

BLANDSTADEN

ett planeringskoncept
för en hållbar
bebyggelseutveckling?

Gunilla Bellander

INNEHÅLL

1. Inledning	4
1.1 Temastudien Blandstaden	4
1.2 Försök till definition av blandstadsbegreppet	5
1.3 Blandstaden är den nya stadsbyggnadsvisionen	6
2. Några utgångspunkter	7
2.1 Stadsbyggnadskritiken	7
2.2 Fysisk planering och social utveckling	8
2.3 Ska staden byggas gles eller kompakt?	9
2.4 Flerkärniga städer – orter i samverkan	11
2.5 Utkantsstäder, Edge Cities, knutpunktsstäder	12
2.6 Blandstadens gestaltning – stadsbärande funktioner	13
2.7 Stadens rumsliga differentiering – hot eller möjligheter	16
2.8 Stadsbyggnadsrörelser för stadens utformning	17
3. Funktionalism som planeringsideal	20
3.1 En planeringsform med stor livskraft	20
3.2 Trafik och resande understödjer planeringsformen	21
3.3 Konserverar trafikplaneringen funktionssepareringen	21
4. Hinder för funktionsintegration	24
4.1 Funktionsuppdelning som planeringsinstrument	24
4.2 Hinder i detaljplanen	25
4.3 Skyddsavstånd mellan verksamheter och bostäder	25
4.4 Avvägning mellan allmänna och enskilda intressen	26
4.5 Forskning om planering av funktionsintegrerade miljöer	26
5. Funktionsintegration – några planeringsexempel	28
5.1 Blandstaden som nybygge – frågan om integration av butiker och företag	28
5.2 Nicksta – en förort i småstaden Nynäshamn	31
5.3 Attraktivare stadsmiljöer i Karlstad	33
5.4 Planering för mångsidiga och funktionsintegrerade stadsdelar i Västerås	36
5.5 Funktionsblandade miljöer i Göteborg	38

6. Hållbar bebyggelseutveckling i ett blandstadsperspektiv – reflektioner _____ 45

6.1	Introduktion _____	45
6.2	Staden bygger på handel och näringsliv _____	46
6.3	Blandstadens sociala dynamik _____	48
6.4	Grönskans mångfunktionella betydelse – förtätning av staden _____	49
6.5	Blandstaden är en resurs att värna _____	51
6.6	Bebyggelse, lokalisering och skala _____	54
6.7	Organisation, storskalighet och planering _____	57
6.8	Behov av utveckling inom ämnesområdet _____	58

7. Referenser och övrig litteratur _____ 60

1. Inledning

1.1 Temastudien Blandstaden

Studien om blandstaden eller den funktionsintegrerade staden görs inom ramen för projektet Hållbar bebyggelseutveckling – teori, politik och praktik. Ett flertal mål- och strategidokument på global nivå, EU nivå, nationell, regional och kommunal nivå har studerats. I många av dessa dokument, framförallt på nationell nivå, framhålls blandstaden som en modell i arbetet för en hållbar stadsutveckling. Detta förhållande har varit det huvudsakliga motivet till att vi valt att närmare studera förutsättningar för att skapa funktionsblandade byggda miljöer. Detta är det politiska incitamentet för en fördjupning i det vi kallar ”blandstad”. Ett urval av forskningsarbeten, rapporter, artiklar m.m. som är relevanta för ämnesområdet funktionsblandade stadsmiljöer har bidragit till underlaget för denna studie. Här har vi fått en teoretisk bas att utgå ifrån, även om den långt ifrån är helhetstäckande.

Hur har man i praktisk planerarverksamhet hanterat blandstaden? Vi sökte kontakt med några kommuner som tagit upp funktionsblandning på agendan, för att ta del av deras erfarenheter. En del av dessa kommuner som Karlstad, Västerås och Nynäshamn studeras inom forskningsprogrammet Funktionsintegrerade stadsmiljöer för hållbar utveckling vid KTH. (Bergdahl, Rönn 2001). Utöver dessa planeringsexempel redovisas några ytterligare från Göteborg och Stockholm samt två från Danmark. Målet om funktionsintegrerade bebyggelsemiljöer visar sig många gånger svårt att realisera. Det gäller såväl att behålla befintliga verksamheter som att etablera nya. I kortfattade beskrivningar av planeringsexemplen framgår huvudproblemen. För ytterligare information hänvisas till källorna.

I projektets regi genomfördes ett seminarium hösten 2002 med huvudfrågan om blandstaden kan vara ett planeringskoncept för hållbar bebyggelseutveckling. Deltagande var forskare, praktiker och politiker. Värdefulla synpunkter, såväl muntliga som skriftliga, har i urval fogats till denna sammanställning. Seminariet stärkte antagandet att befintliga funktionsblandade bebyggelsemiljöer är en resurs som måste värnas. Likaså att det vid planering av ny bebyggelse och vid förnyelse bör vara ett uttalat mål att söka sådana lösningar som kan skapa förutsättningar för ökad integration och mångsidig användning av det byggda. Blandstaden är vare sig möjlig, lämplig eller önskvärd överallt i stadsbygden. I den följande redogörelsen beskrivs blandstaden med fokus på funktionsblandning främst utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv, men även de sociala och kulturella aspekterna på blandstadens för- och nackdelar framhålls.

Denna studie syftar till att lyfta fram frågeställningar kring blandstaden. Avsikten är att olika perspektiv kan bidra till att identifiera problem och möjligheter med funktionsblandade miljöer samt behov av kunskapsutveckling och eventuella förslag till åtgärder som kan understödja och utveckla sådana stadsmiljöer.

1.2 Försök till definition av blandstadsbegreppet

Seminariet kom till slutsatsen att det inte finns någon vedertagen definition av begreppet blandstad. Blandstad är ett begrepp som inte enkelt kan definieras. Vi använder dock oss av begreppet. Det anses positivt laddat. Inte sällan är småstaden som förebild, men oftast utgår blandstaden från innerstaden som modell. Blandstaden beskrivs som komplex till utformning och innehåll med en tät men fattbar bebyggelsestruktur vilken anses ge närhet mellan verksamheter och människor, kontinuerliga upplevelser och händelser i rummet och ett omväxlande och rörligt folkliv som vi förknippar med begreppet stad. Blandstaden anses också ge en socialt och mångfaldig boendemiljö och ett minskat resande, varför den framhålls som planeringsmål i många kommunala plandokument. En avgörande kvalitet i blandstaden är att den är befolkad hela dygnet och därigenom ger förutsättningar för ökad säkerhet och trygghet.

Funktionsintegrering och blandstad är inte synonyma. Funktionsintegration är ett medel inte ett mål i sig. En blandstad är inte en formfråga t.ex. en kvartersstad och den är heller ingen köpstad eller evenemangsstråk. Det är en fråga om stadsmiljöns och gaturummets offentlighet liksom tillgänglighet. Människor som befinner sig i blandstaden har inom synhåll eller på gångavstånd tillgång till andra funktioner än bostäder. En bebyggelsemiljö med boende och olika småskaliga verksamheter samt en attraktiv utformning stärker områdets identitet.

Med blandstad måste förstås delar av en stad. Bättre benämning kan vara funktionsintegrerade bebyggelsemiljöer där boende inom gångavstånd kan nå ett flertal funktioner alltifrån affärer, arbetsplatser till kulturella och sociala mötesplatser. Det finns ingen regel om hur många procent av den ena eller andra funktionen som ska finnas i blandstaden. I blandstaden finns offentliga rum där alla enkelt kan uppehålla sig. Där finns liv och rörelse dagar och kvällen. Den ger närhet och möjlighet att bo och arbeta i samma område. Den kan bli ett fungerande lokalsamhälle med fler besökare i området, det offentliga rummet blir offentligare. Man är halvkänd eller igenkänd i området. Det byggda ska ha en tät struktur med gaturummen som bärande element.

Även om blandstadsidealet av många anses ouppnåeligt finns den med som målformulering i många stadsbyggnadsdokument. Begreppet blandstad är med rätta vagt. Det ger tolkningsutrymme och därmed större frihet i den lokala tillämpningen. En nödvändighet är att komma överens lokalt om vad blandstad kan vara på just den platsen. Ofta är det fråga om planering enligt kompensationsmetoden dvs. tillföra något som saknas. Inom några hundra meter kan finnas



Typisk blandstad.

stadsmiljö med olika funktioner, men det finns ingen tät offentlighet. Därför ingen stad. – Seminariedeltagarna ansåg att blandstadsbegreppet kan vara svårt att använda generellt. Vi borde inte tala om blandstaden utan om de olika kvaliteter som önskas i stadsbyggandet avpassade till varje särskilt område.

1.3 Blandstaden är den nya stadsbyggnadsvisionen

I stadsbyggnadsdebatten har länge efterlysts bostadsmiljöer som inte är sovstäder utan har ett liv även dagtid. Utöver sådana skäl som identitet för området och en uppväxtmiljö för barnen vilken speglar samhället i stort har ett antal ekonomiska motiv framförts för en integration av bostäder och arbetsplatser. Det kan vara t.ex. bättre underlag för service, samutnyttjande av olika nyttigheter, dygnsutjämnad energiförbrukning, jämnare trafikbelastning. Våra gamla städer har ofta stått som exempel.

Att planering byggd på funktionsuppdelning och zonerings skapar avstånd mellan bostäder, verksamheter, service etc. är välkänd kunskap. Frågan om hur stadens olika funktioner – boende, arbetsplatser, service m.m. – ska organiseras och placeras i stadsbygden är ett tema som tas upp i ett flertal dokument som rör stadsbyggande, stadsutveckling, stadspolitik och hållbar utveckling. De negativa följderna av en alltför stark uppdelning av funktioner, uppsplittring av vardagslivet, ensidiga miljöer med brist på mångfald och med långa avstånd har alltmer uppmärksamats. En ökad funktionsintegration lyfts fram som en viktig del i en strategi för hur goda livsmiljöer kan utvecklas och en hållbar utveckling understödjas. Blandstaden är den nya stadsbyggnadsvisionen. Forskare och planerare var överens om detta vid seminariet.

I t.ex. visionen för Uppsala (2001) diskuteras den funktionsintegrerade staden, som hittills varit svår att genomföra, men man menar att nu finns det möjligheter eftersom den nya ekonomins företag efterfrågar lägen inne i staden. Samtidigt är behovet av att separera arbetsplatser från bostäder av miljöskäl inte lika stort. Man menar dock att en konsekvent integrering är varken genomförbar eller önskvärd. Det kan behövas renodlade verksamhetsområden etc. I Uppsala är ”stadsläkning” den dominerande utbyggnadsprincipen. Blandstaden, där olika funktioner kan nås inom rimligt avstånd för gång- och cykeltrafikanter, framhålls i dokumentet som en struktur vilken ger förutsättningar för att minska resursanvändningen.

Inte bara i Sverige utan även i Norge och Danmark framhålles önskvärdheten av blandade bebyggelsestrukturer för boende och verksamheter som ett mål för stadsutvecklingen. (Bedre miljø i byer og tettsteder Oslo 2002)

Den fysiska planeringen är kommunernas ansvar och i plandokument framhålles blandstadsplanering som ett av målen. Men kommunernas reella makt över planering och bebyggelseutveckling är dock i praktiken begränsad. Det kan konstateras att bostadsmarknaden i högre grad har blivit marknadsstyrd och ett fåtal större byggföretag behärskar utvecklingen. Offentlig verksamhet övergår till privat. Kommersiell verksamhet, såväl handel som näringsliv, styrs av incitament som har företagsmässiga grunder för lokalisering och drift. Förutom ett tillräckligt stort befolkningsunderlag kan det vara goda transporter, parkering men också en mångsidig och attraktiv miljö. I transportnätets noder utvecklas alltfler köpcentra men även andra viktiga funktioner för regionen, varför staden kan komma att dräneras på verksamheter. – I denna verklighet ska blandstaden försöka genomföras.

2. Några utgångspunkter

2.1 Stadsbyggnadskritiken

Stadsbyggandet har utsatts för kritik, inte bara i Sverige utan i hela västvärlden. Ett av föremålen för kritiken är den långtgående funktionsuppdelningen i städerna. Det kan här räcka med att peka på utarmningen av många stadsdelar med bland annat sociala problem som följd och stora påfrestningar på trafikapparaten. Zoneringen och utarmningen av stadsmiljön liksom förfallet i äldre industriområden är två av de största problemen att komma tillrätta med i de europeiska städerna. Den blandade stadsbebyggelsen anvisas som en väg att komma till rätta med det ökande transportbehovet och stadsmiljöns utarmning. (EG:s Grönbok om stadsmiljö 1990)

I en rapport om städernas ekonomiska, sociala och miljömässiga problem (OECD 1996) framhåller man att hittills har den moderna bebyggelsen visat sig mycket mindre flexibel än den äldre. Ett bättre utnyttjande av den befintliga stadsbebyggelsen skulle kunna erbjuda fördelar. Blandade funktioner på kvartersnivå är eftersträvänsvärt, men stöter vid genomförandet på många hinder i allmänhet av finansiell och administrativ natur. Funktionsblandning är betydligt lättare att åstadkomma vid ombyggnad av befintliga anläggningar än vid nyexploatering. Den blandade stadsbebyggelsen bör därför betraktas som en knapp resurs som måste värnas om.

Utglesning av stadsbygden, den utspridda bebyggelsestrukturen och den uppdelade staden har givit ett kraftigt ökat transportbehov. Trafiken är idag den största källan till luftföroreningar och bullerstörningar. Vägutbyggnaden skapar också fysiska barriärer som det är svårt för människor och djur och växter att passera. Sammantaget medför detta både påfrestningar på miljö och människors hälsa men också på deras välbefinnande. Framför allt ger det konsekvenser för dem som åker kollektivt. För att kunna ta del av stadens utbud behövs tillgång till bil. Men 25 % av Sveriges befolkning äger inte bil. (prop. 1997/98:165)

Riktninglinjer för bärkraftig rumslig utveckling av den europeiska kontinenten har antagits av EU's ministerråd för att få kontroll över städernas utbredning. Tendenserna till förortsbyggande ska begränsas genom att öka tillgången på utbyggnadsområden inom städer och tätorter och utveckla byggområden nära trafikknutpunkter. Men man bör också främja utvecklingen av i stadskärnor och öka livskvaliteten och boendeförhållandena i stadsområden. Även en förnyelse i utsatta stadsdelar rekommenderas. Interkommunala planorgan föreslås mellan bl.a. för att samverka i åtgärder som rör flera kommuner. (CEMAT 2000)

Funktionsblandade miljöer efterfrågas i olika policydokument som en lösning på de problem som nuvarande bebyggelseutveckling ger. Olika negativa konsekvenser av funktionsuppdelningen beskrivs men också de fördelar en funktionsintegrerad miljö kan ge. – Däremot nämns inte hur en sådan bebyggelse skulle kunna utvecklas eller gestaltas. De nationella policydokumentens starka retoriska förhållningssätt till problematiken kring stadsutvecklingen ger inget utrymme för

analys av de drivkrafter som kan leda till en förändrad planeringsstrategi. I de kommunala plandokumenten beskrivs mer konkreta handlingsalternativ som kan stödja önskad utveckling.

2.2 Fysisk planering och social utveckling

Den assimilerade eller mångkulturella staden blev en officiell målsättning i svensk politik under 70- talet, då en socialt allsidig sammansättning av boende i ett bostadsområde skulle uppnås. Ändå innebar miljonprogrammets bostadsbyggande en kategorisering av bebyggelsen för olika klasser eller socialgrupper. Det ursprungliga begreppet ”mångkulturalism” fick inget praktiskt genomslag i politiken. Fysisk planering och social utveckling var dock ett tematiskt ämnesområde under 1970-talet och även under 1980-talet. Ett flertal boendedemokratiska projekt genomfördes med målsättning att förstärka den ensidiga boendemiljön med olika aktiviteter för olika åldersgrupper genom förändring av främst den yttre miljön. Oftast kvarstod problemen i förorter med tomma lägenheter och boendesegregation.

I slutet av 70-talet startade forskningsprojektet Arbete och Bostad i Gårdsten i Göteborg, som i aktionsforskningens form syftade att etablera nära arbetsplatser i renodlade flerbostadsmiljöer från 1960-talet. (Mattson m.fl. 1986) I Väck sovstaden! påpekas att enbart boende i så stora enheter är för mycket en sida av mänskligt liv. Försök att etablera ett industri- och hantverkshus lyckades inte. Stora insatser gjordes även för att starta lokal produktion i området. En textilverkstad och bageri fanns kvar en längre tid. Erfarenheterna visade på svårigheter att få intresse från företag och från kommunens förvaltningar. Många hinder var även av finansiell art. Målsättningen att väcka sovstaden lyckades inte under denna långa period, trots att ett flertal projektgrupper i storstäderna arbetade med förortsutveckling. – Under 90-talet blev Gårdsten ett av de områden som blev föremål för storstadssatsningen.

I Utopia on Trial (Coleman 1985) beskrivs samband mellan sociala problem och utformning av bostadsområden i London. Viktiga variabler var husens höjd



Från Gårdsten.

och storlek, storskaliga bostadsområden med huskroppar fritt placerade i grönskan, hög arbetslöshet, låga inkomster, hög befolkningstäthet samt graden av anonymitet. I Sverige har ingen sådan större undersökning genomförts.

Först på 90- talet då välfärdsflyftorna synliggjordes blev social och geografisk segregation blev ett framträdande tema i svensk politisk debatt. Krisen har slagit hårt mot främst storstädernas utsatta bostadsområden. (SOU 1997:118) Ett flertal åtgärdsprogram har genomförts inom storstadssatsningen. (prop.1997/98:165) Ett antal kommuner tillsammans med bostadsföretag och de boende i områdena har genomfört åtgärdsprogram i syfte att bryta segregationen och skapa jämlika levnadsvillkor. Även den fysiska utformningen av miljön har förbättrats så att områden skulle upplevas attraktiva och trygga av invånarna och fungera som goda och hälsosamma livsmiljöer. Målet var också att skapa sysselsättning bl.a. genom att etablera verksamheter i områdena. Hur förortsmiljöer ska förändras i denna riktning är en viktig fråga. I utvärderingen av storstadssatsningen, som förväntas bli klar 2004, är förhoppningen att analys av erfarenheterna kan formuleras i fortsatta direktiv för storstadsarbetet.

2.3 Ska staden byggas gles eller kompakt?

I många utredningar påpekas att storstäderna är viktiga för den ekologiska omställningen. Den stora befolkningen och den täta bebyggelsen erbjuder goda möjligheter för lösningar som stödjer hållbar utveckling i exempelvis trafik-, energi-, och bostadsfrågor. Storstädernas potentiella miljömässiga fördelar bör utnyttjas. Den täta stadsbygden är en utmaning i detta avseende. I regeringens miljöproposition (2000/01:130) föreslås tre åtgärdsstrategier för att nå miljömålen. Tyngdpunkten ligger framför allt på ekonomiska styrmedel som behöver förändras och ökas så att miljökostnaderna blir tydliga. Även den traditionella politiken för infrastruktur och trafikplanering behöver förändras. Ett sätt anses kunna vara att skapa ett mer varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur så att behovet av dagliga transporter minskar.

En genomgång av aktuell forskning visar att ett viktigt tema i diskussionen om en hållbar stadsutveckling är vilken bebyggelse- och trafikstruktur som skapar bäst förutsättningar för ett minskat transportarbete, förändrade resmönster och lägre energianvändning. (Falkheden, Malbert 2000) Två renodlade perspektiv på staden framhålls: en kompakt och tät stad, kompaktstaden, och en glest utbyggd stad, ekostaden.

I diskussionen om för- och nackdelar med täta respektive glesa strukturer finns anledning att beakta andra argument än en eventuellt minskad energianvändning. En bebyggelseförtätning inom en befintlig tätortsgräns skapar förutsättningar för en större andel boende i tätortens centrala delar. Den bidrar till en ökad integration av olika funktioner. Underlaget för service av olika slag stärks och gjorda investeringar i form av vägar, fjärrvärmenät etc. kan effektivt utnyttjas. Frågan om förtätning respektive utglesning kräver ett nyanserat förhållningssätt till den specifika tätortens lokala förutsättningar. Erfarenheterna visar att en förtätning med kvalitet fordrar en noggrann analys av olika delområden inom en tätort, där det blir möjligt att utgå från en potential för både förtätning och utglesning. Helhetsperspektivet får inte gå förlorat.



Tätheten i områden är ett mått på möjligheten att etablera verksamheter och skapa ett offentligt liv. I Hammarby Sjöstad är det 75 personer per hektar i jämförelse med Södermalm som har 170 personer per hektar. En tätare och mer blandad stad gynnar jämställdhet inte bara mellan män och kvinnor utan mellan personer i olika åldrar med olika bakgrund och livsstil. Att återvinna stadens täthet och intensitet är ett mål för stadsplaneringen. (Saglie 1998)

Argumenten för den glest bebyggda staden är bl.a. att många människor föredrar att bo i glest utbyggda bostadsområden utanför den tätbebyggda stadskärnan. (Åquist 2001) Ett annat är att kretsloppsanpassning kan tillgodoses i den glest bebyggda staden (Orrskog 1993). Den kompakta staden har mest uppmärksamats i forskningen och man har pekat på negativa konsekvenser. Förutom att grönområden försvinner så uppstår också trängsel som därmed kan leda till ineffektivitet i energianvändning och minskad tillgänglighet. Den glest bebyggda staden är på samma sätt inte studerad som den täta staden.

Den moderna storindustrins principer: koncentration, organisation och funktionsseparering har satt avtryck i stadsbygden. Storskaliga täta bostadsområdena med maskinmässigt uppradade husblock och från dem separerade småhusområden med en renodling av en enda funktion resulterar i ett trasigt stadslandskap, men ännu allvarligare en delad stad. – Ett hot mot stadens kvaliteter. (Rådberg 1997) Stadsbyggandets mål bör vara en småskalig stadsmiljö, med historiska rötter, trygghet, trivsamt och skönhet. Samtidigt antyder Rådberg att små städer och förorter kan kopplas samman till stora regionala eller globala nätverk. De tekniska och ekonomiska förutsättningarna finns redan. I människors medvetande finns ofta denna småstadskaraktär förknippad med begreppet blandstad. Det är ingen motsättning mellan Boverkets rekommendationer om orter i samverkan, det s.k. pärlbandet. Samma principer för stadsutbyggnaden representeras också av den amerikanska stadsbyggnadsrörelsen New Urbanism med sin nytraditionella grannskapsplanering.

