

i blandstaden





i blandstaden

det här är en del av projektet

En god bebyggd miljö - den blandade staden.

på Länsstyrelsen i Skåne 2007-2008



LÄNSSTYRELSEN
I SKÅNE LÄN

INNEHÅLL:

Manifest för blandstad s 3

Kaos eller ordning, s 5

Den blandade staden är inte perfekt, s 6
Teorier och provokationer, s 10
Experten svarar, Kerstin Nilermark, s 12
Boken, Rem Kolhaas, s 14

Tillit och trygghet, s 17

Helsingborg satsar på öppen handbok om trygghet, s 18
Teorier och provokationer, s 22
Experten svarar, Annie, Matrias och Hanna, s 24
Boken, Jane Jacobs, s 26

Ta ut avstånd, s29

Tillåtna störningar skapar kreativa städer, s 30
Teorier och provokationer, s 34
Experten svarar, Peter Malmquist, s 36
Boken, Inger Bergström och Karl-Olov Arnstberg , s 38

Hållbar stad, s 43

Kävlinge mellan hötapparna, s 44
Teorier och provokationer, s 46
Experten svarar, Malin Rizell, s 48
Boken, Mohsen Mostafavi och Cirjo Najle, s 52

Mervärdet, s 55

Lokala ekonomier frodas av närhet, s 56
Teorier och provokationer, s 58
Experten svarar, Anders Almér, s 60
Boken, Richard Rogers och Ann Smith, s 62

MANIFEST för BLANDSTAD: Varför är det så bra att blanda?

- i **blandstaden** är trottoarerna lika viktiga som gatorna
- i **blandstaden** krockar det stora med det lilla, det gamla med det nya.
- i **blandstaden** behöver man inte köra bil för att handla mat
- i **blandstaden** leker barnen vid kommunhuset
- i **blandstaden** är det aldrig långt till ett gathörn
- i **blandstaden** finns det bänkar för trötta ben och sällskapssjuka
- i **blandstaden** finns spår av det som en gång var
- i **blandstaden** ligger moskén bredvid folkets hus
- i **blandstaden** hörs musik från körövningar och nattklubbar
- i **blandstaden** är inget hugget i sten
- i **blandstaden** kan man inte alltid undvika konflikter
- i **blandstaden** är det lätt att få idéer och lätt att förverkliga dem
- i **blandstaden** är man ung, gammal och mittemellan
- i **blandstaden** har man alltid ett träd i ögonvrån
- i **blandstaden** kan man välja hyreslägenhet eller bostadsrätt
- i **blandstaden** är osäkerhet ibland något bra
- i **blandstaden** är det lätt att göra sin röst hörd
- i **blandstaden** är innehåll viktigare än form



“Vilken skala talar vi om när vi talar om användning i staden? Om du tar ett tillräckligt stort område kommer alla städer att framstå som blandade. Skalan är avgörande för frågan om blandad användning.”

Dana Cuff, arkitekt

KAOS ELLER ORDNING:

KAOS ELLER ORDNING: Den blandade staden är inte perfekt

I stadsbyggnadsprojektet Norra Sorgenfri har Malmö Stad bestämt sig. Här ska man skapa en blandad stad, med blandade verksamheter, blandad upplåtelse och blandade funktioner. ”Vi vill se små fastigheter. I de flesta andra projekt planeras stora fastigheter som byggs av en byggherre, som genom en variation i fasaden försöker skapa en bild av variation. Vi tror att variationen sitter någon annanstans”, säger ansvariga arkitekten Gunilla Kronvall.

När man frågar den planeringsansvarige arkitekten

Gunilla Kronvall vad hon har gjort under de fem år som stadsbyggnadsprojektet i industriområdet Norra Sorgenfri har pågått kan man sammanfatta svaret som: ”pratad och lyssnat, förhandlat och hållit i handen”.

– Planen är bara ett ramverk att placera in dialoger, samverkan och idéer i, säger Gunilla Kronvall.

Planen hon talar om är ett planprogram för Norra Sorgenfri som nu är ute på remiss. Den planen beskriver ett av Sveriges just nu mest spännande stadsbyggnadsprojekt.

Gunilla Kronvall säger att hela projektet bygger på ett personligt engagemang från de som håller på med det. Ett uppriktigt engagemang som hon tror att de har lyckats förmedla till projektets olika aktörer, från fastighetsägarna med sina kalkyler till konstnärerna med sina ateljéer.

– I projektet delar vi grundsynen att planering är något annat än att skapa den där perfekta staden, säger Gunilla Kronvall.

En idé om rörlighet och brokighet och om lite mindre kontroll än i den mer storskaliga kontrollerbara staden.

På en av Industrigatans fulaste fasader har någon klottrat ”kärlek” på ett plank vid den dystra cykelbanan vid järnvägen har någon annan sprayat upp ”Death” i vitt och rött. Norra Sorgenfri har länge slumrat i vad som ser ut som, och har behandlats som, en periferi, men i själva verket är det i princip mitt i staden.

Och vem som helst kan se att området ”har potential” som det brukar heta. Här ligger ödetomter stora som fyra fotbollsplaner ett stenkast från stadens centrum, och stora karaktärsfulla industribyggnader från förra seklets första tre decennier. Oslipade diamanter.

Den ekonomiska kalkylen för Norra Sorgenfri är mer än

noggrann. Det ska inte råda något tvivel om att det går att få ekonomi också i en stad som inte är storskalig och industriell.

– Vi har varit noggranna med att det vi föreslår har en ekonomisk realism, det vore meningslöst annars, säger Jan Holmberg.

På ena sidan finns kostnaderna. För sanering av förorenad mark, för rivningar av otjänliga eller obsoleta byggnader och för den ambitiösa upprustningen och skapandet av gator, parker och torg.

Men var finns intäkterna?

– Vi har testat olika grader av exploatering för att väga upp kostnaderna, säger Jan Holmberg.

Resultatet blir att bebyggelsen kommer att röra sig mellan tre och sex våningar med en genomsnittlig exploateringsgrad på 1,5 (andel bo- och verksamhetsyta i husen i relation till områdets totala area inklusive torg, gator och parker). Som jämförelse kan nämnas att en småhusbebyggelse innebär en exploateringsgrad på 0,3.

– De nya byggrätterna måste vara så attraktiva att de i sig utgör ett ekonomiskt incitament att bygga, säger Jan Holmberg.

Men det är också en fråga om tid, påpekar han. Och det är en annan sak som gör Norra Sorgenfri unikt i svenskt stadsbyggnande. Den långa tidsplanen och det fläckvisa genomförandet.

– Vi måste få igång en utveckling direkt, och det får vi i det område som vi själva äger, säger Jan Holmberg.

Sedan kommer processen att vara självgående men ojämn och i vissa fall mycket långsam, menar han.

– Olika fastigheter och tomter har olika mognad, säger Jan Holmberg. De tomter som idag står obebyggda kommer att ” mogna först, medan andra som har fungerande pågående verksamheter kommer att fortsätta som förut”. Däremellan finns det andra som kommer att utvecklas under tiden.



Eller som det pragmatiskt står i planprogrammet, ”för vissa fastigheter kan det vara så att pågående användning fortfarande är den mest lönsamma, den naturliga konsekvensen blir i så fall att förnyelsen av dessa fastigheter får avvakta”.

– Tiden får verka, sammanfattar Jan Holmberg.

Det är det ”additiva förhållningssättet” som Inger Bergström och Karl Olov Arnstberg för fram i sin bok ”Åtta postulat om planering”. Det additiva innebär att man ser att staden innehåller olika tider. Så här förklarar arkitektgruppen Smog det i en text om Arnstbergs och Bergströms bok:

”Ett additivt förhållningssätt knyter an till resonemangen om stadens olika tider. En hållbar stadsutveckling tycks ur dessa perspektiv vara en utveckling och förändring av staden som sker gradvis och i olika takt. Stadens struktur förändras långsamt och medan de enskilda byggnaderna tål att bytas ut och kompletteras i en högre förändringstakt allt eftersom nya behov eller önskemål uppstår. Därmed bör planeringen garantera en god utveckling snarare än att eftersträva en perfekt och färdig miljö att flytta in i.”

Norra Sorgenfri blev lite hett på fastighetsmarknaden i samband med att det stod klart att Öresundsbron skulle byggas 1995. Många köpte tomter och fastigheter. Men Malmö stad valde att satsa på Västra Hamnen och investeringarna uteblev i Norra Sorgenfri.

Sedan dess är det många som väntat på ett initiativ från Malmö Stad. Och nu har det kommit.

– Eftersom Norra Sorgenfri är så komplicerat, i ägande, och med så många olika verksamheter, så är det staden som måste vara motorn, säger Jan Holmberg, på fastighetskontoret.

I Byggnadsantikvarisk utredning från Malmö Kulturmiljö kan man läsa: ”Norra Sorgenfri är idag, åtminstone bitvis, ett ganska nergånget område. Stora avrivna ytor, förfallna

byggnader och en del ’skumma verksamheter’ gör att området inte har någon status. Att Malmös prostitutionsstråk finns i området bidrar också till det dåliga anseendet.”

Sextio år tidigare var bilden en helt annat. Då var Sorgenfris ”fabriksområde” en livlig och myllrande plats. Här låg läderfabriken, liksom Per Fricks fabriker som tillverkade cigarrlådor, här fanns kvarnstensfabriken, räknemaskinstillverkaren Addo, läkemedelsföretaget Ferrosan. Och den nyligen nedlagda korskinnfabriken AB Tripasins. På AB Tripasins dörr har någon nu satt upp en liten lapp med texten ”stadsbyggnadsforum Norra Sorgenfri”.

Den 15 september stänger Malmös stora bussgarage i kvarteret Spårvägen, som ligger i kanten av Norra Sorgenfri, då bussarna flyttar ut till Spillepengen. Marken ägs av Malmö stad och det är här som staden ska visa fastighetsägare, malmöbor och investerare att Norra Sorgenfri är ”the next big thing” i Malmö. I det 12 000 kvadratmeter stora bussgaraget planerar man sådant som konstevenemang eller marknader, något ovanligt och unikt som ”kan fungera som katalysator för den fortsatta utvecklingen i området”.

Det första steget i en förändringsprocessen blir att göra många medvetna om att något håller på att hända. Att sätta strålkastarljuset på platsen.

Gunilla Kronvall förklarar vad som gör Norra Sorgenfriprojektet unikt:

– Vi vill se små fastigheter, i de flesta andra projekt planeras stora fastigheter som byggs av en byggherre, som genom en variation i fasaden försöker skapa en bild av variation. Vi tror att variationen sitter någon annanstans.

De vill bryta ner det så det blir många aktörer också på fastighetsnivå, så att utvecklandet och förvaltandet blir småskaligt. Det kommer sedan förhoppningsvis att bli något mer än bara en bild av småskalighet imötet med gatan.



Jan Holmberg på fastighetskontoret säger att de har återupptäckt vikten av fastighetsdelning i stadsbyggandet. Då har de återupptäckt något som varit bortglömt ganska länge. Åtminstone sedan den nya Plan- och Bygglagen 1987, och möjligen längre. Det kallades tomtindelning en gång i tiden, nu talar man om fastighetsplaner. För hundra år sedan gjordes alltid tydliga tomtindelningar i städerna, vilket skapade olika stora tomter och ett mer småskaligt ägande. För byggbolag och fastighetsägare har ett stort enskilt ägande varit det mest praktiska i stadsbyggandets stordriftsfabrik. Det har lett till att detaljplanen blivit det viktigaste planinstrumentet. Men på Norra Sorgenfri vill man göra fastighetsplanen minst lika viktig:

– Med en smart fastighetsplan kan vi låsa fastighetsindelningen så att det blir fastigheter i den storlek som vi vill ha dem, säger Jan Holmberg.

För att få byggherrar och fastighetsägare att gå med på det så här, så har de två strategier. Den ena är att få in många mindre byggherrar och förvaltare, den andra är att låta de som vill ha större fastighetsinnehav i området äga flera fastigheter men på olika ställen.

Det är, och har varit, ett stort pedagogiskt arbete att sälja in de här tankarna till fastighetsägare och de som driver verksamheter i området. När projektet drog igång kom fastighetsägare snart upp till Gunilla Kronvall på stadsbyggnadskontoret med ritningar på höga punkthus med parkering i bottenplanen och sa "det här vill vi bygga". De fick svaret att det inte var riktigt vad staden hade tänkt sig.

– Då började de gnälla lite så klart, men nu några år senare sitter de och skissar på kvartersstaden med nedgrävda garage, säger Gunilla Kronvall.

Det är inte bara den möjligen romantiska idén om en levande, blandad stad i ett gammalt nedgången industriområde som Mamö stad har sålt in, kanske inte ens framför allt det, utan snarare det ekonomiskt möjliga och fördelaktiga i en plan som den här.

Stadsplanen för Norra Sorgenfri inriktar sig framför allt på den småskaliga ekonomin. Och i viss utsträckning på den kreativa. Man tror på en ökande efterfrågan på, och ett ökande inflytande för, småskaliga verksamheter i framtidens stad. Här skapas en central stadsdel med många mindre lokaler, som man hoppas ska attrahera nya företagare i Malmös östra delar med ökänt höga arbetslöshetsiffror.

I Norra Sorgenfri finns idag en del små verksamheter, som bilverkstäder, dansskolor och tryckerier, och här finns också en hel del konstnärateljéer som man är väl medveten om ger området den där pionjärandan som är så viktig i en förändringsprocess som den här.

Men till de konstnärer som idag hyr sina ateljéer billigt eftersom det här fortfarande trots sitt centrala läge är en ekonomisk periferi, kan de inte lova något. Det är klart att hyrorna kommer att stiga. Att hålla en konstnärskultur vid liv genom en konstgjord andning som ett kreativt Disneyland är de heller inte intresserade av.

– Vi försöker skapa möjligheter i de delar där vi äger mark och fastigheter, sedan hoppas vi att fastighetsägarna också ser ett värde i en mångfald, men det är klart att om en fastighetsägare säger "nu vill vi bygga loftlägenheter där ni har ateljéer", så kan vi inte göra något, säger Gunilla Kronvall.

Om man lyckas skapa blandade och kreativa miljöer av tidigare nedgångna eller monotona områden påbörjas nästa omedelbart nästa utvecklingsprocess, gentrifieringen. Genti-



Eftersom Norra Sorgenfri är så komplicerat, i ägande, och med så många olika verksamheter, så är det staden som måste vara motorn, säger Jan Holmberg, på fastighetskontoret. Staden har arrangerat Stadsbyggnadsforum i den nedlagda korvskinnfabriken AB Tripasins gamla lokaler.

fiering är en process där ett förfallet område genomgår en fysisk renovering, vilket påverkar hyresnivåerna och sedermera byter ut mindre bemedlade invånare mot en mer förmögen befolkning.

De mekanismer som styr denna process beskrivs av Tom Wetzel som "fastighetsspekulation baserad på antagandet att marknadsvärden kommer öka så snart gentrifieringen slår till, vilket iscensätter ett utbyte av hyresgäster där en bättre bemedlad samhällsklass övertar fastighetsbeståndet med anledning av sin förmåga att kunna betala högre hyror."

Igångsättandet av gentrifiering kan härledas till många olika källor. En intressant sådan belyses av William Menking, där hans studie av Tribeca i New York har visat på att gentrifiering ofta är en samhällsfråga som till varje pris syftar till att vinna tillbaka medelklassen med deras högre inkomster.

Det är inget man önskar i Norra Sorgenfri, men det är en risk, och en risk eftersom gentrifiering inte sällan innebär en homogenisering, vilket är motsatsen till det man önskar i Norra Sorgenfri. Men det är också möjligt att det småskaliga ägandet man eftersträvar kan motverka en alltför långtgående gentrifieringsprocess.

Det finns vissa icke förhandlingsbara värden i de ekonomiska beräkningarna för Norra Sorgenfri: små fastigheter, offentliga bottenvåningar och viss andel hyresrätt.

Och det får ekonomiska konsekvenser, eller som man skriver i planprogrammet, "de ekonomiska konsekvenserna av detta vad gäller byggrättsvärden, merkostnad etc. har beaktats vid beräkningen av exploateringstalen, ett villkor för de höga exploateringstalen är således att kärnvärdena genomförs".

Så talar en stadsbyggare med gott självförtroende. Just do it.
– På vissa punkter är vi benhårda, men på andra säger vi

istället "överta oss gärna", säger Gunilla Kronvall.

För att ge ett exempel berättar hon om det glada beskedet att en gymnasieskola med bygginriktning ska flytta in i den gamla korvfabriken Tripasins lokaler från 1930-talet. Att få en skola in på området var något som staden hade kämpat för. Det skapar en helt ny typ av offentlighet. Men det dök snart upp en hake.

Både utbildningsförvaltningen och fastighetsutvecklaren ville ha en monofunktionell skola med staket och övervakning.

– Då sa vi genast att vi tycker det är bra att det flyttar hit en skola, men vi kommer inte acceptera en monofunktion, småskaligheten och brokigheten ska in också i den här fastigheten.

Basta. Så nu blir det en restaurang i byggnaden utifrån, till exempel, och inget högt staket eller övervakning.

Det råder ännu en obotlig optimism i projektet. Perspektivritningarna på framtidens Industrigata, det en gång så sjäviga prostitutionsstråket, ser ut som en ett kreativt campus med unga friska och spontant kreativa människor hela tiden på väg till nästa idé. Det ser karaktärsfullt blandat och lagom industriellt ut.

Det skulle kunna vara ännu en romantisk bild, ett fåfängt försök att konstruera en gentrifieringsprocess, där det ska "ges plats åt det unika och åt egna initiativ", där det ska skapas "intressanta lokaler". Men bakom de kvällsljusbelysta tegelfasaderna "som ska vara utformade på ett sätt som gör dem intressanta att titta på" finns en stenhård ekonomi och en uppriktigt tilltro på en lyssnande stadsbyggare.

”En förenklad beskrivning av staden som fenomen är att den utgör en förtätning av människor, aktiviteter och rörelser. I denna förtätning finns förutsättningar för berikande möten, samtidigt som risken för konflikt är överhängande.”

Länsstyrelsen i Skåne, januari 2007

”Man måste förstå varandras roller, och ha förståelse och respekt för att man ibland kan ha olika behov. Näringslivet måste förstå att stadsplanering har ett helhetsperspektiv och att man ofta måste planera på lång, eller mycket lång, sikt. Stadsplanerarna måste på samma sätt förstå näringslivets behov och önskemål. Man måste också förstå att näringslivets roll är att driva affärsverksamhet. Att denna affärsverksamhet också i möjligaste mån skall få att gynna allmännyttan - utan att i onödan försvåra, fördröja eller förhindra företagen - är den stora utmaningen. Jag tror också att båda parter måste inse att man ju faktiskt lever i symbios med varandra. Ett starkt näringsliv förblir inte starkt om staden och dess institutioner tappar i värde och attraktionskraft, på samma sätt som att en attraktiv stad snart förfaller om näringslivet försvagas och företagandet åsidosätts. Ibland kanske det kan vara så enkelt som att man erbjuder ett alternativt läge, och försöker hitta lösningar, istället för lösningar.”

Magnus Schönning, näringslivsstrateg, Länsstyrelsen i Skåne



”If there is to be a “new urbanism” it will not be based on the twin fantasies of order and omnipotence; it will be the staging of uncertainty”

Rem Koolhaas. S,M,L,XL (1996)

Turisten – en muterad invånare

Karl-Olov Arnstberg och Inger Bergström hävdar att staden skall rymma fyra olika kategorier av människor; invånarna, pendlarna, turisterna, och kosmopoliterna. Enligt Arnstberg och Bergström ställer dessa fyra grupper olika krav på staden och påverkar stadslivet och i förlängningen stadens kultur med sin närvaro på olika vis”. Arnstberg och Bergström menar att de fyra gruppernas ”vardagsliv flätas in i varandra och sätter avtryck i stadens form”. Men vad händer när turisterna bosätter sig i staden och på så sätt muteras till invånare? Vilka krav kan ställas på stadens förmåga att adoptera kulturella livsmönster när gränserna mellan Arnstberg och Bergströms fyra grupper börjar lösas upp och när individens rädsla för kulturell förändring tar sig uttryck i konstituerande krav om bibehållen förortsidentitet?

