



Del II

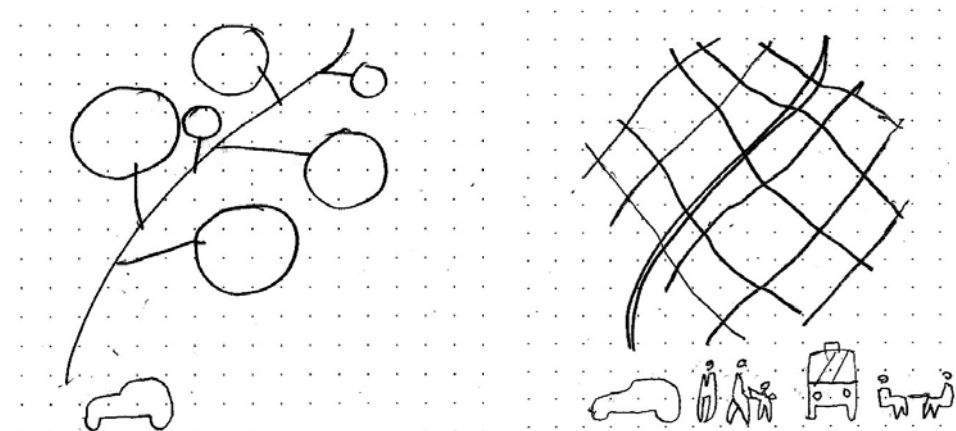
*Varför Upplands Väsby
behöver en ny
stadsform!*



Exempel på ny stad med klassiskt stadsmönster. Ref. Tübingen, Tyskland.



Upplands Väsby centrum. Många städer vill nu lämna förortsstrukturen och bygga stadsmiljöer istället.



Stadsväv. Nyckeln till en levande stad är gatunätets utformning. I förorten byggde vi isolerade stadsdelar förenade med vägar, i staden vävs allt samman med funktionsblandade gator.

Ge Upplands Väsby en stadsform

Stationssamhället Upplands Väsby byggdes en gång i tiden ut med ambitionen att bli en välmående förort. Nu finns en önskan att Upplands Väsby ska bli en levande blandstad och förutsättningarna är mycket goda. Läget, naturen, möjligheterna till aktiviteter, det livskraftiga näringslivet, de goda kommunikationerna, ja Upplands Väsby har tillgångar som få andra kommuner har. I Upplands Väsby finns egentligen allt som behövs för att skapa en god stad — utom form.

Stadsform är det som saknas för att Upplands Väsby kvaliteter ska komma tillrätta. Upplands Väsby består av specialiserade områden som är sammanbundna med vägar och cykelbanor. Den europeiska stadens dygder med sitt sammanhängande, funktionsblandade och finmaskiga gatunät och insprängda torg och parker, saknas nästan helt.

Upplands Väsby är första delen av stadsbebyggelsen i våra städer består numera av sådana förortsstrukturer. Upplands Väsby är inte heller den enda staden som vill upprätta stadslivet. Det är en trend världen över.

Om vi betraktar Upplands Väsby utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv, kan vi konstatera att stadens funktionsseparerade struktur inte möter de ekonomiska, sociala och miljömässiga krav som dagens samhälle kräver. Det finns många charmiga och attraktiva öar i Upplands Väsby, men dessa är inte särskilt tillgängliga eller synliga för omvärlden.

Bygg för besökare

Upplands Väsby är byggt efter ABC-stadens principer. Här finns ett antal specialiserade områden: bostadsområden, industriområden, företagsområden och handelsområden. Glest utspridda och åtskilda från varandra är de sammanlänkade med vägar.

Centrum är tänkt att fungera som en sorts servicestation för människorna i närheten. Det har aldrig varit meningen att Upplands Väsby centrum, eller dess omland, ska locka till sig människor utifrån.

Upplands Väsby byggdes helt enkelt som en satellitstad till Stockholm, inte som en plats som lockar till besök genom sin spännande, autentiska offentliga miljö.

I sin egenskap av ett rationellt servicecentrum har Upplands Väsby centrum försetts med effektiva transportleder, en stor parkeringsplats och en koncentration av verksamheter på liten yta. Här finns inga charmiga stadsgator, torg eller andra mötesplatser som kan locka människor utanför närområdet. Hit åker man för att uträtta ett ärende, det är ingen plats där man uppehåller sig utan särskilda skäl.

Om Upplands Väsby ska bli en attraktiv och hållbar stad enligt samtidens mått, måste strukturen ändras.

Det måste finnas en möjlighet för lokal service i alla stadsdelar, inte bara i den kompakta citykärnan, en sammanhängande offentlig miljö måste skapas så att Upplands Väsby kvaliteter blir synliggjorda, en finmaskig fastighetsstruktur måste skapas så att stort och smått kan finnas sida vid sida.

Staden en attraktion

Om Upplands Väsby lyckas med att etablera en sammanhängande stadsform väntar stora belöningar. I hela Europa diskuteras det mycket kring frågan om hur vi ska omvandla alltmer problematiska förortsstrukturer till levande stadsmiljöer. En lyckad omvandling av Upplands Väsby skulle sätta staden på kartan på ett sätt som en enskild byggnad aldrig skulle kunna.