I perspektivet hållbar stadsutveckling framhålls vikten av funktionsintegration på olika geografiska nivåer. Behovet av en kvalificerad täthet på stadsdels- och

kvartersnivå anses vara ett viktigt led i en ekologisk stadsomvandling (Hahn & Simonis 1994). Här betonas en mångfald och integration i funktionellt, socialt och kulturellt hänseende i syfte att dels öka tillgängligheten och minska resandet dels skapa förutsättningar för samverkan och samutnyttjande.

Genom geografiska informationssystem (GIS) kan de funktionsblandade områdena med databasers hjälp kartläggas och ge viktig information, då lägesdata kan kopplas till mycket annan information. Ännu har man inte i högre grad använt sig av denna möjlighet inom stadsforskningen. Här finns en utvecklingspotential för att utveckla täthetsmått för funktionsblandade städer. (Tornberg 2002)

2.4 Flerkärniga städer – orter i samverkan

Ett mellanting mellan den glesa och den kompakta staden förespråkas av många forskare. Staden bör byggas upp i ett flerkärnigt mönster. Om en ”decentraliserad koncentration” byggs ut i bandform kan den dessutom underlätta utbyggnaden av kollektivtrafiken. (Boverket 1996) Tätorter kan kopplas samman i ett nätverk med moderna spårbundna system som inte bara ger ett sammanhängande stråk av arbetsmarknader utan ger måttfullt stora, fattbara orter med egen identitet. Orter i samverkan innebär en utveckling av tätorternas kärnor – en renässans för stadsbyggandet efter en lång tid av regionalisering av urbana funktioner. Även en liten nyproduktion tillsammans med en upprustning och funktionsomvandling kan vitalisera staden. Det framhålls också att en förutseende stadspolitik krävs så att viktiga funktioner förläggs till orternas centrum och i anslutning till knutpunkter för kollektivtrafiken. För att inte utarma servicen i centrum och i stadsdelarna bör övervägande ske när det gäller lokalisering av förbifartsleder och stormarknader.

Utbyggnaden av transportsystemet bör stödja en flerkärnig stads- och tätortsutveckling för att skapa en ökad dynamik med attraktiva och konkurrenskraftiga städer. En flerkärnig stadsstruktur kan minska trycket på storstadsområden och minska obalanser i förhållande till mindre städer och underlätta en spridning av arbetsplatser, högre utbildning och kulturinstitutioner till fler regiondelar. (Prop. 2001/02:20) För småorter kan det bidra till ett bredare service- och utbildningsutbud, än som annars skulle varit möjligt. Det innebär att ny bebyggelse i städerna är fördelaktig i sådana lägen som utnyttjar och understöder kollektivtrafiksystemets huvudstråk.

En flerkärning struktur redovisas i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen. (RUFS 2001) De olika kärnorna ska erbjuda goda lokaliseringalternativ för näringsliv, vetenskap och regional samhällsservice. De ska också tillföra stadsmiljövärden och sociala funktioner som bidrar till att förbättra livskvaliteten i storstadens ytterområden. Utvecklingen av yttre kärnor belägna vid knutpunkter i trafiksystemet, ska motverka en fortsatt utspridning av bebyggelse och verksamheter och även avlasta den centrala kärnan.

Den flerkärniga stadsstrukturen förespråkas även i det regionala utvecklingsperspektivet inom EU (ESDP 1999) och planeringsinriktningen är ett flerkärnigt och balanserat system av tätorter och städer och ett stärkt samband mellan stads- och landsbygden. Likaväl som utglesningen, Urban Sprawl, är ett resultat av transportsystemens utveckling har denna reducerat behovet av högt exploaterade, sammanpackade städer. Städerna blir i stället flerkärniga och nya urbana former

bildas i städernas utkanter. Samtidigt måste hela den samlade stadsbygdens miljö- och kvalitetsmässiga förutsättningar uppmärksammas. Helhetssynen på stadsbyggnadsfrågorna i ett regionalt perspektiv ställer krav på en regional planeringsnivå. (Prop. 2001/02:4)

En planering för stadsutveckling på såväl regional som lokal nivå och som hanterar stad–land-förhållandet förutsätter att den tydligt kan anvisa lösningar på problem som samhällsutvecklingen givit. De flerkärniga stadsstrukturernas påverkan stadsbygdens helhet och människors livsvillkor kräver ytterligare studier och forskning.

2.5 Utkantstäder, Edge Cities, knutpunktsstäder

Bebyggelsen följer trafik- och transportlederna, vilka skapar ett slags tillgänglighetslandskap som i hög grad bestämmer markanvändningen. Kring storstädernas motorleder växer antalet industrier, företag, hotell och större specialvaruhus. I denna decentraliseringsprocess uppstår bebyggelsekoncentrationer av en helt ny typ s.k. Edge Cities. (Garreau 1991)

Sådana stadsbildningar börjar innehålla i stort sett alla funktioner som den traditionella staden har. Arlanda stad håller på att utvecklas till en sådan. (Bjur & Malmström 1995) Stadscentrums betydelse kommer att minska och periferins betydelse öka och får centrumegenskaper. Edge Cities skulle enligt tänkandet kunna utvecklas till knutpunkter för ett hållbart stadsliv. Men Edge City bygger dock på bilismens fortsatta expansion vilket är kontroversiellt. Denna typ av stadsbildning har visat sig kunna rymma en blandning av funktioner, där i bästa fall även boende ingår.

Utkantsstaden är en modern form av social apartheid, en arkipelag av isolerade getton och saknar bostäder, varför man inte kan kalla den en stad. (Söderlind 1998) Den höga rörligheten hos kapital och produktion underblåser fortsatt tendensen till geografisk och social uppsplittring; motsatsen till den medeltida staden. Utkantsstäderna sägs vara oplanerade, men i själva verket, är de resultat av en medveten strategi för att tillmötesgå människors behov av bekvämlighet och säkerhet.



?? Från Arlanda
motorvägskorridor.

Bebyggelsen på norra Järvafältet vid Kista har gemensamma drag med Edge City. Skillnaden är att Kista är planerad och att marknadskrafterna och planeringen var i fas med varandra. Området kunde snabbt fyllas med kontor för verksamheter i snabb tillväxt och med omgivande markparkering. Flera lägen i Stockholmsregionen är på väg att utvecklas till utkantsstäder är t.ex. Järva Krog, Kungens kurva. Men frågan är om man vill ha en utveckling typ Edge City i Stockholm? (RTK PM 10, 1999)

Den mångkärniga eller flerkärniga staden, eller knutpunktsstaden upprätthåller ett förtätningssperspektiv. Dess utgångspunkt är en komplettering, tillbyggnad och sammanlänkning av stadsområdena utanför stadskärnorna, men då utanför dessa miljöers egna funktionella förutsättningar och utan den täta innerstaden som påminnelse och riktmärke. (Bergman 2001)

De flesta dokumenten framhåller att en strategi för att främja en hållbar utveckling är om tätortsstrukturen förändras i riktning mot en ökad decentraliserad koncentration till s.k. knutpunkter kombinerat med snabba spårbundna transporter. Investeringar i interurban järnvägstrafik kan stärka de gamla stadskärnorna genom ökad långpendling mellan centralt lokaliserade järnvägsstationer uppgraderade till rescentra. Detta menar man kan främjas genom utveckling av flerkfunktionella knutpunkter. Om de dessutom kompletteras med bostäder kommer den tydliga uppdelningen i dag- respektive nattbefolkning att suddas ut och leda till utveckling av en socialt attraktiv miljö. (Bergman 2000)

Genom att blanda arbetsplatser, service och boende i samma område, men även i samma byggnad, kan knutpunkterna också ges en aktivitetstäthet som leder till positiva spiraler med utbud av affärer och service. – I nästan samtliga dokument påpekas att den existerande, alltmer utspridda och funktionsuppdelade staden är problematisk p.g.a. det transportarbete och resande den alstrar och den sociala segregation den tenderar att understödja. Övertygelsen om att en annan stadsstruktur kan bidra att förändra detta är utbredd, men uppfattningar hur den ska se ut och vägen dit skiftar.

2.6 Blandstadens gestaltning – stadsbärande funktioner

En stad är en sammanhängande bebyggelse med ett stort och mångsidigt utbud av arbetsplatser, tjänster, service och butiker så att man kan leva ganska gott där hela sitt liv utan att någonsin bege sig någon annanstans. (Bergman & Gullberg 2001) Stadens etik förhåller sig intimt med stadens estetik. Sinnesupplevelser av staden grundar sig per definition på stadens gestalt i fysisk, sinnlig mening. Upplevelser, spänning och oväntade möten är vad vi förväntar oss av staden. Därmed blir den öppna staden och allas tillträde till den ett grundläggande värde. Det benämns stadens offentlighet. (Bergman & Schéele 2000) Stadsplanering och stadsgestaltning handlar alltid om gemensamma rättigheter och om demokrati, genom att den hanterar det offentliga rum som är gemensamt för alla.

Offentligt liv är förknippat med innerstadens utbud av kultur och nöjen, i vid bemärkelse, och det folkliv det för med sig. Samtidigt måste trygghet och identitet värnas. Stadens gestalt måste bygga på föreställningen om att det offentliga rummet utformas efter det sociala livets spelregler. Gestaltning kan inte systematiseras. Gestaltungsarbetet inom arkitekturen innebär dels att ordna ett rumsligt förhållande dels att regissera människors rörelser genom rummet på ett sådant sätt

Skanstorget.



att upplevelsen blir den eftersträvade. Rummet måste ha en funktion i stadsbefolkningens sociala liv, i stadens offentliga liv, dvs. en stadsbärande funktion. (Bergström 1999) Det anses vara sådana funktioner där människor kan samlas för att utföra handlingar, för vilka staden kommit till eller som är viktiga för staden och dennas fortbestånd.

Ett exempel från Göteborg kan nämnas. Skanstorget var på 1950-talet en viktig plats. Människor använde torget i sin vardag och byggde samtidigt upp sin identitet i samspel med rummet. Rummet blir då ett verksamt subjekt i människans liv. Här fanns bazarer för kött, fisk, grönsaker mm. Återkommande möten blev till minnen av staden och skapade hemkänsla och identitet. Det är ingen nyhet. Idag är Skanstorget en parkeringsplats. Det centrala handelstorget förändrades till en sekundär användning. När den stadsbärande funktionen togs bort förlorade platsen sin offentliga karaktär. Bergström menar att inget nytt stadsrum bör tillkomma utan att man är klar över vilken uppgift det har för staden.

Förnyelsen av arbetarstadsdelen Haga i Göteborg innebar en stor förändring för den unika stadsmiljön, trots att stadsplanens struktur och husens skala behölls. Verksamheter som tidigare var spridda i hela området samlades till en gågata, Haga Nygata. De viktiga tvärgående stråken som tidigare förband Haga med övriga delar av Göteborg och även Skanstorget har blivit bostadsgator. Byggnadernas konstruktion och utformning ger inte möjlighet till etablering av vare sig verksamheter eller butiker utan stora ombyggnadskostnader. En utveckling av stadsdelens innehåll omöjliggörs och de stadsbärande funktionerna kan inte återskapas. Gator ligger öde och stora delar av Haga har blivit ett bostadsområde som saknar offentlighet.

Rum eller stråk som är möjliga att utveckla till mångfunktionella stadsområden måste föregås av studier om hur de olika rörelsemönster som kan uppstå tjänar användandet. (Bergström 1999) I många stadskärnor föreslås förnyelse av t.ex. stationsnära lägen för regionalt viktiga funktioner. Det blir viktigt att se sambandet med övrig stad. Likaså att påverkan av det nya oftast har längre räckvidd på andra delar av staden. Förändringar av centrumområden finns i otal exempel som kan avskräcka t.ex. Lilla Bommen i Göteborg vid den s.k. Skanskaskrapan eller Klarakvarteren och Södra Station i Stockholm för att nämna några.



Planeringen av staden vill ge förutsättningar för både trygghet och identitet. Det gäller boende och besökare. Men nya gränser i staden ger förändringar för livet i staden. I kvarterstaden har portvakten ersatts med portlås, koder och porttelefon. Spännande inblickar in på gårdar har ersatts med slutna fasader. De skvallrar om hot, – annars vore det ju inte tillbommat. Otryggheten ökar i städernas centrum där kontor, butiker, mat- och nöjesställen har större omfattning än bostäder. Det har skapats nya, allmänt tillgängliga miljöer med olika grad av offentlighet och olika tillgänglighet under dygnet. De offentliga platserna krymper. Stora slutna kvarter gör att nattvandrare måste välja andra vägar som bakgator bortanför de konsekvent utstakade stråken i staden. Butiksgallerierna är sådana exempel på offentliga rum på privatägd mark. Man kan jämföra med de kustnära samhällena som under lång tid försålt den äldre bebyggelsen till fritidsbostäder. Vintertid ligger de äldre samhällena öde och mörka. Nu diskuteras ett förbud mot detta, en så kallad boendeplikt, tyvärr årtionden för sent. Samma sak borde gälla i staden, dvs. en gatuplikt om att hålla stråk öppna dygnet runt. Manhattan som ofta framhålls som den största blandstaden av alla ger ökad bygggrätt för bebyggelse som avsätter de första våningsplanen för offentlig och kommersiell verksamhet samt håller öppna passager för gående genom kvarteren. Blandningen av ägande och brukande i stadens centrum är en intrikat fråga. (Bergman 2002)

Varje delområde i en stad hänger samman. I större städer, där det skett en tillväxt och differentiering av näringar, service och bebyggelse, blir också karaktären på varje delområde av den sammanhängande staden relevant för svaret på frågan vad en stad är. Sedan början av 1960-talet har många planerare haft den täta livfulla staden som förebild vilken har den nämnda funktionsblandningen som mål. (Jacobs 1961) Fortfarande söker planeringen uppfylla de kriterier på stad som Jane Jacobs en gång formulerade. En stad med kvarterstruktur, många funktioner, hög befolkningstäthet samt byggnader av olika ålder och skick och därmed olika lokalhyror som gynnar blandstaden. Våra storstäder och även medelstora städer kännetecknas snarare av att allt större områden, till och med av småstadens

storlek, varken har en blandning av funktioner eller ett centrum med ett varierat butiks- och serviceutbud. Idén om satellitstäder med komplementära centra från 1960-talet och självtillräckliga grannskapsenheter inom bostadsbyggandet kom aldrig att förverkligas så som det förespeglades. (Bergman, Gullberg m.fl. 2002)

Exempel på fungerande stad är Södermalm i Stockholm. Den har rutnätsplan, kontinuerligt utbytta hus och verksamheter. Det som är stad överlever. Den har inget program, den har infrastrukturen gator. Staden är inte husen – den överlever husen och kan tillgodose ett stort antal program. Funktionerna kan flytta runt, program kommer och går – staden består. (Andersson 2002)

2.7 Stadens rumsliga differentiering – hot eller möjligheter?

De moderna städerna har på senare tid i litteraturen ofta karaktäriserats med uttryck som ”delade städer”, ”fragmentiserade städer”, ”polariserade städer”, ”styckade städer”, ”splittrade städer” och ”dualistiska städer”. Uttrycken frammanar en dystert framtidsbild som säger att staden alltmer fragmentiseras och att den sociala sammanhållningen löses upp, ett tillstånd inför vilket traditionella vägar att styra staden inte räcker till. (Elander red. 2001) Den långt drivna rumsliga differentieringen har pågått de senaste 150 åren i städerna. Den har träffat stadens inre struktur där funktionsblandning är den gamla stadskärnans adelsmärke. När många gallerior och inglasade köpcentra byggs, när storkontor och stora parkeringsanläggningar byggs minskar dock blandningen. En sådan utarmning av de gamla stadskärnorna bör ifrågasättas ur resurssynpunkt. (Bergman m.fl. 2002)

Det är kanske därför som blandstaden får stå som motvikt till tendenserna att dela upp staden i enklaver, att sätta gränser och peka ut olika fenomen. Stadens idé är närhet mellan skillnader, inte olika grupper i avgränsade områden. Ändå är det just avgränsade områden, segregation snarare än integration, enklaver, eller reservat, som kännetecknar den moderna staden. Många har talat länge om detta som ett problem, men ingen gör något åt det.

Gamla industriområden eller nedlagda regementen, som tidigare varit inhägnade områden, faller ut ur stadens gatustruktur eller skärs av med tunga trafikleder. Att införliva dem i stadens struktur är nödvändigt för att de inte fortsättningsvis skall upplevas fristående staden. Campusbegreppet som blev en trend på 1980-talet visar på behovet av att kunna avgränsa och peka ut ett fenomen. I och med regionaliseringen av högskolan skulle varje universitetsstad utveckla ett campusområde. Ett universitetscampus ska helst vara ett tydligt objekt i stadsbygden men anslutet till staden på lagom avstånd. En annan motsatt trend är cityuniversitet som ligger utspritt i staden men ändå med gångavstånd mellan olika fakulteter. Därigenom kan en mångfald upprätthållas i staden.

Köpstäder och evenemangsstråk är andra sådana tankefigurer som varken är stad eller stråk utan funktionszonerade områden. Den traditionella staden kan sägas ha blivit ett reservat i den moderna för turister och långlördagar. Vägen till den gränslösa staden är lång. (Caldenby 2001)

En framtidsbild som avskräcker är att man kan ana ett samhälle som lösts upp i olika enklaver utan kontakt med och ofta i konflikt med varandra. Den amerikanska utvecklingen med allt fler ”gated communities” pekar på en icke önskad utveckling av staden. En åttondel av den amerikanska befolkningen bor i sådana bostadsområden. – Även i Sverige har företeelsen etablerat sig. Ett definitivt

avståndstagande för denna företeelse gör rörelsen New Urbanism, men frågan är om inte deras planeringskoncept, det s.k. The Transect, skapar en ny form zonering och avgränsade områden för särskilda befolkningsgrupper främst medelklassen. (Duany 2002)

Kluster är ett annat fenomen som blir allt vanligare och som efterfrågas av näringslivet. Det är en samlokalisering och koncentration av likartade företag till s.k. klustermiljöer. Nära relaterade drivkrafter skapar dynamik, kompetens och kunskapsutveckling. Eftersom lokaliseringsönskemål från företagen är precisa och krav på hög attraktivitet är stor, finns det risk för att områden mer lämpliga för t.ex. bostadsbebyggelse tas i anspråk. Starka intressenter kan tillsammans med kommuner göra överenskommer om lokaliseringar utan demokratisk insyn. Här, som i många andra planeringssituationer, är det behov en långsiktig markpolicy dokumenterad i översiktsplanen. Kluster kan innebära en utglesning av verksamheter i andra delar av stadsmiljön.

2.8 Stadsbyggnadsrörelser för stadens utformning

Många planeringskoncept har funnits och finns för staden, allt ifrån trädgårdsstaden, funktionalismens rationella stad, den täta variationsrika kvartersstaden till den postmoderna staden, den miljövänliga staden, kretsloppstaden, utkantsstaden, knutpunktsstaden osv. Ett uttalat stadsbyggnadskoncept påverkar alltid samhällsplaneringen. Om det samtidigt stöds av en kongruent social bostadspolitik med ekonomiska och finansiella genomföranderesurser till sitt förfogande kan stadsbygden formas. Så var fallet med miljonprogrammets utbyggnad men också tidigare i de bostadssociala programmen på 1930-40-talet. Nu pågår i västvärlden olika initiativ som söker omgestalta stadsbygden i protest mot konsekvenserna av nuvarande stadsmiljös utformning och innehåll.

Redan för ett tiotal år sedan uppstod en stadsbyggnadsrörelse i Amerika, New Urbanism, som en protest mot stadsutglesning, bilberoende, platslöshet och historielösheten i storstadsområdenas förorter. Den har samlat sig i ett manifest, The Charter of New Urbanism, antaget 1996. (Congress for the New Urbanism 2000) Deltagare i rörelsen finns också i Europa liksom i Sverige. Den traditionella staden är fokus för rörelsen. Manifestet omfattar allt från sociala frågor till funktionell blandning, till morfologiska frågor om stadens rumsliga struktur och husens formspråk. Rörelsen förespråkar stadsdelar med ca 500 m i radie, där det ska vara möjligt att gå och cykla till olika viktiga funktioner. Rörelsen innehåller densamma kritik som framförts i Sverige mot funktionalism och förortsbyggande. - Trädgårdsstadens förespråkare sympatiserar med rörelsens mål.

En stadsbyggnadsrörelse i Sverige har sedan några år tagit form inom Stadsmiljörådet. Den utgår från ungefär samma kritik mot stadsutvecklingen som New Urbanism, men ser mer på den egentliga staden med sina förorter medan New Urbanism tar sin utgångspunkt i en nytraditionell grannskapsplanering. Delar av rörelsernas argument sammanfaller.

Stadsmiljörådet har i en Agenda för staden utarbetat ett underlag till diskussionen om de svenska städernas framtid och om innehållet i svensk stadspolitik. (Stadsmiljörådet 2002). Målet är att göra städer attraktiva som miljöer för att bo och verka i. Sex grundläggande principer för stadens utveckling föreslås. Flera av dessa anses kunna gynna en funktionsintegrerad, mer mångfunktionell och

variationsrik miljö genom att värna om bland annat stadens offentliga rum, stadens struktur, en finmaskigare blandning av boende, service, verksamheter, rekreation, idrott, kultur och utbildning.

Vissa hot för stadens utveckling lyfts fram, som t.ex. att externhandeln får inte hota överlevnaden av de mindre förortstorgen och även övrig handel i städerna. Men också positiva företeelser som att kulturinstitutioner kan intensifiera handeln och andra publika verksamheter. Torg och parker anses vara stadens nav medan stadsgatan är stadens pulsåder. Allemansrätten ska gälla också i staden vilket innebär att tillgängligheten ska vara den ledande principen – inte framkomlighet och hastighet. Successiv förändring ska ge staden kontinuitet och mångfald. All förnyelse ska ske med utgångspunkter i platsens identitet och historia samt att allt byggande är resurser som kan förbättra staden som helhet. En successiv förnyelse ska bidra till mångfalden och öka blandningen av verksamheter och boende med olika betalningsförmåga.

Denna programförklaring tenderar införlivas i de många retoriska dokument om stadsutvecklingen som producerats under senare år, om inte programmet omsätts i planering och byggande. För detta krävs handlingsinriktad kunskap och ekonomiska resurser och framför allt en samlande arena för politiska initiativ. Slutsatserna i agendan är också att Sverige saknar en nationell stadspolitik för att utveckla svenska städer till dynamiska miljöer för företag och goda platser där man kan växa upp, bilda familj och åldras. Stadsmiljörådet menar att stadspolitiken måste formas med insikten om att staden är ett komplext system och ta sin utgångspunkt i processen för stadsutvecklingen.

