



Stockholms
stad

Bilaga 2 till delrapporten Staden där vi möts

Inspel till kommissionen för social hållbarhet



Tät och rättvis stad

“Rätten till staden ska inte uppfattas som en enkel besöksrättighet eller en tillbakagång till den gamla staden. Den kan bara beskrivas som en förnyad rätt till stadslivet.”¹ skriver den franska filosofen Henri Lefebvre 1968 i sin bok *Staden som rättighet*, en av de mest inflytelserika böcker som skrivits om staden. Rätten till staden, närheten till stadsliv och resurser är alltså inget enskilt privat önskemål, det är en allmänmänsklig rättighet, därför att det som staden producerar skapas och delas gemensamt. Detta är också FN:s utgångspunkt för globala stadsutvecklingsfrågor. “För det första, den täta staden ökar livsqualiteterna för stadens fattiga genom bättre tillgänglighet till ekonomiska möjligheter och billiga transporter i staden. För det andra, en tät stadsstruktur minskar den sociala segregationen genom närhet mellan billiga bostäder och arbetsplatser.”² säger UN Habitats president Joan Clos, tidigare borgmästare i Barcelona. Bilbereodet är en nyckel till rättvisa menar Clos. “En anledning till att bilanvändningen kan minska med ökad täthet är att hög täthet gör investeringar i transportsystemen mer bärkraftiga. Mer hållbara kollektiva transporter som stombussar, spårvagn, gång och cykel har stor betydelse för att minska personbilsberoendet. För att möjliggöra en växande stadsbefolkning och dess miljöbelastningar, måste stadsplanerare prioritera förtätning.”³ Till FN kan flera globala organisationer läggas som starkt kritiserar den utglesade staden: WHO, Världsbanken, Världsnaturfonden, Greenpeace, New Climate Economy.

Vilken forskning grundar de dessa aktörer sina uttalanden på? När det gäller sambandet mellan täthet och bilåkande och bilinnehav så finns det otalet studier.^{4 5 6 7 8 9} En studie visar att en dubblering av bebyggelsetätheten innebär en minskning av bilanvändningen med mellan tjugo och fyrtio procent.¹⁰ En annan studie visar att i jämförelse med tätare stadsdelar så har gleasa villaområden i USA tjugo till sextio procent mer bilåkande och konsumerar sextio till åttio procent mer

¹ Lefebvre H, 1968, *Staden som rättighet*

² Clos, J., 10/1 2014, *Compact Cities to Address Climate Change*, Climate Action Programme, http://www.climateactionprogramme.org/climate-leader-papers/compact_cities_to_address_climate_change

³ Clos, J., 10/1 2014, *Compact Cities to Address Climate Change*, Climate Action Programme, http://www.climateactionprogramme.org/climate-leader-papers/compact_cities_to_address_climate_change

⁴ Dunphy K. & Fisher R., 1996, *Congestion, and Density: New Insights*. Transportation Research Record, 1552, 89-96

⁵ Ewing R. & Cervero R., 2010, *Travel and The Built Environment: A Meta Analysis*, J. Am. Plan. Assoc., 76 (3)

⁶ The Global Commission on the Economy and Climate, 2014, *The New Climate Economy*

⁷ UN Habitat, 2012, *FNs Urban Planning for City Leaders*

⁸ Holmberg, B. & Brundell-Freij, K., 2012, *Bebyggelsestruktur, resande och energi för persontransporter*

⁹ Tornberg, P., & Eriksson, I-M., 2012, *Stadsstruktur och transportrelaterad klimatpåverkan: En kunskapsöversikt*

¹⁰ LSE Cities, *Accessibility in Cities: Transport and Urban Form*, New Climate Economy Working Paper

mark per capita.¹¹ Vi ser samma mönster i bilinnehav och bilåkande Stockholm. Till exempel är andelen bilresor tretton procent på Södermalm men fyrtiofyra procent i villaförorten Hässelby villastad.

Ett förenklat räkneexperiment kan illustrera problemet. Idag bor det ungefär 1,3 miljoner invånare i Stockholms tätort. År 2050 bor där enligt dagens prognoser omkring två miljoner människor.¹² Om dessa två miljoner skulle bo i villor skulle tätortens yta bli tvåtusen kvadratkilometer och avståndet från centrum till periferi vara fjorton kilometer, en cykelfärd på en timme. I denna villastad skulle det finnas nästan en miljon bilar, förutsatt att alla hade råd. Skulle istället dessa två miljoner bo i en kvartersstad med fyravåningshus skulle tätortsytan bli hundratrettio kvadratkilometer och avståndet från centrum till periferi tre och en halv kilometer, en cykelfärd på en kvart. I denna kvartersstad skulle det finnas runt en kvarts miljon bilar, alltså en fjärdedel av antalet i villastaden. Vi skalar upp resonemanget: Världens städer förväntas få en befolkningsökning med 2,2 miljarder till 2050. Om dessa människor bosatte sig i villaområden så skulle de uppta en yta på 4,4 miljoner kvadratkilometer, vilket är en yta större än hela Indien. Skulle de bo i tät stad så skulle ytan bli omkring en tiondel.¹³ Problemet med den utglesade staden är inte bara markkonsumtion utan det bilberoende som främst drabbar staden låginkomsttagare, som aldrig kommer ha råd med bil.

