

**SJÄLVSTÄNDIGT ARBETE VID LTJ-FAKULTETEN**



**MÄNNISKOVÄNLIGA STADSRUM  
ENLIGT JAN GEHL**

Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap

Författare: Elina Gustafsson

2009

Författare: Elina Gustafsson

Titel: Människovänliga stadsrum enligt Jan Gehl

English title: Peoplefriendly public spaces according to Jan Gehl

Program/Utbildning: Landskapsarkitekturprogrammet

Huvudämne: Landskapsplanering

Nyckelord (6-10 st): Jan Gehl, stadsplanering, social hållbarhet, människovänliga stadsrum, fysisk planering, stadsliv, Köpenhamn, fotgängare, gågator, uteaktiviteter

Handledare: Eva Kristensson

Examinator: Tim Delshammar

Kurskod: EX0378

Kurstitel: Skriva om landskap

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: Grund C

Utgivningsort: Alnarp

Månad, År: Juni 2009

Serie: Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten

## ABSTRACT

How do you build cities that are exciting and nice to live in? What factors in the physical environment is it that make you feel comfortable in some of the places in the city, but in other places not comfortable at all? Why do some cities have a rich public life in their public realm, while the public realm in other cities is abandoned and empty? How do you plan environments that support people's physical and mental health? These are questions that I put to myself, and that people who are interested in or working with physical planning should ask themselves. That is why I have been studying an authority on the subject, the Danish Professor Jan Gehl, who has been researching and working with peoplefriendly public realms for 50 years. He is best known for his book *Life between buildings* that has been a text-book in the education of architects for more than 30 years, and to have initiated Copenhagen's most famous pedestrian street, Strøget, to show his theory of how people will use the public realm, if it's only got the right qualities. The project showed positive results, and was expanded to include other streets in the citycentre of Copenhagen. Today he is the owner of, together with Helle Søholt, the architect's office 'Gehl Architects – Urban Quality Consultants'. Together with their 41 employees they broadcast their knowledge in building socially sustainable cities. The forms for their work is speaking at big scale conferences as well as smaller gatherings for people who are involved with creating better cities for people. They arrange workshops and masterclasses, they sell books and continue research in city life and public spaces. They also work as consultants in different projects all over the world. In this work I will present the most important theses in Jan Gehl's theory.

## SAMMANDRAG

Hur gör man städer som är spännande och trevliga att vara i? Vad är det som gör att man trivs på vissa platser i staden, men inte på andra? Hur kan vissa städer ha ett aktivt folkliv på gator och torg, medan andra ligger öde och folktomma? Hur bygger man stadsdelar och bostadsområden där människor trivs och mår bra? Hur bygger man miljöer som främjar människors fysiska och psykiska hälsa? Detta är frågor som jag ställer mig, och som alla som är intresserade av eller jobbar med stadsplanering borde ställa sig. Därför har jag studerat en gigant inom området, professor Jan Gehl, som under 50 år har forskat i och arbetat med människovänliga miljöer. Han är mest känd för sin bok *Livet mellem husene* som har varit kurslitteratur på arkitekturutbildningar i över 30 år, och för att ha initierat Köpenhamns stora gågata Strøget där han kunde visa sina teorier om hur människor tar det offentliga rummet i besittning om det har rätt egenskaper. Försöket utföll bra, och man fortsatte att förbättra andra stadsrum i det centrala Köpenhamn. Idag driver han tillsammans med Helle Søholt arkitektfirman Gehl Architects – Urban Quality Consultants. Med 41 medarbetare sprider de kunskap om hur man gör städerna socialt hållbara. Formerna för deras arbete är att tala vid konferenser och i mindre församlingar av olika yrkesverksamma som jobbar med stadsplanering. De håller workshops och masterclasses, säljer böcker och bedriver fortsatt forskning. Dessutom fungerar de som konsulter i olika stadsbyggnadsprojekt över hela världen. I det här arbetet presenterar jag Jan Gehls grundläggande idéer.

# FÖRORD

Jag vill rikta ett stort tack till min handledare Eva Kristensson vid SLU i Alnarp.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sida
1. INLEDNING	6
1.1. INTRODUKTION	6
1.2. SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR	7
1.3. AVGRÄNSNING	7
1.4. METOD	7
2. MÄNNISKOVÄNLIGA STADSRUM ENLIGT JAN GEHL	8
2.1. LIVET MELLEML HUSENE	8
2.1.1. Vad de offentliga stadsrummen kan ge oss	8
2.1.2. Planeringsförutsättningar	10
2.1.3. Planeringsprinciper	15
2.1.4. Att planera i detalj så att stadsrummen fungerar	19
2.2. BYENS RUM– BYENS LIV	27
2.2.1. Inventering av Köpenhamn	27
2.2.2. Stadsliv i Köpenhamn	30
2.2.3. Kultur i Köpenhamn	34
2.2.4. Förbättringar av Köpenhamns stadsrum i framtiden	37
3. AVSLUTNING	39
3.1 SLUTSATS	39
3.1.1. Faktorer som skapar gott offentligt stadsrum enligt Jan Gehl, ett stadsrum som är anpassat för mänsklig, social samvaro	39

3.1.2. Så har Jan Gehls idéer tillämpats i Köpenhamn	42
3.2. REFLEKTION	45
3.3. REFERENSER	46

# 1. INLEDNING

## 1.1. INTRODUKTION

Ända sedan vi på Landskapsarkitektprogrammet första år läste *Livet mellem husene* av Jan Gehl har jag tyckt att de idéer Jan Gehl framförde i boken är oerhört angelägna. *Livet mellem husene* kom ut första gången 1971 som ett resultat av forskningsverksamhet vid den danska *Kunstakademiets Arkitektskole*. Den är en reaktion på funktionalismens stadsplanering som genomsyrat mycket av byggandet i de nordiska länderna under det senaste seklet.

Funktionalismen på sin tid stod för ljus och luft åt de många människorna som bodde trångt och ohälsosamt i det tidiga 1900-talets städer. Man ville städa upp och rensa upp i de gamla kvarteren. Man byggde en funktionsuppdelad stad, som var möjlig tack vare det nya välståndet och att gemene man fick tillgång till bil.

Dock hade de nya städerna andra problem. All luft och rymlighet som fanns mellan de nya husen gav långa sträckor att ta sig om man gick till fots. Vinden fick fart ordentligt mellan husen och gjorde utemiljön kall och ogästvänlig. Det var längre mellan människorna och svårare att ta en promenad för att titta på folk eller att hitta någon att leka med. Bilanvändningen i den nya staden gav utsläpp, buller och fara att släppa ut sina barn att leka på gatorna. Funktionalismen gjorde människorna i staden allt mer isolerade från varandra. Gatorna blev mindre upplevelserika att uppehålla sig på.

Detta gäller fortfarande, då vi fortsätter att bygga enligt funktionalismens principer.

Min upplevelse av utemiljöer med brist på upplevelsevärden i våra städer gör att jag vill skriva om Jan Gehls idéer för en stad som passar mänskliga mått och mänsklig samvaro bättre.

Mitt intryck är att våra städer skulle behöva förbättras mycket för att erbjuda invånarna större välbefinnande och psykisk och social hälsa. De behöver göras vackrare och mer stödjande i socialt hänseende.

Detta vill jag skriva om!

## 1.2. SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR

### **Syftet är att;**

för min utbildnings skull lära mig mer om vilka faktorer som formar offentliga stadsrum på ett sätt som passar människan.

Dessutom kan uppsatsen passa att läsas av studenter som vill ha en sammanfattning av Jan Gehls idéer utan att läsa böckerna.

### **Frågeställningarna är:**

- Vad är goda offentliga stadsrum enligt Jan Gehl? Och vilka faktorer gör det offentliga stadsrummet anpassat för mänsklig, social samvaro?
- På vilket sätt har dessa idéer tillämpats i Köpenhamn?

## 1.3. AVGRÄNSNING

Jag hade velat läsa och behandla massor av litteratur inom ämnet 'människovänliga stadsrum', och har gjort det också till att börja med! Men för att arbetet ska hinnas med inom tidsramen väljer jag att koncentrera mig på böcker av Jan Gehl, som jag tycker är den författare som har mest intressant att förmedla.

## 1.4. METOD

Min arbetsmetod är en litteraturstudie. Jag kommer att läsa några av de böcker som Jan Gehl har skrivit och sammanfatta hans idéer. Jag har sökt efter hans böcker på olika bibliotek, på hans arkitektkontors hemsida och på Internet. Av de böcker jag läser väljer jag att fokusera på *Livet mellem husene*, som innehåller Jan Gehls grundteser, och *Byens rum – Byens liv* där han, tillsammans med Lars Gemzøe, skriver om utvecklingen av det offentliga rummet i Köpenhamn under de senaste 50 åren.

De andra böckerna, Jan Gehls fru Ingrid Gehls *Bo-miljø*, innehåller samma grundsyn som Jan Gehls verk, men ur psykologens perspektiv, och är inte så relevant för min frågeställning.

Boken *Bedre byrum* som kom ut 1991 och är skriven av Jan Gehl tillsammans med flera medförfattare. Den innehåller bilder och exempel på god och dålig stadsrumspolitik, enligt författarna, från olika städer i Danmark. Den utgår från grundteserna i *Livet mellem husene* och tillför inte så mycket ytterligare för mina frågeställningar, så därför kommer jag inte att behandla den särskilt.

*New City Spaces* tar upp nio städer i världen som har olika strategier för att återta det offentliga rummet för människorna. Dessutom finns 39 torg och platser runt om i världen med god design behandlade. Det är en fin bok med fina bilder, men den säger inget om varken Jan Gehls grundteser eller hur hans idéer har tillämpats, så jag kommer inte heller att fokusera på den här boken i min text.

## 2. MÄNNISKOVÄNLIGA STADSRUM ENLIGT JAN GEHL

### 2.1. LIVET MELLEML HUSENE

*Faktan är hämtad från Jan Gehls klassiker 'Livet mellem husene', utgiven i Köpenhamn 1996 av Arkitektens Forlag. Boken kom till efter 5 års stadslivsstudier i Gehls hemstad Köpenhamn. Jag har översatt texten fritt från danska till svenska. Det är hans första bok, och här finns alla hans grundteser samlade. Den handlar om sambandet mellan den fysiska miljön och uteaktiviteterna. Jag kommer att göra ett referat av boken här i textdelen, och jag delar in texten i fyra delar för att göra den mer överskådlig. Sedan kommer jag att försöka svara på den första frågeställningen:*

*- Vad är goda offentliga stadsrum enligt Jan Gehl? Och vilka faktorer gör det offentliga stadsrummet anpassat för mänsklig, social samvaro?*

*Mitt svar kommer att ligga i den avslutande delen, under rubriken 'Slutsats'.*

#### **2.1.1. VAD DE OFFENTLIGA STADSRUMMEN KAN GE OSS**

##### TRE SLAGS UTEAKTIVITETER

Jan Gehl menar att uteaktiviteterna i offentliga rum kan delas upp i tre kategorier, som var och en ställer mycket olika krav på utemiljön. Det är *nödvändiga aktiviteter, valfria aktiviteter och sociala aktiviteter.*

*Nödvändiga aktiviteter* är alla de aktiviteter som de allra flesta är mer eller mindre tvungna att utföra, t.ex. vänta på bussen, gå till skolan, cykla till jobbet, göra matinköp, gå ärenden mm. Det är framför allt vardagsaktiviteterna som hör till den här gruppen, t.ex. den största delen av gångtrafiken uppstår när man gör de nödvändiga aktiviteterna. Eftersom den här gruppen av aktiviteter är just nödvändig, påverkas den mycket lite av utemiljöns utformning. De här aktiviteterna förekommer under hela året, oavsett väder och vind, eftersom det inte finns något val, skriver Jan Gehl (s. 7).

*Valfria aktiviteter* är aktiviteter som man gör om man har lust med det, och om vädret och platsen inbjuder till det. Det kan t ex vara att gå en sväng för att se vad som händer ute, eller sitta vid en varm vägg och sola.

Den här gruppen av aktiviteter är helt beroende av utemiljöns utformning. Dessa aktiviteter gör man bara när de yttre omständigheterna är extra bra. Den största delen av alla rekreativa aktiviteter som man gör utomhus ingår i den här gruppen (s. 9).

*Sociala aktiviteter* är oftast följdaktiviteter som uppstår spontant då man är ute och gör någon av de andra aktiviteterna. Det innebär att de sociala aktiviteterna stöttas då man stöttar de andra aktivitetstyperna. De sociala aktiviteterna har som förutsättning att människor befinner



sig på samma ställe. Exempel på sociala aktiviteter kan vara barns lek med varandra, hälsningar och samtal, olika gruppaktiviteter, samt den vanligaste sociala aktiviteten – att se och höra andra människor. De sociala aktiviteterna kan ha olika karaktär, beroende på i vilket sammanhang som de förekommer, skriver Jan Gehl. På bostadsgården, vid skolan, utanför arbetsplatsen, där det bara färdas ett begränsat antal människor, kan de sociala aktiviteterna vara ganska allsidiga, t.ex. hälsningar, samtal och lek som kommer av gemensamma intressen och att man känner varandra, om så bara för att man har sett varandra ofta (s. 10). På stadsgatorna och i stadscentrumen är de sociala aktiviteterna mer enahanda, det som sker är tillfälliga kontakter samt passiva kontakter – att se och höra många obekanta människor. Men också det har ett värde, menar Gehl.

Brett tolkat är det en social aktivitet som försiggår varje gång två människor befinner sig på samma ställe. Att se och höra varandra, att mötas, är i sig själv en social aktivitet. Detta sammanhang är betydelsefullt för den fysiska planeringen. Det går inte att med fysisk planering bestämma de sociala aktiviteternas kvalitet, innehåll eller intensitet, men man kan planera mötesmöjligheterna och möjligheterna till passiva kontakter.

En annan anledning, skriver Jan Gehl, till varför de sociala aktiviteterna i stadsrummen är så viktiga, är att närvaron av andra människor, aktiviteter, begivenheter, inspiration och stimulans utgör en av de väsentligaste kvaliteterna för stadsrummen över huvud taget (s. 11).

#### DE OFFENTLIGA RUMMEN OCH VÅRT KONTAKTBEHOV

Det är svårt att säga precis hur mycket livet på gator och torg betyder för vårt *kontaktbehov*, menar Jan Gehl. Om det finns mötesmöjligheter, liv och aktivitet i stadens offentliga rum, så finns det också möjligheter att se och höra andra människor, färdas bland dem, och se människor fungera i olika situationer.

Kontakt mellan människor täcker en lång rad samvaroformer, från enkla och kravlösa till komplexa och känslomässigt starkt engagerande. Gehl skriver att graden av intensitet sträcker sig från låg – som se- och hörakontakter, passiva kontakter, tillfälliga kontakter, till hög – att umgås med bekanta, vänner och nära vänner. I detta sammanhang representerar livet på gator och torg de minst intensiva kontaktformerna, men även dessa har ett värde, både i sig själva och som förutsättning för intensivare kontaktformer. De ger också möjlighet att underhålla redan etablerade kontakter. De är en källa till information om den sociala omvärlden och en stimulerande upplevelsemöjlighet (s. 13).