Många synpunkter har lagts på förslag till Agenda för staden i den breda diskussion som Stadsmiljörådet genomfört under remisstiden. I debatten har framhållits att på grund av att staden är ett komplext system som ingen kan ha full kunskap om är det desto svårare att förena denna kunskap till ett handlingskraftigt politiskt program. Stadens drivkrafter måste ses i relation till den ekonomiska utvecklingen. Tillsammans med de ekonomiska drivkrafterna i kunskapssamhället kan en ny grund läggas för en urban utveckling, bort från den funktionsseparerade tätorten i riktning mot den komplexa staden – som livsrum och som upplevelsearena. Agendan måste identifiera dagens drivkrafter för stadsutveckling och verka för en politik som skapar goda villkor för ett välfungerande stadsliv ekonomiskt, socialt och kulturellt. En nationell stadspolitik bör, om den ska medverka till en hållbar utveckling, säkerställa ekonomiska resurser för stadsutvecklingen. (Engström i Plan 02:4)

Det är lika viktigt att identifiera den önskvärda stadsutvecklingen som de hot och möjligheter som finns för denna. Den mest påtagliga förändringen av stadslandskapet sedan 70-talet är stormarknader och övrig externhandel, kontor och andra verksamheter kring storstädernas motorleder tas inte upp som ett problemområde. Agendan bör inte vara låst vid kvartersstaden som modell. Varför inte peka på att möjligheten att länka samman flera bostadsområden till nya centrum, kanske nära trafikleder och i bättre kontakt med övriga staden är det som behövs. (Bergman i Plan 02:4)

I artikeln För en bättre stadsbygd (Nyström i Plan 02:4) påpekas att Sverige idag ser annorlunda ut än då principerna för det nuvarande stadsbyggandet lades fast på fyrtioalet, med annorlunda ålders- och hushållsstruktur, ekonomi och förvärvsstruktur, utbildning, internationellt utbyte och invandring. Därför är den

funktionsuppdelade stad som byggdes på 1960- och 70-talen obsolet, liksom 1980- och 90-talens utglesade stad som förvandlat bilen från frihetsmöjlighet till nödvändighet. Stadsmiljörådet har som målsättning att agendan, som handlar om hur stadsbygden i sin helhet ska utvecklas, kan bli ett underlag i den politiska diskussionen som skall forma den svenska stadspolitiken. Agendan är inget statiskt dokument och den avses att fortlöpande aktualiseras.



3. Funktionalism som planeringsideal

3.1 En planeringsform med stor livskraft

Vissa generella drag finns i små och medelstora tätorter. I centrum, som oftast sammanfaller med den ursprungliga staden, finns offentliga lokaler, affärer, kontor, hantverkslokaler, bostäder i anslutning till ett järnvägsområde. Utanför centrum finns områden för särskilda aktiviteter som handel med bilar och andra skrymmande varor, industrier, skolor och vårdanläggningar och stora sammanhängande bostadsområden med flerbostadshus och villor i skilda områden. I bästa fall finns någon livsmedelshandel. I övrigt är handeln med livsmedel och andra konsumtionsvaror koncentrerad till en eller flera stormarknader.

Storstädernas mönster är något mer komplicerat. I de centrala delarna finns blandade aktiviteter på samma sätt som i andra städer. Det karaktäristiska för storstäderna är utvecklingen av förorter eller gamla tätorter som har omslutits av den växande storstaden. Dessa förorter har en långt driven funktionsuppdelning. Bostadsområdena är vanligtvis mycket stora och där finns i regel få inslag av andra aktiviteter är boende.

Det beskrivna mönstret avser tätorterna som helhet och i det perspektivet finns en utpräglad funktionsuppdelning. Graden av funktionsuppdelning avgörs också av de enskilda områdenas storlek och hur renodlade aktiviteterna är inom områdena.

Att verkligheten kan schematiseras på detta sätt har sin orsak i denna nya stadsplanering med ursprung i bl.a. stadens miljöproblem, som beskrevs kring sekelskiftet 1900 i termer av brist på hygien, sanitära olägenheter, dålig luft, brist på sol och ljus. Med industrialismen kom en begynnande separering av stadens funktioner, speciellt skiljdes fabriker från bostäder. Det funktionalistiska stadsbyggnadsidealet på 1930-talet innehöll lösningar på miljöproblemen och den täta kvartersstaden övergavs. Folkhälsoarbetet bidrog till insikten om människans utsatthet i förorenade miljöer där den ökande trafiken är den största orsaksfaktorn. Sedan 1990-talet har miljöproblemen formulerats med tillägget att naturmiljön också påverkas negativt av samhällelig verksamhet.

Men det går inte att skylla nuvarande stadsmiljösituation enbart på funktionalismen. Modernismen fick sådan genomslagskraft genom att skapa en estetik åt redan etablerade tendenser. Stadsupplösningen var ett faktum långt innan modernismen formulerade sina visioner. Även rumsupplösningen hade inletts före modernismens genombrott i och med att en öppen bebyggelse kom att ersätta slutna kvarter. Dessa tre karaktärsdrag – stadsupplösning, funktionsseparering och rumsupplösning – var alltså inga radikala påfund av modernister, däremot togs de upp av de modernistiska strömningarna och blev rådande ideal från trettioailet och framåt. (Arntsberg & Bergström 2000)

Det politiska systemet har anpassat sig till 1930-talets planeringstänkande; en utmanande ideologi blir neutral sanning. (Söderlind 1998) Funktionalismen

som planeringsideal har varit långlivad och påverkar fortfarande dagens planeringspraxis. Modernismens ideologi lever kvar som planeringsmodell, trots uttalade mål i många policydokument och planer om stadsmiljöer med blandade verksamheter, där funktionsblandning anses önskvärd vid såväl förnyelse av befintliga miljöer som vid nybebyggelse. Brister finns i förmåga att hantera de komplexa förutsättningar och samband som skulle kunna medverka till en förändrad inriktning på stadsutbyggnaden är påtaglig.

3.2 Trafik och resande understödjer planeringsformen

Funktionalismens framgång har varit utveckling av snabba transportmedlen, dvs. det kan fungera trots uppdelningen i funktioner. Graden av funktionell blandning kan användas som mått på i vilken grad en plats är en stad eller en icke stad. Ett köpcentrum vid en motorvägskorsning eller ett bostadsområde i en förort är inte en stad utan delar av en stad.

Den fysiska strukturen tillsammans med transportsystemet ger skilda stadsstrukturer. Dessa i sin tur ger olika resmönster och ger på olika sätt upphov till tvingande resor. Vi har medvetet byggt bilstäder. Oftast är trafikstråken radiella både för biltrafik och kollektivtrafik. Tvärgående länkar behövs för att upplösa gränser och utjämna belastningarna i kommunikationsnätet. (RUFS 2001) Det skapar valfrihet hos trafikanterna. Om den spårbundna trafiken och övrig kollektivtrafik rustas upp underlättas ett korsresande.

Vägverket har en nollvision för trafikolyckor och menar att en stor vinst med blandstaden är att den ger bättre förutsättningar för kollektivtrafik. Privatbilismen i städernas centrala lägen avses att begränsas. Men inskränkningar för bilismen verkar inte ha något stöd i folkviljan. Människor är tillvanda användningen av privatbilen. Det är svårt att med disciplinära metoder påtvinga människor en livsstil. I Hammarby Sjöstad var avsikten att de boende skulle ansluta sig till en bilpool och antalet parkeringsplatser minskades i området. Istället hyr de boende garage i närliggande områden. Konsekvensen är att priserna på garagen i Södermalm ökar. Vid en ökad diversifiering av människors fritidsaktiviteter behövs bil. Privatbilism och blandstad är egentligen två olika diskussioner. (Söderlind 2002)

Studier visar att man reser ungefär lika långt oavsett var man bor. Restiden som varje individ använder har i stort varit densamma under mycket lång tid. Skillnaden är att idag kan man resa längre. Det visar pendlingsregionernas utbredning. Med ökad inkomst, högre utbildning ju mer och längre reser man. Arbetsresor är bara 25 % av allt resande och det är 20 % längre resväg i storstaden än i mindre städer. Till förortstorgen kommer 50-80 % av besökarna gående. De torg som ligger mest utspridda har bilburna besökare.

Resandet diskuterades på projektets seminarium och forskarna var inte helt eniga i om blandstaden ger ett ökat eller minskat resande. Flertalet uttryckte uppfattningen att en tät och kompakt stad ger förutsättningar för förbättrad kollektivtrafik, vilket är en av de bärande idéerna för blandstaden i ett bärkraftperspektiv.

3.3 Konserverar trafikplaneringen funktionssepareringen

Över hela västvärlden används det trafikplaneringsideal som utvecklades i Radburn-modellen på 1920-talet i New Jersey. Bebyggelse i grannskapsenheter planerades utan genomfartstrafik med säckgator, skolor och lekplatser i ett centralt



grönområde och separata gång – och cykelvägar. Här skapades bostadsområden med utifrånmatning för biltrafiken. I Sverige har denna stadsplanering använts sedan 1950-talet tillsammans med grannskapstänkandet. De flesta förorter är planerade efter denna modell.

Tillämpningen befastes i SCAFT 1968 – Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet. Målsättningen var främst att genom stadsplanering minska olycksrisker i trafiken speciellt för oskyddade trafikanter och för barn. Den avsätter fortfarande spår i nyproduktionen av byggd miljö och nuvarande handböcker upprätthåller rekommendationerna.

För att uppnå de transportpolitiska målen, som regeringen antagit, krävs det nya principer för trafikplanering och samverkande åtgärder för en bättre stadsmiljö. (prop. 1997/98: 56 och prop. 2001/02:20) Detta betyder att SCAFT-paradigmets planeringsprinciper, som funktionsseparering och grannskapsbildning, inte längre bör användas. Systemet är statiskt och medger inte de successiva förändringar som utvecklingen kräver. Om staden ska utvecklas måste den förtätas och funktioner blandas. Den måste dessutom byggas ut/om gärna i form av rutnät och kvarter. (Hagson 2001)

Staden rymmer en potential för kompletteringar med bebyggelse inom t.ex. tidigare verksamhetsområden, hamnar, militärområden. Dessutom omgärdas trafikstrukturen av ytor som idag utgör impediment, gråmark, utan attraktivitet för stadslivet. Vid en omvärdering av behov av gatubredder kan ytor tas i bruk för nya ändamål. Tvärgående länkar av gator kan sammanbinda näraliggande bostadsområden med varandra och på sikt även förorten med staden. Genom ny bebyggelse kan man bygga ihop isolerade stadsdelar. New Urbanism – rörelsen hävdar också i sitt program att säckgator bör tas bort och att bostadsområdenas gatunät knyts samman liksom även att de olika bostadsområdena byggs samman. Bilen ska samexistera med cyklister och fotgängare.

Möjligheter att förvandla stora matargator till "förortsboulevard" eller stadsgator kan medverka till att skapa en mer stadslig miljö. (Söderlind i Bergman & Schéele 2000)

Överdimensionerade matarleder och bostadsgator kan ges en annan utformning, där affärer och verksamheter tillåts etableras i bostadshusens bottenvåningar. Men en sådan förnyelse kräver tid och en uttalad konsekvent planeringsstrategi för att kunna utvecklas.

En annan trafikplaneringsfråga är förbifartsleder som drar till sig externa etableringar. Utbyte av varor och tjänster är förutsättningen för städers uppkomst och utveckling men om detta sker på platser skilda från staden eroderar stadens funktion. Förhållandet är mer tydligt i mindre orter. Med en ny syn på trafiksystemens roll i stadsutvecklingen skulle mångsidiga och livskraftiga stadsmiljöer i städernas utkanter kunna skapas. Ett exempel är om biltrafiken hade dragits genom Skarpnäck kanske underlaget för butiker och service ökat. Nu står många lokaler tomma. (Grönlund 2002)



4. Hinder för funktionsintegration

4.1 Funktionsuppdelning som planeringsinstrument

Zoneringsprincipens ursprung var hygienisk och funktionell. Den nödvändiggjordes av miljöstörningarna och möjliggjordes av transportmedlens utveckling. Med utgångspunkt från karaktären hos olika aktiviteter i en tätort separeras de i skilda områden. Markanvändningen kom därför att bestå av bostadsområden, industriområden, handelsområden etc. med byggnader omgärdade av naturmark och skyddszoner; landsvägar, trafikleder, gång- och cykelleder omgärdade av skyddszoner samt centrumanläggningar omgärdade av stora parkeringsytor.

Kommunernas översiktsplaner illustrerar inte minst detta förhållande. Kartbilder fylls med ytor i olika färger för skilda funktioner och det är här, menar man, som den uppdelade staden befäster sin gestalt. Staden präglas fortfarande av zoneringsstänkandet. Undantagen är innerstadsmiljöerna och de små tätorterna. Här finns oftast en rik och levande stadsmiljö med bostäder, arbete och handel i en tät blandning.

Orsaken till att använda zoneringsinstrumentet i stadsplaneringen är att undanröja negativa externa effekter som t.ex. förväntningsaspekter på markanvändningen, miljöstörningar, trängsel i trafiksystemet. Men också för att skapa positiva externa effekter som kollektiva nyttigheter t.ex. allmänna platser, grönområden. En konkurrens kan upprätthållas och information spridas om var möjligheter finns för lokalisering av olika verksamheter. De fördelningspolitiska aspekterna dvs. att mark fördelas till olika ändamål, sätts dock ofta ur spel dels genom att ändamålsbeteckningarna är för precisa och många större lokaliseringar sker genom så kallad förhandlingsplanering. (Carlén 1996)

?? BILD 8:
En översiktsplane
karta med ifyllda fält
för varje funktion.
Färgbild.

4.2 Hinder i detaljplanen

Detaljplaneringen är genomförandeinriktad och har därmed självfallet varit instrument för förverkligandet av den rådande funktionsuppdelningen. Med utgångspunkt från funktion, miljökonsekvenser, praxis och erfarenheter finns i handboken Boken om detaljplan och områdesbestämmelser (Boverkets allmänna råd 1993:3) en rekommendation om att användningsändamålen hålls isär i 22 olika kategorier. Denna handbok, som fortfarande är i bruk, diskuterar inte explicit möjligheter för att underlätta funktionsintegration i den byggda miljön.

I Miljö och fysisk planering, ett delbetänkande av Plan- och Byggtredningen (SOU 1994:36) gjordes en analys av ett stort antal detaljplaner som visar att ensidigt utformade bestämmelser om användningssättet ofta utgör ett onödigt hinder mot övergång till annat användningssätt utan planändring. Praxisutvecklingen skedde under den tid då samhället i allt väsentligt systematiskt kunnat styra tillkomsten av bebyggelse. Planerna gjordes i samförstånd med byggherren och genomfördes snabbt på huvudsakligen jungfrulig mark. Ingen hade anledning att ifrågasätta preciseringen i ändamålsbestämmelserna så länge alternativa sätt att använda marken inte efterfrågades.

Preciseringar av markanvändningen i detaljplaner minskar anpassningsförmågan till förändringar. Det påpekas att planeringen bör bryta mönstret av funktionsuppdelningen och ge möjligheter till variationsrika stadsmiljöer med blandning av boende och verksamheter. (SOU 1996:168) Strävan efter en mer blandad stadsmiljö kommer till klart uttryck i 2 kap. 2§ PBL, där det inte längre allmänt talas om att planläggning ska främja god bostads-, arbets-, trafik-, och fritidsmiljö utan istället sägs att planläggning ska, med beaktande av natur- och kulturvärden, främja en ändamålsenlig struktur av bebyggelse, grönområden, kommunikations- och andra anläggningar.

Detaljplaneringen låser utvecklingen och konserverar därmed den ursprungliga avsedda funktionsuppdelningen. Stadsmiljöer är under ständig förändring, nya önskemål om kompletterande inslag uppstår. Tidens olika förändringskrav måste kunna tillmötesgå. Enligt PBL ska detaljplanen inte göras mer detaljerad än som är nödvändigt med hänsyn till syftet med den. Den ska ge möjlighet att förverkliga kommunens sociala ambitioner att t.ex. integrera olika boende- och upplåtelseformer och bebyggelse typer och genom en blandning av olika slags markanvändning skapa en stimulerande och livfull miljö.

4.3 Skyddsavstånd mellan verksamheter och bostäder

Hur påverkas möjligheterna till en funktionsblandning av nuvarande allmänna råd gällande skyddsavstånd mellan verksamheter och bostäder och miljö kvalitetsnormer? (Bättre plats för arbete. BPA, Boverkets allmänna råd 1995:5) I en befintlig stad av blandstadskaraktär skulle, om man tillämpade regler om skyddsavstånd, verksamheter eller boende behöva omlokaliseras och kvar skulle finnas endast ensidiga miljöer. Vid nyexploatering måste reglerna tillämpas varför det kan innebära svårigheter att genomföra en blandad bebyggelse. Vid behandling av redan etablerad verksamhet måste tillämpningen anpassas till befintliga förhållanden.

BPA gäller i första hand för att säkra verksamhetens och därmed näringslivets behov av att få arbeta ostört och att kunna expandera. Enligt Boverket borde den vara ett bra hjälpmedel för att förebygga hälso- och säkerhetsrisker, dvs. störningar

mot människor och miljö utan att för den skull behöva motverka en flexibel och funktionsintegrerad planering. Allmänna råd anger ett sätt att fylla kraven i en föreskrift, utan att utesluta andra sätt och BPA är inte lagtext utan ett hjälpmedel att tolka lagen. (Svedström 2002)

BPA har fått en nästan förödande kritik från olika håll. En kritik som går ut på att dess tillämpning motverkar en helhetlig och flexibel planering och mer eller mindre omöjliggör funktionsintegrering. Enskilda råd/rekommendationer om exakt angivna skyddsavstånd kring olika verksamheter visar att dessa siffror får alltför stort genomslag i den praktiska tillämpningen. Avstånden bygger på bedömningar från flera olika expertmyndigheter. Oftast hävdar företrädare för miljö- och hälsomyndigheter starkast dessa avstånd. Även domstolar tycks i stor utsträckning tillämpa dem på samma sätt. Kritiken måste därför tas på allvar.

Boverket kommer att se över de allmänna råden och söka ge dem förutsättningar för en bättre tillämpning. Att upphäva dessa anses oklokt. På samma sätt som i Sverige arbetar man i övriga EU-länder och i de flesta I-länder. Det kan skilja sig i acceptans av risker i olika länder, men principerna för att bedöma lämpliga avstånd är i huvudsak desamma. Vissa riktlinjer måste finnas inte minst med beaktande av att det inom EU, i anslutning till Sevesodirektivet, pågår arbete för att utarbeta riktlinjer för den fysiska planeringen med avseende på lokaliseringen av farliga och hälsovådliga verksamheter.

4.4 Avvägning mellan allmänna och enskilda intressen

De verksamheter som är det egentliga föremålet för BPA är farliga, hälsovådliga och i övrigt kraftigt störande industrier, men också transporter till och från sådana anläggningar. Harmlösa verksamheter är egentligen inte avsedda i BPA. Här finns givetvis ett utrymme för anpassningar, för skyddsåtgärder både vid "källan" och mellan störande verksamheter och störda områden, för avvägningar mellan olika åtgärder och intressen mm. Riskbedömning är ingen exakt vetenskap. En sådan bedömning ger utrymme för ett mått av politiska avvägningar.

Ett av de viktigaste kraven i PBL är att intressen ska vägas mot varandra. (PBL 1 kap. 5 §) Kommunen ska ta hänsyn till både allmänna och enskilda intressen. Detta är grunden för intresseavvägningen. BPA utgör inte funktionsintegreringens dilemma. I stället är det tillämpningen av PBL i stort som är problemet. Makten över planeringen har i allt större utsträckning förskjutits från offentliga företrädare till privata intressen. Trycket från enskilda starka intressen har blivit alltmer påtagligt. Ofta tas planbeslut helt och hållet på privata initiativ utan att detta har föregåtts eller ens stämts av mot övergripande strategiska beslut i t.ex. översiktsplanen. De allmänna intressena kan bara kommunen bevaka. Behovet av en långsiktigt stabil planering blir alltmer tydligt för att skapa investeringsvilja och genomföra planbeslut. Instabiliteten och oförutsebarheten är ett stort problem i planeringen. (Svedström 2002)

4.5 Forskning om planering av funktionsintegrerade miljöer

Inom forskningsprogrammet Funktionsintegrerade stadsmiljöer för hållbar utveckling vid KTH är centrala frågor vilka regleringsprinciper och arbetsmetoder i planeringen som kan främja framväxten av integrerade stadsmiljöer. (Bergdahl &

Rönn 2001) Forskningsfrågorna behandlas i fallstudier och i fullskaleförsök av detaljplaneprocesser som har funktionsintegrering som uttalat mål för planarbetet. Fallstudier pågår i Västerås, Nynäshamn och Karlstad kommuner.

Bakgrunden är behovet av mångfald i livsmiljön och en socialt uthållig och levande stad som en övergripande vision i planeringen. Ett argument är det effektiva, rationella och ekologiskt hållbara i att integrera arbete, bostad och service. Hushållning med infrastruktur och minimering av transporter ses som centrala mål för stadsutbyggnaden. Den funktionsuppdelade staden har fortsatt att ta form i kommunala planer. Att undvika störningar verkar vara viktigare än att ta fasta på kvaliteter för den totala stadsmiljön.



5. Funktionsintegration – några planeringsexempel

5.1 Blandstaden som nybygge

– frågan om integration av butiker och företag

Nedan sammanfattas ett inlägg på projektets seminarium 2002 av Bo Grönlund.

Inlägget utgår från en större undersökning av områdena Skarpnäck och Södra stationsområdet i Stockholm, Høje Tåstrup och Egebjerggård i Köpenhamnsregionen. Områdena är från 1980-talet och framåt och har funktionsblandning som mål, med främst etablering av företagslokaler och butiker i gatuplanet längs utvalda stråk och platser. (Grönlund 2002)

■ *Skarpnäck i Stockholm*

Skarpnäck tunnelbanestadsdel ligger 10 km sydöst om Stockholms city och är planerat för 30 kvarter bostäder och ett företagsområde motsvarande tio kvarter. Företagsområdet är till hälften obebyggt. Bebyggelsen består till större delen av 4- och 5-våningshus (e 1,0). Utöver brist på genomfartstrafik saknar stadsdelen viktiga tvärförbindelser till övrig Stockholmsregion. Externt ute vid motorvägen finns en stor Hemköpsbutik, som låg där redan innan Skarpnäcksfältet började bebyggas 1983. Handelsorganisationerna i Stockholm önskade från början ingen service alls i Skarpnäck!

Följande service har klarat sig: Konsum, ICA, ett par frisörer, 3-4 restauranger, ett par kiosker och videouthyrningsbutiker, en korvkiosk och ett solcenter, en kemtvätt, en blomsterhandel samt 2-3 invandrarbutiker med livsmedel. Torghandel med grönsaker finns under sommarhalvåret. Klädbutiker flyttar från stadsdelen.