Lokalt i Stockholmsregionen skulle Upplands Väsby kunna bli lika attraktivt som Mariefred, Trosa eller Sigtuna. Det finns inte så många attraktiva stadsrum utanför Stockholms innerstad.

Det talas i dag mycket om behovet av att bygga spektakulär arkitektur, om att bygga landmärken, för att attrahera besökare. Men det finns inget som lockar människor så mycket som andra människor. En stad med ett levande stadsliv blir attraktiv för besökare. Ett levande stadsliv är det bästa landmärke en stad kan ha.



På kartan. Det finns inte så många stadsgator och urbana torg utanför Stockholms innerstad. En omvandling av Upplands Väsby köpcentrum till en levande stadsmiljö, skulle sätta staden på kartan.

Visionen Urban Väsby

Om Upplands Väsby lyckas

Klassisk stadsform – moderna hus

Den klassiska stadsformen, som existerat i flera tusen år, är på väg tillbaka i stor skala, men nu med moderna hus. Det är egentligen bara under tiden 1950 till 1970 som en annan stadsform än den gängse har varit huvudmålet för stadsplanerarna och denna historia om den funktionsseparerade staden hänger ihop med bilens historia.

50-talet var bilens tid. Då ville alla unga föräldrar ut till de nybyggda och rena förorterna. Staden ansågs som lite smutsig, trång och omodern. Stads kärnorna runt om i världen var också på nedgång ekonomiskt i och med att småföretag försvann på löpande band under trycket av stordriftsekonomin. I förorten fanns tryggheten, och de fria ytorna och med hjälp av bilen kunde man förflytta sig till stads kärnan, jobbet eller sommarstugan när så behövdes.

När nyhetens behag hade lagt sig började det på 70-talet att talas om sovstäder, det hände ju inte så mycket i förorten. Livet och pulsen fanns fortfarande i staden och i takt med att städerna rustades upp, gjordes renare och anpassades till fotgängarnas behov, började stadens renässans.

Under 80-talet började småföretagen att växa till sig igen. Det var inte bara antalet som växte, det tillkom också nya sorters småföretag inom tjänste- och servicesektorn och dessa sökte sig helst till stads kärnan. Detta satte i sin tur fart på restauranger, caféer och småbutiker, vilket i sin tur drog till sig större aktörer. Till den uppvaknande staden kom nu också ungdomarna och så småningom också barnfamiljerna.

Denna process fortsatte under 90-talet och efter en inledande fastighetskris sköt bostadspriserna i innerstäderna i höjden.

På 2000-talet har också den klassiska stadsformen kommit att framhållas som det bästa miljöalternativet. Transporterna är den största miljöboven och det är inte hållbart att människor pendlar allt för mycket. Den nya strategin är nu tillgänglighet. Så mycket som möjligt av våra dagliga behov ska finnas i vår närhet, helst på gångavstånd.



Väg i Rinkeby. En väg utan hus och trottoarer genom ett bostadsområde ger inga goda förutsättningar för offentligt liv.



Väg eller gata? Denna väg i Vällingby är ett intressant mellanting mellan väg och stadsgata. Trottoarer finns, hus finns, men något stadsliv synes inte.



Mittuniversitetet i Sundsvall, 1997



S:t Eriksområdet i Stockholm, 1999



Jakriborg i Staffanstorps, 1999



Hammarby Sjöstad, 2004



Hedvigsholmen i Marstrand, 2000



Järla Sjö i Nacka, 2004



Frösunda i Solna, 1999

Då byggdes vägar i förort

Nu byggs det stadsgator igen!



Flemingsberg. Stora huskroppar kan finnas i en stad, men i en stad med bara stora huskroppar blir det inte mycket stadsliv.



London. Med många fastigheter och fastighetsägare i kvarteret finns det goda förutsättningar för ett rikt stadsliv.



Los Angeles. Små butiker klarar sig — precis som stora — bättre när de kan klustra sig. Här är ett hus i centrala Los Angeles där åtta olika butiker samsas om 20 meters gatuutrymme.

Hur form ger stadslivet en chans

Studerar man olika typer av städer i världen så finner man snart att de städer som har flest fotgängare och bäst närservice är de klassiska europeiska städerna. Det sammanhängande, funktionsblandade och finmaskiga gatunätet med insprängda torg och parker är en överlägsen stadsform när det gäller att skapa förutsättningar för stadsliv.

Huskropparnas storlek

Ofta talas det om den täta staden i dessa sammanhang och tankarna går då lätt till höghus, men då missar man poängen. Allt för stora huskroppar leder snarast till en utarmning av stadslivet. En stad behöver många huskroppar med olika egenskaper och olika innehåll. I de centrala delarna av en stad måste det finnas bostäder och lokaler för helt skilda behov inom samma kvarter. Då skapas förutsättningar för den mångfald som är nödvändig för att vi ska tala om stadsliv.

Man kan förstås ha höghus i en stad, men det är närmast en stilfråga. Sambandet mellan höghus och urbanitet är svagt. Mycket urbana städer som Paris, London och Rom har huvudsakligen låg bebyggelse. Många amerikanska städer har många höghus men kan ofta vara mycket litet urbana. New York är förstås ett undantag, men hemligheten med Manhattan är att de höga husen infogar sig i de mindre husens grundstruktur. Alla höghus där har bottenvåningar som är utformade på samma sätt som de mindre husen, vilket betyder att husen vänder sig mot gatan med sina portar och att det finns många lokaler per kvarter.