Om livet i de offentliga stadsrummen är borta, så har också de lågintensiva kontaktformerna fallit bort. De nyanserade övergångsformerna mellan att vara ensam och att vara tillsammans är borta. Antingen är man ensam, eller så är man tillsammans med andra på ett relativt krävande sätt. Livet i de offentliga stadsrummen är ett erbjudande, en möjlighet att vara tillsammans med andra på ett relativt kravlöst sätt, menar Jan Gehl. Kanske går man då och då ned på gatan och ser på folk, kanske tar man huvudgatan på väg hem från jobbet, kanske sätter man sig på en bänk vid ingången för att vara lite mellan människor, kanske tittar man bara ut genom fönstret emellanåt, om man har sådan tur att det finns någonting att se på. Eller som pensionärer i Köpenhamn gör, åker en lång tur med bussen varje dag, eller går och handlar alla dagar i veckan, även om det hade varit enklare att veckohandla. I vilket fall som helst kan detta att vara bland folk, att se och höra dem, vara ett alternativ till att vara ensam. Man är inte tillsammans med någon speciell, men likväl tillsammans med människor (s. 15).

Möjligheten att möta grannar och arbetskamrater på väg till och från jobbet, innebär en värdefull möjlighet att etablera och upprätthålla kontakter på ett avslappnat och kravlöst sätt. Samvaro får möjlighet att arrangeras spontant, skriver Jan Gehl. Det är lätt att ”titta förbi” eller ”komma inom” om man ofta passerar varandras dörr eller ofta möts i samband med dagliga aktiviteter vid bostaden. Under dessa omständigheter är det lättare och smidigare att underhålla vänskaper och bekantskaper, än om kontakten ska underhållas via telefon och inbjudningar. I det sistnämnda fallet blir det lite besvärligare att hålla kontakten, det kräver mer av parterna om mötena ska avtalas i förväg. Det är anledning till att man upprätthåller kontakten mer med de vänner och bekanta som bor närmast – det är enklast (s. 17).

## MÄNNISKANS INTRESSE FÖR ANDRA MÄNNISKOR OCH BEHOVET AV UPPLEVELSER

Något annat som livet i de offentliga stadsrummen kan göra är att tillfredsställa vårt *behov av upplevelser*. Industrialisering, funktionsuppdelning och motorisering har gett oss tråkigare och mer enformiga städer, resonerar Gehl (s. 19).

Ett rikt liv i de offentliga stadsrummen kan ge oss möjlighet till upplevelser av andra människor, vilket är det mest intressanta som finns för oss. Det kan också ge information om den sociala omvärlden och inspiration till att göra något som man sett någon annan göra (s. 20). Genom att främja folklivet i de offentliga stadsrummen kan man spara in på kostbara arkitektoniska försök att göra en plats mer intressant. Livet på gator och torg är en självförstärkande process. Människor drar till sig människor, människor placerar sig nära med andra människor, färdas ihop med andra människor, och nya aktiviteter uppstår bredvid aktiviteter som redan är igång (s. 21).

Det är många människor som inte har estetiska synpunkter på de offentliga stadsrummen. På en fråga som ”Varför är stadsdelen ful/vacker?” svarar många något som har med folklivet att göra, t.ex. ”Den är barnvänlig” eller ”Här fattas en biograf”... (s. 23).

Människor vill se andra människor, menar Jan Gehl. Sittplatser på gator och torg ska orienteras mot det mest aktiva området i närheten. (s. 25) När människor går på gatan stannar de ofta framför butiker som har med människor och den sociala omvärlden att göra, t ex löpsedelskiosker, fotoutställningar, modebutiker och leksaksaffärer. Ännu större intresse har man för mänskliga aktiviteter som försiggår på gatan, t ex gatumusikanter, byggarbetsplatser, barn som leker, människor som går... (s. 26).

Om man sammanfattar iakttagelser och undersökningar, är det ett genomgående drag att människor och mänskliga aktiviteter är i fokus för större uppmärksamhet och intresse än något annat ämne. Till och med en så passiv kontaktform som att se eller att vara i närheten av andra människor, är mer givande och efterfrågad än flertalet av de övriga erbjudanden som finns i de offentliga stadsrummen. Livet i husen och mellan husen verkar nästan alltid vara högre värderat än husen och de offentliga stadsrummen i sig själva (s. 27).

## **2.1.2. PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR**

DEN FYSISKA MILJÖN GER FÖRUTSÄTTNINGEN FÖR UTEAKTIVITETERNA  
Uteaktiviteternas omfång och karaktär hänger till mycket stor del samman med den fysiska miljöns utformning. Det är möjligt att med den fysiska planläggningen ge uteaktiviteterna bättre eller sämre villkor, att skapa levande eller livlösa städer.

Spektrumet av möjligheter kan beskrivas med hjälp av två ytterligheter.

En ytterlighet är staden med höghus, underjordiska parkeringar, mycket biltrafik och stora avstånd mellan byggnader och funktioner. Så ser det ut i många amerikanska städer och ”moderniserade” europeiska städer. Här ser man byggnader och bilar, men få människor eftersom att gångtrafiken är omöjliggjord, och vistelse på gemensamma uteplatser har fått så dåliga villkor att den nästan inte förekommer. Uterummen är stora, opersonliga och blåsig. De få aktiviteter som förekommer är spridda i tid och rum. Det finns inte mycket att se och uppleva. Under dessa förhållanden håller sig de flesta boende inomhus eller på sina balkonger.

Den andra ytterligheten är staden med tät och låg bebyggelse, med en del av trafiksystemet försiggående till fots, med goda uppehållsplatser längs gatorna och vid bostäderna, arbetsplatserna och institutionerna. Här ser man både hus och människor, som är på väg till och från eller uppehåller sig framför husen, därför att det finns bra ställen att uppehålla sig på, som är inbjudande och lätta att använda. En levande stad där rummen i husen kompletteras med dem utanför, där de gemensamma utrymmena fungerar, resonerar Jan Gehl (s. 29).

Vad en kvalitetsförbättring av gatorna betyder för stadslivet och de sociala aktiviteterna har iakttagits många gånger när man infört gågator eller bilfria zoner i städer. Fotgängarantalet fördubblas, tiden man uppehåller sig ute blir längre och det blir ett väsentligt bredare spektrum av uteaktiviteter som svar på de förbättrade fysiska villkoren (s. 31).

Omvänt betyder en kvalitetssänkning av de offentliga stadsrummen en motsvarande minskning av liv på gatorna. Där man dragit in mycket trafik upphör fotgängaraktiviteterna nästan helt och grannkontakterna är få (s. 32).

Om man sammanfattar Gehls undersökningar så kommer man fram till att man genom fysisk planering kan påverka livet i det offentliga stadsrummet på tre sätt; hur många människor och aktiviteter som uppehåller sig i det offentliga stadsrummet, hur länge de är där, och vilka aktiviteter som kan äga rum. Där det skapas nya, bättre fysiska möjligheter har uteaktiviteterna en tendens att växa i antal, varaktighet och mångfald (s. 33).

## DET HISTORISKA STADSBYGGANDET PÅVERKAR UTEAKTIVITETERNA ÄN IDAG

Det finns ett samband mellan hur stadsplaneringsprinciper och arkitekturströmningar från olika historiska perioder har påverkat de sociala uteaktiviteterna. Fortfarande kan man se välbevarade städer runt om i Europa från de närmaste 1000 åren, skriver Jan Gehl. Medeltidsstäder som utvecklats spontant och medeltidsstäder som planerats, det finns städer från renässansen och barocken, engelska trädgårdsstäder och städer från den tidiga industrialismens fas och funktionalismens stadsdelar från 1930-talet och framåt. Här följer en kort beskrivning av de olika historiska byggstilarna som finns i Europas städer.

Från år 500 – 1500 e Kr byggdes medeltidsstäderna. De var inte planerade, utan växte fram organiskt där det behövdes, och byggdes av stadens egna borgare. De blev till under en process som sträckte sig över åtskilliga hundra år, och tillpassades därför efter stadens ändrade behov. Gehl skriver att resultatet var rumsorienterat, till skillnad från senare tidens

sak- och byggnadsorienterade synsätt. Det är städer som fortfarande idag är väl anpassade för ett rikt liv på gator och torg (s. 35).

Från renässansen och framåt uppkom de planlagda städerna. Särskilda planerare gjorde stadsplaner, och de uppfattades mer som en helhet och ett konstverk än ett redskap för mänskligt samboende. Individuella namn på arkitekter blev berömda. Byggnaderna och arkitekterna kom i fokus (s. 37).

Gehl skriver att den andra stora förändringen för planläggning av våra städer var när funktionalismen vann mark på 1930-talet. Utgångspunkten var den medicinska vetenskapen, som hade utvecklats i slutet av 1800-talet och i början av 1900-talet (s. 39).

Det skulle vara en fysiologiskt sund arkitektur. Det var alltså inte alla funktioner som blev tillgodosedda, utan en grupp fysiska och fysiologiska funktioner. Bostäderna skulle säkras ljus, luft, sol och vädringsmöjligheter och alla boende skulle ha tillgång till det gröna. Krav om låg utnyttjningsgrad, stora ljusavstånd, friliggande byggnader orienterade mot solen och inte som hittills mot gatan, samt åtskillnad av bostads- och arbetskvarter formulerades under denna tid. Däremot tänkte man inte på de sociala aspekterna, att byggnadernas utformning kunde tänkas påverka lekaktiviteter, kontaktmönster och mötesmöjligheter (s. 41).

Spridning och uttunning av bostäderna säkrade ljus och luft, men betydde också en kraftig uttunning av människor och aktiviteter. Transportsystemet, som bilen innebar, har ytterligare medverkat till att reducera uteaktiviteterna. De stora avstånden mellan husen harmonierade dessutom dåligt med nordeuropeiskt klimat, aktiviteterna blåstes bokstavligen ut ur bebyggelsen, som Jan Gehl uttrycker det (s. 44).

Parallellt med utvecklingen av de funktionalistiska stadsdelarna byggdes villamattor i flera nordeuropeiska länder, möjliggjorda av bilen som transportmedel. I dessa enfamiljshus fanns det goda villkor för privata aktiviteter, men inte för gemensamma. De gemensamma aktiviteterna blev reducerade till ett minimum på grund av vägarnas utformning, biltrafiken och främst utspridningen av människor och begivenheter (s. 44).

### STRUKTUR I BEBYGGELSEN

Samspelet mellan de fysiska ramarna och uteaktiviteterna är ämnet för denna bok. Att dra slutsatser om att goda granngemenskaper utvecklas helt på grund av en bestämd bebyggelseform kan man inte göra. Om granngemenskap ska utvecklas måste det också finnas gemensamma intressen eller gemensamma problem, skriver Jan Gehl (s. 49).

Jan Gehl menar att det är viktigt med en strukturerad bebyggelse så att man lätt kan orientera sig. Klar hierarkisk indelning av bostadshus, kvarter, stadsdel och stad är att föredra (s. 53). Det underlättar de sociala processerna. Klart hierarkiskt strukturerad bebyggelse ger privata, halvprivata, halvoffentliga och offentliga ytor mellan husen där man vet vart ytorna "hör till". De boende får större ansvarskänsla och den kollektiva övervakningen gör närmiljöerna tryggare, samt de beskyddas mot vandalism och kriminalitet. När de boende får "sina" utemiljöer leder det till att utemiljöerna används mer (s. 55).

Det är viktigt med gränsdragningar mellan de olika typerna av övergångszoner från privata till offentliga utemiljöer, men gränserna ska inte vara så strikta att de förhindrar förbindelse med omvärlden (s. 57).

### MÄNNISKANS KROPP GER FÖRUTSÄTTNINGARNA VID FYSISK PLANERING

Kunskap om människans sinnen och hur de fungerar är viktig för utformningen av alla slags

rum. I relation till de mest omfattande sociala uteaktiviteterna – se- och hörakontakterna, är kunskap om syn- och hörselsinnetas funktion naturligtvis en förutsättning för god planering. Men också i relation till alla övriga former för direkt kommunikation, och förståelse av hur människan uppfattar rumsliga förhållanden och dimensioner, är kunskap om sinnen en nödvändig förutsättning, resonerar Jan Gehl.

Människans rörelsemönster är av naturen begränsat främst till vandring i farten ca 5 km/h och sinnen har noga anpassats till denna situation. Sinnena är orienterade framåt, och ett av våra bästa sinnen, synsinnets, är utpräglat horisontellt. Vi har mycket större synvinkel horisontellt än vertikalt och tittar man rakt fram så kan man se vad som försiggår innanför en vinkel av nästan 180 grader. Synfältet nedåt och uppåt är mycket snävare, när man går anpassas synfältet 10% nedåt så att man ser vart man går. Går man på en gata ser man därför byggnadernas markplan, gatans beläggning, samt det som försiggår i gaturummet. Händelser som man ska kunna se ska därför äga rum framför oss, och i ungefär samma plan som vi går (s. 59). Det är besvärligt att färdas uppåt eller nedåt, att samtala uppåt eller nedåt, eller att se upp eller ned (s. 60).

Vårt luktsinne är ganska dåligt utvecklat, och svaga dofter från människors kroppar kan vi känna på ca 1 meters håll, och lite starkare dofter som parfym, kan vi känna på 2-3 meters håll. Hörselsinnet är mer utvecklat, skriver Gehl. Vi hör ganska bra allt som händer inom en radie av 7 meter från oss. Upp till detta avstånd är det möjligt att föra samtal. Upp till 35 meter är det möjligt att höra t ex en föreläsare, och ställa frågor och höra svaren, men egentliga samtal går inte att föra på den här distansen. På längre avstånd är det möjligt att höra människor som ropar högt, men det går inte att höra vad som ropas. Upp till 1 km kan vi höra kraftiga ljud, t.ex. kanonskott eller flygplan (s. 60).

### SOCIALA AVSTÅND

Man kan se människor på avstånd upp till ½-1 km, beroende på bakgrund, ljus och om de rör sig eller inte. Men det är först nere på 100 meters avstånd som *det sociala synfältet* börjar. Mellan 70-100 m kan man uppfatta personers kön, ungefärliga ålder och vad de har för sig. På det här avståndet kan man känna igen personer man känner på deras kläder och gångstil t.ex. Avstånden 70-100 meter återfinns i sportanläggningar. Från den yttersta åskådarplatsen till banans mitt är det 70 meter, annars kan man inte se vad som försiggår.

Jan Gehl skriver att på 30 meters avstånd är det möjligt att uppfatta detaljer som ansiktsuttryck, frisyra, ålder och känna igen människor som man inte känner så väl. På 20-25 meters avstånd är det möjligt att uppfatta känslor och stämningar hos andra människor. Det är först på det här avståndet som det blir riktigt intressant i socialt hänseende. Avståndet mellan scenen och de yttersta åskådarplatserna i en teater är 30-35 meter, och då hjälper smink och överdriven mimik skådespelarna att kommunicera känslor på längre avstånd än 20-25 meter (s. 61). På avståndet 1-3 meter, där samtal normalt försiggår, kan man få de sinnesintryck som krävs för en nära mänsklig kontakt. På ännu närmare håll sker en ytterligare intensifiering av intryck och känslor.

