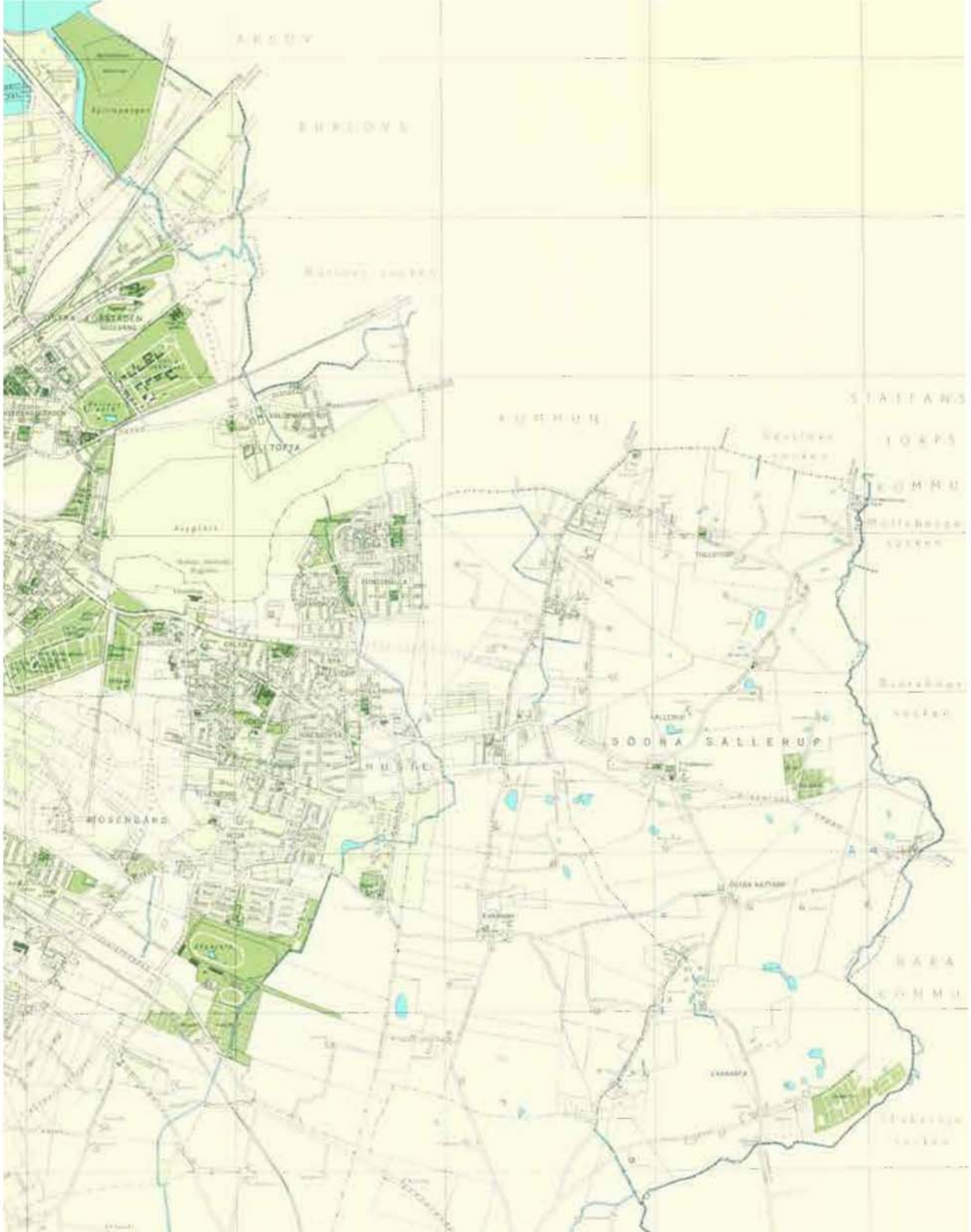
KARTA
ÖVER
MALMÖ
ÖRESUND
LIMHAMN
VÄSTRA HAMNOMRÅDET
ÖSTRA HAMNOMRÅDET
VÄSTRA FORSTADEN
MELLERSTA FORSTADEN
SOFIELUND


SÖDRA SALLERUP
MOSENGÅRD

Om socioekonomi

Martin Grander & Karin Grundström

Om skillnader i levnadsvillkor

Platser som är allmänt tillgängliga, som allmänningar och stråk, allmän platsmark och allemansrättslig mark, är en del av ett stads/landskap med stora socioekonomiska skillnader. Dessa skillnader påverkar hur vi lever våra vardagsliv, var vi vistas, hur vi tillbringar vår fritid och vilka resor vi gör. Segling, golf, ridning eller fotboll som fritidsaktivitet är kopplat till socio-ekonomiska skillnader och därigenom även till de platser i staden som är allmänt tillgängliga för invånarna.

Tidigare forskning pekar på ökande ekonomiska skillnader i Sverige och i sydvästra Skåne. Statistiska analyser har visat på social och geografisk polarisering där välståndet i redan välbärgade områden ökar samtidigt som fattigdomen förstärks i utsatta områden över tid (Hedin, Clark, Lundholm, & Malmberg, 2012). Inom segregationsforskningen har särskilt forskning inom bostadssegregation visat hur skillnader i socioekonomisk position förhåller sig till bostadsförhållanden i städer och hur skillnader återverkar på boendestandard och livsmiljöer (Grander, 2019; Grundström & Molina, 2016). Mindre forskning har gjorts på kommunal och regional nivå och förhållandet mellan stad och landsbygd. Vi har därför påbörjat en första analys av de tre kommunerna Malmö, Staffanstorp och Lund. Här är det viktigt att påpeka att förhållandet mellan socio-ekonomiska skillnader och vilka platser vi vistas på och känner tillhörighet till inte alls är enkelt, inte heller finns det en direkt koppling mellan var vi bor och vilka fritidsaktiviteter vi är intresserade av och har möjlighet att delta i. Men på ett övergripande plan finns det tendenser som visar att socio-ekonomiska faktorer och livsmiljö återverkar på människors hälsa och välbefinnande (Malmö stad, 2013).

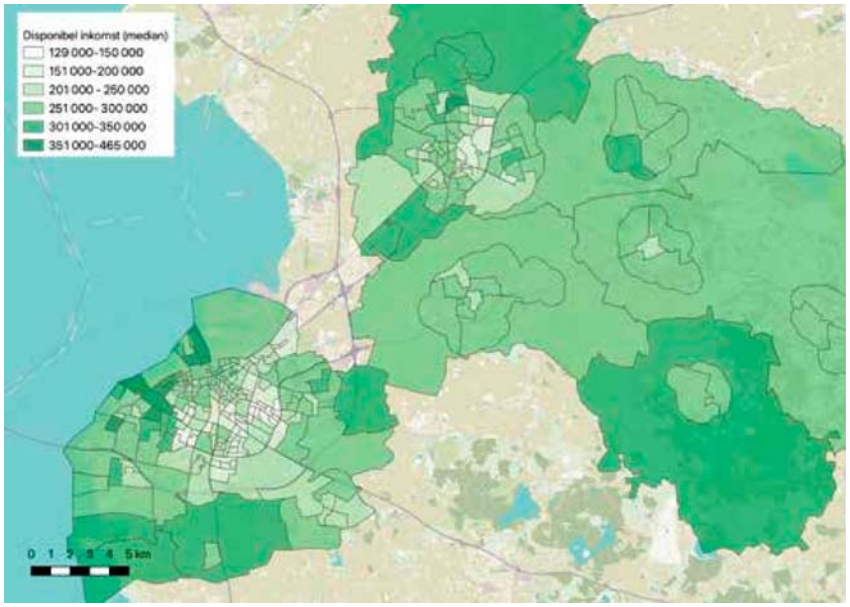
Som ett första led i att analysera förhållandet mellan socio-ekonomiska skillnader, planering och användning av allmänningar och stråk har vi börjat analysera statistik och gjort en kartläggning och visualisering av skillnaderna i programmet QGIS. Socio-ekonomiska skillnader kan inbegripa frågor om inkomst, härkomst, ålder, kön, utbildningsnivå, politiska ställningstagande, boendestandard och mycket annat. Här har vi valt inkomst och utbildningsnivå som de två första variablerna att analysera. Analysen baseras på statistik från SCB (2021). Vi har valt dessa eftersom de tillsammans ofta ger en indikation på en mer generell segregationstendens. Avseende inkomst så är det medianinkomsten för 2019 som redovisas, närmare bestämt områdets median för den disponibla medianinkomsten per konsumtionsenhet i åldern 20–64. För riket är medianinkomsten ca 260 000 per konsumtionsenhet. Utbildningsnivå redovisas baserat på andelen invånare (25–64 år) med eftergymnasial utbildning längre än tre år, en siffra som uppgår till 28 procent på riksnivå.

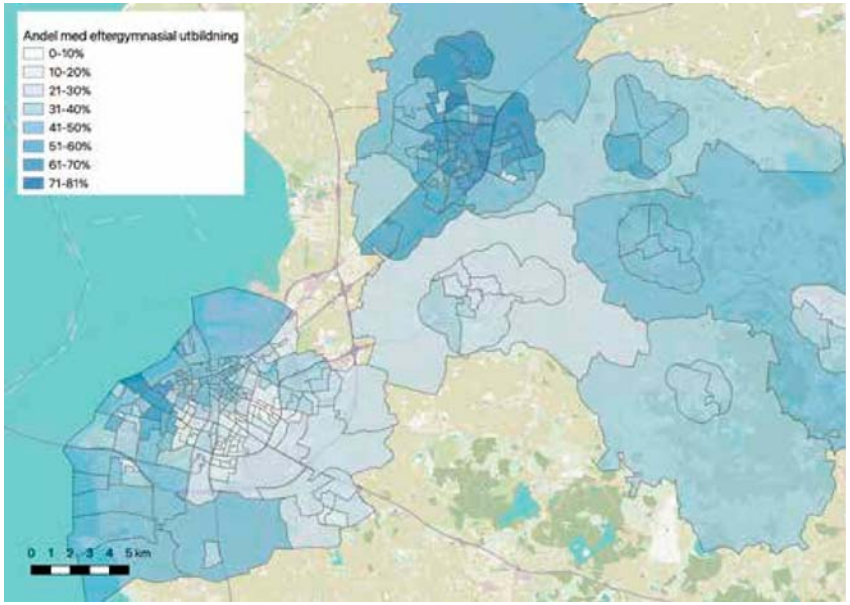
Vilka skillnader kan vi då finna mellan inkomstnivåer i de tre kommunerna vi studerar? Hur förhåller sig utbildningsnivå till skillnader i inkomst?

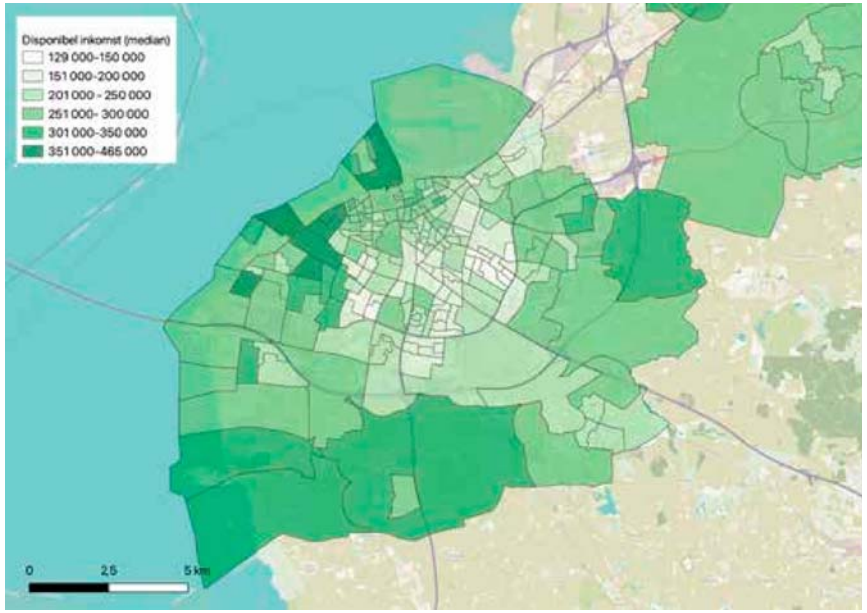
Malmö, Staffanstorp och Lunds kommun

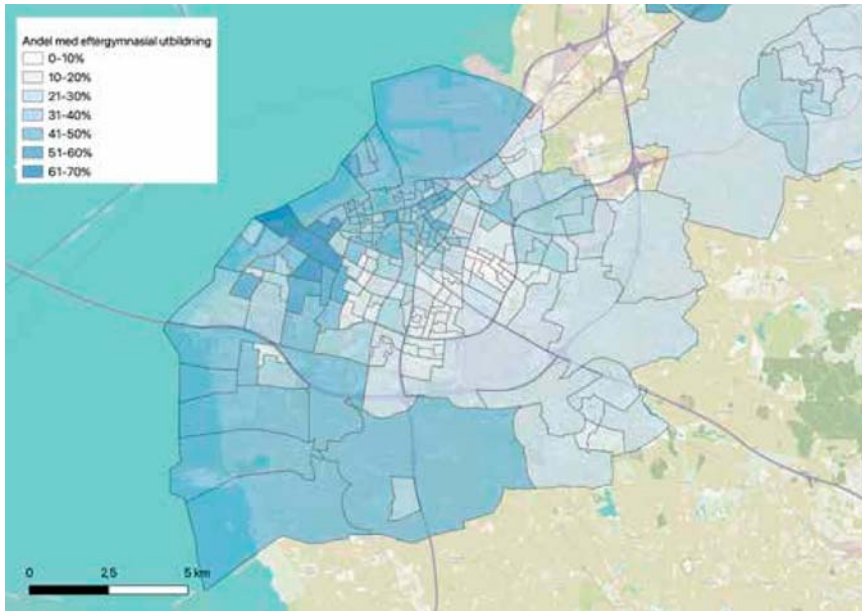
När vi rör oss mellan och igenom våra tre kommuner passerar vi över ett differentierat landskap sett till socioekonomisk status. Gränser – ofta osynliga men stundtals konkretiserade i form av barriärer som delar av geografin – skiljer den fattiga från den rika, den välutbildade från den lågutbildade. En vandring från Malmö genom Staffanstorp och vidare till Lund är inte bara en berättelse om historiska och samtida kommunikationer, sedvanor och möjligheter till rekreation, det är också en berättelse om tre kommuner med milsvida skillnader mellan de boendes levnadsvillkor.

I ett regionalt perspektiv ser vi att inkomsterna skiljer sig stort mellan stad och landsbygd. De ljusare områdena, stadsdelarna där invånarna har de lägsta inkomsterna, är alla koncentrerade till tätorterna. Malmö och Lund har en större andel invånare med låga inkomster än Staffanstorp, Dalby och Genarp. Samtidigt är bilden av utbidlningsnivå nästan den omvända, tätorterna har den högsta utbildingsnivån.









Malmö

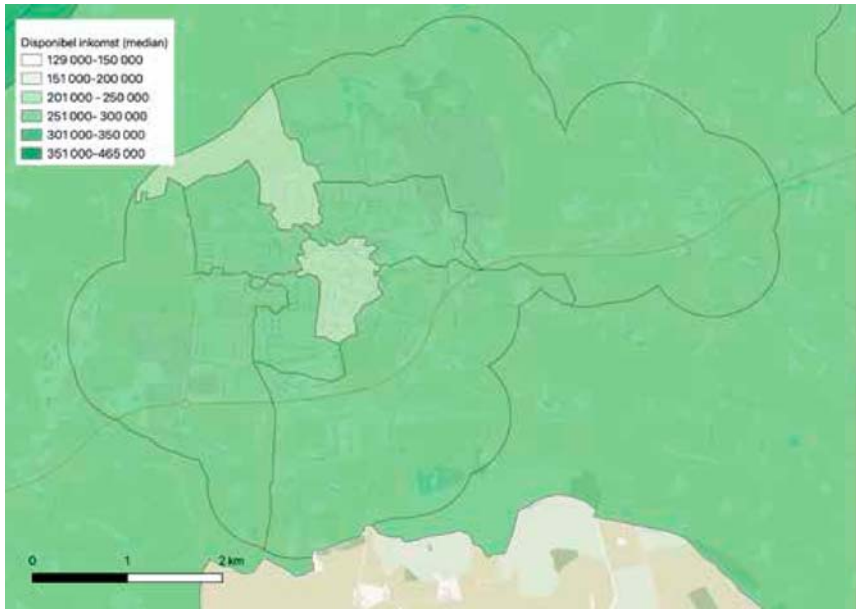
Vi tar vår utgångspunkt i väster och vandrar från ett välutbildat och resursstarkt kustlandskap, genom ett segregerat Malmö där skillnader i utbildningsnivå och inkomst skär, ibland som vassa knivar, mellan stadens delområden.

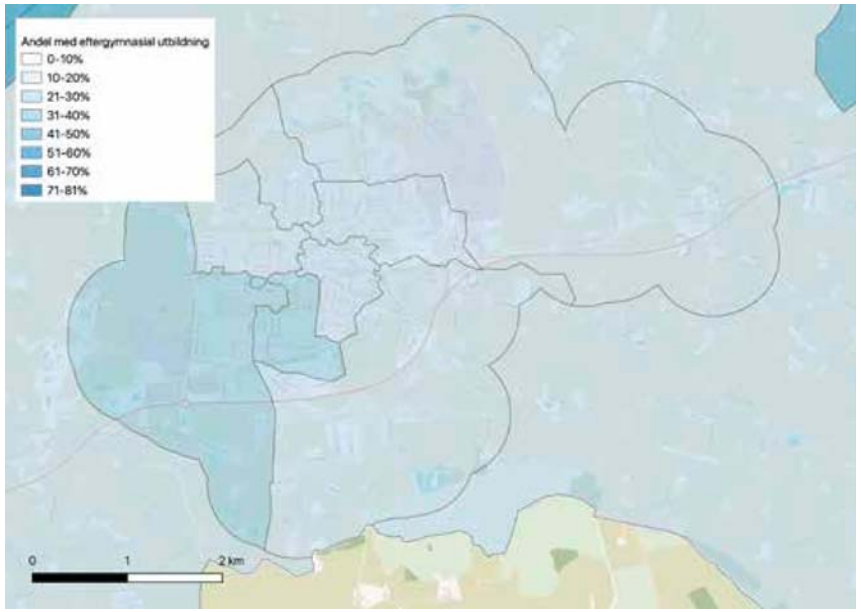
Här ser vi hur inkomstnivåerna sammanfaller med utbildningsnivåer. Det mest välutbildade området är också det mest välmående sett till disponibel inkomst. När vi rör oss genom de östra delarna av centrala Malmö rör vi oss genom allt mer marginaliserade områden. När vi kommer utanför ringvägen blir inkomsterna högre igen, tills vi når kommungränsen mot Staffanstorp i öst.

Staffanstorp

Väl i Staffanstorp rör vi oss genom en kommun där levnadsvillkoren är goda, över riksgenomsnittet, och de socioekonomiska skillnaderna är små. Förvisso kan vi konstatera att de nordvästra delarna av kommunen, som ligger i anslutning till Lund, är mer välmående än tätorten Staffanstorp, där vi får leta noga för att hitta segregationsmönstren.