Skarpnäck.

Stadsplaneidéen med att centrum ska vara en gata och inte ett centralt samlande butikstorg har inte fungerat. Flera utformningsmässiga brister i bebyggelsen bidrar till att gatulivet uteblir. Stadsdelen har under senare år dessutom tappat gnistan, när experimentet med den lokala stadsdelsförvaltningen upphörde och hela Stockholm fick större stadsdelsnämnder. Stadsdelscentrum ligger nu i Björk-hagen, tre km från Skarpnäck.

■ *Høje Tåstrup utanför Köpenhamn*

Høje Tåstrup Stationsby är en kvartersstad med huvudsakligen 3-våningshus, ca 20 km utanför storstaden. Stationen och kvarteren närmast stod klara 1988. Av 40 planerade kvarter domineras ca 15 kvarter av två stora företag. 10 kvarter är obebyggda idag. Den eftersträlvade blandningen av företag har inte uppnåtts. Några storföretag dominerar stadsdelen idag. Dessa genererar i stort sett ingen lokal service. Med egna matsalar och förbindelser mellan kvarteren i glasgångar uppe i luften bidrar inte de arbetande till stadsdelens folkliv.

Trafikdifferentiering gör det dessutom svårt att nå olika servicefunktioner och skapar onödiga avstånd. Det breda järnvägsområdet delar Høje Tåstrup i två delar. Stadsdelen har allt för få bostäder. För låg tillåten exploatering närmast stationen är kanske en del av problemet. Något efterfrågetryck på marknaden för ytterligare förtätning finns inte. Lokaliseringar närmare Köpenhamns centrum är mera attraktiva.

■ *Södra stationsområdet i Stockholm*

Södra Stationsområdet (e 2,0) är del av Södermalm med kvartersbebyggelse i upp till 9 våningar samt Södertorn. Det är en innerstadskomplettering nära redan existerande centrala stråk och områden t.ex. Götgatan och Medborgarplatsen. Platsens västsida har kompletterats med saluhall, biografkomplex mm. vilket har styrkt det centrala Södermalm som ett alternativt cityområde i Stockholm. Av de fyra undersökta områdena fungerar funktionsblandningen trots allt bäst här.

De långsgående gatorna – med färre fotgängare – har svårare med kundunderlaget och det syns direkt på verksamheterna där. I stället för butiker får man föreningslokaler, resebyråer och liknande. Även i Södra Stationsområdet kan man finna tomma lokaler i dag, men bara några få. Det har skett och sker fortfarande ett stort utbyte av företag i lokaler i bottenvåningarna. Många av verksamheterna motsvarar inte gängse bild av urbana funktioner som bidrar till stadens liv, variation och upplevelserikedom.

■ *Egebjerggård i Ballerup*

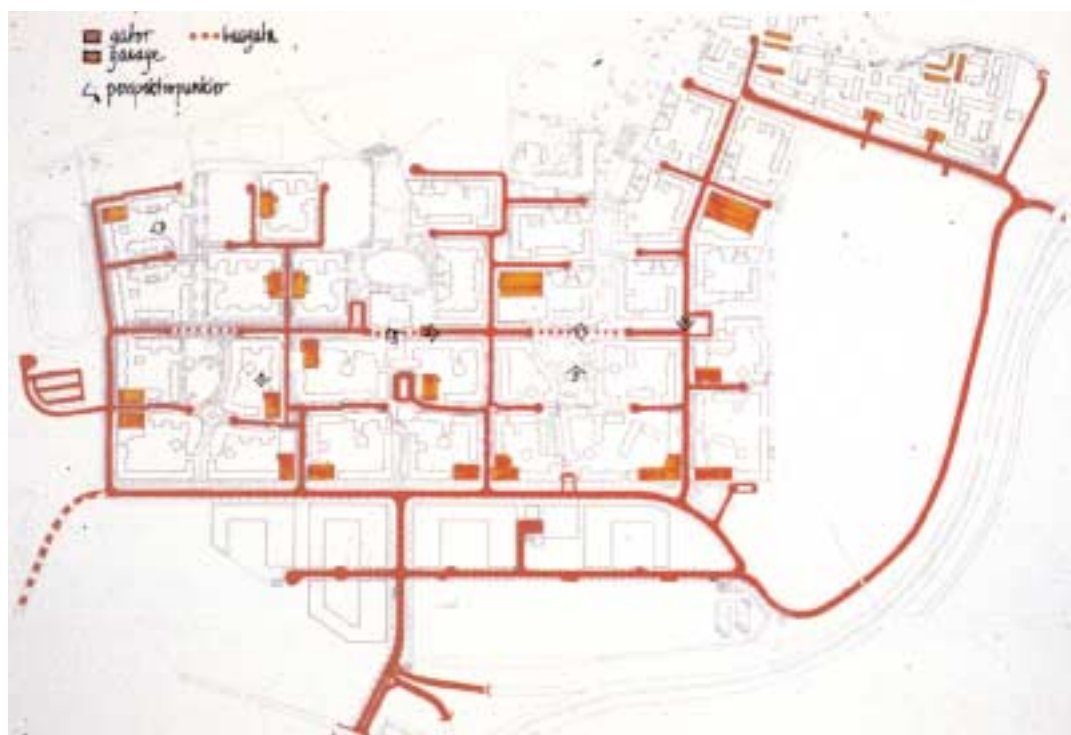
Egebjerggård är den minsta stadsdelen med lägst exploateringsgrad. Det är ett tät-lågt-område med hus i 1-3 våningar och enstaka högre byggnader och ligger 15 km nordväst om Köpenhamn. Inflyttning i området påbörjades 1988 och har pågått under en tioårsperiod. Ett kvarter avsett till etablering av småföretag är fortfarande obebyggt. Kommersiell service som länge har varit i området är Netto livs, invandrarkiosk, frisör, bageri/konditori och pizzeria. Nedlagt är bland annat post, advokatkontor, videouthyrning och färghandel. Lokaler i butiksgatan har varit tomma i perioder. Netto har dock nyligen utvidgat.

■ *Sammanfattande synpunkter*

Grönlund konstaterar att det finns stora problem med att uppnå och behålla önskad funktionsblandning. Ett undantag är den offentliga servicen, som kan bestämmas politiskt. Stort sett alla områdena har fortfarande problem med tomma lokaler. I flera av områdena stod samma lokaler tomma i åtskilliga år efter att byggnaderna blev uppförda – i vissa fall bortåt tio år. En del lokaler blev uthyrda till offentligt betalda eller subventionerade verksamheter. I Skarpnäck, Egebjerggård och Høje Tåstrup finns det fortfarande ledig tomtmark för företagsetablering – efter mer än 15 år – i centrala lägen av stadsdelarna. Stadsmiljön blir lidande och den eftersträlvade tätheten i strukturen går förlorad.

Lokalläget inom stadsdelarna spelar stor roll för om butiker och företag trivs eller inte. De mest attraktiva lägena är stråken som frekventeras av fotgängare. Men ibland är inte ens läget på det mest centrala torget bra nog, som i Høje Tåstrup. Väsentligt problem är höga hyresnivåer. Därutöver blir kundunderlaget för litet genom trafikdifferentiering inom områdena och leder som för trafiken förbi stadsdelarna. Befolkningsunderlaget är också för lågt för att upprätthålla en adekvat service. För stor bostadsyta per person ger låg befolkningstäthet. Inte ens Södra Station med 2,0 i exploateringsgrad har kunnat ge underlag för andra butiker än de mest elementära och många butikslokaler används här till annat av ringa offentligt intresse.

De servicefunktioner, som ser ut att klara sig bäst, är restauranger och större livsmedelsbutiker – men inte ens det är säkert. Vissa kiosker och frisörer klarar sig också medan banker och post rationaliserar och flyttar bort. I Skarpnäck med 90 00 invånare fanns under flera år inte ens en bankomat. Numera finns bankomat i entréhallen till ICA, men inte ute i gatumiljön. Utbyte av butiker och företag är betydligt. Prisskyltar och slutförsäljningsskyltar signalerar att butiker ger upp eller går konkurs. Allt som inte har med mat, dryck och kroppsvård att göra har det svårt. Konkurrens från externetableringar medför svårigheter för butiker i



*Trafikplaneringens
betydelse för blandstaden.*

Skarpnäck och speciellt i Høje Tåstrup, där butikscentret City 2 och andra extern-etableringar tömmer stationsstadsdelen på butiker.

Kontorslokaler med möjlig insyn från gatan har permanent igenbommade fönster. Inbrott är inte ovanligt. Företagen har sällan ordentlig skyltning, oftast endast en hänvisning till en hemsida på Internet. Det virtuella blir då mer verkligt än företaget i den fysiska verkligheten – en motsägelse till intentionerna att bygga stadsmässigt. Många företag tillför inte heller stadsdelarna något egentligt folkliv utöver vid arbetstidens början och slut. Inte ens på lunchen händer det något nämnvärt i det offentliga rummet.

Speciellt är det svårt att få och behålla småföretag i gatunivå. Lokaler i gatuplan är svåra att slå samman till större lokaler. Genomgående entréer från gata till gård blockerar eventuella sammanläggningar. De existerande lokalernas storlek motsvarar inte alltid efterfrågan. I utländska storstäder ser man ofta lokaler som bara är 15-30 m². Sådana är sällsynta i dessa stadsdelar som explicit eftersträvar en blandning av funktioner. Kombinationen bostad/arbete hemma ökar och det vore möjligt att göra arbetsplatsdelen synlig i stadsbilden. Det skulle förstärka graden av offentlighet i området. I Bo01-området i Malmö finns några exempel på detta.

Stadsdelarna hör dock till de mest ambitiösa försöken på ny blandstad. Trots problem så har målsättningar om att skapa en blandstad givit vissa förutsättningar för en önskad utveckling på lång sikt. Med stadsplanering är det svårt att styra lokalisering av små och mellanstora företag. Trafikflödenas och genomfartstrafikens betydelse för lokaliseringar och företags överlevnad får inte underskattas. Det gäller alla trafikslag biltrafik, kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik. Om politiker och planerare önskar en blandstadsutveckling måste viljan omsättas praktiken. Den har inte i det tidsrum som de fyra nämnda stadsdelarna existerat kunnat ske tillfredställande. – Däremot har målsättningen att skapa en blandning av boendeformer med olika upplåtelseformer och olika hustyper lyckats bättre.

Företag har ofta kortare livslängd än dem man tänker i när det gäller stadsplanering och bostadsbyggande. Större kunskap skulle behövas om olika företags lokaliseringsönskemål och krav på lägen, lokaler och deras utformning, möjliga hyresnivåer liksom kunskap om invandrare och företagsbildning. Goda exempel på företag i blandad bebyggelsemiljö med beskrivning av förutsättningar, problem och lösningar saknas. Dessutom saknas Goda exempel på samverkansmodeller mellan fastighetsägare, företagare, det offentliga och olika organisationer för att främja och förvalta blandstad. Kunskapsutveckling behövs för att kunna arbeta strategiskt mot målet blandstad!

5.2 Nicksta – en förort i småstaden Nynäshamn

Sammanfattning av plandokument från kommunen och inlägg på projektets seminarium 2002 av Nils Sylwan SBK.

■ Planeringsbakgrund

Nynäshamns stad ligger längst ut på Södertörn, sex mil från Stockholm. Närheten ökar genom utbyggnad av motorvägen från Stockholm och upprustning av pendeltågslinjen och staden integreras allt mer i Stockholmsregionen. Det innebär att bostadsmarknaden i blir en del av Storstockholms. När konjunkturen och efterfrågan på bostäder går ner i Stockholm, så går den ner desto mer i Nynäshamn. De minst attraktiva bostäderna i Nynäshamns stad riskerar då att stå tomma.

Staden planlades 1912 av arkitekt Per Hallman. Stadens gatunät anpassades till terrängen och han ville skapa en trädgårds- villastad med stadsmässiga förtätningar vid järnvägsstationerna. Fram till 1950-talet byggdes staden inom den gamla stadsplanen. På 1960-talet slog den moderna stadsplaneringens förortstänkande igenom. Det främsta exemplet är Nicksta, som sedan 1960-talet har bebyggts med hyresrätter efter i stort sett samma stadsplan, med det senaste tillskottet år 2002. Staden bebyggdes efter den nya tidens stadsplan med radhus i form av bostadsrätter, äganderätter och hyresrätter i ett område och villor i andra områden. Den sociala segregationen var alltså förberedd i planeringen sedan lång tid tillbaka.

■ *Nya funktioner i tomma lägenheter*

Nicksta ligger naturskönt med utsikt över hav, nära havsbadet och nära pendeltågsstation. Trots de goda förutsättningarna fylldes inte bostäderna med hyresgäster förrän vid årsskiftet 2000-2001 efter 1990-talets nedgång. På grund av de tomma bostäderna under 1990-talet fanns planer på att riva ett av husen, ett 8-våningshus. Istället för en rivning av hus satte man igång ett projekt att utnyttja husen för andra ändamål än boende. Nynäshamnsbostäder flyttade sitt kontor till det översta planet i huset som skulle rivas. Trevåningshuset har byggts om och fått hiss. Huset fylldes sen med fler aktiviteter: Kunskapslyftet, Rörelsespecialisten, Studentbostäder, Småföretag. Ett trevåningshus har byggts om till äldreboende för mer vårdkrävande. Ett servicehus planeras i området. Allt detta har kunnat göras genom tillfälliga lov.

■ *Trafikplaneringen ett hinder*

SCAFT-principen tillämpades i Nicksta med bilmatning från ena sidan och gångmatning från den andra. Stora parkeringsytor med carportar delar av området. Området är avskilt från staden. Järnvägen och dalgången skapar en barriär. För att motverka detta finns en bussbro planlagd – men inte genomförd. Den långa raka tillfartsvägen i väster innebär höga hastigheter för bilarna och bussarna får gå i sacktrafik. Servicen som var planerad – konsumbutik – har inte tillkommit. I norra änden av området på andra sidan infartsvägen har en halvextern butiksetablering tillkommit.

Som ett underlag för en fördjupad översiktsplan för Nynäshamns stad har Lars Marcus gjort en studie av integrationen i gatunätet i Nynäshamn med syntaxanalys. Ju högre integrationsvärde ett stråk har, desto attraktivare är det, dvs. desto fler människor kommer att passera där bortsett från alla andra faktorer utom de rent topografiska.

Kartan visar den lokala integrationen i Nicksta, dvs. hur attraktiva de olika stråken är utan att hänsyn tas till staden i övrigt. Det är intressant att se hur de centrala stråken är mindre integrerade än de yttre. I en traditionell stad blir de centrala delarna mest integrerade, men Nicksta är planerad enligt SCAFT, som en förort och det kan ge detta resultat. Den datoriserade modellen i syntaxanalysen kan utnyttjas för att pröva olika sätt att förändra strukturen av gator och andra stråk för att se hur attraktiviteten kan ökas.

■ *Erfarenheter från planeringen*

Den fördjupade översiktsplanen för staden har en del förslag för att råda bot på de brister som upplevs i Nicksta. En gata föreslås genom området, vilken kan ge tillgänglighet till de verksamheter som redan har etablerats och underlätta nya etableringar. Detaljplanen ändras så att verksamheter tillåts. Problem som kvarstår är om Nynäshamnsbostäder orkar med och ha viljan att genomföra fler förändringar när man nu kan hyra ut lägenheterna. Kommer utvecklingen att stanna upp tills nästa svacka med tomma lägenheter?

En övergripande svårighet har varit avsaknaden av ett program enligt Boverkets anvisningar för hela området. Med ett antal mindre detaljplaner skulle kommunen kunnat påverka utvecklingen successivt. Idag styrs marknaden av stora byggaktörer som bygger dyra bostäder och den eftersökta blandningen av verksamheter intresserade inte heller entreprenören. De har egna koncept. Men en blandad stad skulle kunna vara den goda småstaden av Nynäshamns mått.

5.3 Attraktivare stadsmiljöer i Karlstad

Sammanfattning av plandokument från kommunen och inlägg på projektets seminarium 2002 av Göran Åberg och Jonas Zetterberg SBK.

■ *Omvandling av ett industriområde*

Kommunen vill innefatta attraktivitet i begreppet långsiktigt hållbar utveckling. Näringslivet kräver att det byggs centralt och attraktivt. Ekonomin kräver att kommunen använder befintlig infrastruktur och miljön kräver att staden inte sprids ut. Ett centralt beläget industri kvarter i hamnläge ansågs därför ha goda förutsättningar att utvecklas till ett centrumkomplement och som del i ett stadsmässigt vattenrum. Befintliga verksamheter i omgivningen gör området komplext. Här finns ett av Sveriges större kafferosterier samt bilverkstad, bensinstation, lackeringsverkstad, järnvägsspår i kvartersgränsen, kraftigt trafikbelastade gator och cykelstråk, mm. Den nya detaljplanen för kv. Barkassen antogs 2000. Befintlig verksamhet har flyttat från området, men avsett byggprojekt har ännu inte startat.

Syftet med detaljplanen var att åstadkomma ett stadsmässigt centrumkvarter med ett allsidigt innehåll (bostäder, kontor, handel och andra verksamheter). Allmänplatsmarkens utformning var så viktig att ett särskilt kvalitetsprogram för det offentliga rummet fogades till planen. På grund av befarade störningar från

främst kafferosteriet fick delar av planområdet inget bostadsinnehåll, allt i enlighet med riktvärden i Boverkets Allmänna råd – Trots platsspecifik utredning av störningar gäller Bättre plats för arbete.

Industriutveckling kontra stadsutveckling innebär konflikter. Svårigheter uppstår också när ny trafikstruktur adderas till befintlig hierarkisk struktur som t.ex. saknar utfarter. Kommunens erfarenheter är problemet med tolkningen av ”Bättre plats för arbete” och frågar sig om verkligheten vore bättre som planeringsunderlag. Men målet om funktionsintegration med bostäder i en ensidig kontors- och industrimiljö i en mer småskalig kvartersstruktur har uppnåtts. Allmänplatsmark har förädlats med publika ytor vid vatten och ett torg har skapats. Det har lyckats att omvandla ett industriområde till ny stadsdel, men inte utan problem och konflikter.

■ *Från matarled till stadsgata*

Ett annat exempel från Karlstad kommun är Universitetstorget beläget i en stadsdel uppförd under 1970-talet, cirka sju km från Karlstads centrum. Det är ett typiskt miljonprogramsområde och är uppbyggt kring SCAFT-planeringens ideal med en matarled i ett brett grönområde. På ena sidan leden finns universitet och på andra sidan bakom bullervallarna ett bostadsområde.

Syftet med den nya detaljplanen var att förvandla denna matarled till en stadsgata, och skapa bättre förutsättningar för kollektivtrafiken. Detta innebar en omgestaltning av gatan och komplettering med ny bebyggelse för verksamheter, servicefunktioner och bostäder. Den övergripande tanken var att bättre integrera universitet i stadsdelen och samtidigt ge universitet en attraktiv närmiljö med ett blandat innehåll.

Vissa problem och konflikter var tvungna att lösas i planeringen. Ändrat synsätt på trafik, från led till stadsgata, ställer frågor om trafiksäkerhet. Skulle det gå att ersätta gång- och cykeltunnel med gångpassage i stadsgatans plan? Det ifrågasattes om människor ska vistas i gatumiljöer.



Illustration av
matarled omvandlad
till stadsgata.

Även i detta planeringsfall diskuterades "Bättre plats för arbete" då närhet till värmeverk kom att begränsa byggrätter på grund av riskavstånd till oljecistern. Åtgärder för ventilation mm. krävdes för att inte överskrida miljö kvalitetsnormerna. En annan svårighet att bemästra var att ta hänsyn till redan boende i området som får sin utsikt och närmiljö påverkad. De boende var i stort positiva – mer positiva till kontor än till studentlägenheter!

Målet att lyfta fram universitetet med ny entrébyggnad och skapa en "finsida" har uppnåtts. Genom att samordna kollektivtrafiken i gatumiljön har också torgyta kunnat frigöras. Trafikleden som ersatts av en stadsgata har gett plats för trädplantering, minskat gaturummets bredd och skapat en riktning genom området. Nya byggrätter har erhållits genom att utnyttja impedimentytor.

Erfarenheter från detta exempel är att impediment är lika med potential för förändring. Stora insatser i den yttre miljön och ny byggnad gav ett helhetsresultat och framför allt att trafikrummet går från att vara en skiljande barriär till samlande gatumiljö.

■ *Förutsättningar för blandstad i Karlstad*

Stadsbygden kan successivt utveckla en blandstadskaraktär, eftersom detta planeringsmål nu antagits av kommunen. Till den gamla stadens blandning torde det vara svårt att återvända helt och den funktionsuppdelade staden borde av miljöskäl vara förbjuden att tillämpa.

"För säkerhets skull" är ett mycket utbrett förhållningssätt i Karlstad. Projekten tvingas till en alltför stor detaljeringsgrad i tidiga skeden och förorsakar onödiga bindningar och säkerställanden som senare måste hanteras i bygglov- och förvaltningsskedena. Att alla vill

ha rätt och alla vill undvika att ha fel driver mot ökad detaljering och ökad specialisering och därmed mot funktionsuppdelning och bokstavlig tillämpning av regelverken. Stadsplanerare kan ge möjligheter utifrån de regelverk som finns och använda detaljplanen på ett kreativt sätt. Enstaka planbeteckning för markanvändning binder till funktionsdelning varför flera ändamålsbeteckningar måste samsas på samma yta. Passa på, när projekt ändå görs, att ändra gamla planbeteckningar till större flexibilitet.

Bra förutsättningar finns för att skapa blandstad vid kompletteringar t.ex. "bostadisering" av gamla industritomter som ligger med någon form av attraktivitet antingen centralt eller vattennära. För universitetstorget är förutsättningen annorlunda. Här handlar det mer om ett stadsfönyelsebehov, samt ett sätt att lösa efterfrågan på mark i anslutning till universitetet.

Går det att bygga nya blandstäder då det inte finns någon direkt efterfrågan på blandstaden. Var ligger motståndet? Finansiella strukturer kan vara ett av hindren t.ex. då byggherren inte är intresserad av att bygga för blandfunktioner. Planeringsdoktrinen om uppdelning ligger fastcementerat även hos lekmän. Det är inte rop på blandning planeraren möter på samråden. Kunskapsutvecklingen i samhället driver på specialisering och uppdelning. Blandstaden är inte lösningen på stadsbyggnadsfrågan utan en lösning av många.

5.4 Planering för mångsidiga och funktionsintegrerade stadsdelar i Västerås

Sammanfattning av plandokument från staden och inlägg på projektets seminarium 2002 av Gunnar Dangemark, Stadsbyggnadskontoret i Västerås.