Men om vi bygger täta stadsdelar längs kollektivtrafik längre ut, gör staden mer polycentrisk, skulle inte det minska bilberoendet och minska behovet av förtätning? Nja. Det kan ha viss effekt, men flera studier visar att bilåkande¹⁴ och bilinnehav¹⁵ är mycket starkt korrelerade med avståndet till centrum. Urbanekonomisk forskning finner gång på gång att städer i grund och botten är monocentriska.¹⁶ Det handlar om närheten mellan bostäder och arbetsplatser, men också mellan företag. Två exempel. 1) Boendet. Idag är i princip samtliga hushåll dubbelarbetande, till skillnad från för åttio år sedan då idén om förorten uppfanns. Det betyder att alla i hushållet ska till olika arbetsplatser i staden, vilket innebär att ju mer centralt de bor ju mer ökar sannolikheten att båda har nära jobbet. Lägg till detta att man idag byter jobb oftare än förr, vilket centraliserar även ensamhushåll. 2) Näringslivet. Idag lever vi i ett kunskapssamhälle som vi inte gjorde för åttio år sedan då vi levde mer i ett industrisamhälle. Det betyder att de företag som växer och skapar tillväxt är de som är innovativa och har

¹¹ Litman, T, 2015, Analysis of Public Policies that Unintentionally Encourage and Subsidize Urban Sprawl, NCE Cities – Sprawl Subsidy Report, Victoria Transport Policy Institute, LSE Cities

¹² TRF, 2007, Befolkning, sysselsättning och ekonomisk utveckling i Östra Mellansverige: framskrivning för år 2050, Arbetsmaterial 5:2007

¹³ Litman, T, 2015, Analysis of Public Policies that Unintentionally Encourage and Subsidize Urban Sprawl, NCE Cities – Sprawl Subsidy Report, Victoria Transport Policy Institute, LSE Cities

¹⁴ Næss, P, 2009, The Challenge of Sustainable Mobility and Development in Urban Planning and Development in Oslo Metropolitan Area, TOI report 1024/2009

¹⁵ Trafikkontoret & Spacescape, 2016, Bilinnehav och läget i staden: Förstudie av Stockholms stad

¹⁶ Glaeser, E, 2012, Triumph of the City

bra kontaktnät, vilket avgörs av hur nära de är andra i staden. Mänskliga möten är helt avgörande för kunskaps och serviceföretag. Därför styrs kontorsmarknaden idag helt och hållet av centralitet, närhet till kollektivtrafik, service och andra kontorsföretag.¹⁷ Mycket kort sammanfattat: *"Städer är täthet och närhet"*¹⁸.

Nu räcker det inte med täthet och bra kollektivtrafik för att en stad skall fungera och vara rättvis. Det behövs ett offentligt rum som bidrar till rörelsefrihet och vistelsevärden. Otalet studier har visat betydelsen av kvalitativa gator¹⁹, torg och grönområden²⁰ för en stads attraktivitet och livskvalitet. Stadens gatunät är inte bara till för trafik, gående, cyklande, bussåkande, bilåkande, gods. Gatorna är offentliga rum som knyter samman stadsdelar och utgör en grundförutsättning för social integration och interaktion mellan stadsdelar och mellan människor.²¹ Det är gatunätet som kopplar ihop staden och det behövs strategi och vägledning för hur vi ska bygga framtidens gator och uppdatera de gaturum som sargats så av 1900-talets bilsamhälle. Många av stadens grönområden, parker och naturmarker, är också störda och förstörda av bilismen. Att bygga en stad som minskar bilismen kan utöka möjligheten att ta till vara grönområdenas ekosystemtjänster.