Intensiva, känsloladdade kontakter försiggår på det korta avståndet 0-1/2 meter. Då kan alla sinnen verka ihop och alla detaljer och nyanser tydligt uppfattas. Mindre intensiva kontakter försiggår på avståndet ½-7 meter. Människor använder avståndet i alla kontakter. Avstånden mellan parterna minskar om det ömsesidiga intresset och intensiteten ökar. Man flyttar sig närmare varandra eller lutar sig fram i stolarna. Omvänt ökar avstånden om intresse och intensitet dalar, t.ex. när ett ämne är utdebatterat. Och om en av parterna önskar avsluta samtalet, tar den ett par steg bakåt, ”backar ut ur situationen”.

Detta förhållande, att avstånd används för att reglera intimitet och intensitet i samtalssammanhang, och till att inleda och avsluta ett samtal, innebär att det behövs en viss yta för att kunna samtala, menar Jan Gehl. Därför är hissen omöjlig att föra samtal i, grannar emellan, och en 1 meter djup trädgård framför huset likaså. Där finns ingen möjlighet att undvika oönskade kontakter, eller att "backa ut ur" en oönskad situation. Å andra sidan får trädgårdar framför husen inte vara så djupa att inga samtal kan påbörjas (s. 63).

För olika sociala avstånd refererar Jan Gehl till Edward T. Hall:

0-45 centimeter är *intimt avstånd*. Här uttrycks intensiva känslor som kärlek, ömhet, tröst och stark vrede.

0,45-1,30 meter är *personligt avstånd*. Det är avståndet för vanliga samtal mellan nära vänner eller familjemedlemmar. Ett exempel är avståndet mellan stolarna vid familjens matbord.

1,30-3,75 meter är *socialt avstånd*. Det är avståndet mellan vänner och bekanta, grannar, arbetskamrater mm. Soffgruppen är ett exempel där detta avstånd råder mellan sittplatserna.

Över 3,75 meter är det *offentliga avståndet*. Det används i formella situationer och undervisningssituationer med envägskommunikationer eller då man vill se något som pågår, men inte vill bli indragen.

På samma sätt upplevs ofta mindre rum, smala gator med låga hus, som varma och personliga. Tvärtom upplevs bebyggelse med höghus och stora avstånd som kalla och opersonliga.

Den tid som det krävs för synsinnet att uppfatta vad som händer är anpassad till gångfarten i 5-15 km/h (s. 65). När människor går mot varandra tar det ca 30 sekunder från att människorna känner igen varandra tills de möts. Under den här tiden ökas detaljeringsgraden och informationsmängden gradvis, och det finns tid till att reagera på situationen (s. 67).

#### PRINCIPER FÖR KONTAKT OCH ISOLATION

Det finns fem principer för att etablera de fysiska betingelserna för kontakt eller isolation. De är: inga murar – murar; små avstånd - stora avstånd; låga hastigheter – höga hastigheter; ett våningsplan – flera våningsplan och orientering mot andra – orientering bort från andra (s. 68).

#### AKTIVITETERNA STIMULERAR VARANDRA

Det sociala livet i de gemensamma uterummen är en potentiellt självförstärkande process. När någon börjar göra något finns det en tydlig tendens till att andra också vill göra det, eller vill titta på när det görs, skriver Jan Gehl.

På det här viset inspirerar och stimulerar de enskilda aktiviteterna och individerna varandra, och den samlade aktiviteten blir nästan alltid större än delaktiviteterna (s. 69).

Det är därför det kan vara så tomt och livlöst runt höghusbebyggelser exempelvis. Det händer saker, men de är så spridda i tid och rum att den självförstärkande processen aldrig kommer igång. Barnen vill hellre vara inne och se på TV för att det är så tråkigt ute, inga pensionärer sitter på bänkarna, för det finns ingenting att titta på och ingen tittar ut genom fönstren för att det finns inget liv att se på. Det händer ingenting därför att ingenting händer... (s. 71). När ingen är ute på gatorna blir de lätt ett ingenmansland där man inte vill uppehålla sig, och

kriminalitet och vandalism kan härja. Och när kriminaliteten har kommit igång gör man bäst i att hålla sig borta från gatorna. Den onda cirkeln är slut (s. 72).

Som fysisk planerare är det viktigt att ge livet på gator och torg goda förutsättningar. Det är både hur många aktiviteter som äger rum, och hur länge de varar, som räknas. Långsam trafik är bättre för livet på gatorna inte bara för att den är säkrare, utan också för att den pågår längre och alltså ger mer liv åt gatan. Långsam trafik betyder livliga städer, skriver Jan Gehl (s. 73).

### **2.1.3. PLANERINGSPRINCIPER**

#### **ATT SAMLA ELLER SPRIDA**

Det kan finnas goda grunder både för att samla och sprida ut byggnader, människor och händelser. Att sprida kan t.ex. vara lämpligt när man vill etablera lugna, rofyllda rum som komplement till de mer händelserika. Dock är det svårare att samla byggnader och begivenheter än att sprida ut dem. Vår tradition de senaste decennierna har varit att sprida ut dem, eftersom man har räknat med bilen för att kunna ta sig mellan olika funktioner.

Det är inte främst byggnader som behöver samlas eller spridas, utan människor och aktiviteter. Därför berättar utnyttjningsgrad och bebyggelsestäthet inte allt om aktiviteternas grad av koncentration (s. 77). Avgörande är bebyggelsens utformning i förhållande till relevanta mänskliga dimensioner – hur mycket är möjligt att nå till fots från en given punkt, och hur mycket är möjligt att se och uppleva? Gångsystemets struktur och byggnadernas placering och orientering i förhållande till rörelselinjer och uppehållsarealer är de faktorer som spelar roll i detta sammanhang. Omständigheten att de flesta människor till fots tar sig 400-500 meter per utflykt, och omständigheten att upplevelsen av andra människor och aktiviteter kan ske upp till 20-100 meter, beroende på vad som ska ses, ställer stora krav på koncentrerad bebyggelse och aktivitet. Om det ska finnas möjlighet att uppleva andra människor och aktiviteter från bostaden eller på en utflykt om 500 meter, och möjlighet att till fots nå de väsentligaste institutionerna och serviceställena, så måste aktiviteterna vara ganska koncentrerade. Det krävs inte så mycket onödig vägsträcka och arealkrävande funktioner för att upplevelserikedomen ska förbytas i upplevelsefattigdom, skriver Gehl. Det är helt enkelt nödvändigt att vara noga med planeringen av varje enskild meter fasad eller gångväg (s. 79).

#### **ATT SAMLA ELLER SPRIDA – I OLIKA SKALOR**

Att samla eller sprida människor och aktiviteter måste ses i ett brett sammanhang. Har man inte planerat för att t.ex. samla begivenheter i den stora skalan, kan man inte gå vidare och arbeta med det i den lilla skalan heller.

Den lilla skalan är annars den väsentligaste, för det är här man ”möter” stadsplanen. Men ett lyckat arbete i den lilla skalan kräver att man har planerat för det i den stora och mellanstora skalan (s. 80).

I den stora skalan – i stadsplaneringen – är det en effektiv spridning av människor och begivenheter när man placerar bostäder, institutioner, verksamheter och handelsfunktioner var för sig i en funktionsuppdelad stadsstruktur som förutsätter att man åker bil mellan de olika funktionerna. Att samla människorna och begivenheterna gör man genom att se fotgängarsystemet och de offentliga stadsrummen som de viktigaste elementen i staden, och koppla alla funktioner till dem, menar Jan Gehl.

I den mellersta skalan sprider man människor och begivenheter genom att placera byggnader med stora inbördes avstånd och bostäder vända ifrån varandra. Att samla människor och begivenheter i den mellersta skalan innebär att man placerar byggnader och funktioner så att fotgängarsystemet blir så kompakt som möjligt, så att gångavstånden blir korta och upplevelserna koncentrerade (s. 81).

Ett exempel på att samla människor och aktiviteter är att vända bostäderna mot varandra, som vänner som samlas kring bordet. Då lägger man husen runt ett torg, med ingångarna vända mot torget, skriver Jan Gehl. Om byn blir för stor, så att alla hus inte får plats runt torget, kan man istället ordna dem tätt utefter en lång gata. Dessa bebyggelsemönster är gamla och känns igen från bl.a. San Vittorino Romano i Italien, och Telc i Tjeckien (s. 83).

I större bebyggelser finns behov av flera gator och torg i en mer differentierad struktur med huvudgator, sidogator, primära och sekundära torg, så som det är ordnat i äldre städer. Principen används vid planering även nu, men ofta i en så uttunnad och spridd form att gatorna blir till stigar och torgen till människotomma platser, för att aktiviteterna är utspridda i tid och rum. På dessa stigar färdas tusentals människor, tillräckligt för ett rikt folkliv, men beslutet att göra många stigar istället för färre välplacerade gator gör att de sprids ut och sällan möter varandra. Tänk hellre i gator än stigar uppmanar Jan Gehl (s. 85).

I den lilla skalan kan man sprida händelserna genom att ge stora arealer åt få människor och aktiviteter. 20-40 meter breda fotgängargator och torg med sidorna 40-60 meter i mindre bostadsområden är sådana exempel. Det blir inte bara långt mellan människorna, det blir också svårt att uppleva vad som försiggår på båda sidor av rummet. Man kan samla människor och aktiviteter genom att dimensionera gator och torg för sinness räckvidd, och för hur många människor som väntas bruka dem. I Venedig t.ex. är många gator 3 meter breda och räcker åt 40-50 fotgängare per minut, och mer är det sällan bruk för, skriver Gehl. Även upplevelseintensiteten ökas när man färdas i små rum, det blir nästan alltid mer intressant än att färdas i stora rum, för att man kan se både helheten och detaljerna.

Klimatet i Skandinavien ger särskilda problem för rumsdimensioneringen. Små rum mellan höga byggnader är också mörka och solfattiga rum. I Sydeuropa är det behagligt med skugga och dämpat ljus, men uppe hos oss är sol och ljus kvaliteter vi inte kan undvara, menar Jan Gehl. Dock kan ljus och sol kombineras med en lagom rumsstorlek med hjälp av exempelvis terrassering eller uppbyggnad av mindre rum i de stora (s. 87).

Längs fasaderna kan man sprida människor och aktiviteter genom att tillåta stora enheter (t.ex. banker) med långa fasader, få ingångar och få besökande. Vill man samla människor och aktiviteter ska man inrymma många butiker, verkstäder mm. på så kort fasadsträcka som möjligt (s. 91).

Man kan också samla eller sprida i ett eller flera våningsplan. Man samlar människor och begivenheter genom att lägga allt i samma plan, och sprider ut genom att lägga dem på flera våningsplan. I horisontellt plan har vi god överblick upp till 20-100 meter, beroende på vad som ska ses. Men vertikalt har vi ingen sikt alls så fort det rör sig om ett par, tre meter uppåt eller nedåt. Jan Gehl menar att dessa erfarenheter kan överföras till diskussionen om högt eller lågt bostadsbyggande. Låga byggnader längs en gata är i överensstämmelse med hur vi människor färdas och våra sinnen, vilket höga byggnader inte är (s. 93).



#### ATT INTEGRERA ELLER SEGREGERA

Med integration menas att olika funktioner och människotyper får möjlighet att fungera tillsammans eller sida vid sida. Med segregering menas åtskillnad mellan funktioner och grupper, som inbördes är olika.

Integration av olika aktiviteter och funktioner i och omkring den offentliga miljön ger de inblandade människorna möjlighet att verka tillsammans och att inbördes inspirera och stimulera varandra. Dessutom ger blandningen av olika funktioner och människor en möjlighet att läsa av hur det omgivande samhället är sammansatt och fungerar. Återigen är det inte bara integrationen av byggnader och överordnade stadsfunktioner som avgör om integrationen är lyckad, utan de faktiska beröringspunkterna för de människor som använder dem, skriver Gehl. Det som spelar roll är alltså inte om butiker, industrier och bostäder ligger nära varandra på planteckningen, utan att människorna som arbetar och bor i byggnaderna färdas tillsammans och möts i de dagliga funktionerna (s. 95).

Medeltidsstäderna, respektive de funktionalistiska stadsdelarna ger möjlighet att studera fördelarna och nackdelarna med funktionsblandning respektive funktionsuppdelning. I medeltidsstäderna där det vanligaste trafiksättet var att gå, var borgare och hantverkare, rika och fattiga, tvungna att leva och arbeta sida vid sida. I de funktionsseparerade städerna byggdes de olika funktionerna var för sig. Sammanhängande bostadsområden, industrikvarter, handelscentrum m.fl. är exempel på kategoribebyggelser där en enskild social grupp är isolerad från det övriga samhället. Vinsten med kategoribebyggelser är en rationell planeringsprocess, korta avstånd mellan de liknande funktionerna och större effektivitet. Priset för detta är en mindre fasetterad kontakt med det omgivande samhället och en fattigare och mer enformig miljö, menar Jan Gehl (s. 96). Som alternativ till dessa två planeringssätt står en mer nyanserad planeringspolitik där sociala fördelar och praktiska fördelar vägs från funktion till funktion, och där funktionsuppdelning endast accepteras när nackdelarna för funktionsintegrering klart överskuggar fördelarna. Det som händer då är att endast den grövsta industrin bör förbli skild från övrig bebyggelse, de övriga funktionerna tjänar på att integreras (s. 97).

I den stora skalan, stadsplaneringsskalan, kan man arbeta med att blanda alla funktioner som inte omedelbart motarbetar varandra. På stadsplanen gör man klart nya områden för utbyggnad, som ska bebyggas vid olika tidpunkter, inte med olika funktioner. 2010, 2011 och 2012-områdena istället för bostads-, industri-, och institutionsområden, föreslår Jan Gehl (s. 99). I den lilla skalan kan man integrera funktioner genom att de samlas kring gatan, det offentliga stadsrummet, så att gränserna mellan olika funktioner och människogrupper suddas ut, och den ena aktiviteten får möjlighet att utspela sig tillsammans med den andra (s. 101).

#### ATT INTEGRERA ELLER SEGREGERA TRAFIKEN

Bland alla aktiviteter som förekommer i det offentliga rummet är färdandet, att ta sig från ett ställe till ett annat, den vanligaste. Om bilar och gående har olika vägar som är åtskilda så betyder det en stor utspridning av människor och aktiviteter. Som alternativ till det segregerade färdandet kan man tänka sig ett trafiksystem baserat på kollektivtrafik kompletterat med gågator, då skulle inte människorna färdas lika mycket åtskilda. Vad en sådan integrering av färdandet i staden skulle betyda för stadens liv kan man se i de städer där färdandet alltid har förekommit till fots, ex. Venedig i Italien. I Venedig försiggår den tunga transporten av varor i kanalsystemet, skriver Jan Gehl, medan fotgängarnätet fortfarande fungerar som stadens främsta transportnät. Här försiggår livet sida vid sida med färdandet i samma rum, som på en gång är stadens vardagsrum och transportnät. Här betyder

transporten inte fara, buller och avgaser, utan kan utan problem integreras med vila, måltider och lekar (s. 103). Huvudprincipen för trafiken i Venedig är byte från snabb till långsam trafik vid stadsgränsen, och inte vid ytterdörren, som det brukar vara i de flesta städer, skriver Gehl. Principen med att ställa bilarna 50 – 100 – 150 meter från ytterdörren blir vanligare i europeiska städer. Man går då den sista biten hem genom bostadsområdet och det ger möjlighet till ett helt annat liv i bostadsområdet, än om man hade kört bilen ända fram.