Arnstberg, Karl-Olov och Inger Bergström. Åtta Postulat om Planering av Staden som Livsmiljö. Stockholm: Formas (2001)



Kaos och ordning: Teorier och provokationer

Nyurbanismens problem är det konstgjorda

Den homogenisering som ofta är resultatet av nyurbanisternas gestaltungsideal påverkar inte enbart det visuella uttrycket i stadsrummet. Benjamin R. Barber visar hur nyurbanismen även homogeniserar produktionen av det sociala rummet. Han pekar på hur den nyurbana rörelsen införlivar en en konstgjord stadsmässighet som saknar den riktiga stadens mångfald, risker, öppenhet, nyfikenhet och fara. Han beskriver det som att "the New Urbanism [...] has tried to expropriate certain anodyne features of urban identity, of the life of the city, without running any of its risks, without taking chances, without being solid by the city's tawdry anonymity and noisy rambunctiousness."

Barber, Benjamin R. "An Architecture of Liberty? The City as Democracy's Forge".
Out of Ground Zero: Case Studies in Urban Reinvention. Ed Joan Ockman. New
York: Prestel Publishing (2002).

"Det är inte enbart planeringen som är upphovsman till den modernistiska urbanismen utan det är snarare en särskild mentalitet, en som undviker kaos och konflikter med alla medel och till vilket pris som helst."

Mohsen Mostafavi, Landscape urbanism, A manual for the machinic landscape, 2003

Vad efter stad?

Enligt Lewis Mumford är svaret på frågan vad är en stad följande:

- Ett geografiskt nätverk.
- En ekonomisk organisation.
- En institutionell eller hävdvunnen process.
- En teater för sociala drama.
- En estetisk symbol för en kollektiv enhet/helhet.

Men bäste herr Mumford, skriver bloggaren sweetlittlegame, frågan vad är en stad är förlegad. Frågan är nu istället: vad kommer efter staden?

"A city without a crisis is a city without a future"

Lebbeus Woods Peter Noever (Ed). Lebbeus Woods: System Wien. Ed Ostfildern-Ruit: Hatje Cantz Verlag (2005).



Det glesa är vanligare än det täta

"I planeringssammanhang talas det i dag mycket om stadsmässighet och blandning. Det finns en romantisering av det urbana och dess fördelar framhävs ofta ur ett hållbarhetsperspektiv (såväl ekonomiskt som socialt och ekologiskt). Trots detta sker merparten av stadsutvecklingen på helt andra premisser. Det är snarare så att man bygger utglesat och funktionsseparerat; villamattor på åkermark, storskaliga företagsparker, externa köpcentra, rekreationsområden och campusområden."

Länsstyrelsen i Skåne, januari 2007

Inaktuella ideal

Under hela 1900-talet tycks en ideologisk värdegrund agerat utgångspunkt för det stadsbyggnadsideal man förespråkade, och därmed för det samhälle man levde i. Därmed blir 1900-talets stadsbyggnadsideal inaktuella för dagens samhälle vilket snarare konstitueras av att nationalstaten, och därmed den kollektiva gemenskapen, är i upplösning

smog studio 2008

KAOS ELLER ORDNING: Experten svarar

Vi bad länsarkitekten i Skåne, Kerstin Nilemark, förklara vad en blandad stad är, varför den är bra och hur man ska få till den.

Vad är en blandad stad?

– Det handlar om närhet till olika saker. Det ska finnas service, verkstäder, allmänna funktioner som Posten, allt sådant som man har nytta av. Det handlar också till viss del om upplåtelseformer, men det handlar inte om höga och låga hus tillsammans.

Vilka förutsättningar finns det för att skapa den där närheten?

– När jag arbetade i kommuner var det frisorer som fick bygglov för avvikelser i bostadsområden. Det var så långt man kunde sträcka sig när det gällde bostadsanknuten verksamhet. Bilmekanisk verksamhet behandlades helt annorlunda, det larmar kanske lite mer och syns mer utåt.

– Jag tycker det är viktigt att verksamheterna syns utåt, eftersom det skapar en intensitet på gatan. Banker är sämre än blomsterhandlare i det fallet.

– Jag tror att förutsättningarna finns, men att man måste bli mer tillåtande vad gäller till exempel störningar. Det handlar lite om tolerans, den där bilverkstaden larmar förmodligen ibland. Men jag tror det är jätteviktigt att man får bli störd.

Varför?

– Annars blir man för egoistisk. Till slut kryper den där störningstoleransen ner till noll, då är man illa ute.

Kan man säga historiskt, de senaste femtio åren, att vi har haft för låg tolerans för just störningar?

– I planeringen har vi har löst konflikter med avstånd. Det är ju enkelt för då behöver man inte hantera konflikten. Kanske kan man också säga att vi varit alltför ödmjuka mot industrialiseringen, vi har låtit industrierna få ta för sig, på sina villkor, vi har inte ifrågasatt och ställt krav på verksamheterna. Vi har trott att vi kan bygga bort störningarna med avstånd, för att vi inte velat utmana upphovskällan utan genom att flytta på de som upplever störningen.

Ser du något tecken på att det håller på att ändras?

– Lite grann, bland annat genom att

Miljöbalken nu slår fast att verksamhetssutövaren också har en bevisbörda och ett ansvar. Men när det gäller planeringen har vi inte sett någon lättnad. Det är snarare så att det här med risker har uppvärderats mer. Som med frågan om transporter av farligt gods till exempel, där finns mycket zoneringsstankar kvar. Det är lättare att säga vad som är farligt, istället för att visa vilka åtgärder som kan påverka och kanske förändra behoven.

Vad skulle kunna ta oss bort från ett alltför stort säkerhetstänkande?

– Vi måste definiera risken, men inte bara vara rädda för den. Man får inte bortse från de verkliga riskerna, men i övrigt är vi för försiktiga. Vi på Länsstyrelsen kan till exempel hjälpa till med en metodutveckling för hur man tar fram åtgärder för risker.

– Dessutom, skulle ett ökat samarbete, mellan kommuner och länsstyrelser, kunna innebära att man inte behöver bevisa i varje nytt fall, utan kan hämta erfarenheter.

Kan du ge något bra exempel på den där blandningen som du tänker dig?

– Jag har ett bra exempel från Kanada. Det är två gator som möts, utanför stadskärnan, på väg mot universitetet. Det är biltrafik på gatorna, lite mer på den ena som går ner mot centrum. Där ligger en livsmedelsbutik så klart, men också en bilmekaniker vägg i vägg, med en pub på baksidan. På andra sidan ligger en Starbucks där man kan sitta och titta på bilmekanikern.

– Där ligger ett apotek, en bokhandel, en vin- och spritbutik. Det är inte otryggt trots trafiken. Jag tror trafiken är en förutsättning för den här platsen, skulle man lägga en förbifart högre upp, skulle det försvagas. Platsen tar utgångspunkt i en trafikknut, inte som många förortscentra i frånvaron av trafik.

Varför ska man blanda?

– Det är bra för att man har nära service. Det är bra att det är olika människor som besöker de olika funktionerna, studenter tar snabbfika, de äldre går kanske in på apoteket. Platsen vänder sig till en blandning av människor, alla är inte bara som de på mitt jobb. Det tror jag är jätteviktigt. Så att man förstår at

”Vi måste fundera på vad planering ska innebära i framtiden. Vi har länge planerat för en perfekt framtid. Den kanske inte finns, utan förändras ständigt. Plan- och bygglagen är inte inställd på det, den är väldigt genomförandeinriktad, kortsiktig, och detaljerad”



vi är olika. Annars känner man otrygghet när man möter det olika.

Varför är det här en fråga för Länsstyrelsen?

– Vi är statens förlängda arm, vi har ett uppdrag enligt Plan och Bygglagen att se på riskerna. Sedan handlar det om hållbar utveckling och de nationella miljömålen. Där talar allt för en funktionsblandning. Det stod i budgetpropositionen i våras, staten har börjat peka med hela handen i riktning för funktionsblandning. Om vi fortsätter att zonera blir det otryggt och det tar mycket mark i anspråk. Det är två saker som inte går att ha i framtidens samhälle.

Peka med hela handen säger du, borde staten ha en större makt där, ni tycks ofta stå lite handfallna ?

– Vi måste fundera på vad planering ska innebära i framtiden. Vi har länge planerat för en perfekt framtid. Den kanske inte finns, utan förändras ständigt. Plan- och Bygglagen är inte inställd på det, den är väldigt genomförandeinriktad, kortsiktig och detaljerad.

Hur kan man nå en mer förändringsbenägen planering?

– Ett sätt är mellankommunal samverkan, där man söker en markanvändning där inte alla kommuner bygger logikcenter samtidigt. Kanske inte en regional planering, men

olika konstellationer beroende på frågan och problemen. För att försöka hitta en gemensam strategi kommuner emellan. Jag tror också att Länsstyrelsen kan vara mer proaktiv och inte bara nejsägande. Det måste vara det optimala sättet att använda statens pengar.

Finns det orsak att vara pessimistiskt vad gäller blandad stad och närhet till service?

– Egentligen tror jag inte det, jag tror det är en nödvändighet. Det blir politiskt nödvändigt, både vad gäller demokrati och trygghet. Men också vad gäller markägare. I vissa enstaka fall är det bra med kluster, men i de flesta fall är det bra för markägare med en flexibilitet i markanvändning. Jag tror att det är väldigt få som tycker att större områden med en enda användning är hållbart.

Vad skulle du vilja ge för tips till Skånes planerare?

– Att hitta aktörerna och hitta former för samverkan med alla dem. Då kan planerarna vara de som visar på visioner, annars finns det risk att de ekonomiskt starka styr utvecklingen. Sedan tycker jag man kan fundera på att det inte går att hitta den slutliga lösningen. Är man för flexibel blir det varken eller, men man måste ändå vara öppen för framtida förändringar. Att prata med grannkommuner precis som de olika Länsstyrelserna ska prata med varandra, för att hitta gemensamma frågor.

KAOS ELLER ORDNING: Boken. The Conversation Series – Rem Koolhaas

Den holländske arkitekten Rem Koolhaas är både arkitektstjärna och citatmaskin. I intervjuboken The Conversation Series bjuder han på självklara citat och vindlande teorier om vår samtid under rubriker som Europa, shopping och autenticitet.

”The Conversation Series” är en serie av publikationer där Hans Ulrich Obrist, schweizisk författare och utställningsansvarig för ett flertal museum och utställningar runt om i Europa, samtalar med ett antal arkitekter, urbanister och tänkare om samtida fenomen. Ett av samtalen för han med den holländske arkitekten Rem Koolhaas.

I ett av samtalen diskuterar man Europa. Under samtalet berörs begreppet ”modern” och Koolhaas pekar på behovet av att finna en ny definition på detta begrepp. Koolhaas drar paralleller till renässansen då antiken utgjorde en inspirationskälla, dock utan ett nostalgiskt angreppssätt.

Just nostalgi är, påpekar Koolhaas, paradoxalt nog den starkaste drivkraften för europeisk modernitet och hävdar att problemet med att ha nostalgi som drivkraft är att denna alltid inrymmer ett visst mått av förnekelse, något som i längden är ohållbart. Nostalgin förblindar också oss på så sätt att vi går miste om globaliseringens nya möjligheter. Ett exempel som lyfts fram är Europas generella oförmåga att ta tillvara invandrades kapacitet och kompetens.

Rem Koolhaas har under lång tid följt, dokumenterat och diskuterat hur globalisering och visual culture påverkar arkitektur och urbanism. Även förändrade ekonomiska och

sociala realiteter och hur dessa interagerar med arkitektur och urbanism är frågor som Koolhaas länge har engagerat sig i, vid sidan av den mer konventionellt gestaltande verksamheten.

I ett annat av samtalen med rubriken ”Mellan städer”, diskuteras bland annat kommersialismens påverkan på arkitekturen. En tendens som Koolhaas ständigt återkommer till är förskjutningen från allmänt/offentligt till privat. Exempel på detta är marknadens närvaro i projekt såsom museum vilka tidigare var uteslutande offentliga.

Även shoppingens utveckling kan studeras utifrån koncept av offentligt och privat. Från att ha utvecklats mot allt större anläggningar menar Koolhaas att det nu pågår en parallell utveckling i vilken shoppingen infiltrerar alla möjliga aktiviteter.

Exempel på detta är flygplatser, kyrkor, museum, utbildningsinstitutioner, hotell och det privata hemmet. Infiltrationen har nu nått så långt att dessa institutioner är beroende av den extra inkomst som shoppingen genererar samtidigt som shoppingen inte längre är möjlig utan dessa kompletterande upplevelser.

Koolhaas menar att vi nu lever i en värld där tidigare självständiga gränser mellan institutioner och identiteter har ändrats fundamentalt och att detta kommer att ha en radikal effekt på arkitekturen. Koolhaas menar vidare att en av de stora

**The Conversation
Series –
Rem Koolhaas**

**Hans Ulrich Obrist.
2004.**

Koolhaas lyfter fram den kinesiska staden som en ny typ av urbanism där tradition och autenticitet får stå tillbaka för den hastighet som präglar dess tillkomst. I kontrast till detta beskrivs europeiska förhållanden där nostalgi påstås vara drivkraft för all utveckling.

förändringarna inom arkitekturen är att materialen har blivit oigenkännliga vilket resulterat i att ingen arkitektur är vad den ser ut som.

Dagens arkitektur består i princip av trästomme, isolering och gips med ett ytterst tunt ytskikt som möter omvärlden. Den gängse föreställningen om arkitektur utifrån form och funktion, blir därmed fullständigt och fundamentalt överklig.


Koolhaas lyfter fram den kinesiska staden som en ny typ av urbanism där tradition och autenticitet får stå tillbaka för den hastighet som präglar dess tillkomst. I stark kontrast till detta beskrivs europeiska förhållanden där nostalgi påstås vara drivkraft för all utveckling. Det positiva bemötande som den amerikanska nyurbaniströrelsen har fått i Europa befäster Koolhaas påstående att nostalgin är en stark drivkraft. Med sin historiserande arkitektoniska gestaltning och säkra kvasioffentliga miljöer har rörelsen fått stort genomslag.

I ett samtal avhandlas återigen Europa, och mer specifikt återuppbyggnaden av Berlin. Koolhaas definierar Berlin som en "kinesisk stad", ett begrepp han förklarar står för en stad som har byggt en mycket stor byggnadsvolym på kort tid. Denna nya byggnadsvolym har då inte den långsamhet som präglar en traditionellt "sederterad" stad vilken man ur ett västerländskt

perspektiv också förknippar med autenticitet.

Koolhaas menar att det är ofrånkomligen så att vid en tillräckligt hög byggnadstakt så offras autenticiteten, oavsett hur mycket traditionella och autentiska byggnadsmaterial som används. Koolhaas och Obrist beskriver båda att en allmän uppfattning i en global kontext är att en byggnad antas ha en maximal livslängd på 25 år. Utifrån målsättningar om ett långsiktigt hållbart samhälle ter sig en sådan kort livslängd vid en första betraktelse som problematisk. Samtidigt sker en snabb teknisk utveckling, till stor del pådriven av stadsutvecklingen i Kina. Den pågående tekniska utvecklingen visar på att det faktiskt är försvarbart att riva och bygga nytt efter 25 år.

Den pågående förskjutning mellan privat och offentligt är något som återkommer under intervjun. Marknadens ökande närvaro är påtaglig inom arkitektur och stadsbyggande på ett sätt som inte tidigare varit förekommande. Gränsdragningen mellan privat och offentligt har därmed också blivit otydlig. Koolhaas menar att vi nu lever i en värld där tidigare självständiga gränser mellan institutioner och identiteter har ändrats fundamentalt. Därmed blir kanske också frågan om autenticitet överspeglad i en värld där inget ändå är vad det ser ut att vara.



”I det framväxande moderna
samhället innebar en ideal
uppdelning att kvinnor hörde till
den privata sfären och män till
den offentliga”

Carina Listerborn, fil dr i Stadsbyggnad

TILLIT OCH TRYGGHET:

TILLIT OCH TRYGGHET: Helsingborg satsar på öppen handbok om trygghet

Den blandade staden handlar också om människors makt och inflytande. När Marianne Dock, arkitekt på Helsingborgs Stad, letade efter en handbok om trygghet hittade hon ingen, så de fick göra en egen. Och den kom till slut att handla om att lyssna noga på mycket mer än sina egna föreställningar om det goda och trygga.

Arkitekten Marianne Dock satt på en redovisning av ett stadsbyggnadsprojekt i Fornebu utanför Oslo. Arkitekterna visade sina bilder och förklarade sina syften och bevekelsegrunder. Det skulle nog bli ett bra område, det var fullt med människor på arkitekternas bilder. Allt såg väldigt bra ut. Tills någon frågade hur Fia skulle ta sig till sin fiollektion i staden.

Arkitekterna tystnade. Fia?

Marianne Dock, arbetar på Helsingborgs stads avdelning för hållbar utveckling och berättar historien som ett svar på min fråga: Vem planerar inte för människor? Hennes poäng är att tanken på ”människor som Fia” alltid finns, som en generell tanke, men när det blir konkret och specifikt händer något:

– Människor blir en ursäkt för att rita så som jag själv tycker är bra, jag utgår hela tiden från den jag själv är, säger Marianne Dock.

Och det är inte att rita ”för människor”, menar hon.

Men Marianne Dock är intresserad av att hitta ett sätt att göra det. Det första steget i det arbetet var skriften ”Trygg och välmående – utformning av den goda staden”, som de tagit fram.

De arbetade med stadsdelen Söders förändring i Helsingborg, och ville bland annat även konsekvensbedöma förslag utifrån trygghetsaspekter, men de letade efter någon form av checklista som handlade om människors upplevelser av staden. Och allt de hittade var polisens checklistor där lås och belysning dominerade.

Samma iakttagelse gör arkitektstudion Smog i en rapport till Länsstyrelsen: ”Även om frågan om otrygghet under senare tid uppmärksammat allt mer har merparten av insatserna hitintills varit inriktade på att öka säkerheten mot åverkan på fysiska ting. Vår psykiska oro eller vårt välbefinnande har inte blivit föremål för lika många insatser.”

Så Marianne Dock och hennes kollegor gjorde en egen skrift för att fullfölja sin idé om en bättre stad för människor. Och sedan dess föreläser Marianne Dock ofta om sina tankar kring ”den goda staden”.

Men ”den goda staden”, är inte det ett märkligt ordval? Kan en stad verkligen vara god? Och hur ser då en ond stad ut?

– Det blev så eftersom så många talade om just den goda staden, Boverket till exempel, säger Marianne Dock.

Men egentligen, erkänner hon, skulle den kanske hetat ”den mänskliga staden”.

– Då får man in alla sidor, det goda och det onda, säger Marianne Dock.

Och ordet ”välmående” hur hamnade det i en skrift om trygghet?

– När jag kom i kontakt med WHO-projektet Healthy Cities träffade jag en turkisk arkitekt som planerade bra miljöer för äldre, och vi kunde snabbt konstatera att det fysiska resultatet av våra ambitioner nästan var det samma.

Hälsa och trygghet sitter ihop, menar hon.

”Att erbjuda trygghet för individen och säkerhet mot hot utifrån är en av civilisationens grundvalar. I det antika Grekland var stadens begränsade storlek en försäkran om gemenskap och kontroll. Under medeltiden skyddade försvarsmuren stadsbefolkningen från yttre hot.”, skriver Smog studio.

I skriften *Trygg och välmående* citeras en Skånsk folkhälsoenkät från 2004 som säger att det finns ”en fortsatt otrygghet hos de som rör sig i sitt bostadsområde och tendensen är att oron ökar, fler kvinnor än män är oroliga. Trygghet blir därför också en genusfråga och i sin förlängning en demokratifråga.”