Staffanstorp är en av de kranskommuner runt Malmö och Lund som relativt sett karaktäriseras av medelinkomster och utbildningsnivå på medelnivå. Inkomst och utbildningsnivå sammanfaller generellt sett i kommunen. När vi vänder blicken mot Hjärup ser vi emellertid ett exempel på skillnader. Järnvägen utgör en tydlig barriär mellan Hjärups välmående sydöstra sida med högutbildade invånare och de något mer modesta inkomsterna på andra sidan järnvägen.





Lund

Vi närmar oss Lund västerifrån och konstaterar att även i denna akademikerstad finns stora skillnader i inkomst. I Lunds centrala delar är inkomsterna lägre än kommun-genomsnittet, medan de gradvis ökar i utkanterna och i de norra delarna av staden.

Även i Lund hittar vi områden med mycket låga inkomster. Men siffrorna lurar oss, då de mindre välmående delarna av staden har en välutbildad befolkning. Sannolikt är det stadens alla studenter som döljer sig bakom siffrorna – en medelklass i vardande, om några år utflugen och ersatt av nästa generation.

Om socioekonomi

Disponibel inkomst och utbildningsnivå ger en första inblick i det segregationsmönster som utgör en av flera dimensioner som påverkar människors rörelsemönster och tillgång till allmänna platser att vistas på i vardagen. Vi kan se hur utbildningsnivå och inkomst sammanfaller på flera olika sätt; medelinkomst med utbildningsnivå på medelnivå; låga inkomster med låg utbildningsnivå samt höga inkomster och hög utbildningsnivå. Därtill har vi regionens studenter som syns på kartorna i områden med låga inkomster och hög utbildningsnivå. Och därtill ett stort spektrum av skillnader.

En viktig funktion av stråk, allmänningar, allmän platsmark och allemansrätten är att överbrygga skillnader som dessa. Den fysiska miljön kan inte ändra på inkomstskillnader, men den kan bidra till att motverka den pågående segregationen som tenderar att förstärka redan existerande skillnader genom att bidra med gemensamma platser där skillnader och olikheter kan mötas. I ett sådant perspektiv är kännedom om socioekonomiska faktorer viktiga för hur närmiljön, kvartersmiljön såväl som stråk till och från stadsdelar och omgivande landskap kan planeras för att bättre stödja möjlighet till förflyttningar, till vila och till välbefinnande.

Referenser

Grander, M. (2019). Off the Beaten Track? Selectivity, Discretion and Path-Shaping in Swedish Public Housing. *Housing, Theory and Society, 36*(4).

Grundström, K. & Molina I. (2016). From Folkhem to lifestyle housing in Sweden: segregation and urban form, 1930s–2010s, *International Journal of Housing Policy, Vol. 16* (3), 316-336.

Hedin, K., Clark, E., Lundholm, E. & G. Malmberg (2012). Neoliberalization of Housing in Sweden: Gentrification, Filtering, and Social Polarization. *Annals of the Association of American Geographers, 102*:2, 443-463.

Malmö stad (2013). *Malmös väg mot en hållbar framtid. Hälsa, välfärd och rättvisa*. Malmö: Kommissionen för ett socialt hållbart Malmö.

SCB (2021) Registerdata: Befolkning 25–64 år efter utbildningsnivå, 31 dec 2019, Hushåll 20+ år efter köpkraft, 31 dec 2019.

Kartor och digitala arkiv

GIS-kartor baserade på registerdata från SCB (2021), Martin Grander, 2021.

Om planering
av allmänt tillgänglig mark

Karin Grundström & Mathilda Rosengren

Om allmän mark

Den allmänt tillgängliga marken är viktig för rumslig rättvisa i våra städer. Begreppet rumslig rättvisa är sprunget ur tidigare forskning som pekat på orättvisor och ojämn fördelning av rumsliga resurser (Lefebvre, 1974). Att i stället för orättvisa diskutera rumslig rättvisa kan öppna upp för empiriska analyser, sociala och politiska aktiviteter (Soja, 2010). Rumslig rättvisa kan även öppna upp för att analysera huruvida fördelning av värderade resurser samt möjligheten att tillägna sig dessa resurser är jämlikt och rättvist fördelade (Mitchell, 2003). Här spelar våra gemensamma, allmänna platser en viktig roll. Med utgångspunkt i människors vardagliga aktiviteter (Gehl, 1969) är det viktigt att planera för porösa gränser inom städer och att bidra till en variation av olika platser som är allmänt tillgängliga (Fainstein, 2010). Dessa tankegångar har bidragit till att lyfta frågor om rätten till staden och rättvis fördelning av resurser i ett internationellt perspektiv.

I Sverige såväl som internationellt är planering av allmänt tillgänglig mark en av de centrala uppgifterna för fysisk planering. Enligt plan- och bygglagen definieras allmän plats som ”en gata, en väg, en park, ett torg eller ett annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov” (PBL, 2010: 900 1 kap. 4 §). Allmän plats är den mark som kommunerna ha rådighet över, de kan planera och reglera hur marken används. Därtill finns det överenskommelser med olika markägare, ibland stiftelser och ibland privata markägare, genom vilka allmänheten ges tillträde till olika platser. Dessutom finns allemansrätten, som ger oss en begränsad rätt att färdas över och under kortare perioder uppehålla oss på någon annans fastighet (Bengtsson, 2004), vilket kan ha betydelse för att använda tätortsnära natur. De här överlappningarna, eller överskridande av gränser, är intressanta genom att de inte strikt följer äganderättsliga grunder utan även tillskriver användarvärdet stor betydelse. Allmänning och stråk är begrepp som kan inrymma sådana gränsöverskridande praktiker, samtidigt som de har en historisk förankring såväl som relevans för planeringen av idag.

Under 2021 har vi intervjuat ett tjugotal planerare i kommunerna Lund, Staffanstorp och Malmö och bett planerarna rita ut stråk och allmänningar (i den mån de finns) på kartor. De medverkande i intervjustudien är anonyma och därför redovisas enbart koder i texten nedan. Intervjuer och kartritande har skett individuellt och först i efterhand har planerarnas skisser lagts samman till en karta per kommun. Dessa kartor ger en visuell sammanställning över vilka platser som framstår som tydligast i planerarnas föreställningar och i pågående planering, även om de förstås inte ger en heltäckande bild av all pågående planering. Det finns många spännande frågor att diskutera; var finns de viktigaste stråken? Förekommer skillnader i tillgänglighet inom tätorterna och mellan stad och landsbygd? Vad ska den allmänna marken användas till och vilka värden har våra gemensamma, delade rum?

Om allmänning och stråk i fysisk planering

Begreppet stråk är införlivat i planeringsdiskuren sedan ett tiotal år tillbaka och det förekommer idag i många översiktsplaner i Sverige. Allmänning är däremot inte lika vanligt och används oftast inte i fysisk planering.

Det finns en bred samstämmighet bland planerarna att stråk

används och ibland överanvänds i visioner och i planering. Ibland används det så brett att definitionen blir urvattnad (p27). Stråk kan ha en innebörd för stadsplanering såväl som för planering av biologisk mångfald. I stadsplanering kan stråk ingå i ett nätverk av viktiga platser och gator som tillsammans benämns stadsväven eller stadslivsväven (p31; p27). Inom detta nätverk finns cykelstråk såväl som kulturstråk och rekreativa stråk som kan ge möjlighet att hitta länkar där människor kan promenera, som exempelvis längs med kusten och kajerna i Malmö (p11). Stråk bidrar till orienterbarhet i staden enligt en planerare (p26). Stråk kan även omfatta den gröna miljön; det kan vara ett grönstråk där människor rör sig och det kan handla om biologisk mångfald. Insekter och småfåglar förflyttar sig på andra sätt än människor (p3) – vilket ger en annan bild av stråk. Stråk kan betyda spridningsvägar och korridorer för växter och djur medan stråk inom friluftsliv kan utgöras av leder, stigar och strövområden (p5).

Allmänning används inte som begrepp i planeringen men det finns många funderingar om begreppet. En tolkning är att allmänning är ett allmänt ianspråktagande som uppstår genom hur folk rör sig och som etableras ur människors behov (p39). Allmänning tolkas som samlingsplats (p5) och som en grön plats (p45). Frågan om rådighet över marken tillkommer, allmänningar tolkas som platser där kommunen inte är ägare, marken kan exempelvis vara en samfällighet där de boende samutnyttjar marken (p45). En planerare framhåller samstämmigheten mellan allmänning och allmän plats. Även om ”allmän plats” och ”allmänning” är olika ord och även om begreppet allmän plats är reglerat i lagtext, så är själva funktionen densamma (p27). Funktion i en planeringskontext inbegriper såväl användning som användarvärde. En annan planerare påpekar att allmänningar även borde finnas inomhus, särskilt vintertid, och föreslår skolor och bibliotek som möjliga platser (p36).

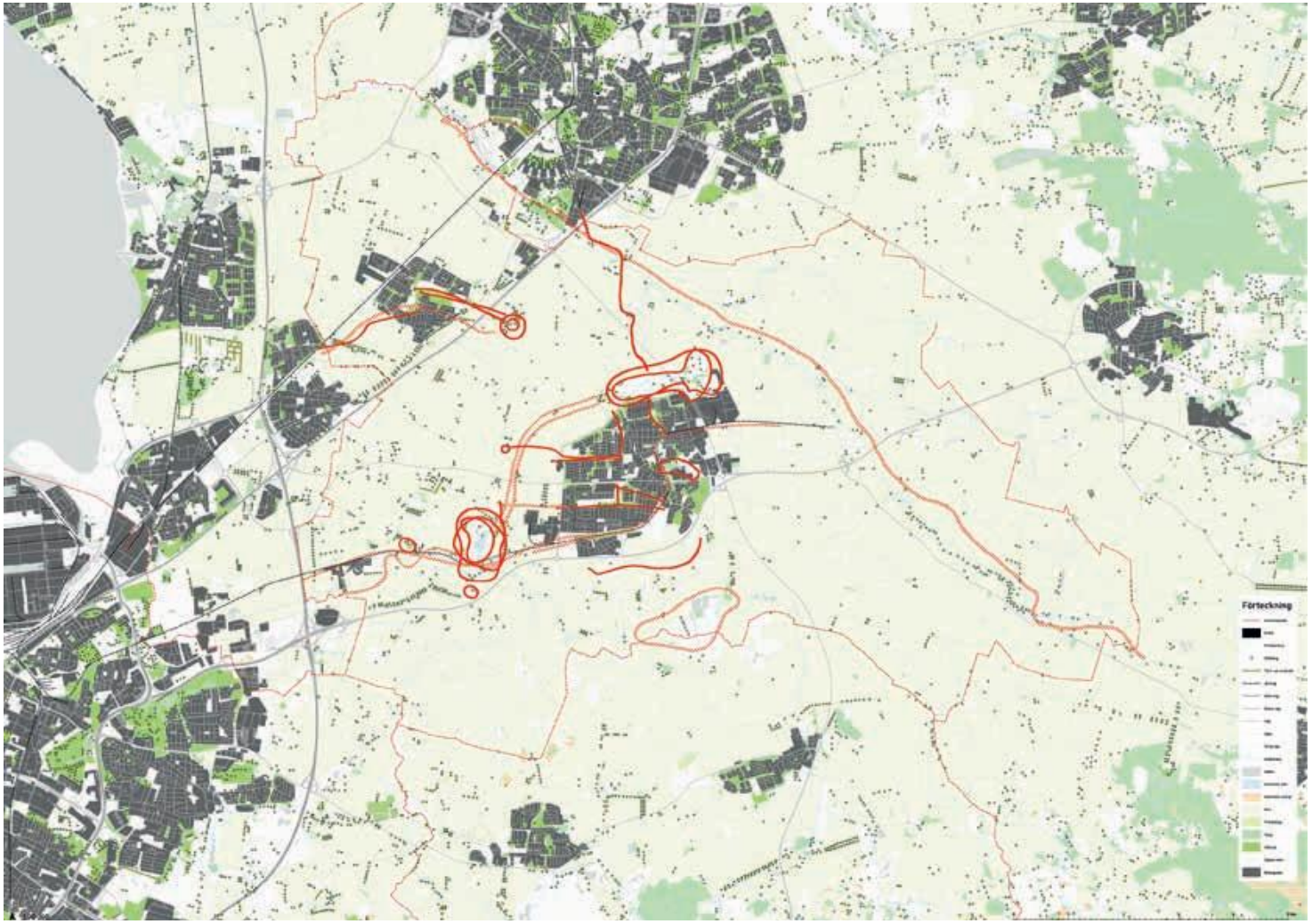
Om kartorna

Skisserna över stråk och allmänningar i de tre kommunerna visar tydligt hur tätorterna inramas av agrarlanskapet. Fokus ligger på planering inom tätorternas gränser medan planeringen av stråk och kopplingar ut i landskapet är betydligt mindre förekommande. Detta kan delvis förklaras med att planeringen sker på den mark kommunen har rådighet över, vilket är den mark som är belägen innanför stadens gränser. Dessutom pekar planerarna på att jordbruksmarken utanför tätorterna behöver värnas (p2) samt att motorvägar, järnvägar och bilvägar utgör barriärer mellan stad och omgivande landsbygd. Ju högre hastighet desto större barriär (p36). Kartorna på följande sidor visar planerarnas skisser.

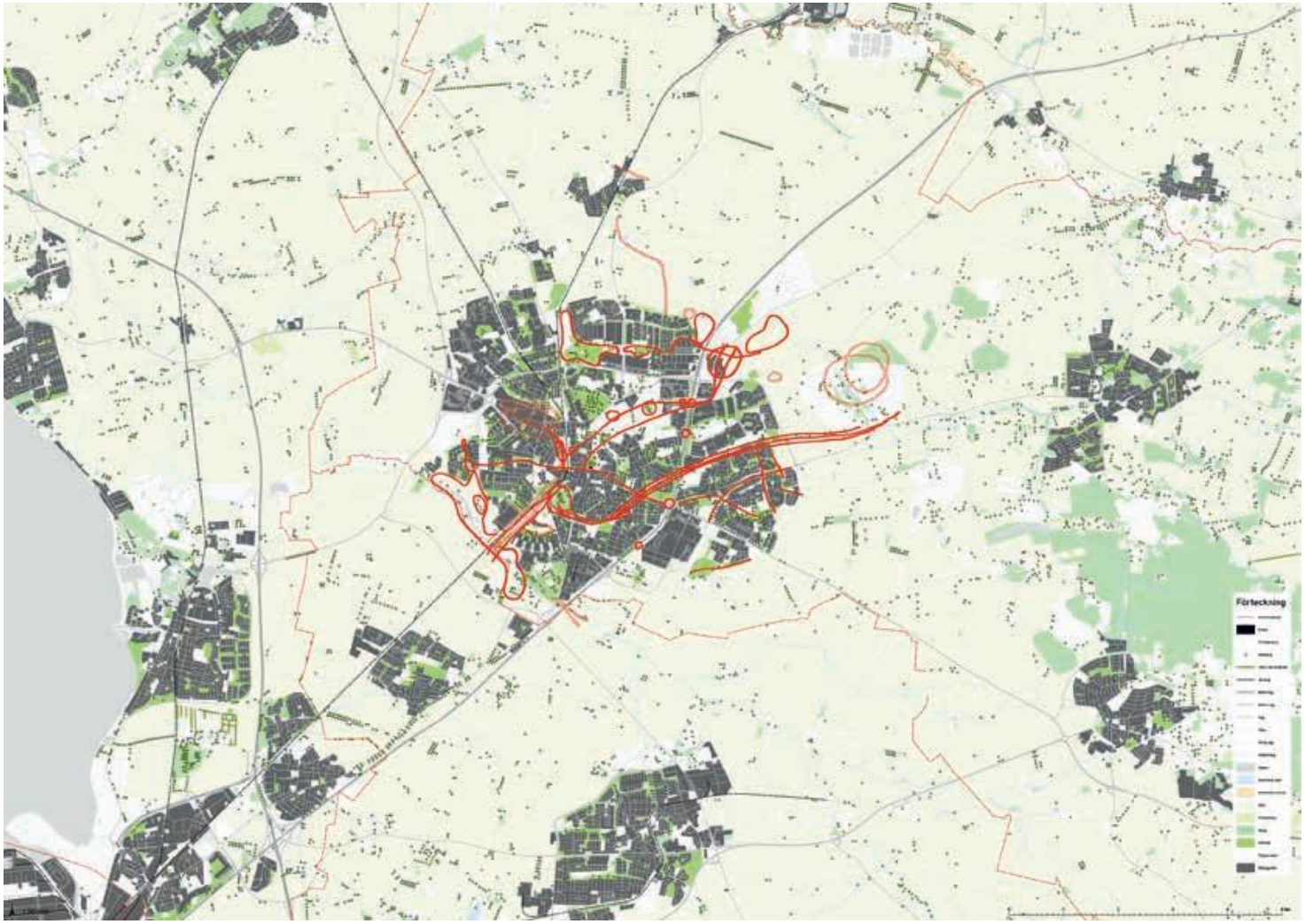
I Staffanstorp förekommer stråk inom tätorten i form av grönstråk, cykelstråk och en nedlagd järnvägsvall. På vissa ställen är vallen framkomlig men på andra är den nedlagd eller övervuxen. I Staffanstorp utgör Gullåkra, Vesum och Kolböra mossar den tillgängliga, tätortsnära naturen (p17; p8). Här finns idéer om att koppla samman dessa mossar till ett sammanhängande vandringsvänligt område med möjlighet att även länka till kulturminnen. Här finns även idéer om att Sege å och Höje å skulle kunna utgöra grunden för längre vandringsleder. I kommunen finns även ett sikt-stråk från Hjärup mot Uppåkra uppe på kullen (p23).

Framträdande stråk i Lund är det nya Kunskapsstråket som löper längs spårvägen från stationen till ESS och Brunnshög samt Hardebergaspåret, en cykelväg som leder från centrum österut (p34). Ett större grönområde finns i söder längs med Höje å. Här finns en tanke att utvidga stråket österut, under motorvägen, mot Staffanstorps kommun. Från Höje å finns även planering av nya stråk som kopplar grönområdet med Västerbro, en stadsdel under utveckling i västra Lund. Norr om staden i anslutning till Brunnshög finns Nobelparken och lite längre österut ligger Kungsmarken, ett Natura 2000 område (p5; p31).