Kvarterens storlek

När det finns många huskroppar per kvarter och kvarterens bredd är begränsad så att gatorna kan läggas nära varandra på kors och tvärs, talar vi om finmaskighet. När kvarteren är långa och enstaka hus sträcker sig över hela kvarteren talar vi om grovmaskighet.

Den finmaskiga staden är fotgängarens dröm eftersom rörelsemönstret blir mycket mer sofistikerat. I den finmaskiga staden går det att ta många vägar till samma mål: man kan ta den lugna gatan eller den livliga gatan, man kan ta det vackra stråket eller den kortaste vägen, man kan ta den blåsiga gatan eller den gata som ligger i lä. Bilisterna tvingas också att ta det lite lugnare i den finmaskiga staden, men i gengäld har de många gator att välja emellan. Alla dessa intrikata rörelser av fotgängare, cyklister, bussar och bilar skapar underlag för en annan sorts verksamhet än den som uppstår i den grovmaskiga staden där bilarna rör sig i ett högre tempo.

Hur verksamheter sprider sig

I den finmaskiga staden sprider sig ofta verksamheterna vid de mest trafikerade gatorna och vid deras tvärgator. Denna långsträckt distribution av verksamheter ger många människor möjlighet att nyttja stadens service till fots. I den grovmaskiga staden koncentreras ofta verksamheter vid ett fåtal målpunkter vilket ökar bilberoendet.



Under efterkrigstiden blev kvarteren större och större. Detta är en struktur som passar köpcentrum som hand i handske.



I det finmaskiga gatunätet kan både stora och små verksamheter samsas och berika varandra.



Reykjavik. Huvudgatan i Reykjavik är inte vacker men mycket levande. Den har en varierad arkitektur och många små fastigheter som bildar ett attraktivt stadsum.

En god stadsform ger liv

En stadsform för fotgängare



Sienna. Under de årliga hästkapplöpningarna omvandlas denna gågata till festlokal. Lägga märke till hur lätt det är att lysa upp en tät gata om kvällen.

Den finmaskiga staden

Gatornas smutsighet var en gång en stark drivkraft för att överge principerna för den klassiska stadsformen, och uppsnyggningen av dem var en av drivkrafterna bakom stadens renässans.

Men än idag har vi långt kvar i Sverige till en god kvalitet när det gäller markbeläggningar. I Sverige har vi en mycket rationell och teknokratisk syn på markbeläggningar. Det betyder i klartext betongplattor.

På de få ställen där Stockholms stad har använt bättre kvaliteter på markbeläggningarna, som till exempel den nyanlagda gatan Rosenlundsgatan 50-52, blir skillnaden dramatisk. Den sociala uppvärderingen av gatan som blir följden av kvaliteten i markbeläggningen kan göra skillnaden mellan en framgångsrik och en mindre framgångsrik miljö.

Våra gaturum, våra stadsrum är samhällets viktigaste offentliga arenor, de förtjänar omsorgsfull utformning och när de får det så belönas alla.

I den levande staden pågår ständigt nya kreativa inslag av kultur och kommers. Gatan blir en scen. Antalet gatemarknader växer runt om i världen och de lokaliseras gärna på de gator eller torg som är mest charmiga.

Typiskt för gatemarknader – och för all handel – är klusterbildningar. Ju fler som kan klustra sig tillsammans desto attraktivare blir platsen. Därför är det viktigt att det på många ställen finns många små lokaler bredvid varandra. Det är också viktigt att kommunen aktivt underlättar för sådana aktiviteter.

På en del ställen i London omvandlas vissa gator till marknader under vissa tider på lördagar och söndagar. På så sätt ökas gatornas funktion.



London. Varje veckoslut omvandlas denna sidogata i London till marknadsplats.

Exemplet Serenbe

Den som betvivlar värdet av attraktiv gatumiljö på platser där sådan saknas kan studera exemplet Serenbe. Det är en liten nybyggd by utanför Atlanta, Georgia, USA.

Mitt ute på bondvischan har svenskättlingen Steve Nygren byggt en lång bygata. Den består av två husrader och den mynnar så småningom ut i ett torg och sedan ringlar gatan på. Eftersom det inte finns något som helst stadsliv i regionen, har denna lilla bygata utvecklats till ett lokalt turistmål.

Gatans attraktivitet

Trycket är så stort att Serenbe nu har restauranger, caféer och butiker av olika slag, och ett kommersiellt centrum i mitten av byn är under uppförande. Hela denna utveckling är ett resultat av gatans attraktivitet. I ett område som saknar stadsgator kan alltså en enda gata skapa en uppgående spiral.

Lokalt i Stockholmsregionen skulle Upplands Väsby kunna bli lika attraktivt som Mariefred, Trosa eller Sigtuna. Det finns inte så många attraktiva stadsrum utanför Stockholms innerstad.

Det talas i dag mycket om behovet av att bygga spektakulär arkitektur, om att bygga landmärken, för att attrahera besökare. Men det finns inget som lockar människor så mycket som andra människor. En stad med ett levande stadsliv blir attraktiv för besökare. Ett levande stadsliv är det bästa landmärke en stad kan ha.