■ *Mål och strategier för blandstaden*

Planeringen av mångsidiga stadsdelar är en strategisk övergripande fråga, för att uppnå målet om ett hållbart samhälle. Blandning av bostäder och verksamheter är en av fem planeringsstrategier som provas. (Västerås utvecklingsplan 2001)

Ett avgörande argument för kommunen är att den blandade staden ger mångsidighet och närhet, där olika målpunkter finns sida vid sida i stället för åtskilda som i den funktionsuppdelade staden. Staden blir rik på upplevelser och därmed trevligare att vistas i. Synliga människor ”dygnet runt” ger tryggare miljöer. Därför ska boende, arbete, service och nöjen blandas i mångsidiga stadsdelar. Även en blandning av olika boendeformer, hustyper och upplåtelseformer bör eftersträvas, för att uppnå målet om bl.a. social hållbarhet.

Den täta och blandade staden är också resurseffektiv. Stadens närhet ger förutsättningar för gång- och cykeltransporter och minskar behovet av bilen. Det är därför möjligt att hålla ner energiförbrukning, utsläpp och föroreningar. Den ger bättre förutsättningar för kollektivtrafik, med hög turtäthet och större lönsamhet. Den täta staden sparar mark, återanvänder en given infrastruktur i form av gator och ledningar. Närhet ger också större underlag för kommersiell och offentlig service, och tillgängligheten till denna service blir bättre för fler människor. (Larsson 2001)

I översiktsplanen planeras för de offentliga verksamheterna. Planerare och politiker kan styra bostadsbyggande, men när de gäller arbetsplatser – allt från enskilda småföretag till stora koncerner saknas det kunskap och verktyg. Näringslivsplanering är svår och företagsamheten har drivkrafter som kommunen vet mindre om. Kommunen försöker bygga i centrala stadsbyggnadsområden och i stråk. I rena ytterområden går det sämre. Blandstaden har bäst förutsättningar att utvecklas i Stadskärnan (centrum), längs huvudgator (stråk) och på sikt inom det centrala äldre industrilandskapet. Går det att genomföra blir Västerås en modern blandstad 2010. (Dangemark 2002)

■ *Bostäder i ett levande verksamhetsområde*

I planarbetet för att skapa attraktiva sjönära bostäder 1994 ville kommunen pröva en försiktig integration av bostäder och verksamheter i ett levande verksamhetsområde, med skola, föreningslokaler, olika kontor, restaurang, postterminal och en mekanisk verkstad. En huvudfråga i planarbetet kom därför att bli; hur nära verksamheterna kan bostäderna lokaliseras? Att blanda bostäder och verksamheter ökar risken för störningar för boende och också mellan olika verksamheter. Störningar kan komma från maskiner, fläktar och från angörande tung trafik till verksamheterna, men också från restauranger och nöjeslokaler. I en tät stad förs trafiken närmare bostäder, vilket medför ökad risk för buller, avgaser och vibrationer.

Det finns också andra, mer principiella hinder för en funktionsintegrerande planering; Bättre plats för arbete (Boverket m.fl. Allmänna råd 1995:5), med olika rekommenderade skyddsavstånd, vilka ofta ses som givna planeringsförutsättningar. Vid en okritisk användning av dessa skyddsavstånd, skulle man kunna dra

BILD 13:
*Bilden visar skyddsav-
stånden kring verk-
samheterna (gråläila)
med omkringliggande
bostadsområden*

??

slutsatsen, att en integration av områdets verksamheter med nya bostäder är omöjlig. I Bättre plats för arbete nämns dock att "lokal anpassning" kan (bör) ske. Med "riskanalyser" och väl genomarbetade miljökonsekvensbeskrivningar i detaljplaneprocessen kunde kommunen hjälpligt hantera situationen. Ett annat komplicerat problemkomplex är dubbelprövningen Plan- och bygglagen – Miljöbalken, med lagstiftningar som inte är samordnade. Ett bygglov kan vara förenligt med en detaljplan, men inte vid en prövning enligt Miljöbalken. Kommunen hamnar då ofta i ett motsatsförhållande till de miljöprövande myndigheterna. Miljö- och hälsoskyddsförvaltningens (och Länsstyrelsens) roll blir då ofta att värna företagens möjlighet att expandera, att inte "låsa in" dessa. Detaljplanen vann till sist laga kraft hösten 1996 och bygglov kunde ges. (Larsson 2001)

Detta möjliggjorde Västerås första sjönära flerbostadshus. Idag är det mycket uppskattat av både boende och besökare, och antalet klagomål på olika störningar har i princip uteblivit. Företagen kan utvecklas på de lokala förutsättningar som finns.



*Öster Mälarstrand,
från vattnet.
Verksamhetsområdet är
beläget bakom bebyggelsen.*

■ *Erfarenheter och förslag till åtgärder*

Planeringsarenan är både komplex och motsägelsefull i den befintliga staden. Staden har nu lagt grunden till en ny stadsbyggnadspolitik i den nya översiktsplanen för staden och i den formulerat förslag till Riktlinjer – om hur staden ska planeras för att uppnå målet – En hållbar stad.

Detaljplanerna ska vara flexibla och mångsidiga och med många tillåtna användningssätt, så att förändringar kan ske över tiden. Detaljplaner med gränsvärden för verksamheters störningar, där det finns risk för detta, t.ex. 55 dB (A) vid tomtgräns eller en viss mängd utsläpp. Användningen är fri, bara man klarar den angivna miljökvalitén. Minska påverkan från lokala bullerkällor med bullerdämpande konstruktioner, treglasfönster och plank.

Tillskapa utrymme för verksamheter i bostadsområden t.ex. med avskärmade "bullertåliga" verksamheter (kontor, handel), som skyddar bostäder innanför. De nya verksamheterna får givetvis inte vara störande. Bygg på taket. Komplettera med bostäder på kontor, exempelvis nya studentlägenheter i centrala lägen. Ge lokalgatan fler funktioner. Gatan kan bli en viktig mötesplats om den fungerar som entrégata för alla och att bilar, bilparkering, cyklister och gående kan sammas där. Integrera olika boende- och upplåtelseformer. Plats för olika boendeformer (äldre, studenter, gruppboende), ska anvisas i större detaljplaner. (Översiktsplan för utveckling av Västerås Tätort 2003, Koncept)

Några slutsatser av kommunens erfarenheter från denna omfattande och komplicerade planprocess är, att det behövs en gemensam och stark vision med tydliga mål. Ett gränsöverskridande arbete i samverkan med berörda parter krävs, samt att alla problem tas på stort allvar och dessa bearbetas systematiskt. Om människor och företag kan leva intill varandra i vardagen, som man gör i den täta staden, så får det vägas mot eventuella störningar som kan uppstå. Kommunen tror att ett hållbart stadsbyggande handlar om mångsidighet i flera dimensioner. För detta krävs både forskning och ny praktisk kunskap, samt politiskt mod.

Stadsbyggnadskontoret bedömer dessa stadsbyggnadsidéer så viktiga, att de har engagerat sig i ett forskningsprojekt; Funktionsintegrerade stadsmiljöer för hållbar utveckling, vilket leds av KTH.

5.5 Funktionsblandade miljöer i Göteborg

Sammanfattning av plandokument från kommunen och inlägg på projektets seminarium 2002 av Per Forsberg, Hans Linderstad och Roger Strömberg.

■ *Blandstaden i politiskt perspektiv*

Göteborgs målsättning är bl.a. att konkurrenskraft och miljömässig bärkraft i förening ska präglade Göteborgs utveckling och skapa en tryggare och mänskligare stad. (ÖP 99) Göteborg vill bygga i redan befintliga områden så att befintlig infrastruktur kan nyttjas. Stadsutveckling genom förtätning av den byggda miljön kan vara svaret. Kommunen utgår från bl.a. att blandstaden är en struktur för modern stadsförnyelse. Verktygen är att använda planmonopolet för att styra och att föra en strategisk markpolicy dvs. strategiska markinköp. Genom ett starkt ägande kan utvecklingsbolag bildas som garant för helhetstänkande i stadsförnyelsen, t.ex. Norra Älvstrandens utveckling AB. Ett decentraliserat ansvar förutsätter dock starkt centralt ledarskap. Kommunen sätter vikt vid att söka skapa fungerande processer för stadsutvecklingen.

Kommunen anser att det är viktigt att planera för möjligheter och förändring och inte skapa låsningar i nyttjandet av det byggda. Styrning i detaljplaner enligt traditionellt planeringsideal kan på sikt skapa hinder gentemot sina egna syften. Mycket av den äldre bebyggelsen har överlevt med blandade funktioner. Vid upprättande av nya detaljplaner för bebyggelse från tidigt 1900-tal får inte förutsättningarna hindras för en bibehållen möjlighet till funktionsblandning. Kommunen arbetar med denna problematik i stadsområdet Vasastaden.

Kommunen diskuterar vilken täthet som krävs för att blandstaden ska vara konkurrenskraftig. En förtätning anses önskvärd och bl.a. att bygga ut på taken på befintliga hus kan ett ökad antal boende rymmas i innerstaden. Den tredimensionella fastighetsindelningen kan bidra till att underlätta genomförandet.

Bärkraftig utveckling gynnas av en förtätning, men ofta prioriteras andra utbyggnader.

I vilken riktning ska staden utvecklas är nu en planeringsfråga inom kommunen. Flera tidigare hamnområden både på Södra och Norra Älvstranden är föremål för stora programarbeten. Den långsiktiga stadsutvecklingen anses vara viktig för att kunna skapa giltiga strategier för pågående stadsutbyggnad.

■ *Den goda staden på Norra Älvstranden*

Norra Älvstranden började planeras på 1980-talet. Huvudmål för förnyelsen var att ersätta storskalig miljöstörande och trafikintensiv verksamhet med bostäder och miljöaccepterad verksamhet, gärna en stor del kontorsarbetsplatser som stadsdelen Hisingen till stor del saknar. Integration av bostäder och arbetsplatser, har trots vissa konflikter för de boende som ökad trafik och buller, stora fördelar såväl socialt som miljömässigt. Här användes begreppet "den goda staden" för den som innehöll funktionsblandning. "Arbetsplatser i kvarteret intill" angav närhet.

*Den goda staden på
Norra Älvstranden,
Göteborg*

*Foto: Gösta Rydvall,
Stadsbyggnadskontoret,
Göteborg*



Ett mål för Norra Älvstranden var att stadsdelen skulle planeras för blandade miljöer dvs. bostäder och miljövänliga arbetsplatser. Lokaliseringen av dessa skulle bidra till ett mångsidigt socialt liv. Offentliga platser och byggnader skulle utformas så att de blev tillgängliga för alla. Marken skulle också fördelas finskaligt på olika byggherrar så att en naturlig variation uppnås inom kvarteren. En hög ambition att skapa en integrerad stadsmässig miljö kräver rejäla kommunala insatser också på kultursidan som museer, biografer, teatrar och lokaler för musikevenemang osv. Även en konsthall intill Valands konsthögskola på Lindholmen föreslogs under planeringen. Nu har skolan sedan många år flyttat in till centrala Göteborg, men likväl har det funnits både permanenta och tillfälliga utställningshallar i industriområdets äldre byggnader.

Vid detaljplaneringen ville man inte göra om samma misstag som i Haga, där detaljplanen låste både utformning och innehåll i bebyggelsen. På Norra Älvstranden fick många kvarter beteckningen BKH som angav både bostäder, kontor och handel, med den dominerande funktionen först i beteckningen. Våningshöjden 3,7 m i bottenplanen medger verksamheter. Vissa tekniska förberedelser kunde ha gjorts i byggnaderna, för att möta framtida behov och krav från olika verksamheter. En större förtänksamhet borde funnits gällande installationsanläggningarna som t.ex. fettavskiljare i avloppen vilket är krav för att bedriva restaurangverksamhet. Det är dyrt att genomföra kompletteringar i efterhand.

■ *Handel och näringsliv*

Utvecklingen av Norra Älvstranden pågår. Nya bostäder byggs och planeras. Detaljhandeln har efter förhandling med utvecklingsbolaget, enligt modellen ”Smart Growth”, kunnat etablera stormarknad på villkor att mindre satellitbutiker fördelas i området på lämpligt gångavstånd från bostäderna. Svårigheten är att få in småföretagare till området. I Göteborg finns det 10 000 småföretag med under 10 anställda. Lämpliga lokaler i rätt kostnadsläge skulle kunna medverka till en lokalisering i området. Förvaltningsbolaget diskuterar andra förutsättningar för t.ex. hyressättningen för att kunna locka småföretag till området.

Göteborg är nu en kunskapsregion och tillverkningsindustrin är bara 15 %. Tillväxtbranscher är bland annat medicinsk teknik och kvalificerad fastighetsservice. Kommunen menar att ett regionalt perspektiv är viktigt för att få kunskap om vad som påverkar företagens planering och lokalisering. Klusterbildningar anses intressanta och på Lindholmen utvecklas nu ett IT-kluster. Nyligen har ett storkontor byggts här för Ericsson. Ett transportkluster finns utefter sträckan Arendal – Kungälv med bland annat tredje-parts-logistik. Göteborgs Buisness Region AB anser att avgörande faktor för en framgångsrik region är kompetens. Därutöver är attraktiva och trevliga arbetsområden samt engagerade industriföreningar och säkerhet viktiga frågor. Synergi och samverkan bör eftersträvas men också en ökad flexibilitet efterfrågas.

Samverkan mellan kommun och näringsliv är viktigt. Handeln måste stanna kvar och utvecklas i varje delområde av staden. Både bebyggelse- och trafikstruktur måste samverka och understödja möjligheter till kundunderlag. Politiken känner av handelns önskemål och fattar beslut efter det. Men egentligen handlar allt om värderingar och demokrati för att ha tillgång till staden. – Att bygga blandstad är en process.

■ *Högsbo industriområde kompletteras med bostäder*

Ett av de mera centrumnära industriområdena i Göteborg är Högsbo. Den första detaljplanen antogs i slutet av 50-talet. Då låg området utanför staden och var jordbruksmark. I den växande staden intog området en position som en lämplig plats för industrier vilka kunde uppfattas som störande eller upplag av olika restprodukter. Sedan dess har området successivt byggts ut enligt den funktionsuppdelade stadens planeringsideal. Många verksamheter flyttade hit när äldre centrala verksamhetsområden förnyades t.ex. Gårda och Haga. Högsbo har i dag ett centralt läge med närhet till stora friområden. Konkurrensen om och intresset för området ökar då tillgången på mark och lokaler minskar ju närmare stadskärnan man kommer.

Industriområdet Högsbo saknar bostäder och kommunal service och avskärs från näraliggande större bostadsområde av en genomfartsled. I översiktsplanen från 1999 föreslås att Högsbo industriområde på sikt skall förändras mot en blandad stadsbebyggelse.

Stadsbyggnadskontoret har lagt fram en plan som medger utbyggnad av 650-800 bostäder i huvudsakligen tre avgränsade områden. Utbyggnaden kräver

*Skyddsområden för
miljöstörande verksam-
het enligt BPA inom
Högsbo industriområde.
Foto:
Stadsbyggnadskontoret,
Göteborg.*



Högsbo industriområde

Miljöstörande verksamheter i Högsbo industriområde med skyddsavstånd enligt BPA till plats för arbete (Boverket, 1995). Skyddsavståndet för på kartan, i huvudsak, utritade från fastighetens mittpunkt. För att få en mer rättvisande bild bör man egentligen göra en buffert med skyddsavståndet som zoner runt fastigheten eller området där den miljöstörande verksamheten bedrivs.

en total översyn av den offentliga miljön i området t.ex. gatumark och naturmark. Kommunens motiv för att bygga blandstad är att området kan kompletteras med service och att en omväxlande närmiljö åstadkommes. Det sker en utjämning av dag- och nattbefolkning i området och därigenom ger ökad trygghet. Förutom att den sociala stadsmiljön förstärks och en säkrare miljö med lägre brottsfrekvens ökar också attraktiviteten i hela området.

Det anses ekonomiskt gynnsamt att utnyttja befintlig infrastruktur och området har goda förutsättningar för kollektivtrafikförsörjning. Nya bostäder måste lokaliseras så att de inte störs av befintliga verksamheters störningar som lukt, buller, utsläpp m.m. Kompletteringen av bostäder innebär likväl att vissa miljöstörande verksamheter måste flytta från området. En förenklad miljökonsekvensbeskrivning ger stöd åt planförslaget, men kommunen anser att en fördjupning av kunskaperna om miljökonsekvenserna är nödvändig för att vara säkra på att en acceptabel boendemiljö uppnås. På det sättet kommer också mer mark att frigöras för bostadsbebyggelse

På stadsbyggnadskontoret pågår diskussioner med miljöförvaltningen kring de miljökonsekvenser som verksamheter ger och vilken omfattning en bostadsutbyggnad kan få om gällande normer skall tillgodoses. – Utvecklingen av Högsbo industriområde med insprängda bostadsområden kan inte betraktas som blandstad eftersom den småskaliga blandningen av verksamheter inte är möjlig. På områdesnivå blir det en funktionsblandad bebyggelsemiljö. Området kan genom föreslagna åtgärder öka attraktiviteten för företagen och som boendeplats finns kvaliteter t.ex. närheten till centrala Göteborg och stora friområden.

■ *Program för attraktiv stadsdel i Östra Kvillebäcken*

Östra Kvillebäcken ligger i en del av Göteborg som står inför en omvandling och utveckling och som berörs av många övergripande plan- och trafikfrågor. Det är ett centralt beläget industriområde, som präglas av en stor mängd verksamheter. Området har många fastighetsägare och en blandning av små och stora byggnader med både industriverksamhet och handel men också många rivningstomter. Det centrala läget i staden motiverar en tätare stadsbebyggelse. Planområdet omges av flera stora områden som på sikt kommer att förnyas med stadsmässig bebyggelse som t.ex. Frihamnen, Ringön, Backaplan och Gullbergsvass. En förutsättning för stadsutbyggnaden är förbättrade förbindelser över Göta älv för att öka närheten till centrala Göteborg.

Syftet är att Östra Kvillebäcken utvecklas till en attraktiv stadsdel med blandad stadsbebyggelse med inslag av bostäder. Problem är genomfartstrafik och de barriärer som denna skapar. Gaturummen upprustas och Gustaf Dahléns gatan görs om till stadsgata. Tidsaspekten i förnyelsetakten ska beaktas genom en successiv förnyelse för att ta till vara områdets charm och variation. Den övergripande idén är att behålla och utveckla befintlig kvartersstruktur. Innehållet i byggnadskvarteren redovisas med en huvudinriktning och samtidigt en möjlighet till funktionsblandning för att åstadkomma ett levande stadsliv. Ny bebyggelse i måttlig skala föreslås med bostäder blandad med verksamheter och småskalig handel. Byggnader skall ligga i kvarterens gatuliv för att behålla gaturummens stadskarakter. Grönstrukturen i området förstärks dels genom trädplantering dels genom att lyfta fram Kvillebäcken och skapa ett parkliknande stråk genom området. Störande verksamheter måste omlokaliseras för att området ska kunna få ett större bostadsinnehåll.

BILD 17:
Gustaf Dahlensområdet.



Östra Kvillebäcken kännetecknas av en mångfald av verksamheter som har låga lokalkostnader. Detta ger små företag en chans att existera och kanske på sikt växa. Området fyller en betydande social funktion och har förmodligen en betydelse för tillväxt av nya företag. Programförslaget till förnyelse innebär att delar av befintliga verksamheter måste flytta, samtidigt som delar av området ska kunna fortsätta att utvecklas inom programmets ramar. Vid förtätning med bostäder är det viktigt att klargöra vilka verksamheter som kan vara kvar utan att ge upphov till störningar i form av lukt, buller och säkerhetsrisker för de boende. Dessa frågor kommer att detaljstuderas i efterkommande detaljplaner.

I programmet poängteras betydelse av en god arkitektur och stadsbild. Området ska präglas av markerade stadsrum uppbyggda kring gatan, gården och parken. Byggnader placeras i tomtgräns mot gatan så att definierade gaturum skapas och kvarterens inre kan bilda gårdar för boende och verksamheter. En sluten innergård utestänger störningar från omgivningen och rik grönska som kontrast till den yttre gatumiljön. Bottenvåningar mot gatan görs variationsrika genom entréer butiker och portar till gårdar. Skalan på bebyggelsen bör vara fyra våningar. Enstaka högre hus kan förekomma.

Trafikstruktur och kollektivtrafikstråk, förändringsområdets avgränsning har påverkat det slutgiltiga programmet. Man har definierat områden med blandad stadsbebyggelse med varierande grad av blandning mellan verksamheter och bostäder och bostadsbebyggelse med Utredning av förorenad mark ska påbörjas. Fastighetskontoret har tagit upp samtal med fastighetsägare. En förnyelse av området måste ske med stora insatser från de enskilda fastighetsägarna. Det gäller inte enbart ny bostadsbebyggelse utan även för upprustningen av gatumarken. Grundläggande är att skapa incitament för en förnyelse bebyggelsemiljöns arkitektur att utarbetas så att den eftersträvade kvaliteten i såväl innehåll som gestaltning uppnås. – Programmet har godkänts av byggnadsnämnden och skall utgöra underlag för fortsatt planering.



■ *Vad är blandstad för Göteborg?*

Kommunen tar upp frågan ”Vad är blandstad för Göteborg?” och har utarbetat ett diskussionsunderlag hösten 2003. I inledningen beskrivs visionen: ”Blandstaden ska öka livskvaliteten för Göteborgarna. I blandstaden finns en mångfald av människor och funktioner. De som bor i blandstaden har eller kan välja att ha sitt vardagsliv i närheten av sin bostad. Mångfalden av människor med olika behov och önskemål skapar också en större acceptans av oliktankande och möjlighet för var och en att vara sig själv. Kontrasten är en tillgång. Blandstaden är rik på folkliv och människors närvaro är en garant för trygghetskänslan som blandstaden förmedlar. Blandstaden är en tät stad där varje resurs används och återanvänds för ett optimalt resursutnyttjande. Blandstaden ska gynna folkhälsan hos stadens invånare. Blandstaden innebär en sansad planering, en bit läggs till, en annan tas bort – blandstaden blir aldrig färdig.”

