



Stadens långsamma rytm

En vision om mobilitetsförändringar & urban grönska i Lund

The Slow Rhythm of the City

A Vision for Mobility Transformation & Urban Greenery in Lund



Elin Persson

Självständigt arbete 30 hp

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Landscape Architecture Master's Programme

Alnarp 2025

Stadens långsamma rytm – En vision om mobilitetsförändringar & urban grönska i Lund

Elin Persson

Handledare:	Nina Vogel, Sveriges lantbruksuniversitet, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Bitr. handledare:	Niels De Bruin, Kragh & Berglund
Examinator:	Karl Lövvie, Sveriges lantbruksuniversitet, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Bitr. examinerator:	Peter Dacke, Sveriges lantbruksuniversitet, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Omfattning:	30 hp
Nivå och fördjupning:	A2E
Kurstitel:	Independent Project in Landscape Architecture
Kurskod:	EX0852
Program:	Landscape Architecture Master´s Programme
Kursansvarig inst.:	Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Utgivningsort:	Alnarp
Utgivningsår:	2025
Omslagsbild:	Fotografens namn (om sådan finns)
Nyckelord:	walkability, gångbarhet, mjuk mobilitet, soft mobility, mikroklimat, mikroskog, termisk komfort, urban, grönska, bilreducerad stad, Lund

Abstract

As cities worldwide are reshaped to address climate challenges and social needs, walkability has become a central issue in urban planning and landscape architecture. This thesis focuses on the historic center of Lund and explores how reallocating street space, combined with increased urban greenery, can create an environment where pedestrians regain a central role.

The background is a mobility culture that has long prioritized cars, resulting in extensive areas for parking and traffic at the expense of spatial quality, biodiversity, and social values. At the same time, cities face climate change, demanding new strategies for thermal comfort, stormwater management, and resilience. The question is not only technical but cultural: How can we shift ingrained mobility patterns and create attractive environments that make walking the natural choice over driving?

The study applies a qualitative approach and speculative design, combining literature reviews, field studies and historical analysis, workshops with local stakeholders, and the development of visionary design proposals.

Rather than presenting a detailed technical plan, the project is exploratory and visionary, aiming to open a discussion on how a future car-reduced city center focused on walkability can contribute to social sustainability, increased biodiversity, and improved quality of life.

The vision is a city where streets are no longer mere transport corridors but vibrant meeting places, a city where speed differences between modes of transport are minimized, greenery provides thermal comfort and sensory richness, and safety is embedded in the urban fabric.

Sammanfattning

I takt med att städer världen över omformas för att möta klimatutmaningar och sociala behov har gångbarhet, eller walkability, blivit en central fråga inom stadsplanering och landskapsarkitektur. Detta arbete tar avstamp i Lunds stadskärna och undersöker hur en omfördelning av gaturummets ytor, i kombination med ökad urban grönska, kan skapa en stadsmiljö där fotgängaren återfår en central roll.

Bakgrunden är en mobilitetskultur som länge prioriterat bilen, vilket resulterat i stora ytor för parkering och trafik på bekostnad av vistelsekvaliteter, biologisk mångfald och sociala värden. Samtidigt står städer inför klimatförändringar som kräver nya strategier för termisk komfort, dagvattenhantering och resiliens. Frågan är inte bara teknisk, utan kulturell: Hur kan vi förändra invanda mobilitetsmönster och skapa attraktiva miljöer som gör det naturligt att välja gång framför bil?

Arbetet bygger på en kvalitativ metod och spekulativ design med flera delar: litteraturstudier, fältstudier och historisk analys, workshops med lokala aktörer samt gestaltning av framtidsvisioner.

Projektet är utforskande och visionärt snarare än tekniskt detaljerat. Det syftar inte till att presentera en färdig plan, utan att öppna för diskussion om hur en framtida bilreducerad stadskärna med fokus på gångbarhet kan bidra till social hållbarhet, ökad biologisk mångfald och förbättrad livskvalitet.

Visionen är en stad där gator inte längre är transportkorridorer utan levande mötesplatser. En stad där skillnader i hastighet mellan trafikslag har minimerats, där grönska skapar svalka och sinnesro, och där trygghet är en självklarhet.

Innehåll

Kap. 1	8
Introduktion	8
1.1	9
Inledning	9
1.2	10
Klargörande av arbetets ramar och avgränsningar	10
1.3	11
Bakgrund & Syfte	11
Frågeställningar	13
1.4	14
Metod - arbetets uppbyggnad	14
 Kap. 2	 18
Litteraturstudier	18
2.1	19
Gångbarhetsdebatten	19
2.2	21
Faktorer som påverkar den upplevda gångbarheten	21
2.3	23
Strategier för mikroklimat & termisk komfort	23
2.4	26
Från Shared space till Shared speed	26
2.5	28
Analytiskt ramverk	28
 Kap. 3	 30
Gångbarhet ur ett historiskt perspektiv	30
3.1	31
Gångbarhetens utveckling i Lunds stadskärna	31
 Kap. 4	 36
Framtidsvision	36
 Kap. 5	 38
Platsanalys	38
5.1	39

Observation och dokumentation	39
5.2	46
Bedömning utifrån det analytiska ramverket	46
5.3	50
SWOT-analys kopplad till gångbarhetsfaktorerna	50
 Kap. 6	 52
Gestaltungsprinciper	52
 Kap. 7	 54
Gestaltningförslag	54
7.1	56
Omprioriterad yta för fotgängare i stadskärnan	56
7.2	58
Utökad grönsstruktur och potentiella gröna korridorer	58
7.3	60
Klostergatan	60
7.4	70
Lilla Fiskaregatan	70
7.5	80
Östra Mårtensgatan & et	80
 Kap. 8	 90
Diskussion, Reflektion & Slutsats	90
8.1	91
Förhållningssätt till metod & teoretiskt ramverk	91
8.2	92
Observation & analys	92
8.3	93
Fördjupade studier	93
8.4	94
Slutsatser	94
Källförtäckning	95

Kap. 1

Introduktion

1.1 Inledning

I takt med att städer världen över omformas för att möta klimatutmaningar, sociala behov och hållbar mobilitet, har gångbarhet, eller walkability, blivit ett centralt begrepp inom stadsplanering och landskapsarkitektur. Gångbarhet handlar inte enbart om fysiska förutsättningar för att ta sig fram till fots, utan även om trygghet, tillgänglighet, estetiska kvaliteter och sociala upplevelser (Forsyth, 2015; Wang & Yang, 2019). I Lund, liksom i många andra svenska städer, finns en växande ambition att reducera bilismen och skapa stadsmiljöer där fotgängaren ges större utrymme. Trots stora ambitioner från politiker och stadsplanerare handlar det i grund och botten om en mobilitetskultur som måste förändras. Det handlar om människors vardagliga mobilitetsmönster, inlärd och rutinmässiga vanor, som kan vara svåra och ta lång tid att ändra på. Hur gör vi för att människor ska välja att gå istället för att ta bilen? Begränsningar och förbud kring motordrivna fordon kan vara ett medel i omställningen för gångvänliga stadskärnor men inte hela lösningen.

I dagens svenska stadsstruktur upptar parkering en anmärkningsvärt stor andel av den tillgängliga ytan. Enligt en rapport från Naturskyddsföreningen (2020) finns det uppskattningsvis mer parkeringsyta per person än boyta, cirka 50 kvadratmeter parkeringsyta jämfört med 42 kvadratmeter boarea per person. Detta förhållande illustrerar hur bilens behov av plats har prioriterats i stadsplaneringen, ofta på bekostnad av bostäder, grönområden och andra kvalitativa stadsmiljöer.

Detta examensarbete undersöker hur en transformation av utvalda gator i Lunds stadskärna kan bidra till en tryggare och mer attraktiv miljö för fotgängare. Genom att analysera faktorer som påverkar gångbarheten, såsom trafikvolym, grönstruktur, belysning och social närvaro, diskuteras hur stadsrummet kan omformas för att främja mjuk mobilitet och ökad livskvalitet. Med inspiration från teorier som 15-minutersstaden (Moreno, 2016), Jane Jacobs och Jan Gehl, samt aktuell forskning om upplevd trygghet och termisk komfort, ställs två centrala frågor: Vilka aspekter påverkar gångbarheten i en stad? Hur kan utvalda gator i Lunds stadskärna transformeras för att skapa en tryggare och mer attraktiv miljö för fotgängare?

Under projektets inledande fas bedrevs arbetet med utgångspunkt i Lund, vilket möjliggjorde en nära och vardaglig relation till stadens gator. Erfarenheter från arbete i butik på Klostergatan, en av de tre gator som studien fokuserar på, har bidragit till en fördjupad förståelse för platsens rytm, flöden och atmosfär. Som student i Lund har gång och cykel utgjort de huvudsakliga färdssätten, vilket ytterligare har förstärkt den rumsliga upplevelsen av stadens gångbarhet.

Lunds stadskärna utgör en relevant kontext för att undersöka potentialen i en bilreducerad stad. Den kompakta strukturen och de korta avstånden skapar förutsättningar för att föreställa sig en framtid där fotgängaren ges ett mer framträdande utrymme. I detta arbete ligger fokus inte på att formulera förbud mot biltrafik, utan snarare på att omfördela gaturums infrastruktur, från bilens dominans till en mer inkluderande och mjuk mobilitet.

Tidigt i processen skedde ett skifte i analysens fokus, från att enbart betrakta relationen mellan biltrafik och fotgängare till att uppmärksamma hur hastighetsskillnader mellan olika trafikslag påverkar upplevelsen av trygghet. Detta innebar att även samspelet mellan cyklister och fotgängare blev en central aspekt i analysen av gångbarhet.

Mot slutet av processen kom arbetet att utgå från Malmö. Trots tidigare kännedom om staden väcktes nya insikter genom det intuitiva sättet att orientera sig till fots i okända områden. Denna erfarenhet har aktualiserat frågor om hur syftet med en promenad, årstid, väderförhållanden samt om man rör sig ensam eller i sällskap påverkar hur stadens rum upplevs, förstås och används.

1.2 Klargörande av arbetets ramar och avgränsningar

Under ett års tid har jag arbetat som praktikant och student assistent på kontoret Kragh & Berglund landskapsarkitekter i Köpenhamn. Inom ramen för tjänsten på kontoret har jag deltagit i arbetsgruppen bakom projektet Lund 2039 – Lunds stadskärna efter den mobila skiftesreformen. Projektet är en del av innovationssatsningen Shift Sweden 2024–2025, finansierad av Vinnova och genomfört i samarbete med Lunds Citysamverkan, Umami produktion, Lunds universitet och Lunds kommun. Shift Sweden ingår i Impact Innovation, Sveriges innovationsprogram för 2030-talet. Enligt avtalat med kontoret och SLU har projektet inom Shift Sweden också fungerat som mitt examensarbete.

Projektets ramar är nära kopplade till projektet Lund 2039, eftersom examensarbetet grundar sig i ett uppdrag. Leveransen av uppdraget och resultatet av examensarbetet är inte exakt densamma eftersom kraven för ett akademiskt arbete innefattar andra delar som inte har utförts under arbetstid på landskapskontoret. Vissa delar av arbetet på kontoret sammanfaller direkt med examensarbetets innehåll, medan andra delar har skett parallellt. Den datainsamling som genomförts tillsammans med projektgruppen har delvis integrerats i examensar-

betet, då den utgjort underlag för efterföljande gestaltungsarbete – exempelvis workshops med aktörer kopplade till utvalda gator.

Huvudsakligt ansvar inom projektet ShiftSweden har varit att gestalta gatorna, med handledning från kollega och projektgruppen, samt producera visionsbilder, vilka presenterades som en del av en utställning och föreläsning under Kulturnatten i Lund den 20 september 2025. Bilderna används även i det här arbetet i kombination med ytterligare gestaltungs-material, planer och sektioner. Den teoretiska delen av mitt arbete som ligger till grund för gestaltningen var inte en del av mitt arbete på kontoret och användes inte i projektet för ShiftSweden.

Detta arbete är utforskande och spekulativt till sin karaktär och avstår medvetet från att presentera tekniskt detaljerade lösningar. Projektet syftar inte till att ge en heltäckande plan för framtidens mobilitet i Lund; frågor som rör exakt trafikflöde, omledning av bil- och busstrafik samt detaljerad infrastruktur behandlas inte inom ramen för denna studie. Istället utgör projektet ett tankeexperiment kring möjligheten att reducera biltrafik och antalet parkerade bilar i stadskärnan, med insikten att flera centrala frågor kring trafiklösningar och teknisk genomförbarhet kvarstår, samt en drastisk ökning av den urbana grönstrukturen.

Ekonomiska aspekter och tekniska etableringsfrågor, såsom ledningsdragning och underjordisk infrastruktur, har inte varit styrande för gestaltungsarbetet. Dessa faktorer har dock beaktats som realiteter att förhålla sig till vid en eventuell framtida implementering, men har inte begränsat det visionära utforskandet i detta skede.

1.3 Bakgrund & Syfte

Lund har genomgått en betydande urban transformation, från en akademisk bondby till en etablerad universitetsstad, med en tydligt definierad stadskärna är Lund en särskilt intressant kontext för att studera mobilitetsförändringar i en tät och historiskt präglad stadsmiljö.

I takt med att staden växer och befolkningen ökar intensifieras trycket på stadskärnan att förbli en attraktiv och funktionell plats för både invånare och besökare. Den ökade trafikmängden, tillsammans med ett högre tempo och ett större anspråk på det offentliga rummet, riskerar att underminera stadskärnans identitet och upplevelsevärden, särskilt ur fotgänga-

rens perspektiv. Frågan om hur bilens roll i staden kan omförhandlas har aktualiserats i samhällsdebatten, där fokus åter riktas mot mänskliga behov, klimatpåverkan och livskvalitet.

Detta projekt utgör ett spekulativt framtidsscenario för Lunds stadskärna, där bilens dominans ifrågasätts och reduceras. Nya mobilitetsmönster möjliggör nya urbana kvaliteter. Eftersom cykeln är ett dominerande färdmedel i Lund, kommer projektet även att behandla relationen mellan cyklister och fotgängare. Uppmärksamhet riktas mot hastighetsskillnader mellan trafikslag och hur dessa påverkar upplevelsen av trygghet och tillgänglighet.

Tre platser i Lunds stadskärna har valts ut för att konkretisera dessa frågeställningar genom gestaltungsarbete:

Klostergatan

en livlig vardagsgata med småskalig handel och serveringar. Gatan präglas av urban intensitet men upplevs samtidigt som svårnavigerad för sårbara grupper. Den domineras idag av bil- och busstrafik, vilket begränsar dess potential som vistelsemiljö.

Lilla Fiskaregatan

En handelsgata som idag är bilfri men består till stor del av cykelbana där cyklister kommer i hög hastighet. Detta gör det svårt att strosa mellan butiker och fotgängaren blir underprioriterad. Att jämföra parallellgatorna Lilla Fiskaregatan och Klostergatan är intressant ur ett hastighetsperspektiv snarare än typ av fordon.

Östra Mårtensgatan

En viktig entré till stadskärnan och anslutning till ett torg med flera attraktiva målpunkter. Trots detta upplevs gatan ofta som ödslig och bortglömd och torget används främst som parkeringsyta. Det är som om den östra sidan av stadskärnan kommit lite i skymundan och behöver aktiveras på nytt.

Syftet med projektet är att undersöka vad god gångbarhet innebär i en urban kontext och hur den kan främjas genom omfördelning av gaturummets ytor samt identifiera och pröva nycklar som i en designprocess kan vara vägledande för att skapa attraktiva gångvänliga miljöer. Projektet syftar även till att identifiera positiva effekter som kan uppnås när fotgängaren ges ökad prioritet i stadsplaneringen, exempelvis förbättrad grön-blå infrastruktur, ökad biodiversitet, termisk komfort och social hållbarhet.

Frågeställningar

Vilka aspekter påverkar gångbarheten i en stad?

Hur kan utvalda gator i Lunds stadskärna transformeras för att skapa en tryggare och mer attraktiv miljö för fotgängare?

1.4

Metod - arbetets uppbyggnad

Arbetet är en kvalitativ studie med syfte att fördjupa förståelsen för fenomenet gångbarhet, walkability, i urbana miljöer. Den kvalitativa ansatsen möjliggör en utforskande och kontextbunden analys där fokus ligger på att tolka och förstå samband snarare än att kvantifiera dem. Datainsamlingen baseras på icke-numeriska källor, där litteraturstudier, fältstudier och gestaltungsarbete utgör centrala metodkomponenter.

1.4.1

Litteraturstudier

Litteraturstudierna har genomförts initialt för att etablera en teoretisk grund, men har även fortlöpt parallellt med projektets övriga delar för att kontinuerligt fördjupa och bredda kunskapsbasen. Sökningarna har huvudsakligen skett via Primo, SLUs databas, med särskilt fokus på vetenskapliga publikationer och böcker inom områden som mobilitetsmönster, mjuk mobilitet, walkability, gångbarhet och bilreducerade stadsmiljöer. Under arbetets gång har även sekundära teman identifierats, såsom mikroklimat, urban grönska, streetscape design, framtidsresilient stadsutveckling, trygghetsaspekter samt genus- och tillgänglighetsperspektiv kopplade till gångbarhet.

Syftet med litteraturstudierna är dels att skapa en teoretisk referensram som motiverar och underbygger gestaltningen, dels att besvara delar av arbetets forskningsfrågor genom en kritisk analys av tidigare forskning och aktuella teoribildningar.

1.4.2

Spekulativ design

Initialt inspirerades arbetet av metoden backcasting, en strategi som innebär att ett önskat framtida scenario först definieras, varefter de steg som krävs för att uppnå detta scenario identifieras genom att arbeta bakåt från framtiden till nuet (Better evaluation knowledge, u.å).

