.

Då kommer videocyklarna att sänka hastigheten, säger Gunilla Kronvall.

Under Kulturnatten kommer besökare i Citysamarbetets lokal på Västra Märtelegatan att kunna kliva rakt in i år 2039. På vägarna finns en utställning med fotografier som visar hur staden då ser ut. Ett fiktivt internationellt pris delas också ut till Lund som bäst gångvänliga stad.



Text: Görel Swahn
Fotografier: Görel Swahn



Foto: Bengt Arvidsson
Längst: utveckling i projektet



KOLOFON

Utgiven av

Gunilla Kronvall
ISBN 978-91-531-5810-3

Tryckår

2025

Grafik

Kiosk Studio
(Josefin Askfelt & Emil Willumsen)

Manus

Umami produktion

Illustrationer

Kragh Berglund & Lund Citysamverkan

Foto

Lund Citysamverkan



9 789153 158103