Mer konkret handlar det mycket om makt och tillgänglighet. Människor som upplever att de har kontroll mår bättre och platser som är nära är bättre.



I Skriften "Trygg och välmående" citeras en Skånsk folkhälsoenkät från 2004 och skriver att det finns "en fortsatt otrygghet hos de som rör sig i sitt bostadsområde och tendensen är att oron ökar, fler kvinnor än män är oroliga. Trygghet blir därför också en genusfråga och i sin förlängning en demokrati-fråga

Man kan då missta sig och tänka att här kommer ännu en instruktionsbok för hur vi ska bygga det goda samhället åt människor. Precis som vi skulle göra det på 1960-talet. Designregler och förordningar.

Men lyssnar man på Marianne Dock så är det precis tvärtom.

– Jag pratar aldrig om design, däremot pratar jag om skala och det betyder inte tre våningar utan handlar om upplevelse när man går.

Men någon instruktionsbok handlar det inte om.

– Det finns hur många sätt som möjligt att göra det på, det har inte slagit mig att det skulle kunna bli en tråkig mall.

Det kan vara lika tryggt och välmående på Manhattan som i Villastaden.

Det handlar om att stadens miljö ska vara gjord för gåshastighet. Det handlar också om hur viktigt det är med gränser mellan det privata och det offentliga.

Att skriften "Trygg och välmående" är full av konkreta bilder handlar egentligen mest om att bilder fungerar väldigt bra att prata kring. Som en början på ett samtal.

Är frågan om trygghet och välmående i staden en klassfråga?

– Det är väldigt lätt att bygga tryggt och välmående om du riktar dig till socialgrupp ett med den standard du har då. Men det blir också gärna ett område som egentligen inte är tryggt dygnet runt eftersom det är ett så enhetligt område där alla har samma tider. Det är mest på ytan som ett sådant område är tryggt och välmående.

Det vänder sig bort från staden.

Carina Listerborn, forskare vid Göteborgs universitet, har konstaterat att 75 procent av de boende är trygga i sina

bostadsområden, men också att det är en stor skillnad beroende på "kön, ålder och var man bor".

"Traditionellt brottsförebyggande arbete bygger vidare på en manligt präglad kultur", menar Listerborn.

Hon konstaterar också i sin forskning att brottsförebyggande arbete kan öka exkluderingen och segregationen. Det kan innebära fler privatiseringar av det offentliga rummet, liksom en intolerans mot avvikelser.

Men det finns goda följder av brottsförebyggande arbete, om det görs på ett medvetet sätt, något som Carina Listerborn tillsammans med Göteborgs stad har gjort i projektet "Tryggare och mänskligare Göteborg". Ett av de viktigaste argumenten för ett medvetet brottsförebyggande arbete är ekonomi, hävdar Carina Listerborn: "Brottsförebyggande insatser bidrar till att skapa en attraktiv stad och en ekonomiskt konkurrenskraftig stadsutveckling".

Smog studio är inne på ett liknande resonemang i sin rapport till Länsstyrelsen, där man konstaterar att en ny befolkningssammansättning, med fler ensamhushåll till exempel, måste påverka hur man planerar staden. De skriver:

"Richard Rogers och Anne Power hävdar i publikationen *Cities for a small country*, att den förändrade befolkningsstrukturen kommer att få en dramatisk effekt på behovet av och storleken på bostäder, efterfrågan på service, användningen av publika rum och hur vi samspelar i dem. Rogers och Power hävdar att om man inte förändrar hur vi idag bygger våra bostadsområden och städer så kommer vi i framtiden att få se en social isolering och ett uttunnat samhälle som inte kan upprätthålla nödvändig offentlig och kommersiell service. Ett samhälle med glesare befolkningstäthet kommer också att motverka en strävan efter trygghet och säkerhet. Skälen för det sistnämnda påståendet kan härledas till Jane Jacobs som decen-

Vem är rädd och var?

Upplevd rädsla och osäkerhet är starkt kopplat till:
Kön, sexuell läggning (homo/hetero), ålder, etnicitet, klass, boende (område, boendeform),
(Källa: Carina Listerborn)

Nationella Trygghetsutredningen 2007, BRÅ:

Otryggheten har också större konsekvenser för kvinnor, som i högre utsträckning väljer att anpassa sitt beteende efter sin otrygghet genom att välja en annan väg eller att avstå från en aktivitet. Kvinnor upplever också i högre grad att deras livskvalitet påverkas av otrygghet och oro för brott.

Resultaten visar att personer med utländsk bakgrund i högre utsträckning uppger sig vara otrygga och oroliga samt mer oroliga för att utsättas för specifika brottstyper, exempelvis misshandel eller bostadsinbrott, än svenskfödda (med minst en inrikes född förälder). Vidare uppger denna grupp i högre grad än inrikes födda att deras oro får konsekvenser för beteendet och livskvaliteten.

Svenskarna ett tryggt folk

”Undersökningen har visat att den svenska befolkningen (16–79 år) huvudsakligen är ett tryggt folk som i liten utsträckning oroar sig för att utsättas för olika typer av brott. Även om var sjätte person i undersökningen uppger att de känner sig otrygga när de vistas ute i sitt bostadsområde en sen kväll, anger den absoluta majoriteten att de känner sig trygga, att de sällan låter en eventuell otrygghet eller oro begränsa sina aktiviteter och att deras livskvalitet inte alls påverkas av oro för brott.”

Nationella Trygghetsutredningen 2007, BRÅ

nier tidigare hävdade att det krävs en viss kritisk massa för att ett samhälle ska upprätthålla trygghet och säkerhet”.

Men vad säger till exempel en socialsekreterare, finns det något stadsbyggande som skapar en trygg och välmående stadsdel?

– Man talar inte sällan om ”problemområden”, säger Marianne Dock. Det vägrar vi att säga, vi vill se vilka möjligheter som finns, vi vill inte vara några som pekar och säger ”ni har ett problem som vi ska fixa”.

Istället kan de säga saker som att ”den här gatan kan bli den vackraste gatan i Helsingborg”. Lite som i tv-dokumentären ”Klass 9A”, klassen som var en problemklass men som skulle bli Sveriges tredje bästa.

Och då är också strategin densamma i stadsbyggandet:

– Vi måste jobba med de som bor där, de måste få veta att något ska hända.

Då kan man försöka hitta det som kan öka tryggheten och välmåendet i en stadsdel. Marianne Dock är uppvuxen i Kroksbäck i Malmö. Ett sådant där ”problemområde”. Hennes mamma bor kvar.

– Alla de där ”lyften” i Kroksbäck har varit i all välmening, säger hon.

Man har teglat husen och byggt om gårdarna. ”Piffat till det”, som hon säger. Kosmetika, och ännu värre, kosmetika uppifrån. Välviljans kosmetika. Marianne Dock vill hellre arbeta med platsens infrastruktur, de sociala och fysiska rörelser som finns där. Men ett problem överskuggar allt annat:

– Det svåraste är att få med de som bor där.

Om man kommer dit med en bild av hur det ska bli ser de boende höjda hyror och långa byggtider, vilket skapar problem.

Hur kan det bli annorlunda?

Marianne Dock tar den planerade förtätningen av det slumrande gamla stationssamhället Gantofta som exempel på ett annat sätt att närma sig en förändring.

Där har man haft tre olika möten med en månad mellan. Man var på det första mötet tydlig med att det handlade om

en framtida förtätning. Sedan bad man invånarna beskriva sitt samhälle. Vad är det bästa?

Och invånarna blev närmast tagna på sängen av frågan. De hade väntat sig en plan som de kunde protestera emot. Men under mötet förändrades stämningen. Det fanns ingen färdig plan. Kommunens utsända var där för att lyssna. Sedan bad de några av de boende att fotografera samhället och visa sina bilder på nästa möte.

Till nästa möte hade stadsbyggnadskontoret förberett några framtidsscenarier. Vad händer om vi inte bygger något, vad händer om vi bygger tvåhundra bostäder. Och fick på så sätt gång en diskussion. Och i slutet av mötet reser sig en Gantoftabo upp och säger det som ingen på Helsingborgs stad hade väntat sig: ”Man kanske skulle kunna bygga lite högre än två våningar nere vid centrum”. Men kanske kom den största överraskningen på möte nummer tre.

Då delade man ut klossar.

Så där satt man med klossar och kartor och planerade Gantoftas framtid. Det fanns vissa regler att följa, så som riksintressen, men annars var allt möjligt. Och så brakade det loss. Förtätningen och förändringen var nu något som diskuterades och debatterades. Och ett förslag som dök upp var att bygga på fotbollsplanen och flytta fotbollsplanen någon annanstans.

Vad som hade hänt om kommunen åkt ut på möte ett och sagt: ”Vi vill bygga på er fotbollsplan”, kan man ju bara föreställa sig.

I skriften ”Trygg och välmående” formulerar de det så här: ”Ett nyckelord när man förenar olika discipliner för att få ett helhetsgrepp är tillsammans. Med olika kompetenser kan man belysa en nyexploatering eller en befintlig plats från olika håll. Inte minst får vi glömma att arbeta med de verkliga experterna på platsen, nämligen de som bor och verkar där.”

Arkitekten och debattören Jerker Söderlind talar ju om ”särintressenas sammansvärjning” och menar att när alla ska få sitt så får ingen något. Är det inte lite samma sak med det här lyssnande sättet att planera?

– Det är ett pessimistiskt sätt att på saken, säger Marianne Dock och fortsätter:

Äldre stannar inne men är inte rädda för våld

Även ålder är en viktig faktor i sammanhanget. De äldre väljer oftare att stanna hemma på grund av otrygghet, medan de yngre i stället väljer att anpassa sitt beteende genom att exempelvis välja en annan färdväg eller avstå från en aktivitet till följd av sin otrygghet. En vanlig föreställning är att de äldsta är mest oroliga och otrygga i samhället. Detta stämmer till viss del – de äldsta uppger i högst utsträckning att de är otrygga vid en utevistelse en sen kväll, främst manifesterat genom att denna grupp väljer att inte alls gå ut på grund av otrygghet. Men de äldsta är samtidigt de som i lägst utsträckning oroar sig för att utsättas för våldsbrott, där i stället de unga är mest oroliga. Inte heller uppger de äldsta i särskilt stor utsträckning att deras livskvalitet påverkas av oro för brott

Källa: Nationella Trygghetsutredningen 2007, BRÅ

Trygg och välmående

I Skriften "Trygg och välmående – utformning av den goda staden" från Helsingborgs stad listar man sju åtgärder på olika nivåer i staden (staden, bostadsområdet, kvarteret) som kan öka tryggheten och känslan av välmående:

1. Underlätta förståelse, Orienterbarhet, sammanhang.
2. Underlätta för folkliv.
3. Underlätta för möten.
4. Underlätta för uppsikt.
5. Underlätta ansvarstagande – medvetna gränser.
6. Underlätta för fysiska aktiviteter.
7. Underlätta underhåll – erbjud skönhetsupplevelser.



Marianne Dock, arkitekt på Helsingborgs stads avdelning för hållbar utveckling.

– När man säger "Tillsammans" måste man tro på människans förmåga, man måste tro att alla som reser sig upp och säger något inte gör det av elakhet utan för att de tror att det är bra. Och låter det konstigt får man väl fråga: "varför tycker du så?"

Och nu tar Marianne Dock med sig sina kunskaper från arbetet med "Trygg och Välmående – utformning av den goda staden" till ett konkret projekt i Dalhem, ett, vi säger inte "problem", utan möjlighetsområde i Helsingborg.

Vad är skillnaden när ni har ett sådant här dokument att arbeta med?

– Det som är det bästa är att man kan visa bilder och foton på andra exempel och sedan diskutera kring dem. Det är resonemangen vi är ute efter, om alla inte förstår är bilder en väldig hjälp.

Det är ingen checklista för rätt och fel, utan ett sätt att peka på olika situationer och fråga: "vad är skillnaden, varför är det bra där, och dåligt där?"

I Dalhem har de hunnit göra en turné till nyckelpersoner, som skolan, bostadsföretagen, folk från stadsbyggnadskontoret och mark och exploatering, pratat med dem en och en om vad man kan göra utifrån skriften. Sedan har de sammankallat alla och lagt fram bilder och fört ibland högljudda diskussioner:

– Det var inte vågen och jubel hela vägen, säger Marianne Dock, inte minst finns det en oro för gentrifiering.

Men det är tillräckligt intressant för att fortsätta. Och när man får med sig huvudaktörerna kommer den verkliga utmaningen.

Att möta Dalhelmsborna.

– Jag tror på att resonera kring bilder och på att ha ett enormt tålamod, säger Marianne Dock om det arbetet.

– Kanske kommer inget att hända i Dalhem, men då har vi i alla fall släppt en droppe, kanske får de med sig något, kanske kommer något att hända någon annan gång, det går inte att bara se färdiga resultat framför sig när man börjar.

När man säger "Tillsammans" måste man tro på människans förmåga, man måste tro att alla som reser sig upp och säger något inte gör det av elakhet utan för att de tror att det är bra. Och låter det konstigt får man väl fråga: "varför tycker du så?"

Marianne Dock, arkitekt Helsingborgs Stad

”Husen är det sista vi talar om”

– Kärnan i vår verksamhet är att ha människan som utgångspunkt. Det säger alla, men vi försöker förstå människan som det lilla och långsamma djur hon är, säger David Simm, Gehl arkitekter.

– Ska man prata om en levande stad måste man börja med livet. Husen är det sista vi talar om.

Nu hjälper de Midroc och Kävlinge Kommun med en ny stadsdel vid centralstationen.

– Vi höll workshops i Kävlinge för Midroc, arkitekter, politiker, tjänstemän, där alla fick gå och cykla runt för att förstå avstånden och människans långsamhet.

– Vårt mål med stadsdelen är att skapa ett rumsligt nätverk, den blandade staden är identiteten, för den blandade staden är hållbar: olika grupper, olika åldrar, olika inkomster, olika brukare: sportfolk på besök i baskethallen, golden oldies på promenad, aktiviteter som överlappar i tid och rum.

Ett uttunnat samhälle, ett samhälle med glesare befolknings-täthet motverkar en strävan efter trygghet och säkerhet. Precis som Jane Jacobs decennier tidigare hävdade: Det krävs en viss kritisk massa för att ett samhälle ska upprätthålla trygghet och säkerhet menar hon.

Vänskap istället för kärnfamilj

Idag utgör fler än hälften av våra hushåll enpersonshushåll. För dessa är planerarens omsorg om familjen, och den färdiga formen för gemenskap, inte relevant. Centralt är däremot vänskap. Vänskap är inte något självklart utan något som utvecklas från ett första möte till en bekantskap och kanske vidare till vänskap. Grunden för denna process är samtalet. Därmed behöver det finnas platser där möten kan ske och samtal uppstå. Detta är något helt annat än en färdig, förutsägbar form av gemenskap. Det offentliga rummet måste formas så att man naturligt kan uppehålla sig i det utan att bli ifrågasatt eller betraktad som avvikande. Att kunna vara ensam tillsammans med andra. Det behövs naturliga mötesplatser för spontana samtal, olika slags mötesplatser och platser där folk rör sig förbi, stannar till och trivs. Vad karakteriserar dessa och hur kan samhället bidra till dem? En väsentlig parameter att börja med är att våra offentliga platser är trygga och säkra så att man vågar vistas i dem. Sen skadar det nog inte heller med lite spänning och variation.

smog studio, till Länsstyrelsen i Skåne

Melissa Mean från den Londonbaserade idéverkstaden Demos menar att det behövs nya tankar och metoder i stadsbyggandet om man vill lösa nya problem, från sprawl till klimatförändringar. Man måste till exempel balansera de maktstrukturer som finns och ”på ett mycket bättre sätt ansluta sig till de platser och rörelser där stadens verkliga intelligens och energi återfinns – i människors vardagsliv och kreativitet”.

“Social integration är en demokratisk nödvändighet”

Agenda för staden, Stadsmiljörådet 2003

TILLIT OCH TRYGGHET: Teorier och provokationer

“De sociala behoven har en allmänmännisklig grundval; motstridiga och komplementära omfattar de behovet av öppenhet, av visshet och av äventyr, av arbetsorganisation och av lek, behoven av förutsägbarhet oförutsett, enhetlighet och olikhet, isolering och möte, utbyte och introspektion, oberoende (t o m ensamhet) och kommunikation, omedelbarhet och långa perspektiv. Människan har också behov av att ackumulera energi och att göra av med den, till och med av att slösa bort den i lek. Hon har behov av att se, höra, beröra, smaka och behov av att förena dessa förnimmelser till en värld.”

Henri Lefebvre, Staden som rättighet

Urbana frestelser

Urbana miljöer kan, enligt arkitekten Bo Grönlund, bidra till att barn och unga får uppleva och lära sig att delta i en rik och sammansatt värld. Denna värld består av många frestelser och möjligheter, men också svårigheter, en insikt om ett större samhälle än grannskapet, den enskilda arbetsplatsen eller institutionen.



Civilisationen och tryggheten

Att erbjuda trygghet för individen och säkerhet mot hot utifrån är en av civilisationens grundvalar. I det antika Grekland var stadens begränsade storlek en försäkran om gemenskap och kontroll. Under medeltiden skyddade försvarsmuren stadsbefolkningen från yttre hot. Frågan om trygghet och säkerhet är i allra högsta grad aktuell och det är intressant att reflektera över varför människor i dagens samhälle upplever en ökad otrygghet trots att statistiken pekar på en i princip oförändrad brottsförekomst. Krav på kameraövervakning av offentliga platser och grindsamhällen, gated communities, är enbart några uttryck för detta fenomen.

smog studio, till Länsstyrelsen i Skåne



”Den blandade staden är en attraktiv miljö, det blir en attraktivare stad. En stad som locka till sig den arbetskraft som näringslivet efterfrågar. En stad som kan behålla den arbetskraft som behövs. I ett samhälle där den vanligaste familjeenheten i princip alltid består av två förvärvsarbetande personer kan man lättare finna bra och lämpligt boende med ett stort urval av arbetsplatser om viss täthet och densitet har uppnåtts.”

Magnus Schönning, näringslivsstrateg, Länsstyrelsen i Skåne

TILLIT OCH TRYGGHET: Experten svarar.

Vi samtalade med Annie Stråhlén, Mattias Larsson och Hanna Björklund, som alla arbetar med sociala frågor på Länsstyrelsen i Skåne, om den blandade staden, trygghet och tillit.

Vad är blandad stad?

Annie Stråhlén: Att man genom att blanda olika typer av bostäder och upplåtelseformer med andra verksamheter skapas en närhet mellan människor och funktioner. Jag ser att det finns fördelar med en blandad stad. Det ger förutsättningar för ett hållbart samhälle där alla tre dimensionerna av hållbarhet tas till vara: social hållbarhet, ekonomisk och ekologisk.

Mattias Larsson: Det är helt sant, men man kan tillägga att den sociala hållbarheten förutsätter att människor med olika bakgrund, ursprung och olika generationer blandas. I alla fall om målet är minskad segregation och ökad integration.

Hanna Björklund: Samtidigt så rymmer begreppet blandad stad många obesvarade frågor och inbyggda konflikter. Hur blandad måste en stad vara för att vara blandad? Är allt önskvärt att blanda? Vilken skala är lämplig att planera för när det gäller ”blandad stad”? Ska den stora staden delas in i mindre blandade enheter? När det gäller bostäder så talar vi ofta om att blanda bostadstyper och upplåtelseformer för att det inte ska bli så ensidig hushållssammansättning i olika bostadsområden.

Vad lägger ni i begrepp som trygghet och tillit?

Mattias Larsson: Vi brukar tala om KASAM, känsla av sammanhang. Det handlar om begriplighet, hanterbarhet och meningsfullhet. Dessa faktorer skapar eller vidmakthåller en persons hälsa och ser till individens hela livssituation.