Arbetet har dock huvudsakligen utgått från spekulativ design som övergripande metod. Spekulativ design används för att kritiskt utforska och problematisera samtida förhållanden genom att formulera och gestalta möjliga framtidsscenarier. Metoden syftar till att utmana eta-

blerade normer och föreställningar genom att ställa frågor av typen ”tänk om” och därigenom undersöka konsekvenserna av alternativa utvecklingsvägar, särskilt i relation till förändrade mobilitetsmönster, sociala trender och miljömässiga utmaningar (School of critical design, u.å).

Spekulativ design utgör ett verktyg för att vidga föreställningsförmågan kring framtida möjligheter och risker. Genom att skapa berättelser och visioner som konkretiserar hypotetiska scenarier görs abstrakta idéer begripliga och tillgängliga för diskussion. På så sätt kan spekulativ design stimulera reflektion och debatt om samhällets möjliga utvecklingsriktningar och de värden som bör prioriteras i stadsutvecklingen (ibid).

En central metod inom spekulativ design är utvecklingen av detaljerade framtidsscenarier, där storytelling används som ett kommunikativt verktyg för att förmedla komplexa idéer och visioner på ett engagerande och begripligt sätt. Genom narrativa grepp kan designern synliggöra både möjligheter och potentiella dilemman i framtida stadsmiljöer (ibid).

Det är dock viktigt att beakta att spekulativa scenarier ibland kan missuppfattas som faktiska prognoser av framtiden, det är snarare diskussionsunderlag och inspiration för vidare utforskning (ibid).

1.4.3

Workshops

Som en del av den empiriska datainsamlingen organiserades en serie workshops, ett samarbete mellan Kragh & Berglund och Lunds Citysamverkan för projektet Lund 2039 Shift Sweden, med utvalda aktörer som har direkt anknytning till de tre studerade gatorna. Deltagarna bestod av fastighetsägare, butikschefer, konstnärer med ateljéer på gatan, samt representanter från Lunds kommun. Av praktiska och logistiska skäl inkluderades inte allmänheten, det vill säga de dagliga användarna av gaturummen utan formell koppling.

Workshops genomfördes vid tre separata tillfällen, ett för varje gata, med syftet att stimulera deltagarna till visionärt och kreativt tänkande kring framtida utvecklingsmöjligheter. Varje workshop inleddes med en presentation av ett framtidsscenario där Lund utsetts till Europas mest gångvänliga stadskärna. Detta scenario illustrerade ett skifte i mobilitetskultur från nuläget (2025) och framåt. Efter presentationen genomfördes platsbesök på respektive gata, där deltagarna uppmanades att reflektera över vilka förändringar som krävs för att realisera en ideal framtidsvision.

Under platsbesöken delades deltagarna in i par och promenerade hela gatusträckan två gånger: först i tystnad för individuell reflektion, därefter i samtal med varandra.

Efter platsbesöken samlades deltagarna på Lunds Citysamverkans kontor för en kreativ workshop där collage användes som metod för att konkretisera idéer och visioner. Deltagarna hade tillgång till ett omfattande bildmaterial från urbana miljöer internationellt samt egna fotografier från Lund. Alla idéer, kommentarer och förslag på förändringar välkomnades. Syftet med dessa workshops var att samla in olika aktörsperspektiv på befintliga kvaliteter och brister i dagens gatustruktur, samt att identifiera önskemål och visioner inför framtida transformationer.

1.4.4 Fältstudier

Egna fältstudier av de utvalda gatorna har genomförts både inledningsvis och fortlöpande under projektets gång. Inledningsvis syftade observationerna till att skapa en grundläggande förståelse för platsens karaktär och atmosfär. I ett senare skede har fältstudierna utgått från ett teoretiskt ramverk, där insikter från litteraturstudierna har styrt observationernas fokus och analys. Fotografering har utgjort en central metod för dokumentation och analys, då bildmaterialet har fungerat som stöd vid såväl reflektion som i det efterföljande gestaltungsarbetet.

1.4.5 Historiska kartläggning

En historisk kartläggning av gatornas utformning och funktion har genomförts i syfte att fördjupa förståelsen för platsens utveckling över tid. Genom att analysera historiska fotografier har förändringar i gaturummens struktur, användning och identitet identifierats. Detta används för inspiration och förankring i gestaltungsprocessen.

1.4.6 Gestaltning

Gestaltungsarbetet utgör en central del av studien och har bedrivits som en integrerad del av den spekulativa designmetoden. Genom att utveckla transformationsplaner och visualiseringar av möjliga framtidsscenarier för de aktuella gatorna har gestaltungsprocessen fungerat både som ett undersökande verktyg och som ett sätt att konkretisera och delvis besvara arbetets forskningsfrågor.

Kap. 2

Litteraturstudier

2.1 Gångbarhetsdebatten

För att utreda valda frågeställningar samt föra en diskussion angående gångbarheten på valda platser behöver jag börja med att undersöka vad begreppet gångbarhet, eller walkability på engelska, faktiskt betyder eller hur det kan definieras. En uppgift som visar sig ha många svar och grenar att utforska.

Begreppet gångbarhet förekommer i diskussioner i olika rum, akademiska, professionella och offentliga, och kan i de olika sammanhang beskriva olika typer av fenomen. Diskussionen kan handla om miljömässiga egenskaper och förutsättningar för att skapa miljöer som upplevs gångvänliga. Detta kan innefatta tillgänglighet, närhet till målpunkter, säkerhet eller en fysiskt tilltalande miljö. Begreppet kan sedan förekomma på andra sätt i diskussioner angående resultaten av sådana miljöer, livfulla platser, hållbara transportalternativ och uppmuntran till fysisk aktivitet. Gångbarhet kan också användas som proxy för god design, ibland genom mätbara dimensioner men även som en helhetslösning på urbana utmaningar (Forsyth 2015).

Walkability, gångbarhet, är mångfacetterat och används inom forskning, praktik och samhällsdebatt för att beskriva olika aspekter av miljöer som främjar gång. Ann Forsyth (2015), forskare inom stadsplanering och urban design, betonar att gångens syfte påverkar vad som upplevs som gångbart. En miljö som lämpar sig för rekreation eller socialt umgänge kan kräva andra kvaliteter än en miljö för pendling eller vardagsärenden. Därför menar Forsyth att stadsplanerare behöver en mer djupgående förståelse för gångens mångdimensionella karaktär för att kunna skapa miljöer som stödjer gångvänlighet.

Gångbarhet intresserar forskare inom hälsa och fysisk aktivitet, miljöstudier samt stadsplanering vilket resulterar i en tvärvetenskaplig användning av begreppet som gör en samlad definition svår att fastställa (Baobeid et al. 2021). Ur ett landskapsarkitektoniskt perspektiv är det tydligt att utformningen av stadsrum och infrastruktur, såväl bil- som gång- och cykelvägar, både påverkar och påverkas av faktorer såsom hälsa, fysisk aktivitet, miljö och hållbarhet samt stadens fysiska struktur. Den byggda miljön är inte enbart fungerar som en bakgrund till mänsklig rörelse, utan aktivt formar och formas av sociala, miljömässiga och funktionella behov.

Inom stadsplanering har flera teorier formulerat strategier där fotgängaren ges en central roll i utformningen av urbana rum. Redan under 1900-talets mitt problematiserade Jane Jacobs den bilcentrerade stadsplaneringen i USA och förespråkade istället en mer organisk, nedifrån och upp- ansats, där staden ses som ett ekosystem av olika faktorer. Jacobs identifierade fyra element som hon menade främjar en levande urbanism: täthet, blandad användning,

korta kvarter och varierad bebyggelse (Jacobs, 1961). Inspirerad av Jane Jacobs har Jan Gehl vidareutvecklat teorier som betonar vikten av gångbarhet och sociala värden som resultatet av mjuk mobilitet. Gehl menar att stadsutveckling bör utformas med människors behov och beteende i fokus, inte enbart infrastruktur, och att stadens offentliga rum ska betraktas som arenor för sociala interaktioner, möten och samtal (Gehl, 2011).

Inspirerad av Jacobs idéer och Ebenezer Howards trädgårdsstaden formulerade Carlos Moreno 2016 modellen 15-minutersstaden. Konceptet syftar till att organisera urbana miljöer så att invånare har tillgång till grundläggande tjänster, såsom arbete, utbildning, vård och rekreation, inom 15 minuters gång- eller cykelavstånd. Modellen främjar blandad markanvändning, gångbarhet och lokal resiliens, vilket minskar bilberoende och stärker hållbarhet och social sammanhållning. Morenos modell fick global uppmärksamhet särskilt efter covid-19-pandemin, då behovet av lokalt förankrade och resilienta urbana system blev tydligt. Trots framgångar i städer som Paris och Melbourne, möter implementeringen stora hinder i det globala syd, där informella bosättningar, bristande infrastruktur och svag styrning försvårar tillämpningen (Iqbal et al., 2025).

Den rådande stadsplaneringen värderar mjuk mobilitet högt, inte minst på grund av dess miljöfördelar. Begreppet handlar om icke-motoriserade, lågintensiva sätt att förflytta sig, vilket bidrar till en minskad miljöbelastning i form av koldioxidutsläpp samt lägre energiförbrukning, vilket i sin tur kan resultera i bättre luftkvalitet och sänkt bullernivå. Mjuk mobilitet beskrivs som en strategi för att främja en demokratisk användning av staden och förbättra folkhälsa men en kulturell betydelse lyfts också fram som en fördel. Gång anses vara ett sätt att uppleva en stad som möjliggör reflektion genom ett långsammare tempo (Ureta, 2008). David Sim (2022) betonar täthet, mångfald och närhet som grunden till en mjuk stad. Det handlar om att erbjuda bekväma, säkra och attraktiva sätt att röra sig till fots eller med cykel, och på så sätt minska bilberoendet i vardagen, kärnan i mjuk mobilitet.

En definition av gångbarhet formuleras av Wang och Yang (2019) som lyder: *“the extent to which the built environment is friendly to people who walk, which benefits the health of residents and increases the liveability of cities”*. Detta skiljer sig dock något från Forsyth (2015) som i sin definiering skiljer mellan skapandet av gångbarhet, de upplevda resultaten av att gå samt användningen av gångbarhet som en indikator på bra design. Hon menar även att vad som upplevs gångbart kan skilja sig baserat på faktorer som ålder, preferenser, väder, tid på dygnet, fysisk förmåga och upplevd säkerhet.

Walkable, gångbar, del av begreppet gångbarhet eller walkability beskrivs av Dictionary.com som *“capable of being travelled, crossed, or covered by walking: a walkable road; a walkable distance.”* (Dictionary.com 2025). Precis som flera studier visat inkluderas distansen, täthe-

ten mellan målpunkter, som en del av definitionen.

2.2 Faktorer som påverkar den upplevda gångbarheten

Målet med arbetet är att utforska och presentera en transformation av utvalda gator i Lund på ett sätt som förbättrar gångbarheten och bidrar till en mjukare stad. För att göra det krävs en förståelse för begreppet gångbarhet, walkability, generellt samt kontextuellt, men även en undersökning av konkreta faktorer och element som påverkar den upplevda gångbarheten och som kan användas som verktyg i en gestaltning.

Gångbarhet är ett mångfacetterat begrepp som innefattar både fysiska och sociala dimensioner. För att förstå hur gångbarhet kan förbättras i stadsmiljöer, såsom i Lund, krävs en analys av de faktorer som påverkar människors vilja och möjlighet att gå. Forskning visar att upplevelsen av gångbarhet är subjektiv och varierar beroende på kön, ålder, socioekonomisk bakgrund och vardagslivets logistik. Det handlar också om en mobilitetskultur som sitter djupt rotad i människor. Att förändra vardagliga mobilitetsmönster kräver tid och motivation.

Forskning visar att acceptans och upplevelse av bilreducerade gator påverkas starkt av deras emotionella relation till platsen. I en studie av fyra bilfria gatuexperiment i Malmö och Göteborg framkom att faktorer som social atmosfär, upplevd livskvalitet och grannskapsanknytning spelar en avgörande roll för hur gångvänliga miljöer uppfattas. Gator som upplevs trygga, tillgängliga och socialt levande hade högre användbarhet och acceptans bland boende. Särskilt gator som fungerar som mötesplatser snarare än enbart transportstråk. Samtidigt kunde stark platsanknytning ibland leda till motstånd mot förändring, särskilt om förändringen upplevdes som ett hot mot invanda rutiner eller livskvalitet. Detta understryker vikten av att förstå gångbarhet inte bara som en fysisk egenskap, utan som en del av människors vardagliga och känslomässiga relation till sin omgivning, som en mobilitetskultur (Marcheschi et al., 2022).

Jani Tartia (2025) identifierar åtta centrala faktorer som påverkar den subjektiva upplevelsen av gångbarhet: imageability, complexity, rhythm, human scale, enclosure, linkages, territoriality och transparency. Imageability, igenkännbarhet, skapas genom landmärken, konst, färg och historiska byggnader, medan negativa upplevelser uppstår i ”icke-platser” som saknar identitet. Complexity handlar om visuell och social variation, där liv och rörelse upplevs positivt, men kaos och överbelastning negativt. Rhythm syftar på hur platsens användning förändras över tid, exempelvis mellan dygnets timmar, veckodagar eller årstider.

Territorialitet och mänsklig skala är två ytterligare faktorer som bidrar till upplevd gångbarhet. Det förstnämnda uppstår när människor tillfälligt tar en plats i anspråk, vilket skapar mötesplatser och lokal identitet. Den mänskliga skalan handlar om att detaljer i stadsmiljön, såsom texturer, konst, bänkar och träd, är anpassade till människors storlek och rörelsemönster. Ureta (2008) visar att stora skillnader i hastighet mellan fotgängare och motorfordon skapar otrygghet, särskilt i socioekonomiskt segregerade områden där bilägande är ojämnt fördelat. Höga hastigheter motsätter sig den mänskliga skalan och människans tempo.

Lindelöw et al. (2014) argumenterar för att traditionell forskning om gångbarhet, som fokuserar på fysisk tillgänglighet och design, är otillräcklig. Genom att inkludera vardagslivets aktiviteter i analysen visar de att gångens feasibility, dess genomförbarhet, är avgörande. Enkätstudier i Malmö visar att den starkaste faktorn för daglig gång är hur väl gång kan integreras i individens schema, särskilt i relation till fasta aktiviteter som arbete och hämtning/lämning av barn. Fysiska aspekter som trivsel och säkerhet har svagare samband med faktiskt gångbeteende.

Mikroskaliga komponenter som breda trottoarer, övergångsställen, gatubelysning, gatuträd, planteringar, attraktiva gatumiljöer och bänkar bidrar positivt till upplevd gångbarhet (De Vos et al., 2022; Hanibuchi et al., 2020). Dessa element skapar inte bara fysisk tillgänglighet utan också trygghet och trivsel. Negativt relaterade faktorer inkluderar hög andel synlig himmel (tolkat som låg visuell inramning), smala och mörka miljöer samt tät vegetation som skymmer sikt, särskilt problematiskt för kvinnor, då upplevd trygghet är en avgörande faktor (De Vos et al., 2022; Hanibuchi et al., 2020).

Flera studier visar att kvinnor i områden med hög gångbarhet har signifikant högre sannolikhet att promenera för nöje, medan samma samband inte återfinns hos män (Hanibuchi et al., 2020). Män tenderar att uppleva en högre grad av gångbarhet, vilket kan bero på skillnader i upplevd trygghet. Golan et al. (2019) visar att kvinnors upplevelse av gångbarhet skiljer sig från generella mått. Faktorer som påverkar kvinnors benägenhet att gå inkluderar rädsla för brott, trafikvolym och hastighet, estetik, trygg atmosfär, grönska, ”ögon på gatan” samt typ av verksamheter. Kaféer, butiker och skolor upplevs som attraktiva, medan bilverkstäder och industriområden är avskräckande.

Grönska och estetik visar sig vara viktiga komponenter. Träd, planteringar och visuellt intressanta element såsom fönster, vackra byggnader och fokuspunkter ökar upplevd gångbarhet, medan bilar minskar den (De Vos et al., 2022). Bamkole och Jennings (2019) visar att grönska i gatumiljöer, exempelvis trädalléer och parker, främjar social interaktion, platsanknytning och psykiskt välbefinnande. Transformation från bilcentrerade gatumiljöer till gröna stråk

kan minska stress, depression och ensamhet. Arentze et al. (2020) visar dessutom att närhet till vatten har positivt samband med gång, vilket tyder på att olika typer av naturliga inslag ökar attraktiviteten för att promenera.

Sammanfattningsvis visar forskningen att gångbarhet är ett komplext samspel mellan fysisk miljö, sociala faktorer och individens livssituation. För att skapa gångvänliga stadsmiljöer krävs ett inkluderande perspektiv som beaktar könsspecifika upplevelser, vardagslogistik och känslomässiga aspekter av platsen.

2.3 Strategier för mikroklimat & termisk komfort

I mitt arbete utgår jag från ett framtida scenario i Lunds stadskärna där bilarnas plats har minskat vilket skapar möjligheter att förbättra staden utifrån fotgängarens perspektiv. Jag undersöker gångens plats och betydelse samt vad som främjar viljan att gå. Grönstruktur visar sig ha ett positivt samband med attraktivitet och är därför en given faktor att undersöka vidare.

Framtidsanalyser gällande klimatet i Sverige visar att temperaturen förväntas fortsätta öka under alla årstider vilket kommer att bli mer märkbart i städer med till stor andel hårdgjorda ytor. Samtidigt som vi upplever stigande temperaturer och mer torka kommer översvämningensrisken att öka. Stigande temperatur leder till intensifierad avdunstning och en varmare atmosfär kan hålla mer vattenånga, vilket resulterar i en ökning av nederbörd (smhi, 2025). Transformation av stadsrummen måste utföras med vådrets förväntade förändring i åtanke. Dels gällande den stigande temperaturen och den termiska komforten men också med tanke på vattenflöden och vattnets egenskaper.