En annan bra lösning på trafikproblemet är att tillåta bilen ända fram till ytterdörren, men på fotgängarnas villkor. När bilen kommer in i bostadsområdet, får den köra i gångtakt och svänga runt lekytor och uppehållsarealer som finns mitt i gatan. Bilarna är gäster i fotgängarnas domäner. Principen känns igen från Holland, och kallas 'Woonerf-principen'. Även om helt bilfria gator skulle ge bättre trafiksäkerhet och bättre dimensioner och förutsättningar för lek och fotgängare, så är den här principen en god "näst bästa" lösning, menar Jan Gehl.

Oavsett om bostadsområdena är uppbyggda med principen att lämna bilen utanför bostadsområdet, eller om den får följa med ända hem på fotgängarnas villkor, så faller argumenten för att skilja trafiken från det övriga livet i bostadsområdet. Omständigheten att trafiken till och från husen är den mest omfattande uteaktiviteten gör att man bör försöka få de allra flesta av de övriga aktiviteterna placerade intill transportvägarna. Både för dem som färdas, barnen som leker och dem som är ute och gör någonting runt huset, så blir det mest att se på och större möjlighet för aktiviteterna att stöta på och stimulera varandra. Jan Gehl menar att många aktiviteter som lek, samtal och uppehåll kommer igång medan man gör något annat eller är på väg någonstans. Uppehåll och färdande är inte avgränsade aktiviteter. De väver sig gärna samman om de kan få lov att göra det (s. 105).

#### ATT BJUDA IN ELLER AVVISA

Stadens offentliga rum, gator och torg, kan vara inbjudande och lättillgängliga, och därmed bjuda in människor och aktiviteter att förflytta sig från den privata miljön ut till den offentliga. Omvänt kan gator och torg utformas så, att de blir svåra, fysiskt och psykiskt, att ta sig ut i, har Gehl kommit fram till i sin forskning.

Om den offentliga miljön inbjuder eller avvisar är bl.a. en fråga om hur den offentliga miljön är placerad i förhållande till den privata, och hur gränzonen där emellan är utformad. Starkt uppdragna gränser – som till exempel i flervåningshus, där man antingen är på privat mark inne i lägenheten, eller på offentlig mark så fort man kommer utanför dörren, i trappan, i hissen eller på gatan - gör det svårt att bege sig ut om det inte är nödvändigt. Flytande gränser och övergångszoner gör det lättare fysiskt och psykiskt att ta sig ut, och för människor och aktiviteter att flytta sig fram och tillbaka mellan privata och offentliga miljöer.

Gehl menar att möjligheten att se vad som försiggår i den offentliga miljön kan också spela en positiv roll som invitation. Om barnen kan se gatan eller lekplatsen från fönstret, och kan följa med i vad som sker och vem som är ute och leker, kan de bli inspirerade och få lust att gå ut, till skillnad från de barn som bor för högt upp och inte kan se vad som händer (s. 107).

Invitation kan också vara en fråga om en lätt och överkomlig väg mellan privat och offentlig miljö. Det optimala är som nämnt en flytande gräns, men där det finns avstånd är vägens längd och kvalitet avgörande. I detta sammanhang betyder det att en enkel och överkomlig väg, som är lugn, kort och skyddad, och som entydigt leder fram till målet, är det bästa.

När det gäller små barn, rör de sig sällan längre än 50 meter från ytterdörren. Även inom denna radie tycks avståndet spela roll; man leker oftare med grannens barn än dem som bor bara lite längre bort. Alla vet också att man oftare träffar vänner och bekanta som bor nära, än dem som bor långt bort, skriver Gehl.

#### NÅGOT ATT GÖRA – BEHOVET AV DESTINATIONER I UTEMILJÖN

Bland de behov som kan tillfredsställas av de offentliga stadsrummen finns bl. a. behovet av kontakt, och behovet av upplevelser. Tillfredsställandet av dessa behov pågår sällan lika medvetet som tillfredsställelsen av kroppsbehoven, t.ex. att sova eller äta. Det är sällan man säger att man går ner på stan för att stilla upplevelsebehovet, skriver Jan Gehl. Istället säger man att man går ner på stan för att handla, få lite frisk luft osv. I detta sammanhang är inköpsturen både en inköpstur och en anledning för att gå ut och få kontakt och upplevelser (s. 109).

Denna sammanvävning av motiv understryker behovet av destinationer i den offentliga miljön. Destinationer kan vara sportanläggningar, utkikspunkter, butiker, evenemang, en bar, ett stycke vacker natur mm. För barnen är det ofta lekplatsen som är destinationen som man alltid kan gå till (s. 110).

På samma sätt som barnen alltid kan gå till lekplatsen när de har lust att gå ut, kan trädgårdsarbete vara något som de vuxna alltid kan ta sig för. Då har man något att göra, samtidigt som man kan uppehålla sig där andra kan komma förbi, och man har god utsikt över vad som händer runt omkring (s. 113). Jan Gehl betonar att det är viktigt att det i den offentliga miljön finns något att göra, något att ta tag i, gärna kombinerat med möjligheten att ta med sina egna göromål ut, att kunna flytta aktiviteter från bostaden ut i det offentliga rummet (s. 114).

#### ATT ÖPPNA UPP ELLER STÄNGA IN

En upplevelsemässig kontakt mellan det som försiggår i det offentliga rummet på gator och torg och de intilliggande butikerna, bostäderna, verkstäderna kan betyda en större upplevelserikedom, i båda riktningar. Det är en fråga om glas och fönster, samt om avstånd (s. 115). Vissa aktiviteter kan vara bra att ha bakom hela väggar, men planeringen måste baseras på en utvärdering om fördelar och nackdelar vid varje situation. Ofta blir det naturligt att arbeta med olika grader av slutenhet och öppenhet, skriver Gehl (s. 117).

### **2.1.4. ATT PLANERA I DETALJ SÅ ATT STADSRUMMEN FUNGERAR**

#### AKTIVITETER I DET OFFENTLIGA RUMMET

Antalet aktiviteter beskriver i sig själv inte kvaliteten på den offentliga miljön. Att människor och begivenheter samlas i tid och rum är en förutsättning för, att något överhuvudtaget försiggår, men helt avgörande är *vilka aktiviteter som försiggår*. Att det inte bara är möjligt att färdas till och från, utan att det finns verkligt goda betingelser för att uppehålla sig i rummen och för att delta i många olika sociala och rekreativa aktiviteter. Utformningen av rummen, och detaljerna ner till minsta skala, är de avgörande faktorerna, anser Gehl.

De olika uteaktiviteterna påverkas alltså av uterumskvaliteten, och det är de valfria, rekreativa och sociala aktiviteterna som faller bort om utemiljön är dålig (s. 121). Det övergripande

arbetet för goda uterum kan göras på stadsplans- och bebyggelsenivå, men det blir inga bra uterum om inte arbetet i detaljskala lyckas. Kvalitetskraven handlar bl. a. om att kunna gå, stå, sitta och att kunna se, höra och tala på ett bra sätt. Dessa kvalitetskrav tas som utgångspunkt eftersom de ingår i alla övriga aktiviteter också (s. 123).

#### ATT GÅ

*Att gå* är först och främst en trafikform, ett sätt att färdas på, skriver Gehl. Att gå ger också en okomplicerad möjlighet att befinna sig i den offentliga miljön. Det finns ett antal fysiska krav på utemiljön för att gåendet ska fungera så bra som möjligt.

Att gå kräver plats, så att man kan gå fritt utan att behöva väja för mycket. Då behöver man som planerare se till att gator och torg både är så små och intima att de blir klimatbeskyddade och upplevelserika, samtidigt som det ska finnas plats att gå utan problem. Kraven på platsen varierar mycket mellan olika personer och persongrupper (s. 125).

I situationer där graden av trängsel fritt kan väljas är den övre gränsen för acceptabel täthet för gator med fotgängartrafik åt båda hållen 10-15 fotgängare per minut och per meter gatubredd. Gehl skriver att detta motsvarar att 100 personer per minut passerar på en 10 meter bred gågata. Ökas intensiteten ytterligare kan det iakttas att fotgängarna delar upp sig i två filer. När fotgängarna är tvungna att hålla till höger för att komma fram och gå bakom andra, är rörelsefriheten förlorad. Människor möts inte mer, man går bakom varandra i led. Då har trängseln blivit för stor. Om fotgängarströmmen är mycket begränsad, kan gatorna vara motsvarande smala. Särskilda krav på plats ställer den körande gångtrafiken som barnvagnar, rullstolar och rullatorer. För att dimensionera för dessa är det nödvändigt med lite generösare mått än de ovan beskrivna (s. 126).

Fotgängartrafiken ställer stora krav på markbeläggningen. Ojämna stenbeläggningar, sand, lösgrus och övriga ojämna underlag lämpar sig dåligt för gångtrafik, särskilt för de trafikanter som har problem med att gå. Också väglaget kan vara dåligt för gångmöjligheterna. Halka, snö och slask ska undvikas då det överhuvudtaget är möjligt, skriver Gehl (s. 127).

Jan Gehl har kommit fram till att vilket gångavstånd som kan accepteras i varje situation är inte bara en fråga om *den fysiska väglängden*, utan också om *den upplevda väglängden*. Ett avstånd på 500 meter kan upplevas som långt och tröttande om man går på en tråkig väg, som är spikrak och oskyddad. De 500 metrarna kan också upplevas som korta om man går en buktande väg, så att man inte ser hur långt man ska, om den är uppdelad i etapper, och om det i övrigt är goda yttre omständigheter. Acceptabla gångavstånd är således både en fråga om vägens längd och dess kvalitet, den ska både vara skyddad och stimulerande.

Omständigheten att det är ansträngande att gå gör de gående mycket medvetna om de kortaste gånglinjerna. Större avvikelser från en upplevd huvudriktning accepteras knappast, och är målet i sikte så känns det naturligt att gå rakt mot det.

Överallt där fotgängare finns kan man iakttä en förkärlek för den kortaste vägen och för genvägar, konstaterar Gehl. Bara kraftiga hinder, i form av ex. farlig trafik eller höga staket, är i stånd att bryta detta mönster. Också i trafikerade gator kan mönstret iakttas. Bara mycket tät trafik, mycket breda gator eller mycket välplacerade övergångsställen gör att människor väljer övergångsstället för att korsa gatan (s. 129).

Kombinationen tät biltrafik, höga staket och begränsade övergångsmöjligheter innebär alltså en rad irriterande omvägar och orimliga restriktioner för gångtrafiken (s. 131).

Även om det, som nämnt, är tråkigt och tröttande att se hela vägen till ett fjärran mål, är det ännu mer tröttande och oacceptabelt att behöva välja en annan väg än den närmaste när målet är i sikte. Omsatt i direktiv för planeraren innebär detta att planera vägen mycket noggrant och hålla kvar vid huvudriktningen där målet inte kan ses. När målet kan ses gäller det att respektera gånglinjerna som är den kortaste vägen. Det gäller att ha stor respekt för gånglinjerna i varje beslut, betonar Jan Gehl.

Att gånglinjerna organiseras så att de följer den kortaste vägen mellan de naturliga målpunkterna inom ett område är det viktigaste kravet för ett bra fotgängarsystem. När problemet med huvudstrukturen är löst, blir den viktiga utmaningen att utforma varje sträcka i gångsystemet, så att den blir verkligt attraktiv att färdas på. Att långa, raka gångsträckningar bör undvikas är redan nämnt. Svängda eller brutna vägar är i regel mer upplevelserika, och vinden blir inte lika kraftig om gatan svänger. En gångsträcka med växelverkan mellan gator och små torg upplevs som kortare och intressantare än motsvarande sträcka på en likformad gata. Turen delas upp naturligt i överkomliga etapper. Man färdas från ett torg till nästa, och tänker inte på hur lång vägen egentligen är.

Där gångvägarna passerar mellan byggnader är det som nämnt viktigt att gångvägen är dimensionerad efter antalet brukare, så att de gående färdas i ett intimt och klart definierat rum och inte "flyter omkring" i ett stort halvtomt rum. När gångvägarna har mindre skala är det också lättare att skapa värdefulla rumsliga kontraster. Med en 3 meter bred gata kommer en 20 meter bred öppning att uppfattas som ett markant torg, menar Gehl (s. 133). När man ska passera ett större rum är det i regel mest behagligt att gå längs kanten av rummet, istället för att gå i mitten av det. När man färdas i kanten av ett rum ger det möjlighet att uppleva det stora rummet, samtidigt som man kan uppleva detaljerna vid fasaden som man färdas längs med. (s. 134).

Höjdskillnader är också ett problem för fotgängarna, anser Jan Gehl. Att röra sig uppåt eller nedåt kräver nya muskelrörelser och avbryter gångrytmen. Också här kan man vid studier av fotgängartrafik se att fotgängarna tar en mindre säker väg framför att behöva gå i trappor. När man försöker dirigera gångtrafiken över en hög bro t ex, är det nödvändigt att sätta upp höga stängsel för att tvinga fotgängarna att använda bron. Ett annat exempel är att köpcentrumets nedersta våning alltid får fler besökare än andra våningen, även om man sätter upp rulltrappor (s. 134).

Därför är det bästa att undvika nivåskillnader i uterummen, skriver Jan Gehl, eller åtminstone utforma dem så att de blir fysiskt och psykiskt lätta att passera. Svaga och korta stigningar och fall är lättare att ge sig på än långa och branta stigningar och fall. En lång hög trappa kan kännas oöverkomlig, medan korta trappor, avbrutna av viloplan, känns lättare att ta sig an. Om gångtrafiken ska ledas från en nivå till en annan, känns det lättast att börja med rörelsen nedåt istället för uppåt. Detta talar för användandet av fotgängartunnlar framför broar. Men om fotgängartrafiken ska ledas över eller under bilvägen, är det bäst att det sker så horisontellt som möjligt, t.ex. med svagt böjda broar eller tunnlar, så att varken gångtrafikens rytm eller riktning avbryts, skriver Gehl.

Ska gångtrafiken nödvändigtvis ledas upp eller ned är svagt lutande ramper att föredra framför trappor, för då avbryts inte gångrytmen. Ramper ger också barnvagnar och rullstolar bättre villkor (s. 137).

#### ATT STÅ

Stå-aktiviteter är inte speciellt betydelsefulla, menar Jan Gehl. Att de behandlas beror på att de har saker gemensamt med en lång räckta andra uppehållssituationer.

De flesta stå-aktiviteter är av kortvarig och nödvändig karaktär, att stanna för rött ljus exempelvis, och påverkas inte mycket av uterummens kvalitet.