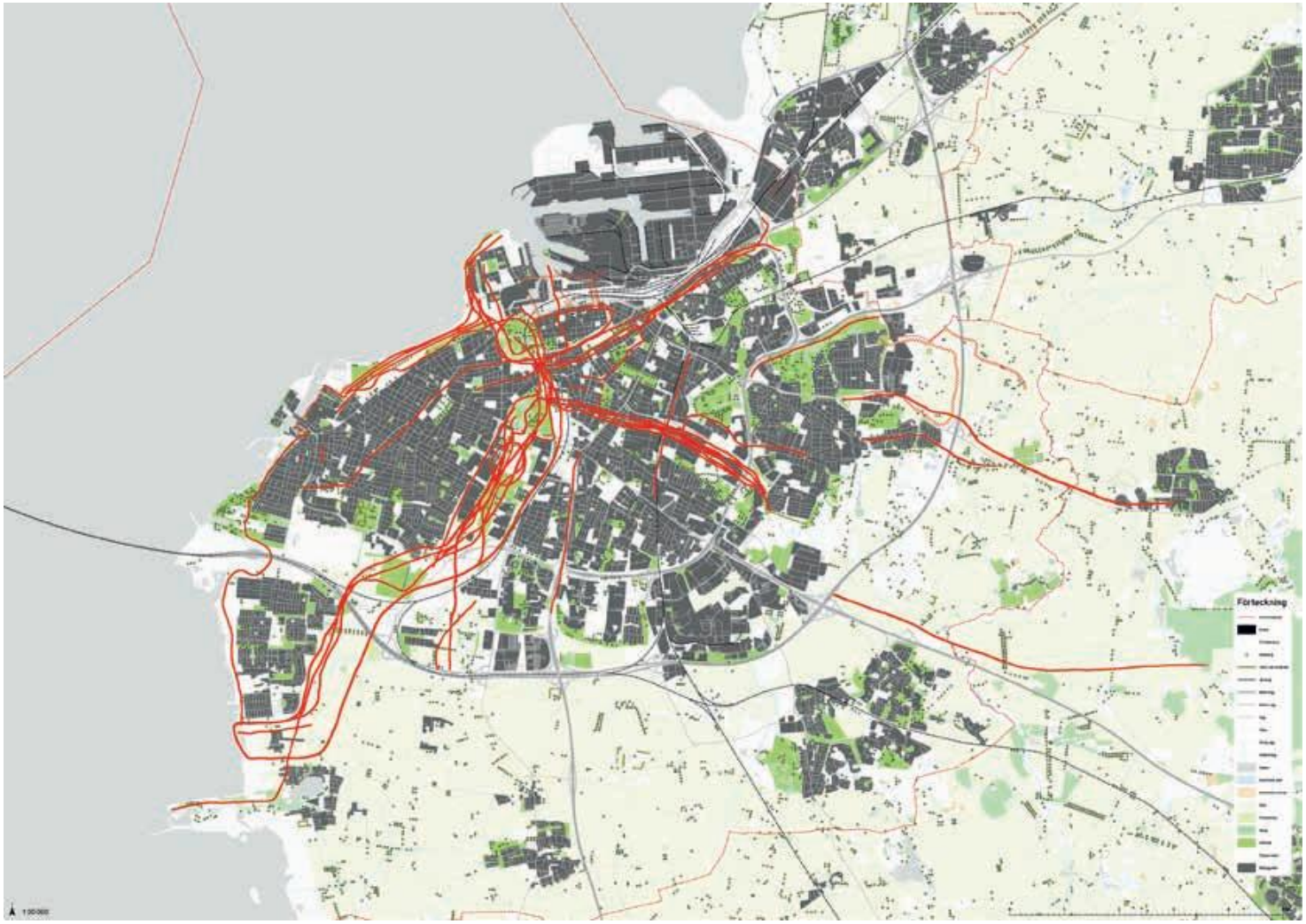
I Malmö finns flera väletablerade stråk; Ekostråket som kopplar parker och grönområden mellan Västra hamnen och Bunkeflo strandängar och Rosengårdstråket mellan Rosengård och station Triangeln (p2). Malmö har även ett ur-stråk som löper längs den medeltida handelsvägen ut mot havet, och ett cykelstråk som leder från öst till väst i stadens norra delar och löper längs den alléprydda Kungsgatan. Nya stråk i Malmö gäller kopplingar mellan centrum och de nya kvarteren som byggs i hamnområdet (p43). Malmö har ett långsträckt grönområde längs med havet och i söder pågår utvecklingen av Millennieparken. Därtill planeras nya så kallade räv-stråk i utkanten av staden intill motorvägen (p39).



Staffanstorp. Skisser över stråk och allmänt tillgänglig mark. Digital karta baserad på LMA (2021d).



Lund. Skisser över stråk och allmänt tillgänglig mark. Digital karta baserad på LMA (2021d).



Malmö. Skisser över stråk och allmänt tillgänglig mark. Digital karta baserad på LMA (2021d).

Om tillgänglighet

Frågan om huruvida allmän platsmark är lika tillgänglig och rättvist fördelad rymmer många dimensioner enligt planerarna.

En fråga som framkommer i intervjuerna gäller grönområdenas storlek och läge. Till att börja med finns skillnader mellan grönområde och hårdgjorda ytor då stadsdelarna i centrum främst har hårdgjorda ytor för allmänt bruk medan grönområde främst finns i områden med flerbostadshus. En planerare påpekar att miljonprogramsområdena har mer grönyta än andra stadsdelar och att problemet ligger i bristande underhåll snarare än tillgänglighet (p20). Denna planerare pekar på att mer finansiering går till innerstadens parker och utemiljöer än till områden med flerbostadshus. En annan planerare menar att det finns en skillnad i skala mellan miljonprogram och innerstad, vilket leder till att miljonprogramsområden har mer oprogrammerad yta (p39).

En annan fråga gäller vad ytorna kan användas till. En planerare påpekar att det förvisso finns stora ytor av grönområden i många stadsdelar, om det enbart är grönyta som räknas, men att stora delar finns längs med genomfartsleder eller gator och därigenom blir oanvändbara för rekreation och sociala aktiviteter (p27). Här blir en viktig uppgift för planeringen att koppla samman ytor till stråk för att göra de mer användbara.

Ytterligare en fråga gäller tillgång till privat respektive gemensam mark och socioekonomiska skillnader. En planerare hänvisar till skillnader mellan de som har en egen tomt och de som bor i flerbostadshus (p23). För de i villa blir den gemensamma marken kanske mindre betydelsefull, medan de som bor i flerbostadshus enbart har tillgång till den gemensamma platsmarken och att det i denna skillnad återfinns en socioekonomisk skillnad. Flertalet av de vi intervjuat menar att det finns socioekonomiska skillnader mellan tillgänglighet till grönområden och allmän platsmark, men det finns även de som anser att socioekonomiska skillnader inte är ett problem eller en fråga. Vissa planerare i Lund och Staffanstorp menar att det inte är viktigt eftersom invånarna nationellt sett har relativt höga inkomster och att det därför inte blir ett lokalt problem när flertalets ekonomi är god.

Kopplingar mellan stad och landsbygd, som inte gäller biltrafik eller annan transportinfrastruktur, är en annan viktig fråga. Stråk som leder mellan en tätort och ett rekreationsområde förekommer främst som cykelvägar. Men även om det enkelt går att ta sig ut ur staden med cykel, utgör odlingslandskapet trots allt en barriär för förflyttningar till fots. En planerare pekar på att staden är omgiven av ett produktionslandskap (p27), vilket hindrar människor att gå till fots. De historiska satsningarna på biltrafik inom tidigare planeringsideal har fått till följd att höga hastigheter och långväga pendling haft prioritet. De senaste årens fokus på cykelvägar har lett till att det enkelt går att cykelpendla i regionen och att ta sig med cykel till närliggande rekreationsområde i Skrylle, Torup eller Dalby söderskog. En planerare menar att det har skett en förskjutning i skala från fotgängarperspektiv till cykel- och kollektivtrafik. Därför brister fotgängar-nätverket i kontinuitet (p26) och ett flanör-perspektiv saknas i dagens planering.

Trots alla begränsningar och barriärer som planerarna pekar på, är det ingen brist på goda idéer för nya stråk, beträdor och kopplingar. För att genomföra flera av dessa idéer krävs dock förhandlingar med markägare för att planera allmänningar och vandringsleder och det krävs planering över kommungränserna.

Om programmering

Frågan om vad vår gemensamma mark ska användas till leder till frågan om programmering, det vill säga vilka aktiviteter, eller funktioner, som ska rymmas på de platser vi delar.

Kravet på programmering av platser genom ett allt mer preciserat innehåll har förstärkts under det senaste decenniet. Förfrågningar om och krav på grillar, ute-gym, lekplatser, boulebanor, mountainbikebanor och hundrastgårdar riktas till kommunerna. Pandemin kan vara en delförklaring till att efterfrågan på mer programmering ökat. Flera planerare tror att pandemin kan ha påverkat efterfrågan på aktivitetstäta utrymmen då många människor i regionen jobbat hemifrån och har vistats mer i sin närmiljö. Att människor vistas mer i närmiljön visar sig genom att det behövs mer underhåll av parker och platser och att fler aktiviteter måste samsas på samma plats.

Å ena sidan kan det vara positivt med en ökad programmering på en och samma plats då människor intresserade av olika aktiviteter kan mötas. Men å andra sidan menar flera planerare att programmeringen kan bli för stark. Det behöver finnas gemensamma platser och parker som är oprogrammerade eftersom det oplanerade också kan inbjuda till aktiviteter (p27; p31; p42). Här återkommer allmänningen i diskussionen, då allmänning främst verkar tillhöra kategorin oprogrammerade platser där det vildvuxna kan rymmas.

Oavsett graden av programmering så framhålls kvalitén på vår gemensamma mark som central. Det är viktigt att det finns kvalitéer i exempelvis parkmarken, eftersom det leder till att människor vill uppehålla sig där (p31). Det finns även kvalitéer som kan vara positiva och samtidigt innebära en risk. Detta kan gälla plantering av träd i stadsmiljön, vilket generellt ses som något positivt. Men en planerare varnar för en utveckling där stråk och gröna korridorer av trädkronor ersätter parkmark. Det skulle kunna leda till en negativ utveckling om förtätning och ökat invånarantal leder till att parkmarken per person minskar (p43).

Programmering kan även vara exkluderande. Trots att planeringen sker för den breda allmänheten betyder det inte att alla trivs överallt, det finns skillnader i vilka aktiviteter vi tycker om och vilka platser vi trivs på. En planerare nämner att en skate-park kan vara rolig och spännande för några medan den kan kännas otrygg för andra (p43). Senare års översvämningar har inneburit att parker, grönområden och mossar planeras för att hantera dagvatten (p42). Den rekreativa användningen kan krocka med skyfallshanteringen (p33) då gräs som står under vatten långa tider blir till lervälling.

Programmering verkar vara en process som uppmuntrar till nya ord i planeringen. Några lite äldre ord är eko-stråk, kulturstråk, utflyktsstråk och supercykelstråk (p20). Blåstråk anspelar på kanaler, åar och hav (p2). Beträdor tillkom i slutet av 1980-talet då Anders Björkman i Djurslöv omvandlade åkerkantzoner till vandringsleder och genom en kombination av orden beträda och ligga i träda uppfann ett nytt ord som snabbt införlivades i planeringsdiskursen. I planeringen av Malmös ytterkant, i närheten av motorväg och åkermark planeras för räv-stråk, vilket tillsammans med dill-zon och väv-zon pekar mot en lite vildare, rekreativ ansats i mötet med jordbrukslandskapet (p39).

Om viktiga värden

Det är tydligt att de intervjuade planerarna tillskriver vår gemensamma mark stort värde. Allmän mark är viktig för att värna demokrati och jämställdhet (p43) och för att människor ska kunna röra sig, motionera och ha ett socialt liv (p2). Stadens offentliga platser och parker ska vara ett öppet och demokratiskt rum, det ska vara gratis och bidra till en god livsmiljö (p33). Stadens allmänna platsmark ska vara tillgänglig, öppen, inkluderande och skapa trygghet (p45) och den ska bidra till upplevelsevärden (p3). Planerarna pekar på olika kategorier av värden. Värden som nämns i flera av intervjuerna är rekreativa värden, pedagogiska värden och värden av ett djurliv och fågelliv. Därtill nämner en planerare fornlämningar som bidrar till kulturella värden i landskapet (p23). Ett par planerare nämner värdet av en bra närmiljö för barnen. När det gäller barns möjlighet och rätt att röra sig och leka i staden är allmän mark central (p2). Den allmänna marken har även ett värde när det gäller vår hälsa; någon vill motionera, någon vill promenera och någon annan vill åka skateboard och ytterligare någon vill odla (p11).

Stråk och allmänningar planeras för att människor ska trivas och använda sin närmiljö. Men det finns även exempel på platser som är skyddsvärda och som inte bör nyttjas (p3). Dels finns marker som är reservat eller naturskyddsområde och dels finns bevarandevärden i fäladsmarker, betesmarker, åar, våtmarker och mossar. Här blir de vildvuxna värdena (p8) betydelsefulla. En annan planerare vidgar allmänningbegreppet till att inbegripa havsbotten och framhåller havet och dess ålgräsängar som en del av vårt gemensamma utrymme (p36).

Även om utmaningar och problem framkommer i intervjuerna står det utan tvivel att stråk och allmänningar utgör vår gemensamma, delade mark och att denna mark är verkligt viktig (p43):

Det har med demokrati att göra. [Det] är vi som medborgare, det vår mark faktiskt. Så är det! Det tycker jag är jätteviktigt.

Referenser

Bengtsson, B. (2004). Allemansrätten – vad säger lagen? *Informationsbroschyr.* Stockholm: Naturvårdsverket.

Fainstein, S. (2010). *The Just City.* Ithaca: Cornell University press.

Lefebvre, H. (1974). *The Production of Space*. Oxford: Blackwell Publishing.

Mitchell, D. (2003). *The right to the city. Social justice and the fight for public space.* London: The Guilford Press.

PBL. (2010). Användning av allmän plats. *PBL kunskapsbanken.* Karlskrona: Boverket. https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/anvandning-av-allman-plats/ [Hämtas 2020-02-01]

Soja, E. (2010). *Seeking Spatial Justice.* University of Minnesota Press.

Kartor och digitala arkiv

Lantmäteriet (2021d). Malmö 1:20 000, Lund 1:20 000, Staffanstorp 1: 20 000.

Kartan har tagits fram genom Lantmäteriets kartutskrift. Tack till Christopher Klich, universitetsadjunkt vid institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning, SLU/Alnarp.

Tack

Vi vill rikta ett stort tack till alla tjänstemän och planerare som medverkat i intervjuerna och skissat fram sina tankar om stråk och allmänningar.

Kartkommentar

Intervjukarta. Digital karta, 2021.
Kartan visar tätorterna i regionen, åkermark samt vattendrag och våtmarker. Syftet med kartan är att den ska utgöra underlag för att rita stråk och allmänningar vid intervjuer med planerare i de tre kommunerna. Kartorna som redovisas här är ett digitalt collage där kartan visas tillsammans med de stråk och allmänna platser som planerarna redovisat i respektive kommun. Kartan baseras på (LMA, 2021d).

Om kopplingar

Anders Larsson

Stråk i stadsrummet

Gröna stråk är viktiga av många anledningar. De ger floran och faunan en möjlighet att sprida sig över längre sträckor (Forman & Godron, 1991), de bidrar till bättre luft och de ger plats för rekreation. Kopplingar mellan olika stråk, såväl gröna som mindre gröna, är viktiga för människors förmåga att röra sig till fots och med cykel. Vardagsrekreation i form av jogging och promenader kräver en viss kontinuitet och så få avbrott som möjligt (Qviström, Fridell & Kärrholm, 2020). Icke-motoriserad mobilitet i staden kan annars handla om allt från att spatsera med vänner en varm semesterdag till snabbcyklande arbetspendlare om vintern. På landsbygden kan det handla om att skapa bättre tillgänglighet till landskap som inte är så tillgängliga som man ibland kan tro. Det kan gälla fullåkersbygderna där åkermarken under stora delar av året, i juridisk mening, är i princip lika otillgänglig som instängslade industriområden (Larsson, Peterson, Bjärnborg, Haaland & Gyllin, 2011). Landsvägen, ofta utan intilliggande gång- eller cykelväg och där bilar far fram i höga hastigheter, utgör i många fall det mest frekvent använda gångstråket. I bästa fall kan det finnas kopplingar till markvägar, betesmarker, stigar och kanske någon ”beträda”.

Gröna stråk kan också bidra till ökad biologisk mångfald, social interaktion, hälsa och välbefinnande, ökad klimatresiliens, samtidigt som det blir mer attraktivt att använda andra färdsätt än bil. Att gynna andra färdsätt än bil kan dessutom leda till mindre utsläpp av koldioxid och hälsofarliga partiklar (Koglin, Vogel, Perander, Larsson & Marcheschi, 2019). I jämförelse med kostnader för att bygga nya bil- och järnvägar, så rör sig en investering i gröna stråk och alternativa mobiliteter i staden om stora mervärden för en relativt sett liten summa pengar. På sikt rör det sig kanske snarare om reella vinster än om kostnader. Men en sådan synvända kräver ändå ett paradigmskifte inom den mycket bilcentrerade stadsplaneringen av idag, liksom samarbeten mellan många olika aktörer och expertområden (Banister, 2008). Ännu så länge får gående därför hålla till godo med vad som erbjuds i form av olika snuttar av stråk och gröna korridorer, och sedan ta genvägar via trottoarer och över gator, bostadsområden, verksamhetsområden och parkeringar för att nå nästa etapp.

Den nedan beskrivna stadsvandringen har genomförts för att försöka finna anledningar till varför det eventuellt skulle vara svårt att koppla befintliga stråk till varandra eller använda gaturummet till annat än biltrafik. Saknas det utrymme eller finns det andra fysiska hinder? Kanske saknas det bara idéer och i så fall kan kanske denna text och dess nedslag på några plats-specifika exempel inspirera till vidare efterforskningar? Det kan ju också handla om problem kopplade till själva plan- och byggprocessen, markägare, ekonomi och organisation, men i denna essä nöjer jag mig med att utforska själva stadsrummet. Detta som en liten förstudie i ämnet vilket på sikt kan utgöra underlag för fördjupningar och dialoger mellan olika aktörer i stadsplaneringsprocessen.

Malmö – Staffanstorp

I Malmö har jag vandrat längs med vad som skulle kunna utgöra en möjlig koppling för att binda ihop centrala Malmö med centrala Staffanstorp, nämligen Sallerupsvägen öster om Värnhemstorget. Det saknas bara en mindre sträcka över några kvarter för att binda ihop boulevarden längs med Kungsgatan med banvallen längs den nedlagda järnvägen mellan Malmö och Staffanstorp. Den gamla banvallen kan redan idag användas som vandringsled, men skulle kunna tjäna mycket på att iordningsställas även för cyklister.

Avståndet mellan Staffanstorp och Malmö är lite för stort för vardagspromenader, men passar utmärkt för cykelpendling, jogging eller helgutflykter.

Gaturummet längs med Sallerupsvägen är så pass väl tilltaget att det är möjligt att smalna av bilvägarna för att ge mer plats även för alternativa mobilitetslösningar. Enligt en lista baserad på data från amerikanska C.I.A. ligger Sverige på fjortonde plats i världen gällande det totala vägnätets omfattning. Många av de länder som ligger före Sverige är dock betydligt mer tättbefolkade än Sverige, så per capita hamnar vi förmodligen betydligt högre i listan; kanske på pallplats. I de flesta svenska städer skulle vi också kunna minska gatubredderna utan att ens behöva inskränka på kraven på biltrafikens framkomlighet enligt dimensioneringskraven i vägars och gators utformning (VGU) eftersom de oftast är för breda redan i en svensk kontext (Trafikverket, 2021; Tengheden, 2017). Vägar och gator utgör ju dessutom en väsentlig andel av det allmänt tillgängliga utrymmet i våra städer, så det borde vara angeläget att försöka göra gaturummen så användbara som möjligt för fler befolkningsgrupper än bilister; även den stora gruppen människor som av olika anledningar inte vill eller har möjlighet att använda sig av bil. Gaturummen kan även användas för mer grönstruktur och dagvattenmagasinering (Sheller, 2017; Tengheden, 2017).

Utgångspunkten för min vandring längs med denna sträcka har varit frågan om hur människor skulle kunna ges en bättre möjlighet att röra sig längs med olika delsträckor till fots och samtidigt kunna använda gaturummet för rekreation. Fokus ligger främst på Sallerupsvägen och inte banvallen mellan Malmö och Staffanstorp. Kopplingar vid gatukorsningar diskuteras mest i form av visuell ledning baserat på siktlinjer och logisk rörelseriktning, medan beskrivningarna av gaturummen i övrigt också omfattar rumsliga hierarkier; vilka som har företräde till stadsrummet och vad det används till. Detta kan inbegripa exempelvis transportkorridor för motortrafik, rofylld vistelse och socialt umgänge.