Finns det då någon motsättning mellan tät stad och grön stad? Förtätning kan ju leda till att gröna ytor byggs bort. Det stämmer. Dålig förtätning kan förstöra grönstrukturen. Analyser av Stockholm och forskning om täthet och gröntillgång visar att det finns stadsdelar som är både täta och gröna, där de som bor i dessa stadsdelar upplever en god tillgång på natur och parker.²² Frågan är alltså om det finns en motsättning mellan tätt och grönt utan hur tätt och grönt kan kombineras. Närheten och upplevelsen av tillgången till grönområdena är nämligen helt beroende av stadsbyggandet, det vill säga hur strukturen av gröna ytor integreras i bebyggelsen. Studier av Stockholm visar att det är fyra faktorer som avgör gröntillgången. 1) grönytors kvalitet, 2) grönytors storlek, 3) gångavstånd, 4) orienterbarhet. Det betyder att om en stadsdels grönområden är tillräckligt stora, har kvalitet och ligger nära och är lätta att hitta som kommer de upplevas väl tillgängliga. Vid förtätning är det ofta möjligt att utveckla flera av dessa faktorer så att resultat till och med kan bli bättre efter förtätning. Men det måste finnas yta. UN Habitat menar att en stadsdel bör ha minst 15% offentlig friyta (public open space) för att kunna skapa en god tillgång. Analyser visar att stora delar av innerstaden där gröntillgången upplevs god uppnår dessa rekommendationer. Ett annat nyckeltal som används av New York Citys parkkontor är minst 10 kvm friyta per boende. Detta mått kan vara användbart för att uppskatta besöksstrycket på friytorna i en stadsdel. Även med detta mått klarar stora delar av innerstaden kraven. Det är i synnerhet i utvecklingen av industrimark till stad, områden där det inte finns grönyta från början,

¹⁷ Spacescape & Evidens, 2014, Värdering av stadskvaliteter: Kontor, TMR/Regionplanekontoret (forthcoming)

¹⁸ Edward Glaeser på konferensen Urban Age i London 2014.

¹⁹ UN Habitat, Streets for prosperity

²⁰ Stähle, A., 2008, Compact Sprawl, doktorsavhandling KTH

²¹ Legeby, A., 2013, Patterns of co-presence, doktorsavhandling KTH

²² Stähle, A., 2008, Compact sprawl, doktorsavhandling KTH

som dessa riktlinjer är särskilt användbara. Men de kan också belysa situationer i stadsdelar som har en ovanligt stor gröntillgång, där en minskning av grönyta i goda kollektivtrafiklägen är högst rimlig och rättvis.

En stad som är tät, grön och sammankopplad är en stad som har ett högst ”spatialt kapital”, ett begrepp är introducerat av stadsbyggnadsprofessor Lars Marcus. När det är stor skillnad på det spatiala kapitalet i olika stadsdelar i en stad som skapar ojämlika livsvillkor som framförallt drabbar de i staden med lågt socialt och ekonomiskt kapital, fattiga och utsatta. Syftet med ett hållbar stadsbyggande är således att utveckla det spatiala kapitalet på ett rättvist sätt så att så många som möjligt får tillgång till staden – i synnerhet om man betraktar stadens spatiala kapital som en rättighet. Här är femton punkter som kommunen kan ta som utgångspunkt för att utveckla den rättvisa staden:

1. Omvandla stadsmotorvägar till stadsgator
2. Gör varannan stadsgata till gåfartsgata
3. Maximera trottoarerna
4. Bygg ett sammanhållet tryggt cykelnät
5. Sänk hastigheterna överallt
6. Inför bilfria helg- och sommargator
7. Välkomna popup-parker och foodtrucks
8. Ta bort parkering på gata och inför maxnorm
9. Bygg ut all sorts kollektivtrafik
10. Förbered er för självkörande bilar
11. Bygg ut trängselavgifter
12. Förtäta för ökat bostadsutbud och serviceutbud
13. Maximera lokaler i gatuplan
14. Säkerställ mängden friyta
15. Utveckla nya torg och parker

Stadsbyggnad handlar om att skapa framtidens stad. Staden bygger vi alltså för våra barn i dubbel bemärkelse. Vi måste bygga en stad som är bra för barn att leva i annars vill många av oss andra inte heller leva i den. Och vi måste bygga en stad som våra barn när de växt upp vill leva i. De platser där vi ser barn leka på gatorna och gamla ser dem växa upp, där vet vi att vi lyckats bygga en hållbar och rättvis stad. Det är inte den utglesade bilstaden.

Alexander Ståhle, tekn dr och stadsbyggnadsforskare på
Arkitekturskolan KTH

Stockholm 4 maj 2016

Kanariefåglar och elefanter

Kulturell infrastruktur:

Upplevelseindustrins ekonomiska och geografiska villkor

1) Kultur som infrastruktur - kulturverksamhetens externa lönsamhet.