Omtalad gata. Mitt ute på bondvischan i Georgia, USA, har svenskättlingen Steve Nygren byggt en lång bygata som snabbt blivit omtalad.



Lokal turistattraktion. Närvaron av stadsrum i en region där sådana saknas har gjort Serenbe till en lokal turistattraktion. Här finns nu butiker och restauranger.



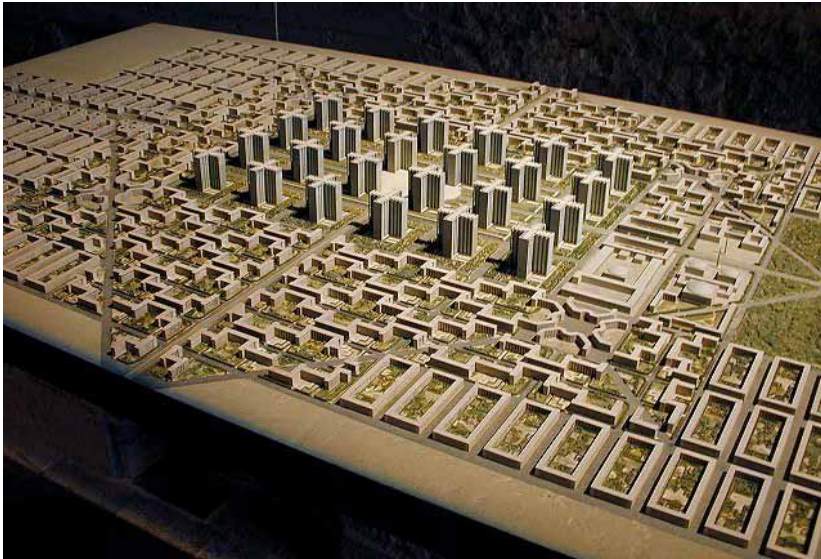
Nytt centrum. Trycket på Serenbe är nu så stort att det planeras för ett större centrum.

Kvalitet i stadsrummet

När gatan blir målet



Löpande band. Henry Fords löpande band inspirerade den modernistiska stadsplaneringen.



Nya idéer. Le Corbusiers nya plan över centrala Paris kom att stå modell för efterkrigstidens modernistiska stadsbyggande



Den nya standardstaden. Upplands Väsby stadsstruktur är ett av många exempel på modernismens tänkande.

Stadsplanering – en av vår tids stora utmaningar

De senaste tio åren har intresset för stadsplanering och arkitektur ökat kontinuerligt. Orsaken är inte någon tillfällig trend, utan att det stadsbyggande som genomförts under efterkrigstiden helt enkelt har blivit omodernt. De ekonomiska, sociala och miljömässiga förhållanden som var utgångspunkten för den modernistiska stadsplaneringen under 1900-talet är inte längre giltiga.

Stordriften, som var den främsta inspirationskällan för den modernistiska stadsplaneringen, är inte längre den viktigaste motorn i ekonomin och den kan inte längre stå modell för planeringen. Under stordriftens glansdagar tänkte sig ekonomer, samhällsplanerare, sociologer, arkitekter och andra, att samhället skulle utvecklas till ett systematiskt och lättöverskådligt maskineri.

I denna värld av specialisering, massproduktion och masskonsumtion planerades det för tre samhällsklassers behov. Det ligger i sakens natur att en sådan planering resulterar i en grov struktur både i organisationer och i den fysiska miljön.

Stora byggklossar

Vi byggde ett samhälle med stora byggklossar. Gatorna breddades, kvarteren och huskropparna blev större, stadsdelar specialiserades i olika sorters områden som blev

stora till ytan oavsett om husen var höga eller ej. Avstånden mellan olika funktioner blev större och större.

Vår tid kännetecknas emellertid av en tilltagande mångfald. Vi räknar inte längre med tre samhällsklasser utan med till exempel 42 livsstilar (enligt Mosaic-systemet). Vi har också en stor invandring och därmed en allt mindre enhetlig social sammansättning. Samma processer ser vi också inom ekonomin där vi ser många nya sorters företag samtidigt som de alla blir mer och mer beroende av varandra. Det ökade kunskapsinnehållet i allt som produceras medför också att möten mellan människor blir allt viktigare.

Det finns fortfarande stora företag, men de är internt organiserade i många små enheter. Antalet småföretag försvinner heller inte stadigt, som de gjorde från industrialismens barndom fram till 1970. Istället ökar antalet småföretag kraftigt i de flesta

OECD-länder. Även om Sverige inte står i det främsta ledet när det gäller tillväxt av småföretag, så är de viktiga även för oss. Inte minst är småföretag med synliga verksamheter i gatuplan viktiga för staden. De ger viktig service på nära håll till både invånare, besökare och anställda i större företag. De utgör också med sin autenticitet en viktig charmfaktor för staden som helhet.

Kunskapssamhälle

Vi har inte längre en situation där arbetskraften följer industrins lokaliseringar. I dagens kunskapssamhälle måste företag etablera sig på de platser där deras anställda vill bo.

Konsekvensen av detta är att städer som är attraktiva att vistas och bo i drar till sig spännande företag. Stadsmiljön i sig har helt enkelt blivit en allt viktigare lokaliseringsfaktor.