Kungsgatan – Sallerupsvägen – banvallen. Digital karta baserad på LMA (2021d).

Kungsgatan

Kungsgatan utgörs av en grön boulevard som sträcker sig nästan 1,3 kilometer från de mest centrala delarna av Malmö till Värnhemstorget i nordvästlig riktning. Gående i mitten, med lindarnas kronor som tak, cyklister i marginalen, stora myndighetsbyggnader på vänster sida, liksom något enstaka grönområde och sedan lägenheter. Pampiga och lite äldre hus bildar en vacker fond på höger sida av stråket. Trädkronorna bidrar med ett ljus- och skuggspel som lite påminner om en discolampa en solig sommardag. Motortrafiken är förpassad till utrymmet bortanför cykelbanorna, med några enstaka tvärgående genombrott längs grönstråket. Bilisterna får dock underordna sig cyklisterna och de gående. Ungefär mitt i stråket ligger S:t Pauli kyrka på en relativt öppen plats, som ett soligt avbrott i den annars så skuggiga vandringen. Stråket som helhet känns närmast som en avlång grön lunga i staden. Det blir lite lättare att andas och stressen rinner av. Bofasta av olika kulturell bakgrund och turister samsas om utrymmet. Flera språk slår emot mig under promenaden. Några har turistkartor, medan andra är mer hemtama. Stråket kan användas som mötesplats, viloplats och lekplats. Kopplingen från den ena änden till den andra är fullständigt självklar, eftersom det rör sig om ett medvetet gestaltat och sammanhängande stråk. Ingen kan tveka om vilken riktning som föreslås även om kyrkan i mitten av stråket behöver rundas. Kungsgatan kan därför fungera som lite av en idealbild av ett välfungerande stadsstråk, gentemot vilken andra, anknytande och potentiella stråk kan bedömas. Utrymme saknas oftast för att kunna åstadkomma något som ens liknar Kungsgatan inom ramen för befintliga, täta stadsstrukturer, men genom en klok gestaltning, som tar upp vissa delar av Kungsgatans formspråk och logik gällande färdriktning, rörelse och skydd, så kan kopplingar och stråk tydliggöras och sammanlänkas.

Värnhemstorget

I andra änden av Kungsgatan väntar det helt riktningslösa Värnhemstorget. Den som inte känner till platsen sedan tidigare stannar förmodligen upp, tar upp en karta och funderar över vilken riktning färden ska fortsätta i. Varken cyklister eller gående hänvisas till några tydliga rutter. Den logiska kopplingen vidare till nästa gaturum saknas, oavsett vilken riktning eller vilket mål som står i fokus. Här finns inga effektiva siktlinjer, utan det handlar om en ganska rörig stadsbild. Den som tar sig förbi en större, plattbelagd yta i samma riktning som Kungsgatan anvisade kan ana en möjlig, förlängd riktningsgivare österut i form av en rad av träd som planterats längs med busstationen. Men varför bara en rad träd, och varför inte träd som bildar ett krontak att vandra under som längs med Kungsgatan? Utrymme saknas inte, utan här handlar det helt enkelt om att det, för att kunna få tydligare stråk och kopplingar, skulle behövas en alternativ gestaltning av torget med tydliga siktlinjer och riktlinjer (Lynch, 1964; Gehl 1971). Det är dock kostsamt att omgestalta ett torg, liksom det kan finnas många olika idéer kring den mest lämpliga gestaltningen. Vad var det då som gjorde att torget fick just denna utformning, som mot bakgrund av de glasögon jag för tillfället har på mig verkar så trevande, osäker och riktningslös? En gissning är att stråk och kopplingar inte alls stod i fokus för omgestaltningen, utan att torget sågs som ett objekt i sig, liksom att själva uppdraget från staden till konsulten var avgränsat till just torget. Givetvis hade lösningen sett annorlunda ut om uppdraget utformats som en vidareutveckling av befintliga stråk, med Värnhemstorget som nav. All gestaltning av enskilda stadsrum bör i och för sig ta hänsyn till sin omgivning på något sätt. Här verkar dock omgivningen och omgivningens behov av mer än en busshållplats ha negligerats. Jag funderar på om det kanske ändå skulle vara möjligt att med hjälp av några mindre grepp att åtminstone förstärka kopplingen vidare mot Sallerupsvägen såväl österut som västerut?

Sallerupsvägen – etapp ett

På andra sidan en ganska kaotisk trafikplats väntar första avsnittet av Sallerupsvägen. Biltrafiken har företräde och trafiken utgör den främsta riktningsgivaren. Fotgängare får finna sig i att hålla till på trottoarerna i marginalerna och vandra längs en oskyddad och bullrig stadsgata, vilket gör att åtminstone jag funderar på att hellre svänga in på någon av de mer lockande tvär- och sidogatorna. Några enstaka, förskrämda småträd står som tjocka utropstecken på den ena sidan av gatan och förmår inte bidra till annat än ett tillfälligt skydd för flanören. Den södra delen av gaturummet upptas av en form av modernistisk ”arkad” med plattbelagda ytor för gående, en asfalterad cykelväg och en gräsyta med cykelställ. Inget i detta stadsrum inbjuder till vila eller umgänge. Den tänkta framsidan har blivit baksida genom den historiska utvecklingen mot ett allt mer bilberoende samhälle.

Det här är den mest trånga sektionen längs min vandring, men ändå förmår inte stadsrummet att skapa något stadsliv. Bilarna dominerar helt enkelt för mycket. Det skulle vara intressant att pröva någon form av tillfällig intervention, som att helt stänga av för biltrafik under ett par söndagar på sommaren och se hur invånarna då skulle kunna ta gaturummet i anspråk för olika aktiviteter, planerade som oplanerade, och vilka lärdomar detta kan ge inför framtida stadsförnyelseprojekt (Radywyl & Biggs, 2013). Genom att sänka den högsta tillåtna hastigheten för motortrafiken och göra gatan lite smalare, så finns här också utrymme för att anlägga en enkel- respektive dubbelsidig allé där gatubredden är som smalast respektive bredast. En sådan allé skulle kunna utgöra en logisk koppling mellan Kungsgatan, Värnhemstorget och nästa etapp av Sallerupsvägen, vilket i kombination med ett mjukare underlag än de befintliga stenplattorna också skulle kunna resultera i ett mycket attraktivt stadsrum att vistas i, trots biltrafiken.

Sallerupsvägen – etapp två

Vid de gamla skolbyggnaderna blir det lummigare. Gående med ett bestämt mål i sikte kan fortsätta längs med trottoaren, medan flanören på tillfälligt besök nog hellre väljer att ta en liten runda in i grönområdet alldeles bredvid, som också inbjuder till vila och umgänge på ett helt annat sätt än gatan och trottoaren. En mittrefug med gräs, träd och buskar ligger som ett mini-grönstråk mitt i gatan, till glädje mest för bilisterna. På andra sidan, den norra, ligger det vackra 30-talshus, med stora, lummiga och väldigt vackra innergårdar. Den som känner till denna lilla pärla kan välja att vandra längs med det undanskymda stråket på andra sidan 30-talshusen i stället för längs med den bullriga Sallerupsvägen. Mellan de stora, tvärställda huskropparna ligger mindre byggnader ut mot Sallerupsvägen, tänkta att användas för olika verksamheter. Men det är ett rörigt område, där egentligen bara bilvägen känns som en planerad del av gaturummet.

De stora huskropparnas riktning, liksom grönområdena på båda sidor om vägen, antyder en möjlig rörelse på tvärs mot Sallerupsvägen, om inte biltrafiken och mittrefugen utgjorde en barriär. Mittrefuger fungerar som trafikseparering för att minska risken för allvarliga frontalkrockar vid lite högre hastigheter, men de kan också ge också en barriärkänsla på ett helt annat sätt än vad en öppen stadsgata gör. Gaturummet hade därför kanske kunnat ge en annan upplevelse genom att i stället uppmuntra rörelser i båda riktningarna; både längs med ”stråket” och tvärs mot det, för att länka samman bostadsområden, skolgårdar och andra grönområden med huvudstråket. Kopplingar handlar inte bara om fysiska kopplingar längs med ett linjärt stråk, utan också om möten med andra stråk, siktlinjer och människor. Här finns tillräckligt med utrymme för att jobba mer medvetet med gaturummet för att exempelvis skapa tydliga kopplingar mellan stråk i flera riktningar samtidigt som en tydlig hierarki mellan huvud- och sidostråk kan upprätthållas.

Sallerupsvägen – etapp tre

Ytterligare ett kvarter bort, strax innan den planskilda korsningen med järnvägen, hamnar jag i ett asfalterat ingenmansland. Värmen kanske gör sitt till för att ingen ska vilja gå just här och just nu, men ändå – det känns väldigt utsatt och jag längtar tillbaka till den förra etappen. Även om det finns trottoarer och cykelvägar längs med Sallerupsvägen och vägen i sig själv är en tydlig riktningsgivare, så känns det som att kopplingen vidare från tidigare delsträckor saknas helt för den som rör sig till fots. Det känns närmast tvunget att gå in på någon av sidogatorna för att undkomma denna värme, denna tristess och dessa bilar...

Avstånden mellan husen är enorma. Från de tvärställda höghusen på ena sidan vägen till de något lägre husen som löper parallellt med Sallerupsvägen på andra sidan finns: trottoar, bred lokalgata med parkering både längs med vägen och i form av parkeringsfickor på de olika sidorna av vägen, häck, trottoar inklusive bred cykelbana, fyrfilig väg med mittrefug (smal gräsyta och träd), gatuparkering utanför lägenheterna som ligger parallellt med vägen och så slutligen ännu en trottoar. Området på den södra sidan av Sallerupsvägen måste utgöra ett paradexempel från tiden då staden byggdes enligt SCAFT (Koglin, 2015), då det byggdes efter bilens behov i första hand, men också med en tydlig separering mellan boende, gårdsmiljöer och bilar. Gatan utgjorde då inte längre ett stadsrum utan övergick helt till att bli en transportkorridor. I detta fall rör det sig också om en mycket generöst tilltagen korridor for motortrafik. Nu ser stadsplaneringsidealen annorlunda ut, men det är kanske förståeligt att så lite görs för att förbättra dessa stadsmiljöer. Det räcker helt enkelt inte med att lappa och laga, utan det behövs mer rejäla omtag. Om ett sådant omtag görs, så finns det dock tillräckligt med plats för en hel liten stad inklusive förbättrad grönstruktur.

Det är alltså uppenbart att det går att uppnå stora förbättringar gällande att stödja andra mobilitetslösningar än bilism längs denna etapp, samtidigt som tillgången till kvalitativ

grönstruktur kan öka och stads- och gaturummen kan bli sociala mötesplatser. Så kallade ”naturbaserade lösningar”, med syftet att lindra negativa effekter av klimatförändringar, kunde ge ytterligare mervärden i denna miljö (Lafortezza, Chen, Konijnendijk van den Bosch & Randrup, 2018). Det finns dock en viss risk för gentrifiering vid omfattande stadsomvandlingsprocesser och grönifieringsprocesser (Gulsrud & Steiner, 2019), när stadsdelar och omgivande bostadsområden blir mer attraktiva genom upprustning, priserna stiger och de befintliga invånarna inte får råd att bo kvar. Kanske finns det en inneboende motsättning i att försöka uppnå ”social rättivsa”, ”mobilitets-rättvisa” och ”ekologisk rättvisa” på samma gång? Kanske måste något offras för att helheten ska kunna bli så bra som möjligt?

Koppling mellan väg och banvall via befintlig järnväg

Den närmast efterföljande delsträckan utgör den kanske mest intressanta, där vägen leds under järnvägen som innan citytunnelbygget utgjorde huvudspåret för att ta sig från säckstationen vid Malmö C och vidare till Danmark eller till Ystad. Idag trafikeras denna sträcka av lokaltåg och godståg. Det rör sig i dagsläget om en planskild korsning, utan någon som helst koppling mellan de båda trafikslagen, vilket ter sig fullkomligt logiskt. Tåg och bilar fungerar dåligt tillsammans. Med gång- och cykeltrafiken och kopplingar mellan olika stråk i fokus utgör detta en utmanande etapp, där riktigt spännande lösningar finns inom räckhåll.

Strax öster om järnvägen, längs med det avsnitt som sträcker sig norrut från Sallerupsvägen sett, finns en smal kil av grönska inklämd mellan spår och verksamhetsområde, som i sin tur kopplar till den nedlagda järnvägen och kvarlämnade banvallen som sträcker sig ända till Staffanstorp. Ett tänkt stråk från Kungsgatan, över Värnhemstorget och vidare längs den södra sidan av Sallerupsvägen skulle kunna fortsätta under järnvägen och sedan via en omgestaltad och flackare slänt upp mot livsmedelsbutiken på andra sidan järnvägen nå ända upp till järnvägen. Sedan saknas bara en gång- och cykelbro över vägen på öster sida om järnvägsspåret och kopplingen mellan Malmö och Staffanstorp är klar. Lite som en mikro-version av *the High Line* i New York, fast längs med befintligt spår snarare än i stället för ett tidigare spår.

Fotografi: Anders Larsson

Kvarlämnad banvall eller grönstråk?

När jag kommer ut på den gamla banvallen som leder ut från Malmö och över landsbygden på sin väg mot Staffanstorp, så blir det uppenbart vilken fantastisk men bortglömd resurs detta är. Bara genom att öppna upp denna banvall på ett tydligare sätt för allmänheten, så vore mycket vunnet gällande Malmös grönstruktur. Tänker lite på den gamla banvallen mellan Malmö och Torups bokskog som gjordes om till en så fin gång- och cykelväg.

Det är första gången sedan jag lämnade Kungsgatan som jag känner samma känsla av lugn, som om banvallen utgör andra sidan av en borttappad koppling – och ändå kunde Kungsgatan och banvallen inte skilja sig mer åt än vad de gör. Den ena utgör en medvetet gestaltad paradgata och ett mycket uppskattat grönstråk i de centrala delarna av staden. Den andra utgör en övergiven banvall med slumpmässigt uppvuxen slyvegetation i anslutning till ett verksamhetsområde i Malmös ytterkant. Jag antar att det betyder att en stor variation gällande stråkens utformning vore möjlig utan att förlora känslan av att röra sig genom ett kontinuerligt grönstråk med tydliga kopplingar mellan olika former av stadsrum, bara det finns en tydlig logik och platsanknytning?

Referenser

Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy, 15* (2008) 73-80.

Forman, R.T.T. & Godron, M. (1991). *Landscape Ecology*. Wiley.

Gehl, J. (1971). *Livet mellem husene*. Arkitektens Forlag, Copenhagen.

Gulsrud, N. & Steiner, H. (2019) When urban greening becomes an accumulation strategy: Exploring the ecological, social and economic calculus of the High Line, *Journal of Landscape Architecture, 14*:3, 82-87.

Koglin, T. (2015). Vélomobility and the politics of transport planning. *GeoJournal 80,* 569–586 (2015).

Koglin, T., Vogel, N. Perander S., Larsson, A. & Marcheschi, E. (2019). Implementering av bilfria distrikt – en dokumentstudie från ett internationellt, nationellt, regionalt och lokalt perspektiv. *K2 Working Papers 2019:8*. Implementering av bilfria distrikt | K2 (k2centrum.se).

Larsson A., Peterson A., Bjärnborg E., Haaland C., Gyllin M. (2011) Regional Landscape Strategies and Public Participation: Towards Implementing the European Landscape Convention in Sweden. In: Jones M., Stenseke M. (eds) *The European Landscape Convention. Landscape Series, vol 13*. Springer, Dordrecht.

Lynch, K. (1964). *The image of the city,* MIT Press.

Qviström, M., Fridell, L. & Kärrholm, M. (2020). Differentiating the time-geography of recreational running, Mobilities, 15:4, 575-587.

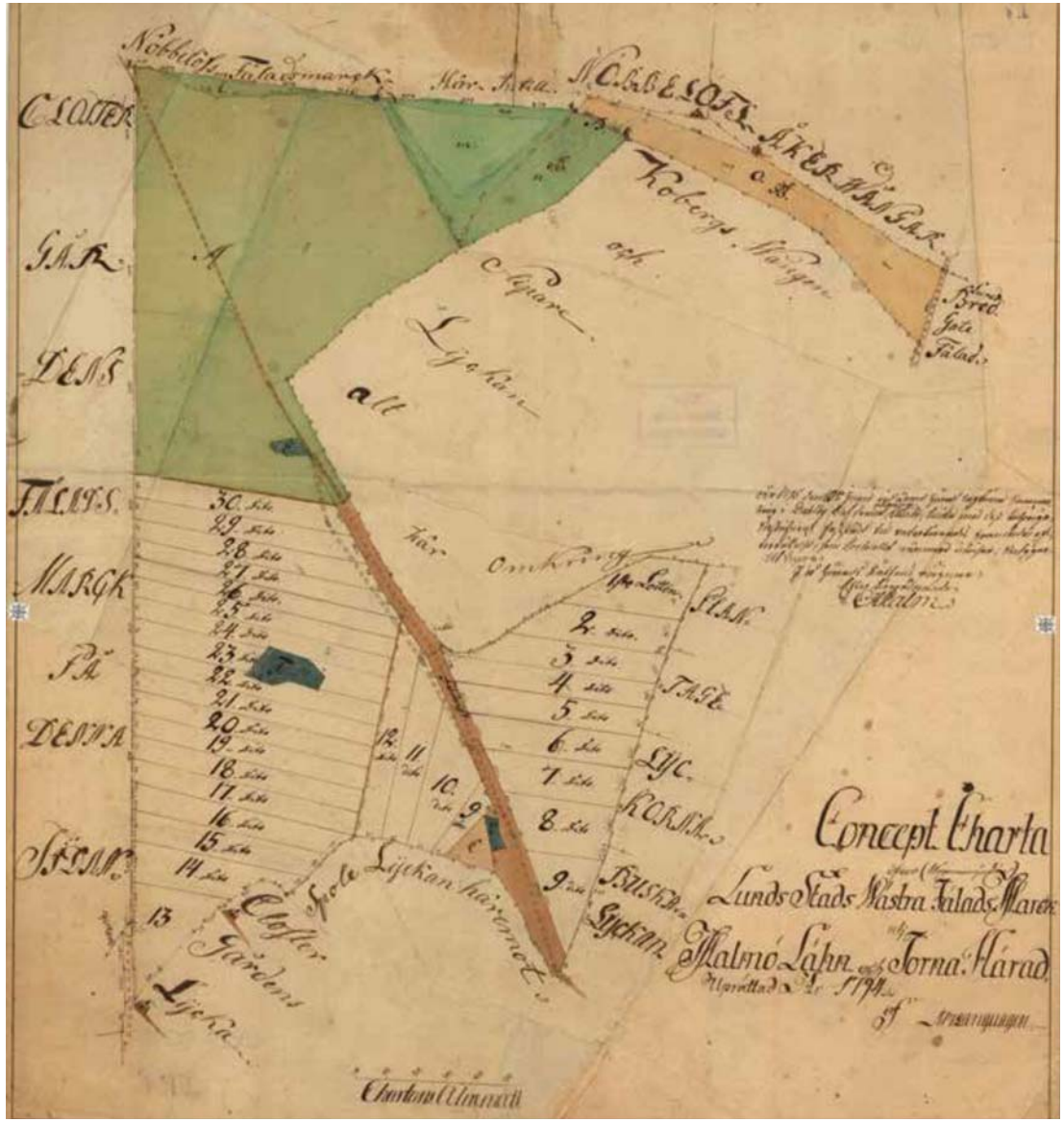
Radywyl N. & Biggs C. (2013). Reclaiming the commons for urban transformation, *Journal of Cleaner Production*, Volume 50, 2013, Pages 159-170.