Hanna Björklund: Jag kan tycka att vi i dagens samhälle fokuserar för mycket på behovet av trygghet. Människor är väldigt riskmedvetna. Vår rädsla står inte i proportion till de risker vi utsätter oss för. Vi är till exempel rädda för att äta chips eftersom transfetter är farligt men den största risken vi dagligen utsätter oss för är att vistas i trafiken.

Annie Stråhlén: Ett annat exempel på det är

rädslan för våld. Man stannar hellre hemma för att det känns tryggt. Men det mesta våldet sker mellan människor som har en relation till varandra. Media fokuserar mycket på rån och våld. Det finns ingen garanti för att den blandade staden avhjälper våld i hemmet, eller för den delen i staden och därmed ökar inte trygghet.

Mattias Larsson: Så är det absolut, men å andra sidan kan en ökad blandning innebära att det finns mer människor i rörelse i staden dygnet runt. Den blandade staden ska erbjuda folkliv och miljöer som blandar människor med olika kön, ålder, etnisk och social bakgrund, så kanske kan våldet minska genom större social kontroll än idag.

På vilket sätt ser ni att stad eller blandad stad kan ha betydelse för individens känsla av trygghet och tillit?

Hanna Björklund: Det finns inte någon naturlig koppling mellan trygghet och den blandade staden. Det beror helt på hur och i vilket sammanhang blandningen görs. Det handlar bland annat om att utveckla intressanta platser att besöka för att skapa möten. Viktigt att dessa platser har en funktion utöver själva mötet. Dessa möten måste leda till förstående, utveckling och lärande. Men det är samtidigt ingen självklarhet att det blir så.

Annie Stråhlén: Men man kan genom att planera för att människor ska kunna leva, arbeta och utöva sina kultur- och fritidsintressen i en lokal kontext, skapa förutsättningar så att individen kan känna att han eller hon ingår i ett sammanhang och i en miljö i vilken man känner sig bekväm och delaktig. Ökad delaktighet kan bidra till en ökad känsla av sammanhang, begriplighet, hanterbarhet och meningsfullhet.

Hur tillgodoser dagens stadsbyggande de här möjligheterna till meningsfullhet och delaktighet?

Hanna Björklund: En utgångspunkt för den blandade staden är att skapa naturliga mötes-

”Men man kan genom att planera för att människor ska kunna leva, arbeta och utöva sina kultur- och fritidsintressen i en lokal kontext, skapa förutsättningar så att individen kan känna att han eller hon ingår i ett sammanhang och i en miljö i vilken man känner sig bekväm och delaktig.”



Annie Stråhlén, Mattias Larsson och Hanna Björklund

platser, detta är lite ironiskt med tanke på att vi har rationaliserat bort naturliga mötesplatser som fanns i framförallt mindre orter som till exempel posten, lanthandeln, banken, skolan, kiosk, osv. Istället försöker nu vi skapa och planera för "konstgjorda" mötesplatser. I större städer är många mötesplatser kommersialiserade gallerior.

Annie Stråhlén: Om man vill lämna ett segregerat samhälle och röra sig mot ett mer integrerat, så kan det tillfälligt leda till ökad otrygghet eftersom man konfronteras med det okända och sina fördomar. Resultatet kan i bästa fall bli att man genom minskad segregation främjar social interaktion och därmed ökar tryggheten.

Mattias Larsson: Kanske ska vi acceptera en viss segregation. Människor söker sig ju till likasinnade, det skapar trygghet, då blir uppgiften för den blandade staden att öppna upp för möten mellan olika grupper och områden.

Vad saknas i dagens samhällsplanering?

Hanna Björklund: Samhällsplaneringen måste ta bättre hänsyn till att samhället tenderar att bli allt mer postmodernt och individualistiskt. Det kan kanske göras genom att blanda funktioner bättre i staden.

Annie Stråhlén: Det kan man också göra genom att utveckla intressanta platser att

besöka för att skapa möten.

Mattias Larsson: Men det är heller ingen självklarhet att det blir så, hur mycket man än planerar för det. Framväxten av "gated communities", isolerade enklaver av bostäder, bygger på att vi känner oss otrygga tillsammans med de som är olika. Det i sin tur bidrar till ökad segregation och utgör en provokation som medför ökat våld och ökad otrygghet.

Annie Stråhlén: Men jag menar att en blandning av funktioner kan leda till ökad känsla av kontroll och därmed tillit till sig själv och sin omgivning. Men det är klart att det resonemanget fodrar att individen har möjlighet att ingå i flera av de olika sammanhang som den blandade staden erbjuder. En blandning av funktioner kan ur ett socialt perspektiv sannolikt inte leda till ökad känsla av tillit och trygghet om man inte ingår i eller kan ta del av dessa funktioner. Den blandade staden kan till exempel inte ses som en ersättning för samhällets sociala ansvar.

Vad skulle ni vilja ge för tips till Skånes planerare?

Annie Stråhlén: Här tror jag vi är överens om att staden ska planeras tillsammans med de människor som ska bo i den. Det kräver utvecklade former för medverkan i samhällsplanering men också att stärka förutsättningarna för människor att delta i den demokratiska processen.

TILLIT OCH TRYGGHET: Boken. Den amerikanska storstadens liv och förfall

Jane Jacobs skrev sin bok just när det moderna stadsbyggandet ansåg sig stå på sin absoluta höjdpunkt. Men hon höll inte med. Hon hade sett andra kvaliteter i de kvarter i West Village i New York där hon bodde. Kvaliteter som hon anade att fler sökte. Och så rätt hon hade.

Jane Jacobs, urbanist, författare och aktivist, utmanar etablissemangen redan i inledningen till boken genom att ange att den är ett angrepp på den då rådande planeringsideologin.

Jane Jacobs hävdar att ett vanligt misstag när vi arbetar med städer är att vi utgår ifrån en användning i taget, en kategorisering av funktioner. Jacobs hävdar i motsats till detta att för att förstå städer måste man arbeta med kombinationer av blandade funktioner som det elementära fenomenet. Jacobs talar om två typer av funktioner, primära och sekundära.

De primära funktionerna definieras såsom funktioner som i sig själv genererar en rörelse av människor till en specifik plats. Kontor och industrier är exempel på primära funktioner, liksom bostäder. Vissa platser för kultur, utbildning och rekreation kan också vara primära funktioner och i viss utsträckning även museum, bibliotek och galleri.

Om den primära funktionen är kombinerad med en annan primär funktion som lockar människor till det offentliga rummet vid samma tidpunkt har inget uppnåtts. I praktiken kan man inte då tala om en mångfald av primära funktioner.

Å andra sidan kombineras en primär funktion med en annan vilka lockar människor till det publika rummet vid olika tidpunkter då får man en ekonomiskt stimulerande effekt. Då uppstår en fruktbar miljö för sekundära funktioner eller sekundär mångfald som Jacobs benämner fenomenet. Sekundär mångfald utgörs av de företag

som växer upp som ett gensvar på närvaron av primära funktioner.

Dess funktion är att betjäna de människor som de primära funktionerna attraherar. Jacobs menar att om rätt förhållande råder kan en självgenererande process uppstå där utbudet blir allt mer varierande, vilket i sin tur leder till än större dragkraft för besökare. I extrema fall kan då denna sekundära funktion eller mångfald i kraft av sitt breda utbud och sin attraktionskraft utgöra en primär funktion som till exempel utvecklingen kring Möllevångstorget i Malmö visar.

Jacobs listar fyra avgörande faktorer för att skapa en hållbar lokal ekonomi och därmed framgångsrika stadsdelar:

1. Stadsdelen och så många ingående delområden som möjligt inom denna, måste användas för mer än en primär funktion, företrädesvis mer än två. Dessa funktioner måste säkerställa närvaron av människor utomhus, vid olika tidpunkter och med olika ärenden. Befolkningsammansättningen bör vara sådan att det finns förutsättningar att gemensamt använda många, men samma inrättningar.

2. Merparten av kvarteren måste vara korta, dvs gator och möjligheten att runda kvartershörn, måste vara frekventa.

3. Stadsdelen behöver innehålla en blandning av bebyggelse av olika ålder och skick. En betydande andel bör vara äldre bebyggelse vilka inte har samma höga krav på

Den amerikanska storstadens liv och förfall

Jane Jacobs, 1961, på svenska 2005

Jacobs hävdar att det inte är hållbart att kombinera 1900-talets metropolitiska ekonomi med 1800-talets isolerade småstadsliv!

ekonomisk avkastning som ny bebyggelse har. Därmed skapas en grogrund för en varierad företagssammansättning och framför allt för nyföretagande.

4. Det måste finnas en hög befolkningskoncentration, eller täthet, i form av antal bostäder och arbetsplatser. Det publika rummet befolkas av människor på väg till och från arbetet, vänner, fritidssysselsättningen eller sin bostad etc. Även en hög exploateringsgrad, dvs andel mark som tillåts bebyggas, är eftersträvansvärd.

Den primära funktionens potential för att skapa stadsliv är också beroende av den rumsliga kontexten den befinner sig i, dvs vilken attraktionskraft den samlade stadsmiljön har. Det bör här åter påpekas att en primär funktion i sig själv inte kan skapa stadsmångfald. Alla fyra faktorerna, enligt ovan, i kombination, måste uppfyllas.

Förutom de fyra övergripande faktorerna måste dessutom blandningen av funktioner vara effektiv för att en mångfald ska uppnås. Effektivitet utifrån Jacobs definition innebär först och främst att de människor som befolkar en stadsdel vid dygnets alla timmar måste använda samma gator. Om de skiljs från varandra kan ingen stadsmångfald uppstå.

Dessutom krävs att serviceinrättningarna tilltalar en bred mängd av kunder, dvs både boende och arbetskraft etc. Slutligen krävs också att de olika kategorierna av människor är någorlunda i paritet med varandra när det gäller antal. Belastningen blir annars för stor eller för svag vid de olika tidpunkterna vilket leder till specialisering såsom lunchöppet eller kvällsöppet.

Boken utkom första gången 1961 i ett planeringsparadigm som kraftigt förordade en decentralisering av staden. Förespråkarna för en sådan decentralisering hämtade sin inspiration från mönsterstäder såsom Ebenezer Howards trädgårdsstadsideal, Le Corbusiers "Radiant city" samt Frank Lloyd Wrights "Broadacre".

Jacobs förespråkar en attityd till staden och dess invånare som diametralt skiljer sig från hennes samtids planering vilken, bland annat, tog sig uttryck i storskaliga saneringsprojekt, zoner av olika funktioner, decentralisering med uppbyggandet av förorter och försvagning av innerstadens stadsdelar mm. Jacobs förespråkar istället en gatans underliggande ordning, vilken upprätthålls av de komplexa och individuella rörelsemönster människor genererar genom sitt vardagsliv. Grundbulten för detta är trygga, säkra och välfungerande stadsdelar.

Förorten har en signifikativ låg befolknings-täthet. Jacobs påtalar att förorter trots det kan upplevas som levande och trygga. Förutsättningen är dock att de är avgränsade från övrigt stadsliv, till exempel genom att lokaliseras till de perifera delarna av städer. Förorten kan dock inte generera stadsliv eller offentligt liv, befolkningsunderlaget är för svagt på samma sätt som det begränsade folklivet inte heller kan bidra till trygga och säkra publika rum. Men det kanske det inte heller finns skäl för, konstaterar Jacobs.

Ur ett långsiktigt förvaltningsperspektiv finns det däremot skäl att överväga just dessa faktorer. När staden kontinuerligt växer kommer dessa enklaver av förortsbebyggelse att inlemmas i den övriga stadsmiljön. De kvaliteter som tidigare gjort denna miljö attraktiv och fungerande går förlorade. Samtidigt finns oftast inte förutsättningar att utveckla en hållbar urban mångfald för att hantera stadslivets utmaningar.

Områdena hamnar i limbo mellan att inte längre kunna erbjuda förortsliv men samtidigt inte kunna upprätthålla stadsliv. Lösningen, menar Jacobs, kan inte vara fåfånga försök att planera för nya självförsörjande byar eller småstäder utspridda i storstadsregionerna. Jacobs hävdar att det inte är hållbart att kombinera 1900-talets metropolitiska ekonomi med 1800-talets isolerade småstadsliv. Man kan göra en reflektion utifrån dagens samhälle, att områden som genomgår en utveckling som ovan leder till en önskan om "gated communities".



”Om du lägger ut en urban matta upp till tre våningar, ungefär så högt som ett träd växer, och kallar det för stadens zon, som vi kan tala om i termer av offentligt eller privat, så kan vi släppa allt som är ovanför det”

Dana Cuff, arkitekt

TA UT AVSTÅND:

TA UT AVSTÅND: Tillåtna störningar skapar kreativa städer

Efter att ha gjort en analys av de livsformer som köpenhamnarna önskade skapade Köpenhamns stad en ny planbeteckning. De kallade den E0. Om en stadsdel märks med E0 ska där vara tillåtet med mer störningar än i en vanlig stadsdel. Detta för att ge plats för kreativa verksamheter. "Här kan man inte klaga på att verksamheter stör", säger Lise Palm, ansvarig för ett av de första områdena med E0 beteckning, Skjulhøjs allé. Och om arkitekturen säger hon: "Vi får stå ut med fula hus, det är inte på det området vi har ambitionsnivån".

Skjulhøjs Allé i Köpenhamn är ett skevt, rörigt och kantstött industriområde med en del villor från 1920-talet. En sådan där del av staden som blivit över.

Kanske på flera sätt.

– Det är rymligt, säger Lise Palm på Köpenhamns stads centrum för bydesign.

Jag tror hon menar att det är öppet. Som i tillåtande.

– Där finns en cirkus, en swingerklubb och en s/m-klubb, tillägger hon för att exemplifiera.

Och det ligger mitt i det välordnade attraktiva villaområdet Vandløse

– För stadsdelen som ligger intill är Skjulhøjs allé en stor resurs, säger Lise Palm, men tillägger för säkerhets skull:

– Om man förstår de möjligheter som det innebär.

Och nu är Skjulhøjs allé, tillsammans med nio andra områden, utpekade som särskilt värdefullt i Köpenhamns stadsutveckling. Här finns nämligen något som saknas i andra delar av staden. Utrymme för kreativitet. En unik möjlighet att bo och arbeta på samma ställe, för en klass där arbete och fritid inte är helt åtskilda.

Men att blanda arbete och bostäder är inte problemfritt. När man ska hantera de risker och störningar som olika verksamheter kan skapa innebär det inte sällan att de kommer i konflikt med en önskan att ha bostäder där. I Danmark har man nu konstaterat att regelsystemen innebär ett problem när man vill skapa en viss typ av blandade stadsmiljöer. Därför försöker man nu hitta nya planinstrument för att möta de problemen. Ett av dem är planbeteckningen E0 som återfinns i den nya kommunplanen för Köpenhamn från 2005.

När Köpenhamns stad gjorde en undersökning om de olika livsformer som fanns i staden så hittade man en grupp människor som man ansåg vara viktiga för stadens utveckling

men vars behov inte togs upp i planeringen, de lånade begreppet från sociologen Richard Florida och kallade den för "den kreativa klassen".

Skjulhøjs allé och de nio andra områdena har fått den nya planbeteckningen E0. E0-områden är områden som enligt Köpenhamns kommunplan från 2005 har "särskild potential för kreativa verksamheter".

Planbenämningen E0 dök upp sedan man i förarbetet till översynen av planen 2005 gjorde en livsformsanalys och undersökte den så kallade "kreativa klassen" och dess värderingar. Det är sociologen Richard Florida som myntat begreppet, den kreativa klassen, som kategoriserar en rörlig och medveten grupp som värdesätter sådant som tolerans, kultur och mångfald. Den perfekta målgruppen för en blandad stad.

Och E0-planen ska understödja den utvecklingen.

"Den kreativa människan". Ett målgruppstänkande i stadsbyggandet. Det låter lite förbjudet. Och vem är den kreativa människan. Lise Palm talar om konstnärer, designers, små nystartade företag inom it. Men också om hantverkare.

Lise Palm beskriver det så här:

– De är folk som startar små firmor som inte direkt får så stor ekonomi. Därför är det en sorts klondykeaktig bebyggelse, lite oreglerat, och det är sådana platser man söker, där man också kan stödja varandra.

Men det är också ofta verksamheter som växer och får stort inflytande. Blir de stora kommer de förmodligen att lämna Skjulhøjs allé och lämna plats för nya verksamheter.

På en plats med beteckningen E0 ska man nämligen inte bygga så mycket, den ska inte växa, tanken är att bevara det befintliga så långt det är möjligt. Exploateringsgraden är bara 60 procent. Här ska man också kunna ha andra gränsvärden för buller och säkerhetsavstånd till riskverksamheter.



Livsformsanalys Köpenhamn

2005 gjordes en livsformsanalys i Köpenhamn, "Københavners livsformer". Det var ett sätt att få planeringen att fokusera mer på mänskliga behov än på marknadskrafter. Livsformsanalysen visade att: En grupp människor med kreativa yrken, vars jobb kommer i ojämna tidsintervall, hade en önskan att bo billigt. Människor som startar upp företag, särskilt kreativa verksamheter, önskar korta avstånd mellan boende och arbete. Positiv konkurrens och nätverkande behövs. Synergieffekter önskas där företag kan nyttja varandras kunskaper. Man vill ha ruffiga "fulfina" områden som skapar plats för invånarna att själva påverka sin omgivning. Den här livsformsanalysen ledde bland annat till den nya planbeteckningen E0.

"Med E0-planen önskar vi oss ingen arkitektonisk reglering, det skulle gå på tvärs med hela idén för området, det är användandet vi reglerar inte arkitekturen", säger Lise Palm, på Köpenhamns stads centrum för bydesign.

Det blir områden där man både som stadsbyggare och boende måste tåla lite mer av oordning, buller, risker och blandning. Det är "bostäder på verksamheternas premisser" som Lise Palm uttrycker det. Man får förorena till klass 3, det vanliga i ett bostadsområde är klass 2.

– Man kan inte klaga på att verksamheter stör, det får man leva med, säger Lise Palm.

Men det är inga enorma riskverksamheter. En typisk klass 3 verksamhet är en bilverkstad.

Det finns heller inga program för hur arkitekturen ska se ut.

– Med planen önskar vi oss ingen arkitektonisk reglering, det skulle gå på tvärs med hela idén för området, det är användandet vi reglerar inte arkitekturen, säger Lise Palm.

Och som svar på frågan om det är svårt som arkitekt att inte reglera arkitekturen svarar hon pragmatiskt:

– Vi får stå ut med fula hus. Det är inte på det området vi har ambitionsnivån. Vi vill åt variationen.

Om man ska göra en jämförelse med hur man i Sverige traditionellt hanterar omvandlingen av verksamhetsområden till bostadsområden så är det vanliga att man tömmer områden som skall omvandlas i princip helt på verksamheter innan man börjar bygga bostäder. Det innebär att omvandlingstiden blir ganska lång, tomma fastigheter ökar också risken för en förslumning. Det finns alltså en fördel med att försöka behålla verksamheterna samtidigt som man bygger bostäder.

E0-planen är ett försök att komma tillrätta med arvet från det moderna samhällets framväxt under 1900-talet som ett samhälle som ville se var sak på sin plats och så långt det var möjligt skydda sina medborgare från allt ont. Något som lett till en funktionsseparering. Nu vill man något annat. I sin rapport till Länsstyrelsen formulerar arkitektstudion Smog det så här:

"En av de avgörande faktorerna för att skapa en hållbar stad utifrån samtida målsättningar och förväntningar är möjligheten att uppnå en funktionsblandad stad. Erfarenheter från praktiken visar dock på att det ofta är i dessa situationer som menings-skiljaktigheter i tillämpning av olika lagstiftningar uppstår. Föreställningen bygger på att det i den ena vägskålen ligger en möjlighet att tillskapa en rik stadsmiljö där livets alla yttringar ryms inom nära räckvidd och i hemtam miljö. I den andra vägskålen ligger omsorgen om att skydda människan från den negativa påverkan som vårt moderna samhälle kan medföra."