Diskussionsunderlaget ser på blandstaden såväl i praktik som i process och diskuterar vilka verktyg som finns för att förverkliga den. Argument förs fram för blandstaden som stadsbyggnadsmål men också vilka hinder som finns att förverkliga den. Åtta faktorer eller områden (människor, närhet, byggnader, gator, funktioner, grönska, rum och tid) har särskilt tagits fram som en ansats för det komplexa planeringsarbetet att förverkliga blandstaden. (Anna Modin m.fl. 2003) Arbetet med blandstaden har i Göteborg tagits upp konkret i det dagliga planeringsarbetet allt i enlighet med den målsättning som finns uttalad i översiktsplanen. (ÖP 99)

6. Hållbar bebyggelseutveckling i ett blandstadsperspektiv – reflektioner

6.1 Introduktion

Blandstaden – ett planeringskoncept för hållbar bebyggelseutveckling, var temat för ett seminarium i september 2003. Cirka 60 forskare och planerare bidrog utifrån sina olika perspektiv till att identifiera problem och möjligheter med funktionsblandade miljöer. Först diskuterades vad en blandstad är. Kan man definiera begreppet? Slutsatsen var att blandstadsbegreppet är vagt men positivt och ger möjligheter till tolkningar. (se kap.1.2) Seminariet menade att planering och forskning måste behandla önskvärda stadsbyggnadskvaliteter specifikt efter platsens förutsättningar oavsett hur vi definierar blandstad. En samstämmighet fanns dock att blandstadens funktionsintegrerade bebyggelsemiljöer bidrar till en god miljö att bo och verka i.

Diskussionen handlade till stor del om hinder för genomförande av funktionsintegrerade miljöer, eftersom denna planeringsmålsättning är aktuell i många kommuner (se kap. 4) men även möjligheter att förverkliga genomförandet (se kap. 5) Seminariet ansåg blandstadsfrågan komplex och menade att behovet av kunskapsutveckling finns och förslag till åtgärder som kan understödja och utveckla sådana stadsmiljöer borde utvecklas.

Ett flertal frågor berördes varav några är: Vilka fördelar har blandstaden och varför efterfrågas funktionsblandade miljöer? Kan man kategorisera funktionsintegrerade stadsmiljöer/stadsstrukturer till utformning och innehåll? Vilka stadsstrukturer har potential för utveckling av funktionsblandade miljöer? Kan den blandade bebyggelsen åstadkommas inom ramen för befintliga rumsliga strukturer? Vad betyder lokaliseringen? Vilken verksamhetsblandning är önskvärd och vad är möjligt? Vilka krav ställer olika verksamheter på plats och vad ställer platsen för krav på lokaliseringen? Vad finns det för kunskap om näringslivets och handelns lokaliseringspreferenser?

Den traditionella staden har utvecklats under lång tid och står ofta som förebild för blandstaden. Men hur kan en byggd miljö gestaltas för att rymma verksamheter med olika funktionella, tekniska och utformnings- och miljömässiga krav? Måste den byggda miljön i sig själv innehålla en förändringspotential? Finns hinder i planeringsprocessen för att åstadkomma funktionsblandade bebyggelsemiljöer? - Detta är bara exempel på frågeställningar som seminariet sökte behandla.

Seminariet syftade till att belysa förutsättningarna för att utveckla funktionsblandade miljöer i stora och medelstora svenska städer och tätorter – inte bara centrumnära områden utan även i perifert belägna förorter. Ämnet är omfattande och seminariet kunde endast behandla delar av den komplexa problematiken. Blandstadsbegreppet har fått en belysning. Kommer Blandstaden som ”mantra” i retoriken inom stadsbyggnadsdebatten att utvecklas och utbytas mot konkreta förslag till åtgärder för att inrikta stadsutbyggnaden mot en ökad funktionsbland-

ning. Finns det drivkrafter i samhället som verkar för att blandstadskonceptet blir omsatt i en konkret handlingsinriktad stadspolitik i syfte att återta staden?

Delar av förberedda inlägg och synpunkter från deltagarna på projektets seminarium 020919 bildar underlag till följande text.

6.2 Staden bygger på handel och näringsliv

Marknadsplatsen utgör staden. Utan handel inget stadsliv har idag blivit urbanitetens grundformel. Stadslivets uppblomstring sedan 1980-talets början har stimulerat stadsomvandlingen mot en mer mångfunktionell miljö. Men samtidigt inverkar konkurrensen från stormarknader och externa köpcentra stadskärnornas detaljhandel.

Storbutiker och gallerior som upptar hela stadskvarter och med ytkrävande parkeringar har förtagit gatans roll som mötesplats. Delning i renodlade shoppingmiljöer och en omgivande zon för övriga cityfunktioner blir i själva verket ett motförslag till det som kan benämnas blandstad.

Dagligvaruhandeln består till 90 % av tre stora företag. De äger sina grossistled och i praktiken är det omöjligt för en enskild livsmedelshandlare att etablera sig. De små servicebutikerna tvingas köpa sina varor i detaljhandelns storbutiker. Endast en köpstark befolkning är okänslig för de priser som följer av dubbla detaljhandelsvinster. I förorten, där småbutikerna kanske bäst skulle behövas, där lönar de sig inte. Blandstaden behöver nära till butiken, lagom med trafik och parkering som inte stör gatumiljön. Blandstadsbyggande kräver därför medvetna strategier som gynnar de handlare som utvecklar handelskoncept för den blandade staden. "Smart Growth" heter det i USA, vilket innebär positiv särbehandling som gör det lönsamt för de intressenter som anpassar sig till kommunens uttalade mål. (Duany, Plater-Zyberk och Speck 2002)

Utkantsetableringarna sågs först som ett komplement till cityhandeln, men deras utbud präglas inte längre av lågpris och skrymmande varor. Externa centra inrättas idag för att ge samma urval och shoppingupplevelser som citykärnorna. Medan storstädernas cityområden alltid attraherat långväga besökare, affärsfolk och turister och därmed blivit relativt opåverkade av kommersiella satsningar i stadsbygdens utkanter får emellertid landsortsstädernas stadskärnor svåra negativa konsekvenser. (Bergman & Schéele 2000)

Extern handel är resultat av kommunal planering. Planmonopolet vore i sig tillräckligt för att styra utvecklingen, men i stora regioner räcker det inte till när flera planeringsaktörer och olika närliggande kommuner planerar etableringar. Det borde vara en regional samordningsfråga. Planeringens uppgift är att vara långsiktig. För några decennier sedan gjordes stora centrumrivningar för att ge plats åt storvaruhusen. Nu fungerar de inte längre. Detta måste hållas i minnet när handeln kommer med sina olika koncept. (Bergström 2002)

Planerarnas roll är att väga samman olika aspekter. Men problemet är att makten över planering har flyttats över från offentlig förvaltning till etableringsbehov för privata intressen. Hammarby Sjöstad är ett exempel på detta. Här har man inte lyckats få med kommersiell service. Oreglerad handel finns alldeles i närheten i Sickla. Även detta bygger på kommunala beslut. – Kommunerna och handeln borde samverka för att nå långsiktiga lösningar som gagnar såväl lönsamhet som tillgänglighet för kunderna.

??

Handeln söker platser där de kan få tillgodose sina krav och den har precisa koncept som gäller krav på lokalyta, tillgänglighet och antal p-platser. Lönsamhetskrav och kundunderlag gör det är svårt att behålla och utveckla handeln på förortstorgen. Svårigheter kan exemplifieras från ICA-butiken på Axel Dahlströms torg i Göteborg som byggts om och till under 1990-talet. Efter något år stänger flera butiker på torget nästan samtidigt som KF kommer med sin stängningsplan för COOP. Posten och sparbanken stänger 2001. Då höjs hyran med 32%. För lönsamhet måste de expandera och förvärvar intilliggande hyresrätt. Då kommer rykten om fler butiksstängningar och överlåtelser. ICA-butiken, som nu blivit ICA Supermarknad Högsbo, kämpar en överlevnadsstrid med bristfällig tillgänglighet, för få parkeringar men också allt färre grannar. Det är några av de problem som existerar för detaljhandeln inte bara här utan på många platser i Sverige.

Enligt ICA innebär framtiden mer krävande kunder som kommer att agera olika med utgångspunkt från sina behov i tid, rum, ålder, familjestorlek, resurser och värderingar. Rörligheten och kraven på valmöjligheter ökar. Framtiden innebär ökad konkurrens från dagens konkurrenter, nya svenska och utländska aktörer och en successiv branschförskjutning. ICA menar att den politiska tillämpningen av Plan- och Bygg- samt konkurrenslagen bör förändras för att främja ökad konkurrens och mångfald. Den höga förändringstakten ökar allt mer och alla butiker kommer mer eller mindre att sakna samma sak, nämligen kunder. (Herner 2002)

Branschorganisationen Svensk Handel och företagsledare på större kedjeföretag tillfrågades om handelns lokaliseringspreferenser. (Berggren 2002) De viktigaste synpunkterna var att det bor och arbetar människor i city samt att det finns parkering nära butikerna. Träd och grönska har betydelse för trivselfaktorn. Närvarande polis ger trygga miljöer så att folk rör sig ute även kvällstid. Luftighet och rymd i den byggda strukturen efterfrågas som medger system för god säkerhet hela dygnet. Gångator ska finnas, men också tillgänglighet till dessa så att kunderna kan hämta skrymmande varor. Överordnat är att transportsystemen och parkeringsanläggningar är välplanerade och effektiva, men också att det finns ett blandat utbud av kommersiella, kulturella och sociala aktiviteter.

Att kunna omsätta dessa önskemål i både planering och förvaltning av t.ex. stadskärnor, butiksstråk, förortstorg innebär utvecklade samverkansformer mellan det offentliga och privata organisationer och företag. Näringslivets och handelns lokaliseringspreferenser är viktiga för att skapa en blandstad. Men i stort saknar planeraren kunskap om detta. En funktionsintegration kan bara förberedas.

6.3 Blandstadens sociala dynamik

Sammandrag av Sören Olssons inlägg på projektets seminarium 2002.

När blandstad förs fram som ett önskvärt planeringskoncept så handlar det om att blandstaden skulle vara attraktiv att bo i, fungera bra jämfört t.ex. med förortsbebyggelsen som det väl mer eller mindre explicit ställs mot som just en motbild. En sida av detta önskvärda skulle man kunna kalla för en miljö sociala kapacitet, bland annat dess förmåga att hantera människors olikhet. Allteftersom samhället förefaller att splittras allt mer – olika kulturer, livsstilar, religioner osv. – finns en viktig fråga som handlar om integration. Enkelt kan väl den översättas till om det existerar ett socialt samspel som innebär att folk är med i samhället eller om detta samspel saknas.

Det finns mycket lite forskning där jämförelser görs mellan hur livet fungerar i skilda miljöer. Den komparativa forskning som beskriver blandstadslivet och explicit kopplar detta till miljön och dess olika mekanismer för att sedan jämföra med exempelvis förortslivet saknas. Livet, det sociala livets, koppling till miljön och platsen och hur detta samspelar har inte varit något framträdande forskningsobjekt. (Sören Olsson 2002)

I en avhandling om utvecklingsstörda och deras vardagsliv studeras tre gruppboenden i två medelstora städer (Ringsby-Jansson 2002). Det sociala livet beskrivs på fyra arenor: hemmet, träfflokalen, det nära grannskapet samt stadsdelen och staden i övrigt. Eftersom utvecklingsstörda ofta har svårt att skapa nära vänner studeras här – till skillnad från tidigare forskning – också vad som brukar kallas "Weak ties", dvs. lättare kontakter, samtal och möten med olika människor från grannar, kioskantner, pizzeriaägare till busschaufförer. Det visar sig att dessa weak ties har stor betydelse, ibland avgörande, i de utvecklingsstördas liv och integration.

Studien handlar om tre gruppboenden. Två är belägna i förortsområden varav det ena i ett höghus i och det andra i trevåningsbebyggelse. Det tredje gruppboenden ligger i traditionell kvartersbebyggelse nära centrum, dvs. det som kan beskrivas som blandstad. Här fungerar det sociala livet allra bäst för de utvecklingsstörda, det finns mycket kontakter med grannar och småverksamheter som pizzerian, kiosken osv. och flera utnyttjar gågatan och torget för sina dagliga turer. Annorlunda uttryckt finns här ett rikare offentligt liv att tillgå. Det verkar ändå från det här begränsade materialet som om blandstadsmiljön har lättare att bidra till integration – socialt samspel, känslan av att vara med – än förortsmiljöerna, även om det fanns betydande variationer där.

Troligen finns en del generella skillnader mellan olika typer av miljöers varierande förmåga att härbärgera olikheter respektive varierande förmåga att ha integrerande processer, enligt Sören Olsson. Det saknas dock kunskap om detta. Enligt hans hypotes är förorter från 1980-tal dåliga på båda, medan förorter från 1960-tal är bra på härbärgera olikheter men dåliga på integrerande processer. Blandstaden däremot var bra på båda.

Det finns flera skäl till blandstadens bättre sociala kapacitet. Blandstaden har vanligtvis ett rikare och mer omväxlande socialt liv utanför husen än förorterna. Den har fler aktörer i verksamheter och socialt definierade rum t.ex. gator och torg som samlar livet och som i sig påbjuder tolerans. Dessutom söker sig ofta folk från samhällets mellanskikt – lärare, sjukvårds- och omsorgspersonal, studenter och andra – till blandstadsområden. Antagligen är det de grupperna som i stor utsträckning är mest intresserade av och toleranta gentemot olika livsstilar och kulturer.

■ *Forskning om det sociala livets samspel med miljön*

Blandstaden befrämjar både social blandning och social dynamik. De sociala skälen för en blandstad är att det finns andra människor att se och bli sedd av. Den är inte självklar i den stadsbygd vi har. I den stora staden finns det skillnader i social dynamik. Men det finns legitimitetsproblem för den blandade staden eftersom många människor inte vill ha störningar i boendet. För ökad social integrering krävs att stadsutvecklingen arbetar mot den sociala segregationen för att öka det sociala kapitalet, dvs. förmågan hos människor att hantera sina egna problem. Problemet är olikhet och segregation i samhället dvs. olikheter i social kapacitet. Samhället blir alltmer uppdelat. (Franzén 2002)

Det finns mycket lite forskning där jämförelser görs mellan hur livet fungerar i skilda miljöer. Den komparativa forskning som beskriver blandstadslivet och explicit kopplar detta till miljön och dess olika mekanismer för att sedan jämföra med exempelvis förortslivet saknas. Livet, det sociala livets, koppling till miljön och platsen och hur detta samspelar har inte varit något framträdande forskningsobjekt. (Olsson 2002)

Människor nämns sällan i planeringsdokumenten och framför allt inte skillnaden mellan mäns och kvinnors erfarenheter och livsvillkor. En utgångspunkt är att vardagslivet där människor lever ensamma eller i familj och har yrkesliv därutöver kräver hänsynstagande i planeringen. Men familj och vardagsliv innebär koordineringsproblem för planeringen av staden och det har inte uppmärksamats i tillräcklig grad. Hur staden utvecklas kommer att ha avgörande betydelse för människors vardagsliv. I planeringens praktik tycks det vara svårt att utveckla ett genusperspektiv. (Åqvist 2000) Det allmänna intresset problematiseras inte i planeringen. Hur staden produceras staden idag ger långsiktiga effekter för människors vardagsliv. Ytterligare studier behövs för att kunna göra strategiskt riktiga val för stadsutvecklingen för olika brukargrupper i samhället. Planeringen måste utgå från att ”planera för människornas livsvärld”. (Arntsberg, Bergström. 2001)

6.4 Grönskans mångfunktionella betydelse – förtätning av staden

Under nittioalet har ett antal förslag presenterats om hur den svenska staden kan rustas och formas för att bättre möta framtidens krav. Återkommande nyckelord är effektivisering och hushållning tänkta att uppnås bl.a. genom ökad bebyggelse-täthet, funktions- och verksamhetsblandning med transport- och trafikminskning som förväntat resultat. Förbättrad kollektivtrafik intar en central plats. Den moderna stadens funktionsseparerade struktur är sämre ordnad än den traditionella blandstadens. I den moderna stadens funktionsseparering är det långt till allt. Mycket tid måste läggas på transporter.



*Området kring
Kvillebäcken.*

I diskussionen om blandade stadsmiljöer framhålls tätheten i bebyggelsestrukturen som en nödvändig förutsättning. I europeisk jämförelse är svenska städer och tätorter små och rymliga och innehåller mycket grönområden. De har dessutom nära kontakt med den omgivande landsbygden. Förutsättningarna för att utnyttja denna grönska till att förbättra stadslivet är därför stora. Men för att tillgodogöra sig grönskans potentialer och kvaliteter i en hållbar stadsutveckling krävs att kunskapen om den integreras i stadsbyggandet besluts- och planeringsprocesser. (Lundgren Alm 2001)

De gröna områdena har en flerfunktionell betydelse för staden och dess invånare. För människors rekreation, vardagsfritid och hälsa, för kulturell identitet och som stadsbyggnadselement har de gröna områdena stor betydelse. Men också för stadens hälsa som klimatförbättringar, luftrening, stoftfilter och bullerdämpare och för biologiska lösningar på kommunaltekniska frågor. Den bevarar den biologiska mångfalden. Grönskans många aspekter för stadsutvecklingen som helhet är stor. Fallstudier visar att kunskapen om detta tenderar att stanna inom den gröna sektorn och där användas främst för ett försvarande av gröna ytor mot andra markanvändningar.

All mark inklusive vattenområden som varken är hårdgjord eller bebyggd kan betecknas som grönstruktur. I plandokument är endast omkring hälften av den samlade s.k. faktiska grönstrukturen redovisad. Förklaringen är att stadsplaneringen endast synliggör den mark som förvaltas av kommunen själv, den så kallade formella grönstrukturen. (Lundgren Alm 2001)

Ett synliggörande av den faktiska grönstrukturen är avgörande för att kunna omsättas i den fysiska gestaltningen och bli en potential för stadsutvecklingen. För stadsutvecklingen som helhet kan den traditionella bevarandeargumentationen förändras i en mer integrativ riktning. Grönstrukturen kan rentav tas som utgångspunkt för förändringar i stadens fysiska och funktionella strukturer. I kompletteringen av stadsbygden t.ex. vid förtätning, förnyelse är det viktigt att se också grönskan som en nödvändig funktion för integration. De glea svenska tätorterna och framför allt i och mellan förortsområden har en markresurs som planmässigt borde användas till förtätning. Men det är de lokala förutsättningarna i förhållande till staden som helhet som måste vara avgörande för hur denna kan tas i anspråk.

Transporterna har skapat stadslandskapet. Trafikutvecklingen är sammansvetsad med grönområdenas utveckling. Grönstrukturens kvalitet hänger i sin tur samman med bebyggelsen och olika prioriteringar av det gröna. Det är viktigt att kanalisera nya förutsättningar och förnya frågeställningarna kring stadsbyggdens täthet, trafik och grönstruktur. Utbudet och efterfrågan av framkomlighet och rörlighet bör därför söka förändras till att gälla tillgänglighet vilket understödjer vecklingen av blandstadsmiljöer.

6.5 Blandstaden är en resurs att värna

Stadsmönstret med 1800-talskvarter, tomter och gator finns kvar idag. Detta mönster är oftast förebild för blandstaden. Men det innebär svårigheter att behålla blandstaden i denna struktur. Nya funktioner tar för stor plats. Ska den fysiska strukturen bevaras måste verksamheter som inte får plats flyttas, som i t.ex. Visby. 1900-talets stadsmönster i stort skiljer sig idag. Stadens rumsliga struktur har sorterat funktioner till olika delar av staden. Koncentration på vissa platser innebär utglesning på andra.



Den största delen av bebyggelsen finns redan. I ytterstaden finns den mesta bostadsbebyggelsen. I många av efterkrigstidens bostadsområden försvinner dessutom många verksamheter och funktionsblandningen minskar. Det är i existerande områden som stadsutvecklingsarbetet måste ske. Ofta är det management och förvaltning som saknas.

Ett problem i existerande bebyggelse är osäkerhet om riktlinjer vid utformning av nya områden. Funktionsintegrering är mer än bara funktioner som ligger bredvid varandra. Det krävs en småskalig blandning. (Franzén 2002)

Den blandade stadsbebyggelsen med många småskaliga verksamheter ger unik lokal identitet. Den kan ha varierande arkitektoniska kvaliteter. För kulturarvet kan sådana miljöer behöva värnas. Bevarande av stadens bebyggelsemönster och innehåll kan betyda lika mycket som enstaka kulturhistoriska byggnader. En stad utvecklas i en pågående process. En kreativ successiv omvandling av miljöerna ställer krav på insatser för att behålla den mångfald i stadens användning som ger just det stadsområde dess identitet.

Stora kontorskomplex i staden skapar trafik men också verksamheter kring sig, vilket kan vara fruktbart. Arealkrävande verksamheter som alstrar stora trafikmängder är däremot inte lämpliga att införliva i det vi kallar blandstadsområden. Bedömning av verksamhetens miljöpåverkan på sin omgivning och därigenom krav på skyddsavstånd till bostäder är svårt, vilket visas i planeringsexemplen. I en övergripande planering bör områden kunna preciseras, vilka har förutsättningar för komplettering med blandbebyggelse. Det handlar om en annan skala än hela stadens – mer om stadsdelens eller stadssektorns skala. Viktigt är att ta fasta på skalan, tätheten, rörelsen, mix mellan funktioner. (Gullberg 2002)

Vid nyexploatering av områden är svårigheten att få in verksamheter från början. Inte förrän befolkningsunderlaget är tillräckligt och tillgängligheten möjlig genom utbyggd infrastruktur och kollektiva färdmedel, då när området är färdigbyggt, blir det attraktivt. Att gestalta en stadsmiljö som successivt kan förändras och växa till sitt innehåll är en utmaning, som bl.a. innebär att skapa en föränderbar byggnads- och bebyggelsestruktur.



Frågan är hur det är möjligt att behålla fysiska förutsättningar i det byggda för att tillgodose kommande önskemål om verksamhetsetableringar.

Ofta har verksamheter försvunnit i ombyggnadsprocesser. Gentrifiering tycks vara oundviklig. Omöjliga hyreshöjningar kan rimligtvis inte rymmas i små verksamheters ekonomi. Gentrifieringen medför att kreativiteten avtar och flyttar till nya områden där en liknande process kan initieras. Problemen uppstår när det inte längre finns områden med potential för kreativa miljöer. Varje stads kan visa exempel på s.k. permanentade provisorier, dvs. verksamhetsområden som tillåtit växa relativt oplanerat i avvaktan på annat nyttjande. (Olshammar 2002)

I Järila by i Stockholm, som är ett gammalt industriområde, har man sökt bevara den kreativa miljön genom att ta tillvara byggnaders ålder och skick samt en funktionell variation. Mötesplatser och offentliga rum är viktiga och området har identitet och unika karaktärsdrag. Möjligheter måste finnas för verksamheter att sätta sin prägel på den byggda miljön.