Det finns också lite längre stå-aktiviteter, som att stanna för att tala med någon. Det är egentligen också det en nödvändig aktivitet, för det är ohövligt att dra sig undan kontakt med någon man känner. Då man inte vet på förhand om samtalet blir kort eller långt, försiggår det på stället där parterna möts (s. 139).

Men man kan stå länge också, t.ex. för att vänta eller njuta av vädret, och då gäller helt andra regler, menar Jan Gehl. Då är ståendet en uppehållsaktivitet, och det gäller att hitta ett bra ställe att stå på.

Goda uppehållszoner finns ex. i kanten av ett rum, eller i övergångszonen mellan ett rum och ett annat, där man kan överblicka båda rummen. Vid kanten av ett rum är man mindre exponerad än mitt ute i rummet och man har god överblick. Man står inte heller i vägen för någon (s. 141).

Kantzonen är alltid uppskattad. Vid bostäder ex., står man ofta och hänger i dörren tills man får lust att röra sig ut i rummet, eller bli kvar. Om kantzonen i ett rum är lyckad och bjuder på uppehållsmöjligheter, så fungerar hela rummet (s. 142).

Nischer i fasaden, planteringar framför husen, markiser och verandor bjuder på fina uppehållsmöjligheter. Gehl har kommit fram till att man ofta vill stå i närheten av något föremål, ett träd eller en lyktstolpe, så att man har något att hålla sig till (s. 143).

Goda uppehållsstäder har oregelbundna fasader och ett gott urval av stötpunkter i rummet (s. 145).

#### ATT SITTA

Goda stadsrum har många och goda sittmöjligheter, betonar Gehl.

Först när det finns goda sittmöjligheter blir det möjligt att göra uppehåll av längre varaktighet. Om sittmöjligheterna är få och dåliga så är det inte mycket annat att göra än att gå vidare. Det innebär inte bara att uppehållstiden i de offentliga stadsrummen blir mindre, utan också att många värdefulla uteaktiviteter faller bort. Om det finns goda sittmöjligheter möjliggör det en lång rad aktiviteter som gör de offentliga stadsrummen attraktiva; vila, äta, sova, sticka, spela schack, se på människor mm. Dessa aktiviteter är så viktiga för stadens offentliga rum, att brist på goda sittplatser anses vara en helt avgörande faktor för kvaliteten i den offentliga miljön. Om kvaliteten på utemiljön i ett område ska förbättras med enkla medel, är det nästan alltid en bra idé att utöka de goda sittmöjligheterna.

Handlingen att sitta ställer en hel del krav på platsen, menar Jan Gehl. Först och främst gäller samma krav som för att stå, det ska gärna vara i kanten av ett rum, med stöd i ryggen och god utsikt. Sedan ska den vara klimatbeskyddad och vädret ska vara fint (s. 147).

Sitt-aktiviteter förekommer i stort sett bara där de yttre betingelserna är verkligt goda, för att sitta är mer krävande än de mer kortvariga formerna för uppehåll.

De stora kraven för sittplatsernas placering understryker vikten av en noggrann placering av varje sittplats, om den ska få optimal användning och inte bara bli ett ställe man slår sig ner på för att det inte finns något bättre att få (s. 149). Om människor väljer att slå sig ned i den offentliga miljön, så är det nästan alltid för att njuta av de kvaliteter som platsen bjuder på. Man vill gärna njuta av platsen, vädret och utsikten över det som händer, och helst allt på en gång! Väl beskyddade sittplatser i solen och med fin utsikt över det som händer är alltid mer populära än sittplatser som bjuder på färre fördelar och fler olägenheter. Jan Gehl har märkt att barn och unga ofta har väldigt små krav på sittplatser. De kan slå sig ned på blomkrukor, på marken, på trappor och runt fontäner. För äldre människor är en riktig och bekväm bänk

eller stol som är lätt att sätta sig i och ta sig upp ur ett måste. Och det ska vara behagligt att vara där – under lång tid.

En plats behöver både *primära* och *sekundära* sittplatser. De primära är bänkar och stolar som är placerade på platsens allra bästa sittställen. De kan användas av de mer krävande personkategorierna och när det bara behövs några få sittplatser, skriver Gehl (s. 151). De sekundära sittplatserna är t.ex. trappor, socklar på statyer, räcken mm. som fungerar som sittplatser när det behövs många. Blandningen av primära och sekundära är viktig för att det dels ska finnas tillräckligt med sittplatser när behovet är stort, dels för att platsen inte ska se övergiven ut med massor av tomma bänkar och stolar när behovet är litet (s. 153). Utöver de rekreativa sittplatserna finns det behov av vilobänkar var 100:e meter längs gångvägarna (s. 154).

#### ATT SE

Möjligheterna för att se andra människor är, som nämnt, en fråga om avstånd mellan iakttagare och objekt. Om gator och torg blir för breda försvinner möjligheten att kunna överblicka rummet och dess aktiviteter. Därför är det bra att dimensionera rum så att måtten sammanfaller med människans sociala synfält. Då blir det både plats så att mycket kan försiggå, och att man kan se det hela från en plats. Det kan vara bra att använda flera sociala syn-distanser på samma gång. Exempelvis kan ett torg vara dimensionerat med det maximala avståndet för att se händelser (70-100 m) som torgets ena sida, och det maximala avståndet för att se ansiktsuttryck (20-25 m) som måttet på torgets andra sida. Det är ingen tillfällighet att detta är storleksförhållandena för stadstorg i medeltidsstäderna, menar Jan Gehl. Möjligheterna att se kräver också obrutna siktlinjer (s. 155).

Möjligheterna att se är ibland en fråga om tillräckligt ljus. I de fotgångarstråk som ska fungera även på morgonen, kvällen och natten spelar belysningen stor roll. Det är viktigt att ljuset faller på det som ska lysas upp – personer och ansikten (s. 157). Om man studerar gånglinjer efter mörkrets inbrott ser man att där man dagtid tar den genaste vägen, följer man kvällstid istället belysningen. Vanligt är också att man på natten hellre går på den upplysta bilvägen än på dåligt upplysta gångstigar, skriver Jan Gehl. Både av hänsyn till den allmänna upplevelsen av trygghet och välbehag, och till att kunna se människor och aktiviteter, gör det önskvärt att ljuset på fotgångarytorna alltid är rikligt och välriktat. Ett bra ljus behöver inte alltid vara starkare, men det är ett ganska starkt ljus, riktat mot väggar, ansikten, lodrätta ytor mm. Det är ett varmt och vänligt ljus.

#### ATT HÖRA OCH TALA

Varje gång en biltrafikerad gata görs om till gågata upplevs hur möjligheten att höra andra människor vänder tillbaka. Bullret från trafiken avlöses av röster, ljudet av barns lek, av rinnande vatten, av människor som talar och musik. Det blir återigen möjligt att föra samtal. På dessa gator och i de gamla bilfria städerna kan man studera hur viktigt det är att kunna höra för stämningen och välbefinnandet, menar Jan Gehl.

När trafikbullret överstiger 60 dB, som det oftast gör på gator med blandad trafik, kan man inte föra vanliga samtal. Man ser därför sällan människor samtala på trafikerade gator, och när det väl händer är det med stor svårighet. Man får ropa till varandra när det blir pauser i trafiken. Vuxna och barn kan bara tala med varandra om den vuxne böjer sig helt ned till barnet, så det blir inte så ofta. Barnen kan inte fråga om det de ser, och kan inte få svar (s. 159). Först när bullret är under 60 dB vänder möjligheten att föra samtal tillbaka. Först när

bullret är under 50 dB kan man höra huvuddelen av de mänskliga ljuden som hör till en social situation.

Möjligheterna att kunna tala med andra människor har naturligtvis stor betydelse för uterummens kvalitet, skriver Gehl. Det finns tre olika samtalstyper som var för sig ställer lite olika krav på miljön.

Den första är att tala med dem man har följe med, det kräver inte så mycket av utemiljön, förutom att bullret inte är för högt. Den andra är att tala med bekanta som man träffar på, den ställer också som krav på utemiljön att bullret inte är för högt. Den tredje typen är att tala med någon som man inte känner, och det kräver att parterna är i lugn och ro och att de gör något tillsammans, t.ex. sitter eller står eller ser på någonting ihop (s. 160).

Möbleringen i offentliga rum avgör i hög grad hur lätt det är att starta ett samtal. Bänkar som står rygg mot rygg eller efter varandra så att man bara ser nacken på framförvarande inbjuder inte till samtal. Gehl menar att bänkar som står vända mot varandra eller i vinkel gör det lättare att starta ett samtal (s. 162).

#### ATT DET ÄR SKÖNT ATT VARA PÅ EN PLATS

Det är ett genomgående drag att de sociala och rekreativa aktiviteterna bara infinner sig när de yttre betingelserna för att uppehålla sig och färdas är goda. När det fysiskt, psykiskt och socialt erbjuds ett maximum av fördelar och ett minimum av nackdelar. När det på alla sätt är skönt att vara.

#### SKYDD MOT KRIMINALITET

Att det är skönt att vara innebär att man känner sig säker, och inte behöver skydda sig mot trafik eller kriminalitet. Att man känner sig säker för kriminalitet beror mycket på hur stor aktivitet det är i det offentliga rummet, skriver Jan Gehl. Om många människor färdas och uppehåller sig på gatan så finns det många vakande ögon som kan hjälpa om något skulle inträffa (s. 163). En annan lösning för att förhindra kriminalitet och vandalism är att ha uppehållsmöjligheter precis utanför bostäderna, god utsikt ut mot omgivande platser och ett rikt gatuliv. Den naturliga övervakningen av de omgivande platserna är en av faktorerna i sammanhanget för att motverka kriminalitet, men minst lika viktig är den ansvarskänsla som kommer då de boende själva får vara med och bruka uterummen, menar Gehl.

#### SKYDD MOT TRAFIKFARA

Ett annat krav för att känna sig säker är att man inte behöver vara orolig för motortrafiken. Är detta krav inte rimligt tillgodosett, minskas uteaktiviteterna till både omfång och karaktär. Barnen blir tvungna att hålla de vuxna i handen och de äldre vågar inte gå över gatan. Till och med på trottoaren kan man inte känna sig helt trygg. Det är den upplevda risken och otrygghetskänslan som spelar roll här, och Gehl betonar att som planerare får man lägga ned arbete på att minska både den faktiska och upplevda olycksrisken (s. 165).

#### SKYDD MOT DÅLIGT VÄDER

Att det är skönt att vara handlar också om att vara beskyddad mot dåligt väder. Exempelvis finns det ungefär dubbelt så många fotgängare ute om sommaren som om vintern, och alla andra uteaktiviteter som att sitta ute och äta och dricka, musik och utställningar ökar också. Sittaktiviteterna existerar knappt ute om vintern, men ökar i antal när temperaturen stiger över 10 grader, har Gehl noterat. Barnens lek ute reduceras kraftigt under vinterhalvåret. (s. 167)



För att möta behovet av skydd från dåligt väder kan man bygga in uterum så att de kan användas hela året (s. 167).

Många problem med lokalklimatet kan undgås om man arbetar med det i bebyggelseplaneringen. I Skandinavien är blåsten med följande avkylning huvudproblemet, och den går att bygga bort. Gehl skriver att en låg och tät bebyggelse med husen i vinklar, smala gator och trädgårdar bakom husen passar här i Norden. När vinden kommer sveper den över den täta, låga bebyggelsen utan att kunna ta sig ner. Dessutom fångas solen upp eftersom husen är låga och rätt orienterade mot solen. I denna bebyggelse blir lokalklimatet väsentligt mycket bättre än i det omgivande landskapet, man har ungefär dubbelt så mycket tid med acceptabelt väder per år som det omgivande landskapet. Klimatmässigt är denna bebyggelse så mycket varmare att den hade kunnat ligga hundratals kilometer söderut (s. 169).

I många nyare bebyggelser, t.ex. de glesa villaförorterna eller höghusområdena, är lokalklimatet mycket sämre, skriver Gehl. Runt många höghus är lokalklimatet markant sämre än i det omgivande landskapet. Höghusen fångar upp vindar 10-30 meter över jorden och leder ned dem till markytan runt husen, där de kyler av och blåser sanden ur sandlådorna. Jämför man så är "sommaren" ungefär två månader längre i den täta, låga bebyggelsen än runt höghusbebyggelsen (s. 169).

Bebyggelseplanen kan alltså förbättra eller försämrade lokalklimatet och därmed skapa en bättre eller sämre generell situation, men det avgörande för komfort och uppehållsmöjligheter är *mikroklimatet*. Klimatet på och runt gångvägen, runt den bänk där man vill sätta sig osv. Man måste arbeta mycket med att placera gångstråk och uppehållsställen där det bästa lokalklimatet på platsen finns, och "hjälpa" klimatet på traven med lähågn, planteringar och överbyggningar där det behövs (s. 171).

Det är viktigt att ta vara på soliga ställen, och bygga så att de uppstår, skriver Gehl (s. 172).

#### ATT DET ÄR VACKERT

Det är också viktigt att se över de offentliga stadsrummens estetik. Att det är vackert är en viktig faktor hos en plats (s. 173).

#### GODA UPPEHÅLLSSTÄLLEN UTANFÖR DÖRREN

Betydelsen som goda uppehållsmöjligheter utanför gatudörren på bostäderna har för det sociala livet mellan byggnaderna, kan inte nog understrykas, betonar Jan Gehl. Ser man till hur stor del av uteaktiviteterna som komma-och-gå-aktiviteterna till och från bostäderna utgör, så är det ca hälften. Ser man däremot hur stor del av den totala uppehållstiden utanför husen som komma-och-gå-aktiviteterna utgör, så utgör de bara en tiondel, för de är av mycket kortvarig karaktär jämfört med att leka, sitta och hänga, trädgårdsarbete mm. (s. 175). Därför kan det återigen understrykas, att få aktiviteter som varar länge utomhus, ger lika mycket liv och kontaktmöjligheter grannar emellan, som många kortvariga komma-och-gå-aktiviteter. Det finns tre huvudpunkter som påverkar livet precis utanför bostäderna. De är:

- Att det är enkelt att ta sig in och ut.
- Att det finns goda uppehållsställen omedelbart utanför husen.
- Att det finns något att göra, något att arbeta med, omedelbart utanför husen.

Det är viktigt att det är lätt att komma in och ut ur husen, menar Gehl. Behöver man använda trappor eller hissar så faller antalet uppehåll utanför husen direkt. Boende i höghus tar sig givetvis hem och hemifrån, men kortvariga och spontana utflykter till husets omgivande ytor

faller bort, eftersom det är besvärligt att ta sig ut. Utemiljön runt höghusen får också en särskild karaktär, på grund av den användning som själva boendeformen inbjuder till. Den får en offentlig prägel. För barnen finns en del lekmöjligheter, men för de vuxna finns det inte mycket att göra. Det finns kanske några fasta bänkar och möjlighet att gå en promenad, men det är allt, skriver Jan Gehl. Att använda egna utemöbler, leksaker och verktyg är inget alternativ – det är bara jobbigt att bära sakerna in och ut hela tiden (s. 176). Under dessa omständigheter blir uteaktiviteterna mycket få. Det förklarar varför uteaktiviteter är så ovanliga kring höghus, som de är, även om det bor ett stort antal människor där. De boende kommer och går, men många av de övriga aktiviteterna som skulle ha kunnat finnas, har fallit bort.