I Skjulhøj kommer själva störmingsmomentet att vara försäljningsargumentet.

Lise Palm kallar Skjulhøjs allé för ett Klondyke. En sorts spontant uppkommen guldgrävarstad, där regler inte är det nödvändigaste, utan verksamheterna.

Det står inte i planen vilka verksamheter som får finnas där. Det kan vara en skyltmålare, en bilverkstad. Egentligen handlar det mer om att ge utrymme för små verksamheter, utan höga hyror, i samband med boende. Om att planera för en sorts mångfald, och mångfald är eftertraktat i vissa grupper.

I Köpenhamn är man övertygad om att det inte räcker med att bara bygga bostäder och stadsdelar, man måste också förstå vad det är som gör att folk väljer att bo på olika ställen. Och vilka livsformer som är sämre understödda än andra i stadsbyggandet. Det har ju nu förstås byggbolagen förstått länge. De har namn på målgrupperna, de kallar de "golden age" eller "dinkys". Skillnaden om staden gör det i sina plandokument är att man kan planera för en större mångfald, eftersom deras målgrupper inte nödvändigtvis behöver vara kommersiellt gångbara.

Vad kan Köpenhamn vinna på att planera för den här typen av mångfald?



E0. Bostäder på verksamheternas villkor.

En typ av plan för ett verksamhetsområde som tillåter boende i direkt anslutning till verksamheter. Verksamheter som får verka i ett E0 område är lättare industri, handel, hantverk, lager, grossist och transportverksamheter som naturligt kan inpassas i området.

Bostadsfunktionen får etableras i direkt anslutning till verksamheten. När verksamheten avvecklas ska också boendefunktionen avvecklas.

E0 medger endast en bebyggelseprocent på 60 procent. Bostadsandelen får inte överstiga 40 procent av verksamheternas areal.

Den maximala byggnadshöjden är 20 meter.

Bullernivåerna får inte överstiga 65 db.

Bostäderna ska ha en tyst sida som inte överstiger 55 db.

Som jämförelse kan sägas att i E1-områden är bebyggelseprocenten 110 procent, vilket ger större utrymme för markspekulation och ensartat byggande.

Vad hade hänt med området om man hade låtit det få en vanlig planbeteckning för boende? ”Då hade det oplanerade känslan försvunnit, det hade blivit samma bostadsbyggelse som på alla andra ställen”, säger Lise Palm.

– Vår uppfattning är att en stad ska vara rymlig och ha plats för många olika sorters verksamheter och människor, säger Lise Palm.

– Jag menar att vi vinner på det man kan kalla mjuka värden, vi signalerar att vi är en rymlig stad, en stad för olikheter och möjligheter.

Genom att E0 planen lägger en sorts antispekulations hand över området så minskar risken för höjda hyror och gentrifiering.

– Vi vill lägga bindningar i planen så att området inte utvecklas sig så mycket prismässigt, säger Lise Palm.

Det finns de som har protesterat. De som tänkt på sin bostad i Skjullhøj som en pensionsförsäkring, något man kunde bygga ut en del och kanske sälja med viss vinst.

Men vad hade hänt med området om man hade låtit det få en vanlig planbeteckning för boende?

– Då hade det oplanerade känslan försvunnit, det hade blivit samma bostadsbyggelse som på andra ställen, ganska enformigt, kanske något flerfamiljshus och några småhus, säger Lise Palm.

Och det kan fortfarande bli så. Ännu vet man inte om E0 är en bra idé. Den provas nu fram till nästa revidering av stads-

planen för Köpenhamn 2009. Kan man då visa att man verkligen har understött kreativa verksamheter kan man fortsätta.

För det finns några obesvarade frågor. Vad händer till exempel när den där reklamaren som bor med sin verksamhet pensioneras?

– Man får inte bara bo i området, säger Lise Palm.

Men hon kan inte svara på vad som händer med reklammannen.

– Vi kan ju inte säga att han måste flytta, säger hon.

Men kanske blir det inget problem, kanske är det så att det sker en successiv förändring, en utveckling av stadsdelen åt något håll som man inte riktigt vet. Och att han då antingen flyttar eller fortsätter med någon annan verksamhet.

Egentligen är det hela poängen med planen. Att planerna inte riktigt vet mer än att de med E0 planen vill ge plats för något nytt. Något som börjar växa.

Och om det inte fungerar, om det blir svårt att få dit rätt verksamheter, om ni inte kan visa för politikerna att de som bor där verkligen känner sig understödda av planen, då får ni hitta på något annat?

– Ja, svarar Lise Palm.



Skjulhøj, København, präglas av en mängd olika sorters byggnader, från olika tider, mycket är skevt och oplanerat. Med E0-planen önskar Köpnhamns stad stödja platser som annars skulle försvinna i planeringen eftersom de är för skräpiga, för bullriga eller för heterogena.



”Det är inte enbart planeringen som är upphovsman till den modernistiska urbanismen utan det är snarare en särskild mentalitet, en som undviker kaos och konflikter med alla medel och till vilket pris som helst.”

Mohsen Mostafavi, Landscape urbanism, A manual for the machinic landscape, 2003

Jord per person

Olika studier pekar på att tätortsytan sedan mitten av 1900-talet tenderat att öka snabbare än folkmängden. I exempelvis Lund växte stadsytan/invånare med 75 procent mellan 1962 och 1987. Ökad bostadsstandard och dito hushållsplittning har tillsammans med större andel småhus och omfattande behov av trafikzoner och skydds-zoner, bidragit till de växande tätortsytorerna.

Ur Skånes värdefulla jordbruksmark, från Länsstyrelsen



”Om du ska starta en liten verksamhet i en stad som Los Angeles idag så finns det ingen plats att göra det centralt, du måste ut långt utanför staden”

Dana Cuff, professor i stadsbyggande, Los Angeles, intervju december 2007.

Räkna med risker

Den Norske Veritas anger två principer för att värdera om säkerhetskraven är uppfyllda: *Probabilistiska (riskbaserade)* principer. Innebär att säkerhetskraven sätts utifrån en värdering där såväl sannolikheter för att en olyckshändelse ska inträffa som de konsekvenser som dessa kan ge upphov till vägs in. Att väga in dominerande vindriktning är ett exempel på att kalkylera med sannolikhet. *Deteministiska (konsekvensbaserade)* principer innebär att säkerhetskraven sätts utifrån vilka olyckshändelser som fysiskt sätt anses kunna inträffa och vilka konsekvenser dessa får.

I Holland har man kommit långt med användandet av probabilistiska principer och har bland annat satt upp kriterier för tolerabel risk. Holländarna har en högre tolerans för små olyckor och en lägre för stora olyckor jämfört med Sverige. Detta ger större möjligheter att blanda mindre verksamheter med bostäder medan tunga industrier har väldigt höga restriktioner.



När människor är rädda för människor

Vad som betraktas som risker och faror har historiskt varierat mellan olika tidsperioder och samhällen. Olika rädslor karakteriserar det svenska industrisamhället jämfört med föreställningar och traditioner i det tidiga bondesamhället. Där man förr kände rädsla för naturen och det övernaturliga är det idag snarare det mänskliga som vällar oro.

Ronny Andersson, beredskapssektionen, Länsstyrelsen i Skåne

Ta ut avstånd Teorier och provokationer:

”Det är alldeles givet att en planering för att vara till avsedd nytta måste bygga på kvantitativa uppgifter, d.v.s. på så långt som möjligt säkert siffermaterial, insamlat och bearbetat på objektiva grunder. Tro och tyckande har här ingen plats”

Sven Godlund i tidningen Plan nr 10 1956

NIMBY = Not In My Back Yard
BANANA = Build Absolutely Nothing Anywhere Near Anything

Förändra eller inte förändra

Peggy Lerman och Lars Emmelin har i en rapport till ansvarskommittén analyserat den komplexitet som råder vid styrning av markanvändning. Enligt rapporten sker styrning av ”markanvändning” inom ramen för två olika paradig som konkurrerar och som befästs genom olika lagstiftningar (i princip miljöbalken vs plan- och bygglagen), utbildning, professions- och förvaltningskultur. Man kan tala om två diskurser; en bevarandeinriktad miljödiskurs och en förändringsinriktad planeringsdiskurs.

Smog studio, februari 2008.



När undantagen blir regel

”Utmaningen när det gäller användandet av marken är att inte definiera för hårt exakt vad det ska vara på en plats. Det blir lätt så eftersom en ökad komplexitet oftast får sitt svar i en ökad differentiering. Till slut är allt så differentierat att ingenting kan ändras. Kostymen blir för trång. Till slut blir allt en fråga om undantag. Det är en baklängeslogik som inte är bra.”

Dana Cuff, professor i stadsbyggande, Los Angeles, intervju december 2007.



Flykten från staden

Som en reaktion på den täta, smutsiga och sjukdomsalstrande staden drömde många om att fly till mer lantliga och hälsosamma omgivningar. Under lång tid var det emellertid bara de mest välbärgade stadsinnevanorna som kunde förverkliga denna dröm. Fattiga stadsbor hänvisades istället till förfallen slum i stadskärnan eller eländiga kåkstäder i stadsbygdens periferi. Men samtidigt som den täta västerländska staden blev mer outhärdlig och tack vare de nya försörjningssystemen och industrins utflyttning, ökade möjligheterna för växande befolkningsskick att bosätta sig i mer trädgårdsliknande omgivningar. Motoriseringen av de kortare transportererna med elektriska spårvagnar, motorbussar och massbilismen, öppnade städernas förgårdar för en allt mer omfattande exploatering och bosättning. Därmed inleddes den utbredning och tendens till upplösning av den täta staden som alljämt fortgår.

Ur Bilder av framtidsstaden. Gulberg, Höjer, Petterson

TA UT AVSTÅND: Experten svarar.

Vi frågade Peter Malmquist, sektionen för miljöskydd industri på Länsstyrelsen i Skåne hur man kan betrakta idén om den blandade staden utifrån frågor om skyddsavstånd och tillståndsgivning för verksamheter.

Vad betyder blandad stad ur ditt perspektiv?

– Att det inte bara är boende, att man kan ha verksamheter, det är det jag tänker på, men också caféer inte bara tillverkning. När jag kommer i kontakt med det är det för att det kan bli problem, när det är en industri som kan lukta eller låta. Det är då vi kan reagera.

Vad är ett skyddsavstånd?

– Det är avståndet som anses nödvändigt mellan en verksamhet och omgivande bebyggelse, med hänsyn till miljö, hälsa och säkerhet. Boverket har tillsammans med Naturvårdsverket, Räddningsverket och Socialstyrelsen utarbetat allmänna råd för detta. Dessa allmänna råd, som har titeln ”Bättre plats för arbete – Planering av arbetsområden med hänsyn till miljö, hälsa och säkerhet” beskriver även olika verksamheters risker samt anger riktvärden för skyddsavstånd. Här görs bland annat en genomgång av olika typer av verksamheter och anger skyddsavstånd som är lämpliga vid nyplanering och som erfarenhetsmässigt ger problemfria förhållanden.

– Riktvärdena kan användas som utgångspunkter, men är i sig inga sanningar, lokala förhållanden måste till exempel vägas in.

Hur kommer man fram till skydds-avståndet?

– Vid prövningen sker en bedömning om tillstånd kan lämnas för verksamheten samt vilka villkor som ska gälla för denna. Villkoren syftar ofta till att begränsa utsläppens omfattning och kan innebära krav på införande av reningsteknik eller bullerdämpande åtgärder för att ta två exempel. Ett tillstånd enligt miljöbalken är ett viktigt beslut för företaget.

– Tillståndet reglerar var en anläggning får lokaliseras, vilken verksamhet som får bedrivas vid anläggningen och verksamhetens omfattning.

– Vidare regleras andra förhållanden genom villkor, till exempel hur stora utsläpp av föroreningar till luft och vatten som får förekomma. Det är straffbart att bryta mot tillståndsplikten och mot villkoren i ett tillståndsbeslut.

Hur kan man använda sig av skyddsavstånd vid planläggning av ny bebyggelse

– Vid bedömning av vilka skyddsavstånd som kan vara realistiska vid planläggning av ny bebyggelse kan ”Bättre plats för arbete” vara en hjälp i arbetet. För att bedömningen ska bli så korrekt som möjligt är det dock viktigt att resonera kring behov av skyddsavstånd med personer som har insyn i verksamheten och/eller har faktakunskaper inom den bransch som verksamheten i fråga bedriver.

– Ibland stämmer de skyddsavstånd som anges i ”Bättre plats för arbete” väl överens med det som verksamheten kräver men många gånger kan skyddsavstånden krympas något beroende på att verksamheten ändrat inriktning eller av andra anledningar. Allt är dock beroende av vilken typ av verksamhet det är och vad denna har tillstånd till.

Vad innebär en blandad stad för arbetet med skyddsavstånd och tillståndsgivning?

– Det kan innebära förändrade förutsättningar som ställer krav på granskningen av planer och bedömningar kring behov av skyddsavstånd.

– Genom en genomtänkt och framsynt god fysisk planering kan ett långsiktigt hållbart och robust samhälle med stor hänsyn till hälsa och säkerhet skapas. Särskilt i samband med nyplanering, då det fysiskt är möjligt att hantera dessa frågor på ett förutseende och framsynt sätt och därmed minimera riskerna för framtida olyckor inom planområdet och i kommunerna.

Så skyddsavstånd behöver inte stå i konflikt med en blandad stad?

– Det tycker jag inte. Det som man vill ha i den blandade staden är ju ofta mindre saker, som bagerier eller sådant, då behöver man inga särskilda skyddsavstånd. När vi får det som planärenden hos oss handlar det mer om större saker, som kemifabriker, eller keramisk industri som i Höganäs. Det är så pass stora grejer att ingen vill bo där.

– Det som jag kommer i kontakt med oftast är att man vet att det kommer att låta mycket, och då vet man också att man får klagomål.

Finns det någon risk med skyddsavstånd?

– Risken är om tillämpar dem helt blint



och de inte är uppdaterade. Och om man inte har koll på vad de olika företagen sysslar med. Vi försöker att inte använda skyddsavstånden klichéartat.

– Vi försöker prata med de som vet vad företagen sysslar med. Gamla riskzoner kan ligga som en död hand över städer. Det finns verksamheter som har flyttats och ändrats. Om man ser på Norra Sorgenfri i Malmö så är det många av de gamla företagen som har flyttat. Risken är att man inte håller sig uppdaterad, utan bara slår fast att där är 500 meters skyddsavstånd.

Vad skulle du vilja ge för tips till Skånes planerare?

– Ibland få jag känslan att kommunen tänker på ett sätt och de som har verksamheten eller anläggningen tänker på ett annat. Det hade varit bra om de hade pratat med varandra, så inte kommunen tänker bostäder och bolaget tänker bygga ut. Att vi när vi får in en samrådshandling hittar en rubrik där det står att man har pratat med företaget och så här ser deras framtidsplaner ut. Det skulle göra det mycket enklare, annars blir länsstyrelsen en form av mellanhand mellan företaget och kommunen.

”Ibland stämmer de skyddsavstånd som anges i Boverkets ”Bättre plats för arbete” väl överens med det som verksamheten kräver men många gånger kan skyddsavstånden krympas något beroende på att verksamheten ändrat inriktning”

TA UT AVSTÅND: Boken. Åtta postulat om planering.

I sin bok "Åtta postulat om planering av staden som livsmiljö" hävdar arkitekten Inger Bergström och etnologen Karl-Olov Arnstberg att olika slags funktioner bör förenas med arkitektoniska medel och inte skiljas åt med fysiska avstånd.

Trots Inger Bergströms och Karl Olov Arnstbergs tydliga ställningstagande för blandstaden konstaterar de i sin bok "Åtta postulat om planering" att en totalt funktionsintegrerad stad knappast är möjlig att förverkliga. De menar dock att det är väsentligt att planeringen har en tydlig inriktning. Medan modernismen bejaktat funktionsseparering, så är det väsentligt att vår tids planering har blandstaden som målsättning. De förespråkar också ett accepterande av konflikter.

Där konflikter uppstår i mötet mellan olika funktioner så menar författarna att "olika slags funktioner bör förenas med arkitektoniska medel och inte skiljas åt med fysiska avstånd". Det vill säga att undvika konflikter är inte samma sak som att lösa dem. Målet med planeringen bör istället vara att hantera stadens konflikter i stadsrum som är så gestaltade att de berikar stadslivet och gör konflikterna till en tillgång. Människan har även behov av spänning, inte enbart trygghet och säkerhet.

Det förhållningssätt som av författarna lyfts fram är det additiva. Förhållningssättet påstås rymma den minst kontroversiella människosynen i den mening att den genom att visa respekt för den fysiska miljön som redan existerar också visar respekt för de människor som har en relation till platsen. De offentliga platserna rymmer ofta mänskliga minnesrum. Andra skäl till varför ett additivt förhållningssätt skulle vara mer önskvärt

än övriga är dess förmåga att producera komplexa miljöer. Komplexa miljöer anses ofta vara mer eftersträvansvärda än dess motsats genom att de erbjuder många tolkningsmöjligheter. Komplexa miljöer lämnar utrymme för betraktaren, anvisar fria fält för tankar. Den visar delarnas relation till helheten, trots att denna helhet inte i full utsträckning kan överblickas eller förstås. Komplexa stadsmiljöer är helt enkelt mer stimulerande och intressanta att vistas i än förenklade och ensartade miljöer.

Ett additivt förhållningssätt knyter också an till resonemangen om stadens olika tider. En hållbar stadsutveckling tycks ur dessa perspektiv vara en utveckling och förändring av staden som sker gradvis och i olika takt. Stadens struktur förändras långsamt medan de enskilda byggnaderna tål att bytas ut och kompletteras i en högre förändringstakt allt eftersom nya behov eller önskemål uppstår. Därmed bör planeringen garantera en god utveckling snarare än att eftersträva en perfekt och färdig miljö att flytta in i.

Boken består, precis som titeln låter förstå, av åtta postulat om planering redovisade i lika många kapitel. Postulatet som form är, enligt författarna, valt utifrån att det skärper tanken när man tvingas formulera något föränderligt och relativt i en enkel och generell form. Postulat

Åtta Postulat om planering av staden som livsmiljö. Karl Olov Arnstberg och Inger Bergström. Formas 2001.

Inger Bergström är arkitekt och Karl-Olov Arnstberg professor i etnologi.

”Karl Olov Arnstberg och Inger Bergström menar att dagens planeringsuppgift är att prioritera planering för aktörer snarare än klienter, för livsvärldens kvaliteter snarare än funktionell perfektion samt för medborgarnas gemenskap snarare än för samhällets behov av kontroll.”

betyder fordran, påstående och är ett antagande utan bevis. Bokens åtta postulat presenteras genom en resonerande text där frågor och svar får ge underbyggnad till påståendena. De åtta postulaten som förordas är:

Planera för människans livsvärld.
Planera för lokala ekonomier.
Planera för det främmande.
Forma gränser.
Acceptera konflikter.
Planera för permanens.
Forma stadens framsida.
Bygg vackert.

Det femte postulatet, Acceptera konflikter, är särskilt intressant i relation till blandstaden. Författarna påstår att den stadsbildning som nu sker är liktydig med ett socialt segregerat och, med avseende på den fysiska miljön, fragmenterat samhälle. Var sak på sin plats förenat av privatbilism.

Till skillnad från den förindustriella staden där handel stod i fokus och den industriella staden där produktion var centralt, är det nu konsumtion som utgör drivkraft för stadens utveckling. Författarna motsätter sig åtskillnad som den vägledande principen i den moderna staden och menar att detta förstärker segregation och utanförskap. Vidare bidrar funktionsuppdelningen till en önskad utbredning av stadslandskapet och konsumtionssamhället till en ensidighet i upplevelsen av den moderna staden. Allt är likartat, komplexiteten i den fysiska miljön är utrotningshotad.