Ett hinder i att skapa nya kreativa miljöer är miljölagstiftningen med krav på skyddsavstånd och bullerbegränsningar. (Boverket BPA 1996) Det utmärkande för produktionsområden är att verksamheter tillåts påverka omgivningen. Det är troligt att vissa människor skulle föredra en livlig boendemiljö med närhet till arbete och service mot att tolerera buller och rörelse i området. Denna tolerans

finns ju redan i storstäderna. Skulle nybyggnadsnormerna tillämpas skulle många blandstadsområden försvinna.

Planeringssituationen är unik för varje område. Den måste utgå från platsens egna förutsättningar. I ett nyexploateringsskede kan man inte förutsätta att kommersiella verksamheter vill etablera sig då det saknas befolkningsunderlag som gör att deras verksamheter kan bli lönsamma. Återigen kommer tiden som en avgörande faktor för att åstadkomma staden. En stad förändras under decennier, verksamheter kommer och går.

Det är sådana förutsättningar för planering och byggande av strukturer för blandstaden som måste uppmärksammas. Kunskap måste utvecklas som kan tillämpas vid komplettering och förnyelse av befintliga bebyggelsemiljöer. Detaljplaneringen får inte begränsa en mångfunktionell markanvändning. Befintlig blandad bebyggelse är en knapp resurs som måste värnas. Blandade stadsmiljöområden, inte endast några enstaka byggnader, borde vara föremål för bevarandeskydd. Annars finns risk att sådana miljöer successivt försvinner från stadsbilden.

6.6 Bebyggelse, lokalisering och skala

■ *Blandstad i stadens delar*

Stadsförnyelse genom bebyggelsetillskott i kombination med förändrad trafikstruktur i större städer, tätorter och förorter anses kunna bidra till en förbättrad livsmiljö. Centrumområden med strategiskt läge har alltid möjligheter att attrahera blandade funktioner. Det är i stadsdelar som den stora utmaningen finns. Småskalig verksamhet har haft svårt att lockas till förorternas många tomma småindustriområden. Vissa renodlade bostadsområden däremot har fått nya större kontorshus och externetableringar vid sina infarter. En ursprunglig målsättning var att de som bor får arbete lokalt och det fanns en vision om minskat resande, en aspekt av hållbarhet. En annan vision är att genom verksamheterna tillföra området människor från andra delar av staden, dvs. befolka och förändra den lokala offentligheten och att närma sig stadsoffentlighetens villkor. Det offentliga sammanhanget är betydligt mer tolerant mot avvikelser. Det tjänar syftet att arbeta mot segregation.

Många bostadsområdets enskilda centrum lider ofta av att vara för små. Ett centrum vore önskvärt mellan områdena med cykelavstånd med radien av 1,5 – 2 km till bostadsbebyggelsen, ibland gångavstånd eller med stöd av snabbussar. Det ger möjligheter att koncentrera ny bebyggelse, både bostäder, centrumfunktioner och arbetsplatser. En förortsförnyelse kan på sikt bli verklighet, men inte utan en omfattande kontinuerlig satsning under lång tid på nyproduktion av stadsberikande bostadsbebyggelse. Då kan verksamhetslokalisering förberedas i en attraktiv miljö men också med vetskap om hur området kommer att utvecklas i en riktning som är konkurrenskraftig. Det paradoxala kan tyckas är att hela diskussionen om hållbarhet håller på att underminera den bas som startade i grannskapet – den lilla skalan. (Bergman 2002)

Antalet människor som rör sig i stadsmiljön är avgörande förutsättning för blandstaden. Lokalbeståndets låga utnyttjandet av över tiden ger negativa effekter. Många står tomma under längre tid. Lokalerna kan vara fel lokaliserade och möjlighet till förändring finns inte inkluderade i den byggda strukturen. (Grönlund



2002) Nya lokaler i blandstadsmiljöer ökar ytmässigt. En finisk blandning av funktioner omöjliggörs av stora tomter och därmed stora enskilda verksamheter. Tätheten går förlorad. Storbutiker, gallerior mm. borde därför ha ett funktionellt minimum av fasadlängd för att öka verksamheternas mångfald och därigenom berika gatulivet. Lokalers ytstorlek som grund för bland annat hyressättning bör ersättas med en fokus på deras användbarhet. (Bergman m.fl. 2002)

Blandstad framhålls som en positiv kontrast till ensidiga bostadsområden i förorter. Och det är i ytterområdena som blandstaden är en utmaning. En betydelsefull faktor är var en bebyggelse är lokaliserad för att lämpa sig för integration av olika typer av verksamheter. Att bygga blandstad genom komplettering av bebyggelsemiljöer kräver lång tid speciellt i en lågkonjunktur i byggandet. Vi måste börja i den bebyggelse vi har. Den traditionella staden, som står som förebild för blandstaden, har utvecklats under mycket lång tid.

Staden har en dominerande kritisk massa och stadens funktionsskugga styr omgivningarna. (Söderlind 1998) Centrala funktioner placeras centralt och staden växer mot omlandet cirkulärt. En någorlunda stor stadskärna kastar en "funktionsskugga" eller ett funktionellt influensområde långt utanför stadskärnan. Vällingby skulle bli ett ABC-centrum men saknade den kritiska massa som krävs för att utmana Stockholm centrum och blev en beroende satellit. Om en transportknutpunkt hade utvecklats hade bilden blivit en annan. Små kompletta stadsdelar med blandade funktioner nära en större stad är en omöjlighet – antingen tillräckligt långt borta eller helt nära. Alla områden i en stad har inte blandstadskarakteristik och blandstaden är heller inte möjlig överallt i stadsbygden.

Blandstaden gynnas av en organiskt framväxande stad. Då tilläts staden att ha bostäder, byggnader och platser i olika åldrar. Målet för blandstadsplaneringen är inte att hela staden ska vara blandstad utan att den ska innehålla många platser med blandstadens karaktäristiska. Både storskalighet och småskalighet hör hemma i blandstaden så länge täthet finns i rummet. Det är upplevelsen som är central inte planens exploateringstal. (Modin 2002)

■ *Blandstad kan kopplas till bostadsbrist i städerna och förorternas omvandling*

Människor är idag mer bofasta medan arbetspendlingen ökar. En mindre trend är att människor bosätter sig i den tätortsnära landsbygden. Boendekarriärer sker i takt med att privatekonomin och familjen växer. Det är omöjligt att generalisera värderingar om livsstilar. En enda livsstil är inte rådande och olika grupper föredrar olika bebyggelsemiljöer. Den urbana livsstilen har blivit populär. Stadsboendet som livsform är attraktiv. Ett generationsbrott har skett. I storstädernas stadskärnor har också befolkningen nu ökat även om befolkningstätheten i städerna totalt sett minskar. Även starkt trafikerade gator accepteras som boendemiljö. Innerstäder har en integrerande kraft till vilken diskussionen om blandstaden bör kopplas.

Bostadsbristen är stor främst i större städer och i tillväxtorter. En ökad omfattning av bostadsproduktionen med snabb utbyggnadstakt blir en utmaning för stadsplaneringen. Komplettering av redan bebyggda miljöer med bostäder och därigenom öka underlag för handel, service mm kommer att ge avtryck i såväl stadens centrala delar som de mer perifera. En långsiktig strategisk handlingsplan för en sådan stadsutbyggnad krävs för att skapa förutsättningar för funktionsintegrerade miljöer och på sikt en hållbar bebyggelseutveckling för en god livsmiljö.

Stadsbygden har långsamt fått en struktur som inte i alla avseenden är önskvärd. Stadsbyggnadsvisionen, Blandstad, är önskan om att återskapa de värden och kvaliteter som den nära småskaliga staden har. Men lika mycket står den mångfaldiga och täta storstaden, framför allt stadskärnorna, som ledbild för begreppet Blandstad. Stadsbyggnadselement kan vara enkla fysiska enheter som hus och gator men också tomrum vilka i sin tur kan laddas med ett funktionellt innehåll. Gestaltning är rumslig utformning, men också rumslig ordning och funktionell organisation. Hur en helhet skapas ur summan av delarna hör tätt samman med frågan om tid. – Det tar tid för miljöer att utvecklas till fungerade helheter. Tiden kan påverka stadsdelar på olika sätt. I vissa fall arbetar tiden med stadsdelen och de länkas samman till helheter eller till staden i stort. I andra fall ökar social eller funktionell segregering. (Klasander 2002)

De svenska städerna omgärdas av en struktur av bostadsöar. Det finns stadsdelar där bostadsområden kan byggas ihop – istället för trafik som barriärer blir ny bebyggelse sammanbindande länkar. Med en förändring av SCAFT-principens trafikplanering mot en ökad framkomlighet och blandtrafik skapas flöden och genomströmning av människor. Kundunderlaget för lokala centrum ökar. Sociala och infrastrukturella flöden i bostadsområdet kan kopplas samman. I utvecklingsplaneringen av stadsbygden bör områden sökas som har en potential för ökad tätning och därmed möjligheter till komplettering med nya funktioner. – En ny strategi för förorternas långsiktiga omvandling behöver utvecklas.

6.7 Organisation, storskalighet och planering

■ *Administrativa och ekonomiska strukturer*

Sammandrag av Inger Bergströms inlägg på seminariet i september 2003

Den moderna zoneringen har genererat storskaliga projekt, och planeringen har villigt anpassat sig till den stora skalan. Den stora administrativa skalan finns kvar även om vi numera bygger mindre bostadshus eller bebyggelse med större estetisk variation. Villaområdena och radhusen som breder ut sig i stadslandskapet är också en storskalighet liksom företagsparker, externcentra, parkeringsplatser. Det administrativt storskaliga vinner terräng för det storskaliga är lönsamt. Byggbranschen domineras idag av endast några stora företag som också har stora markinnehav. Många kommuner strävar efter att genom exploateringsavtal lägga över tidigare kommunalt ansvar på exploatören för allmän platsmark, avlopp och parker. Detta klarar endast de stora byggföretagen. Stora markanvisningar ger automatiskt en dragning till monofunktionella områden.

Den administrativa skalan måste brytas. Skalan är central för hur vi hanterar olika funktioner. Planer med många små områden gynnar en heterogen blandning av boende och verksamheter. Mindre byggföretag kan få en renässans.

Byggsektorn är uppbyggd av oligopol med specialiserade enheter för respektive funktion som bostäder eller kontor eller industri och anläggningar. På sjuttio-talet då byggsektorn avslutade miljonprogrammets nyproduktion och övergick till ROT-programmets ombyggnader var det ett byggbolag som rev och ett annat som byggde upp. Mellan dem var där vattentäta skott. Sedan ombyggnad blivit en marknad, den enda, skedde en omorganisation. (Bergström 2002)

Boverkets byggkostnadsutredning visar att stora byggföretag har för höga overheadkostnader för att med lönsamhet bygga små projekt. I mindre städer med lokala byggföretag byggs bostäder med samma kvalitet till en kostnad som med full lönsamhet klarar sig in under hyresregleringen. Det är ett litet lokalt bolag som kan bygga lagom stort för blandstaden. Förslaget om tredimensionell fastighetsindelning kan underlätta för blandad stadsbebyggelse och öka innerstadens befolkning genom att bygga på befintliga byggnader. I bebyggelse ägda av bostadsrättsföreningar kan verksamheter juridiskt separeras från boendet.

Varje nybyggnads- eller större ombyggnadsprojekt, infrasystem eller bebyggelse, har påtagliga effekter på värdeutveckling och användbarhet hos andra delar av stadsstrukturen. Svårigheter att få igenom ett stadsbyggnadsprojekt är att det krävs samordning mellan många intressenter och instanser som är inblandade. Varierad fastighetsvärdeskurva vore önskvärd så att nytt och gammalt kan ligga vägg i vägg. Plats krävs för både små och stora aktörer. Maktstruktur och fastighetsindelning har stor betydelse och det är aktörerna som gör fastighetsinvesteringarna. (Bergman, Gullberg m.fl. 2002)

■ *Komplex planering och process*

Kommunomfattande översiktsplaner handlar om strategiska frågor på kommunnivå. Den fördjupade översiktsplanen tar sin utgångspunkt i ett delområde av staden och detaljplaneringen sker på för detaljerad nivå. Sammanhanget är redan beslutat. I en planeringsnivå däremellan t.ex. en typ av tätortsplan skulle den grova stadsstrukturen kunna fastläggas: bebyggelsekvarter, gator, och övriga offentliga

stadsrum, bebyggelsens skala samt ett grovt gestaltungsprogram. Detta skulle kunna innebära att man kunde erhålla en arena för att diskutera stadsutvecklingen som helhet. (Berglund 2001)

Tillhörighet, tillgänglighet och trygghet representerar allmänt prioriterade miljökrav, som ingår i en god livsmiljö och leder till behov av tre nya planeringsinstrument. (Schéele 2001). Tillhörigheten kräver en ny områdessyn i planeringen, där funktionella områden ersätter de administrativa. Tillgängligheten kräver en bredare syn än den som Plan- och Bygglagen har och där stråk får en betydelse som delar av vardagsmänniskans revir och närmiljö. Tryggheten kräver trygghetsplaner. Funktionsblandade miljöer med både dag- och nattbefolkning anges kunna medverka till sådana livsmiljöer. Sådana planinstrument skulle kunna ingå i den nämnda så kallade tätortsplanen.

För att påverka stadsutvecklingen blir det alltmer vanligt med samverkan i partnerskap mellan kommuner, offentliga verksamheter, organisationer, ideella föreningar och näringslivet i olika konstellationer. Samverkan gäller inte bara planering och genomförande utan också finansiellt genomförande och förvaltning. Några studier av hur en sådan process kan användas för att tillskapa och förvalta funktionsblandade miljöer har inte gjorts i större omfattning. Den demokratiska insynen i planeringsprocessen måste dock uppmärksammas.

Erfarenheter finns dock från utveckling och förvaltning av stadskärnor t.ex. i Jönköping. Goda exempel på typer av processgenomförande för olika objekt med ingående aktörer kunde bidra till ökad kunskapsuppbyggnad.

Starka exploatörer har genom sin makt möjlighet att gå vid sidan om det kommunala planeringsmonopolet och de förutsättningar som preciserats i antagna planer. Nya detaljplaner upprättas i nära kontakt med projekts genomförande efter särskilda önskemål. Helhetsperspektivet på stadens utveckling förloras och överblick av konsekvenser av enskilda åtgärders effekter på omgivningarna uppmärksammas inte.

Summan av de enskilda besluten som ofta effektueras via marknaden av de privata aktörerna ger inte ett samlat resultat som gagnar hela stadsbygden. Regioner, städer och lokalsamhällen måste utveckla egna strategier för sin utveckling. Avsaknaden av en regional planering får effekter för styrning och samordning. Det saknas en helhetssyn för att kunna planera stadsbygden.

En långsiktig kommunal utvecklingsplan bör ge riktlinjer för hur initiativ på förändring av bebyggelse och markanvändning bemöts. Framtidens planering blir i bästa fall strategisk. Antalet aktörer har ökat. Ingen enskild aktör spelar längre den dominerande rollen som kommunerna tidigare gjorde. Komplexiteten i processen har ökat och förutsägbarheten minskat. Det behövs riktlinjer för både marknaden och det offentliga aktörer. Eftersom tiden är avgörande för att nå målbilden, måste denna ständigt finnas aktuell på dagordningen. Detta ställer krav på en långsiktig och strategisk planering som successivt kan foga olika initiativ till en hållbar bebyggelseutveckling. – Med en sammanhållen svensk stadspolitik med ett planeringsdepartement erhålles en samlande arena för stadsutvecklingen.

6.8 Behov av utveckling inom ämnesområdet

■ *Goda exempel – kunskap och praktik*

Forskare från olika discipliner och praktiker har samlat kunskap kring stadsutveckling med betydelse för funktionsintegrerade miljöer. Projektets blandstadssemina-

rium gav både kunskaps- och erfarenhetsutbyte och kan betraktas som en första samlad hearing om blandstaden. Kommunala plandokument redovisar målsättningar om blandstadsplanering och funktionsintegrerade bebyggelsemiljöer och några kommuner har genomfört sådan planering. Seminariet var enigt om att det är viktigt att forskare och praktiker inom stadsbyggnadsområdet eller socio-ekonomiskt angränsande forskningsfält tillsammans vidare utvecklar teorier inom ämnet. Seminariet kunde även konstatera att ämnesområdets komplexitet kräver vidare kunskapsutveckling.

Att bygga framtidsbilder av den hållbara staden förutsätter en tankemässig frigörelse från det som idag brukar tas för givet. Samtidigt som en förankring i nuet och historien måste bevaras om bilderna ska bli meningsfulla som redskap i dagens analys och diskussion. (Bergman m.fl. 2002) Kunskapsutveckling och erfarenhetsutbyte i dialogform är nödvändig stimulans för yrkesverksamma stadsplanerare och forskare. Dialogen ger möjlighet att testa företeelser och praxis som tagits för givna – lösningar finns i den egna yrkesutövningen. Fortbildningen inom universitet och högskolor kan vara en arena för yrkesverksamma i högre grad än nu är fallet. – Stadspolitikens praktik kommer att behöva kunskapsutveckling inom samhällsplaneringen och ett sammanhållande ansvar för utbildning och forskning inom denna sektor.

Det saknas goda exempel på blandade bebyggda miljöer, som redovisar planering och utformning, process, genomförande och förvaltning. Sådana exempel kan ge viktig erfarenhetsåterföring och generellt utveckla kunskap kring blandstadskonceptet. Genomförandet av funktionsblandade miljöer i olika bebyggelsestrukturer borde följas upp i fallstudier. Förutsättningar för blandstadens verksamheter och samverkansmodeller för inblandade aktörer är beroende av lokala förutsättningar. I en analys av mål versus hinder erhålles ett vidgat perspektiv och nya infallsvinklar.

■ *Blandstad – ett önskvärt planeringskoncept för hållbar bebyggelseutveckling?*

Den diskussion som förts både i policydokument och i forskningsrapporter har berört funktionsuppdelningens effekter för såväl människans livsmiljö som samhällets resursförbrukning ur flera aspekter. De senare decenniernas låga byggnadsverksamhet har inte kunnat skapa förutsättningar för kompletterande åtgärder i den byggda miljön av sådan omfattning att den skulle kunna förändra stadsstrukturen i riktning mot minskad funktionsuppdelning. Målsättningen funktionsblandning har heller inte funnits på agendan förrän på senare år. Framtidens möjligheter finns i utvecklingen av städers kärnområden, sammanlänkning av stadens delar till stad och utveckla orter i samverkan.

I studien ställer vi oss frågan om planeringskonceptet Blandstad är önskvärt för hållbar bebyggelseutveckling. Seminariet uttryckte att det tar tid att implementera begrepp och än mer tid att genomföra idéer i verkligheten. Det räcker inte med policydokument som med retorisk förvissning formulerar mål om blandstadsmiljöer. Vägen för att nå målen tycks vara blockerad av en mängd målkonflikter. Vilka dessa är och hur de kan lösas är en uppgift. Det finns drivkrafter i samhället såväl ekonomiska som sociala som talar för att blandstaden kan bli ett planeringskoncept för hållbar bebyggelseutveckling.

Understödjande åtgärder behövs för att implementera blandstadsbegreppet som idé och planeringskoncept. Blandstaden som ”mantra” i stadsbyggnadsdebatten bör övergå till en konkret stadspolitisk handlingsstrategi. För att detta ska kunna ske krävs forskning och/eller metodutveckling kring blandstadsproblematiken med direkt koppling till en hållbar bebyggelseutveckling och fysisk/social planering.