”Inte minst är småföretag med synliga verksamheter i gatuplan viktiga för staden. De ger viktig service på nära håll till både invånare, besökare och anställda i större företag”



Modern gata. Hornsgatan betraktades på 60-talet som omodern och Stockholms stad hade långt gångna planer på att riva hela sydsidan. Idag är Hornsgatan i samklang med samhällsutvecklingen. I denna gatas finmaskiga struktur finner vi mängder med livsstilar, verksamheter, butiker, restauranger och caféer. Det är kanske Sveriges mest funktionsblandade gata.

Nej till standardstaden

Bygg för mångfald



Grimstaby. Mycket populärt område i Upplands Väsby.



Reaktion. Grimstaby, som byggdes på 1970-talet, är ett uttryck för en tidig reaktion mot miljonprogrammets stadsplanering.



På väg tillbaka till staden. Skarpnäck, som byggdes på 80-talet, tog ytterligare ett steg mot blandstaden.

Transporterna måste minska

Vi kan inte åka bil lika mycket som det var tänkt när den modernistiska stadsplaneringen tänktes ut. Transporter utgör utan konkurrens vårt största miljöproblem. Därför måste framtidens städer byggas tätare och mer blandade så att det blir möjligt att utträta mer och mer av sina ärenden på gångavstånd eller på korta bilavstånd. Dessutom måste stadsplaneringen ta hänsyn till kollektivtrafikens behov. Det betyder att det behövs en viss täthet och en viss funktionsblandning i de stråk där kollektivtrafiken rör sig, och framför allt gäller detta för hållplatserna.

Segregeringens negativa effekter

Stadsplaneringen måste också ta hänsyn till sociala frågor. Isolerade och segregerade grannskap skapar inte ett socialt hållbart samhälle. Segregering behöver i sig inte vara ett stort problem, det är kombinationen segregering och fysisk isolering som tenderar att bli det. Det är därför viktigt att det finns en sammanhängande offentlig miljö som förenar alla i staden. Även om vi kanske alltid kommer att bo mer eller mindre segregerat är det viktigt att vi kan mötas i offentligheten.

Nytt samhälle, gammal struktur

Som ett svar på dessa utmaningar har det börjat byggas riktiga städer och stadsdelar igen på många håll runt om i världen, istället för de vanliga förortsstrukturerna. Här hemma i Sverige har diskussionen om att överge den funktionsseparerade staden till förmån för blandstaden pågått ända sedan 1970-talet. Det första svenska motexemplet till miljonprogramsbyggnaden byggdes faktiskt i Upplands Väsby på 1970-talet, nämligen Grimstaby, som är en småskalig, tät och funktionsblandad stadsdel.

1982 byggdes Skarpnäck utanför Stockholm, vilket var ett viktigt steg i marschen mot blandstaden. Skarpnäck har en tydlig stadsstruktur, men har inte tillräckligt med lokaler i bottenvåningarna och ingen genomfart. Likväl är Skarpnäck en ganska välmående satellitstad. Sedan byggdes Södra Stationsområdet som till hälften är förort och hälften klassisk innerstad. Efter detta kom S:t Eriksområdet, Frösunda i Solna och Hammarby Sjöstad och Järla sjö som har goda stadsmässiga inslag utan att de för den skull når hela vägen fram. Vi har motsvarande exempel i Skåne med t ex omgörningen av Staffanstorp, Bo01 i Mal-

mö hamn, Jakriborg, Lomma hamn och det nya hamnområdet i Helsingborg. Det finns utomlands, i Europa och USA, massor av exempel på nybyggda och framgångsrika städer och stadsdelar.

Det mesta av denna utveckling har skett på obebyggd mark eller nyrivna områden. När det gäller stadsdelar och områden med relativt ny förortsstruktur har utvecklingen gjort halt. Det saknas ännu goda och fullskaliga exempel på hur man omvandlar funktionsseparerad förortsstruktur till blandstad. Eftersom det inte är ekonomiskt försvarbart att riva allt som inte fungerar så måste stadsplanerprofessionen hitta metoder att genom tilläggsbebyggelse skapa en bättre och mer hållbar struktur.

Detta kan vara mer eller mindre svårt, har det visat sig. En del förortsområden i Europa har sådana proportioner och är så storskaliga att de är mer eller mindre omöjliga att urbanisera. Så är inte fallet med det förhållandevis småskaliga Upplands Väsby. Här finns stora möjligheter att genom additioner av byggnader och gator skapa något som har en liknande struktur som en traditionell stad.

En sådan förändring skulle, om den genomförs konsekvent, väcka stor internationell uppmärksamhet. Det saknas ett fullskaligt, lyckat exempel på hur man omvandlar en ABC-stad till en riktig stad.

Norra Sorgenfri

Vi kan jämföra med Norra Sorgenfri i Malmö som är ett projekt som får mycket uppmärksamhet just nu. Utgångspunkten är densamma som för Upplands Väsby, även om området inte har samma omfång. Norra Sorgenfri består av ett antal ganska stora industri kvarter i centrala Malmö. Tanken som Malmö kommun nu har med detta område är att istället för att riva alltihop och bygga ett större bostadsområde, som skulle vara det gängse sättet, bygga en finmaskig blandstad här. Istället för att riva försöker man behålla och modernisera många byggnader. Samtidigt för man in ett finmaskigt gatunät som länkar till de omgivande kvarteren.