Samtidigt konstateras att de platser som människor söker sig till inte är de konfliktfria. Snarare tycks det som om de ”stökiga” platserna har en dragningskraft. Människan söker inte bara trygghet och säkerhet utan även spänning.

Enligt författarna måste målet med planeringen därför vara att hantera stadens konflikter i stadsrum som är gestaltade för att berika stadslivet och göra konflikterna till en tillgång. Med konflikter avser författarna möten mellan olikheter. Stadens platser har traditionellt sett uppstått just genom ett ordnande av olikheter. Om däremot konflikter undviks genom

avstånd, i enlighet med modernismens strategi, så uppstår inga naturliga platser. Platslösheten i den moderna staden har till stor del sin förklaring i detta.

I det första postulatet, Planera för människans livsvärld, förkastas den modernistiska behovsläran, med utgångspunkt i befolkningens fysiska behov, till förmån för ett synsätt som innebär ett bejakande av individens möjlighet att uppnå vissa så kallade värden.

Författarna förespråkar en livsvärldsplanering, till skillnad från en modernistisk behovsplanering. Livsvärldsplaneringen tar utgångspunkt i ett stycke vardagsverklighet så som individen upplever den och i vilken de dagliga rutinerna utförs. Författarna påstår att en av de viktigaste infallsvinklarna kring livsvärldsplanering är säkerhet. När människor är rädda och otrygga fungerar inte livsvärlden. Därför måste livsvärldsplaneringen prioritera en gestaltning av den fysiska miljön så att människor känner sig trygga.

Genom att basera planeringen på egna erfarenheter hävdar författarna att den inte riskerar att gå lika fel som om den var planerad efter vetenskapligt, estetiskt eller planeringsideologiskt grundade tumregler. Livsvärldsplaneringen kräver en förmåga av planeraren att kunna föreställa sig andra människors upplevda verklighet.

I det andra postulatet, Planera för lokala ekonomier, hävdar författarna att dagens planeringsuppgift är att prioritera planering för aktörer snarare än klienter, livsvärldens kvaliteter snarare än funktionell perfektion samt för medborgarnas gemenskap snarare än för samhällets behov av kontroll.

Författarna kopplar begreppet lokal gemenskap till lokal ekonomi och resonerar om planeringens möjligheter att stötta en sådan. Små insatser och möjligheten att gradvis pröva sig fram är strategier som förs fram. Flexibla bottenvåningar och högre takhöjd lyfts fram som exempel för stadsmiljön medan det i förorten kan handla om att bygga bostäder där delar av bostaden kan avskiljas för annan verksamhet.

Det tredje postulatet, Planera för det främ-

mande, diskuterar stadsmiljöns förutsättningar att erbjuda trygghet och säkerhet. Det ökade riskmedvetandet analyseras och orsakerna söks i ett sviktande förtroendeför samhället, för politikernas förmåga att styra utvecklingen samt för tilltron till polisväsendet och rättsväsendet att kontrollera kriminaliteten. Företeelser såsom "gated communities" tas upp som en effekt av detta. Gemenskapens egenvärde samt olika former för gemenskap diskuteras. Den färdiga formen för gemenskap, dvs familjen och föreningen, har under lång tid fått planeringens uppmärksamhet. Författarna pekar på att den förändrade befolkningsammansättningen med fler enpersonshushåll, nu understryker behovet av att istället planera för spontana möten och platser för samtal. Det är staden, inte bostaden, som är den minsta gemensamma nämnaren i urbana sammanhang. Planeringen och utformningen av de offentliga platserna för att kunna hantera främlingar utgör därmed en central fråga.

Det sjätte postulatet, Planera för permanens, uppmanar till att planera för permanens samtidigt som stadens ständigt föränderliga miljöer diskuteras. Författarna menar att man bör bestämma det offentliga rummets ändamål istället för att som nu bestämma byggnadernas ändamål. Författarna hävdar att en hållbar planering är när de offentliga rummen, stadens struktur, planeras för permanens medan inne-


hållet i bebyggelsen lämnas öppet för beslut i byggandets stund eller vid framtida förändringar. Specialstyrs staden idag är den omodern imorgon.

Sjunde postulatet, Forma stadens framsida, understryker vikten av att förändra den ensidiga staden till blandstad. Argument som förs fram är bland annat minskat trafikarbete, förbättrad service samt ökad trivsel och trygghet. Författarna uttalar att samhället ska planera för sitt och individen för sitt. Dessa intressen möts i stadens framsida, i form av de offentliga rummen, deras funktion och gestaltning.

Bokens resonemang visar på komplexiteten i stadsbyggnadsfrågorna. I ett samhälle som präglas av informationshysteri och utbrändhet kan det vara lockande att förenkla för att hinna med. Komplexitet kräver dock tid för eftertanke. För komplexa problem finns inte heller något givet svar, något färdigt recept. Därmed blir utbytet av tankar och kunskap väsentligt. En framgångsrik strategi för en samtida stadsplanering kan därför vara att finna modeller för processen, inte det färdiga resultatet. I ett sådant sammanhang är det troligtvis väsentlig att låta många komma till tals. Att utbyta tankar men inte nödvändigtvis att bekräfta teorier.

Arnstberg och Bergström understryker vikten av att förändra den ensidiga staden till blandstad. Argument som förs fram är bland annat minskat trafikarbete, förbättrad service samt ökad trivsel och trygghet. Författarna uttalar en önskan om att samhället ska planera för sitt och individen för sitt. Dessa intressen möts i stadens framsida, i form av de offentliga rummen, deras funktion och gestaltning.





”Vi har i dag minst lika hög biologisk mångfald i städerna som på landsbygden, och skälen till att djur och växter inte trivs på landet är detsamma som för människor - de har svårt att hitta partner, mat och boplats - det är för glest”

Ulrika Egerö, översiktsplanerare/ekolog

HÅLLBAR STAD:

HÅLLBAR STAD: Kävlinge mellan hötapparna

I Kävlinge planerar fastighetsbolaget Midroc tillsammans med kommunen en ny stadsdel alldeles intill centralstationen. Det ska bli en tät, låg och blandad stadsdel. Kävlinge är en perfekt pendlingsort, med såväl Lund som Malmö bara några tågstopp bort. Men Kävlinge är också en liten kommun i en extremt tätbebyggd del av Sverige. Här är konkurrensen om medborgarna och konsumenterna stenhård. Det har gjort Kävlinge till en ganska marknadsanpassad kommun också i planeringshänseende. Och parallellt med planerna för en levande småstadsbebyggelse i centrum vill man också bygga ut det stora köpcentrumet Center Syd, något man fått kritik för från såväl Länsstyrelsen i Skåne som från till exempel Landskrona Kommun.

Vi ställde några frågor till Kommunalrådet Pia Almström (m) om en liten konkurrensutsatt kommuns stadspolitik och visioner om framtiden.

Har ni en stadspolitik?

– Vi ser en utveckling där fler och fler vill kunna bo i lägen där de klarar sig med en bil, och då vill de bo nära kommunikationer, det är kanske unga familjer som inte har råd med en bostad OCH två bilar, det kan vara människor som är äldre och vill ha ett bekvämt boende centralt men ändå bo så de kan åka bil till golfbanan. Vi kallar det för det bekväma boendet.

Hur ser den bekväma staden ut?

– Det är en stad som ligger nära kommunikationer, där det man behöver finns i butiker i närheten, kanske inte allt, men de dagliga inköpen. Där det finns frisör, blomsterhandel och närhet till restauranger. I den miljö vi planerar vid järnvägsstationen nu kommer man att få det i sin närhet. Vi kan inte konkurrera med Köpenhamn eller Malmö, men vi kan erbjuda ett liv i den lilla staden där man bor med sina grannar som man känner och där man kan äta en bit mat ute. Den staden vi bygger där tror jag inte är en stad som tilltalar familjer med flera barn, som kanske vill ha lite mer utrymme, större tomt. Här är det ju en stadsmiljö.

Skulle du säga att den blandade staden som ni bygger inne vid järnvägsstationen är hållbarare än de glesa villaområden som ni erbjuder barnfamiljerna utanför staden?

– Jag skulle inte vilja uttrycka det så, det är boende som man efterfrågar i olika perioder av sitt liv. Vi kan inte ha bara det ena eller det andra, vi måste ha både och. Vi kan försöka att göra det glesa boendet hållbarare genom att erbjuda möjligheten att ta bilen till järnvägen till exempel. Det är klart att vi vill utöka de kollektiva kommunikationerna, men till vardags

kanske det inte fungerar, om man ska hämta barn på dagis, och åka hem och kanske handla också.

Hur tänker ni kring utvidgningen av köpcentrumet Center syd?

– Det finns ett behov av den sortens handel också. Nu går livsmedelspriserna upp, vi har bland de högsta livsmedelspriserna i Europa, jag tror att det måste finnas konkurrens inom det området. Det är möjligt att det kan leda till att andra aktörer får stänga. Jag tror också att vi behöver de här stora köpcentrumen för unga familjer som inte har möjlighet att springa runt i affärer utan behöver köpa allt på ett ställe. Det är samma sak där, det är olika perioder i ens liv, vi har haft tre barn hemma i vissa perioder, då kan vi inte göra som vi gör nu, och köpa allt i småaffärer. Jag tror inte att det är de där köpcentrumen som man kör till ibland som är problemet, jag tror det är värre med de som köar till jobbet på motorvägen varje dag, du kör inte till köpcentrumet lika ofta som till jobbet.

Det är inte så att man ska ha ett stadsbyggande som premierar ett beteende som är hållbart?

– Jag känner inte att jag ska tala om för människor var de ska handla. Det finns en del i den här diskussionen som säger att vissa saker man gör är bättre än andra. När jag pratar med stadsbyggnadsfolk om köpcentrum så upplever jag att en del av kritiken är riktad mot att människor använder en söndag till shopping, och att det gör dem till lite sämre människor. Det är en sorts diskriminerande syn på människor, har de verkligen inget annat för sig, ungefär. Men många människor tycker det är en trevlig upplevelse och det är därför de gör det. Då kan inte vi gå in och värdera det och säga ”ni får bara



”Vi låter efterfrågan styra. De som handlar ska kunna göra det, de företag som vill etablera sig ska också kunna göra det, det är deras attraktivitet som kommer att bli avgörande inte någon sorts styrande planekonomi. En del köpcentrum kommer kanske slås ut, förhoppningsvis blir det inte vårt.” Pia Almström, kommunalråd, Kävlinge Kommun

handla där ni bor”, eller ”ni får göra något annat på helgen, promenera och spela fotboll”. Det är inte min uppgift att tala om för människor vad de ska göra på sina helger. Det här med utsläppen kommer vi att lösa med andra drivmedel.

Det låter lite som att det spelar ingen roll, allt kommer att lösa sig?

– Vi måste hitta en mångfald i det vi erbjuder våra medborgare.

Handlar det om att ge folk vad folk vill ha?

– Det är vanliga människor som flyttar hit, med vanliga jobb, om vi skulle skaffa oss en exklusiv stadspolitik så skulle det innebära att de inte skulle ha någonstans att ta vägen i Sydvästskåne. Vi erbjuder ett lite billigare boende här jämfört med de andra större städerna. Här har du råd att skaffa dig ett småhus även om du inte är rik. Det skulle skapa en hel region där folk inte har råd att bo, det blir ett elittänkande.

Kan du förstå argumenten mot en utbyggnad av Center Syd?

– Jag uppfattar det som lite planekonomi där man sitter och tittar på kartor och räknar på siffror och kommer fram till något. Det är ett tänkande som inte har med verkligheten att göra. Ett köpcentrum drar kunder, det är det de ska göra, men när Länsstyrelsen vill begränsa så innebär det bara att många fler får åka ännu längre för att handla på andra köpcentrum. Då blir det som i Värmland där alla åker tolv mil till Karlstad för att alla småstäder värnar sin lilla stadshandel, det tycker inte ens deras kommuninvånare är bra och det är definitivt inte bra för miljön. Istället borde de små städerna jobba på sitt

utbud och förstå att människor tycker det är kul att gå på stormarknaden. Istället sitter kommuner och gör värderingar om olika livsmedelskedjor och säger att ”den och den vill vi inte ha, de har ju importerad mat”. Man kan inte låsa in folk med murar, det är fortfarande lagligt att köra bil. Det är som om vi och Länsstyrelsen lever i två olika världar.

Finns den här konflikten också inom kommunen, mellan till exempel politiker och tjänstemän?

– Nej, det är politikerna som sätter målet för verksamheten och tjänstemännen hjälper till så bra de bara kan. Mellan vissa politiska partier kan det finnas en oenighet, men inte mellan tjänstemän och politiker.

Ska man inte också som liten kommun lyfta blicken och se det hela i ett större perspektiv?

– Är det inte på något vis efterfrågan som ska styra. Det köpcentrum som folk vill ha och är intresserade av kommer att överleva, de andra kommer att falla bort.

Ni gör som vi vill?

– Vi låter efterfrågan styra. De som handlar ska kunna göra det, de företag som vill etablera sig ska också kunna göra det. Det är deras attraktivitet som kommer att bli avgörande, inte någon sorts styrande planekonomi. En del köpcentrum kommer kanske slås ut, förhoppningsvis blir det inte vårt.

Det står inte motsats till hållbart stadsbyggande?

– Nej, det tycker jag inte. Det behövs båda, det behövs en balans.

” Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.”

Miljöbalken

Urban livsstil ohållbar

Allvarliga miljöproblem hänger samman med framträdande drag i de urbana livsstilarna. Det handlar dels om den konsumistiska mentaliteten, ofta kombinerad med omedvetenhet om och likgiltighet inför sambandet mellan de egna handlingarna och deras miljömässiga och sociala konsekvenser, och det snabba och stressade livstempot, inte sällan förenat med en kompensatorisk konsumtion och en materialistisk statusjakt.

Ur Bilder av framtidsstaden. Gullberg et al



Frigjord stad

Stadens invånare är och har alltid varit beroende av tillförsel av resurser från ett omland utanför stadens gränser. De tenderar därför att umgås på ett mer distanserat sätt med naturen. Denna utveckling tog sin början med grundandet av de första stadsstaterna för omkring 6000 år sedan. Både ett geografiskt och psykologiskt avstånd uppstod mellan stadsborna och produktionen av deras livsförnödenheter. Även om detta lett till stadslivets frigörelse från naturen måste det ändå under lång tid stått klart att naturen sätter gränser också för livet i staden. Stadens illusoriska frigörelse från naturens bojar vann på allvar spridning först i och med att de fossila bränslena började tas i anspråk, vilket i stor skala skedde först under 1900-talet. Med användningen av kol och olja – för transporter, bostadsuppvärmning och som en billig och effektivitetshöjande produktionsfaktor – öppnades möjligheter för en exempellös urban expansion. Jordbruket påverkades genom att arealer som tidigare nyttjats för energiproduktion kunde frigöras för livsmedelsframställning och senare genom att produktionen mekaniserades och intensifierades med hjälp av konstgödning.

Ur Bilder av framtidsstaden. Gullberg et al.

“ Resurshushållningen, som förr var ett ekonomiskt tvång, har ersatts av en global miljömedvetenhet. Stadslivet upplevs av många som ett resurshushållande sätt att leva.”

Stadsmiljörådet, "Agenda för Staden", 2003

Hållbar riktning

”I grunden har staden mycket goda förutsättningar att vara hållbar. Hållbarhet kan beskrivas på många olika sätt. Vårt gemensamma ansvar är att bevaka hållbarhetens alla olika aspekter, den ekonomiska, den sociala, den tekniska och den miljömässiga.

Hållbarheten är dock inget slutresultat utan snarare en inriktning av det ständigt pågående bygget av staden. Att skapa den hållbara staden förutsätter en gemensam kartbild och en tydligt fastslagen färdriktning.

Erland Ullstad, "Hållbar Stadsutveckling", 2008

Blandstaden som hållbar stad

Teorier och provokationer:

Regeringen säger: Tät stad är hållbar stad

Det finns en väldig hållbarhetspotential i den täta och mångfunktionella staden. Gott underlag för klimatvänlig kollektivtrafik och möjligheter till effektiv uppvärmning ger låga utsläpp av växthusgaser per capita.

Regeringens mål är att Sverige skall vara en ledande förebild för ett modernt samhälle som är miljöanpassat och byggt på hållbara resurser och där en tillväxtvänlig politik kan bedrivas i samklang med jordens klimatvillkor. Regeringen anser att ekonomisk tillväxt bidrar till att skapa förutsättningar för en effektiv politik mot klimatförändringarna. Sverige ska vara ledande och en internationell förebild genom att bryta det negativa sambandet mellan ekonomisk tillväxt och klimatpåverkan.

Regeringen utvecklar därför en satsning på hållbara städer. Sverige ligger långt framme i arbetet med hållbar stadsutveckling. Hållbara städer är inte bara bra för dem som bor där och vår gemensamma miljö utan det ger också exportmöjligheter och jobb. Sverige var tidigt ute med att utveckla och exportera formerna för hållbara städer. Vi exporterar system och tekniska lösningar till ett uppskattat värde av 100 miljarder kronor. Projekten ger ungefär 100 000 arbetstillfällen per år.

Regeringens budgetproposition 2007



Ken Yeang: Bygg högt och grönt.

– Framförallt handlar höghusbyggande om vertikal stads- och landskapsplanering. Om ett höghus omfattar två till tre hektar yta, då kan man inte bara stapla våningar. Istället handlar det om att skapa platser där människor kan mötas. Börjar man tänka i de banorna så finns enorma möjligheter att utforska.

– Gröna byggnader räddar inte världen, men bidrar till att vi överlever på den här planeten. Och att uppemot två tredjedelar av all energi går åt till byggande och drift av våra byggnader, att byggavfall står för en fjärdedel av sopberget, betyder att arkitekturen kan göra en hel del för att motverka miljöförstöringen.

– En del arkitekter tror att det räcker med naturmaterial och olika typer av certifiering för att det ska handla om grönt byggande. Men vad det handlar om är själva processen. Vi måste lära från naturen, men inte genom att kopiera dess former, utan genom att förstå hur ekologiska system fungerar.

Ken Yeang i en intervju av Leo Gullbring i Arkitekten 2006



”Den täta staden är mest ekologisk. Manhattan är ett ekologiskt mönstersamhälle.”

Arkitekten Jerker Söderlind på konferensen ”Hur blandar man stad”

HÅLLBAR STAD: Experten svarar

Vi frågade Malin Rizell, som arbetar med frågor om resurssnåla och miljöanpassade transporter på Länsstyrelsen i Skåne Län, om transportbehov och den blandade stadens betydelse för dessa.

Vad är blandad stad?

– En stadstyp där det finns förutsättningar för människor att mötas. Det talas ofta om funktioner, men för mig är en blandad stad en plats där människor har olika målpunkter och passerar och möts.

– Det finns en brist på den typen av stad. Vi har sett en hel del planer som öppnar upp för det, men resultatet blir ofta inte lika blandat som man tänkt sig, det visar sig svårt att få in de små verksamheterna.

Inom ditt uppdrag på länsstyrelsen ligger att arbeta mot det nationella delmålet om förbättringar av förutsättningar för resurssnåla och miljöanpassade transporter inom miljömålet ”God bebyggd miljö”. För att göra det konkret talar ni om transportbehov. Vad är transportbehov?

– Det är vårt behov att förflytta oss. Fokus ligger på det som är längre än kort promenad. Vi undersöker om man kan planera så att man minskar behovet av framför allt biltransporter.

Hur kan man göra det?

– Genom att inte planera nya områden som ligger långt ifrån kollektivtrafiknätet, eller genom att man planerar kollektivtrafiknät innan man planerar bostäder.

– Ser man på Skånes 33 kommuner, som alla vill ha en ökad inflyttning, så bygger man framför allt utifrån det som efterfrågas, och det är ofta villabebyggelse i naturnära lägen. Där det inte finns effektiva kollektivtrafiknät, vilket ökar bilåkandet.