Kulturproduktion ses ofta som en viktig faktor för städernas och regioners attraktivitet – även om det har visat sig svårt att exakt mäta och bevisa detta statistiskt. Kultur kan både generera intäkter, attrahera besökare och skapa en i allmänhet mer attraktiv och trevlig stadsmiljö. I flera fall går det att säga att kulturens lönsamhet är ”extern”. Med detta menar vi att intäkter från kultur i vissa fall tillfaller andra aktörer än de enskilda kulturaktiviteterna/kulturproducenterna. Några exempel:

- A) **Konstgallerier** kan gynna turism och besöksnäring, även om en mycket begränsad del av besökarnas utlägg verkligen går till konstköp. Besökare kanske uppsöker ett galleridistrikt för att därefter äta mat på en restaurang i området. Restaurangägaren skulle kanske ha färre matgäster om gallerierna inte fanns.
- B) **Små oberoende teatrar** är sällan ekonomiskt lönsamma. Men de fungerar som en form av infrastruktur för andra verksamheter. T ex som tränings/utbildningsinstitutioner för den mer ekonomiskt profitabla film/TV/reklamindustrin. De små teatrarna förser även media med ”råmaterial” (i industrin skulle vi tala om ”insatsvaror”) – i form av teateruppsättningar att recensera, skådespelare/regissörer att intervjua eller ”skvallra” om. Om dagens oberoende och företagsekonomiskt ”olönsamma” teatrar i t ex Stockholm lades ner, är det troligt att det skulle bli betydligt svårare att finna lämpliga intervjuoffer för TV-kanalernas ”soffprogram”.
- C) **Offentliga** museum och kyrkor fungerar också delvis som magneter i en stad – de attraherar en stor publik, från daghem och skolklasser till utländska turister, men har ofta ganska blygsamma intäkter från den egna biljettförsäljningen.

Exemplen belyser kortfattat kulturens funktion som infrastruktur. Några definitioner av infrastruktur är:

- 1) Något som är nödvändigt för att ett system ska fungera, men som inte har ett egenvärde (exvis en bro).
- 2) En kollektiv nytta som är öppen och tillgänglig för alla i ett samhälle - och därför kan eller bör finansieras kollektivt, t ex via skatter (exvis ett museum).
- 3) Något som är mer beständigt - i tid och rum – än de verksamheter som drar nytta av det (exvis avloppssystem).

Med teoretiska ansatser och exempel går det att belysa kulturens roll som infrastruktur, och ställa frågan om det krävs en starkare återkoppling, t ex vad gäller finansiering och regelverk, mellan kulturens låga interna lönsamhet och dess (i detta projekt antagna) höga externa lönsamhet. Hur kan dessa eventuella återkopplingar skapas - via direkt ekonomiskt stöd, stadsplaneregleringar, avdragsmöjligheter, avgifter etc?

2) ”Kanariefåglarnas död” – de lågavkastande verksamheternas utsatta situation.

Författaren och journalisten Joel Garreau har i sin bok ”Edge City, Life on the new frontier” (Anchor Books 1992) beskrivit de senaste tendenserna i amerikanskt stadsbyggande. Med en omfattande dokumentation beskrivs hur dagens nya stadsmiljöer växer fram i förorterna. Ett expanderande näringsliv bygger en ny typ av stad längs motorvägsnätet. Dessa ”utkantsstäder” består i princip av ansamlingar av kontor, hotell, köpcentrum och nöjesanläggningar, med obebyggd mark täckt av parkeringsplatser. Garreau är i grunden skeptisk till om detta stadsbyggande ger en värdig och levande miljö för mänsklig aktivitet.

Garreau lägger i sin bok fram idén om ”urban mine canaries” – en sorts stadsmiljöns kanariefåglar. Bakgrunden till resonemanget är 1800-talets gruvdrift, där små sångfåglar användes som en säkerhetsåtgärd för att varna för dålig luft, giftiga gaser etc. Om sångfågeln svimmade eller dog, var det ett tecken på att något var fel på ”atmosfären”. Garreau menar att även civilisationen – inte minst städerna – har denna typ av kanariefåglar, vilka indikerar stadsatmosfärens kvalitet, även om ”kanariefågelverksamheterna” kan vara olika för olika personer.

För hans egen del består kanariefågeln av exvis: antikvariat, hantverkare, små exotiska restauranger, enkla kaféer och restauranger, bistroer osv. ”Kanariefågelsamheterna” har två saker gemensamma – de gör stadsmiljön levande och attraktiv, samtidigt som de knappast i något fall är särskilt lönsamma.

Med utgångspunkt från denna ”bild”, stadens kanariefåglar, går det att föra ett resonemang om stadsutveckling och kostnader. Före rivningen av Klarakvarteren i Stockholm hade stadens hjärta en väl fingerande ”byggd infrastruktur” för kulturell produktion och konsumtion – på samma plats. Efter stadsförnyelsen utgör Sergelstorg-området i huvudsak en konsumtionsplats för kultur (främst Kulturhuset). Kulturhus och institutioner ges ofta offentligt stöd, samtidigt som det är svårare (och ibland inte lika intressant ur ett politiskt perspektiv) att skapa en stadsmiljö som ger plats för kulturproduktion.