I takt med att urbana värmeöar blir allt vanligare ökar risken för värmestress och negativa hälsoeffekter. Redan vid 25 °C ökar hälsoriskerna, och vid 35 °C är de höga, särskilt för sårbara grupper som äldre och barn. För att möta dessa utmaningar krävs strategisk stadsplanering som inkluderar blågröna lösningar, förbättrad ventilation och skuggande vegetation. Genom att skapa urbana miljöer som främjar naturlig avkylning och fungerar som ”cool islands” kan städer bli mer motståndskraftiga mot framtida värmeböljor (Gabriel, 2025). Det är därför avgörande att termisk komfort integreras som en central aspekt i utformningen av framtidens gångvänliga stadsmiljöer.

Värmeöar, urban heat islands, uppstår i stadsmiljöer med mycket hårdgjorda ytor som asfalt och betong vilka absorberar och lagrar värme och temperaturen uppnår högre grader

jämfört med omgivande landsbygd eller parker. Effekten blir en förvärrad termisk stress för människor, minskad utomhusvistelse och gångbarhet. Den termiska komforten i staden kan förbättras genom en medveten och smart stadsplanering och landskapsarkitektur. En ökad urban grönska är ett sätt som både uppfattas attraktivt rent estetiskt men som också har flera positiva egenskaper för den höjda temperaturen. Vegetation, speciellt träd, minskar luft- och yttemperaturen genom skuggning, transpiration och vindpåverkan. Träd kan blockera men även styra vinden vilket gör placeringen avgörande. Även vatten kan främja den termiska komforten då vattenytor fungerar som värmesänkor tack vare hög värmekapacitet och avdunstning. Solenergi absorberas av vattnet utan att det värmas upp lika mycket som hårdgjorda ytor. Vattenytor har dock mindre effekt än vegetation såsom träd med krona som ger skuggning (He et al. 2021).

För att förbättra den termiska komforten i städer bör alltså både vegetation och vattenelement användas men val av material är också viktig. Ljusa ytor som reflekterar bort en del av solenergin är att föredra över exempelvis svart asfalt som absorberar och värms upp betydligt mer (Liu et al. 2023). Vetskapen att vi väntar ökade temperaturer, en pressad termisk komfort, och samtidigt en ökad nederbörd och höjda risker för översvämningar efter mer intensiva regnfall (naturvårdsverket, 2025), väcker tankar på möjligheten att kombinera design och funktion på ett sätt som gör att översvämningsvatten kan magasineras och främja den termiska komforten under torra och varma dagar. Nya ytskikt kan bli aktuellt i staden. Material med ytgenomströmning kan minska översvämningsrisken vid extrema skyfall eftersom mer vatten kan absorberas direkt av marken i högre grad. En omställning från hårdgjorda täta ytor i stadsrummet till mjukare, genomsläppliga material, kan komma att påverka hur ytor används.

Urban vegetation är en av de mest kostnadseffektiva åtgärderna för att mildra urbana värmeöar. Träd kan sänka lufttemperaturen lokalt med upp till 2 °C på gatunivå och reducera markytans temperatur med omkring 20 °C på hårdgjorda ytor genom skuggning och evapotranspiration. Effekten förstärks i större sammanhängande grönytor, medan små spridda planteringar har begränsad inverkan (Livesley et al., 2016). Förutom svalka ger träd även ekosystemtjänster som kolförråd, luftförbättring och vattenreglering, men valet av arter och växtplatser är avgörande för att dessa funktioner ska realiseras (Konarska et al., 2023).

Förutsättningarna i urbana miljöer är ofta ogynnsamma med begränsad rotvolym, kompakterade jordar och hög andel hårdgjorda ytor. Studier visar att markens genomsläpplighet har större betydelse för trädens tillväxt och kylande effekt än artvalet i sig. Träd som planteras i miljöer med hög andel genomsläpplig yta uppvisar upp till dubbelt så hög transpiration och större kronvolym jämfört med träd i hårdgjorda miljöer, vilket direkt påverkar deras förmåga att sänka strålnings- och lufttemperatur (Konarska et al., 2023).

Utvecklingen av fungerande växtbäddar visar sig vara avgörande för vegetationens trivsel i urbana miljöer. Traditionella metoder har ofta misslyckats eftersom rötterna inte fått tillräckligt med syre, vatten och näring. En effektiv lösning är växtbäddar som kombinerar makadam, kompost och biokol. Biokol spelar en nyckelroll tack vare sina egenskaper: det fungerar som en kolsänka, binder vatten, förbättrar syretillgången och har positiv effekt på näringsupptagningen. Dess porösa struktur skapar utrymme för rötterna och ger långsiktigt stabila förhållanden. Rätt utformade växtbäddar bidrar inte bara till trädens hälsa utan minskar översvämningsrisker, stärker ekosystemtjänster och hjälper till att nå klimatmål genom kolinlagring (SLU Tankesmedjan Movium, 2023).

Henrik Sjöman (2023) betonar att valet av trädarter är avgörande för att skapa hållbara urbana grönska i ett förändrat klimat. För att säkerställa långsiktig överlevnad och ekosystemtjänster i städer måste trädvalet baseras på framtida klimatförhållanden snarare än dagens. Han framhåller vikten av att diversifiera arturvalet för att minska risken för massdöd vid sjukdomar eller extremväder, samt att välja arter som bidrar till viktiga ekosystemtjänster som svalka, luftkvalitet och biologisk mångfald. Samtidigt kräver begränsat utrymme och konkurrens med infrastruktur innovativa lösningar och ett nära samarbete mellan forskare, planerare och kommuner. Bland de arter som Sjöman identifierar som särskilt lovande för framtida urbana miljöer i norra Europa finns bland annat *Quercus cerris* (turkisk ek), *Acer campestre* (fältlönn) och *Carpinus orientalis* (orientalisk avenbok), vilka utmärker sig genom torktålighet, stressresistens och anpassningsförmåga till urbana förhållanden (Sjöman, 2023; Sjöman, Nielsen & Oprea, 2012).

Trädens rumsliga krav är en central aspekt i planeringen. Kronans storlek avgör både skuggningseffekt och behov av växtutrymme. Enligt Pretzsch et al. (2015) kan ett träd med 25 cm stamdiameter ha en kronradie på 3–5 meter. Ett större träd kräver dessutom en betydande jordvolym, minst 6–8 m³ per träd, vilket motsvarar en växtbäddsyta på cirka 12–16 m² vid ett djup på 0,5 m. Växtbädden bör vara bred och grund snarare än djup, eftersom majoriteten av rötterna utvecklas i de översta 50 cm av markprofilen. För små växtbäddar leder till vatten- och näringsbrist, vilket ökar risken för stress och sjukdomar. Sammanhängande växtbäddar är att föredra framför isolerade. Det ger rötterna större tillgång till lucker jord och syre (Stångby Plantskola, u.å.). Detta understryker vikten av att avsätta tillräckligt med plats för att undvika konflikter med infrastruktur och säkerställa trädens funktion över tid. Samtidigt finns risker och disservices att beakta, såsom allergen pollen och stormkänslighet hos stora kronor (Livesley et al., 2016; Pretzsch et al., 2015).

Lunds kommun har redan i dagsläget planer på att plantera ca 200 nya träd till hösten 2025, i Lund, Dalby, Södra Sandby, Genarp och Veberöd. Träden planteras med syfte att skapa fler

gröna miljöer och erbjuda mer skugga, framförallt på lekplatser och centrala delarna av Lund (Lunds kommun, 2025).

2.4

Från Shared space till Shared speed

Begreppet shared space har vuxit fram som ett svar på begränsningarna i traditionell trafikseparering och syftar till att skapa urbana miljöer som prioriterar social interaktion, säkerhet och inkludering. Istället för att strikt separera trafikslag integreras gående, cyklister och motorfordon på en gemensam yta, där formella regleringar som kantstenar, vägmarkeringar och trafiksignaler minimeras (Johansson och Rosén, 2011; Wallén Warner et al., 2022). Grundidén är att en avsiktlig osäkerhet ska leda till lägre hastigheter och ökad uppmärksamhet, vilket i sin tur förbättrar säkerheten och stärker platsens sociala funktion (Wallén Warner et al., 2024).

Shared space definieras som en gata eller ett torg där flera trafikantgrupper samsas om ytan och förhandlar om företräde genom informella sociala signaler snarare än genom strikt reglering (Reid et al., 2009). Ett samtida utvecklingsspår är ”flexible spaces” som minimalt reglerade, möblerbara miljöer med temporär och demokratisk tillgänglighet, vilket lyfter delaktighet som lika viktigt som fysisk design (Carr och Dionisio, 2017). Praktiken visar att fullständig borttagning av visuella gränser sällan är önskvärd. Istället används mjuk strukturering, exempelvis kontrasterande beläggning, belysning och planteringar, för att skapa läsbarhet utan att återgå till strikt separering (Wallén Warner et al., 2022).

Där motortrafik tillåts gäller ofta gångfart och företräde för gående (Johansson och Rosén, 2011). Empiriska studier visar dock att medelhastigheten ofta överstiger denna nivå, vilket motiverar kompletterande hastighetsdämpande åtgärder (Wallén Warner et al., 2024). Hög gångtrafiktäthet och stora hastighetsskillnader mellan gående och cyklister är centrala riskfaktorer för konflikter (Gkekas, Bigazzi och Gill, 2020).

En ögonrörelsestudie i Västervik visade att äldre personer fokuserade mindre på trafikrelaterade objekt när planteringar användes för att skapa mjuk separering, vilket minskade upplevd osäkerhet men potentiellt även vaksamheten (Wallén Warner, Andersson och Patten, 2022). Bilister föredrog utformning med planteringar, vilket gav en känsla av ordning utan full separering. Videoanalys visade att medelhastigheten sjönk från 18,8 km/h till 17,2 km/h och

körspåren blev mer koncentrerade (Wallén Warner et al., 2024). Trafikforskare Till Koglin (SVT Nyheter, 2024) argumenterar för en sänkt hastighet inne i städer till 20 km/h för att kunna blanda cykel och biltrafik. Han menar att sänkningen, och därmed minskad skillnad i hastighet mellan fordonen, är tillräckligt för att kunna slopa cykelinfrastruktur och bara fokusera på ett shared space som gatunät.

2.5
Analytiskt ramverk

Det analytiska ramverket är framtaget som ett resultat av literaturstudierna och konkretiserar den samlade kunskapsbasen på ett sätt som gör det enklare att föra den vidare som ett verktyg i arbetet. Ramverket ligger som grund för fältstudierna och analysen som kommer senare i processen och som stöd för gestaltungsprinciperna som används som guidelines i gestaltningen.

Ramverket är uppbyggt av tre kategorier som fungerar som paraply för underkategorier, faktorerna. De tre kategorierna är valda efter vad som framkommer som mest återkommande och starka förutsättningar för att skapa gångbara miljöer där människor upplever en vilja att gå. Under dessa tre tillkommer ett gäng faktorer som kan kategoriseras under respektive kategori, tillgänglighet och komfort, säkerhet eller attraktivitet. Faktorerna är mer konkreta och vägledande i såväl analysering av en plats med fokus på gångbarhetsvärden men också i en gestaltningsprocess. För att underlätta analysen under en fältstudie har frågor formulerats till respektive faktor.

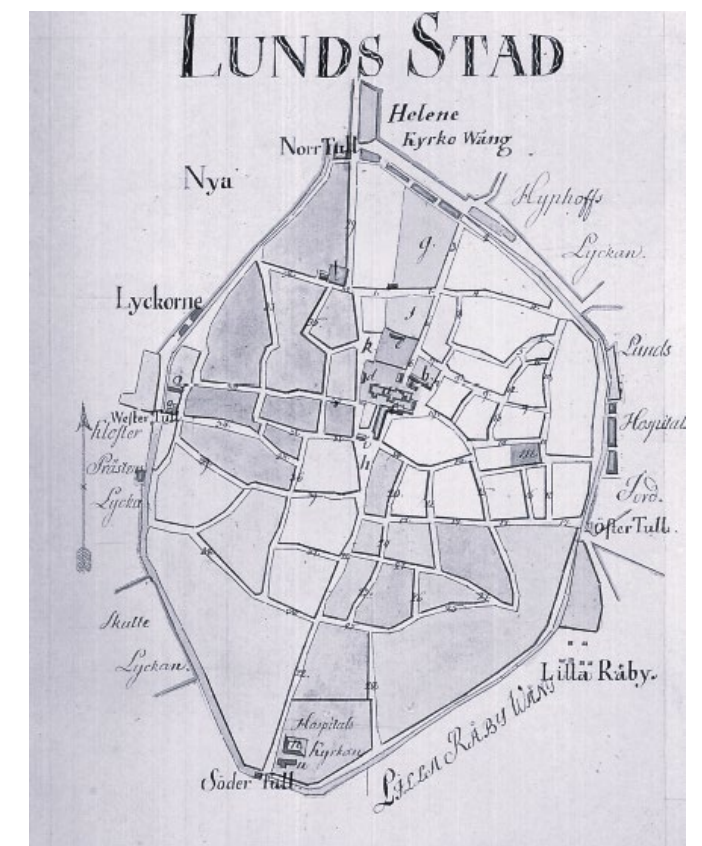
KATEGORI	FAKTOR	BESKRIVNING
Tillgänglighet & komfort	Närhet till målpunkter	Finns viktiga funktioner inom gångavstånd?
	Gånginfrastrukturens utformning	Är ytorna breda, jämna, tillgängliga och fria från hinder?
	Viloplatser	Finns det sittmöjligheter längs gångstråket, ej kommersiellt bruk?
	Skydd mot väder	Möjlighet till skydd från sol, regn och vind?
Säkerhet	Trafikvolym och hastighet	För vem är hastigheten anpassad för?
	Belysning och sikt	Är området väl upplyst kvällstid?
	Social närvaro	Rör sig människor i området? Finns det ”ögon på gatan”?
Attraktivitet	Estetisk kvalitet	Är miljön visuellt tilltalande? arkitektur, konst, färg, historiska inslag.
	Grönska och naturinslag	Närhet till träd, planteringar, vattenelement?
	Igenkännbarhet	Finns det landmärken eller karaktärsdrag som underlättar orienteringen?
	Rytm	Varierar platsens användning över tid? dygnet, veckan, året.

Gångbarhet ur ett historiskt perspektiv

3.1 Gångbarhetens utveckling i Lunds stadskärna

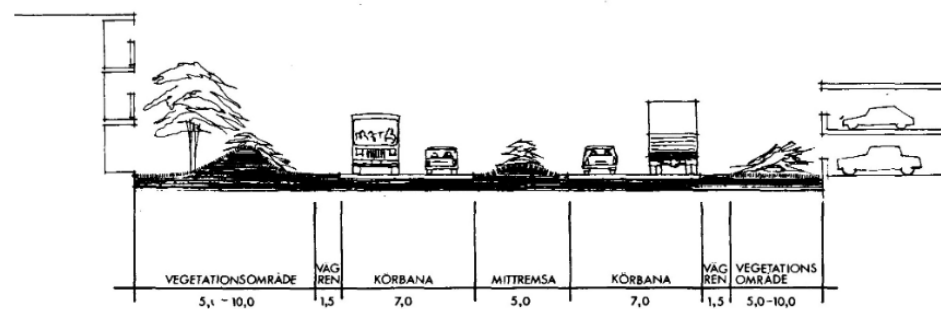
Lundagård utgjorde det ursprungliga centrumet i Lund. Arkeologiska fynd ger varierande uppgifter om stadens etablering, men utgrävningar tyder på att Lundagård blev ett maktcentrum för den danska kungamakten under senare delen av 900-talet och början av 1000-talet. Den tidig medeltida danska statsbildningen var instabil och präglades av konflikter och inbördeskrig. Under denna period fungerade Lund, och särskilt Lundagård, som en nod för politisk och ideologisk makt (Wahlöö et al., 2024).

Om Lundagård kan betraktas som stadens hjärta, utgjorde Stora Södergatan dess ryggrad. Stadens topografi har genom århundradena jämnats ut från ett betydligt mer kuperat landskap under medeltiden. Även om Stora Södergatans lutning fortfarande är märkbar, låg Lundagård tidigare avsevärt högre än området kring Stortorget. Det oregelbundna gatunätet, typiskt för medeltida städer, var en anpassning till den befintliga terrängen, vadställen och vattenleder, inte ett resultat av bristande planeringsförmåga (Wahlöö et al., 2024) (Boverket, 2019). Gatorna var smala och utformade för gångtrafik och hästdragna transporter, vilket fortfarande präglar stadskärnans skala och struktur (Boverket, 2019). Den tidiga stadens kontur är delvis synlig i den befintliga kartbilden, då stadens centrum fortfarande sammanfaller med det område som en gång låg innanför stadsmuren. Lund behöll sin form ända fram till senare delen av 1800-talet då staden till sist spred sig över de gamla stadsvallarna (Knarrström & Emgård Ryberg, 2020).



Figur 1: Karta av C. M Espman år 1783
(Kulturen 2020:1)

Senare stadsbyggnadsideal, särskilt under 1600- till 1800-talet, präglades av rutnätsplaner och strävan efter ordning (Boverket, 2019). Dessa ideal omformade inte stadskärnan i grunden, men påverkade främst stadens expansion. En mer omfattande utvidgning utanför den medeltida stadskärnan skedde först under slutet av 1800-talet (Länsstyrelsen, u.å). Bilismens genombrott under 1900-talets andra hälft kom att påverka både användningen och utformningen av stadens gator. En avgörande omröstning 1969 stoppade planerna på en 42 meter bred fyrfilig väg, den så kallade Södra centrumlinjen, som skulle ha gått rakt genom staden från Spyken till Svanevägen. Detta vittnar om bilens centrala roll i stadsplaneringen under denna period (Kulturportallund, 2024).



Figur 2: Sektionsritning på den tilltänkta Södra centrumlinjen(Kulturportallund 2024)

Genom att studera historiska fotografier från Lunds stadskärna kan ett antal slutsatser dras om hur gångbarheten har förändrats över tid. Ett fotografi från Klostergatan år 1894 taget av Per Bagge (figur 3) visar en livlig gata med människor, hundar och hästdragna vagnar. Gatan var uppdelad i sektioner med olika beläggningar. Smala, upphöjda trottoarer längs fasaderna, ett mittparti med slät gatsten för vagnar, och kullersten som buffertzona mellan trottoarer och körbana. Trots denna struktur verkar det som att hela gaturummet används fritt av fotgängare, vilket kan tolkas som en effekt av den låga hastighetsskillnaden mellan gående och hästdragna fordon (Kulturportallund, 2025).