Vid de låga husen med dörren rakt ut i det fria har uteaktiviteterna en helt annan möjlighet att utvecklas. Här är det lätt att ta sig in och ut, och göromålen kan flyta mellan inne och ute. Det är lätt att titta ut och se vad som händer, det är lätt att ta med sig kaffekoppen ut, det behövs ingen planering eller förberedelser. (s. 177)

Många detaljer kring utformningen av bostaden kan ha betydelse för användningen av utemiljön. Det räcker inte med att husen är låga, skriver Gehl. Bostadens plan bör utformas så att livet lätt kan flyta utanför dörren. Det innebär att det bör finnas en dörr från köket, matsalen eller vardagsrummet ut i det fria. Och utgången bör utformas så att den praktiskt och psykologiskt är lätt att passera. Mellankorridor, extra dörrar och trappor bör inte finnas med i utformningen av utgången. Inne och ute bör vara i samma plan, och man bör tänka i termer av att bostadens inre rum kompletteras av bostadens yttre rum.

Att det är få som uppehåller sig utanför husen kan ofta bero på att det inte finns någonstans att slå sig ned. En bänk utanför ytterdörren, skyddad mot regn och vind, och med bra utsikt framför huset är ett enkelt och effektivt sätt att stötta livet mellan husen på. Det är här som både barn och vuxna har lust att sitta, skriver Jan Gehl. Och finns det en inbjudande sittplats så blir den mycket använd (s. 179).

Uteaktiviteterna vid husen kan stöttas ytterligare med hjälp av en halvprivat areal framför bostaden. Här kan man sitta eller stå och hänga, jobba med växterna, samtala med någon mm. Man kan ha trädgårdsmöbler, ta med leksaker, verktyg och kaffekannor med ut, och låta det bli stående till nästa gång man vill använda det. Ytan framför husen ska vara tillräckligt djup för att det ska bli trevligt att vara där, och tillräckligt grund för att man ska kunna inleda samtal över staketet. 3-4 meter är ett lagom djup (s. 181). Ett lågt staket omkring ytan ger en klar avgränsning mot gatan, samtidigt som det är praktiskt att stå och hänga mot eller samtala med någon över (s. 182). Ytan framför huset har en annan väsentlig fördel, menar Gehl. Det finns alltid trädgårdsarbete och småjobb som att sopa, måla staketet mm att ta sig för om man har lust att vara ute framför huset lite, och som förevändning för att vara ute en längre tid. Denna lilla yta mellan ytterdörren och gatan kan få långt mer användning än stora, fina rekreationsområden som ligger längre bort. Det betyder inte att rekreationsområdena kan avvaras, men att de få välutnyttjade kvadratmetrarna framför huset är ett fint komplement (s. 183).

#### ATT FÖRBÄTTRA UPPEHÅLLSMÖJLIGHETERNA I DET REDAN BYGGDA

De förbättringar som kan göras vid nybyggnad kan också göras vid förbättring av det redan byggda. I villa- och radhusområden kan man ofta göra välfungerande uppehållsplatser framför husen, skriver Jan Gehl. Även vid existerande flervåningshus kan man förbättra förhållandena för uteuppehåll, även om besvärligheten med att ta sig in och ut kommer att göra att

användningen blir mindre. T.ex. kan man arbeta med halvprivata uppehållsställen utanför varje trappuppgång med bänkar, lekutrustning och växtbäddar för de boende i uppgången (s. 187). Man får också arbeta med att ge de övriga arealerna runt flervåningshusen en mer överskådlig och intim karaktär.

De utformningsprinciper för att stötta uteaktiviteterna vid husen i bostadsbebyggelsen, kan också användas för andra stadsanläggningar och stadsfunktioner, t ex vid skolan, dagiset, simhallen, sjukhuset, fabriken, kontoret, ålderdomshemmet osv., överallt där man kan ha glädje av uppehållsmöjligheter (s. 189).

(Gehl, Jan.(1996) *Livet mellem husene; udeaktiviteter og udemiljøer*. Köpenhamn, Arkitektens Forlag.)

## 2.2. BYENS RUM – BYENS LIV

*För att få en idé om hur man skulle förverkliga Jan Gehls teorier i praktiken kan man bara vända sig tvärs över sundet till Köpenhamn. Här har pågått ett arbete i mer än 40 år för att göra staden inbjudande för fotgängare och inbjudande till uppehåll, en utveckling som på alla punkter stöds av Jan Gehl. Han var med och initierade gågatan Strøget och har sedan använt Köpenhamn som sitt laboratorium för stadslivsforskning. Jan Gehl och medförfattaren Lars Gemøze skriver i boken 'Byens rum – Byens liv' från 1996 om Köpenhamns omvandling från en stad där bilarna hade företräde till en stad där människorna har företräde. Jag har översatt texten fritt från danska till svenska. De kallar boken för "En håndbog om at skabe menneskelig kvalitet i byen". Jag kommer nedan att referera det viktigaste från boken, för att kunna svara på den andra frågeställningen:*

*- På vilket sätt har dessa idéer tillämpats i Köpenhamn?*

*Svaret kommer jag att skriva i den avslutande delen under rubriken 'Slutsats', efter svaret på den första frågeställningen.*

### **2.2.1. INVENTERING AV KÖPENHAMN**

#### KÖPENHAMNS HISTORIA

När Köpenhamns första gågata skapades 1962 blev förändringen mött med stor skepsis, skriver Gehl och Gemzøe. Hade någon förutspått att 34 år senare så skulle de bilfria zonerna ha sexdubblats, samtidigt som folklivet i city skulle ha utvecklats sig markant, så hade den personen inte blivit trodd. På trettio år har Köpenhamn utvecklats sig från att vara en bilorienterad stad till att bli en människoorienterad stad. Förändringarna har gått sakta och stegvis. När en förändring har blivit lyckligt genomförd, har man kunnat få förståelse och uppbackning inför nästa. Det är denna utvecklingshistoria som dokumenteras i boken (s. 6).

Köpenhamn har en gammal stadskärna från medeltiden med god mänsklig skala. Centrum har inte blivit ombyggt på grund av krig eller renoveringar, som har varit fallet i så många andra städer. Dessutom har man i Köpenhamn fört en målinriktad politik i mer än 40 år nu för att

reducera bilanvändningen i centrum, och för att förbättra centrumet för stadens befolkning. Centrumet har blivit vackrare, mindre förorenat och mindre bullrigt genom processen, sammanfattar Gehl och Gemøze. Idag används stadens centrum av fler människor och på fler sätt (s. 7).

Efter krigsslutet och fram till 1962 svämmade stadens gator och torg över av trafik och parkerade bilar. Fotgängarnas hade fått mindre och mindre plats, särskilt på de smalare gatorna. Därför blev det en radikal vändpunkt, då Köpenhamns mesta shoppinggata, Strøget, blev omgjord till gågata den 17 november 1962. Omläggningen debatterades flitigt, och många menade att gågator aldrig skulle fungera här uppe i Norden. Rubriker som ”Vi er danskere ikke italienerne” och ”Brug af offentlige rum er i modstrid med den nordiske mentalitet” stod att läsa i tidningarna.

Redan omedelbart efter omläggningen stod det klart att skepsisen var totalt ogrundad. De nya bilfria gatorna och torgen blev snabbt tagna i besittning av fotgängarna och var mycket populära. Nästan varje år sedan starten 1962 har fotgängarområdena byggts ut eller förbättrats. Gradvis har bilismen trängts tillbaka eller reducerats i omfång och hastighet för att kunna samexistera med fotgängarna. De många parkerade bilarna på byns torg har tagits bort, så att torgen återigen kan rymma människor, skriver Gehl och Gemzøe. Nyckeln till den lyckade förändringen är att den har skett sakta och i många små steg. Det har gett människorna tid att ändra sina trafikvanor, och tid att se, hur attraktiva de nya stadsrummen har blivit (s. 11).

#### STADENS GATOR OCH TORG

Stadens gator och torg används på helt olika sätt. Gatorna visar med sin linjära form att de används för att färdas på, och torgen är till för alla de aktiviteter som behöver plats, skriver Gehl och Gemzøe. Torgens själva storlek inbjuder folk till att stanna och slå sig ned. Två tredjedelar av Köpenhamns bilfria områden består av torg. Det bilfria gatunätet var omlagt redan 1973, och sedan dess har krafterna lagts på att freda och förnya stadens torg. Denna stadsrumspolitik inbjuder stadens invånare att inte bara ”gå på stan”, utan att ge sig tid att slå sig ned en tid. Man gynnar stadens rekreativa värden. Den stad har tur, som är en god kombination av gator att färdas på och torg att uppehålla sig på, och en sådan stad är Köpenhamn.

Stadens torg spelar en stor roll för uppehållsaktiviteterna i staden, och är en orsak till att Köpenhamn är så populär bland både invånare och gäster, anser Jan Gehl och Lars Gemzøe. Det är stor skillnad mellan hur olika torg används. Det beror på deras olika lägen i staden, deras form och storlek, deras estetiska värden, klimat, utsikt och detaljer såsom möbler och antal caféstolar (s. 26).

#### DE SMÅ GATORNA

Innerstaden har sitt gatusystem från medeltiden. Bränder vid olika tidpunkter har gjort att byggnaderna inte är desamma, men gatornas sträckning finns kvar. Smågatorna som inte omfattas av gågatesystemet, har alla biltrafik, men i liten omfattning. Både cyklister och fotgängare kan röra sig mycket fritt här, det är lättare att komma fram än på de överfyllda gågatorna. De små gatorna har ett brett utbud av funktioner; de rymmer gallerier, caféer, små butiker och verkstäder (s. 27).

## PARKERNA

Köpenhamns centrum omges av en ring av parker. Gehl och Gemzøe skriver att de utgör ett mycket värdefullt element i innerstadens system av offentliga rum. Flera av parkerna anlades på 1850-talet då stadens befästningssystem, vallarna, lades ner. Innan vallarna revs hade de länge använts som promenadmark. En av de nya parkerna var Tivoli. Flera av parkerna bevarade delar av den gamla vallgraven som dammar. Botanisk Have och Ørstedsparken är två andra vallparker, liksom Kongens Have, som var kungens park och köksträdgård (s. 28).

## BEBYGGELSEN OCH KLIMATET

Köpenhamn har ett klimat som präglas av låga solvinklar och mycket vind. Centrum med sin täta, låga medeltidsbebyggelse är i stort sett anpassat till detta, och den homogena bebyggelsen gör att vinden blåser över bebyggelsen istället för genom den. De små torgen och krokiga gatorna bidrar än mer till att skapa rimliga läförhållanden. Den vind som trots allt letar sig ner i stadskärnan, är ingenting jämför med den som blåser utanför. De låga husen i stadens centrum gör att solen, när den är framme, kan värma upp stadskärnan. Detta gör att klimatet i centrum är mildare än i övriga Köpenhamn där byggnaderna och gatorna ser annorlunda ut. De bästa solförhållandena finns i de nordliga och östliga delarna av torgrummen, skriver Gehl och Gemzøe (s. 30).

## BYGGNADERNA

Köpenhamns medeltidstruktur innebär att staden har en mänsklig skala. Gator och torg är små, och hushöjderna står i bra proportion till dem. Från gatan kan man se byggnaderna i deras helhet, och från byggnaderna kan man följa med i vad som händer på gatan. De små dimensionerna gör också att människorna kommer närmare varandra och byggnaderna, varpå miljön blir stimulerande för sinnena. Eftersom husen till största delen är smala, blir gatorna intressanta att färdas på, eftersom det även på en kort gångväg blir många dörrar och många funktioner att titta på. De smala husen gör också att gatorna får en lodrät fasadstruktur, som visuellt kortar av vägen och gör att gatorna känns mer komfortabla att färdas på. En extra kvalitet på husen i Köpenhamn är de många nischer, sockelkanter, trappor och hyllor som gör att man kan slå sig ned utmed fasaderna och se på folkvimlet. På det stora hela har staden en utmärkt skala för fotgängare, och det finns många ställen att stanna upp på eller sätta sig en stund, skriver Gehl och Gemzøe.

## BOTTENVÅNINGARNA

Ännu en kvalitet Köpenhamn har är de fina fasaderna som husen har i bottenvåningen. Livet på gatan och inne på bottenvåningarna får möjlighet att samspela, och på kvällen lyser vänligt ljus från butikerna. Ljuset från fasaderna ger inte bara en värdefull känsla av trygghet, utan bidrar också reellt till att det blir säkrare i staden. Om det finns vänliga och öppna bottenvåningar på husen, betyder det också att man kan gå en sväng på kvällen eller på söndagen för att titta i skyltfönster. Och tvärtom, stängda fasader gör att det blir meningslöst att gå och fönstershoppa efter stängningsdags. Köpenhamn har turen att ha en fin mänsklig gå-skala i större delen av staden och intressanta bottenvåningar. Dock finns det vissa nyare gatusträckningar som bryter mönstret, där bottenvåningarna är stängda och tråkiga, och områdena blir skrämmande efter mörkrets inbrott (s. 32). Oattraktiva, avvisande bottenvåningar kännetecknas av stora enheter med få eller inga dörrar. De har stängda eller passiva fasader, och ingen omväxling med hänsyn till funktionen. De är också enformiga och med få detaljer, och finns i Köpenhamn mest i finansdistriktet, konstaterar Jan Gehl och Lars Gemzøe (s. 33).

## EN STAD I ETT PLAN

En viktig karaktär hos Köpenhamn, är att hela stadslivet försiggår i ett plan. Det finns inga underjordiska köpcentrum som i många andra städer, och inga fotgångarbroar uppe i luften över gatorna. Detta samlar aktiviteterna i ett plan och gör stadskärnan upplevelserik och intressant att färdas genom.

Ett annat karaktärsdrag hos Köpenhamn är att det finns få privata inköpsgårdar, butiksarkader eller butikspassager som drar människor bort från gatulivet (s. 11).

## **2.2.2. STADSLIV I KÖPENHAMN**

### BOENDE I CENTRUM GER TRYGGHET NATTETID

Den historiska stadsstrukturen i Köpenhamn, och att de flesta hus är äldre och relativt små, gör att man fortsatt kan visa upp en fin blandning av funktioner. I fyra- femvåningshusen är det fortfarande vanligt med butiker i bottenvåningen, kontor på nästa två våningar och bostäder längst upp. Det ger en intressant blandning av funktioner i det enskilda huset, och också i staden som helhet. Att det finns bostäder i stadskärnan ger mer liv i staden efter stängningsdags, och gatorna blir tryggare att färdas på (s. 34). En oroande tendens att stänga till butikernas fasader kvällstid och nattetid har brett ut sig under senare år. Gaturummet blir en mörk tunnel utan ljuset från butikerna, och möjligheterna att gå och titta i skyltfönster på kvällen eller söndagen försvinner. Staden blir både mörk, öde och otrygg. Därför är det viktigt att igenbomningen av butikernas fasader nattetid stoppas, propagerar Gehl och Gemzøe (s. 35).