Tillfälliga produktionsplatser för media, konst, teater, foto, startups och även service/reparation, uppstår ibland i stadsdelar med rester av gamla industrilokaler och lägre hyresnivåer. I regel tvingas dessa verksamheter ”flytta vidare” när stadsutvecklingen (delvis driven av dessa verksamheter) gör att fastighetspriser och hyror går upp. Det mest kända exemplet är kanske de konstnärer och småföretagare som flyttade in i gamla industrilokaler på nedre Manhattan/Greenwich Village – och därefter ersattes av mycket attraktiva och därmed dyra bostäder, gallerier, restauranger.

Ett aktuellt exempel i Stockholm är **Heliosgatan 13**, där ett antal konstnärliga företag utvecklats, men nu flyttar vidare pga att fastighetsägaren avser att riva/bygga om industribyggnaden till bostadsrätter. I ett längre stadsutvecklingsperspektiv kan det vara så, att omgivande nya bostadsrätter/hyresrätter liksom lokaler skulle bli mer attraktiva/få ett högre värde, om de kulturella företagen hade givits ekonomiska möjligheter att stanna kvar i stadsdelen. Hypotesen här är att den omgivande stadsdelen totalt sett skulle ge högre ”avkastning” vad gäller priser/hyror på ägda och hyrda lägenheter, om vissa lokaler med lägre kostnadsnivå hade kunnat säkras. Detta är dock en icke bevisad hypotes.

För ett ekonomiskt hållbart Stockholm, är frågan om de lågavkastande verksamheternas livsvillkor väsentlig att undersöka och utarbeta strategier för. Det kan vara så, att den spontana utvecklingen, med utträngning av stadslivs-genererande lågavkastande verksamheter är negativ för Stockholm som helhet. Samtidigt är det fullt naturligt att enskilda fastighetsägare planerar för maximal avkastning från sitt eget innehav. Problematiken har många likheter med det som i statsvetenskapen brukar kallas ”allmänningarnas tragedi”. En studie kring dessa frågor skulle jag gärna medverka till. Ett visst utvecklingsarbete kring dessa frågor gjordes under min tid på KTK.

Vänligen Jerker Söderlind, VD Stadsliv AB.
www.stadslivab.se



Samfundet S:t Erik
Stockholm

SKRIVELSE
2016-05-25

Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm
Stadsbyggnadskontoret, Enheten för strategi och utveckling
Stockholms stad
Box 8314, 104 20 Stockholm

asa.dahlin@stockholm.se

Till Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm

Samfundet S:t Erik tackar för förfrågan att bidra till diskussionen om en socialt hållbar stad. Samfundet S:t Erik stiftades 1901 med uppdraget att sprida kännedom om Stockholms historia; att väcka intresse för bevarande av stadens ur historisk, topografisk, konstnärlig och kulturell synpunkt värdefulla kultur- och naturminnesmärken samt; att verka för tillgodoseende av historiska och konstnärliga krav vid stadens omdaning och utveckling.

Kopplingen mellan en socialt hållbar stad och Samfundet S:t Eriks uppdrag utgörs av att bevaka att de kulturhistoriska, arkitektoniska och landskapliga värden som skapats, bevaras och utvecklas i hela staden. Detta är i grunden en mycket viktig demokratifråga som berör de offentliga rummens (torg, gator, parker och friytor) utformning och funktion.

Stockholm undergår för närvarande en stor förändring. Den stora inflyttningen med åtföljande bostadsbehov utgör i många fall ett hot mot befintliga stadsbyggnadsvärden, men skapar även möjligheter till en bred stadsutveckling där landskaps- och kulturmiljövärden kan tas tillvara och utvecklas. Samfundet S:t Erik oroas av en tendens till förenkling av avvägningar mellan intressen i planprocessen, där trycket på snabb bostadsproduktion prioriteras, framför en väl avvägd stadsutveckling där befintliga landskaps- och kulturmiljövärden tas tillvara och utvecklas.

De värdetäta och gentrifierade områden av staden som utgörs av innerstaden och den äldre ytterstaden bevakas av lokala opinioner och intresseföreningar, medan ytterstaden inte bevakas med samma engagemang och omsorg. Ytterstadens värden är strukturellt präglad av *1952 års Generalplan*, med sitt nät av natur- och grönområden, vilket sammanfogar de enskilda stadsdelarna.