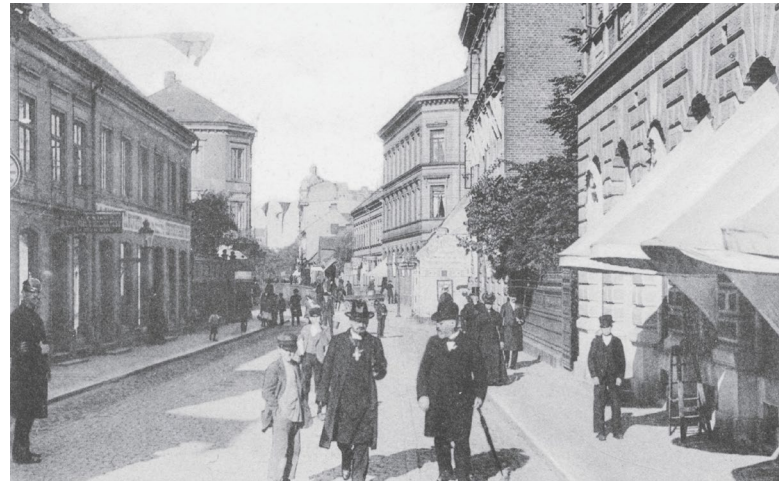
Ett fotografi från 1966 (figur 12) visar Klostergatan fylld med bilar, där fotgängare hänvisas till trottoarerna. Körbanan har belagts med asfalt för att öka biltrafikens komfort. Idag är Klostergatans trottoarer fortsatt smala och stora bussar och bilar samsas med cyklister på körfältet i mitten. Hastigheterna vid den här tiden och med motordrivna fordon är högre vilket skapar en mer komplex och potentiellt konfliktfylld trafikmiljö då fotgängarnas hastighet förblir densamma. Trots att äldre bilder på Klostergatan och Lilla Fiskaregatan visar smala trottoarer kan känslan förbli att fotgängarens plats i gaturummet har begränsats på grund

av den ökade faran det idag innebär att korsa vägar och dela utrymme med snabbare fordon. På Klostergatan är det konflikten mellan bilen och fotgängaren men samma resonemang kan föras för Lilla Fiskaregatan där cyklister idag upptar mittpartiet som en transportled i högre hastigheter.

Bilderna visar tydligt vilken fascination och respekt bilen fick vid sitt intågande. Stadens gator fylldes och anpassades efter den och torg som tidigare använts för marknader konverterades till parkeringsplatser. Ets primära användning är än idag parkering med undantag för marknadstider, inte tvärtom. Många skulle motsätta sig en transformation där bilarna försvann helt från torget eftersom det nu är en vana och en bekvämlighet att parkera bilen helt inne i centrum, en mobilitetskultur som kan vara svår att motivera och förändra.

Den bilcentrerade stadsutvecklingen har inte bara omformat stadens fysiska struktur, utan också etablerat en mobilitetskultur där bilen blivit norm för hur människor rör sig, konsumerar och förhåller sig till stadens funktioner. Framväxten av externa handelsområden och köpcentrum i bilburna lägen har förstärkt denna kultur och lett till att stadskärnans roll som vardagsrum och handelsplats försvagats. För att återetablera stadskärnan som en attraktiv och gångvänlig miljö krävs en mobilitetsomställning, samtidigt som stadens funktioner samlas och samordnas för att skapa täthet, närhet och upplevelsemässig kvalitet. En levande stadskärna med ett samlat utbud av handel, kultur och service är avgörande för att främja fotgängarens närvaro och återställa stadens sociala och rumsliga sammanhang (Svensk Handel, 2023). Den nuvarande trenden av mjuk mobilitet och mjuk stad är en reaktion mot volymhandeln och bilens centrala ställning.

Lund stadskärnas historia i bilder



Från vänster till höger, uppifrån och ner:

Figur 3: Klostergatan omkring 1894 (Kulturportal lund 2025). Figur 4: Klostergatan ca 1900. Figur 5: Stortorget 1909. Figur 6: Stortorget 1930. Figur 7: Stortorget 1930-talet. Figur 8: et ca 1950. Figur 8: Stortorget med bilparkering 1950-tal. Figur 9: Lilla Fiskaregatan kvarteret St. Jakob 1957. Figur 10: Lilla Fiskaregatan Kv. St Jakob ca 1960. Figur 11: Lilla Fiskaregatan kvarteret St. Jakob 1966. Figur 12: Klostergatan

österut mellan Bantorget och Stora Gråbrödersgatan 1966. Figur 13: Klostergatan 1966. Figur 14: Lilla Fiskaregatan 1966 (Lunds stadsarkiv u.å). Figur 15: Trafikomläggningen i Lund mars 1971 (Hagblom 1971)

Kap. 4

Framtidsvision & målsättning

I framtidens Lund präglas stadskärnan av en mänsklig skala där gångtrafik prioriteras framför motoriserade transporter. Skillnaderna i hastighet mellan trafikslag har minimerats, vilket skapar en harmonisk rytm och förutsägbar rörelse i stadsrummet. Gatorna är utformade som sociala mötesplatser snarare än transportkorridorer, platser där människor vill stanna, samtala och vistas.

Tryggheten är central och upplevs under dygnets alla timmar och årets alla dagar. Genomtänkt belysning, aktiva bottenvåningar och god siktlinjeplanering bidrar till en känsla av säkerhet. Den termiska komforten är hög tack vare ökad krontäckning, riklig grönska och öppna dagvattenlösningar som samtidigt förstärker kopplingen till naturen.

Denna gröna och tillgängliga stadsmiljö främjar gång som det självklara färd sättet. Stressnivåerna minskar, den mentala hälsan stärks och den fysiska aktiviteten ökar när människor väljer att röra sig till fots. Lunds stadskärna blir därmed inte bara en plats för förflyttning, utan en levande och inkluderande miljö som stödjer social interaktion, mjuka värden och hållbar mobilitet.

Kap. 5

Platsanalys

Steg 1: Observation och dokumentation

- *Fältstudier, observation och fotografering av respektive gata. Bygger upp en känsla för rummen, karaktär, materialitet, atmosfär.*
- *Workshops med inbjudna aktörer från respektive gata.*

Steg 2: Bedömning utifrån det analytiska ramverket.

Steg 3: SWOT-analys kopplad till gångbarhetsfaktorerna från ramverket.

5.1 Observation och dokumentation

Workshopen gav upphov till en rad värdefulla insikter som både bekräftade och utmanade tidigare antaganden om hur de olika gatorna upplevs. Överlag visade det sig att deltagarna inom respektive grupp hade en relativt samstämmig bild av gatans styrkor och svagheter, något som tydligt återspeglades i de kollage som togs fram under processen.

Klostergatan framstod som den största överraskningen. Projektgruppen hade initialt förväntat sig att denna gata skulle få mest kritik och uppfattas som minst gångvänlig. Istället framkom en stark emotionell koppling till platsen och en uppskattning för det liv och den rörelse som präglar gatan. Även om en breddning av trottoarerna efterfrågades, upplevdes nivåskillnaden mot körbanan inte som en barriär utan snarare som en trygghetsfaktor som bidrar till en känsla av separation mellan gång- och biltrafik.

En återkommande önskan från samtliga grupper, oavsett gata, var att öka inslaget av grönska och skapa fler möjligheter att stanna upp, vila och sitta ned. Detta lyftes fram som en central åtgärd för att höja både trivsel och vistelsekvalitet.

På Lilla Fiskaregatan uttrycktes också en stark platsanknytning, men här var deltagarna eniga om att gatan upplevs som otrygg för fotgängare. Orsaken angavs vara cyklisters höga hastighet och bristande hänsyn. Förslaget om mer grönska återkom även här, både som ett sätt att dämpa cykelhastigheten och för att förstärka känslan av en renodlad gågata.

Östra Mårtensgatan beskrevs däremot som en något bortglömd sträcka med outnyttjad potential. Visionerna för framtiden var kreativa och inkluderade idéer om gårdsförsäljning, mikrobryggerier på innergårdar och etablering av mer grönska på et. Om Lilla Fiskaregatan i dag uppfattas som en tydlig shoppinggata och Klostergatan associeras med ”finkultur”, tillskrevs Östra Mårtensgatan en mer experimentell och ”hipp” karaktär i framtidsscenarierna, en plats för marknader, hantverk och ökad biologisk mångfald.

5.1.1 Klostergatan



Förslag från workshopgruppen

- Små bussar
- Uteserveringar i söderläge
- Mer grönska för att möta klimatförändringar
- Smycka luftrummet
- Skapa en gatuförening för bättre samarbete
- Fler sittplatser
- Minska körfältets bredd
- Sänkt hastighet
- Sudda ut gränsen mellan ute och inne



Klostergatan fotograferad i Mars 2025. Bilderna illustrerar livet, materialiteten och stämningen av gatan. Domkyrkan som landmärke skymtas från flera punkter på gatan. Parkerade bilar och stora bussar som kommer snabbt och bromsar kraftigt vid övergångsställen. Restaurang har tagit eget initiativ att utvidga trottoaren för att rymma en uteservering och en gångbro i trä bryter därför av den linjära trottoaren. Cyklar är parkerade både i och utanför cykelställ. Individuella bänkar har placerats ut provisoriskt framför caféer och bagerier på grund av platsbrist och en önskan om att sitta ute.

Lilla Fiskaregatan



- Smalare cykelbana
- Cykelparkering i början och slutet av gatan
- Mer plats för vistelse
- Mer grönska
- Butiker som spiller ut på gatan

- 42



5.1.3



- Byt ut bilar och kantparkering mot grönytor
- Öppna till innergårdar som aktiveras
- Lyft gatan genom att befolka torget
- Mer grönska
- Gatubelysning mellan fasaderna

- Stärk hörnet vid Coop
- Ta bort alla onödiga skyltar
- Träd på torget
- Trygghet och aktivitet hela dygnet året om



et och Östra Mårtensgatan. Ungefär samma tid på dygnet men en annan dag i mars 2025. Gatan är relativt tom på människor. Lunchrushen från Spyken gymnasieskola och in till centrum har redan varit. Längs med gatan syns både portaler genom byggnader in till gårdar, men också rivningshål mellan byggnader som inte ännu byggts igen. Torget agerar parkering för både cyklar och bilar med undantag för två restauranger på hjul som utgör en mer eller mindre permanent del av stadsbilden.

5.2

Bedömning utifrån det analytiska ramverket

Avsnitt 5.2 är en skriftlig reflektion av gatornas utformning i dagsläget. Reflektionen utgår från kap 2.5 den analytiska ramverket och samtliga gator analyseras enligt kategorierna Tillgänglighet & komfort, Säkerhet och Attraktivitet med hjälp av faktorerna och de beskrivande frågorna. Reflektionerna i 5.2 bygger på tidigare kunskapsinsamling och platskännedom genom litteraturstudier, fältstudier och workshops, och fungerar som en bas att bygga vidare på till designstudierna.

5.2.1

Klostergatan

Tillgänglighet och komfort

Klostergatan har ett relativt blandat utbud av funktioner och flera målpunkter. Restauranger, caféer, butiker av varierande karaktär, frisör- och skönhetssalong, kontor samt bostäder på övre plan.

Vägens uppdelning är markant dominerad av körbanan i mitten, som breddas 6,6 m och 4,2 m som smalast. Trottoarerna på vardera sida om körbanan är ca 2,3 m med undantag för ett par bredare platser möblerade med cykelställ och krukor med grönska. En uteservering till en av restaurangerna har byggts ut över trottoaren som gör en märkligt snäv sväng runt om på ett "temporärt" trädäck. I övrigt är trottoarerna relativt jämna, inte helt släta med tanke på beläggningen, men inga stora ojämnheter.

Det är ont om viloplatser och möjligheter att sitta. Förutom caféernas uteserveringar, vilka är högst begränsade i storlek och antal platser, finns där bara sittmöjligheter på Bantorget, i Klostergatans västra del, eller under Lexis Pappers öppetider då de ställer fram bänkar utanför butiken längs Stora Gråbröders gatan.

Gatan är relativt smal vilket gör att stora delen av gatan ofta ligger i skugga. Den södra trottoaren på gatan skuggas av byggnaderna medan den norra trottoaren ligger i söderläge, alltså utsätts för solen under stora delar av dagen. Många av butikerna ligger på den soliga sidan och flera restauranger och caféer i skuggläge. Om det är positivt eller negativt är en definitionsfråga. Kanske kommer skuggsidan gynnas mer i framtiden med höjda temperaturer. I övrigt inga skydd mot väder.

Säkerhet

Trafikvolymen är relativt hög. Busstrafik, personbilar och leveranser till butik och restauranger trafikerar gatan under stora delar av dygnet. Hastigheten upplevs hög. Många bilister gasar upp snabbt för att bromsa häftigt inför övergångsställen. Även bussarna kör hetsigt fram. Dessutom är halva gatan enkelriktad, något många personbilar inte tänker på och det uppstår ofta situationer där denna behöver backa tillbaka vid möte av exempelvis en stressad busschaufför.

Inga skarpa hörn eller täckande buskar vilket innebär god sikt. Gatan är belyst med lyktor som hänger över gatan. En mild men tillräcklig belysning.

Det är en hög social närvaro på gatan, under stora delar av dygnet. Både cyklister, fotgängare och bilister, samt personer som bor i lägenheterna över den komersiella bottenvåningen.

Attraktivitet

Gatan kantas av flertalet historiskt välbevarade byggnader med vackra fasader. Dessutom skymtas Lunds Domkyrkas torn i bakgrunden som landmärke. Gatan saknar dock naturliga inslag näst intill helt.

5.2.2

Lilla Fiskaregatan

Tillgänglighet och komfort

Lilla Fiskaregatan har en shoppinggatas karaktär med ett fåtal andra funktioner som gym, optiker, nagelsalong. Restauranger, bagerier och caféer inte långt bort, bland annat på Klostergatan, Stora Gråbrödersgatan samt på innergårdar intill Lilla Fiskaregatan.

Gaturummet är uppdelad i tre delar med ett brett parti för cyklister i mitten och två smalare delar för fotgängare på var sida, längs fasaderna. Hela gatan är i en nivå med olika beläggningar för cykel och fotgängare. Cykelställ tar upp plats på fotgängarnas del på ett antal platser. Det finns ett fåtal bänkar längs med gatan som inte tillhör någon butik.

Lilla Fiskaregatan har delvis lägre bebyggning vilket tillåter mer sol att nå gatan jämfört med Klostergatan. Gatan är som smalast 9 m totalt och breddas 10,5 m. Bortsett från gatans skuggsida, längs med södra fasaden, erbjuder gatan inga andra skydd mot väder.

Säkerhet

På Lilla Fiskaregatan är det cykeltrafiken som orsaker osäkerheter för fotgängare. Trafikvolymen är hög, Lund har en hög befolkningsandel vilka tar sig fram på cykel som pendlingsfordon och Lilla Fiskaregatan är ett välanvänt cykelstråk. Gatan har inga tvära svängar och beläggningen är jämn vilket gör den bra för snabb cykling. Det i kombination med ett golv i en nivå, utan kanter mellan cyklister och fotgängare, samt avsaknaden av tydliga platser att korsa cykelstråket orsakar osäkerhet och olyckor mellan de olika användarna.

Belysningen är likt den på Klostergatan, hängande lyktor över gatan. God, verken stark eller för svag. Ett fåtal mysiga punktbelysningar på fasaderna. Gatan är befolkad över stora delar av dygnet men något mindre så efter stängning av butiker.

Attraktivitet

Likt Klostergatan ramas Lilla Fiskaregatan in av vackra historiska fasader från olika tider och i olika höjder vilket skapar en dynamisk och intressant skyline.

Grönska/ naturinslag är frånvarande.

5.2.3

Östra Mårtensgatan och et

Tillgänglighet och komfort

Östra Mårtensgatan har en lite oklar karaktär och en känsla av att vara en infartsled till centrum, inte ett mål i sig. Trots det ligger det en bred variation av funktioner, samt ett flertal innergårdar kopplade till gatan som har stor potential att bli unika målpunkter. Kreativa verksamheter som keramikverkstad, cykelverkstad, även ett par restauranger och en hårsalong kantar gatan. Dessutom har Göteborgs nation lokal i gatans östra del och i hörnet till et ligger en större matbutik. Torget kantas av ett antal barer och restauranger samt Lunds konsthall och saluhallen. Själva torget används största delen av tiden som parkering men även som marknadstorg, speciellt helger.

Östra Mårtensgatan infrastruktur är nyligen omlagd till mer eller mindre ett jämnt golv utan nivåskillnader mellan fotgängarnas yta längs respektive fasad, ca 2,3m breda, med den gemensamma ytan för bil och cykel i mitten av gatan, 5,3 till 5,5m. Zonerna markeras med olika beläggningar samt en rad med pollare på båda sidorna om körbanan.

Viloplatser och skydd mot väder är så gott som helt obefintliga. Enbart hörnet, Coops byggnad, erbjuder tak utan att gå in.

Säkerhet

Trafikvolymen och hastigheten på Östra Mårtensgatan är relativt låg. Idag är majoriteten av trafiken på väg in till parkeringen på et. Hastigheten hålls relativt låg och cyklar och bilar samsas väl på den smala ytan. Konflikten ligger snarare mellan fotgängare och cykel/bil där den stora skillnaden i hastighet ligger. Gatan kan vid första anblick upplevas som en gågata, bortsett från pollarna som skiljer de olika ytorna, men ska fotgängare passera från ena sidan till den andra kan farliga situationer lätt uppstå då de tre färdsattnen inte har tillräckligt bra uppsikt på varandra eller samlas väl nog för att dela hela gaturummet.