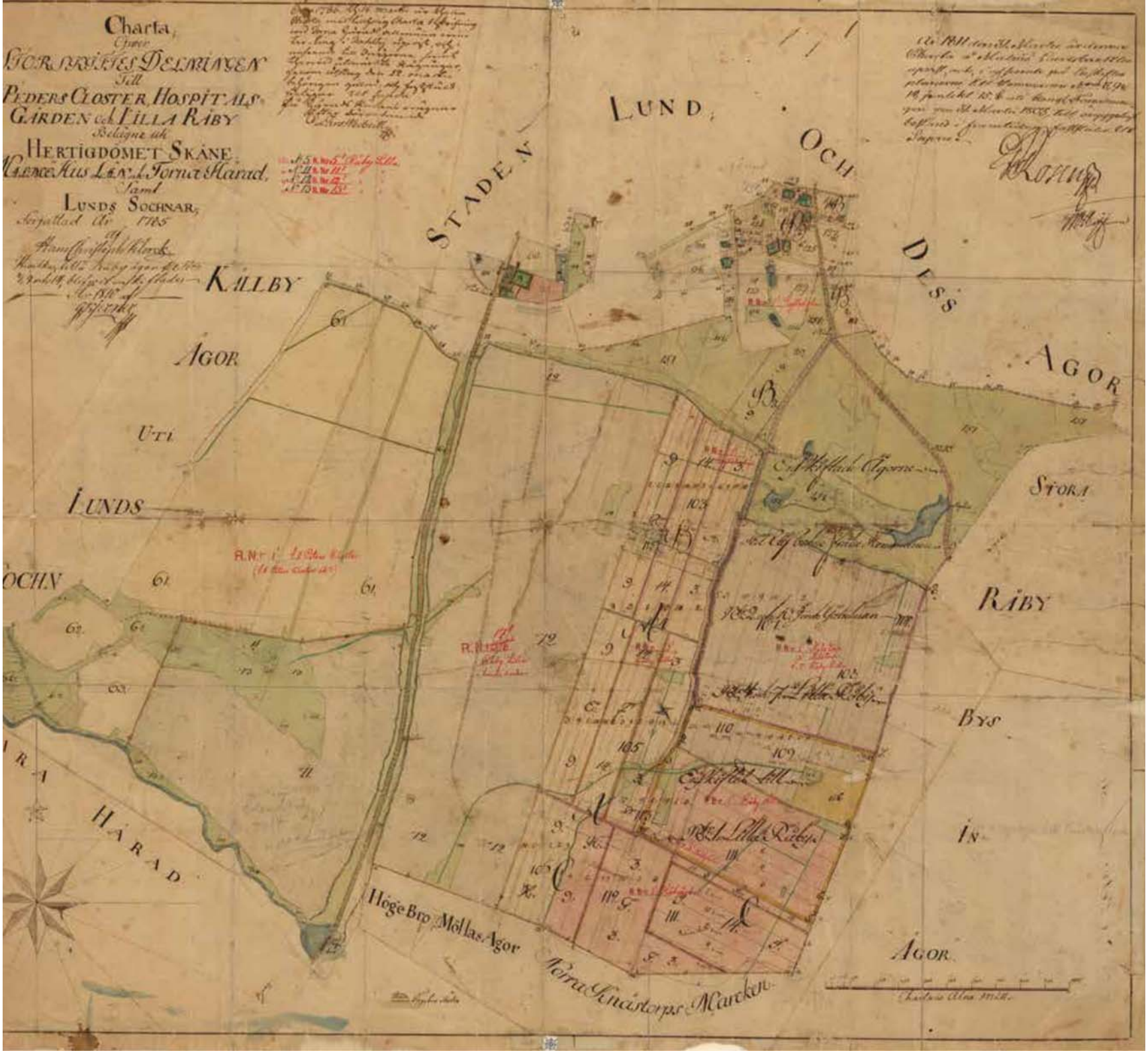
Lafortezza R., Chen, J., Konijnendijk van den Bosch, C., Randrup, T.B. (2018). Nature-based solutions for resilient landscapes and cities, *Environmental Research*, Volume 165, 2018, Pages 431-441.

Sheller M. (2017). From spatial turn to mobilities turn. *Current Sociology.* 2017;65(4):623-639.

Tengheden, N. (2017). Nya vägar för vatten. Sänkta hastigheter ger plats för vatten. *Examensarbete, avancerad nivå, A2E*, Alnarp: SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning.

Trafikverket (2021). Vägars och gator utformning (Krav). Publikation 2021:00.


Concept Charta
Lunds Stads Mästra Falads Mare
Malmö Län
Torna Härad
Upmätad År 1794
Kloster Gårdens
Lijeka
Sjöbo
Lijckan härvnot
Kobergs Margen
Gate
Falad
Klosterskärsmarken
Nöbbelöf
Falad
Mör
Kärr
Closter
Gårdens
Lijeka
Charta Ulmarcti


Charta,
Öfver
Ägorskiftes Delningen
Till
Peders Closter, Hospitals
Gården uti Lilla Raby
Belägne uti
Hertigdömet Skåne,
Wenge Hus Län, i Torna Härad,
Samt
Lunds Sochnar,
Upprättad År 1785
af
Hans Christoph Klerck
Staden
Lund
Och
Dess
Agor
Källby
Agor
Uti
Lunds
Och
Stora
Raby
Bys
In
Agor
Härad
Hege Bro
Möllas Agor
Torna Linderups Marken

Om långsamma vägar

Martin Grander & Peter Parker

Betydelsen av långsamma vägar

Långsamma vägar (slow roads) är ett planeringsbegrepp med ursprung i Belgien. Med långsamma vägar avses platser och stråk för fotgängare, samt vägar som är bilfria eller med mycket begränsad biltrafik där fotgängare kan röra sig. Det kan handla om stråk som finns inne i en tätort eller stråk som leder in och ut från tätorten. Tanken bakom långsamma vägar är att bilar och fotgängare egentligen inte samsas särskilt bra. De fysiska risker som bilar utgör för fotgängare är betydande och därmed begränsas uppmärksamheten bland de gående till att fokusera på trafik. Utöver de omedelbara fysiska riskerna tillkommer ljudstörningar och luftföroreningar från bilar som gör att upplevelse och handlingsutrymme blir ganska begränsat för fotgängare längs med trafikerade gator.

Att identifiera och kartlägga långsamma vägar är således ett sätt att visualisera staden från ett fotgängarperspektiv och i synnerhet de ytor och kopplingar som möjliggör ett mer lekfullt, interaktivt och utforskande förhållningssätt till att röra sig i staden. Ett sådant nätverk av långsamma vägar är värdefullt för att ge möjlighet för människor att utforska staden, upptäcka natur och mötas. Vi har påbörjat en kartläggning av långsamma vägar i Malmö, vilket skapat möjligheter för oss att upptäcka platser och förbindelser på ett nytt sätt. Förhoppningsvis kan en mera fullständig karta över långsamma vägar ge upphov till bredare diskussioner om hur olika komponenter i nätverket kan förbindas till varandra, vilka kvaliteter som ingår i olika komponenter samt i vilka delar av staden långsamma vägar finns och bör utvecklas.

Långsamma vägar och dess komponenter
Det finns en lång tradition av att kartlägga offentligt tillgängliga platser. Redan i 1700-talets Rom gjorde Giambattista Nolli en fantastisk karta som fortsätter att inspirera arbeten än idag (Ji & Ding, 2021). En viktig aspekt av Nollis karta är att den visar tillgängliga platser både inuti offentliga byggnader och i stadsrummet mellan byggnader. Staden framträder då väsentligt annorlunda än när vi exempelvis utgår från fastigheter och vägar. Arbetet med att kartlägga långsamma vägar inspireras av Nolli genom att vi kartlägger tillgängliga offentliga platser i dagens stadsmiljöer med den väsentliga förändringen att biltrafik idag ses som en betydande barriär som begränsar och hindrar tillgång till offentliga platser.

Vår kartläggning i Malmö börjar med att identifiera komponenter, det vill säga olika typer av platser som kan ingå i ett nätverk av långsamma vägar, vilket i sin tur grundar sig på tidigare analyser (Zuljevic et al. 2018; Saavedra 2021). Vissa komponenter känns självklara: parker och torg medför nästan alltid möjligheter att utforska till fots och mötas. Andra komponenter är kanske inte lika självklara och befintliga kartdata är ofta inte tillräckligt precisa för att fånga de aspekter som är viktiga från ett perspektiv av långsamma vägar.

Vi har identifierat följande fyra grupper av komponenter som är viktiga i kartläggning av långsamma vägar. Vissa komponenter har en direkt motsvarighet i stadsplanering, andra har det inte. För många av komponenterna finns tillgängliga data, för andra inte.

Offentliga platser utan biltrafik: parker, torg, gågator, tågstationer, vägar med begränsad biltrafik och låga hastigheter, kyrkogårdar samt cykelvägar separerade från biltrafik.

Kvartersmark som medger allmän tillgänglighet: skolgårdar, sjukhusområden, passager genom bostads- eller verksamhetsområden utan biltrafik samt mark i anslutning till vattendrag som har strandskydd.

Underutnyttjad privat eller offentlig mark: obrukad statligt ägd mark, som exempelvis nedlagda järnvägar och angränsande områden samt obebyggd kvartersmark.

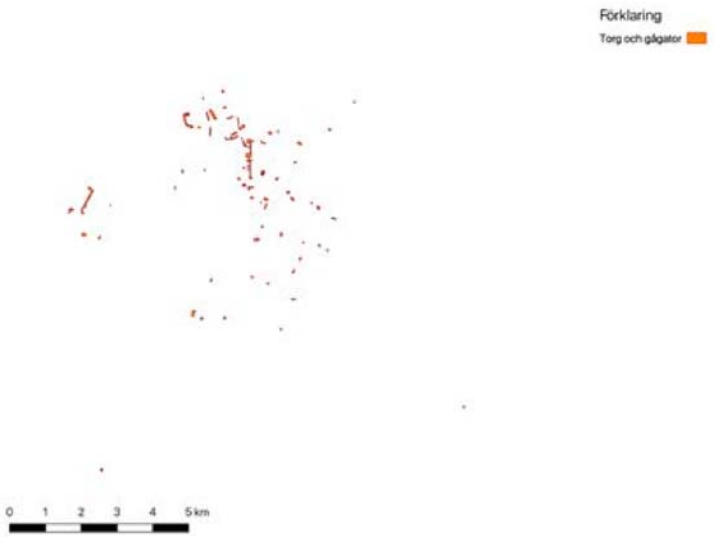
Allemansrättslig mark.

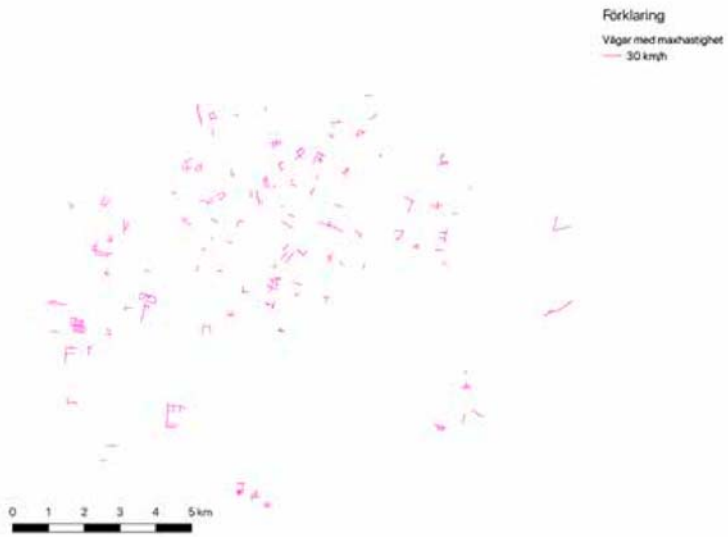
Nätverket av långsamma vägar i Malmö

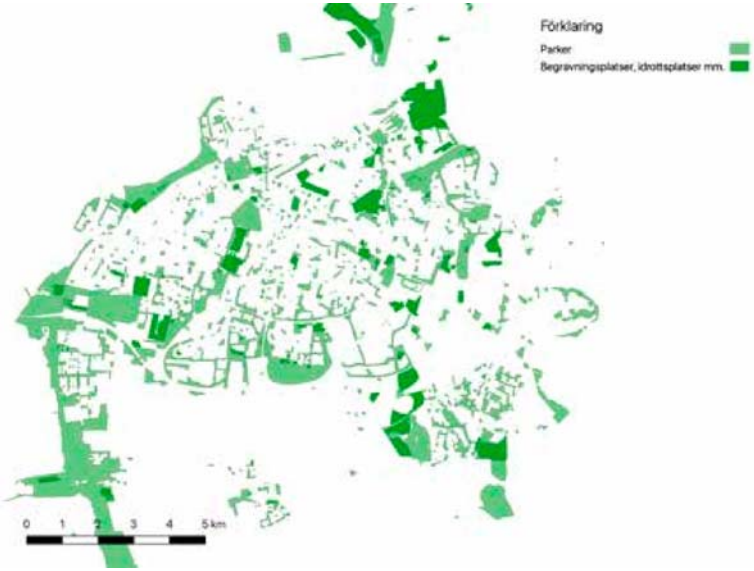
Genom kartdata som erhållits i samarbete med Malmö stad och med Sveriges Lantbruksuniversitet har vi kunnat isolera några av de komponenter som bör beaktas vad gäller långsamma vägar. Därefter har vi satt samman komponenterna till ett sammanhållet nätverk. I kartorna på följande sidor illustrerar vi de komponenter som ingår i den första inventeringen: torg och gågator, parker och grönområden, andra gröna ytor lämpade för gång, såsom begravningsplatser, koloniområden och golfbanor. Vägar med hastighetsbegränsning 30 km/h eller lägre har också isolerats då dessa i vissa fall möjliggör ett samspel mellan fotgängare och bilister. En annan komponent är järnvägar. I de flesta fall är järnvägar otillgängliga områden som inte är lämpliga för gående. Men i vissa fall utgör järnvägsvallarna promenadstråk som kan leda oss mellan olika delar av staden eller mellan olika orter. Inte minst gäller detta nedlagda järnvägsspår, som ofta utgör populära promenadstråk. Slutligen har separata cykelvägar kartlagts. Ofta är sådana anlagda tillsammans med en separat eller delad gångbana, varför dessa kan vara intressanta att illustrera. Däremot är det inte självklart att cykelbanor alltid är del av ett nätverk av långsamma vägar. Ofta är cykelvägar och gångbanor vid vägar konstruerade ur ett utpräglat transportperspektiv vilket medför potentiella konfliktytor, och är därmed en tveksam del av långsamma vägar. Samtidigt kan cykelvägar ibland synliggöra passager genom bostadsområden och kopplingar ut från tättbebyggda områden, inte minst då de ofta är sammansatta med ett gångstråk.

Sammantaget kan befintliga data kan ge en grov bild av nätverket över långsamma vägar som det ser ut idag. Eftersom det saknas data för några av de komponenter vi har identifierat kommer en sammanslagen karta sannolikt att missa en del intressanta kopplingar, till exempel en betydande del av offentlig kvartersmark, passager genom kvartersmark och andra markkategorier. Vidare kan vägar där trafiken är begränsad av olika skäl inte alltid fångas i data. Men, genom att sätta samman existerande komponenter baserade på tillgängliga data till en gemensam karta kan vi emellertid få en första bild av nätverket över långsamma vägar i Malmö.

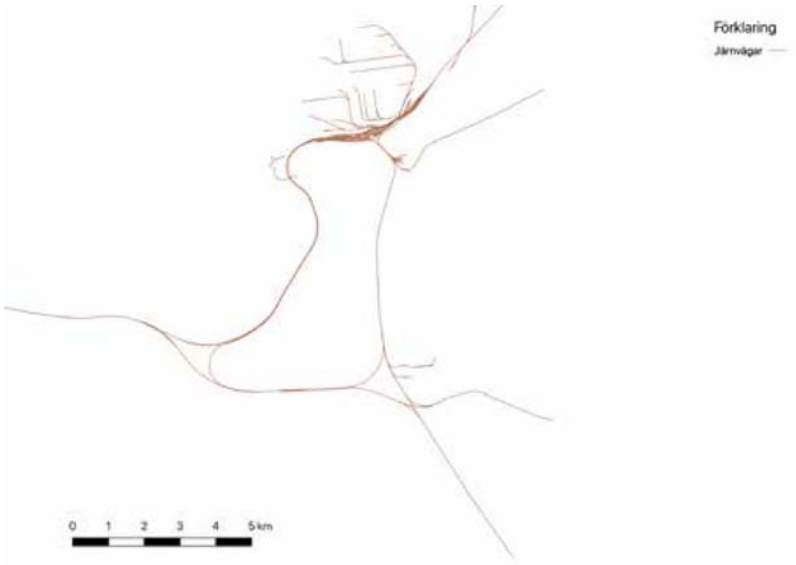
Vad säger då dessa kartor om nätverket av långsamma vägar i Malmö?

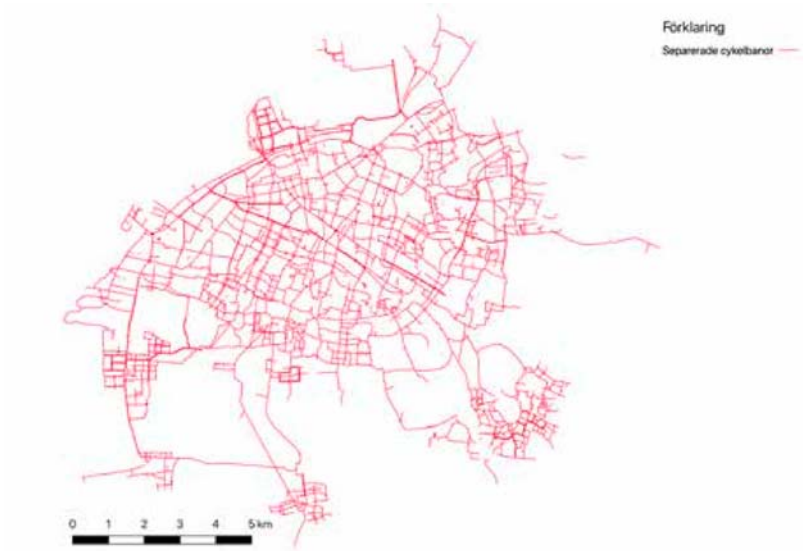

Förklaring
Torg och gågator
0 1 2 3 4 5km


Förklaring
Vägar med maxhastighet
30 km/h
0 1 2 3 4 5km


Förklaring
Parker
Begravningsplatser, idrottsplatser mm.
0 1 2 3 4 5km

Förklaring
Begravningsplatser, koloniområden mm.
0 1 2 3 4 5km


Förklaring
Järnvägar
0 1 2 3 4 5 km


Förklaring
Separerade cykelbanor
0 1 2 3 4 5 km

Vi tittar närmare på två aspekter, nämligen i vilken utsträckning de olika komponenterna bildar ett sammanhängande nätverk och hur detta nätverk är fördelat i olika delar av staden. Det blir på så sätt också möjligt att undersöka möjliga utvecklingar av nätverket.