Det är en stor kvalitet att Köpenhamn har 6.800 boende i centrum. Det är ett ovanligt stort antal för en modern stadskärna. De boende i stadskärnan ger staden en extra dimension. De innebär att människor bor i och intresserar sig för stadsdelen. De bidrar i samband med sina dagliga göromål till vitalitet dygnet runt, särskilt på kvällar och nätter samt under helgen så att stadskärnan inte ligger öde. Gardiner och krukväxter i fönstren är ett trevligt inslag i stadsbilden på dagen, och på kvällen lyser det från dem. Det ger en trygghetskänsla för dem som färdas på gator och torg när det är mörkt, skriver Gehl och Gemzøe. Det finns både fördelar och nackdelar med att bo i stadskärnan. Bland nackdelarna är problemet med att parkera sin bil, men å andra sidan vill många bo i stadskärnan för att inte vara beroende av bil. Ett annat problem är det livliga nattlivet. Det är mycket bra och trevligt, men inte om det försiggår utanför sovrumsfönstret. Festivaler, arrangemang och gatuunderhållning kan också skapa problem för dem som bor eller arbetar i city. Trots det är det mycket populärt att bo där på grund av närheten till de många aktiviteterna (s. 36).

### STUDENTER

Det finns ingen faktor som är så viktig för ett stadscentrums vitalitet som närvaron av ett utbildningsinstitut och studenter, menar Gehl och Gemzøe. Studenterna färdas till fots eller med cykel och bidrar inte till trafikproblemen, men kommer och ger extra liv när sommarens turister har rest hem. De kommer och går alla tider på dygnet och hjälper till att hålla staden befolkad efter stängningsdags. Caféter, bokhandlar och butiker tjänar också på att studenterna finns. 14.000 studenter håller liv i Köpenhamn under vinterhalvåret (s. 38).

### BILTRAFIKEN I CENTRUM

Man har strävat efter att hålla biltrafiken i Köpenhamn på en stabil nivå, samtidigt som man har arbetat på att flytta ut trafiken från de mindre gatorna till de större stråken. Det är

bakgrunden till att biltrafiken i Köpenhamn har legat på samma nivå i 25 år, konstaterar Gehl och Gemzøe. Utanför stadskärnan har trafiken ökat något, samtidigt som den har minskats i själva stadskärnan. Faktorer för minskningen av biltrafik i stadskärnan är att antalet människor som bor eller arbetar där har minskat. Dessutom har man minskat antalet körfiler och antalet parkeringsplatser i city. Förändringarna har skett gradvis så att bilisterna har haft tid att ställa om till andra transportformer som S-tåg, bussar och cyklar. Köpenhamns trafikpolitik är ganska ovanlig jämfört med andra städer. Bilköer är ovanligt och man kan köra bil i alla delar av staden utan att fastna i trafikproblem, och parkera i city om man vill betala för nöjet. Det kommer lika många människor in till city som för 10, 20 och 30 år sedan (s. 40).

Gehl och Gemzøe skriver att antalet parkeringsplatser i stadskärnan har minskat med 1-3% årligen under en längre period. Det förra decenniet lades det ner ca 600 parkeringsplatser. De flesta fanns på stadens torg, som nu återigen rymmer människor. Stadskärnan har idag (1996) 3.100 parkeringsplatser, främst på stadens gator. Man köper parkeringsbiljetter och systemet övervakas av P-vakter. Priset för att parkera i city justeras kontinuerligt för att säkra snabba utbyten på parkeringsplatserna. Faktiskt fungerar systemet så bra att det, trots de få platserna, alltid är möjligt att parkera i stadskärnan (s. 41).

#### CYKLARNA

Trots vind och kyla cyklar många danskar. 70-talets oljekris var den vändpunkt då man började utveckla cykelnätet och göra cykeltrafiken säkrare. De senaste årtiondenas intresse för hälsa och motion har också bidragit till intresset för att cykla. Arbetet för att förbättra för cyklister i Köpenhamn har gått ut på att bygga ut nätet av cykelvägar längs alla stora vägar så att man kan ta sig överallt i staden. Den största säkerhetsrisken för cyklister är korsningarna, som i vissa fall har fått blå cykelfält, med samma princip som övergångsställena för fotgängare. Anläggningen av cykelvägar i vägbanorna betyder oftast att antalet körfält eller parkeringsplatser måste reduceras. På så vis gynnas cykeltrafiken samtidigt som biltrafiken missgynnas – en av målsättningarna. De senaste 25 åren har cykeltrafiken i centrala Köpenhamn ökat med 65% skriver Gehl och Gemzøe (s. 42). Nu (1996) cyklar en tredjedel av invånarna, en tredjedel av invånarna kör bil och en tredjedel av invånarna åker kollektivtrafik till jobbet i Köpenhamn (s. 43).

#### ÅRSTIDERNA

Köpenhamn ligger långt norrut nära Nordsjön. Det innebär korta, mörka vinterdagar med temperaturer nära nollan. Snö kommer emellanåt, men oftast är vinterdagarna bara grå, våta, kalla och obehagliga. Sommaren däremot är långa ljusa dagar och nätter med en del sol och temperaturer runt 20 grader. Det är alltså en dramatisk skillnad på vinter och sommar, medan höst och vår ligger lite mittemellan.

Den långa, mörka vintern gör att sommaren, ljuset och det gröna värdesätts på ett unikt sätt i skandinavisk kultur. När sommaren väl är här vill man njuta och få ut det mesta av den. Stadslivet i Köpenhamn är helt annorlunda på vintern jämfört med sommaren. På vintern är huvudaktiviteten utomhus att gå. Man stannar till kort, men för det mesta är gångfärden rask och målinriktad. På sommaren går man också. Men färden blir mycket mer långsam och släntrande, skriver Gehl och Gemzøe. Den stora skillnaden är att på sommaren används stadsrummen rekreativt, och man slår gärna sig ned en stund för att njuta utsikten, vädret, folkvimlet, platsen.

Det är dubbelt så många människor som går i Köpenhamn på sommaren som på vintern, och åtta gånger fler som deltar i olika uppehållsaktiviteter som att stå, sitta på café, titta på uppträdanden på gatorna mm. Det är orsaken till att Köpenhamns gator ligger lugna och stilla på vintern, medan staden upplevs som fylld till bristningsgränsen på sommaren. Det är bara dubbelt så många människor som använder gatorna på sommaren, men de uppehåller sig där fyra gånger så lång tid.

Gehl och Gemzøe anser att Köpenhamn är så omtyckt av sina invånare för att staden har prioriterat de i Skandinavien så viktiga, rekreativa sommaraktiviteterna. Och samtidigt som gatulivet i Köpenhamn blir mer och mer attraktivt och välbesökt, desto längre verkar sommarsäsongen hålla på. Den kommer tidigare på våren och håller ut längre in på hösten.

Sommarsäsongen i Köpenhamn startar i mitten av mars, då solen är varm nog att värma under de soliga dagarna, som det dock inte är så många av. Den kommer igång på riktigt någon gång i april, och håller på till slutet av oktober. Dock är det vädret på de enskilda dagarna som styr vad som kan försiggå ute. Särskilt i början och slutet av säsongen är det många dagar som inte inbjuder till så många uteaktiviteter. Ju mer köpenhamnarna har fått smak för utelivet genom åren, desto mer anpassar man sig dock för att kunna njuta av det även under kyliga dagar. Jackor och tröjor dras på, och utomhuscaféerna erbjuder infravärme och ullplädar (s. 48).

Störst skillnad mellan sommar och vinter finner man i de stadsrum som har rekreationen som huvudtema, skriver Gehl och Gemzøe. Som Nyhavn t.ex. 700 caféstolar är fyllda dag efter dag hela sommarsäsongen, och åter hundratals köpenhamnare promenerar förbi längs hamnstråket för att uppleva platsen och alla glada människor. På vintern är det däremot ytterligt lugnt och stilla i Nyhavn. Fotgängartrafiken är bara 1/8 av vad den är på sommaren, och uppehållsaktiviteterna är en bråkdel av sommarens. En underbar kvalitet i Köpenhamn är de långa ljusa sommarkvällarna och sommarnätterna. På många ställen i staden fortsätter stadslivet in på nätterna. Särskilt i maj och juni är Nyhavn fyllt av studenter och fester (s. 49).

#### DÄR BILARNA HAR TAGIT ÖVER

Gehl och Gemzøe menar att i många städer i världen har det blivit mer eller mindre omöjligt att gå. Bilarna har tagit över och fotgängarna har trängts ihop under ovärdiga förhållanden på allt smalare trottoarer. Vid övergångsställena måste man vänta 1, 1,5 eller 2 minuter och fasaderna längs trottoarerna är stängda, inga dörrar, inga fönster, ingenting att titta på. Ingen omsorg har lagts på fotgängarna. Under dessa förhållanden försvinner fotgängarna naturligtvis. I USA t.ex., ligger gatorna i centrum öde och skrämmande.

#### ATT GÅ I KÖPENHAMN

I Köpenhamn och flera andra europeiska städer har utvecklingen gått åt motsatt håll. Efterhand som biltrafiken växte, växte också konflikten mellan bilister och fotgängare. Med införandet av gågator med start på 60-talet, blev det åter lättare att vara fotgängare, menar Gehl och Gemzøe. Istället för att gradvist vänja folk av med att gå, inbjuder dessa europeiska städers stadspolitik människor till att promenera. Att promenera är en energivänlig, billig form att färdas på som inte bullrar. Stora trafikmängder kan samsas på liten yta. Strøget, Köpenhamns mesta shoppinggata, har trots sina blott elva meter i bredd en trafikmängd på 80.000 människor per sommardygn.

Att gå är mer än ett sätt att färdas. Det är en motionsform, och man får frisk luft och upplevelser. Det är trevligt att gå. Man har tid att se på människor, skyltfönster och byggnader. Strøget går i öst-västlig riktning, och en annan av de tidiga gågatorna, Köbmagergade, går i nord-sydlig. De första åren efter omläggningen ökade fotgängarna



markant, och sedan har det stabiliserat sig. Köpenhamn är en bekväm gå-stad där fotgängarna står för 80% av transporten i centrum. Av de övriga procenten står cyklarna för 14%.

1968, 1985 och 1995 har det genomförts stora undersökningar av stadslivet i Köpenhamns centrum, skriver Gehl och Gemzøe. Undersökningarna gör det möjligt att följa gångtrafikens utveckling, och de förändringar som skett under årens lopp. De första åren efter att gågatorna togs i bruk ökade fotgängarna med 20-40%, och sedan har fotgängarantalet varit oförändrat. En sommardag mellan klockan 10.00 – 18.00 färdas på Strøget 55.000 personer, och på Købmagergade är den motsvarande siffran 33.000. Vintertrafiken har varit stabil med 25.000 fotgängare per dag på Strøget och 24.000 på Købmagergade. Det syns dock en svag tendens till ökning av sommartrafiken. De senaste årens förändrade användning av centrum för rekreativa sommaraktiviteter kan vara förklaringen. Att Strøget legat stabilt på 55.000 fotgängare per dag i många år, beror på att det är den maximala trafikmängden för en elva meter bred gata. Strøget är bokstavligen talat fyllt till bristningsgränsen om sommardagarna (s. 51).

Jan Gehl och Lars Gemzøe skriver att sommarens gångtrafik är ungefär dubbelt så stor som vinterns. På sommaren är det många turister i staden, det är en del av förklaringen, men å andra sidan försvinner 14.000 studenter, och många köpenhamnare är iväg på semester. Huvudorsaken till att sommarens gångtrafik är större, är utan tvivel den mera rekreativa användningen av staden sommardag. Om sommaren stannar man i stadsrummen oftare och längre och njuter av möjligheterna till underhållning och avslappning (s. 55).

#### REKREATIVA UPPEHÅLLSAKTIVITETER I KÖPENHAMN

Att många människor går i staden betyder i sig själv inte att det är en bra stad att vistas i. Det kan ju t.ex. bero på att staden fungerar ligger utspridda. Däremot är det bara i goda stadsrum som människor känner sig frestade att stanna till och slå sig ned ett tag för att njuta av platsen och folkvimlet. Mycket förenklat kan alla uteaktiviteter i staden delas upp i två kategorier; nödvändiga aktiviteter och valfria. De nödvändiga är alla de målinriktade mer eller mindre nödvändiga aktiviteter som människor gör och den största delen av gångtrafiken. De valfria aktiviteterna består av alla de aktiviteter som är frivilliga, och som människor väljer att delta i för att det är trevligt, intressant eller roligt, skriver Gehl och Gemzøe. Det kan vara att sitta på café, stå och titta sig omkring eller sitta på en bänk.

De valfria aktiviteterna sker bara när de yttre betingelserna är goda, och det är njutbart att slå sig ned. Goda stadsrum känns igen på att de tillhandahåller goda förhållanden för de valfria aktiviteterna, som de flesta som färdas i staden tycker mycket om. Det är också detta som har gett Köpenhamn rykte av att vara en härlig stad. Parallellt med omläggningen av några av centrumets gator till gågator, har också torgen fredats från trafik och iordningsställt, för alla dem som gärna vill göra ett uppehåll i stadens rum i samband med gångturen. Det är politiken att gynna de rekreativa uppehållsmöjligheterna som är det mest intressanta med förbättringen av Köpenhamns innerstad. Här blandas butiker, kontor, bostäder, universitetslokaler och rekreation till glädje för alla inblandade.

Gehl och Gemzøe skriver att den mest spännande förändringen i Köpenhamns stadsliv under de senaste åren har varit utvecklingen av uppehållsaktiviteterna. Under de 27 år (1996) som man har undersökt stadslivet har antalet människor som uppehåller sig på gator och torg en sommardag ökat 3,5 gånger. Antalet fotgängare är oförändrat, men de människor som färdas i byn tillbringa mer tid där. De bilfria arealerna i stadskärnan har under samma tid blivit 3,5 gånger större (s. 59).

## ATT SITTA I KÖPENHAMN

Antalet sittplatser i en stad har stor betydelse för uppehållsmöjligheterna, betonar Gehl och Gemzøe. Köpenhamns innerstad kunde 1995 erbjuda 1.339 sittplatser på stadens bänkar, jämnt fördelade över stadskärnan. Bänkarna är en utveckling av den traditionella köpenhamnsbänken från 1887, och målade i mörkgrönt som är Köpenhamns stadsfärg. På de 126 caféer som fanns i Köpenhamns innerstad 1995 fanns sammanlagt 4.794 caféstolar. Utomhuscaféerna är ett relativt nytt inslag i Köpenhamn. Innan etableringen av de bilfria gatorna fanns nästan inga uteserveringar i city. 1995 utgör de 75% av stadskärnans samlade sittplatser.

”Sekundära sittplatser” innebär alla möjligheter till sittplatser som inte är stolar och bänkar. Det kan vara socklar, räcken, trappor mm och utnyttjas mycket på fina dagar när sittplatserna inte räcker till. Äldre människor vill ofta ha bekväma bänkar för att sätta sig ned, medan ungdomar inte har så stora krav på sittstället. Medan antalet sittplatser på bänkar har varit i stort sett oförändrat mellan 1986 och 1995, så har antalet caféstolar ökat från 3.000 till 5.000, en ökning på 60%. Under samma tidsperiod har antalet människor som uppehåller sig i stadskärnan ökat med 1.200, vilket tyder på ett starkt samband mellan antalet sittplatser och uppehållsaktiviteternas omfattning, skriver Gehl och Gemzøe (s. 60).