Bara första delen av gatan är belyst med lykta hängande tvärs fasader, resterande del är relativt mörk. Dessutom är det en mer folktom gata kvällstid bortsett från när Göteborgs nation håller fest eller då de fåtalet restauranger är befolkade. Östra Mårtensgatan används kvällstid framförallt av yngre personer som festar, är på väg till och från klubben/barerna på et, eller är på jakt efter nattmat. Faktorer som kan tolkas som mindre säkra egenskaper.

Attraktivitet

Östra Mårtensgatan har inte ryktet om att vara Lunds mest attraktiva gata. Den har många kvaliteter, låg bebyggelse och flera enkla men vackra fasader, samt saluhallen i änden av torget som också är ett landmärke. I övrigt har gatan och torget mycket att önska. Det är en total avsaknad av grönska på gatan och bara ett fåtal i en rad på torget. Flera nyare byggnader, från 70 talet och framåt, har tillkommit vilka inte är speciellt uppskattade av Lundaborna. Speciellt Coop byggnaden på et samt ett mycket märkligt hörn längs med gatan.

5.3
SWOT-analys kopplad till gångbarhetsfaktorerna

5.3.1
Klostergatan

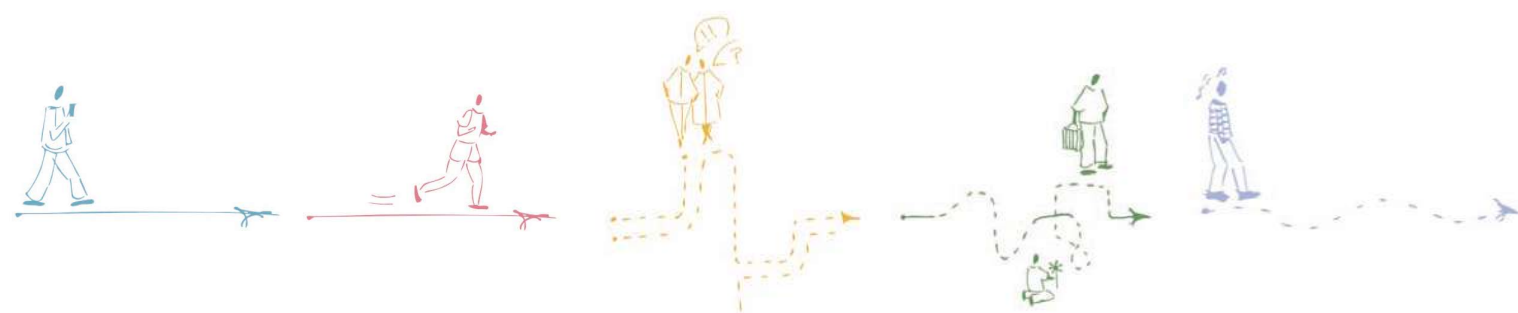
S TRENGTH • God belysning • Social närvaro • Variation i funktion, närhet till mål-punkter • Historiska landmärken och vackra byggnader	W WEAKNESS • Gånginfrastrukturens utformning, smala gator • Hög trafikvolym, höga hastigheter • Saknar gröna inslag • Inga viloplatser.
O PPORTUNITIES • Potential för mer grönska • Fler mötesplatser • Mer yta för fotgängare • Plats för mer uteserveringar	T HREATS • Sämre tillgänglighet när parke-ringsplatser tas bort

5.3.2
Lilla Fiskaregatan

S TRENGTH • Låg bebyggelse, gamla vackra fasa-der • Aktiv handelsgata • Ingen biltrafik • God belysning	W WEAKNESS • Höghastighetsväg för cyklar • Ingen grönska idag • Trångt för fotgängare längs fasa-erna.
O PPORTUNITIES • Fler sittplatser, mötespunkter • Potential att bli en grön gågata • Göra till ett shared space för cyklar och fotgängare. • Vatten som naturliga element. • Potentiellt en säker gata för fot-gängare, även för barn.	T HREATS • Minskad mängd besök när det inte längre är snabbaste cykelstråket. Cykelparkeringen begränsas, svårt att stanna om man kommer på cy-kel. • Hög risk för cykelolyckor.

5.3.3
Östra Mårtensgatan och et

S TRENGTH • Leder in till centrum • Naturligt stråk för elever och an-ställda på Spyken in till stan, till sa-luhallen eller butiker. • Ett jämnt golv på hela gatan. • Relativt aktivt kvälls-/nattliv.	W WEAKNESS • Delvis låg estetisk attraktivitet • Bristande belysning • Inga viloplatser längs gatan, ont om det på torget. • Ett shared space som känns osäkert för fotgängare.
O PPORTUNITIES • Möjlig fin entré till stadskärnan från Öst • Potentiellt en grön korridor och ett grönt torg. • Mer fokus på människan och natu-ren på torget och längs gatan. En rekreativ effekt.	T HREATS • Att ta bort parkeringen helt el-ler delvis från torget kan innebära minskad tillgänglighet att nå stads-kärnan, ökade avstånd.



Kap. 6

Gestaltungsprinciper

De föregående kapitlen i denna uppsats har syftat till att besvara den övergripande frågeställningen: *Vilka aspekter påverkar gångbarheten i en stad?* Genom omfattande litteraturstudier har ett brett spektrum av faktorer identifierats. Dessa insikter har, i kombination med utvecklingen av ett analytiskt ramverk samt platsanalyser baserade på observationer och SWOT-analyser, legat till grund för framtagandet av tre gestaltungsprinciper.

Dessa principer utgör riktlinjer för den kommande gestaltungsprocessen och förankras i den teoretiska kunskapsbasen. Syftet är att, genom visionära och prövande transformationsförslag, besvara den kompletterande frågan: *Hur kan en transformation av utvalda gator i Lund bidra till att skapa en tryggare och mer attraktiv miljö för fotgängare?*



1. Omprioritera och säkra

- Skapa tydliga, trygga och sammanhängande gångstråk.
- Skapa mer rum för fotgängare i stadsrummen, bredare trottoarer, ökad prioritet.
- Sänk bilens hastighet och volym genom fysiska åtgärder som smalare körfält, bilfria zoner och färre parkeringsplatser centralt.
- Skapa platser där människor kan stanna, sitta och mötas, exempelvis bänkar, små torg eller ytor för uteserveringar.
- Säkerställ god och jämn belysning längs hela stråket för att öka tryggheten, särskilt under kvällstid.

2. Inkludera naturen

- Tillför grönska och naturliga element som träd, planteringar och vatteninslag för att skapa mikroklimat, öka trivselen och stimulera sinnesintryck. Grönskan ska inte bara vara dekorativ utan bidra till ekologiska och sociala värden.

3. Aktivera

- Främja liv och rörelse i gaturummet genom funktioner med varierande öppettider, såsom handel, kultur och mötesplatser. Låt verksamheter spilla ut i det offentliga rummet för att skapa en levande och trygg miljö.

Kap. 7

Gestaltningförslag - Visioner om ett grönare Lund med fotgängaren i fokus

Gestaltningsarbetet kommer att presenteras varje gata för sig med en planritning som visar den föreslagna transformationen. Utsnitt av gatan görs för att tydligt illustrera i plan och sektion, före och efter, hur förslaget förändrar gatans utformning och prioritering. För varje gata har tre visualiseringar från olika punkter på gatan skapats för att illustrera hur transformationen kan förändra rummets karaktär och användning på ett visuellt sätt för läsaren.

Inledningsvis presenteras två översiktliga diagram som illustrerar hur transformationsprojektet adderar kvaliteter i form av yta för fotgängare samt ökad grönstruktur i Lund stadskärna.

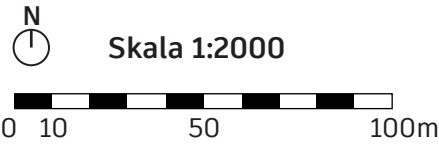
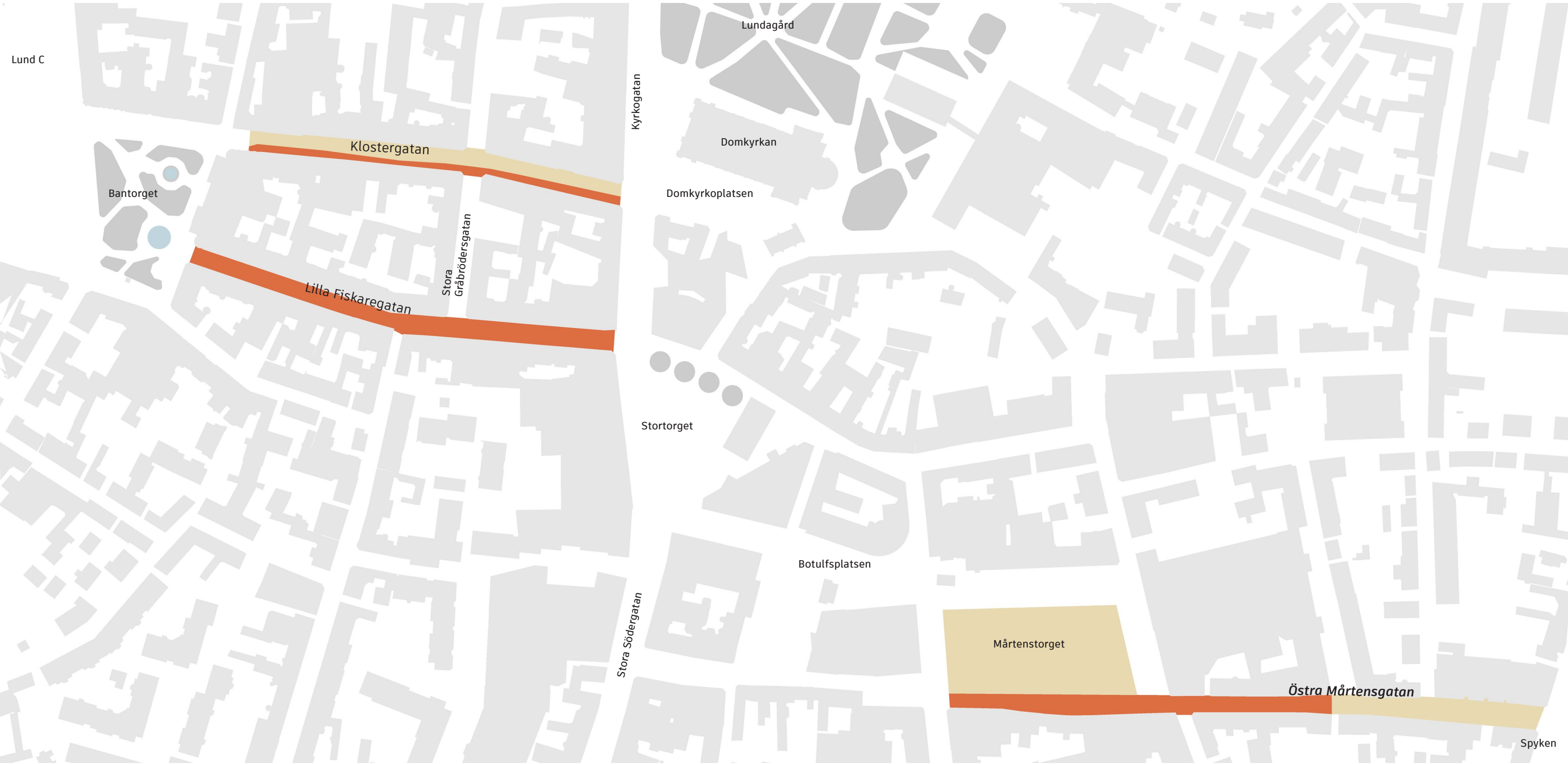
Till höger: Visualisering av Östra Mårtensgatan efter transformation.



7.1
Omprioriterad yta för fotgängare i stadskärnan

 Bilfri yta, transformerad med fotgängaren i fokus.

 Bilreducerad yta. Förbättrad gångbarhet.



7.2
Utökad grönstruktur och potentiella gröna korridorer



7.3 Klostergatan

Omprioritera och säkra

Transformationens av Klostergatan har med relativt få förändringar omdisponerat maktbalansen från bilen till fotgängaren. Fokuset har varit att behålla gatans karaktär som restaurang och cafégata med mycket liv och rörelser men erbjuda mer plats för allt det i gaturummet. Skapa plats för uteserveringar och också plats för fotgängare att på ett tryggt och bekvämt sätt ta sig fram, mötas, promenera i grupp samt stanna upp under vägen.

Bil-, buss- och cykeltrafik har fått mindre yta, medan gångytor har utökats avsevärt. Parkeeringsplatserna längs med gatan har omvandlats till en del av trottoaren vilket möjliggör utökad uteservering för närliggande verksamheter. Den skuggade sidan har valts för att erbjuda svalare viloplatser under varma sommarmånader.

Den avsmalnade körbanan innebär att biltrafiken tvingas sakta ner och avsaknaden av parkering kan medföra att fler väljer att stanna bilen utanför stadskärnan för att gå in. Trafikvolymen efter transformationen bör därför minska på gatan. Dessutom föreslås en ny typ av stadsbuss som är mindre, tystare och kör långsammare och som bara rör sig inne i centrum, främst för den grupp som inte kan uppleva staden till fots.

Bänkar har installerats längs fasaderna för att erbjuda viloplatser som tillhör det offentliga gaturummet.

Inkludera naturen

Grönska har tillförts i form av träd, planteringsbäddar med medelhög vegetation samt vintergröna klätterväxter på delar av fasader och på vajrar över gatan.

Aktivera

Klostergatan har alltid varit aktiv men transformationen möjliggör för ett starkare liv ute i stadsrummet, och för en längre vistelse.

Vimplar och flaggor har återinförts som dekorativa inslag med historisk koppling, och kan varieras efter säsong och högtid.



Klostergatan före



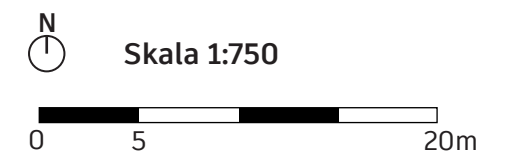
Visualisering 1: Klostergatan efter transformation

Klostergatan plan efter transformation

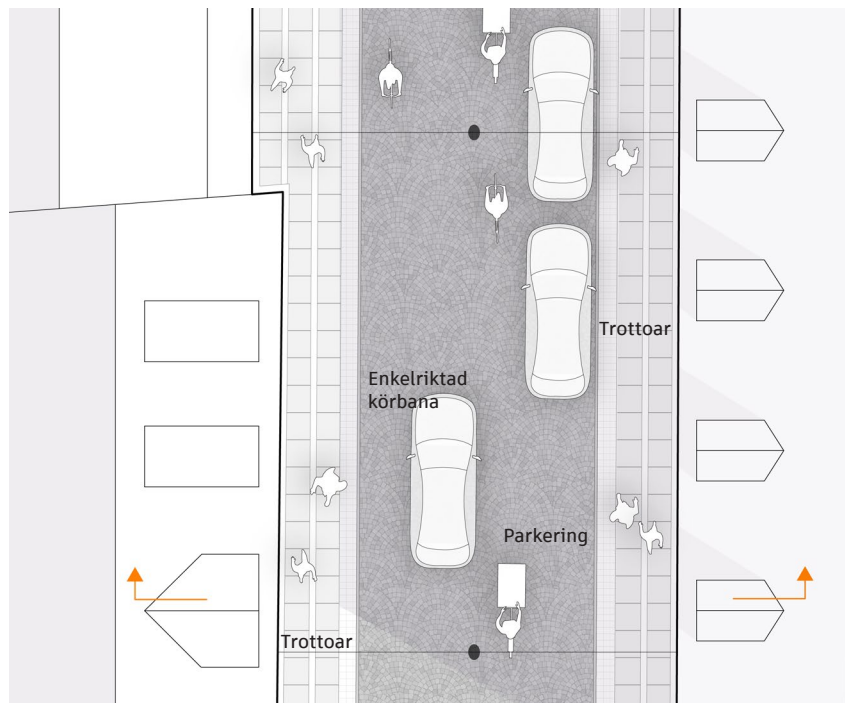
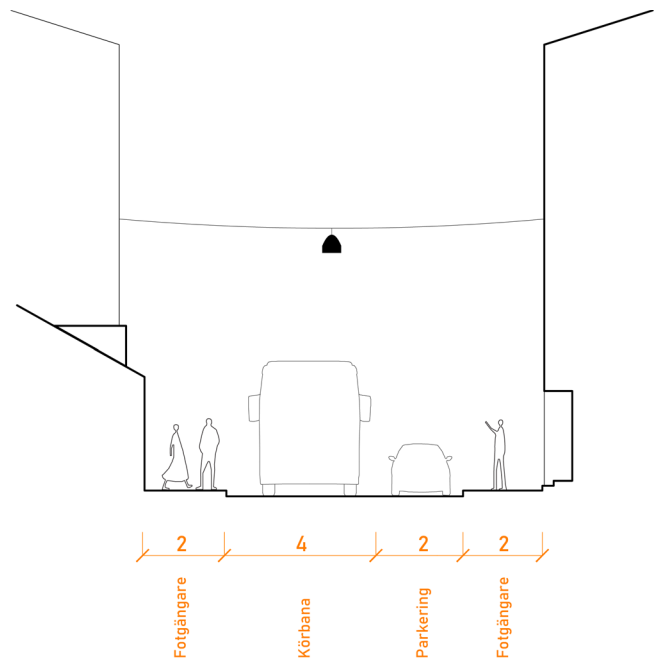


Designen av Klostergatan är starkt inspirerad av gatorna i Köpenhamn som kantas av caféer och restauranger. Att välja en typ av bänk för uteserveringar och låta det bli ett samlat uttryck för hela gatan istället för att varje restaurang har sin egen design ger ett behagligt lugn i en annars potentiellt stökig gatubild.