Fragmentering
Vi ser att nätverket av långsamma vägar i Malmö präglas av en betydande fragmentering. De olika komponenterna tycks inte förbundna med varandra överlag vilket innebär att även om det finns bra platser för att utforska och umgås på till fots så finns det väsentliga transportsträckor mellan dessa platser. Trots att fotgängarperspektivet allmänt erkänns som viktigt i stadsutveckling visar vår karta att perspektivet endast kommer till uttryck på specifika platser utan inbördes ordning eller koppling. På så sätt saknas den grundläggande tanken med långsamma vägar – att nätverket ska erbjuda möjligheter att utforska och mötas genom olika kopplingar.

Cykelvägarna kan kanske peka på möjligheter att integrera olika komponenter i nätverket, detta får dock undersökas på varje enskild plats. Finns det rimliga förutsättningar att utveckla kopplingar med cykelbanorna som inspiration? Cykelvägarna är också användbara för att belysa möjliga långsamma vägar ut från staden. I detta avseende framstår nätverket även med cykelvägar som ganska begränsat utifrån nuvarande data. Det tycks finnas få naturliga kopplingar för stadens invånare att komma ut och njuta av landskapet utanför staden. En ganska stor brist som skulle kunna avhjälpas med ganska enkla medel.

Fördelning
I utveckling av ett nätverk av långsamma vägar är det viktigt att tänka på att människor oftast går när de har möjlighet, snarare än att de planerar att gå. Därför måste långsamma vägar finnas i alla delar av staden. Det är också viktigt att de binds ihop och inte bidrar till att bilda enklaver utan helst låter personer utforska olika delar av sin stad. I ett välfungerande nätverk ska vi kunna utforska stadens kvaliteter och få en uppfattning om dess olika delar. Ett välfungerande nätverk av långsamma vägar ska bidra till vår känsla av att delta i staden som helhet.

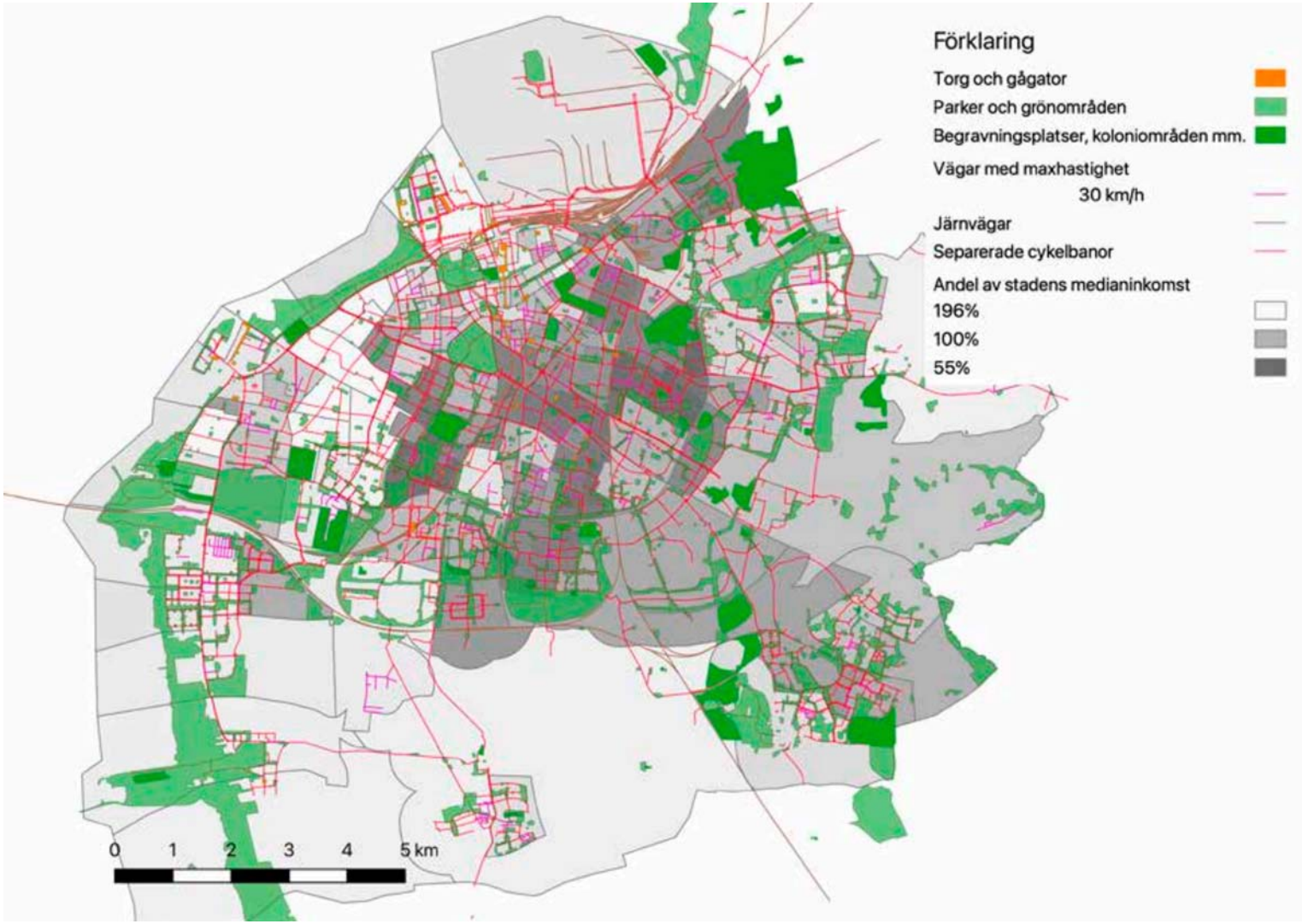
Nätverket av långsamma vägar i Malmö visar en ganska ojämn fördelning när vi ser till förekomsten av olika komponenter och deras utbredning i olika delar av staden. Ett sätt att synliggöra detta är att lägga nätverket av långsamma vägar på en bakgrundskarta av socio-ekonomiska skillnader i staden. Kartan till höger visar skillnaderna i disponibel inkomst mellan olika demografiska statistikområden (så kallade DeSO områden), där ljusgrå områden har en medianinkomst som är i nivå med Malmös medianinkomst som helhet, vita områden är mer välmående och mörka områden har en lägre inkomst än medianen i Malmö. Kartorna visar, utan närmare kvantitativ analys, att det finns betydligt färre och mindre grönytor och parker i socioekonomiskt utsatta områden. Torg och gågator är också koncentrerade till socioekonomiskt starka områden. Cykelbanorna är däremot väl fördelade i stadens olika socioekonomiska områden och ser också ut att knyta samman olika områden. Möjligtvis kan därför befintliga cykelvägar ge ledtrådar till hur ett nätverk av långsamma vägar skulle kunna utvecklas.

Det viktigaste avseende fördelning är att det kan skapas kopplingar som ökar tillgängligheten till staden och till omlandet. Även om Malmö kan framstå som en segregerad stad (Salonen, Grander & Rasmusson, 2019), så är de geografiska avstånden oftast små. Därmed framstår kopplingar mellan olika områden som en central strategi för att jämka och läka samman staden.

Uppslag till nya kopplingar och utveckling av långsamma vägar

Ett syfte med att lyfta fram långsamma vägar är att skapa möjligheter att se nya kopplingar och sätt som staden kan utvecklas. De förslag som synliggörs nedan är tänkta att visa denna potential och att inspirera till vidare utveckling.

Kungsgatan till Beijers park och vidare till Staffanstorp
En möjlighet att utveckla nätverket som man kan skymta i materialet är ett möjligt stråk som leder från Kungsgatan, via Värnhemstorget och vidare ut längs den obrukade järnvägen via Beijers park till Staffanstorp. En sådan långsam väg skulle kunna skapa stora värden för gående både inom staden och ut ur staden. Det finns flera alternativa sträckningar för att koppla ihop befintliga komponenter. En skulle vara från Kungsgatan via Värnhem, Östervärn, Ellstorpsparken och vi-



Nätverket av långsamma vägar i Malmö inklusive cykelbanor. Grundkartan visar skillnader i disponibel inkomst.

dare till järnvägsområdet, Beijers park och vidare (se kartan överst, till höger). Alternativt kan man tänka sig att passagen genom Ellstorp eller en omarbetning av den första delen av Sallerupsvägen.

Ekostråket med förgrening till Lindängelund
I Malmö stads tidigare arbete om grönstråk fanns begreppet ekostråket. Ekostråket avsåg en koppling mellan grönområden som sträcker sig från Ribersborg via Pildammsparken och Stadionområdet, Holma och Bunkeflo och ut till havet (Malmö stad, 2016). Stråket framgår även i nuvarande kartunderlag till översiktsplan (Malmö stad, 2018). Det är en fantastisk kedja med grönområden. Man kan även ana en tanke i översiktsplanen om att förbinda Lindängelund genom en förgrening. En sådan förgrening skulle höja inte bara ekologiska värden men också skapa bättre förutsätter för rekreation och binda ihop olika socio-ekonomiskt åtskilda områden. Det går dessutom lätt att koppla samman Ekostråket med promenadstråket Kungsgatan-Värnhem och vidare ut från Malmö i nordostlig riktning (se kartan i mitten, till höger) och därmed anknyta till det tidigare förslaget.

Kungsgatan via St Pauli och Östra kyrkogårdarna till Bulltofta
En ytterligare möjlighet på övergripande nivå som kommer ur arbetet med långsamma vägar så här långt skulle vara att förbinda St. Pauli kyrkogård med Östra kyrkogården och vidare ut till Bulltofta rekreationsområde (se kartan nederst, till höger). Bulltofta rekreationsområde är ett mycket fint grönområde som är ganska isolerat i Malmö. En länk med långsamma vägar dit ut skulle dessutom anknyta till Skåneleden och kunna leda vidare antingen mot Lomma eller Torup. Ett sådant stråk skulle inte bara knyta ihop värdefulla grönområden men också göra dem tillgängliga för olika personer i staden på ett helt nytt sätt.

Vidare utforskning av långsamma vägar

Detta embryo till kartor över långsamma vägar har förhoppningsvis synliggjort staden ur ett annat perspektiv: ett som företrädesvis tar fasta på platser och förbindelser som möjliggör att människor kan vila, mötas, leka, umgås, uppleva staden och landskapet. Vi vet nog alla var sådana platser och rutter finns, men de syns inte på vanliga kartor och tycks inte ingå i planeringen på ett bra sätt trots att fotgängarperspektivet är allmänt erkänt som viktigt.

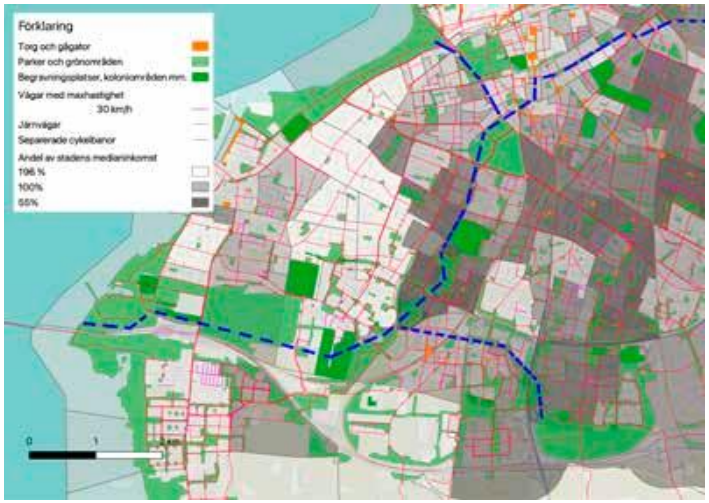
Det finns ganska mycket som går att visa av nätverket utifrån befintlig kommunala data och som synliggör möjligheter till utveckling. Den här första kartläggningen i Malmö har också uppenbarat, för de som känner miljöerna, att det saknas en hel del. Som tidigare nämnts saknas det kartmaterial kring en hel del komponenter. Det saknas också precision kring vissa av komponenterna. När det gäller platser med begränsad biltrafik så finns säkert mycket mer att göra och som skulle kunna ge en rikare bild. Källargatan och Källargränd i Kirseberg är till exempel ett fint gångstråk men på kartan framstår det som vilken väg som helst. Även området som har pekats ut mellan Värnhemstorget och Östervärn är ett område som har begränsad biltrafik och en gångvänlig miljö vilket i nuläget inte synliggörs. Det finns också ett flertal riktigt fina passager genom bostadsområden och olika informella långsamma vägar längs med underutnyttjade områden som vi i nuläget inte har kunnat fånga.

Det kan hända att det går att bättre urskilja några av dessa komponenter med djupare analyser av befintliga data. Troligen är det dock så att det är en fördel för inventeringen av långsamma vägar att det skapas en bred delaktighet av de som faktisk lever och brukar platserna. Det är först i och med att dessa perspektiv beaktas som vi kan veta mer i detalj vad som borde bevaras och utvecklas. Befintliga kartor över ett nätverk av långsamma vägar skulle kunna möjliggöra en sådan delaktighet. Det finns numera välutvecklade former för så kallat deltagande GIS, det vill säga former för digital delaktighet som använder kartor. Det finns också likartade initiativ som exempelvis *Slow Ways* i Storbritannien att lära av. Vi föreställer oss att ett bredare deltagande skulle göra det möjligt för personer att ta del av kartläggningen, att kunna identifiera komponenter, möjliga utvecklingar eller barriärer samt ladda upp foto.

Vi upplever ofta staden till fots. Genom att inventera långsamma vägar går det förhoppningsvis att ta tillvara möjligheter att utveckla olika komponenter och kopplingar, eller åtminstone undvika att oavsiktligt skapa barriärer. På så vis hoppas vi att kartläggningen av långsamma vägar ska kunna bidra till en stadsmiljö med goda förutsättningar för utforskande till fots, lek och möten.

En långsam väg från Kungsgatan till Beijers park och vidare till Staffanstorp

En långsam väg längs Ekostråket genom staden, med förgreningar till Lindängelund



En långsam väg från Kungsgatan via St Pauli och Östra kyrkogårdarna till Bulltofta

Referenser

Ji, H., & Ding, W. (2021). Mapping urban public spaces based on the Nolli map method. *Frontiers of Architectural Research*.

Malmö stad (2012). Fotgängarprogram. https://malmo.se/download/18.4cc94c3815be8cd0d0b1bd33/1497268366647/Fotgängarprogram+2012-2018.pdf [Hämtad 2021-12-20]

Malmö stad. (2016). Pressmeddelande Hösthärlig invigning av Ekostråket. https://www.mynewsdesk.com/se/malmo/pressreleases/hoesthaerlig-invigning-av-ekostraaket-1604102 [Hämtad 2021-12-20]

Malmö stad. (2018). Översiktsplan. Kartunderlag. Gröna stråk och kopplingar. http://kartor.malmo.se/rest/ol/2.1/?config=../configs-2.1/config_op.js [Hämtad 2021-12-20].

Malmö stad. (2019). Plan för Malmös gröna och blå miljöer Antagandehandling mars 2019. https://motenmedborgarportal.malmo.se/welcome-sv/namnder-styrelser/stadsbyggnadsnamnden/mote-2019-03-14/agenda/plan-for-malmos-grona-och-bla-miljoer-antagandehandling-mars2019pdf-1?downloadMode=open [Hämtad 2021-12-20].

Saavedra Bruno, S. (2021). Negotiating Landed Commons and their Governance. The Case of Slow Paths in Flanders.

Salonen, T., Grander, M., & Rasmusson, M. (2019). Segregation och segmentering i Malmö.

Slow Ways. Help create a national walking network. https://beta.slowways.org [Hämtad 2021-12-20].

Zuljevic, M., Roosen, B., & Huybrechts, L. (2018, August). Wegenwerken: a design journey down the slow roads. In Proceedings of the 15th Participatory Design Conference: Short Papers, Situated Actions, Workshops and Tutorial-Volume 2 (pp. 1-3).

Kartor och digitala arkiv

GIS-kartor baserade på registerdata från SCB (2021), Martin Grander, 2021.

Tack

Vi vill rikta ett speciellt tack till Malmö stad för samarbete kring kartdata och för givande dialoger med personer där.

Pratpromenad om konst och mobilitet

Karin Grundström

Konst och mobilitet

Konst och mobilitet är relaterade på många sätt; konst skeppas mellan muséer, människor åker på konstrundor och reser för att besöka världens stora konstsamlingar, graffitti målas på järnvägsvagnar som bildar mobila gallerier och konstpromenader tar verksamheten ut ur museirummet och in i staden.

I södra Lund återfinns relationen mellan mobilitet och konst i form av vandringsleder och självsanktionerad konst. Höje å rinner i sakta mak genom ett naturområde som bildar en utkant i staden. Området genomkorsas av stråk och stigar; järnvägen skär tvärs genom bebyggelse och våtmark, här finns promenadstigar, gator för bil- och busstrafik samt en pilgrimsväg mellan Malmö och Lund. Kombinationen av att stora flöden av människor rör sig här samtidigt som området är en utkant i staden har gjort platsen inbjudande för självsanktionerad konst. Konsten syns men konstnärerna finns inte alltid på plats vid verket.

Hösten 2020 var Karin Grundström och Jamila Drott inbjudna av konstföreningen Aura för att promenera och prata om stadens kulturlager. Konstföreningen Aura är verksam i Krognoshuset i Lund och på olika platser i stadsrummet. En grupp på ca tio personer promenerade längs med Höje å i Södra Lund en vacker septemberdag. Vårt fokus för promenaden var rätten att förflytta sig och rätten att ta plats i rummet genom konst.

Pratpromenaden

Vi stannade till vid fem olika platser längs med Höje å och diskuterade frågor om konst och mobilitet.

Lund Södra
Precis söder om Höje å finns arkeologiska fynd från Kungsbeden, en 2,5 mil lång, medeltida fägata mellan Lund och Genarp. Kungsbeden var mellan femtio och trehundra meter bred och användes främst för att valla boskap, men även för resor och för förtäring längs vägen.
Hur kan vi ta oss ut till fots i landskapet idag, vilka möjligheter, begränsningar och behov finns?

Bron vid Sankt Lars
Här finns bilvägar och kollektivtrafik och här går pilgrimsleden förbi. Området är planerat för promenader och rekreation samtidigt som det är en plats för självsanktionerad konst. Graffiti syns på pelarna och fundamenten under bron.
Vilka maktperspektiv finns på beställd respektive självsanktionerad konst och hur relaterar det till rörelsemönster?

Åkern söder om ån
Här har Staffanstorps kommun planerat att bygga bostäder. Höje å är attraktivt som en oprogrammerad utkant av Lund men området är även attraktiv för nybyggnation. Vid åkern formar hönsnät en skräpskulptur, det vill säga en skulptur som fångar skräp.
Hur kommer en ny stadsdel att påverka områdets karaktär och konst samt vem som känner sig ha rätt att ta plats?

Bron vid hästarna
Staffanstorps kommun har inrättat så kallade “beträdor”, åkerkantzoner där allmänheten har tillåtelse vandra och komma nära åkermark och vattendrag. Rätten att ta plats kan

påverka människors känsla av rätten att även göra materiella avtryck i form av konst.
Hur påverkas konsten av skillnaderna mellan tillträde till allemansrättslig mark och tillträde till stadens allmänt tillgängliga platser?

Bryggan vid Höje å
Marken längs Höje å är idag halvt planerad och halvt oplanerad. Här finns plats för graffitti och promenader såväl som växter, evighetsträd och djurliv.
När flera funktioner överlappar – hur ska vi förstå och prioritera mellan ekologi, ekonomi och människans önskan att ta plats genom konst?