– Hela vårt samhälle är uppbyggt på bilen som transportmedel, på att man kan åka vart

som helst närsomhelst.

– Det viktiga om man vill att kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen är att hitta de strategiska punkterna, men också att tanken på kollektivtrafik finns med redan i bebyggelseplaneringen, som det är nu kommer den ofta för sent och då har beteendet med bilresande redan satt sig.

Ni vill minska bilbehovet, många hävdar ju att tillväxt och företagande är beroende av tillgänglighet med bil.

– Vår tanke är att det ska vara mer attraktivt och gå fortare att flytta sig med cykel än med bil i de centrala delarna av städer och tätorter. Det är fortfarande så att när man talar i ekonomiska termer så finns det belägg för att biltrafiken har betydelse för tillväxten, men man har räknat ganska lite på alternativet, nu börjar man också titta på kollektivtrafikens betydelse.

– Vi är inte intresserade av att ”förbjuda” bilen, det kommer fortfarande vara så att de som har råd och tillgång till bil kommer att använda den, men vi vill lyfta fram alternativet och göra de mer konkurrenskraftiga.

Nu har ni tagit fram ett verktyg för att jämföra plantyper med avseende på olika transporttyper, vad innebär det?

– Vi har tagit fram ett verktyg som ska underlätta för alla kommuner att bättre beskriva konsekvenserna av en plan. Planerar man ett bostadsområde med 100 villor ska man med hjälp av det kunna redovisa hur mycket trafikmängd det alstrar: Så här mycket bil, så här mycket kollektivtrafik, så här mycket cykel.

“Vi har tagit fram ett verktyg som ska underlätta för alla kommuner att bättre beskriva konsekvenserna av en plan. Planerar man ett bostadsområde med 100 villor ska man med hjälp av det kunna redovisa hur mycket trafikmängd det alstrar: Så här mycket bil, så här mycket kollektivtrafik, så här mycket cykel.”



–Vi vill göra så att kommunerna på ett lätt sätt ska beskriva det här, helst i ett tidigt skede, helst redan vid översiktsplanen när man väger olika alternativ mot varandra, så man kan se vilka alternativ som är bäst. De små kommunerna har inte alltid resurser för analyser och det saknas enkla metoder för det. Där vill vi höja kvaliteten på konsekvensbeskrivningarna och lyfta frågan. Det blir ingen sanning, det är fortfarande en schablon, men vi tror att det kan bli användbart.

Hur gör man?

– Hela modellen är uppbyggd utifrån statistik och resvaneundersökningar där vi har undersökt socioekonomiska förhållanden liksom in- och utpendling. Hur och varför människor väljer sin bil och sin cykel. Planeraren matar in egenskaper för det planerade området för att få fram nyckeltal. Exempelvis matar man in exploateringsgrad, bostadstyp, åldersfördelning, avstånd till station eller busshållplats, om läget är centralt eller inte och var kommunen ligger i förhållande till övriga kommuner i landet.

Är valen av transportmedel helt pragmatiska?

– Är inte bussen tillräckligt snabb tar man inte den, så är det, men sedan kan man se att kön spelar roll, undersökningar visar

att kvinnor åker kollektivt mer än män. Att männen i storstäderna pendlar längre. Sedan kan man se att man kan påverka beteenden, om någon får prova kollektivtrafik är chansen större att man sedan väljer det. Det är oftast viktigare än ren kunskap.

Transporter utgör en av de vanligaste konflikterna mellan länsstyrelse och kommuner, inte minst vid etablering av externa köpcentrum. Hur reagerar man på att ni lägger er i det som kommunerna själva ser som nödvändig tillväxt?

– Vår möjlighet att lägga oss i är begränsad. Vi kan inte kalla in en plan på grund på brist på hållbarhet vad gäller ökade transportbehov. Vi kan antingen lyfta frågan utifrån de nationella målen för koldioxidutsläpp, eller påpeka att det handlar om hälsa och säkerhet, sådant som bullerpåverkan och att de därför måste redovisa beräknad trafikökning. Där har vi en liten hållhake.

– Vi för även en diskussion om att externa handelsetableringar innebär ett ökat bilresande som i sin tur medverkar till att miljökvalitetsnormerna överskrids. I Malmö och Helsingborg överskrids till exempel kväveoxidhalterna i de centrala delarna.

Skulle ni vilja ha större befogenheter?

– När det gäller externa handelsetable-



ringar skriker vi så högt vi kan för att vi vill reagera, men hittills har vi aldrig fått rätt, det är marknadens villkor och det kommunala planmonopolet som avgör. Därför var det intressant när man i Klimatutredningen hade som förslag att länsstyrelserna skulle kunna kalla in planer som innebär stora koldioxidutsläpp. Skulle det komma en lagändring åt det hållet skulle vårt inflytande kunna öka. Nu jobbar vi mer med kunskapsförmedling, som med det här verktyget.

Kan man visa att folk som bor i täta samhällen och städer kör mindre bil än folk som bor på andra sätt?

– Man kan se på resvaneundersökningar att människor som bor i stadsmiljöer använder bilen mindre. Det behöver inte bara vara Malmö. Tar man Skåne, Lund och Helsingborg blir det tydligt att det är så. De på landsbygden har högre antal bilresor, inte bara de långa som man skulle kunna tänka sig, utan också fler kortare bilresor.

Vad skulle du vilja ge för tips till Skånes planerare?

– Att jobba intensivt med sin översiktsplan, att skaffa sig ett strategiskt tänkande, så

att man tidigt ser var man ska satsa och på så sätt få dit bra buss- eller tågförbindelser, eller utveckla de kollektivtrafikpunkter som finns. Sedan kan man fundera på om det är så att alla kommuner ska ha bara småhusbebyggelse. Det håller inte i lägden.

– Det kan inte bara vara i Malmö, Lund och Helsingborg som man ska bygga fler bostadshus. Det är lika viktigt i de små tätorterna att hitta variationen. Men så länge vi inte har någon regional planering kommer det att vara den där stadskampen hela tiden, för att vinna invånare. Den är inte helt bra, inte ur hållbarhetssynpunkt. Några kommuner kan möjligen tänka sig att regionalplanering är av godo, men de flesta vill nog inte det.

Befinner sig det ekologiska hållbarhetsarbetet i motvind?

– Man kan konstatera att fler visar ambitioner i ord i översiktsplaner, alla vill jobba mot det man kallar långsiktig hållbarhet. Men när det blir konkret går det gärna stick i stäv med ambitionerna. Så än så länge har vi inte sett några tecken på att planeringen minskar bilåkandet, men vi har också kunnat konstatera att kollektivtrafikresandet ökar varje år i Skåne.

**“Man kan konstatera att fler visar ambitioner i ord i översiktsplaner, alla vill jobba mot det man kallar långsiktig hållbarhet. Men när det blir konkret går det gärna stick i stäv med ambitionerna.”
Malin Rizell,
Länsstyrelsen.**



HÅLLBAR STAD: Boken. Landscape Urbanism.

Mohsen Mostafavi och Cirjo Najle uppmanar i sin bok "Landscape Urbanism" till alternativa urbana modeller, tillfälliga funktioner på övergivna platser, antimonumentalism och antinostalg.

År 2004 publicerade Mohsen Mostafavi och Cirjo Najle boken "Landscape Urbanism: A Manual for the Machinic Landscape" vilken kombinerade essäer från praktiker och teoretiker med studentprojekt från arkitektskolan Architectural Association i London.

Mostafavi inleder med att konstatera att vi idag tycks ha en tydligare uppfattning av vad urbanism var, än om vad det idag är eller imorgon kommer att vara. Vidare att modernismen var överdrivet tydlig i uppdelningen av de element som skulle bygga upp den nya staden; bostäder, arbete, fritid etc. Dessa element ansågs vara allt som behövdes och dispositionsplanen utgjorde verktyget för att samordna dessa funktioner samtidigt som den garanterade att dessa bibehålles precisa och åtskilda.

Landscape Urbanism växte fram under mitten av 1990-talet som ett sätt att fånga in en växande, tvärssektoriell trend inom en miljömedveten designriktning. Landscape Urbanism beskrivs som en syntes, i vilken en designstrategi samlar urbanism, infrastruktur, ekologi, arkitektur och landskapsarkitektur. Andra utmärkande drag som brukar tas upp när det gäller Landscape Urbanism är att den omfattar många skalnivåer där processer, snarare än form, utgör utgångspunkt för design vilket också möjliggör för idéer att överföras från en skalnivå till en annan, tvärs discipliner. Vidare konstitueras Landscape Urbanism av det tillfälliga, där idén utgörs av att designa för förändring. Landscape Urbanism är även kontextuellt i fråga om att ta i beaktande ett projekts ekologi, klimat och kultur och slutligen har Landscape Urbanism en medveten hållning i fråga om att utifrån lokala och plats-specifika förhållande relatera sig till globala utvecklingsprocesser.

Mostafavi hävdar att det inte enbart är planeringen som är upphov till den modernistiska urbanismen utan att det snarare är en särskild mentalitet, en som undviker kaos och konflikter med alla medel och

till vilket pris som helst. Därmed blev det för lite utrymme över för osäkerhet och slump, eller det oförutsägbara och oplanerade. Vidare uttrycks att den samtida staden snarare betonar regelbundenhet än fantasi, och ordning snarare än tumult. I denna kontext uttrycks att landskapets temporära förmåga innebär en möjlighet genom att det alltid kan sägas vara ofullbordat, och att detta ofullbordade kan ses som ett motgift till den underförstådda slutgiltighet som zonerings alltid innebär.

Landscape Urbanism består både av ett längre och ett kortare tidsspänn, än det gör för en byggnadskonstruktion. Dess rumsliga spekulationer i vardagens erfarenheter förhindrar det från den allt för vanliga uppgiften att ge mening till en form. Förhållningssättet syftar istället till att leta efter de gömda potentialerna, platsernas möjligheter där man tidigare inte trott att det fanns några.

Konsekvensen av tankesättet är att den urbana ytan blir en plats för nya och oväntade händelser. Metoden med Landscape Urbanism är operativ, den prioriterar hur saker fungerar och på vilket sätt de är använda.

Som ett hjälpmedel att förnya synen på de urbana elementen och dess funktion pekar författaren på företeelsen av att öde och övergivna markområden i städerna ofta får en temporär användning. Dessa tillfälliga användningar menar Mostafavi kan vara ledtrådar till en potentiell mångfald av framtida aktiviteter. Det uttrycks också en övertygelse av att nyanserna mellan permanenta och temporära program/funktioner är en avgörande faktor för att bibehålla en dynamik i staden.

Beträffande offentliga eller publika platser i staden menar Mostafavi att den samtida urbanismen erbjuder nya möjligheter för en omdefinition av det offentliga. Istället för en nostalgisk längtan efter föräldrade före-

**Landscape Urbanism:
A Manual for the
Machinic Landscape**

**Mohsen Mostafavi och
Cirjo Najle 2004.**

”Istället för en nostalgisk längtan efter föråldrade förebilder av det offentliga rummet såsom fysisk konstruktion, exempelvis monument, platser etc, bör man istället betrakta det offentliga som en process där alternativa urbana modeller uppmuntrar till ett deltagande av alla medborgare.”

bilder av det offentliga rummet såsom fysisk konstruktion, exempelvis monument, platser etc, bör man istället betrakta det offentliga som en process där alternativa urbana modeller uppmuntrar till ett deltagande av alla medborgare.

Landscape Urbanism kan vara en katalysator för en sådan transformation, eftersom det riktar sig till ett större urbant territorium som ständigt kombinerar privat med publikt ägandeskap. Författaren menar att vårt samhälle inte kan beskrivas som demokratiskt utan att man överväger det rumsliga ramverk som gör det möjligt för demokratin att verka. Vidare framhålls att Landscape Urbanism i framtiden, med dess tillfälliga och politiska karaktär, kommer att sätta agendan för utövandet av demokrati.

I en av bokens essäer, *Portraying the Urban Landscape: Landscape in Architectural Criticism and Theory, 1960 – Present*, skriver Christopher Hight att Landscape Urbanism är sprunget ur observationen att den traditionella arkitektur- och planeringsdisciplinen inte längre förmår hantera den komplexitet som staden har uppnått sedan mitten av 1900-talet och han menar att enbart genom en utveckling av nya discipliner, metoder och kunskaper kan vi förmå att förstå den samtida staden som en sammanhängande enhet. Hight menar att arkitekter traditionellt sätt verkar utifrån ideal som präglas av sanningar, helhetstänkande och tidlöshet; medan planerare verkar utifrån kontroll, beslutsamhet och hierarkier. Här ser Hight en kontrast till landskapsarkitektur som tycks verka utifrån ideal präglade av tillfällighet, komplexitet och vägledning.

Genom att föra samman dessa tre discipliner kan Landscape Urbanism konstituera ett nytt designideal som förmår att samsa praktiken med en teoretisk värderingsgrund. Det handlar inte om definitioner eller identitet utan om en medvetenhet om hur man förhåller sig till ett operativt agerande.

Värt att notera är att den så kallade parametriska geometrin, utgör en förutsättning för publikationen. Den parametriska geometrin har genererat nya arbetsprocesser inom arkitektur och urbanism, där studier av dynamiska och föränderliga förutsättningar för stadsbyggande möjliggörs.

Nyttjandet av parametrisk geometri har möjliggjorts genom den tekniska utveckling som pågått sedan det sena 1990-talet. Parametrisk modellering baseras på bruket av digitala programvaror som t.ex. Maya, Alias och Catia. Den parametriska geometrin är avgörande för det formspråk som återfinns inom samtida arkitektur och stadsbyggande. Den baserar sig på att alla punkter i ett geometriskt sammanhang är kopplade till varandra. Således påverkar förändrade värden i en av punkterna även alla andra punkter. Denna egenskap skiljer det parametriska systemet från det kartesianska systemet där varje punkt agerar individuellt, vilket ofta redovisas i formmässiga sammanhang. Mostafavi och Najle tar fasta på den parametriska geometrins egenskaper och utforskar dem i andra sammanhang än formmässiga, såsom processer och arbetsmetoder. De föreställningar om samtida urbanism som framträder låter ana ett verktyg som svarar mot vår komplexa verklighet, påverkad av globaliseringens obarmhärtiga krafter.



”Medan första delen framför allt handlar om människors sociala beteenden i städer, och är nödvändig för att man ska förstå fortsättningen, handlar andra delen framför allt om städers ekonomiska beteenden och är den viktigaste delen av den här boken”

Jane Jacobs, urbanist/arkitekturkritiker

MERVÄRDET:

MERVÄRDET: Lokala ekonomier frodas av närhet.

Lars Marcus och Daniel Koch ställer i ett forskningsprojekt på KTH frågan varför är vissa förortscentrum är mer framgångsrika som lokala ekonomier än andra. ”Vi vill beskriva de rumsliga förutsättningarna i olika stadsdelar och med hjälp av dem försöka förklara hur stadens design påverkar ekonomin”, säger Lars Marcus.

Många har hävdad det, kanske Jane Jacobs mest av alla, att hur stadsrummet är organiserat påverkar stadsdelens ekonomi. Jacobs anger fyra faktorer för en hållbar lokal ekonomi. Stadsdelen och dess områden måste ha mer än en funktion, helst mer än två. Kvarteren måste vara korta. Stadsdelen ska ha en bebyggelse med blandad ålder och skick. Och där måste finnas en hög befolkningkoncentration, en täthet.

Men det är svårt att uppfylla alla Jane Jacobs kriterier i till exempel en normal svensk förort. Det kanske inte heller är önskvärt. Avsaknaden av täthet kanske är en av kvaliteterna. Men man vill kanske ändå förstå vad som kan göra förortens centrum mer ekonomiskt attraktivt eller framgångsrikt.

Det är vad Lars Marcus och Daniel Koch försöker göra i ett forskningsprojekt på Kungliga Tekniska högskolan. Deras fråga var enkel: varför är vissa förortscentrum mer framgångsrika som lokala ekonomier än andra?

– Vi vill beskriva de rumsliga förutsättningarna i olika stadsdelar och med hjälp av dem försöka förklara hur stadens design påverkar ekonomin, säger Lars Marcus.

De ska undersöka ett dussin stadsdelscentrum i Stockholm för att se hur de här rumsliga förutsättningarna är olika. Och för att peka på hur viktig stadens design är vill de gärna få ner det på en rent geografisk nivå. De mäter helt enkelt den väg du måste gå från stadsdelens olika områden för att komma till ett centrum.

De vill säga att formen spelar roll, inte bara tätheten.

– Stadsdesign har låg status i Sverige, säger Lars Marcus.

– När man talar om förändring av förortsstadsdelar i Sverige idag är lösningen nästan alltid att förtäta, men man behöver inte alltid förtäta för att skapa ett större underlag för den lokala ekonomin, man kan också arbeta med stadens design.

Då skulle man kunna tänka sig att man såg på de glea folkhems- och miljonprogramsförorterna och deras kvaliteter i den relativa glesheten och istället försökte ändra på tillgängligheten, och drog om vägnätet, eller kopplade ihop stadsdelar med varandra.

De kan se att i ett framgångsrikt stadsdelscentrum som Rinkeby så når man över 80 procent av stadsdelen inom en 800 meter lång gångväg, men i mindre framgångsrika områden är den siffran kanske 60 eller 70 procent.

– Det här är en blind fläck i svenskt samtida stadsbyggande som vi på ett väldigt konkret sätt, med kartor och GIS vill belysa, vi vill knyta begreppet marknad till stadsdesign, säger Lars Marcus.

Bild 1 visar fågelavståndet till tunnelbanestationen i Rinkeby i Stockholm från alla adresspunkter i stadsdelen. Dels genom en röd radie på 500m, dels genom att alla röda adresspunkter befinner sig mindre än 100m från t-banan, alla ljusröda inom 200m etc.

Bild 2 visar fortfarande fågelavståndet på 500 m med en röd ring men den hackiga ringen visar istället det område man når inom 500m om man går. Poängen är då att området krymper dramatiskt och hur mycket det krymper beror på stadsdelens design. Adresspunkterna visar samtidigt hur många axiellinjer eller riktningsförändringar bort man befinner sig. Rött utan riktningsförändringar, ljusrött en riktningsförändring bort etc. Ett fynd här är ju hur väl axialavståndsanalysen fångar den nord-sydlig axel ut från Rinkebytorget där så mycket spontanhandel en gång uppstod som nu institutionaliserats med ny bebyggelse.



bild 1



bild 2

”Ju större området och fastighetsutvecklaren är ju mindre är chansen att något nytt kommer ut av projektet, eftersom stora fastighetsutvecklare vill ha stora områden där de kan tillreda samma måltider som de har ätit förut, efter samma recept. Så om du kan bryta ner storleken, till exempel längs ett sorts skelett av offentliga platser, så är chansen större att du kan skapa en bättre och intressantare blandning.”

Dana Cuff, professor i stadsbyggande, Los Angeles, intervju december 2007.

”Hellre pyttipanna än smörgåsbord”

Gunnar Persson, stadsbyggnadschef i Karlstad, Hållbar stadsutveckling, 2008



Familjen Bra

Forskaren och arkitekten Inger Bergström säger: ”Familjens återflytt är avgörande, för med familjerna flyttar vardagshandeln och vardagsservicen. Så länge familjerna bor i villa i förort, så kommer handel och service att ligga externt. Centrum blir bara exklusiv shopping och nöjesmetropol. För små städer blir de inte ens detta, utan mest tomma historiska skal som kanske räddas hjälpligt av sommarturismen. Vardagshandeln är förutsättningen för det liv vi tillskriver den goda staden, det är vardagshandeln som ger folklivet, mötesplatserna och trivseln. “

”I blandstaden får företagen lättare synergier mellan olika verksamheter. Det blir närmare att hitta affärspartners och samverkansmöjligheter. I det moderna näringslivet är företag (inom samma bransch) lika ofta komplement till varandra som konkurrenter. Två företag kan vara konkurrenter på en nivå (t.ex. gentemot slutkunden) men partners på en annan nivå (t.ex. i relation till en underleverantör). Närhet och tillgänglighet är trots internet och alla andra relativt nya kommunikationsmedel alltså viktigt.”