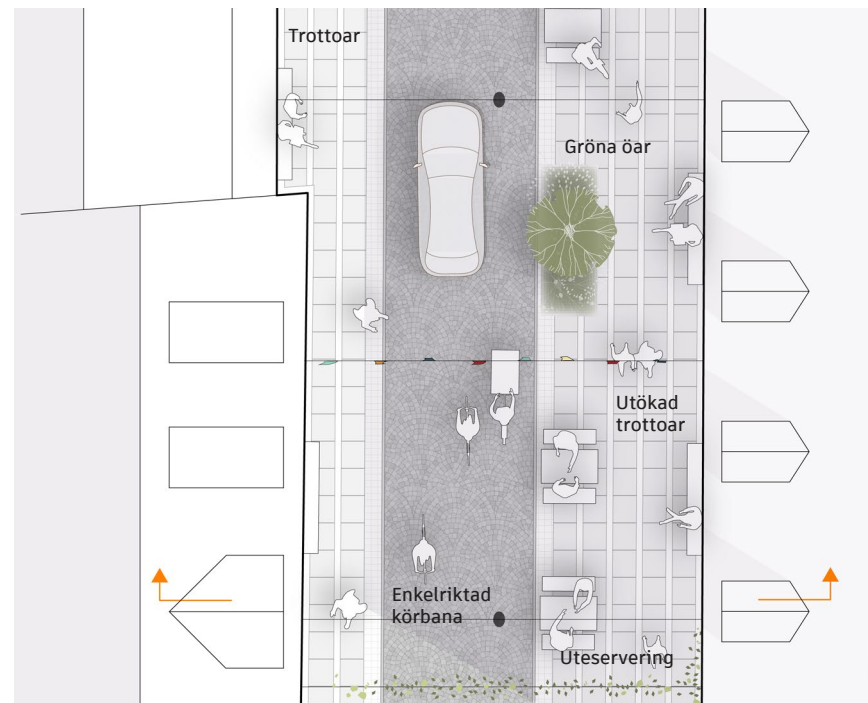
Trottoarerna på båda sidorna om korsningen Stora Gråbrödersgatan är antingen oprogrammerade eller möblerade med en mer informell torgkänsla. Det skapar platser som inte är kopplade till konsumtion men som är mer socialt öppna än fasadbänkarna.



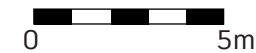
UTSNITT
FÖRE



UTSNITT
EFTER



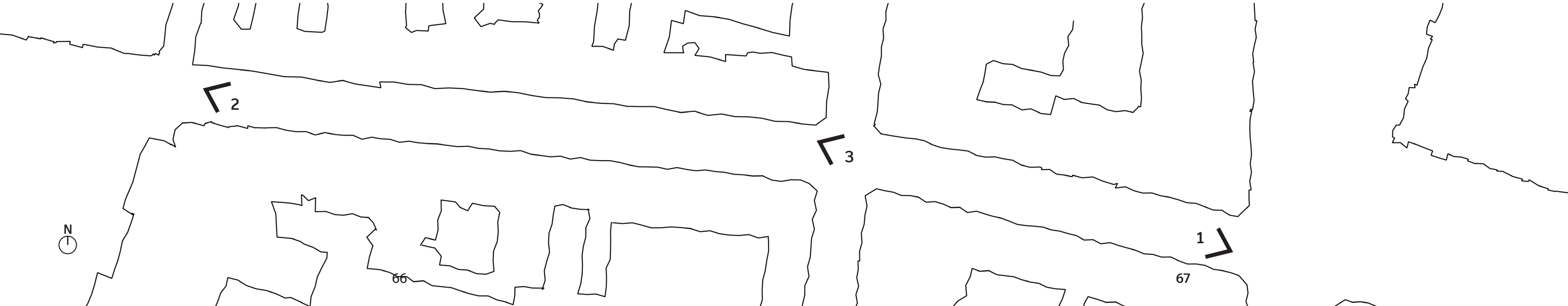
Utsnitt plan & sektion
Skala 1:200



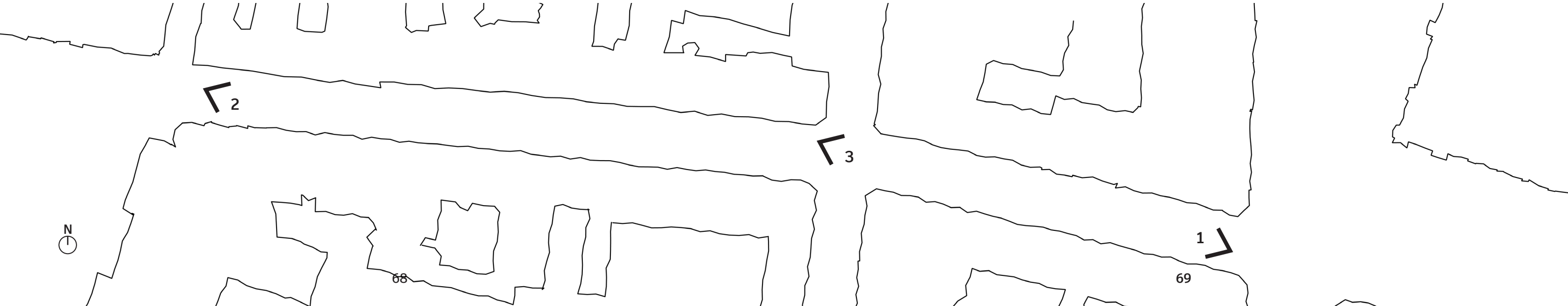
64

65

Klostergatan visualisering 2 - Före/Efter



Klostergatan visualisering 3 - Före/Efter



7.4 Lilla Fiskaregatan

Omprioritera och säkra

På Lilla Fiskaregatan fokuserar transformationen på att stärka en "gågata"-karaktär vilket innebär en förändring av den idag snabba cykelvägen. Transformationen innebär inga förbud på cyklar men gestaltningen syftar till att göra det omständigt att välja Lilla Fiskaregatan om ändamålet är snabb cykling. Målet är att det ska kännas naturligt för cyklister att leda cykeln genom stråket under tider med hög gångtrafik, eller att cykla långsamt under lugnare delar av dygnet. Den tidigare cykelbanan i gatans mitt har ersatts med en slätare plattsättning i medelstor skala för att förbättra tillgängligheten. I samband med detta har cykelmarkeringarna i beläggningen tagits bort, vilket ytterligare förstärker gångstråkets karaktär. Mönster i beläggningen på Bantorget, i form av större blommor, följer med en bit in på gatan för att knyta dem samman och tillföra detaljer i olika nivåer.

Bänkar placeras längs fasaderna för vila och samtal, med trygg placering där ryggen är fri och endast gångtrafik passerar framför.

Inkludera naturen

Gröna öar med träd och grönska i olika nivåer är skapar naturliga hinder längs med stråket vilket tvingar cyklister att sakta ner och en överlag långsammare hastighet blir naturlig att hålla.

I korsningen till Stora Gråbrödersgatan skapas en liten grön plats med ljust stenmjöl och ett vatteninslag, en rekreativ mötespunkt.

Aktivering

Bottenvåningarna föreslås innehålla publika funktioner som butiker och caféer för att aktivera gaturummet. Mindre offentliga verksamheter som gym kan placeras på andra gator eller i övre våningsplan.

Omdisponeringen skapar flexibla ytor för nya typer av aktiviteter.



Lilla Fiskaregatan före



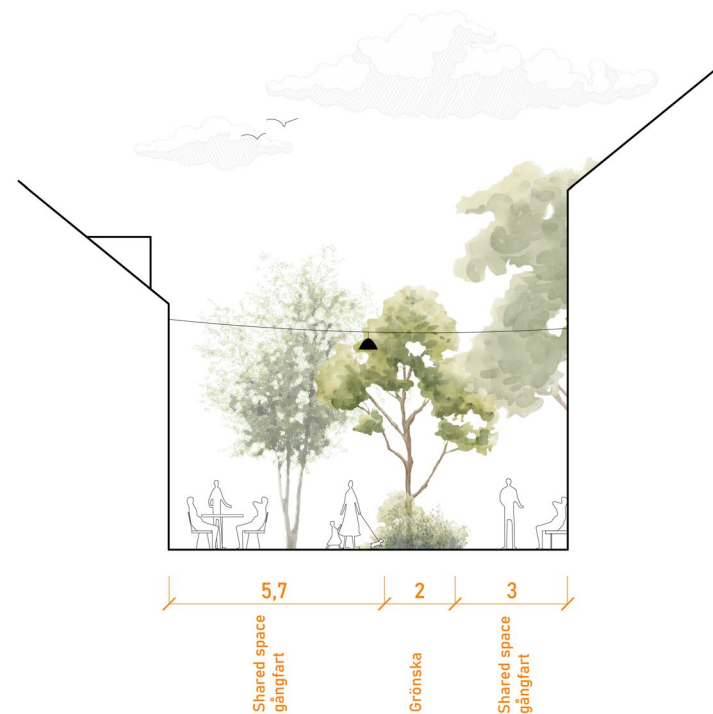
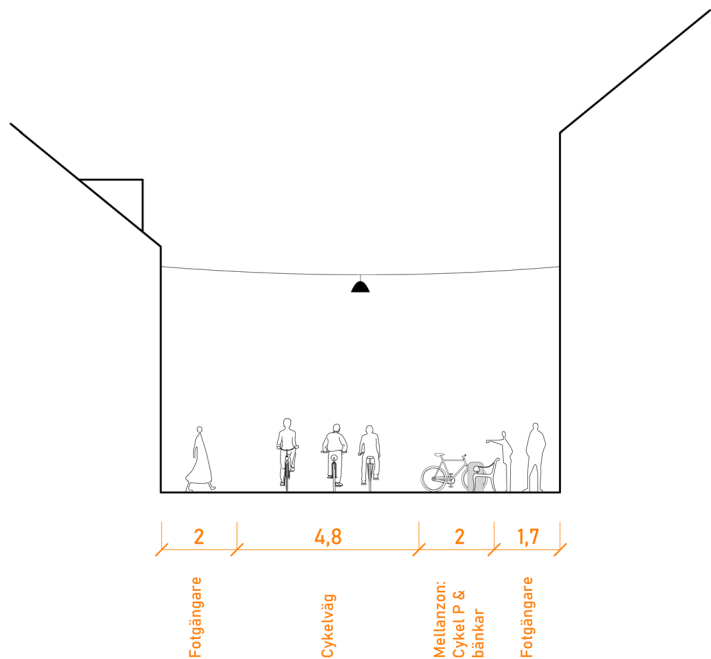
Visualisering 1: Lilla Fiskaregatan efter transformation

Lilla Fiskaregatan plan efter transformation

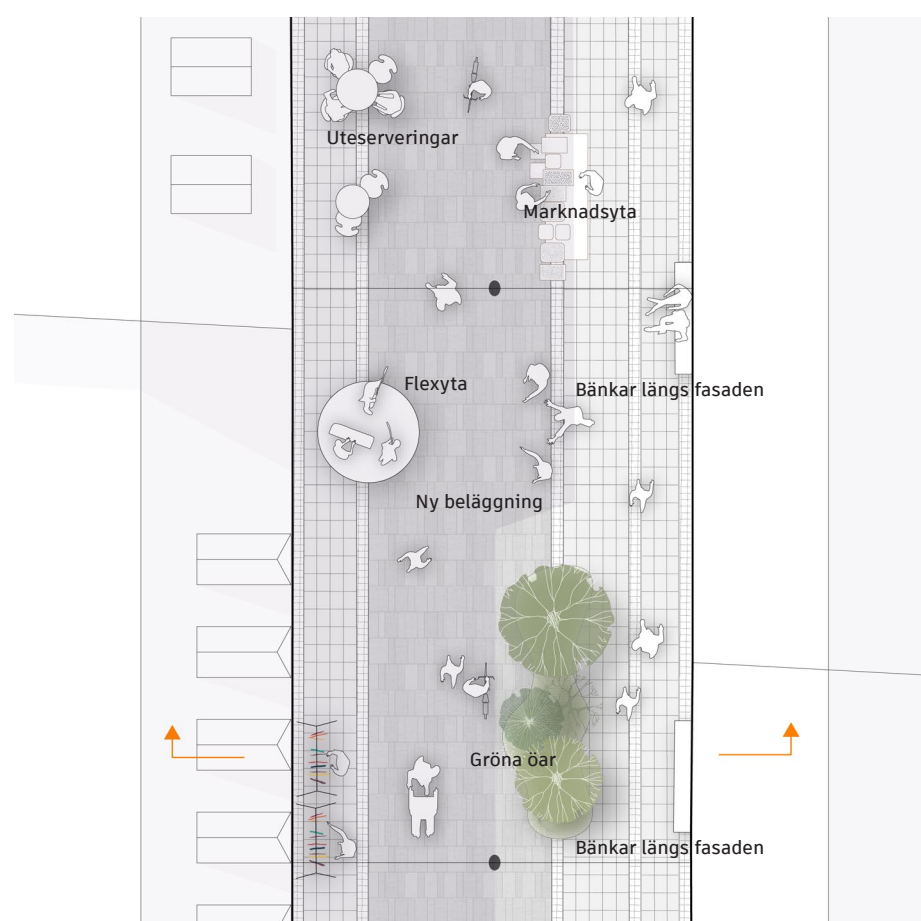
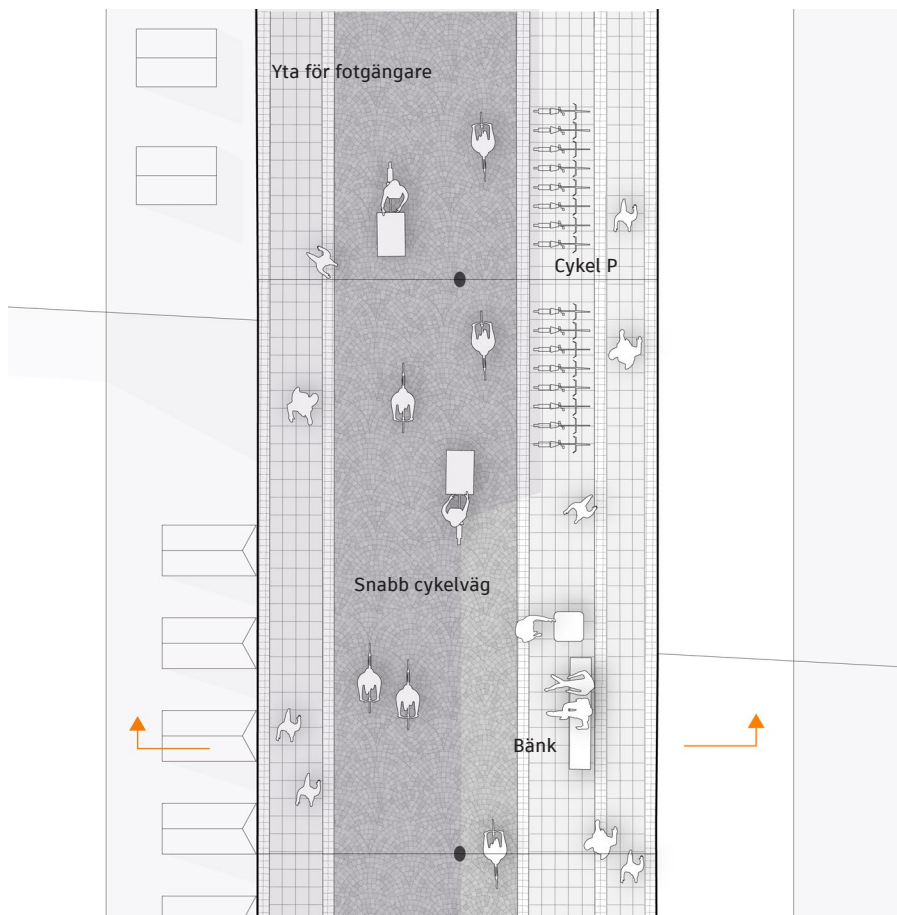


Lilla Fiskaregatan kopplar samman två torg. Bantorget med grön-blå karaktär och Stortorget, det mest centrala i Lund och där mest event sker. Länken mellan dem är viktig för upplevelsen av Lunds centrum och transformationen gör det möjligt att se och uppleva platsen i ett långsammare tempo och utan risk för cykelolyckor. Bantorget's grön-blåa karaktär fortsätter in på gatan. I platsbildningen, mitt på gatan, har ett mindre vattenelement etablerats. Det är grunt men samlar upp regnvatten och erbjuder vattenlek för barn, likt fontänen Domkyrkoplatsen som är populärt sommartid.

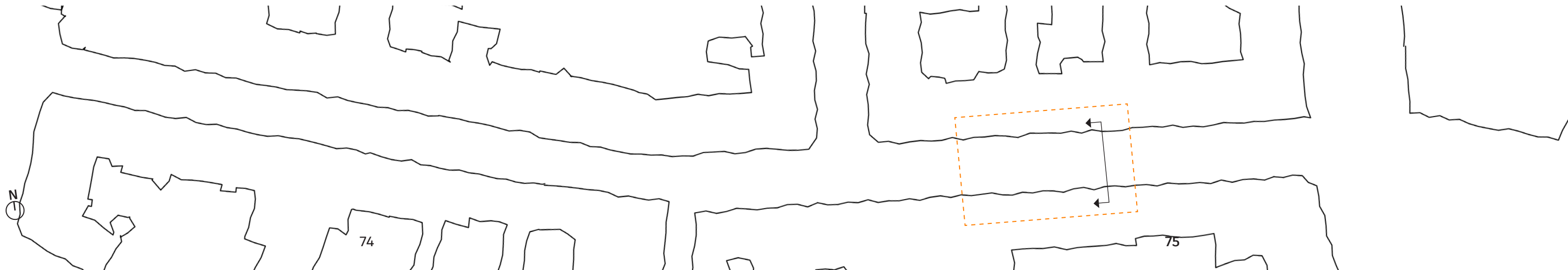
UTSNITT
FÖRE



UTSNITT
EFTER



Utsnitt plan & sektion
Skala 1:200



Lilla Fiskaregatan visualisering 2 - Före/Efter



Lilla Fiskaregatan visualisering 3 - Före/Efter



7.5 Östra Mårtensgatan

Omprioritera och säkra

Pollare tas bort och ersätts med grönska som skapar trygga zoner för fotgängare. Den del av gatan som delas av biltrafik, cyklister och gångtrafik smalnas av och får karaktären av ett shared space, vilket sänker hastigheten och öppnar upp gaturummet för fotgängare.