Reflektioner

Möjligheten att ta sig ut i åkerlandskapet till fots är idag begränsad. Flera personer i gruppen tyckte det hade varit fint att kunna promenera bland fälten och följa Höje å österut över slätten. Motorvägen och rondellerna i södra Lund är barriärer som idag är svåra att ta sig förbi till fots. De stigar och stråk som finns idag leder enbart västerut längs med åns färd mot havet.

Området har mer självsanktionerad än beställd konst. Kanske är det karaktäristiskt för städers periferi? En i gruppen berättade om hur han i unga år målat graffitti här i området och på andra platser i Lund; under broar, på elskåp och på byggnaders baksidor. Sådana platser är synliga för många förbipasserande och ger annorlunda upplevelser än museiverksamhet och offentlig konst.

Debatten om ny bebyggelse söder om ån var närvarande i våra diskussioner. Staffanstorps kommun planerar att bygga nya bostäder med utblick över Höje å medan Lunds kommun förhåller sig mer avvaktande till bebyggelse på åkermarken vid åns södra sida. Vi funderade över huruvida den själsanktionerade konsten kommer att överleva en framtida utbyggnad.

Utblickar och vandring längs åkerkanten gav inblickar i hur stigar trampas upp och används av joggare, några personer på mountainbikes och några på hundpromenad. När allt fler människor rör sig och bor vid Höje å är det troligt, spekulerade vi, att området omvandlas mot en starkare programmering och mindre natur. Ökande mobilitet kan förstås även leda till mer varierade konstnärliga uttryck och mer självsanktionerad konst, då möjligheten för exponering av konsten ökar.

Fotografi: Cecilia Wendt

Om massor

Cecilia Wendt

Schaktmassor från ny transportinfrastruktur och ny bebyggelse förändrar jorden. Jordhögarna som bildas formas av underlag som erbjuder flera sätt att förflytta sig (Gibson, 2015). Underlag som kan beskrivas vara i rörelse, i förändring och nedbrytning på sätt som överskrider mänskliga skalor, mänsklig perception och mänskliga koncept av tid. Mellan Malmö och Lund pågår det samtidigt flera större byggen och underlagen blev plötsligt synliga och kunde erfaras på många olika sätt. Jag började ställa frågor om underlaget, som av byggsektorn benämns massor. Vad är massor?

Jag ringer till Vägverket och frågar vad de ska göra med de uppgrävda massorna som blivit till med hjälp av schaktmaskiner. Vad menar de med massor? Återigen får jag, precis som i ett tidigare samtal med Naturvårdsverket, svaret att min frågeställning är för bred. Det går inte att svara på den typen av frågor. Jag återberättar det jag menar att jag hörde i samtalet med naturvårdsverket om hur det som grävs upp av schaktmaskiner får den juridiska termen ”avfall”. Beteckningen avfall gör att samtalet flyter på lite till. Massor som grävts upp blir juridiskt benämnt som avfall och klassas därefter i olika kategorier. Ett exempel på en kategori massor som ligger och väntar tills byggnationen är över. I arbetet med att bredda järnvägen mellan Malmö och Lund så har massor grävts upp, som fått den juridiska beteckningen avfall och sedan klassats som matjord. De massorna ska återanvändas som matjord på samma plats. Högen av matjord kan ligga där en längre tid, ibland under några år (personlig kommunikation, 2021). Vad händer med den jorden?

Metoden med grävfri eller ogrävd odling [eng. ”no dig”] beskrivs av Bella Linde och Lena Granefelt (2021) som ”att inte rumstera i jorden samt att tillföra mullmaterial i form av komposterat eller icke nedbrutet organiskt material”. Tanken är att de miljontals mikroorganismer, maskar och andra organismer som lever i jorden blir störda. Grävfri odling förstås då som regenerativ odling. I en faktaruta förtydligas att jordytan kan bearbetas med kratta och hacka, det går att göra gropar och även gräva lokalt i vissa situationer. Är den uppgrävda matjorden en regenerativ hög?

Frågan om klassificering av jord i form av avfall beror även på hur djupt schaktningen sker. Vid Åkarp ska järnvägsspår läggas på minst 6 meters djup och då menar personen jag talar med på Vägverket att det är orörd jord som grävs upp, som blir till juridiskt avfall, som blir klassificerad som lerjord. Sådana massor används ofta för att göra ny mark (personlig kommunikation, 2021). Vad är massorna som grävs upp, transporteras och grävs ned? Massorna kanske synliggör hur det privata och det allmänna blandas samman. Utmanar massornas rörlighet hur allmänningar och stråk blir till och används?

”De har ju byggt en skidbacke, jag tycker inte att de behöver flytta den.”

Massor i Åkarp

Jag dirigeras till en hög av uppgrävd jord vid utgrävningen och arbetet med järnvägen av en av Vägverkets anställda som jag mött uppe på den temporära bilbron i Åkarp. Jag går till ”skidbacken”. Högen möjliggör att jag kommer högre upp med min kamera: kameran riktas mot kommunerna Malmö, Lund och Staffanstorp? Jordhögen möjliggör att jag ser en annan hög inom samma område i Åkarp som jag inte kunde se när jag gick längs vägen.

Massorna som grävts upp, som är avfall och klassas som byggmaterial och ska användas till att återställa området, Åkarp, 2021.

6 meter ner: massor som grävts upp, som är avfall och klassas som lerjord och kan användas till ny mark.
”Kolla in de nya stationerna i ’digitala’ Fyrspåret”.

På väg till och från arbetet till fots 3/12/2019, spårvägen mellan Lund C och ESS.

Ny mark.
Rögleområdet, Skrylle fritidsområde

Jag besökte en tidigare deponi som ska ha varit aktiv mellan 1970 och 1990. Dit har den största delen av massorna från Lunds spårväg fraktats. Enligt en person jag möter på deponin så kom även massor från ESS och breddningen av järnvägen. Massorna som används för att täta deponin är packad moränlera och därefter läggs ett ytlager av matjord eller ängsjord (Melica miljökonsulter, 2021) Tidigare försök ska ha gjorts med ett lager matjord men trots det så ska deponin enligt Sydsvenskan fortsatt läcka ut runt 740 ton metangas om året (Svanh, 2021).

Här låg tidigare en sopdeponi, där det dumpades åtskilliga ton sopor. När tippen stängdes täcktes massorna över med ett lager matjord, som med tiden tunnades ut så att de gamla soporna blottades. Samtidigt trängde regnvatten ner till soporna och bildade ett förorenat lakvatten. Från avfallet bildas också metangas, som också påverkar miljön. Därför fattade Lunds kommun beslut att lägga på ett nytt lager med närmare 1,5 meter jord, och restaurera dammar som tar hand om vattnet. Efter övertäckningen skapas ett natur- och friluftsområde med öppna ängsytor, buskar och träd, stigar, ridvägar och picknickplatser. (Lunds kommun, 2021)

På en uppsatt karta-bygghandling i anslutning till vad jag tror är en entré, finner jag sex klimatfönster som ska omvandla metangasen. Deponin ingår i Skrylle naturreservat och nedanför deponin ligger ett sportfiskeområde, Rögle dammar (Skrylle, 2021).

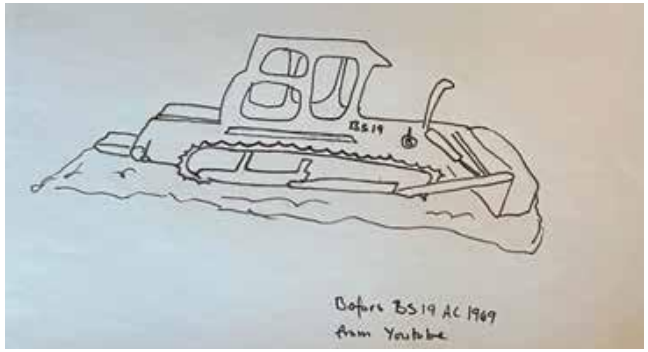
Rör och Klimatfönster, Rögleområdet, 2021: Rör leder deponigasen till fem olika områden som benämns klimatfönster. Hål i täckningen med lerjord som omvandlar metangasen till koldioxid och vatten.

PLANTERINGSTILLFÄLLE 2
VÅR/SOMMAR 2020
PLANTERINGSTILLFÄLLE 3
HÖST 2020
FÖRKLARINGAR
ANMÄRKNINGAR
HÄNVISNINGAR
BYGGHANDLING
Serviceförvaltningen
Markentreprenad
1:1000
17.1-0004

Finns massor?

Vägar, leder och stråk formas också av maskiner och inte bara av människors och andra organismers spår av förflyttning. I rapporten *Jordars schaktbarhet* från 1973 skriver Ove Magnusson att det inte fanns ett klassificeringssystem som tog hänsyn till olika jordars schaktbarhet ur maskinell synpunkt. Det system som fanns var upprättat av Svenska Teknologföreningen 1956. ”Enligt detta system anges schaktbarheten i direkt relation till vissa handverktyg, skyffel, spade, korp, kilning, varvid jordarterna indelas i fyra grupper” (Magnusson, 1973).

Utvecklingen av schaktredskapen beskrivs som det som gjorde att forskningen intensifierades på 1970-talet. Exempel på frågor som forskningen tog upp var: jordars uppförande vid schaktning?; hur verkar relationen mellan schaktning och bearbetning?; hur beter sig jorden efter lossbrytningen?; och hur lossbrytningen påverkade den fortsatta lossbrytningen? En del av försöken utfördes i laboratorier men också i fält för att mäta krafter som erfordras för schaktning i olika jordar. Bland annat har fältförsök utförts under en sommar i Bofors, 1969.



Den 28 januari 2021 fick Naturvårdsverket i uppdrag av regeringen att se över hanteringen av schaktmassor och annat material som kan användas för anläggningsändamål (Regeringen, 2021):

Det uppstår stora mängder schaktmassor i samband med bostadsbyggande och anläggande av vägar och järnvägar. Jag är glad att Naturvårdsverket nu ska se över bestämmelser så att schaktmassor kan användas på ett bättre sätt. Det är helt nödvändigt för att vi ska kunna ställa om till en giftfri och cirkulär ekonomi, säger bostadsminister Per Bolund.

Redovisningen av uppdraget ska publiceras i juni 2022 enligt Naturvårdsverket (personlig kommunikation, 2021). Kommer massor fortsatt att benämnas som massor? Kommer en strävan efter en giftfri och cirkulär ekonomi alls påverka hur allmänningar och stråk blir till? Deponier som görs om till allmänningar är antagligen ett sådant exempel, men samtidigt, kan stråk och allmänningar bli till utan maskiner och klassificering genom massor? Finns massor? Kanske måste frågan ställas när vägar, leder, stråk och allmänningar planeras, görs eller bara blir till.

Referenser

Melica miljökonsulter (2021). ”Rögle deponi täcks”. https://www.melica.se/notis/rogle-deponi-tacks/. [Hämtad november 2021].

Svanh, G. (2021). ”Soptipp i Lund blir nytt fritidsområde”. *Sydsvenskan*, 2021-01-04. https://www.sydsvenskan.se/2021-01-04/soptipp-i-lunds-komun-blir-nytt-friluftsomrade-med-ridstigar-och-hundrastgard [Hämtad oktober 2021].

Linde, B. & Granefelt, L. (2021). *Odla utan spade: lättskött & klimatsmart kökträdgård*. Stockholm: Ordfront.

Gibson, J.J. (2015[1979]). *The ecological approach to visual perception.* New York: Psychology Press.

Lunds Kommun (2021). ”Nu växer Rögleområdet fram”. https://www.lund.se/nyheter-och-nyhetsarkiv/2020/nu-vaxer-rogleomradet-fram/ [Hämtad september 2021].

Skrylle (2021). ”Att göra i Skrylle”. https://skrylle.se/att-gora/fiska-i-rogle-dammar/ [Hämtad oktober 2021].

Magnusson, O. (1973). Jordars schaktbarhet. Beräkningsmetod och förslag till indelning av jord i schaktbarhetsklasser. *Rapport.* [Elektronisk resurs].

Regeringen (2021). ”Hanteringen av schaktmassor ska ses över”. https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/01/hantering-av-schaktmassor-ska-ses-over/ [Hämtad oktober 2021].

Skärmavbildningar

Skärmavbildningarna är publicerade med tillstånd från Vägverket.

Om betydelser av att gå

Peter Parker & David Pinder

Att gå ut

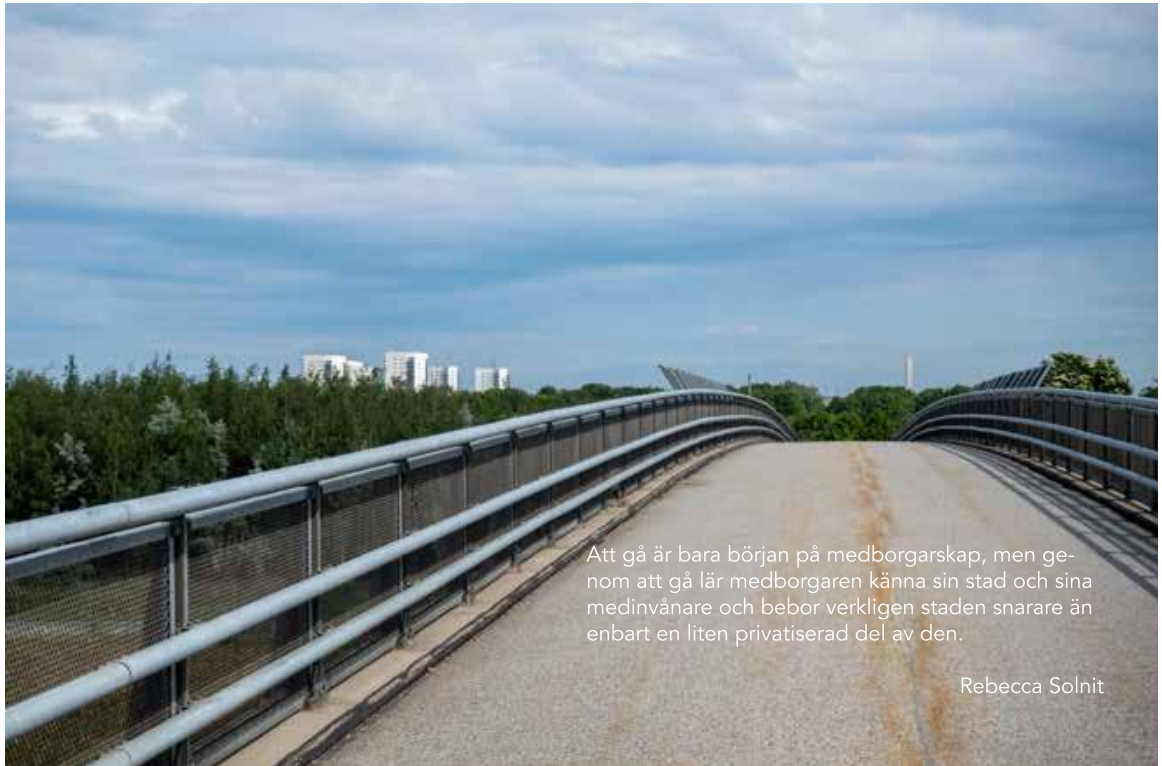
Avgränsad av staket, överröstad av trafik, bland avgaser och utsatt för fysiska risker – att gå till fots är, i många städer, ett vanskligt företag. Den moderna stadens prioritering av biltrafik och obehindrade flöden har satt maskiner framför fotgängare. Fotgängare tillskrivs strikt begränsade ytor eller lämnas att ta risker bland förbirusande trafik. Ett resultat av denna prioritering av snabba flöden är neutrala stadsrum och en begränsning av våra sinnesförnimmelser till att mest handla om trafik. Stadens rum utformas för att ta sig igenom eller fly ifrån, snarare än att bo på, dröja kvar vid eller utforska.

Ändå märks ett ökat intresse för gående och för promenadvänliga städer bland många planerare, designers och beslutsfattare. Gåendet har i dessa sammanhang förknippats med hälsa, hållbarhet och ekonomiska fördelar. Att uppmuntra människor att tillbringa mer tid på offentliga platser genom att koppla samman fragmenterade stads- och landsbygdsområden, är en del av nordiska visioner för att göra städer mer sammanhållna och levbara. Men hur formuleras frågor om gående och de utrymmen som anses viktiga i detta avseende? Ur vems perspektiv, och i vems intressen, bedöms och planeras gång och gående?

När gåendet främjas är det ofta som ett transportsätt bland andra. Målet blir att fler ska gå. Gåendet är fortfarande tänkt enbart som ett sätt att förflytta sig från en plats till en annan och fokus i planeringen blir att tillhandahålla lämplig infrastruktur på utvalda platser. Men hur är det med de kroppsliga erfarenheterna och kvalitéerna i att gå? Vilken betydelse och vilka värden förknippas med gåendet? Hur kan dessa värden förbättras, delas och göras mer tillgängliga och inkluderande?

Rummet har … blivit ett medel för ren förflyttning – vi värderar numera stadsrummet i termer av hur lätt det är att köra igenom det, att ta sig ur det. Stadsrum som underordnats dessa krav på förflyttning blir med nödvändighet intetsägande.

Richard Sennett



Att gå är bara början på medborgarskap, men genom att gå lär medborgaren känna sin stad och sina medinvånare och bebor verkligen staden snarare än enbart en liten privatiserad del av den.

Rebecca Solnit

Att försjunka i gåendet och återhämta sig genom att gå

Varför går vi? För att ta sig till arbetet. För att träna. För att ta en genväg på ett bekvämt sätt eller helt enkelt för att det inte finns några alternativ. Det finns otaliga anledningar till att gå baserat på olika rumsliga, sociala och kulturella situationer. Ibland går vi enbart för gåendets egen skull. För att komma ut, för att lära känna miljöer, eller för att uppleva liv och rörelse.

Att gå är till synes en grundläggande mänsklig handling men det görs på väldigt olika sätt och i kombination med olika hjälpmedel (från stigar och vägar till kläder och skor). Ändå finns något speciellt med att gå, det innebär en kroppslig närvaro, en relativt långsam hastighet och många olika möjligheter att ta del av omgivningen och interagera med den. Vi lär inte känna miljöer genom att distanserat betrakta dem utan genom kroppslig närvaro och handling. På det viset skapas en nära ömsesidighet mellan människa och omgivning, till den grad att åtskillnaden ibland kan bli svårfångad.

Att gå engagerar oss inte enbart genom det vi ser, utan också genom det vi hör, luktar och tar på. Vår uppmärksamhet kan vara medvetet riktad men också distraherad. Vanligtvis är det inte krävande att gå och därmed finns flera och skiftande möjligheter att följa något intryck, att reflektera eller att låta tankarna vandra.

Att försjunka i gåendet framhävs ofta som ett sätt att återhämta sig, ett sätt att återfå en hälsosam rytm. Att gå gör det möjligt att rensa huvudet och sträcka på benen. Det kan ge andrum, en känsla av frihet och en känsla av förstärkt välbefinnande. Det kan vara ett sätt att lämna saker bakom sig eller ta itu med problem såväl som att skapa avstånd till eller fördjupa sig i minnen.

Men samtidigt upplevs gåendet av många människor på mindre positiva sätt, till exempel som en nödvändighet eller en börda förknippad med rädsla och hot. Uppmärksamheten riktas mot potentiella faror i miljöer som är utformade på hotfulla sätt och som kan reflektera och förstärka rädslor.