7. Referenser och övrig litteratur

Agenda för staden (2002) Plan 2002:4, Stockholm

- Engström, Carl-Johan *Viktigt dokument som behöver koncentreras*

- Bergman, Bosse *I kvarterstadens klor*

- Nyström, Louise *Mot en bättre stadsbygd*

Ahern, J. (1995) *Greenways as a planning strategy* Landscape and Urban Planning 33:131-155

Ahlberger, Christer (2002) *Den svenska staden – vinnare och förlorare* Riksantikvarieämbetets förlag, Stockholm

Ahrbom, Nils (1983) *Arkitektur och samhälle* Arkitektur förlag, Stockholm

Andersson, R. (2000) *Vem bor var och varför?* Invandrare & minoriteter, Nr 3:14-18 (juni)

Arntsberg, Karl-Olov och Bergström Inger (2001) *Åtta postulat om planeringen av staden som livsmiljö. T4:2001. Formas, Stockholm*

Arntsberg, Karl-Olov (1999) *Förortsplatser* Institutet för urbana studier. Stockholms Universitet. Paper presenterat på Byggforskningsrådets forskarseminarium "Den uthålliga staden som livsmiljö" 21-22 april 1999

Asplund, Gunnar m. fl. (1980) (1931) *Acceptera* Stockholm

Balfors, Berit & Mörtberg, Ulla (2000) *Landscape ecological assessment in an urbanising environment* Paper presenterat på konferensen How to integrate environmental aspects into spatial planning, Papers and SAMS Case Study Summaries, May 4-5, 2000 Stockholm

Bellander, Gunilla och Smedegård, Stefan (1985) *Kombihus. Bostadshus med föränderligt nyttjande* Byggforskningsrådet R120:1985, Stockholm

Bergdahl, Eva & Rönn Magnus (2001) *Planering för funktionsintegrering – problem och utgångspunkter* KTH Working paper 30:2001, Umeå universitet, Umeå

Berglund, Ulla (1996) *Perspektiv på stadens natur. Om hur invånare och planerare ser på utemiljön i staden* KTH, Stockholm

Bergman, Bosse & Gullberg, Anders (1999) *Den svenska framtidsstaden – nutida visioner och förslag* Paper presenterat på Byggforskningsrådets forskarseminarium "Den uthålliga staden som livsmiljö" 21-22 april 1999

Bergman, Bosse (1996) *Gallerian i centrum* Rapport till Byggforskningsrådet. Stockholm

Bergman, Bosse (1999) *Storgatan genom Växjö* Halmstad

Bergman, Bosse (2000) *Terapi för provningsmetropoler* i Bergman, Bosse & Schéele, Annika (red.) Stadens etik, Boinstitutets årsbok 2000, Uddevalla

Bergman, Bosse (2001) *Nya knutpunkter och urbana korridorer* HUSUS. Paper från Formas konferens "Den uthålliga staden som livsmiljö". 15-16 nov. 2001. Stockholm

- Bergman, Bosse m.fl. (2002) *Hot eller bot? Stadens roll i en hållbar utveckling* Forskningsgruppen för miljöstrategiska studier, Avd. för Teknik- och Vetenskapshistoria KTH, Sociologiska institutionen och Ekonomisk- historiska institutionen Stockholms Universitet
- Bergström I (1996) *Rummet & Människans rörelser* Arkitektur – Formlära. Chalmers, Göteborg
- Bergström, Inger (1999) *Ideal och tabun i modern stadsplanering* Papper presenterat på Byggforskningsrådets forskarseminarium "Den uthålliga staden som livsmiljö" 21-22 april 1999
- Bergström, Inger (2002) *Blandstadens motkrafter* Inlägg på seminariet Blandstaden/Formas/2002-09-19. Chalmers Göteborg
- Bjur, Hans och Engström, Carl-Johan (1993) *Framtidsstaden. Diskussion om planering för bärkraftig stadsutveckling* T12:1993, Byggforskningsrådet Stockholm
- Bohl, Chartles C. (2000) *New urbanism and the City: Potential Applications and Implications for Distressed Inner –City Neighborhoods* University of North Carolina at Chapel Hill. USA
- Boverket (1999) *En stad är mer än sina hus...- hållbar utveckling av städer och samhällen* Kristianstad
- Boverket (1999) *Handeln i planeringen* Karlskrona
- Boverket (2002) Berntsson V. (red.) *Stadsplanera- istället för att trafikplanera och bebyggelseplanera* Karlskrona
- Boverket (1996) *Sverige 2009 – ett förslag till vision* Karlskrona
- Boverket (1999) *God bebyggd miljö. Miljökvalitetsmål 11* Karlskrona
- Boverket, (1994) *Stadens parker och natur* Rapport 1994:12, Karlskrona
- Boverket. Allmänna råd (1995:5) *Bättre plats för arbete. Planering av arbetsområden med hänsyn till miljö, hälsa och säkerhet* Allmänna råd 1995:5. Karlskrona
- Boverket. Allmänna råd. (1993:3; 1996:1; 2002:1) *Boken om detaljplaner och områdesbestämmelser* Karlskrona
- Bucht, Eivor (1997) *Public parks in Sweden 1860-1960. The planning and design discourse* SLU. Alnarp
- Caldenby Claes (2001) *Reservat leder tanken ut i naturen och till indianer. Men med staden är det något annat. Eller?* Göteborgsposten 2001-10-21. Göteborg
- Calthorpe, Peter and Fulton, William(1993) *The next American Metropolis: Ecology, Community & the American Dream* Princetons Architectural Press
- Carlén C (1997) *Aspekter på storstadens rumsliga funktionsuppdelning. Begrepp, mätmetoder, drivkrafter, konsekvenser. Utvecklingen i Stockholmsregionen 1975-1990.* Licentiatsavhandling, Institutionen för infrastruktur och planering. KTH. Stockholm
- CEC (1990a) *Green Paper on the Urban Environment COM 90-218 (Grönbok om stadsmiljö)* Luxembourg. OOEPEC Brussels
- CEMAT (2000) *Riktlinjer för bärkraftig rumslig utveckling av den europeiska kontinente.* Bryssel

- Coleman, Alice (1985) *Utopia on Trial. Vision and Reality in Planned Housing* London
- Congress for New Urbanism(2000) *Charter of the New urbanism*. Se vidare: <http://www.arc.miami.edu/enu/cnu/charter.htm> <http://www.cnu.org> och <http://www.newurbanism.org>
- Dalman, Eva (red) (2001) *Tänk! 21 inlägg om framtidens stad* Ordfront Stockholm
- Duany, Andres (2002) *Transektet- ett instrument för bättre stadsbyggnad* Plan 2002:4, Stockholm
- Duany, Andres, Plater-Zyberk, Elisabeth and Speck, Jeff (2000) *Suburban Nation. The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream* North Point Press
- Duany, Andres, Plater-Zyberk, Elisabeth and Speck, Jeff (2002) *Smart Growth Manual* McGraw-Hill Professional
- Elander I (red). (2001) *Den motsägelsefulla staden. Vardagsliv och urbana regimer* Studentlitteratur. Stockholm
- Engfors, Christina och Lindvall, Jöran (red) (1996) *En miljon bostäder* Arkitekturmuseets årsbok, Stockholm
- European Commission, (1996) *European Sustainable Cities Report by the Expert Group on the Urban Environment* Brussels
- European Commission, (1999)ESDP *European Spatial Perspective* Luxemburg,
- Falkheden, Lena & Malbert, Björn. (2000) *Fysiska strukturer för hållbar utveckling i medelstora och små städer och i tätorter* Tema Byggd miljö och hållbar utveckling. Chalmers. Göteborg
- Florgård, Clas (1999) *Stadens grönstruktur – att använda för uthållig utveckling i Eggen* Mette (red.) (1999) Oslo
- Forsberg H, Hagson A och Tornberg J (1994) *Effekter av externa köpcentra* R 1994:1 Stads- och trafikplanering, Chalmers, Göteborg
- Forskargruppen Arbete och bostad i Gårdsten, Chalmers:
- Frankenberg K, Malmqvist I, Widenberg L: *Gårdsten – ett bostadsområde sett genom olika glasögon*, Byggforskningsrådet R9:1980, Stockholm 1980
 - Johansson, I, Lundberg C: *Industri- och hantverkshus. Erfarenheter och utvecklingsmöjligheter*, Byggforskningsrådet R93:1984, Stockholm 1984
 - Johansson, Ingrid: *Arbetsplatser i Kortedala och Gårdsten – branschstruktur och lokaliseringsmönster i två bostadsområden i Göteborg*, Byggforskningsrådet R16:1980, Stockholm 1980
 - Lundberg, Christer: *Arbete och arbetsmiljö i ett bostadsområde*, Byggforskningsrådet R82:1981, Stockholm 1981
 - Malmqvist, Inga: *Arbetsplatser i bostadshus*, Erfarenheter från arbete i forskargruppen Arbete och bostad i Gårdsten, ByACTH 1991:1, Chalmers, Göteborg 1991
 - Mattsson B, Lundberg C, Olsson Ö: *Arbete och bostad i Gårdsten, del 2: Industri- och hantverkshus*, Byggforskningsrådet R76:1986, Stockholm 1986
 - Mattsson B, Malmqvist I, Widenberg L: *Arbete och bostad i Gårdsten, del 1. Lokal produktion*, Byggforskningsrådet R75:1986, Stockholm 1986

- Mattsson, B m.fl: *Jovisst behövs det arbetsplatser, men ...*, Byggforskningsrådet T4:1983, Stockholm 1983
 - Sandahl, Gert: *Bundenhet och flyttningsintresse bland mindre företag i Göteborg*, Byggforskningsrådet R21:1980, Stockholm 1980
 - Sandahl, Gert: *Småföretagare väljer läge för sina verksamheter*, Byggforskningsrådet R17:1980, Stockholm 1980
 - Strategi för områdesförvaltning, Forskningsprogram och lägesrapport 82-02-01, Chalmers A-sektion, Göteborg 1982
 - Widenberg, L m.fl: *Bostadsrätt? ett bättre bostadssätt ... Fast med olika mått mätt*, Byggforskningsrådet R24:1984, Stockholm 1984
- Garreau Joel (1991) *Edge City. Life on the New Frontier* Doubleday, New York
- Glesbygdverket (1997) *Förnyelsens landskap – en bygdepolitik mot 2000-talet* Stockholm
- Grönlund, Bo (2002) *Blandstaden som nybygge – frågan om integration av butiker och privata företag*. Inlägg på seminariet Blandstaden/Formas 2002-09-19. Chalmers, Göteborg. Se vidare referenser på hemsida <http://bo.gronlund.homepage.dk>
- Hagson, Anders (2001) *Stads- och trafikplaneringens paradigm – om behov av nya principer och samverkande åtgärder för en bättre stadsmiljö* Chalmers, Göteborg
- Hall, Peter och Pfeiffer, Ulrich (2000) *Urban Future 21. A Global Agenda for Twenty-first Century Cities* London
- Hirdman, Yvonne (1989) *Att lägga livet tillrätta – studier i svensk folkhemspolitik*. Carlssons förlag, Stockholm
- Hultman, Mats (2002) *New Urbanism – traditionella småstäder i ny tappning*, Plan 2002:4, Stockholm
- International Network for Traditional Building, Architecture and Urbanism <http://www.intbau.org>
- Jacobs, Jane (1961) *The Death and Life of Great American Cities* Penguin Books, London
- Jacobs, Jane (1969) *The Economy of Cities* Penguin Books, London
- Kain, Jaan-Henrik (1999) *Den hållbara staden. Ett nätverk av urbana gränssnitt mellan ekonomiska och sociala aspekter* i *Det nya stadslandskapet - texter om kultur, arkitektur planering*. Wetterberg, Ola (red) Chalmers, Göteborg
- Klarqvist, Björn (1999) *Funktionalismens upplösning. Dagens planerare versus 20e århundradets dominerande urbana doktrin* i *Det nya stadslandskapet – texter om kultur, arkitektur planering*. Wetterberg, Ola (red) Chalmers, Göteborg
- Klasander, Anna-Johanna (2001) *Stadsdelar. Förorten som stadsbyggnadsfråga*. Licentiatuppsats Tema Stadsbyggnad. Arkitektursektionen. Chalmers, Göteborg
- Larsson, Hans (2001) *Planering för mångsidiga stadsdelar. Funktionsblandning i Västerås kommun En miljon bostäder* Västerås
- Leccese, Michael and McCormick, Kathleen (eds) (2000) *Charter on the New Urbanism (essays and case studies)*. Mc Graw Hill

- Lilja, Elisabeth (2001) *Stadsformer och segregation* Stockholms Universitet. Paper presenterat på Formas konferens "Den uthålliga staden som livsmiljö" 15-16 nov. 2001. Stockholm
- Listerborn, Carina (2002) *Trygg stad. Diskurser om kvinnors rädsla i forskning, policyutveckling och lokal praktik* Tema Stadsbyggnad, Chalmers, Göteborg
- Lundgren Alm, Elisabet (2001) *Stadslandskapets obrukade resurs. Om grönstrukturens potential och synliggörande i en hållbar stadsutveckling* Chalmers, Göteborg.
- Länsstyrelsen i Västra Götaland (2003) *Miljömålen i Västra Götaland* R.2003:19 Göteborg
- Magnusson, Lena (red.) (2001) *Den delade staden Segregation och etnicitet i stadsbygden*. Borea bokförlag. Umeå
- Malmqvist, Inga (1992) *Vardagshus i staden – en studie av hus med bostäder och med verksamhet i bottenvåningen* Chalmers, Göteborg
- Malmström, Bertil (1999) *Förnyelser av järnvägsstationer – komplexa trafiknoder som platser i staden* i *Det nya stadslandskapet – texter om kultur, arkitektur planering*. Wetterberg, Ola (red) Chalmers, Göteborg
- Mattson, Birgitta (1981). *Väck sovstaden* Byggforskningsrådet T6:1981, Stockholm
- Miljøverndepartementet (2002) St.meld. nr 23 (2001-2002) *Bedre miljø i byer og tettsteder* Oslo
- Miljøverndepartementet (2000) *Miljøbyprogrammet*. Hovedrapport. Oslo.
- Modin, Anna (2002) *Blandstaden vision, med och utan verklighet* Plan 2002:4, Stockholm
- Modin, Anna (2002) *Ett debattinlägg: Blandstad – från yta till rum* PM, Stadsbyggnadskontor, Göteborg
- Modin, Anna m.fl. (2003) *Blandstad? Diskussionsunderlag. Stöd vid planering av den kompletta staden. Del A: Argumentera och Del B: Bygga* Stadsbyggnadskontoret, Göteborg
- Naturvårdsverket (1998) *Sverige år 2021 – vägen till ett hållbart samhälle* Naturvårdsverket rapport 1998:4858
- Nordregio (2001) *Sverigestudier 1996-1998. En konsistent syn på den rumsliga utvecklingen?* Ett uppdrag från Miljödepartementet. Stockholm
- Nordström, Maria (2001) *Förändring och kontinuitet – bebyggelsens tidsmässiga betydelse för individen. Ett livscykelperspektiv på individens värderingar av fysisk miljö, beredskap att acceptera förändringar och behov av kontinuitet* Kulturgeografiska institutionen, Stockholms Universitet. Formas konferens "Den uthålliga staden som livsmiljö" 15-16 nov. 2001. Stockholm.
- NUTEK & Glesbygdverket. (1997) *Utveckling i landsbygd och glesbygd* R 1997:23
- NUTEK (1997) *Regioner på väg mot år 2015 – Förutsättningar för regionpolitik* R 1997:19
- NUTEK (1997) *Regioner på väg mot år 2015 – Förutsättningar, fakta och tendenser* R 1997:10

- NUTEK (1997) *Regioner på väg mot år 2015 - Länsstrategier i regionalt utvecklingsarbete* R 1997:11
- Nylund, Katarina (1999) *Kulturanalyser i 1900- talets urbanteori* Stadsbyggnad CTH Papper presenterat på Byggforskningsrådets forskarseminarium "Den uthålliga staden som livsmiljö" 21-22 april 1999
- Nyström, Louise (red) i samarbete med Colin Fudge (1999) *City and Culture. Cultural Processes and Urban Sustainability* Boverket Karlskrona
- OECD (1996) *Innovative policies for sustainable urban development* Projectgroup on the ecological City, Group of urban affairs. Brussels
- Olshammar, Gabriella (2001) *Återanvändning av industriområden – dess skäl och form* Tema stadsbyggnad. Chalmers. Paper presenterat på Formas konferens "Den uthålliga staden som livsmiljö". 15-16 nov. 2001. Stockholm
- Olshammar, Gabriella (2002) *Det permanentade provisoriet. Ett återanvänt industriområde i väntan på rivning eller erkännande* Stadsbyggnad Chalmers, Göteborg
- Olsson Sören (2000) *Stadens attraktivitet och det offentliga stadslivet* Cerum Working paper 24:2000, Umeå universitet, Umeå
- Olsson, Sören (1998) *Det offentliga stadslivets förändringar* Centrum för byggnadskultur Chalmers, Göteborg
- Olsson, Sören (2002) *Blandstaden Inlägg på seminariet Blandstaden/Formas/ 2002-09-19.* Chalmers, Göteborg
- Orrskog, Lars (1993) *Planering för uthållighet – från kunskap till handling* Byggforskningsrådet R57:1993. Stockholm
- Proposition 1997/98:165 *Utveckling och rättvisa – en politik för storstaden på 2000-talet* Finansdep. Stockholm
- Proposition 1997/98:56 *Transportpolitik för en hållbar utveckling* Kom. Dep. Stockholm
- Proposition 2001/02:20 *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem* Näringsdep. Stockholm
- Proposition 2001/02:4 *En politik för tillväxt och livskraft i hela landet* Näringsdep. Stockholm
- Region- och trafikplanekontoret (1998) *Regioner, handel och tillväxt. Marknadskunskap för Stockholmsregionen.* Rapport 6:1998. Stockholm.
- Region- och trafikplanekontoret. Stockholm: www.rtk.sll.se/storstadspolitik
- PM nr 10 (1999) *Edge Cities. Den amerikanska erfarenheten*
 - PM nr 11 (2001) *Regionkärnor. Vision och strategiska möjligheter*
 - PM nr 16 (2003), *Handel i kärnor*
 - PM nr 2 (2003) *Flerkärning regionplanering- Internationella exempel*
 - PM nr 7 (2003) *Sociala funktioner i kärnor. Verksamheter i kärnor som har att göra med samspelet mellan människor i grupp*
 - *Storstadspolitik 1: 2003) Storstadsfenomen.*
 - *Storstadspolitik (4: 2003) Miljö- genomgång av nationell politik och en aktörsstudie*

- Storstadspolitik DiskussionsPM (2002) *På väg mot en modern storstadspolitik*
- Storstadspolitik (5: 2003) *En modern nationell storstadspolitik*
- Region- och trafikplanekontoret, (2002) *Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen*, RUFS 2001. Program & förslag 2. Stockholm
- Region- och trafikplanekontoret (2003) *Flera kärnor* Rapport 1. Stockholm
- Rådberg, Johan (1997) *Drömmen om atlantångaren. Utopier & myter i 1900- talets stadsbyggande* Bokförlaget Atlantis. Stockholm
- Rådberg, Johan (1998) *Doktrin och täthet i svenskt stadsbyggande 1875-1975* R11: 1998 Byggforskningsrådet, Stockholm
- Rådberg, Johan (2003) *Hållbar stad – kompakt eller grön?* Ur Utemiljö/Gröna fakta 1:2003
- Rådberg, Johan, Friberg, Anders (1996) *Svenska stadstyper. Historik, exempel, klassificering* KTH Stockholm
- Saglie, Inger-Lise (1998) *Density and Town Planning Implementing a Densification Policy*, NIBR plus-serie 4-98. Oslo
- Sandström, Ulf G. (2001) *Naturen i staden -- grönområden och livskvalitet i Den motsägelsefulla staden*, Elander, Ingemar (red.). (2001). Örebro
- SOU 1994:36 *Miljö och fysisk planering* Delbetänkande av Plan- och byggtredningen. Fritzes. Stockholm
- SOU 1997:118 *Delade städer* Storstadskommitténs rapport. Fritzes Stockholm
- SOU 1998: 25 *Tre städer En stadspolitik för hela landet*. Fritzes Stockholm
- SOU 2000:37 *Arbetsmarknad, Demografi och Segregation* Kommittén Valfärdsbokslut. Socialdepartementet, Stockholm
- SOU 2003:2. *Mot en ny landsbygdspolitik* Betänkande från utredningen om Glesbygdsverket. Fritzes, Stockholm
- SOU 2003:31 *En hållbar framtid i sikte* Slutbetänkande från Nationalkommittén för Agenda 21 och Habitat. Fritzes Stockholm
- Stadsbyggnadskontoret Göteborgs kommun (2001) *Högsbo industriområde. Förstudie för stadsutveckling i Högsbo industriområde Göteborg*
- Stadsbyggnadskontoret Göteborgs kommun (2002) *Program inför förnyelsen av Östra Kvillebäcken*, 2002-12-16 Göteborg
- Stadsbyggnadskontoret i Göteborg (1989) *Norra Älustranden. Översiktsplan för del av Hisingen* Göteborg
- Stadsmiljörådet (1999) *Stadsarkitektur – form, kultur, liv* Antologi. Karlskrona
- Stadsmiljörådet Nyström, Louise (red.) (2000) *Stadsdelens vardagsrum. Ytterstadens offentliga platser och liv* Karlskrona
- Stadsmiljörådet Nyström, Louise (red.) (2003) *Agenda för staden* Karlskrona
- Ståhle, Alexander & Sandberg, Anders, (2000) *Sociotopkarta över parker och andra friytor i Stockholms innerstad – metod och resultat*. Stadsbyggnadskontoret & Gatu- och fastighetskontoret, Stockholms stad

- Svensson, Marie & Eliasson, Ingegärd, (1997) Grönstrukturens betydelse för stadens ventilation. Vegetationens renande förmåga. En litteratursammanställning. Rapport 4779, Naturvårdsverket, Stockholm
- Sylwan, Nils (2002) *Nicksta – en förort i småstaden*. Inlägg på seminariet Blandstaden, Formas 2002-09-19. Chalmers Göteborg
- Söderlind Jerker (1998) *Stadens renässans. Från särhälle till samhälle. Om närhetsprincipen i stadsplaneringen* SNS Förlag. Stockholm
- Söderlind, Jerker & Skoglund, Per (2000) *Stockholms satelliter: Rekordåren 1960-1979* Byggförlaget Stockholm
- Söderlind, Jerker (2002) *Agenda EKN. Förslag till planeringsunderlag för allsidig och kreativ problemlösning*. Institutionen för infrastruktur. KTH Stockholm
- Tornberg, Jonas (2001) *Användning av GIS för kartläggning av funktionsintegrerade områden i stadsbygden*. Stads- och trafikplanering Chalmers. Inlägg på seminariet Blandstaden, Formas 2002-09-19. Chalmers, Göteborg Se vidare:
<http://ugis2.arch.chalmers.se/funkskovde.pdf> och
<http://ugis2.arch.chalmers.se/funkstockholm.pdf>
- Wansbury, Dominic (2001) *Intensitet: En studie i stadsförtätning* Institutionen för Stadsbyggnad, Chalmers, Göteborg
- William-Olsson, William (1941) *Stockholms framtida utveckling* P.A. Norstedts förlag. Stockholm
- Västerås kommun (2000) *Detaljplan för Östra Hamnen och Kv. Sigurd mm. i Västerås. Planbeskrivning och Genomförandebeskrivning*. Stadsbyggnadskontoret. Västerås
- Västerås kommun (2000) *Östra Hamnen – Gestaltningssprogram* Stadsbyggnadskontoret. Västerås
- Västerås kommun (2001) *Utvecklingsplan för Västerås Mälarstaden. Översiktsplan för tätorten* Västerås Stadsbyggnadskontoret. Västerås
- Västerås kommun (2001) *Översiktsplan för Västerås centrum* Stadsbyggnadskontoret. Västerås
- Zetterberg, Jonas och Åberg, Göran (2002) *Kv. Barkassen och Universitetstorget i Karlstad* Inlägg på seminariet Blandstaden, Formas 2002-09-19. Chalmers, Göteborg
- Åkerlind, Hans (2000) *Framtidens stad – försök till form för fungerande stad utan bilar*. Cerum Working Paper 20:2000, Umeå universitet, Umeå
- Åqvist, Anne-Cathrine (2001) *Den miljövänliga staden – kompakt eller gles?* Centrum för Stadsmiljöforsknings skriftserie nr 49. Örebro universitet, Örebro
- Åqvist, Anne-Cathrine (2000) *Planering för vardagslivet*

*Aktörer på seminariet 19 september 2002 Blandstaden
– ett koncept till hållbar bebyggelseutveckling?*

Moderator:

Björn Malbert, Tema byggd miljö och hållbar utveckling, CTH, Göteborg

Inledare:

Henrik Nolmark, Formas och Gunilla Bellander, CTH, Göteborg

Förberedda inlägg:

Inger Bergström, Stockholms Universitet

Sören Olsson, Göteborgs Universitet

Mats Franzén, Uppsala Universitet

Jonas Tornberg, Chalmers tekniska högskola

Elisabeth Lundgren Alm, CTH, Göteborg

Eva Bergdahl, KTH

Göran Dangemark, Västerås Kommun

Göran Åberg, Karlstad kommun

Jonas Zetterberg, White Arkitekter, Göteborg

Nils Sylwan, Nynäshamns kommun

Hans Linderstad, Stadsbyggnadskontoret i Göteborg

Per Forsberg, Stadskansliet i Göteborg

Roger Strömberg, Buisiness Region Väst, Göteborg

Stellan Svedström, Boverket

Anders Gullberg, HUSUS, Stockholm

Jerker Söderlind, KTH, Stockholm

Bo Grönlund, Konstakademiets Arkitektskole, Köpenhamn

Ola Andersson, A1 ark, Stockholm