

# Staden i våra hjärtan

## Trafiken i hjärtat – aorta eller bypass?

### Anförande vid Stadsmiljörådets 15-årsjubileum.

#### Eslöv

När jag växte upp hatade jag Hans Ostelius. Jag visste knappt vem han var, men han hade gett min hemstad Eslöv epitetet ”Sveriges tråkigaste stad”. Varje gång man berättade att man kom från Eslöv fick man gliringar.

Jag förstod senare att Ostelius var resenär, en globetrotter. Resenär på samma sätt som andra reseskildrare som Walt Withman eller Bruce Chatwin.

När jag nu kollar upp det, genom att leta upp en av hans många böcker på ett antikvariat, visar det sig att uttalandet om Eslöv kom från ett TV-program med Lasse Holmqvist. Holmqvist frågade Ostelius om han, som rest så mycket, inte skulle vilja resa till månen? ”Aldrig”, svarade Ostelius, ”på månen är tråkigheten på landsbygden så påfallande att till och med Eslöv ligger i skuggan”

Varje gång Hans Ostelius fick frågan om detta så svarade han ”Sa jag verkligen Eslöv? Jag menade ju Landskrona.”

Eslöv är som andra småstäder, med de för- och nackdelar som det innebär. I Eslöv tillverkades Salubrin, Åkermans grävmaskiner och Felix gurkor – alla produkter som Eslövsborna var stolta över. Nu finns bara Felix kvar som varumärke. Men det är klart att Eslöv led av sin närhet till Lund och Malmö, det var svårt att etablera olika verksamheter där.

Eslöv har också ett av landets finaste exempel på 50-talsarkitektur: Medborgarhuset, ritat av Hans Asplund. Medborgarhuset har nyligen återinvigts efter en omfattande renovering som återställde det mesta till ursprungsskick.

Eslöv hade på 70-talet ett ganska trist och tråkigt centrum, med bland annat en Domus-låda där min pappa var chef. Stora Torg dominerades av parkerade bilar. Eslöv är ju den typen av småort där alla kör bil till allt. På åttitalet skulle man pigga upp Stora Torg, och byggde ett stort hotell, med en hiskelig trappa, som en sorts skånkt slott eller herresäte. Det hela såg ut som en malplacerad gräddbakelse. Men parkeringen på torget finns kvar.

## Lund

Men då hade jag redan flyttat till Lund för att plugga. Lund var ju i mångt och mycket allt det som Eslöv inte var: gammalt, traditionstyngt, vackert, vidsynt, fyllt av festande studenter och cyklande professorer.

I Lund fanns Akademiska föreningen, AF, som inte alls var någon förening utan ett stort studenthus med tinnar och torn. I Lund fanns Lunda gård, som både är en fantastisk park och ett klassiskt konditori. I Lund fanns domkyrkan med jätten Finn. I Lund fanns också Konsthallen, ritad av Anselm, med utställningar som retade och roade.

I Lund började inte olika tillställningar i tid, utan alltid med kvart eller dubbelkvart. Det tog några år för en påg från Eslöv att ta till sig och förstå allt detta.

När jag efter ett par års studier började inrikta mig på trafikplanering började man inse att Lund var unikt även i detta avseende. Redan 1968 hade man efter en omfattande debatt räddat centrum från det så kallade genombrottet, en fyrfilig stadsmotorväg rakt genom Lunds medeltida centrum. Några år senare, 1972, stängde man av genomfartstrafiken i nord-sydlig riktning. 20.000 fordon per dygn blev en rännil med 1.500 bussar och taxibilar. Här kan man tala om bypass. Aortan var på väg att drabbas av infarkt.

Sedan dess har Lund fortsatt sitt arbete med att skapa ett centrum för människor och inte bara för bilar. 1985 togs beslut om utbyggnad av fortgångarområdet, och 1997 kom LundaMats, planen för ett miljöanpassat transportsystem. Idag ses Lund som en föregångare bland attraktiva städer med hållbart transportsystem. Inte bara i Sverige utan även i Europa. Och beslutet att inte bygga det så kallade genombrottet har haft en avgörande betydelse.

## London

En av mina andra favoritstäder har också haft en omfattande diskussion om ett genombrott, fast 35 år tidigare. Det handlar om London. 1934 kom en man vid namn Harold Clunn ut med en bok med namnet "The face of London". I den säger han: "London's life blood is compelled to run through veins and arteries that have not expanded since infancy". Han föreslog drastiska bypass-åtgärder.

Clunn ville riva hela Oxford Street och bygga en fyrfilig motorväg. Parkerna skulle förses med stora matarleder, och i alla återvändsgator skulle husen i änden rivas, allt för bilarnas skull. 1936 lyckades Clunn och hans gelikar se till att hästar förbjöds på Londons gator. Sen blev det krig och det dröjde ända till 1952 med att spårvagnarna förbjöds, och till 1961 då trådbussarna försvann.

Som tur är blev det inget av med Clunn's motorväg genom det historiska London. Och London fick fortsätta att vara den förvuxna småstad som det alltid varit.