Genom att gå … vävs landskapet in i livet, och olika liv vävs in i landskapet i en pågående process utan slut.

Tim Ingold

Att mötas och interagera

Att gå är en vardaglig handling. Det kan framstå som ödmjukt, okomplicerat och befriat från många statusmarkeringar och bekvämligheter. Men att gå är också en social och offentlig handling genom vilken vi möter och interagerar med människor och platser. Som sådant är gåendet sammanvävt med konstruktioner av kön, klass, etnicitet, sexualitet, och funktionsvariationer.

Det är inte alla möten och all uppmärksamhet i det offentliga som vi uppskattar och därför utvecklar vi färdigheter och taktiker för att bemöta dessa. Men i vissa situationer utgör gåendet ett sätt att utforska platser och att vara öppen för det oförutsedda. För andra är det ett sätt att lösgöra sig från social kontroll och navigera genom dominerande kulturella normer. Genom att gång är en relativt öppen och kravlös social interaktion är det ett viktigt medel för att kunna uppfatta skillnader på offentliga platser och för att kunna navigera och interagera i det offentliga rummet.

När gåendet minskar och ”livet mellan husen” avtar – vilket har upplevts på många platser under Covid-19 restriktioner, eller när det sociala livet i staden försummas eller marginaliseras – får det återverkningar på oss alla.

Att tillägna sig platser

Att gå är betydelsefullt för hur vi utvecklar känslor av identitet, plats och hem. Vi kan välja att gå men förutsättningarna är inte alltid möjliga att välja, platser är ordnade och kodade på vissa, specifika sätt. Genom att gå reproducerar vi en viss ordning men vi tillägnar oss också platserna. Att gå avslöjar både möjligheter och gränser, vi förverkligar vissa av dessa och omarbetar andra. Informella stigar växer fram där invånarna följer en väg som är önskad snarare än planerad.

Att regelbundet genomkorsa stads- och landsbygdsmiljöer kan skapa en känsla av förtrogenhet och tillhörighet. Men det kan också finnas känslor av osäkerhet och främlingskap. Känslor av att tillhöra en plats kan sammanflätas med främlingskap, eller så kan det ena förbytas mot det andra om det sker en genomgripande stadsomvandling, personliga förändringar, eller genom en plötslig händelse.

Bara att gå och befinna sig på en plats kan vara ett sätt att kräva erkännande för sig själv och för andra. Vissa urbanforskare framhåller fotgängarens betydelse för utvecklingen av stadslivet och för trygghet i staden. Historien visar oss också vilken stark påverkan gåendet kan ha, när personer går tillsammans för att kräva erkännande av rättigheter och ställa krav till fots.

Om livet mellan husen saknas …
blir gränserna mellan isolering och
kontakt skarpare – människor är
antingen ensamma eller tillsam-
mans med andra på ett relativt
krävande sätt.

Jan Gehl

Att gå i staden är en i en grunden offentlig erfarenhet, en ständig förhandling, och det är genom denna förhandling som vi bättre kan förstå den politiska komplexiteten i det offentliga rummet.

Vem äger det offentliga rummet? Vilken rätt har vi till användning och tillgänglighet? Hur bidrar och kringgår olika sätt att gå den rumsliga ordningen i en stad? Hur bidrar gåendet till att kartlägga nya, fritt tillgängliga områden?

Susan Snodgrass

Fotgängarstråk som allmänning

Att gå i en stad och i landskapet har flera värden och betydelser som sträcker sig bortom möjligheten att enkelt förflytta sig. Sådana värden inbegriper återhämtning, att mötas och att ta del av något gemensamt. Rummens fysiska och planerade egenskaper utgör en del av detta, men värden skapas även genom användning som baseras på känslor av tillhörighet, interaktion, igenkänning och möjligheter att uttrycka sig.

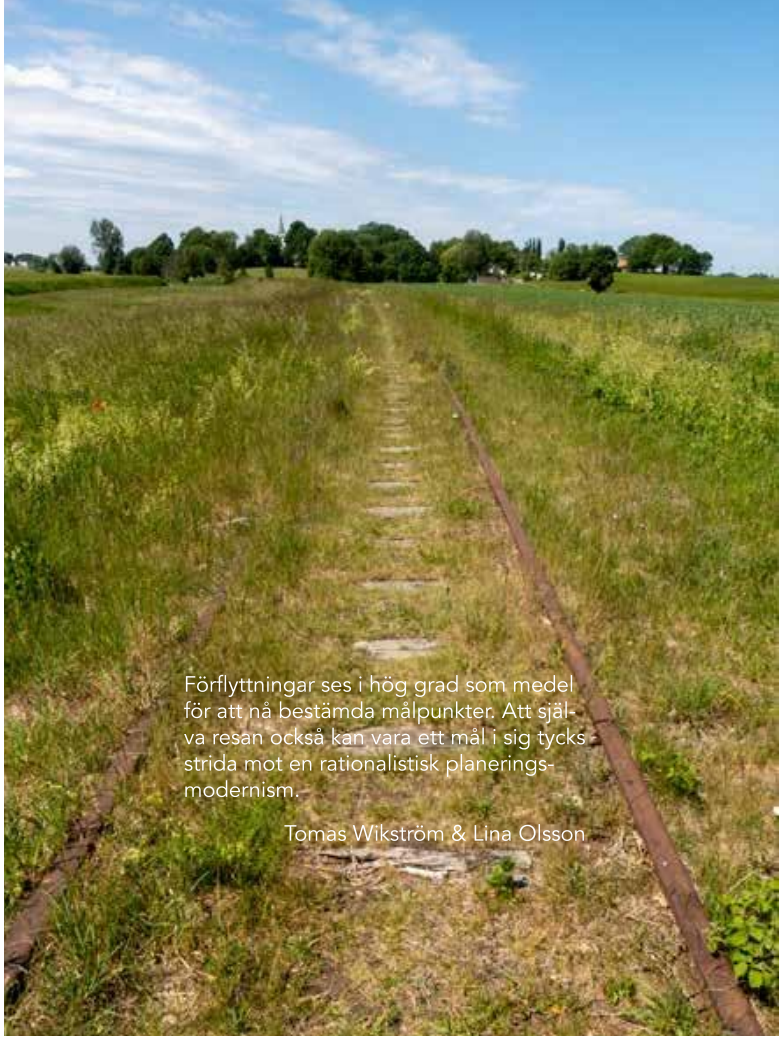
Gåendets sociala och materiella rum kan sägas utgöra en gemensam, delad resurs. Rummet är gemensamt genom att det skapas och används av en löst sammansatt grupp av människor som går, möts och interagerar. Denna gemensamma, delade resurs kan förstås som en allmänning. Dessa allmänningar har historiskt vuxit fram genom en kamp mellan olika rättigheter och genom en praxis som utmejslats över tid på olika platser. Det kommer alltjämt finnas frågor om människors möjligheter att ta del av dessa allmänningar, vilka värden de innehåller, och vilka rättigheter att röra sig eller dröja kvar som omfattas.

Ett sådant perspektiv inbjuder till frågor om fördelning, tillgänglighet och rättvisa till möjligheter att gå. Oavsett om det handlar om informella stigar eller planerade stråk bör dessa medge en viss öppenhet i möjligheten att utforska, interagera och mötas. Det blir möjligt att föreställa sig en väv eller ett nätverk av platser och stigar i staden som är tillgängligt för olika personer och för varierande användning. För att stödja och utveckla en sådan allmänning är det nödvändigt att se inte bara till platser i sig, eller gåendet i sig, men även till de erfarenheter, betydelser och värden som gåendet medför.

I nuläget känner vi till för lite om denna aspekt av stadsväven. En del av orsaken till detta ligger i den moderna planeringens betoning av transporter och flöden, där fotgängare är marginaliserade och gåendet ses enbart som ett sätt att ta sig fram till en målpunkt. Kanske är det också vardagligheten med att gå som gör att dess värden förbises. Att ompröva förståelsen av gåendet skulle därför kunna bidra till att skapa bättre miljöer för alla.

Att gå är att kartlägga med fötterna. Det hjälper oss att förstå hur staden hänger ihop, att förbinda olika stadsdelar som annars skulle ha förblivit åtskilda enheter... Jag går för att det ger – eller återställer – en känsla av plats.

Lauren Elkin



Förflyttningar ses i hög grad som medel för att nå bestämda målpunkter. Att själva resan också kan vara ett mål i sig tycks strida mot en rationalistisk planerings-modernism.

Tomas Wikström & Lina Olsson

Tänk om allmänningar inte bara förstods som ett gemensamt markområde, ett utrymme, en gemensam resurs eller en produkt, utan att allmänningar också kunde omfatta möjligheter att flytta, resa, samlas, pausa och vara närvarande?

Mimi Sheller

Fotografi: David Pinder

Referenser

Elkin, L. (2017). *Flâneuse: Women Walk the City in Paris, New York, Tokyo, Venice, and London*. London: Chatto and Windus.

Gehl, J. (2011). *Life Between Buildings: Using Public Space*. Washington, Island Press.

Ingold, T. (2011). *Being Alive: Essays on Movement, Knowledge and Description*. London: Routledge.

Sennett, R. (1994). *Flesh and Stone: The Body and The City in Western Civilization*. New York: W.W. Norton.

Sheller, M. (2018). *Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes*. London and New York: Verso.

Snodgrass, S. (2016). I walk the line: on the art and politics of walking in the city. From *In/Site: Reflections on the Art of Place*. https://susansnodgrass.com/2016/12/19/i-walk-the-line-on-the-art-and-politics-of-walking-in-the-city/ [Hämtad 2021-12-10].

Solnit, R. (2001). *Wanderlust: A History of Walking*. London and New York: Verso.

Wikström, T., & Olsson, L. (2012). *Stadens möjligheter: platser och stråk*. Malmö: Tita-projektet, Region Skåne.

Citat

Alla engelska citat har översatts till svenska av författarna.

Författarpresentationer

Grander, Martin är biträdande lektor i urbana studier vid institutionen för urbana studier, Malmö universitet. Granders forskning rör frågor om stadsutveckling och urban integration. Grander studerar offentlig bostadsförsörjning och allmännyttans roll på nationell och lokal nivå samt bostadens betydelse för levnadsvillkor, segregation och integration.
Webbsida: mau.se/personer/martin.grander/

Grundström, Karin är professor i arkitektur vid institutionen för urbana studier samt verksam vid institute for urban research (IUR) vid Malmö universitet. Grundström utforskar den byggda miljöns vardagliga användning, det praktiserade och levda rummet, kartläggningspraktiker samt människors utformning av sin närmiljö. Särskilda forskningsområden inbegriper appropriation, bostäder, genus, grindning och segregation.
Webbsida: mau.se/personer/k.grundstrom/

Larsson, Anders är lektor i landskapsplanering vid Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning vid SLU Alnarp. Hans huvudsakliga intresseområde berör översiktligplanering och planeringsprocesser, särskilt gällande kopplingen mellan stad och land. Tätortsutglesning kontra skydd av värdefull jordbruksmark, grönstruktur, regional planering och energilandskap utgör centrala ämnen i hans forskning.
Webbsida: slu.se/cv/anders-larsson/

Parker, Peter är lektor i ledarskap och organisation vid institutionen för urbana studier samt verksam vid institute for urban research (IUR) vid Malmö universitet. Parker studerar offentliga platser och utvecklingen av allmänningar (eng. urban commons) genom de resurser och värden i staden som förvaltas gemensamt. Hans forskning inbegriper frågor om stigmatisering, plastssamverkan, samnyttjande av platser samt tillfällig användning.
Webbsida: mau.se/personer/peter.parker/

Pinder, David är professor i urbana studier vid Roskilde universitet, Danmark. Pinders forskning är fokuserad på urbana frågor och på vilka sätt stadens platser och rum produceras, föreställs, används och ifrågasätts. Pinders forskning inbegriper frågor om utopiska idéer i nutida stadsrum, samt frågor om konst och performance i relation till urbanpolitik. Även frågor om gående, kartläggning och psykogeografi är centrala forskningsområden.
Webbsida: forskning.ruc.dk/en/persons/dpinder

Rosengren, Mathilda är postdoktor inom projektet ”Allmänningar & stråk för rumslig rättvisa i urban fullåkersbygd” vid institutionen för urbana studier, Malmö universitet. Rosengrens forskning ligger i skärningspunkten mellan kritiska urbana studier och landskapsstudier, urbangeografi och miljöhumaniora, med speciellt fokus på så kallad ”mer-än-mänsklig” geografi och ”multispecies” antropologi. Hon är även intresserad av hur visuella metoder kan integreras i forskningsmetodologi.
Webbsidor: mathildarosengren.net // mau.se/personer/mathilda.rosengren/

Wendt, Cecilia är konstnär och medverkande i forskningsprojektet ”Allmänningar & stråk för rumslig rättvisa i urban fullåkersbygd” vid institutionen för urbana studier, Malmö universitet. Wendts konstnärskap har formats genom kollektiva praktiker där utforskandet av ontologiska strategier varit centralt. Wendt har ett pedagogiskt perspektiv i görandets praktik och har varit delaktig i initieringen av konstnärsgrupper som N55 och Learningsite under tidsperioden 1994-2014.

Kartor, digitala arkiv och fotografi

I boken visar vi några historiska kartor och diverse fotografier som har bäring på forskningsprojektet. Nedan följer referenser och sidhänvisingar till dessa dokument och bilder.

LMA: Lantmäterimyndighetens arkiv
LSA: Lantmäteristyrelsens arkiv

s.9. Malmö Museum (1984). Karta över Malmö. Baskarta reproducerad med tillstånd av Malmö stadsbyggnadskontor 1985. Akt: Ö0097. [Kartografiskt material]. Tillgänglig: SBK Arkivet Malmö. [Hämtad: 2021-04-15].
Kommentar: Kartan visar Malmö under 1980-tal tillsammans med byar, härads- och sockengränser. Här syns tydligt det historiska Västra Skrävlinge och dess utmarker vilka senare omvandlades till Enskifteshagen.

s.10. Malmö stad (1812). Alnarp. Rikets allmänna kartverk, ekonomisk karta, Alnarp, Malmöhus län. Rekognosceringskarta, ritad av Elsa Lagergren. Malmö läns Hushållningssällskap. [Kartografiskt material]. Tillgänglig: SBK Arkivet Malmö. [Hämtad: 2021-06-15].
Kommentar: Detta blad från rekognosceringskartan visar hur Sege å slingrar sig fram bland fuktängar och våtmarker. Vid denna tid är Kolböra mosse fortfarande indelad i skift tillhörande gårdarna i byn Djurslöv.

s.21. LSA (1840) Malmö stad. Spillepengen Mellanheden och Wästra Betesmarken uti Oxie Härad och Malmöhus Län. A. G. Rosengren. [Kartografiskt material]. Tillgänglig: Lantmäteristyrelsens arkiv. [Hämtad: 2021-06-15].
Kommentar: Denna karta visar fälader och inägor efter skiftet vid några platser som används gemensamt än idag, som exempelvis kustremsan och Spillepengen.

s.22. Lantmäterimyndighetens arkiv (1807). Karta öfver ägorna till Särslövs by 1806. Enskifte, gränsbestämning 1807-07-03. Akt: 12-sär-3. [Kartografiskt material]. Tillgänglig: Lantmäteriets historiska kartarkiv. [Hämtad: 2018-08-17].
Kommentar: Särslöfs by efter det att marken skiftats till sammanhängande åkrar och ängar.

s.35-36. Den stora pilen, Esarpsravinen invid Esarps kyrka, fotograf Cecilia Wendt.

s.69. LMA (1731). Geometrisk Charta öfver Näfvitshög by belägen uti hertigdömet Skåne Malmöhus Lähn. Anton Göringer. Akt: 12-nev-9. [Kartografiskt material]. Tillgänglig: Lantmäteriets historiska kartarkiv. [Hämtad: 2021-04-15].
Kommentar: Kartan visar byn Nevishög före skiftet. I söder löper Kungsbeden förbi. Kartan redovisar: "Här har warit en gammal landsväg, brukas må till bete för resande."

s.70. LMA (1806). Concept Charta öfver Kongs Betet till Staffentorp, Näfvitshög och Grefvie Byar. Akt: 12-nev-10. [Kartografiskt material]. Tillgänglig: Lantmäteriets historiska kartarkiv. [Hämtad: 2021-04-15].
Kommentar: Kungsbeden skiftades under1800-tal och marken införlivades i intilliggande fastigheter.

s.81-82. Malmö stad (1968). Karta över Malmö. Upprättad av stadsingenjörskontoret i Malmö. Akt: 293Ö. [Kartografiskt material]. Tillgänglig: SBK Arkivet Malmö. [Hämtad: 2021-06-15].
Kommentar: Kartan visar hur den moderna staden tar form och nya miljonprogramsområden planeras i stadens ytterområden.

s.91. Enskifteshagen, Malmö (2013). Ur serien ”Along the Path”, fotograf Sarah Newman. För mer information om Sarahs arbete se: https://sarahwnewman.com/.

s.92. Rosengård, Malmö (2013). Ur serien ”Along the Path”, fotograf Sarah Newman.

s.101. Orkanenbiblioteket, Malmö (2013). Ur serien ”Along the Path”, fotograf Sarah Newman.

s.102. Västra hamnen, Malmö (2013). Ur serien ”Along the Path”, fotograf Sarah Newman.

s.113. LMA (1794). Concept Charta öfver Lunds Stads Wästra Fälads Markh uti Malmöhus Län och Torna Härad. Akt: 12-LUS-17. [Kartografiskt material]. Tillgänglig: Lantmäteriets historiska kartarkiv. [Hämtad: 2021-04-15].
Kommentar: På denna karta kan vi se en så kallad rågång, en väg som tog sig fram över fäladsmark och mellan åkrar som tillhörde olika byar eller ägor.

s.114. LMA (1789). Charta öfver Storskiftesdelningen till St.Peders Closter Hospitalsgården och Lilla Råby belägna uti Hertigdömet Skåne, Malmöhus Län, Torna Härad samt Lunds Sochnar. Akt: 12-STP-4. [Kartografiskt material]. Tillgänglig: Lantmäteriets historiska kartarkiv [Hämtad: 2021-04-15].
Kommentar: Kartan ger en inblick i landskapet som det såg ut före skiftesreformerna. Här finns fäladsmarker såväl som smala skiften för odling. I mitten ser vi en väg från Lund till Höjebro Mölla, där den sedan under medeltiden anslöt till Kungsbeden mot Genarp.

Allmänning och stråk är ord som berättar något om våra gemensamma rum; om de platser, torg och gröningar vi vistas på och de stigar eller vandringsleder vi färdas längs med. Allmänning och stråk är ord med en historia som leder tillbaka till medeltiden samtidigt som de används än idag. Det är ord som bjuder in till att ställa frågor om våra gemensamma rum: Vem har rätt att använda och uppehålla sig på en plats, vem kan påverka utformning, vem planerar och hur begränsas respektive möjliggörs vår rätt att förflytta oss?

Denna bok har tillkommit inom ramen för forskningsprojektet "Allmänningar och stråk för rumslig rättvisa i urban fullåkersbygd", finansierat av forskningsrådet FORMAS. Boken består av essäer, reflektioner och presentationer av inledande analyser – samt pratpromenader och kartläggningar. Genom dessa olika ansatser vill vi fånga några av de teman som är centrala i forskningsprojektet och öppna upp för en diskussion om allmänningar och stråk och vikten av våra gemensamma rum.

ISBN 978-91-527-2480-4 (tryck)
ISBN 978-91-527-2481-1 (pdf)
Allmänningar och stråk A&S