Magnus Schönning, näringslivsstrateg, Länsstyrelsen i Skåne



Lokala billiga lokaler

Jane Jacobs ganska enkla teori hävdade att med ett bevarande av äldre byggnader kan man också tillhandahålla billigare lokaler än de som erbjuds i nyproducerade byggnader. Därmed kan man också bidra till nyföretagande och en succession där man kan flytta från billigare lokaler till mer moderna, i takt med att rörelsen utvecklas och stabiliseras. I Jane Jacobs teorier finns en grundläggande tro på den lokala ekonomin och funktionsblandningen.

smog studio, februari 2008.

Blandstaden och mervärdet Teorier och provokationer:

Gentrifieringsskolan

I Om man lyckas skapa blandade och kreativa miljöer av tidigare nedgångna eller monotona områden påbörjas nästan omedelbart nästa utvecklingsprocess, gentrifieringen. Gentrifiering är en process där ett förfallet område genomgår en fysisk renovering, vilket påverkar hyresnivåerna och sedermera byter ut mindre bemedlade invånare mot en mer förmögen befolkning. De mekanismer som styr denna process beskrivs av Tom Wetzel som "fastighetsspekulation baserad på antagandet att marknadsvärden kommer öka så snart gentrifieringen slår till, vilket iscensätter ett utbyte av hyresgäster där en bättre bemedlad samhällsklass övertar fastighetsbeståndet med anledning av sin förmåga att kunna betala högre hyror."

2 Igångsättningen av gentrifiering kan härledas till många olika källor. En intressant sådan belyses av William Menking, där hans studie av Tribeca i New York har visat på att gentrifiering ofta är en samhällsfråga som till varje pris syftar till att vinna tillbaka medelklassen med deras högre inkomster. Ur ett Skånskt perspektiv skulle detta kunna jämföras med det utvecklingsscenario som under de senaste åren pågått i Västra Hamnen i Malmö, där byggföretag och exploatörer har samverkat med kommunala instanser för att uppföra ett bostadsbestånd som ovillkorligen vänder sig till en rikare samhällsklass ofta bestående av samhällsmedborgare i åldersgruppen 50+ som efter att de avyttrat tidigare boendeformer i kranskommunerna kan återinvestera i ett attraktivt boende i Malmö stad.

3 Gentrifieringen försvårar också den stegvisa tillväxten då den likriktar stadens olika karaktärsdrag. Detta tydliggörs genom den enformighet som präglar ett gentrifierat område, så som storskaliga ägandeförhållanden och fastighetsindelningar, funktionssegregering, avsaknad av kulturella minoriteter, höjda hyror samt försämrad tillgång till en variation av lokaler.

”Hur mycket masskultur måste en stad ta till sig för att kunna bli en del av den moderna världen och hur mycket masskultur kan en stad anamma innan den förlorar sin originalitet och identitet?”

Berci Florian



Locka pionjärer

Jan Åhman skriver i sin skrift "Den nya svenska modellen" om nätverksstaden: "Det verkar som om folk inte bara vill sitta på en arbetsplats och sedan åka kollektivt hem, sova och göra om samma procedur nästa dag. Vi vill ha ett liv också där vi jobbar. Livet i staden är egentligen det enklaste. Det handlar i grund och botten om hur värden genereras. De som dragit igång de stora gentrifieringsprocesserna är de som vi i Stockholm har sett som ett problem. Konstnärerna får reservat i form av ateljéhus. Stabilt och tryggt. Och fel. /.../ Men det handlar inte bara om konstnärer. Det handlar om alla dem som har en vilja att göra saker, som vill göra det från en egen bas. Det vill säga: att bli entreprenörer. /.../ Så ett enkelt recept är helt enkelt att använda just detta, att se till att locka dessa. Genom att göra lokaler tillgängliga. Inte fina, men tillgängliga. Och sedan erbjuda korttidskontrakt. På begränsad tid. Di vinner man direkt två ting: de behövande får den hjälp de behöver. Och de blir samtidigt en tillgång. De sätter igång områden på det sätt som de visat sig kunna göra runt om i världen."

"Now we are left with a world without urbanism, only architecture, ever more architecture".

Rem Koolhaas, S,M,L,XL (1996)

MERVÄRDET: Experten svarar.

Vi frågade stadsbyggnadskonsulten Anders Almér om ekonomisk hållbarhet, blandstaden som ekonomisk motor och köpcentrumets baksidor.

Vad är ”blandad stad”?

– Som jag har mött definitionen så är det en kvartersstad med byggnader i gatuliv, lokaler i gatuplanet, ganska småskaligt, små lokaler. Det är det närmaste jag har kommit en operationell definition.

– Vi i Sverige har renodlat saker och ting ganska ordentligt, nu handlar det om att återupprätta den blandade, men det finns exempel som Västra Hamnen i Malmö där jag tycker ambitionerna har varit större än resultatet. Det gäller också planerna för Norra Sorgenfri (se sidan 8), man saknar en förståelse för verksamhetens förutsättningar.

– Det är lätt att säga att man vill ha småskalig verksamhet, men om du sätter dig in i vad det innebär att starta en verksamhet så är det stora åtaganden, man är känslig för lokalhyror och beroende av tillgänglighet. Om man samtidigt vill skapa en stadsmiljö med begränsad biltrafik till exempel, så begränsas tillgängligheten ofta så mycket att det blir problem för företagen.

– Det saknas fortfarande förståelse i stadsbyggnad för hur ekonomi och företagande fungerar.

Vad kan man säga om en blandad stad och dess betydelse för stadens mervärde?

– Det blir närmare för människor att utträta ärenden. Det kan handla om att i ett bostadsområde i en mindre kommun bara få in en mindre Ica närbutik som kan betyda oerhört mycket för de som bor där och tillbringar den mesta tiden i området.

– Vi måste fundera på hur det ser där 80 procent bor, i förorterna och inte som nu bara förlita oss på pendlandet ut och in till städerna.

– Ett exempel som jag skulle vilja ta upp är Svedala kommun som är på rätt spår. Där finns

en gemensam syn och ett aktivt i samarbete mellan handlare, planerare och stadsbyggare. Man vill alla bygga på bakåt i kvarteren och på höjden, för att förtäta runt stadskärnan och få ett bättre underlag. Trelleborg är ett annat trevligt exempel med sitt centrum och en gågata som samtidigt tillåter långsam biltrafik. Tillgängligheten är där bättre än vid ett externt centrum.

Hur ser du på inflytandet från handelns aktörer i stadsbyggnad?

– De har för stort inflytande idag. Och det är väldigt sällan de deltar i diskussioner om stadsbyggande och konsekvenserna av etableringar. Det finns inget land i Europa som har så mycket köpcentrumyta per invånare som i Sverige, ändå säger handelns aktörer att det finns ett underskott i Skåne.

Vad är ekonomisk hållbarhet enligt dig?

– Det är inte att bygga alla de där nya köpcentrumen. I synnerhet inte när man talar om de höjda oljepriserna, om den ökade efterfrågan på det lokalt producerade. Ska vi skapa sysselsättning i det här landet måste vi göra det lättare att starta egen verksamhet, vi kan inte sysselsätta alla i temaparker och köpcentrum.

– Att köpcentrum passerar så bra i de politiska leden beror på att man snabbt får anställa många utan utbildning. Men i USA har man slutat bygga så stora ställen som det som man planerar i Hyllie i Malmö. Man har insett att den åldrade befolkningen måste ha service på närmre håll.

– Ska man tala ekonomisk hållbarhet är blandstaden rätt väg att gå. Men då måste planerarna framför allt involvera köpcentruminvesteringarna, de har massor av konferenser, men de talar aldrig om stadsbyggnad. Jag är förvånad över det man har gjort i Malmö med

Ska man tala ekonomisk hållbarhet är blandstaden rätt väg att gå. Men då måste planerarna framför allt involvera köpcentrum-investerarna, de har massor av konferenser, men de talar aldrig om stadsbyggnad.



ett stort köpcentrum i Hyllie, det enda jag kan se är att man är förbannad för det alla andra har gjort och tänkt att ”nu gör vi det också”.

Du menar alltså att den blandade staden är ekonomiskt lönsam?

– Det kan man säga eftersom det inte finns något alternativ. Om vi går i riktningen som vi hittills har gått kommer det innebära en utarmning av tätorter och att vi kommer köra mer bil och behöva tolvfiliga motorvägar. Man måste skapa förutsättningar för att folk att försörja sig också på mindre orter. Då kan resandet minska, och tätorterna dit så många barnfamiljer flyttar får dessutom ett eget liv.

Varför byggs den inte?

– Därför att vi har överlåtit för mycket av problemformuleringsrätten till de som driver den storskaliga utvecklingen: konsulter, byggföretag, investerare. Som investering är ett köpcentrum intressant, man för in ett par miljarder in i en maskin som tar hand om våra dagliga inköp. Därför agerar stora internationella företag och fonder som har ett behov att placera pengar på den marknaden.

Är det skillnad på Sverige och övriga Europa och världen?

– I England finns New Economic Foundation, som är aktiv i flera städer, som för stora kampanjer mot kloning av stadskärnor. Tyskland har hälften så mycket köpcentrum

per invånare som Sverige, där har man alltid värnat om stadskärnorna. Det är svårt att bygga köpcentrum i Tyskland, det är inte bara att smälla upp ett varuhus. Det är likadant i Frankrike. Det är därför köpcentruminvesteringarna har kastat sig över de forna östländerna.

Vilket råd skulle du vilja ge till en kommunal planerare eller en byggnadsnämnd?

– Det är att förtäta, särskilt i förortsområdena. En chef på JM:s seniorbostäder sa till mig att det bästa läget för äldre är tre våningar över Ica-butiken där de kan se livet och ha nära till servicen, inte 12 våningshus på slätten där de kan titta på småfågeln.

– Dessutom: Prata med handeln, säg åt dem att de inte behöver flytta ut från staden, det går att ordna tillgängligheten. Stadsbyggnadsetaget måste också bli mer flexibelt, trafikinjörerna och miljöfolket måste förstå det. Man kan inte ha gator för brandbilar överallt.

– Vill vi ha småskalighet, som är en förutsättning för den blandade staden, då behöver vi de mindre företagen och de som vågar starta nytt. Då får inte argumentet att ett köpcentrum skapar sysselsättning väga så tungt som det gör idag. Köpcentret likriktar och trivialiserar handeln och förstärker de stora kedjornas övertag. Vi kan kräva av dagligvaruhandeln att driva fler mindre butiker. All köttfärs behöver inte packas i Västerås.

Lättförtjänta pengar

Stadsbyggnadskonsulten Anders Almér skriver om köpcentrumsetablernas framfart att ”en viktig anledning till alla nyetableringar är att köpcentrum är en mycket attraktiv investering för finansföretagen. Här kan man placera en stor bunt pengar i ett enda välsammanhållet projekt. Hyresgästerna är ofta börsnoterade vilket innebär lättanalyserade projekt som lämpar sig för stora investeringar.” När det gäller just denna typen av monofunktionella anläggningar menar Almér att dessa är föråldrade. Istället förespråkas en urban lösning som blandar handel, bostäder och arbetsplatser. Dagens likriktade handelsplatser påstås också få en längre livslängd om de integrerades i en urban struktur.

MERVÄRDET: Boken. *Cities for a small country*

Richard Rogers och Ann Smith hävdar i boken *Cities for a small country* att flykten från städerna ut till villaförorterna kan stoppas med bland annat högre täthet och exploateringsgrad, flexibel markanvändning och enklare processer för att förändra markanvändningen.

1998 tog Storbritanniens vice premiärminister John Prescott initiativ till en kommitté, The Urban Task Force, vars uppdrag var att identifiera orsaker till städers förfall samt att upprätta en vision för de brittiska städerna. Året efter, 1999, utkom slutrapporten från uppdraget, *Towards an Urban Renaissance*. I rapporten målas en vision upp för de brittiska städerna med utgångspunkt i god gestaltning, socialt välbefinnande och miljömässigt ansvarstagande.

Visionen beskriver kompakta, välintegrerade städer där en god gestaltning och attraktiv kollektivtrafik medverkar till en mångfald av upplevelser och en anpassningsförmåga till framtida förändringar.

Som en uppföljning, och kanske delvis reaktion på The Urban Task Force, utkom år 2000 ”*Cities for a small country*”. Författarna, Richard Rogers och Anne Power, är båda ledamöter av The Urban Task Force. Bokens underliggande tes utgörs av en övertygelse om att den täta blandstaden med sträng trafik kontroll och attraktiv kollektivtrafik är den hållbara utvägen.

Utgångspunkten för boken är den postindustriella samhällsstrukturens förändring ur ett brett perspektiv. Målsättningen är att närma sig ett långsiktigt hållbart samhälle utifrån såväl ekologiska och sociala som ekonomiska perspektiv. Stor vikt läggs vid att analysera de befolkningsomflyttningar som skett och de underliggande skälen för dessa samt dess påverkan på stadens form.

En strategi som författarna lyfter fram som verkningfull för att motverka den pågående flykten från städernas halvcentrala delar, är att öka andelen äganderätter. Strategin har redan tillämpats på flertalet stadskärnor med gott resultat. Genom att göra städer säkrare och mer attraktiva för investerare och bostadsköpare påstås

strömmen av människor som söker alternativ i periferin kunna hejdas. För att orkestrera en sådan utveckling krävs befolkade gator och torg, lokal kontroll, omsorg om de publika rummen och ett effektivt och verkningfullt system för att lösa uppkomna problem.

Författarna påstår att det vore mer attraktivt att äga bostad i staden om kollektivtrafiken var pålitlig och frekvent, om gatorna var trygga, rena och attraktiva, om trädplanteringar genomfördes samt om små företag gynnades. Den ekonomiska kraften som nya invånare skulle bidra med antas stödja en förbättrad service och livskvalitet för befintliga invånare. För att regissera en sådan utveckling listar författarna ett vitt spann av insatsområden och åtgärder, omfattande såväl konkreta utformningsförslag som administrativa och organisatoriska förhållningssätt. I boken påtalas också vikten av flexibla planeringsregler och bestämmelser.

De delar upp åtgärderna i två delar: kan fungera och fungerar inte.

Kan fungera:

Högre täthet och exploateringsgrad.
Flexibel markanvändning vad gäller funktioner.
Enklare processer för ändrad markanvändning.
Uppmuntran för konvertering och uppdelning av enfamiljshus.
Begränsat utrymme för bilar och maximalt utrymme för gång- och cykeltrafik.
En integrerad transportplanering.
Högre utnyttjande av planerings- och gestaltningskompetenser.
Flexibla och utvecklande detaljplaner.
Stöd för gradvis förändring.
Maximalt utnyttjande av allt tillgängligt utrymme såsom vindar, halvkällare och källare.

Fungerar inte:

Att använda låg täthet som en kvalitetsgaranti.

Cities for a small country.

Richard Rogers och Ann Smith. 2000.

De menar att förorternas succé kan utgöra en lärdom för utvecklingen av städer. Att utvecklingen av våra stadsmiljöer i högre utsträckning måste kunna erbjuda gröna kvaliteter samtidigt som trafiken och dess negativa effekter måste hanteras.

Restriktioner för funktionsintegrering.
Hämma ändring av markanvändning.
Zonering, arbetsplatser respektive bostäder respektive fritid.
Generöst tillhandahållande av mark för vägar.
Överdimensionering av parkeringsplatser.
Överdrivet vida gatukorsningar.
Rigida regler beträffande täthet, höjd, rumsligt ordnande och konvertering.
Ett misslyckande att anpassa till nya hushållssammansättningar.
Omoderna stadsplaner.

Författarna framför något provocerande att "Our cities are made by us, so we get what we deserve.". Man påtalar behovet av ett mer holistiskt perspektiv både vad gäller gestaltning och organisatoriska aspekter. Urban governance, fritt tolkat till stadsförvaltning, och ledarskap utgör grunden för att åstadkomma en renässans för staden. Författarna hävdar att det behövs visionära ledare med ett åtagande för stadsförnyelse. De hävdar att nyckeln till en god stadsförvaltning är gräsrotsengagemang kombinerat med en strategisk vision. Förebilder står att finna i Curitiba i Argentina och Bilbao, Spanien.

I boken presenteras en modell för stadsdelssamverkan. Modellen syftar till att kombinera nya arbetstillfällen med social och ekonomisk integration, genom att upprusta befintliga stadsdelar med en lokal eldsjäl vid rodret. Modellen innebär en fysisk upprustning med sociala målsättningar.

Initialt förutsätts en finansiering av samhället genom satsningar på upprustning och reparation. Det lokala ledarskapet förutsätts samverka med annan samhällsservice samt att företräda stadsdelen vid beslut och annat som berör området. Ett stadsdelskontor utgör basen för verksamheten och närvaron i det publika rummet av vaktmästare, fastighetsskötare mm bidrar till känslan av trygghet och upplevelsen

av stolthet för sin närmiljö. Utmaningen är att på sikt attrahera nya invånare och investerare. Författarna pekar på att för att detta ska fungera krävs inte enbart ett lokalt engagemang utan också en fysisk sammanhängande stadsmiljö där stadskärnan kopplas samman med inner- och ytterstadsområden i förfall.

Boken visar ett pragmatiskt förhållningssätt till utglesningen av staden. Förortens för- och nackdelar listas med målsättningen att bättre förstå bevakelsegrunder till varför människor föredrar denna boendeform istället för mer traditionella stadsdelar. En av de fördelar som listas är att boendeformen ofta är mer överkomlig i pris för medelinkomstfamiljer än de exklusiva innestadsalternativ som idag erbjuds. Det finns också ett stort utbud att välja på och investeringen betraktas allmänt sett som säker. Andra fördelar är att förortsmiljöerna ofta upplevs som trygga och säkra. Denna föreställning hänförs till att områdena ofta består av en homogen befolkning vilket skapar ett igenkännande och en vi-känsla. Att områdenas statiska form ger en motståndskraft mot förändring hävdas som andra skäl för upplevelsen av trygghet. Bostäderna betraktas som lättskötta och rymliga med generös plats för barn och tillhörigheter. Den egna trädgården är en betydelsefull kvalitet som omnämns.

Författarna hävdar att förorternas succé kan utgöra en lärdom för utvecklingen av städer. Människor tilltalas av privata trädgårdar, allmänna parker och tillgängligheten till ett öppet landskap. Företeelser som buller och trafik är däremot störningar som upplevs som negativa. Författarna menar att utvecklingen av våra stadsmiljöer i högre utsträckning måste kunna erbjuda gröna kvaliteter samtidigt som trafiken och dess negativa effekter måste hanteras. Även bevakelsegrunder för ett socialt beteende i stadsmiljön behöver övervägas. Författarna menar att man vid gestaltandet av stadsmiljön behöver ta i betraktande vilka informella ordningsregler som inträder.

styrgrupp:

Ola Fischer,
Kerstin Nilermark,
Gunvor Landquist,
Gunilla Wiklander Andersson

projektledare:

Elin Henriksson

arbetsgrupp:

Ronny Andersson,
Peter Malmquist,
Ann Westerdahl,
Annie Stråhlén,
Mattias Larsson,
Hanna Björklund,
Harald Magnusson,
Anna-Mary Foltyn

Dan Hallemar har skrivit texter och agerat redaktör för i blandstaden. Underlag och bokreferat har tagits fram av Caroline Dahl och Per-Johan Dahl, smog studio samt projektets arbetsgrupp.

stort tack till:

Lise Palm,
Pia Almström,
Marianne Dock,
Malin Rizell,
Gunilla Kronvall & Jan Holmberg,
Anders Almér,
Lars Marcus & Daniel Koch.

bilder:

Omslagsbild:
Elin Henriksson

Fotografier:

Elin Henriksson, Dan Hallemar och
Jenny Hulthén