Kommunen är också noga med att använda en fastighetsindelning som resulterar i många enskilda hus per kvarter. Ett komplext samhälle behöver en komplex fastighetsstruktur, anser man. Det finns mycket i det som nu Norra Sorgenfri står inför som också är giltigt för Upplands Väsby.



Mer innerstad. Hammarby Sjöstad, som byggdes på 1990-talet, har närmast sig stenstadens bebyggelsemönster.



Superurbant. Det kanske mest stadsmässiga projekt som nu planeras i Sverige är Norra Sorgenfri, som i dag är ett industriområde mitt inne i Malmö.

Åtkomlighet



Spännande stadsmiljöer lockar företag. Företag etablerar sig ofta där de kompetenta människorna vill bo.



De blå husen idag. Inga mötesplatser.



De blå husen imorgon. En levande stadsmiljö för många olika livsstilar.

Charm – en allt viktigare etableringsfaktor

”Ni kan behålla era skattesubventioner och era nybyggda motorvägar; vi etablerar oss där de kompetenta människorna finns”, sade Hewlett Packards vd Carly Fiorina i ett möte med USA:s guvernörer för några år sedan. Uttalandet speglar väl den förändringsprocess som näringslivet är inne i.

Den amerikanske forskaren Richard Florida hävdar att ”den kreativa klassen” dominerar alltmer inom det ekonomiska livet. Den kreativa klassen består av människor som arbetar med att skapa nya idéer, ny teknik eller nytt innehåll. De kan till exempel arbeta som forskare, ingenjörer, arkitekter, designers, utbildare, konstnärer, musiker eller underhållare.

Runt dessa finns också människor som arbetar med företagande, finansekonomi, juridik, hälsa och liknande. Dessa arbetar med komplex problemlösning som kräver hög utbildning, kreativitet eller vad som kallas för socialt kapital.

Kulturell blandning

Denna yrkesgrupp har stora krav på den geografiska platsen där företaget ligger. De kräver spännande boende, kulturellt utbud, kulturell blandning och närvaron av andra kreativa människor. Att ett företag och den miljö där företaget är etablerat kan erbjuda kulturell blandning har därför blivit ett allt viktigare konkurrensmedel.

Därför är det den klassiska storstaden med sina trånga gator, gränder och torg som lockar men också småstäder med charm och genuin atmosfär som erbjuder en modern, blandad gemenskap där olika livsstilar kan existera.

Det är alltså inte så mycket effektiva transporter mellan arbete och förort som är det viktigaste konkurrensmedlet för dagens städer, utan kvaliteten på stadslivet.

Den gamla idén om att ekonomisk utveckling är liktydigt med ett ökat antal bilar håller helt enkelt inte längre.

Ledarskap, samarbete och gemensamma visioner

Framgångsrik stadsbyggnad handlar om ledarskap, samarbete och gemensamma visioner. Tiden är förbi när ett fåtal experter kan tillåtas styra och ställa med ett helt samhälle. Dagens utmaningar är stora.

Den funktionsseparerade staden, ”förortsstaden” har länge haft lagstiftningen på sin sida. Brandskyddsnormer, trafiksäkerhetsföreskrifter, miljöbestämmelser och andra föreskrifter som har med byggnation att göra, har mer eller mindre gjort den klassiska stadsstrukturen omöjlig att bygga.

Intressekonflikter

Stadsbyggandet är uppdelat på en lång rad olika specialiserade sektorer med egna prioriteringar som försvårar genomförandet av stadsmässigt byggande. Vid byggandet av en tät och funktionsblandad stad uppstår också intressekonflikter som kan vara svåra att lösa. Som om detta inte vore nog finns etablerade vanor och tänkesätt i byggbranschen som måste överbyggnas.

En god vision, en enad politisk vilja och ett starkt helhetstänkande brukar krävas för att hantera alla dessa hinder. Men att bygga stadsstrukturen i sig räcker inte för att få en levande stad. En god stadsform kan ge utmärkta förutsättningar, men för att få till stånd ett levande stadsliv krävs en god förvaltning som sätter alla inblandade parter i rörelse. Urban Management brukar detta arbete kallas idag. Kanske skulle titeln borgmästare passa bättre.

Hönan och ägget

Alla som deltagit i byggande av blandstad vet hur svårt det är att få verksamheterna att snurra första dagen. Stadsliv skapas inte på en dag. Verksamheter i gatuplan är attraktivt, men för att dessa ska löna sig måste det finnas människor på gatorna. Ofta ställs man inför en hönan och ägget-situation. Ett allt vanligare sätt att lösa detta är att i början subventionera vissa verksamheter. Det har gjorts i Sverige vid flera tillfällen och det görs ofta utomlands.

Att överlåta detta till byggarna eller fastighetsägarna går inte alltid, ibland måste även kommunen hjälpa till. Det är trots allt kommunen som över tiden har mest att tjäna på att en fungerande blandstad byggs. Ett sätt kan vara att ta ansvar för infrastruktur, ett annat kan vara att sänka priset på den egna marken så att byggbolagen och

dess finansörer får möjlighet att subventionera vissa verksamheter vid starten. Kommunen kan också vara kreativ när det gäller att dra nytta av medborgarnas engagemang.