Kanske är det därför London är så lätt att älska. Mitt i centrala London finns mycket av det småskaliga kvar: pubar, kinakrogar och små specialbutiker trängs framgångsrikt med stora varuhus. Och Oxford Street har fortsatt att vara tvåfilig, och är idag en kollektivtrafikgata med bara bussar och taxi, om än i tusental.

Trafiken i stort klaras av mycket tack vare världens kanske bästa tunnelbanesystem, och tusentals dubbeldäckare.

London fortsätter att arbeta för en rimlig trafik. I fjol införde man trängselavgifter, och det har varit mycket lyckat. Biltrafiken har minskat med 10-15%, bussarna kommer fram, taxiresorna har blivit billigare och de negativa effekterna har varit minimala.

Och i utkanten av London, i Croydon, startades år 2000 en ny spårväg, som också den blivit en välbehövlig blodtransfusion. Det har gått så bra så planer finns på att bygga ut systemet, men nya spårvägslinjer.

## **Amsterdam**

I min nästa favoritstad finns det massor av spårvägar. På Leidsestraat i Amsterdam trängs cyklar, spårvagnar och gående med varandra på ett ganska trevligt och civiliserat sätt. Spårvägsnätet har byggts ut och moderniserats genom åren och utgör idag Amsterdams blodomlopp.

Amsterdam är på samma sätt som London också en förvuxen småstad. Inte heller här finns några stora breda stadsmotorvägar genom centrum. Stadsbilden domineras, förutom av kanalerna, av de smala husen, spårvagnarna och cyklarna.

Cykeln betraktas av Amsterdams planerare inte som något som man behandlar med vänster hand, utan som ett av de viktigaste färdmedlen. Cyklarna ges företräde och plats på ett naturligt sätt i alla trafikmiljöer.

Det går att ta sig fram med bil på de smala gatorna längs kajerna, men man får ta det lugnt och se upp för både cyklister och spårvagnar. Bilen är inte naturligt nummer ett i dessa miljöer. I många fall är cykeln det snabbaste sättet att ta sig fram. Trots blandningen är Amsterdam mycket promenadvänligt, vilket är bra när man tar sig fram mellan de bruna caféerna.

Helt klart är att stadsmönstret, med sina kanaler, bestämt mycket när det gäller trafiken i Amsterdam. Men man har kombinerat detta med en medveten satsning på cykel och spårvagn och på sätt lyckat hålla kvar stadskärnans attraktivitet.

## **Eslöv igen**

Också i Eslöv fanns en gång en kanal. Mitt i Kanalgatan gick den, men den var nog egentligen mest ett avloppsdike. Redan innan jag kom till Eslöv var kanalen försvunnen. Och istället blev ytan mitt i Kanalgatan parkeringsplatser. På åttitalet byggdes gatan om, och Sverige fick sin första riktiga woonerf-gata, en gårdsgata enligt holländsk modell. En gata för människor och inte bara för bilar.

För ett par år upplevde jag nöjet att arbeta med trafiken i min barndomsstad. Vi på Trivector fick förtroendet att arbeta med trafiklösningar i centrum. Vi arbetade tillsammans med arkitekterna på FOJAB fram en lösning som gav hela centrum en 30-gräns. Gatorna smalnades av och fick träd i kanterna, och vi föreslog också att torget skulle bli bilfritt.

## **Hur klarar vi trafiken i våra städer?**

Trafiken är en ödesfråga för våra städer. Vi måste arbeta för att skapa en attraktiv hållbar stad, med ett hållbart transportsystem som är till för människorna och inte bara för bilarna.

En av de viktigaste åtgärderna är att byta tankemodell, paradig, från rörlighet till tillgänglighet. Vi blandar ofta samman rörlighet med tillgänglighet, och förväxlar en hög rörlighet med en hög tillgänglighet. Våra modeller för trafikplanering är uppbyggda så att hög rörlighet per definition är positivt.

Den australiensiske forskaren William Ross har visat att tillgänglighet och rörlighet är planeringens yin och yang. Man kan inte ha en hög rörlighet och samtidigt en hög tillgänglighet. Om man till exempel bygger anläggningar av typ externa stormarknader, så kommer rörligheten att öka, men tillgängligheten blir sämre.

Det finns många olika sätt att gå åt saken. Man kan göra som i Eslöv; sänka hastigheten och minska gatubredderna så att andra färdmedel än bilen kan konkurrera. Man kan göra som i Lund; att inte bygga stadsmotorvägar genom centrum, utan istället prioritera gång och cykel. Man kan göra som i London och bevara gatumönstret, satsa på kollektivtrafiken och införa trängselavgifter. Man kan göra som i Amsterdam och låta kanalerna bestämma, satsa på spårvagn och ge cykeln företräde.

Man bör helt enkelt bygga städer och inte trafikleder. Ungefär som i mina favoritstäder.

Att trafiken är en viktig del av staden är nog uppenbart för de flesta. Att den måste samplaneras med stadens övriga element har inte alltid varit lika uppenbart. Först när denna samplanering fungerar och vi bygger städer kan trafiken bli stadens blodomlopp. Utan bypass-operationer.

*Christer Ljungberg  
Trivector Traffic AB, Lund*