Vad gäller dessa stadsdelars offentliga rum präglas dessa av grannskapsplaneringen och det schema som introduceras i skriften *"Det framtida Stockholm – riktlinjer för Stockholms generalplan"* från 1946. Det offentliga rummet ges i skriften en framträdande roll i stadsplaneringen. Stadsdelarna är utformade med målet att "innevånarnas skilda kulturella behov tillgodoses och deras känsla av samhörighet och delaktighet i samhället vidgas". En viktig del i skapande av denna samhörighetskänsla var att stadsdelarna skulle vara väl

Post- och besöksadress	Telefon	E-kontakt	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	kansli@samfundetsterik.se www.samfundetsterik.se	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950

definierade av det storskaliga Stockholmslandskapet. ”*Det framtida Stockholm – riktlinjer för Stockholms generalplan*” beskriver även det generella förhållningssättet mellan arkitektur och landskap. Bostadsområdena skulle utformas så att de med sin ”skala och genom husens gruppering och samspel med vegetation och landskap verka tilltalande för människor”. Ytterstadens stadsdelar är i mångt och mycket planerade med lika mycket hänsyn tagen till de estetiska värden (landskapsgestaltning och arkitektur) som till de praktiska funktionerna (skola, samlingslokaler, bibliotek och dagligvaruhandel).

Samfundet S:t Erik vill aktualisera både det förhållningsätt som präglar ytterstadens planering och resultatet av denna planering i form av värdefulla och socialt fungerande offentliga strukturer i ytterstaden. Värden som Stockholms Byggnadsordning lyfte fram. Vi vill framhålla vikten av att Byggnadsordningen uppdateras och inordnas i översiktsplanarbetet. Samfundet S:t Erik noterar att den pågående stadsutvecklingen innebär stora skillnader i hur de offentliga rummen, parker och friytor utvecklas. Skillnaderna kan läsas som uttryck för att Staden gör skillnad mellan stadsdelar med olika socioekonomiska förhållanden. Kvalitet i planering och byggande måste vara en ledstjärna i all stadsutveckling och i synnerhet i områden som är socialt eftersatta. Här har staden mycket att lära av tidigare epoker i en betydligt fattigare stad och hur de lyckades med detta, inte minst trädgårdsstadsepoken och grannskapsplaneringen.

Farsta

Samfundet S:t Erik vill i detta sammanhang återigen peka på de brister som programmet för tyngdpunkt Farsta har. Bristen på konkreta och strukturella planeringsunderlag för park och naturmiljö som kan ta tillvara lokala platsspecifika landskapsvärden och motverka en fragmenterad och splittrad helhet. Bristen på utveckling av nya offentliga parker och platser samt att tillgodose viktiga samhällsfunktioner som gymnasieskola och kulturella institutioner. I en jämförelse med den omsorg och de stora resurser som satsas på det offentliga rummet i exempelvis Norra Djurgårdstaden framstår programmet för tyngdpunkt Farsta som djupt odemokratiskt.

Samfundet vill i detta sammanhang även nämna stadsdelarna Östberga, Västberga/Solberga Hässelby gård/Hässelby villastad/Hässelby strand, Rågsved/Hagsätra samt Vårberg/Skärholmen/Sätra/Bredäng vilkas gemensamma nämnare är att de både kräver en konkret och aktiv planering för att identifiera och ta till vara befintliga landskapsvärden i form av park och naturområden. Samt därutöver utveckling av befintliga, och planering av nya, offentliga rum.

Samfundet S:t Erik

Monica Andersson
Ordförande

Jonas Berglund
Styrelseledamot

Post- och besöksadress	Telefon	E-kontakt	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	kansli@samfundetsterik.se www.samfundetsterik.se	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950

STADSUTVECKLINGENS SPELRUM – plats för glapp, tolerans och handlingsfrihet

Björn Hellström

I Boverkets och Tillväxtverkets antologi *Tillväxt kräver planering* konstateras att "Det är uppenbart att gemensamt utformade och standardiserade metoder, planer och processer för att styra olika skeden av en planprocess ter sig allt mer orealistiskt".¹ Myndigheternas distinkta statement tar sikte på att stadsutvecklingens olika dimensioner inte är generella, utan att de måste hanteras med utgångspunkt från specifika förutsättningar; givet oräkneliga orsakssamband, skilda åsikter, värderingar och sätt att förstå problemkomplexen. Utmaningen blir än mer komplex genom stadsutvecklingens (befogade) krav om hållbar utveckling med hänsyn till sociala, ekonomiska, miljömässiga och kulturella mål.

Helt klart är att många av stadsutvecklingens utmaningar inte kan lösas genom traditionella insatser, utan fordrar nytänkande med hänsyn till lokala utgångspunkter. Ett grundläggande villkor är att många olika aktörer medges att medverka, och att det finns en kultur att möta behoven av förändring och omställning. Denna princip stärker tesen om att problemen inte kan hanteras med stöd av manualer, i form av standardiserade metoder, utan måste hanteras kvalitativt, exempelvis med stöd av sociala planeringsprocesser.