Pasadena

I Pasadena utanför Los Angeles, USA, har kommunen gett fastighetsägarna rätt att tjäna pengar på p-avgifter på den gatstump som går utanför varje fastighet. I gengäld måste de investera intäkterna i upprustning



Återinvestering. I Pasadena får fastighetsägarna behålla intäkterna från p-avgiften mot att de återinvesterar pengarna i gatumiljön. Numer är trottoarerna ordentligt upprustade.



Mötesplatser. Huvudgatorna i Pasadena är idag mycket populära mötesplatser.

Mötesplatser

Urban Management



Recept

Det är naturligtvis svårt att skriva ett färdigt recept för den hållbara och attraktiva staden, men det finns några ingredienser som nästan alltid återfinns i lyckade exempel:

Ett sammanhängande funktionsblandat och öppet gatunät

Grundbulten i väl fungerande städer har alltid varit det sammanhängande gatunätet, som ger både bofasta och besökande möjlighet att röra sig fritt i staden. Problemet med många isolerade förortsområden är just att främlingar inte känner sig välkomna på andra ställen än just där en eventuell centrumanläggning finns. Det betyder inte att alla gator måste vara lika livliga. I regel finns det en eller flera huvudgator som härbärgerar många av de mest utåtriktade verksamheterna. Parallellt med dessa kan det finnas många lugna gator, det är emellertid viktigt att dessa är öppna mot huvudstråken så att det är lätta att röra sig till eller från dessa.

Väldefinierade gaturum

I den goda staden betonas rumsbildningen mellanhusen. Idag kan ordet rum lite slarvigt användas som beteckning för en öppen plats, men inom traditionell stadsplanering tänker man sig att stadsrum har väggar och dessa kan bestå av huskroppar, växtlighet eller staket. Rumsväggar utomhus bör, precis som inomhus, vara tydliga och sammanhängande. De offentliga rummen bör också ha proportioner som gör att de upplevs som rum. Lite enkelt uttryckt kan man säga att ju bredare gata desto högre bör husen vara för att rumkänslan ska bibehållas. Ett lyckat gaturum förmedlar känslan av samhörighet inte bara mellan människor som tillhör platsen, utan också mellan besökare. I den goda staden delar man rum med varandra.

Hus som vänder sin framsida mot gatan

För att gaturummen ska bli levande miljöer krävs att husen vänder sina framsidor mot gatan. Det ger liv åt gatan och det medför också ett visst mått av hälsosam social uppsikt över det som sker på gatan.

Tydlig åtskillnad mellan privat och offentlig mark

En bortglömd sociologisk iakttagelse är att de flesta mänskliga beteenden är knutna till platser. Vi uppför oss på ett sätt på postkontoret, på ett annat sätt i kyrkan, på ett tredje sätt på restaurangen och på ett fjärde sätt i stadsparken. Detta fenomen uppträder emellertid bara när platsen är avgränsad. Om vi inte vet var platsen börjar eller slutar tenderar vi inte att knyta beteenden till den. Ett av problemen med hus i park-förorter är just att eftersom ingen vet var det enskilda husets gård börjar och slutar så blir det svårt att uppehålla social kontroll där. Det går inte att avgöra vem som hör dit eller inte.

Lokaler i bottenvåningarna utmed de största gatorna och deras tvärgator

Att det ska finnas lokaler i bottenvåningar på riktiga stadsgator är en självklarhet. Men det räcker inte med det. Lokalernas storlek måste också skifta så att det blir plats både för stora och små aktiviteter. I dagens ekonomi är företag beroende av närhet till andra företag, och staden måste därför ge möjlighet till spontan klusterbildning.

Finmaskig fastighetsindelning

För att en stadsdel ska bli en levande plats och inte bara en specialiserad monokultur, krävs att det finns utrymme för många olika livsstilar och verksamheter på samma gata. Det är en stor skillnad på gatuliv och gatuliv. En turistgata med få bostäder, som Drottninggatan, har ett helt annat sorts folkliv än Hornsgatan, där det finns många skäl att uppehålla sig. Social och ekonomisk variation är i stadssammanhang attraktivt och för att möjliggöra detta krävs en bebyggelse som kan härbärgera allt detta.

Bilparadoxen

En märklig paradox när det gäller hållbarhet är att det lönar sig att släppa in bilar i staden. Om man gör det på rätt sätt skapas underlag för en finmaskig spridning av alla de verksamheter som måste finnas för att staden ska bli fotgängarvänlig. Det är när vi separerar bilarna från människorna som vi skapar underlag för stormarknaderna utanför städerna som gör oss alltmer

bilberoende.

Förutsättningar för kollektivtrafik

Genom att bygga urbana stråk genom staden skapas inte bara förutsättningar för en god distribution av lokal service, utan också goda förutsättningar för en effektiv kollektivtrafik. Detta inte bara för att skapa trafikunderlag utan också för att kunna skapa urbana hållplatser där man kan utträta ärenden i samband med på- och avstigning.

Stadsmässiga sockelvåningar

Det är viktigt att husens bottenvåningar utformas med ett urbant uttryck. Det signalerar den offentliga miljön och gör staden läsbar.

En robust och föränderlig struktur

En god stadsstruktur utformas inte för specifika ändamål utan för föränderlighet. Husen och gatorna kommer att finnas till under lång tid och det är viktigt att de är lätta att förändra. Vad stadsplaneraren kan göra är att erbjuda en robust plattform för den blandade staden. Blandningen i sig måste dock invånarna, företagen och kommunen själva åstadkomma.