Tidigare parkeringsytor omvandlas till marknadsplatser och uteserveringar, vilket stärker det publika rummet. Biltrafiken begränsas från Laboratoriegatan och leds till ett befintligt parkeringshus, vilket frigör delar av gatan samt torget från bilar.

Belysningen kompletteras med dekorativa ljusslingor och låga pollare längs planteringskanter för att skapa en inbjudande atmosfär.

Inkludera naturen

Vegetation föreslås längs hela gatan med integrerade mötesplatser. Målsättningen med vegetationen är att främja både människors välbefinnande men även en ökad biodiversitet i stadskärnan.

Aktivera

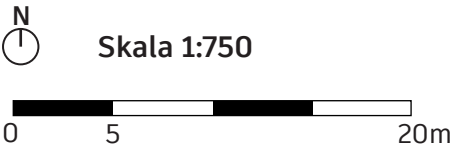
Visionen innebär fler mötesplatser och utrymme för nya funktioner. En reglering av bottenplansverksamheter föreslås för att locka allmänheten och aktivera gaturummet.



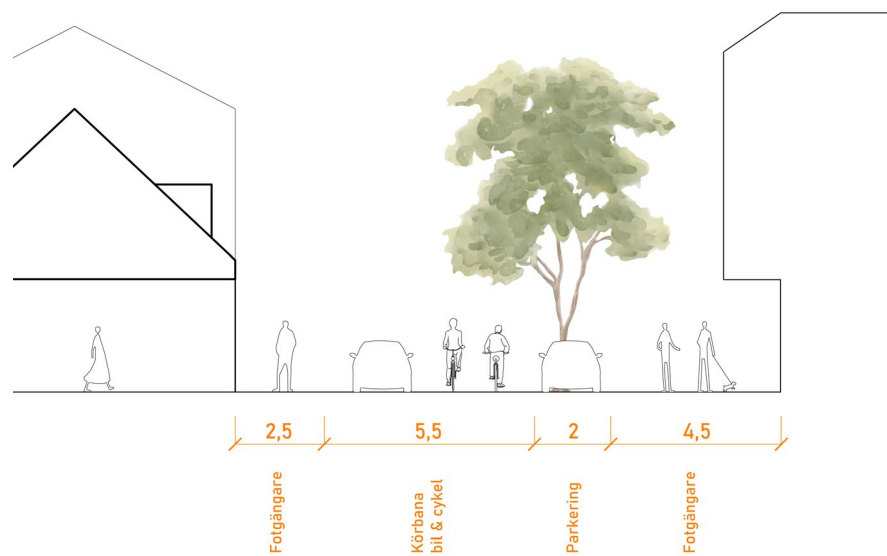
Östra Mårtensgatan plan efter transformation

Den östra entrén till stadskärnan går från att vara en transportsträcka till ett grönt vardagsrum. Grönska och viloplatser är tätt integrerade i gatans utformning. Platserna längs med gatan alterneras från mindre, mer intima rum med en bänk tätt sluten av grönska till ett antal större öppningar med bänkar vända mot varandra för att möjliggöra större sociala samlingsplatser.

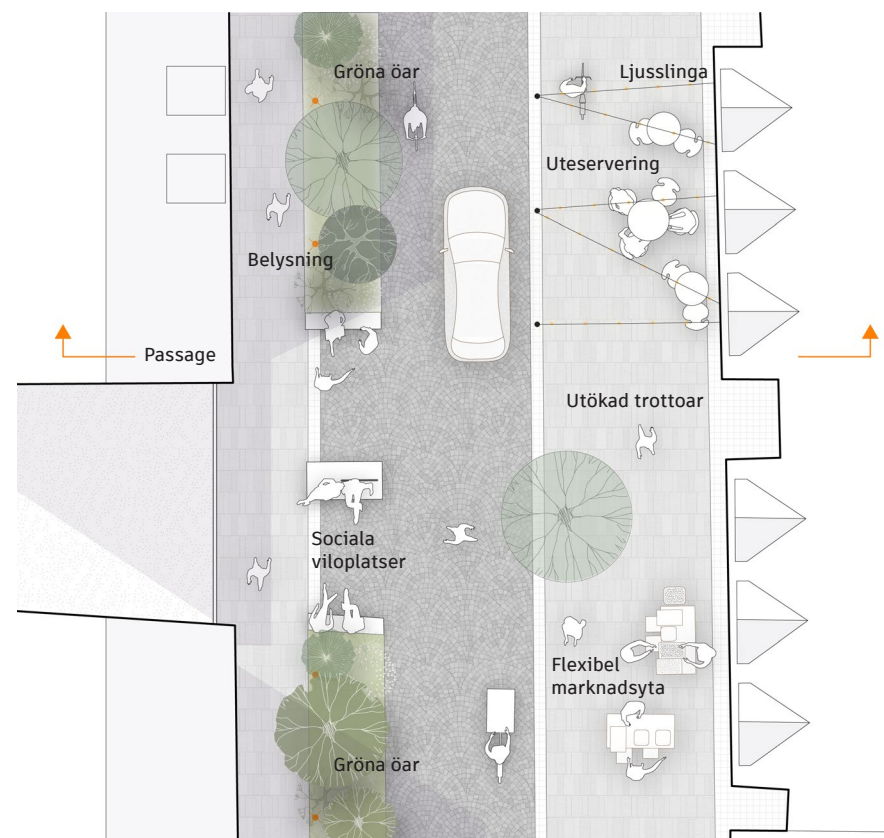
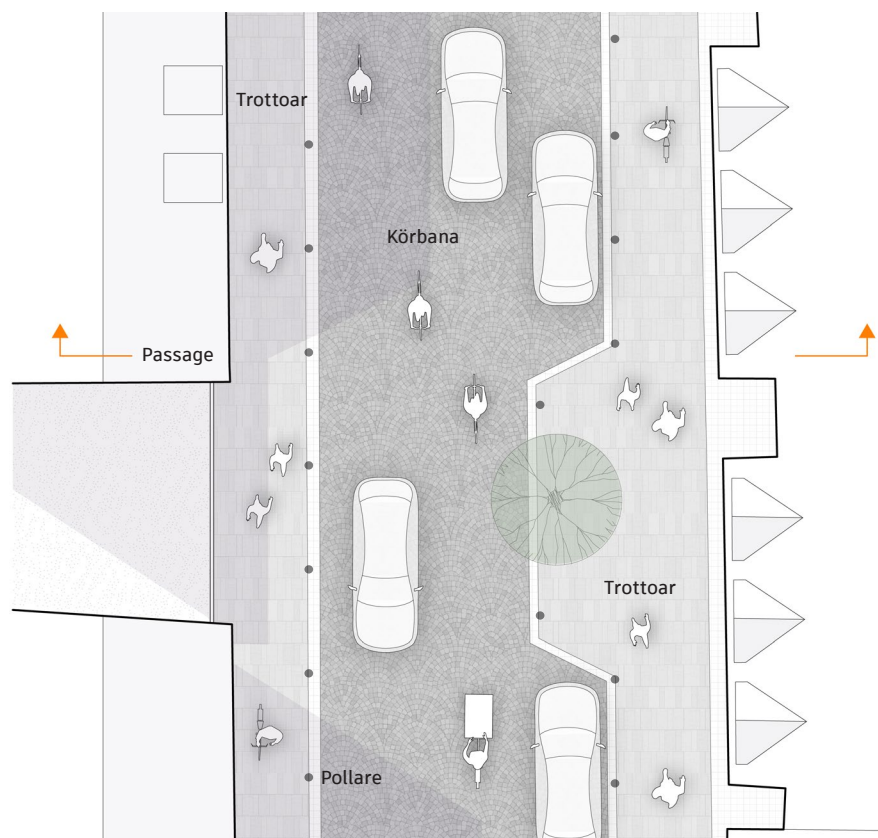
Biltrafiken leds via Laboratoriegatan till parkeringshus, vilket minskar behovet av parkering på torget. Vid behov kan infart ske via Bankgatan. Detta skapar även en bilfri del av gatan och en känsla av att torgrummet är till för människor och inte bilen.



UTSNITT
FÖRE



UTSNITT
EFTER



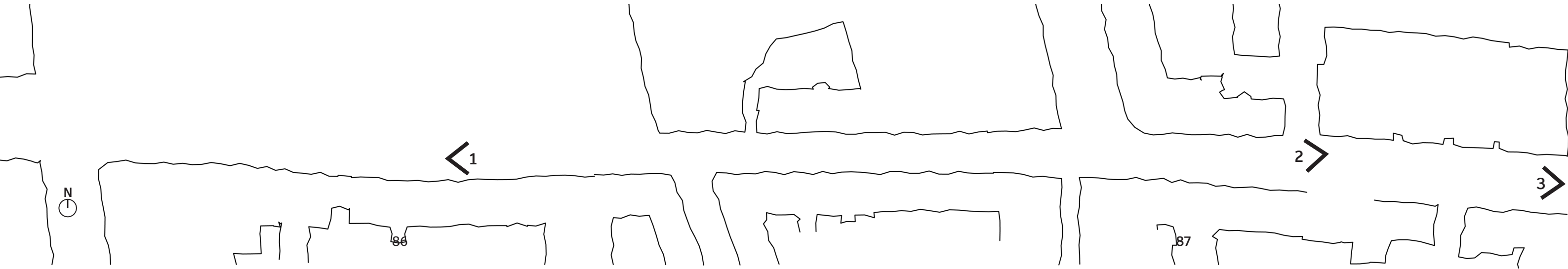
Utsnitt plan & sektion
Skala 1:200



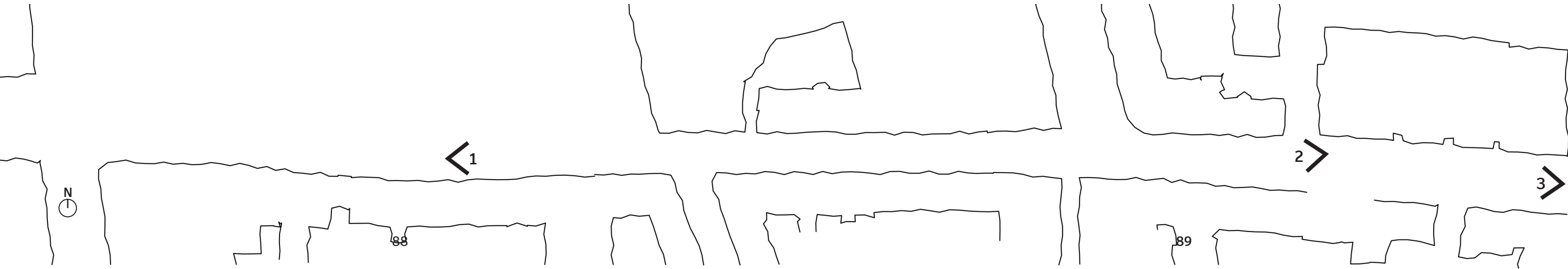
84

85

Östra Mårtensgatan visualisering 2 - Före/Efter



Östra Mårtensgatan visualisering 3 - Före/Efter



Kap. 8

Diskussion, Reflektion & Slutsats

8.1

Förhållningssätt till metod & teoretiskt ramverk

Min metodiska inriktning har präglats av en medveten flexibilitet. Istället för att strikt följa en etablerad forskningsmodell har jag valt ett mer utforskande och situationsanpassat arbets-sätt, vilket speglar min erfarenhet av gestaltningsprocesser inom praktisk landskapsarkitek-tur. Metodens öppenhet har möjliggjort en dynamisk utveckling av projektet, där skrivandet av examensarbetet och den parallella gestaltningsprocessen inom ramen för mitt arbete på Kragh & Berglund, i samverkan med Lunds Citysamverkan, har samspelat och påverkat var-andra.

De två processerna har stundtals skiljt sig från varandra, men återkommande vävts samman, vilket har ställt krav på att navigera mellan olika ramverk, akademiska, teoretiska och prak-tiska. Valen av forskningsfrågor, metod och litteratur har därmed formats i relation till både examensarbetets akademiska kontext och de krav och förväntningar som ställts inom upp-draget. Denna dubbelhet har inneburit att jag behövt balansera friheten i det gestaltnings-mässiga arbetet med de praktiska ramar som projektet medför.

Gestaltningsprocessen har präglats av ett stort förtroende från uppdragsgivare och kollegor, vilket möjliggjort ett kreativt utforskande inom givna ramar. Jag har från början varit med-veten om att projektet inte skulle erbjuda full frihet, men har samtidigt sett det som en möj-lighet att utveckla ett lärorikt och relevant arbete inom en relativt verklig kontext. Jämfört med mitt tidigare examensarbete i arkitektur vid Lunds universitet, där processen var mer självstyrande och linjär, har denna process varit mer komplex och fragmenterad. Perioder av intensivt och strukturerat arbete har varvats med avbrott då andra arbetsuppgifter och pro-jekt prioriterats, vilket påverkat kontinuiteten och den kreativa energin.

De genomförda observationerna har utgjort en central komponent för att skapa förståelse för platsens gångbarhet, men det är samtidigt nödvändigt att erkänna metodens begränsningar. Observationer utförda av en mänsklig observatör riskerar att förbise vissa detaljer, även om metoden möjliggör en djupare kvalitativ insikt i platsens sociala och rumsliga dynamik – nå-got som ofta undgår mer tekniskt orienterade insamlingsmetoder. Avsaknaden av intervju-er med allmänheten, som dagligen använder gatorna, innebär att viktiga perspektiv saknas. Detta väcker frågan om observationerna, i kombination med litteraturstudier och workshops, varit tillräckliga för att ge en mångfacetterad bild av gatans kvaliteter och brister. Direkta interaktioner med användarna hade sannolikt kunnat stärka underlaget för de gestaltnings-beslut som fattats.

De aktörer som deltog i workshopen, vars insikter och idéer påverkat gestaltningen, represen-

terar dessutom samtliga en form av maktposition med ekonomiska intressen kopplade till gatans liv och aktivitet. Detta kan ses som en styrka, då deras engagemang ökar sannolikheten för att förändringsförslag accepteras, men innebär samtidigt en risk för snedvridna perspektiv. Samhällsförändring börjar med vår föreställningsförmåga. Hur vi tänker oss framtiden påverkar dagens beslut och investeringar, och därmed om exempelvis ett mobilitetsskifte kan bli verklighet. Samtidigt är det ofta svårt att föreställa sig framtider som skiljer sig radikalt från dagens samhälle. Workshopen och framtidsvisualiseringarna ger inte ett direkt svar på hur vi skapar gångvänliga städer med bättre mikroklimat, men de kan väcka nyfikenhet och plantera idéer som får spridning.

Valet av metod och arbetsprocess har med stor sannolikhet påverkat resultatet. En mer strikt teoretiskt förankrad metod hade sannolikt resulterat i en mer stringent akademisk text, men inte nödvändigtvis i ett mer relevant gestaltungsförslag eller ett starkare bidrag till debatten om gångbarhet. Den spekulativa designansatsen har erbjudit en frihet i gestaltungsprocessen, där ambitionen varit att väcka intresse och stimulera diskussion. Arbetet har balanserat mellan att skapa realistiska framtidsvisioner, förankrade i litteraturstudier, observationer och workshops, och att utmana rådande normer genom mer radikala idéer.

De tre gatorna har gett utrymme för olika angreppssätt: Klostergatans transformation är mer lågmäld och genomförbar inom en kortare tidshorisont, medan förslagen för Östra Mårtensgatan är mer visionära och knutna till diskussionen om urban grönstruktur och mikroklimat. Även om en omfattande grön omvandling kan te sig långsiktig, visar exempel som Sankt Kjeld's Square and Bryggervangen i Köpenhamn att en betydande grön omställning kan realiseras inom ett decennium (SLA, u.å.).

8.2 Observation & analys

Det som tydligast framkommit genom mitt arbete är den komplexitet som präglar utformningen av gångvänliga gator och stadsrum. En plats upplevs inte som gångbar enbart på grund av fysiska egenskaper såsom jämna, nivåfria ytor eller god belysning. Klostergatan, med sina smala trottoarer och uteserveringar som delvis blockerar gångflödet, upplevs trots detta av många som en trivsam och relativt gångvänlig gata. Östra Mårtensgatan, å andra sidan, har en jämn beläggning och ett enhetligt gatugolv, men uppfattas ändå som mindre gångbar, bland annat på grund av otydliga gränser mellan olika trafikslag.

Detta visar att upplevelsen av gångbarhet i hög grad påverkas av fler faktorer än de rent fysiska, vilket också bekräftas av de dimensioner Tartia (2025) definierar. Även serviceutbu-

det har en avgörande roll för hur många människor som rör sig i ett gaturum. Skillnaderna i flöden mellan Lilla Fiskaregatan och Klostergatan jämfört med Östra Mårtensgatan kan till stor del förklaras av variationer i kommersiellt utbud och attraktivitet. Samtidigt är det den fysiska miljön som styr hur människor rör sig mellan dessa funktioner.

På Lilla Fiskaregatan utgör det befintliga cykelstråket ett hinder för fotgängare som vill röra sig fritt mellan butikerna. Den nuvarande utformningen innebär en potentiell säkerhetsrisk, särskilt för dem som vill promenera långsamt eller vistas längre i gaturummet. En omgestaltning av stråket skulle kunna möjliggöra en mer avslappnad och trygg vistelse för de fotgängare som redan idag söker sig dit för gatans utbud.

Resultatet av workshopen med de olika aktörerna gav mig uppfattningen att trots en hög grad emotionell anknytning till respektive gata fanns det en vilja att utforska och testa idéer om framtida förändringar. En positiv utgångspunkt för vidare diskussion om ett mobilitetsskifte i Lunds kommun.