Huvudbetydelsen för begreppet *manual* är numera "handbok eller bruksanvisning, som medföljer en utrustning, programvara, system eller metod". Faktum är att betydelsen vunnit företräde på bekostnad av begreppets tidigare centrala innebörd: "klaviatur på tangentinstrument, t.ex. orgel och cembalo, som spelas med händerna".² Man kan därför leka med tanken om att återerövra begreppets tidigare betydelse: där manualen snarare avser ett spelrum, som i överförd betydelse avser >>handlingsfrihet<<. Synonyma begrepp är glapp, tolerans och svängrum.

Stadsutvecklingens processtyrning, med dess oräkneliga dimensioner enligt spelrummets logik, måste hanteras dynamiskt–öppet, grundat i ett system som inrymmer en handlingsfrihet. Spelrummet handlar om tolerans för å ena sidan en distinkt projektplanering och å andra sidan en inbyggd beredskap för att hantera oförutsägbara skeenden – en öppenhet för omtag och förhandlingar som möjliggörs genom utrymme för instabilitet. Man måste vara förtrogen det system som man verkar inom, samtidigt som systemet ger utrymme för glapp, vilka kan representeras i form av lokala plats specifika individualiteter och kvaliteter, som uttryck för autenticitet. Spelrummet hänsyftar således till två sidor, vilka hanteras parallellt: om kontroll och handlingsfrihet; om det planlagda och det oförutsedda – helt enkelt ett robust system som kan hantera något oväntat! Problemställningen blev påtaglig i samband med den stora flyktingtillströmningen under 2015. Det gäller i synnerhet det stora antalet ensamkommande barn som sökte asyl i Sverige, där hanteringen av just de "mjuka frågorna" blev en akut fråga. Även om kommunerna inte kan förutse tillströmningen av den stora mängden ensamkommande barn, så fordrar problemhanteringen ett robust organisatoriskt system, som kan handha denna typ av krishantering. Ett "robust system" avser >>förmågan att dynamiskt anpassa sig till nya villkor och förändringar<<. Detta saknar väldigt många kommuner idag.

Frågan gäller således hur man kan etablera en stadsutvecklingsprocess som inkluderar ett system med en kultur, redo för att hantera nya krav och behov. Det finns idag, helt klart, ett glapp i planprocessen som innebär att s.k. mjuka frågor – som vård och omsorg, social service, utbildning

¹ Boverket och Tillväxtverket (2015), *Tillväxt kräver planering*, s. 6

² Nationalencyklopedin, *manual*. [http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/manual-\(klaviatur\)](http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/manual-(klaviatur)) (hämtad 2016-05-11)

och kultur – inte är engagerade i önskvärd utsträckning. Här skulle i synnerhet kulturen kunna bidra i stadsplaneringen. Det handlar inte i första hand om att skapa förutsättningar för ett framtida aktivt offentligt kulturliv eller kulturen genom olika former av entreprenörroller, utan det handlar om hur man kan integrera konstnärliga praktiker, kompetenser och begrepp i samhällsprocessen – med andra ord en *kunskapskultur*, eller kulturen som ”demokratisk teknologi”.³

Stadsutvecklingen behöver spelrum i form av inslag av instabila system, som en medvetet artikulerad del av processtyrningen. Det gäller manualer, men som bottenar i instrumentens–klaviaturernas–stämmornas ursprungliga betydelsegrund, vilka bringas i rörelse genom att skapa svängrum för handlingsfrihet, utrymmen för disharmonier – helt enkelt spelrum för omätbara kvaliteter – i sociala och rumsliga sammanhang. Så skulle Boverket och Tillväxtverket kunna tänka.

Björn Hellström

[Texten är en del av en större forskningsartikel, *Stadsutvecklingens Innovationer – Spelrum för Performativ Processtyrning*, som beräknas publiceras nov 2016, inom ramen forskningsprojektet Decode, finansierat av Vinnova – Utmaningsdriven innovation – hållbar stadsutveckling]

Björn Hellström: Adj. professor och docent i ämnet arkitektur med inriktning hållbar stadsutveckling, KTH Arkitekturskolan. Björn är även seniorkonsult vid Tyréns AB.

Björn är forskningsledare för projektet Decode, finansierat av Vinnovas program Utmaningsdriven innovation – Hållbara städer. Decode vision är följande:

Sverige står inför stora utmaningar som gäller den tilltagande inflyttningen till städerna, vilket medför att citykärnorna måste förtätas, på samma gång har människors engagemang ökat vilket skapar förväntan på delaktighet. Det här får avgörande konsekvenser för samhällsutvecklingen, samtidigt som denna satsning bär på oanade möjligheter att skapa kvalitativa livsmiljöer. Decode består av en omsorgsfullt utvald konstellation av forskare och specialister som möter utmaningen genom att utveckla tjänster som hanterar motstridiga krav mellan olika aktörer i samhällsplaneringen. Tjänsterna är demokratiska, värdeskapande, snabba samt socialt inkluderande.