Attraktivitet

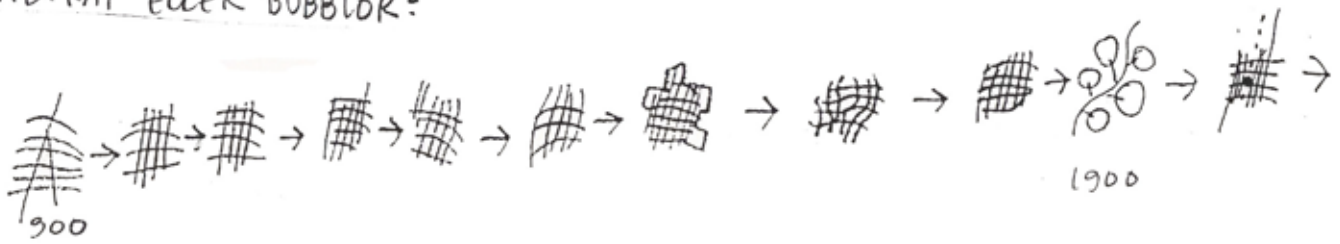
Det kan vara svårt att definiera exakt vad attraktivitet i detta sammanhang handlar om, människor är ju trots allt olika, men man kan lära sig mycket av att studera framgångsrika städer oavsett om de är gamla eller nya. Det är framför allt de byggda exemplen som driver stadsplanediskussionen framåt.

Samtidigt bör det påpekas att bara det faktum att vi i dag har attraktivitet som ett huvudmål för stadsplaneringen, utgör ett dramatiskt skifte gentemot 1900-talets idéer, då effektivitet och rationalitet stod i fokus.



för en god stad

STAD: NÄT ELLER BUBBLOR?



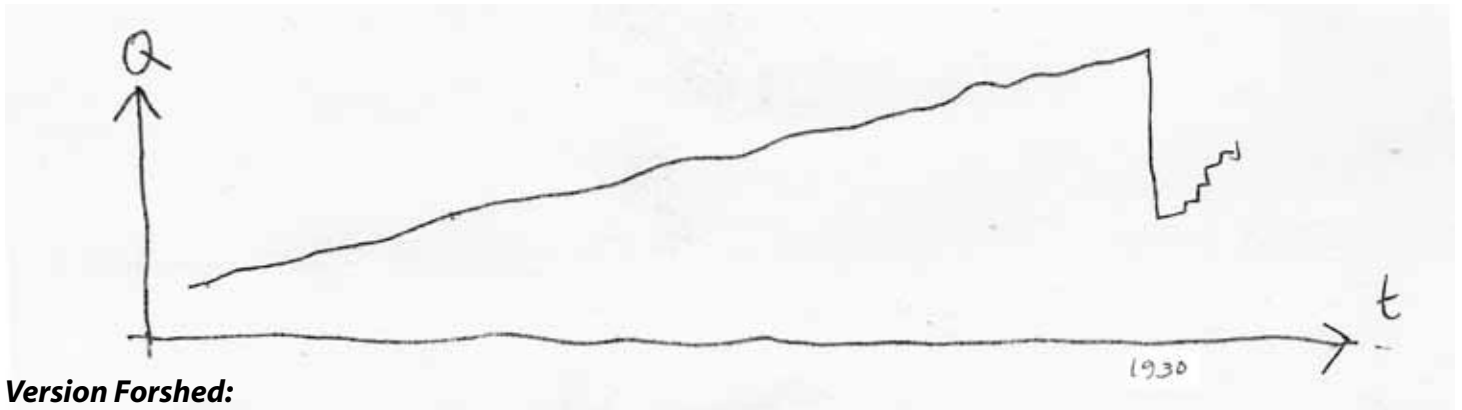
Version Einarsson:

Svenskt stadsbyggande, sekel för sekel. Gatunätet förblev signum under århundraden. Men under 1900-talet lanserade modernismen "en ny stad för den nya människan".

Det blev tyvärr en bubbelstad där allt lades i

olika enklaver av bostäder och arbetsplatser och kommers etc. Detta stadsbyggandets 'virus' är genomskådat – nu gäller det att komma förbi en parentes och knyta vidare på de urbana utvecklingstrådar som så bryskt klipptes av på 1920-talet.

Det gäller inte att gå bakåt – det gäller att föra viktiga tankar om stadsliv vidare. En rad uppmuntrande arbeten görs nu över världen.



Version Forshed:

Stadsbyggandets rika utvecklingshistoria rymmer en rikedom av varianter. Under årtusenden hade erfarenheter adderats och kunskap förfinats – men så kom en kavat generation modernister som vill riva allt detta.

Och de lyckades till stor del. De lyckades riva både städer och ansamlad kunskap. Att bygga stad har blivit svårt. En mängd välmenande regler gör det lätta bygga förort, svårt att bygga stad.

Det är till att börja om från början. Det är en mödosam vandring, man får vara glad om man med sina projekt kan ta ett steg uppåt på den trappa vi har framför oss. Det borde inte vara så svårt – de goda exemplen finns ju fortfarande.



"Här är vi"

- Stadsbyggandets historia – version Einarsson och version Forshed.