8.3 Fördjupade studier

Med mer tid och resurser hade jag gärna utvecklat arbetet mot en djupare förståelse för de olika syften som gång kan ha, samt de varierande sätt människor rör sig på i stadsmiljö. Det finns ett tydligt behov av mer inkluderande forskning inom gångbarhet, särskilt med fokus på kvinnors, och i synnerhet unga tjejers, upplevelser av trygghet och tillgänglighet i det offentliga rummet. Därtill bör barns behov och rörelsemönster ges större utrymme i diskussionen om hur stadsrum kan utformas för att främja säkerhet och lekfullhet. Även personer med funktionsvariationer och särskilda behov bör inkluderas i högre grad, för att säkerställa att gångvänliga miljöer är tillgängliga för alla.

Med mer tid hade även en fördjupning inom grönstrukturens etablering och förutsättningar stärkt projektets trovärdighet. Aspekter som skötselplanering, analys av jordkvaliteter, val av arter hade med fördel kunnat vara en del av projektet. Även en djupare analys och kunskap om dagvattenhantering för att visa på de gröna öarnas positiva egenskaper ur den synvinklen. Min bakgrund som arkitekt, med fokus på rumslighet snarare än hortonomi, har resulterat i en design som främst syftar till att väcka engagemang för urbana mikroklimat, snarare än att presentera detaljerade och tekniskt genomförbara planteringsstrategier.

8.4 Slutsatser

Detta arbete har undersökt hur gångbarhet kan främjas genom omfördelning av gaturummets ytor och ökad urban grönska i Lunds stadskärna. Genom en kombination av litteraturstudier, fältobservationer, workshops och spekulativ design har projektet belyst hur fysiska, sociala och kulturella faktorer samverkar i upplevelsen av gångbarhet.

Resultaten visar att gångbarhet inte enbart är en fråga om fysisk tillgänglighet, utan ett komplext samspel mellan trygghet, komfort, estetik och social närvaro. Transformationen av stadens gator kräver därför mer än tekniska lösningar, den förutsätter en förändring i mobilitetskultur och föreställningsförmåga. Hur vi visualiserar framtidens stad påverkar vilka beslut vi fattar idag, och därmed om ett mobilitetsskifte kan bli verklighet.

De gestaltningsprinciper som utvecklas i arbetet – *omprioritera och säkra, inkludera naturen och aktivera* – utgör ett ramverk för att skapa en stad där fotgängaren ges ökad prioritet. Visionen är en stad där gatorna är mer än transportstråk – de är platser för möten, vila och vardagsliv. Genom att minska hastighetsskillnader, tillföra grönska och skapa flexibla ytor för olika aktiviteter kan stadskärnan bli mer inkluderande, resilient och attraktiv, och därmed upplevas mer gångbar.

Slutligen visar arbetet att spekulativ design kan vara ett kraftfullt verktyg för att väcka engagemang och stimulera diskussionen om framtidens stad. Även om förslagen inte är tekniskt detaljerade, bidrar de med nya perspektiv på hur stadsrum kan omformas för att möta samtidens och framtidens behov.

Tack

Jag vill rikta ett varmt tack till min handledare Nina Vogel för ditt stöd och förmåga att skapa struktur i ett projekt med en något ovanlig arbetsprocess och särskilda förutsättningar. Tack för din förståelse och ditt engagemang genom hela arbetet.

Ett stort tack riktas även till min externa handledare Niels De Bruin på Kragh & Berglund för inspiration och värdefull vägledning i projektets gestaltande delar, samt för möjligheten att kombinera mina studier med arbetet på landskapskontoret.

Källförtäckning

Baobeid, A., Koç, M. & Al-Ghamdi, S.G. (2021). *Walkability and Its Relationships With Health, Sustainability, and Livability: Elements of Physical Environment and Evaluation Frameworks*. *Frontiers in Built Environment*, 7. <https://www.frontiersin.org/article/10.3389/fbuil.2021.721218>

Better evaluation knowledge. (u.å). *Backcasting*. <https://www.betterevaluation.org/methods-approaches/methods/backcasting> [2025-09-23]

Boverket (2019). *Konsten att bygga en stad – svenska stadsplaner genom seklerna*. <https://www.boverket.se> [2025-08-02].

Carr, J. och Dionisio, M.R. (2017). *Flexible spaces as a “third way” forward for planning urban shared spaces*, *Cities*, 70, <https://doi:10.1016/j.cities.2017.06.009>.

Dictionary.com (2025). *Definition of walkable*. <https://www.dictionary.com/browse/walkable> [2025-07-10]

Dubey, R.K., Argota Sánchez–Vaquerizo, J., Dailisan, D. och Helbing, D. (2024). *Cooperative adaptable lanes for safer shared space and improved mixed-traffic flow*. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 166, 104748. <https://doi:10.1016/j.trc.2024.104748>.

Forsyth, A. (2015). *What is a walkable place? The walkability debate in urban design*. *URBAN DESIGN International*, 20 (4), 274–292. <https://doi.org/10.1057/udi.2015.22>

Gabriel, A. (2025). *Synthesis Article: Urban Heat and Climate Resilience – Strategies for Healthier, Cooler Cities*. *SLU Urban Futures*. https://urbanscapes.slu.se/urban_heat/synthesis-article-urban-heat-and-climate-resilience-strategies-for-healthier-cooler-cities/ [2025-09-10].

Gehl, J. (2011). *Life between buildings*. 6. ed. Washington D.C.: Island Press.

Gkekas, F., Bigazzi, A. och Gill, G. (2020). *Perceived safety and experienced incidents between pedestrians and cyclists in a high-volume non-motorized shared space*. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 4, 100094. <https://doi:10.1016/j.trip.2020.100094>.

Golan, Y., Wilkinson, N.L., Henderson, J. & Weverka, A. (2019). Gendered walkability: Building a daytime walkability index for women. *Journal of Transport and Land Use*, 12(1). <https://doi.org/10.5198/jtlu.2019.1472>

He, B., Wang, J., Liu, H & Ulpiani, G. (2021). *Localized synergies between heat waves and urban heat islands: Implications on human thermal comfort and urban heat management*. *Environmental Research*, 193. <https://doi.org/10.1016/j.envres.2020.110584>

Iqbal, A., Nazir, H. and Qazi, A.W., 2025. *Exploring the 15-Minutes City Concept: Global Challenges and Opportunities in Diverse Urban Contexts*. *Urban Science*, 9(7), 252. <https://doi.org/10.3390/urbansci9070252>

Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.

Knarrström, A. & Emgård Ryberg, H. (2020). *Kartorna och det gamla Lund*. *Kulturen*. <https://www.kulturen.com/blogg/kartorna-och-det-gamla-lund/> [2025-09-14].

Konarska, J., Tarvainen, L., Bäcklin, O., Rantfors, M. & Uddling, J. (2023). *Surface paving more important than species in determining the physiology, growth and cooling effects of urban trees*. Landscape and Urban Planning, 240. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2023.104872>

Kulturportallund (2024). *Genombrottet*. <https://kulturportallund.se/genombrottet/> [2025-07-25]

Kulturportallund (2025). *Klostergatan 1894*. <https://kulturportallund.se/klostergatan-1894/> [2025-07-25]

Liao, B., van den Berg, P.E.W., van Wesemael, P.J.V. & Arentze, T.A. (2020). *Empirical analysis of walkability using data from the Netherlands*. Transportation Research Part D: Transport and Environment, 85,. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102390>

Lindelöw, D., Svensson, Å., Sternudd, C & Johansson, M. (2014) *What limits the pedestrian? Exploring perceptions of walking in the built environment and in the context of every-day life*. Journal of Transport & Health. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2014.09.002>

Livesley, S.J., McPherson, E.G., & Calfapietra, C. (2016). *The Urban Forest and Ecosystem Services: Impacts on Urban Water, Heat, and Pollution Cycles*. Journal of Environmental Quality, 45(1). <https://doi.org/10.2134/jeq2015.11.0567>

Lunds kommun. (2025). *Lund och tätorterna får 200 nya träd*. <https://lund.se/stadsutveckling-och-trafik/bygg-projekt/trafik--och-stadsmiljo/2025-06-23-lund-och-tatorterna-far-200-nya-trad> [2025-09-25]

Länsstyrelsen (u.å). *Kulturmiljöprogram: Lund*. <https://www.lansstyrelsen.se/skane/besoksmal/kulturmiljoprogram/kulturmiljoprogram-omraden/kulturmiljoprogram-lund.html?sv.target=12.382c024b-1800285d5863a89a&sv.12.382c024b1800285d5863a89a>

Marcheschi, E., Vogel, N., Larsson, A., Perander, S. & Koglin, T. (2022). *Residents’ acceptance towards car-free street experiments: Focus on perceived quality of life and neighborhood attachment*. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, 14, 100585. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2022.100585>

Naturskyddsföreningen, Fastighetsägarna & Hyresgästföreningen (2020). *Framtiden för parkering och nya bostäder: Analyser av bostadsmarknad, markanvändning och miljökonsekvenser*. <https://www.naturskyddsforeningen.se> [2025-09-20]

Naturvårdsverket (2025). *Klimatförändringarnas effekter i Sverige*. <https://www.naturvardsverket.se/amnes-omraden/klimatforandringar/klimatet-i-framtiden/effekter-i-sverige/> [2025-07-10]

Pretzsch, H., Biber, P., Uhl, E., Dahlhausen, J., Rötzer, T., Caldentey, J., Koike, T., Van Con, T., Chavanne, A., Seifert, T., du Toit, B., Farnden, C & Pauleit, S. (2015). *Crown size and growing space requirement of common tree species in urban centres, parks, and forests*. Urban Forestry & Urban Greening, 14(3),. <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2015.04.006>

School of critical design. (u.å). *What is speculative design?* <https://www.critical.design/post/what-is-speculative-design#:~:text=At%20its%20core%2C%20Speculative%20Design%20is%20a,emerging%20technologies%2C%20social%20trends%2C%20and%20environmental%20issues.> [2025-09-22]

ShiftSweden. (u.å). *Vi ställer om Sverige*. <https://www.shiftsweden.se/vi-staller-om-sverige/> [2025-09-22]

Sim, D. (2022). *Mjuk stad : täthet, mångfald och närhet i vardagslivet*. 1. AB Svensk Byggtjänst.

Sjöman, H. (2023) *Tree selection for a sustainable urban forest in future climates*. [Webinar], Urban Forests series, 30 November. Swedish University of Agricultural Sciences (SLU). https://play.slu.se/media/Urban+-Forests+-+30+Nov+2023+-+Tree+selection+for+a+sustainable+urban+forest+in+future+climates+-+Henrik+Sj%C3%B6man/0_zhxbcnx5 [2025-09-24]

Sjöman, H., Nielsen, A.B. & Oprea, A. (2012). Trees for urban environments in northern parts of Central Europe – a dendroecological study in north-east Romania and Republic of Moldavia, Urban Ecosystems, 15(1). DOI: 10.1007/s11252-011-0187-2

SLU Tankesmedjan Movium. (2023). Multifunktionella urbana växtbäddar / Multifunctional Urban Plantbeds. [Video] Youtube, 15 dec. https://www.youtube.com/watch?v=7oBpBoO_ox4

Sla (u.å). *Sankt Kjeld’s Square and Bryggervangen*. <https://www.sla.dk/cases/sankt-kjelds-square-and-bryggervangen/> (2025-09-25)

smhi (2025). *Ett förändrat klimat*. <https://www.smhi.se/forskning/amnen/ett-forandrat-klimat> [2025-07-01]

Stångby Plantskola (u.å). *Växtbäddar*. <https://stangby.nu/vaxtbaddar/> [2025-09-22]

Svensk Handel (2023). *Handeln – stadens motor: En agenda för levande städer och blomstrande handel*.<https://www.svenskhandel.se/api/documents/rapporter/handeln-stadens-motor-1707392379.pdf> [2025-09-11].

SVT Nyheter, 2024. *Experten: ”Sänk hastigheten till 20 km/h”*. SVT Nyheter, 14 April. <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/helsingborg/experten-sank-hastigheten-till-20-kmh> [2025-09-01]

Tartia, J. (2025). *Situating walkability: examining walkability elements on recurring routes*. TeMA - Journal of Land Use, Mobility and Environment , 18 (1), 7-22. <http://dx.doi.org/10.6093/1970-9870/10999>

Ureta, S. (2008). *To Move or Not to Move? Social Exclusion, Accessibility and Daily Mobility among the Low-income Population in Santiago, Chile*. Mobilities, 3 (2), 269–289. <https://doi.org/10.1080/17450100802095338>

Wahlöö, A., Edgren, L., Magnusson Staaf, B., Larsson, B., Wahlöö de Soto, K., & Tersmeden, F. (2024). *Klostergatan i Lund*. Årsbok / Föreningen Gamla Lund; 106/2024. Föreningen Gamla Lund.

Wallén Warner, H., Andersson, J. och Patten, C. (2022). *Shared space: Different age groups perspectives*. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 90. <https://doi:10.1016/j.trf.2022.07.009>.

Wallén Warner, H., Johnsson, C., Andersson, J. och Laureshyn, A. (2024). *Shared space: Motorists perspective*. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 106, s. 276–287. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2024.07.010>

Wang, H. & Yang, Y. (2019). *Neighbourhood walkability: A review and bibliometric analysis*. Cities, 93. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2019.04.015>
.route=/&searchString=&counties=&municipalities=&reserveTypes=&natureTypes=&accessibility=&facilities=&sort=none [2025-07-24]

Marcheschi, E., Vogel, N., Larsson, A., Perander, S. & Koglin, T. (2022). Residents’ acceptance towards car-free street experiments: Focus on perceived quality of life and neighborhood attachment. Transportation Research

Interdisciplinary Perspectives, 14, 100585. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2022.100585>

Naturskyddsföreningen, Fastighetsägarna & Hyresgästföreningen (2020). Framtiden för parkering och nya bostäder: Analyser av bostadsmarknad, markanvändning och miljökonsekvenser. Stockholm: Naturskyddsföreningen. <https://www.naturskyddsforeningen.se> [2025-09-20]

Naturvårdsverket (2025). Klimatförändringarnas effekter i Sverige. <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatforandringar/klimatet-i-framtiden/effekter-i-sverige/> [2025-07-10]

Pretzsch, H., Biber, P., Uhl, E., Dahlhausen, J., Rötzer, T., Caldentey, J., Koike, T., Van Con, T., Chavanne, A., Seifert, T., du Toit, B., Farnden, C & Pauleit, S. (2015). Crown size and growing space requirement of common tree species in urban centres, parks, and forests. Urban Forestry & Urban Greening, 14(3),. <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2015.04.006>

Sim, D. (2022). Mjuk stad : täthet, mångfald och närhet i vardagslivet. Upplaga. AB Svensk Byggtjänst.

smhi (2025). Ett förändrat klimat. [online] <https://www.smhi.se/forskning/amnen/ett-forandrat-klimat> [2025-07-01]

Stångby Plantskola (u.å). Växtbäddar. <https://stangby.nu/vaxtbaddar/> [2025-09-22]

Svensk Handel (2023). Handeln – stadens motor: En agenda för levande städer och blomstrande handel.<https://www.svenskhandel.se/api/documents/rapporter/handeln-stadens-motor-1707392379.pdf> [2025-09-11].

SVT Nyheter, 2024. Experten: ”Sänk hastigheten till 20 km/h”. SVT Nyheter, 14 April. <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/helsingborg/experten-sank-hastigheten-till-20-kmh> [2025-09-01]

Tartia, J. (2025). Situating walkability: examining walkability elements on recurring routes. TeMA - Journal of Land Use, Mobility and Environment , 18 (1), 7-22. <http://dx.doi.org/10.6093/1970-9870/10999>

Ureta, S. (2008). To Move or Not to Move? Social Exclusion, Accessibility and Daily Mobility among the Low-income Population in Santiago, Chile. Mobilities, 3 (2), 269–289. <https://doi.org/10.1080/17450100802095338>

Wahlöö, A., Edgren, L., Magnusson Staaf, B., Larsson, B., Wahlöö de Soto, K., & Tersmeden, F. (2024). Klostersgatan i Lund. Årsbok / Föreningen Gamla Lund; 106/2024. Föreningen Gamla Lund.

Wallén Warner, H., Andersson, J. och Patten, C. (2022). Shared space: Different age groups perspectives. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 90. <https://doi:10.1016/j.trf.2022.07.009>.

Wallén Warner, H., Johnsson, C., Andersson, J. och Laureshyn, A. (2024). Shared space: Motorists perspective. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 106, s. 276–287. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2024.07.010>

Wang, H. & Yang, Y. (2019). Neighbourhood walkability: A review and bibliometric analysis. Cities, 93. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2019.04.015>

Figurer

Figur 1: Kulturen. (2020) *Kartorna och det gamla Lund*. <https://www.kulturen.com/blogg/kartorna-och-det-gamla-lund/> [2025-09-24]

Figur 2: Kulturportallund (2024). Genombrottet. [Ritning] <https://kulturportallund.se/genombrottet/> [2025-07-25]

Figur 3: Kulturportallund (2025). Klostersgatan 1894. [Fotografi] <https://kulturportallund.se/klostersgatan-1894/> [2025-07-25]

Figur 4-14: Lunds stadsarkiv (u.å) [Fotografi] <https://lund.mediaflowportal.com/stadsarkiv/folder/1082096/> [2025-07-25]

Figur 15: Haglund, S. (1971). Trafikomläggningen i Lund mars 1971. Bilder i Syd. [Fotografi]. <https://bilderisyd.se/produkt/jb141017021/> [2025-07-27]

Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i **JA**, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i **NEJ**, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Fulltexten kommer dock i samband med att dokumentet laddas upp arkiveras digitalt.

Om ni är fler än en person som skrivit arbetet så gäller krysset för alla författare, ni behöver alltså vara överens. Läs om SLU:s publiceringsavtal här: <https://www.slu.se/site/bibliotek/publicera-och-analysera/registrera-och-publicera/avtal-for-publicering/>.

☒ JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

☐ NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.