Läs mer om Decode: <http://app.konstfack.se/decode/>

³ Metzger, J. (2011) Konsten som demokratiserande teknologi: möjligheter och utmaningar med konst-iga rum, publ. i *Skiss : konst, arbetsliv, forskning : nio rapporter*, red. A Widoff, Konstfrämjandet, Stockholm

Handläggare
Henrik Nerlund
Telefon: 08-508 29 767

Till
Kommissionen för social
hållbarhet
Åsa Dahlin

Inspel om utveckling av den offentliga miljön för ökad sammanhållning i Stockholm

Städer är fantastiska, komplicerade organismer som till sin natur skapar förutsättningar för olika människor att mötas. Närheten är det som driver stadslivet: idéerna som bryts mot varandra, kärleken som uppstår människor emellan och den sammanlagda erfarenheten som gör hela staden rikare. Det är i stadens offentliga rum som människor möts, ser varandra och lever sida vid sida. Goda gemensamma ytor som kopplar ihop staden är därför nödvändigt för ett Stockholm som håller samman.

Stockholm står idag mitt i ett av stadens mest intensiva stadsbyggnadsskeden, fullt jämförbart med sekelskiftet 1900 eller 1950- och 1960-talens stora stadsomvandlingar. Den viktiga skillnaden mot tidigare stadsutvecklingssprång är att vi nu bygger en ny stad i en redan befintlig. Förr spreds staden ut, längre och längre bort. Nu ser vi ett förtätat Stockholm där fler kommer att bo på en mer begränsad yta.

Under efterkrigstiden var visionen att bygga den rymliga staden. På samma sätt som den dåvarande användningen motsatsparen rymlig och trång, är dagens stadsbyggnadsbegrepp tät och gles retoriska. Den stora utmaningen är att skapa en stad som underlättar närhet och det är de offentliga rummen som kommer att vara avgörande för att stadsbyggandet ska lyckas. När den rymliga staden blir tätare är det planeringen av, och omsorgen om, den platsen mellan husen som kommer att utgöra kvitto på om staden blir närmare eller bara trängre.

I klarspråk innebär detta att staden måste rikta investeringar i stadsmiljön av samma typ som i t.ex. Norra Djurgårdsstaden och Hammarby Sjöstad till de ytterstadsstadsdelar som genomgår en nödvändig förtätning. Den befintliga utemiljön i ytterstaden består ofta av ett centralt torg, naturmark och stor plats för trafikanläggningar. Med fler invånare krävs fler kvalitativa rum: befintliga parkstråk behöver rustas och matarleder omvandlas till sammankopplande stadsmiljöer. Rätt hanterat kan detta ge både fler bostäder och bättre parker och offentliga rum.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Hantverkargatan 3 L
105 35 Stockholm
Telefon 08-508 29 767
Växel 08-508 29 000
Fax 08-508 29 769
henrik.nerlund@stockholm.se
stockholm.se/skonhetsradet

De stadsdelar som ligger åtskiljda från varandra behöver en stadsumsanalys som utgår från de olika nivåer som platsen befinner sig i: grannskapet, stadsdelen, stadsdelsgruppen, hela staden. Utifrån en sådan analys kan sedan förslag tas fram för hur platsen kan locka människor från stadens olika nivåer. Exempel på åtgärder är följande:

Grannskap: Lekplats, träningsredskap, fickpark, konstverk

Stadsdel: Torg, stadsgata, planterad finpark

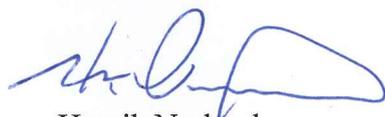
Stadsdelsgrupp: Skola, bibliotek, idrottsanläggning, parkstråk

Hela staden: Museum, teater, saluhall, urbant stråk, friluftsområde

Varje stadsbyggnadsprojekt, stort som litet, bör kunna motiveras utifrån sin betydelse för stadsmiljön. Frågan om hur byggnaden understödjer en närmare stad med goda offentliga rum bör därför alltid kunna besvaras tidigt i ett projekt. Stadens schematiska uppräknings av hur många verksamheter som 140 000 nya bostäder kräver bör kvantifieras lokalt och plats för nya skolor och andra allmännyttiga institutioner bör vikas tidigt i stadsdelscentrala lägen.

Det nya Stockholm har goda förutsättningar att bli en mer sammanhållen stad än dagens, men det kräver mod och ett kvalificerad arkitekt- och planeringsarbete. Om den offentliga miljön i hela staden också används av alla stockholmare kommer staden att vara en god bit på vägen mot bättre sammanhållning.

Stockholm som ovan
RÅDET TILL SKYDD FÖR STOCKHOLMS SKÖNHET



Henrik Nerlund

Sekreterare