## UTESERVERINGARNA

Kulturen med uteserveringar har snabbt brett ut sig i Skandinavien, och markant förändrat hur stadsrummen nyttjas. Skandinavernas resevanor till Medelhavsländerna efter krigsslutet har starkt bidragit och inspirerat till intresset för utomhusserveringar och stadsliv överhuvudtaget. För 20-30 år sedan (1996) var den huvudsakliga aktiviteten i stadskärnan att göra inköp och titta i butiksfönster, nu har stadskärnan en betydligt mer rekreativ användning. Arbete, inköp, ärenden och studier i city kombineras med rekreativa uppehållsaktiviteter. Här spelar uteserveringarna en stor roll, menar Gehl och Gemzøe. De erbjuder inte bara sittplatser och förfriskningar, utan också en ursäkt för att tillbringa lång tid i stadsrummet. Att långsamt dricka olika sorters kaffe och drinkar ger ett tillfälle att njuta av allt det andra som staden bjuder på; det fina vädret, utsikten, sällskapet, de trevliga stadsrummen och strömmen av människor. Tyvärr kommer cafékulturen i konflikt med önskan om många boende i stadskärnan. Man bör se till att öppningstider och riktlinjer för ljudnivån följs (s. 61).

## **2.2.3. KULTUR I KÖPENHAMN**

### STADSRUM FÖR KOMMUNIKATION

Genom hela historien har stadsrummen gett ramen för information och kommunikation mellan dem som vistas där. Idag fungerar stadsrummen fortsatt som offentligt forum och utvecklingsställe. Aktiviteterna på stadens gator har givetvis ändrat karaktär med tiden. Tidigare tvingades människor av fattigdom att arbeta på gatorna, medan idag är de flesta aktiviteterna på stadens gator rekreativa uppehållsaktiviteter som man gör för att det är trevligt och roligt. Kommunikationen i stadsrummen kan delas upp i två kategorier. Den ena är de små, oformella inslagen i gatubilden, som gatumusikanter, gatuartister och religiösa eller politiska grupper som försöker vinna anhängare, och den andra är stora, välplanerade arrangemang som festivaler, utställningar och föreställningar som också tar plats i de offentliga stadsrummen. Sedan de bilfria stadsrummen kom till har de nyttjats mer och mer för kommunikation av dessa slag, konstaterar Gehl och Gemzøe.

En väsentlig kvalitet i sammanhanget är att stadsrummen är offentliga och demokratiska, så att alla har tillgång till dem. I Nordamerika har utvecklingen blivit den att de mest använda gaturummen har flyttat inomhus i gallerior och köpcentrum, där de är privatägda och starkt kontrollerade. Gehl och Gemzøe skriver att en av stadsrummens viktigaste funktioner därmed har försvunnit. Allt annat än inköp är förbjudet, i stort sett. Kulturinslagen på gatorna gör promenaden i staden trevlig, intressant, rolig och oförutsägbar. Dock behövs vissa regler för att arrangemangen ska kunna samexistera med de människor som bor eller arbetar i stadskärnan. I Köpenhamn tillåts gatuunderhållning först efter klockan 15.00 (s. 67).

#### INFORMELLA STADSRUMSAKTIVITETER

Det rikliga utbudet av informella stadsrumsaktiviteter kan delas upp i tre kategorier.

Den ena är utväxlingen av färdigheter och talanger. En del gatuartister är mycket duktiga, medan andra är i början av sin karriär. Publiken har en välutvecklad känsla för när någon är värd att lyssnas på eller tittas på, och de duktiga artisterna drar stora publikskaror. På TV kan man se bilder av alla slags konstnärer och deras föreställningar. På gatan får man upplevelsen i första hand, kan själv insupa i det som händer och kanske delta i föreställningen.

Den andra är utväxlingen av saker och ting, skriver Gehl och Gemzøe. Torgbodan och gatuhandel är lika gamla begrepp som staden själv. Numera, när den mesta handeln pågår inne i butikerna, har gatuhandeln fått nya former. Stånd som säljer smycken mm. sprider sig lätt över hela staden om man inte anvisar dem särskilda platser. På Köpenhamns gator och torg finns frukt- och grönsaksmarknad, blomsterförsäljning, ekologisk marknad och antikvitetsmarknad.

Den tredje kategorin av informella stadsrumsaktiviteter är utväxling av synpunkter och förhållningssätt. Rätten att tala fritt i offentliga församlingar är en av de viktigaste demokratiska rättigheterna. Det offentliga stadsrummet är, med sina människoströmmar, perfekt för att introducera nya politiska eller religiösa uppfattningar och dela ut flygblad. I Köpenhamn är Kulturtorvet och Købmagergade de främsta platserna för detta, och på Rådhuspladsen och Christiansborg Slotsplats finns plats för större offentliga möten och manifestationer (s. 68).

#### ARRANGEMANG I STADEN

Efterhand som köpenhamnarna har gått över till att spendera mer och mer tid i staden, och tycka mer och mer om sin stad, är det naturligt att börja planera för nya arrangemang och festligheter som skulle passa i stadsrummen. Ju mer attraktiva som de köpenhamnska stadsrummen har blivit, desto fler förslag till festivaler, utställningar och parader har växt fram. Sedan 1962 när de bilfria stadsrummen började utvecklas, har samhället förändrats på en lång rad områden. Folk har fått mer fritid och det finns ett stort intresse för att delta i aktiviteter i de offentliga stadsrummen. Gehl och Gemzøe skriver att det ständigt växande antalet kulturhändelser i staden tyder på en stor lust att sätta igång aktiviteter och att delta.

Kulturnatten är en ny tradition som syftar till att visa köpenhamnarna alla de möjligheter som staden erbjuder om natten och att presentera alla de kulturaktiviteter som finns. Dessutom vill man självklart bjuda in alla som vill ha en festlig och spännande kväll och natt. Teatrar, gallerier, bibliotek, musikställen, museer, nöjesställen och utbildningsställen har öppet. Särskilda nattbussar transporterar folket. Fasader ljussätts, ljusskulpturer sätts upp, ficklampsvandringar för barnen presenteras, film visas och fyrverkerier fyras av.

Idrottsnatten är införd för att man ska kunna se - och kanske prova på – många roliga idrottsgrenar i verkligheten. Varje torg i staden hyser en idrottsgren under idrottsnatten, berättar Gehl och Gemzøe. Man kan vara med på gångturer och löpturer runt om i staden (s. 70).

Huvudattraktionen bland årets kulturevenemang är för många Copenhagen Jazz Festival. Det är härlig musik i en härlig stad. Man får både konserter och utevistelse, och träffar på vänner och bekanta när man rör sig i staden under festivalen (s. 71).

### SOMMARKVÄLLAR PÅ STRØGET

På sommarkvällarna har det etablerats en ny tradition i Köpenhamn. Dess motsvarighet finns sedan länge i sydeuropeiska städer. När butikerna stänger för kvällen ändrar livet karaktär, berättar Gehl och Gemzøe. Trängseln, shopparna och det snabba tempot försvinner och ersätts av ett långsammare tempo. Hälften av fotgängarna finns kvar. Man promenerar längs ett stråk öst-väst eller väst-öst i stadskärnan, från Tivoli till Nyhavn eller tvärtom. Man promenerar för att se staden och njuta av atmosfären. Nu kommer också alla sorts gatuartister fram, när ljudnivån är lägre och folk har bättre tid att låta sig underhållas. En promenad längs Strøget blir till ett spännande strövtåg mellan olika konstarter och kulturfenomen. Gatuartisterna har sina egna, oskrivna regler, avstånden dem emellan är noga övervakad, och varje nummer får precis den tid det behöver, innan det är dags att lämna plats till nästa. För de promenerande är Strøget en enda lång scen (s. 69).

### REKREATION FÖRR OCH NU

För hundra år sedan var städerna under industrialismen överbebyggda och osunda. Stadsparkerna introducerades på den här tiden för att ge stadsborna en chans att slippa ifrån de trånga och smutsiga gatorna. Begreppet rekreation var under den här tiden tätt knutet till grönskan och naturen, skriver Gehl och Gemzøe. Staden var något som man flydde ifrån. När man var ledig gällde det att komma ut på landet för att njuta av den friska luften och solskenet – en hållning som har varat i mer än ett halvt sekel.

Under tiden har dock en mängd förändringar skett i samhället och gett städerna nya roller. Industrierna är borta, liksom röken och bullret, och där man har begränsat biltrafiken har attraktiva miljöer kunnat skapas i staden. Samtidigt har nya önsksningar och behov skapats i samhället. Viktiga förändringar, som har betydelse för hur de offentliga stadsrummen används är bl. a. att hushållen har blivit mindre, det blir t.ex. fler och fler ensamhushåll. Det finns fler arbetslösa, förtidspensionärer och studerande, och studierna håller på längre. Det är en högre levnadsstandard, och, allt som allt, lite mer pengar som ska spenderas. Gehl och Gemzøe pekar på att viktiga ideologiska förändringar är att intresset för hälsa, motion och friluftsliv har ökat. Dessutom har många köpenhamnare nu varit ute och rest mycket och fått inspiration från stadsliv utomlands där de har varit.

Fortfarande tycker många om att åka ut på landet, men rekreationen i staden är mycket populär den också. Den är billig, social, upplevelserik och oförutsägbar och kan njutas i så stora eller små doser som man vill. Tillsammans kan de nämnda förändringarna i samhället förklara det stora rekreativa bruk av de offentliga stadsrummen som äger rum i Köpenhamn. Attraktiva stadsrum med en mängd funktioner, mycket folk, god utsikt och frisk luft är tydligt efterfrågade i det nuvarande samhället, skriver Gehl och Gemzøe (s. 79).

## **2.2.4. FÖRBÄTTRINGAR AV KÖPENHAMNS STADSRUM I ÅREN FRAMÖVER**

### **KÖPENHAMNS FRAMTID**

Erfarenheterna från utvecklingen av gatorna och torgen i Köpenhamns centrum har under den senaste tiden använts för att förbättra stadsrummen utanför centrum. En stadsrumspolitik måste givetvis omfatta hela staden. Nu när centrums kvalitet har förbättrats borde turen komma till vardagsplatserna och bostadsområdena runt om i Köpenhamn.

Lika fint som det är att gå runt i stadskärnan, lika ovärdigt är det att gå längs stadskärnans ytterkanter. En rad viktiga förbindelselänkar för fotgängartrafiken saknas från omgivande gator in till centrum, anser Gehl och Gemzøe. Förbindelsen över Kongens Nytorv från Strøget till Nyhavn måste kvalitetshöjas. Förbindelsen mellan stadskärnan och Nørreport station är förvirrande och ovärdig, och behöver byggas om. Förbindelsen mellan Strøget och Rådhuspladsen bör förbättras ytterligare och dessutom behöver passagen av H. C. Andersens Boulevard lättas upp, särskilt som stadens största ”missing link”, Vesterbrogade, rustas upp. Vad gäller de små gatorna runt om i stadskärnan som inte är bilfria, så behöver de inte bli det heller. Däremot skulle de kunna byggas om till fotgängarprioriterade gator, som Strædet, som fungerar mycket bra och är omtyckt av sina användare.

Förbindelsen mellan Hovedbanegården, Tivoli, Axeltorv och resten av centrum är idag oacceptabel, menar Jan Gehl och Lars Gemzøe. Efter avstängningen av gatusträckningen vid Rådhuspladsen (och den planerade avstängningen av Vester Voldgade), har Rådhusplatsen blivit en del av stadens fotgängarnät, och det naturliga är att fortsätta med Vesterbrogade för att få stadskärnan att hänga ihop. Vesterbrogades centralaste del, Vesterbros Passage, är en av stadens mest trafikerade fotgängarsträckor, och där finns gott om plats för att göra en förnämlig boulevard-lösning med breda trottoarer, cykelbanor och kanske några parkeringsplatser.

Det finns användning för fler offentliga bänkar i Köpenhamn, speciellt utanför gågatorna, där det nu knappt finns några sittmöjligheter.

Gemensamt för utformningen av stadens offentliga stadsrum har varit respekten för Köpenhamns särart och karaktär. Stadsrummen har utformats gediget och enkelt i enlighet med stadens traditioner. Små rum och gatusträckningar med ett nutida och mer experimenterande formspråk har också provats på, och nya blandningar av gammalt och nytt skulle kunna tillföra en ny dimension till staden. Projektet med stenläggningen av Brolæggerstræde kan visa hur små ingrepp med goda material och nytt formspråk kan tillföra en ny kvalitet. Under senare år har bruket av naturmaterial blivit mer och mer utbrett, till kvalitet och glädje för stadens invånare, skriver Gehl och Gemzøe. Axeltorv och Amagertorv illustrerar denna utveckling.

Problemen med tråkiga bottenvåningar finns främst i stadens nyare byggnader. Karaktärlösa och avvisande ligger de i staden. Nybyggnadspolitiken bör se till att nya byggnader tillför både stadsbilden och stadens bottenvåningar något nytt. Särskilt viktigt är att existerande och nybyggda bottenvåningar bearbetas så att de blir intressanta, upplevelserika och öppna, både dagtid och nattetid (s. 80).

Jan Gehl och Lars Gemzøe anser att vintertiden är ett problem i de skandinaviska städerna. Den är en tid när alla får stå ut med mycket obehag för att komma fram till den goda årstiden. Vintern betraktas ofta som en paus, och inget har blivit gjort varken för att förbättra förhållandena för alla dem som måste färdas ute under de mörka månaderna, eller för att undersöka om vintern kan ge speciella kvaliteter som skiljer sig från sommaren. Kan man inte skapa en mer uppfinningsrik och aktiv vinterpolitik?

Förslag till aktiviteter kan vara:

- Skridskobana med musik och teförsäljning.
- Uppvärmade bänkar på vissa ställen.
- Värmetunnor på utvalda platser.
- Överbyggda gator och torg
- Glögg- och soppakiosker.
- Ljusskulpturer och illuminationer under de långa, mörka kvällarna.
- Film- och bildkonst på bildskärmar.
- Vackra belysningar och ljusverkningar.
- Vinterunderhållning (motsvarande sommarunderhållningen).

Hur får vintern sina egna kvaliteter? Här ligger en spännande utmaning att ta sig an i en för övrigt mycket trevlig stad långt mot norr, skriver Jan Gehl och Lars Gemzøe (s. 81).

(Gehl, Jan och Gemzøe, Lars. (1996) *Byens rum, byens liv*. Köpenhamn, Arkitektens Forlag, Konstakademiets Forlag.)

## 3. AVSLUTNING

### 3.1. SLUTSATS

#### **3.1.1. FAKTORER SOM SKAPAR ETT GOTT OFFENTLIGT STADSRUM ENLIGT JAN GEHL, ETT STADSRUM SOM ÄR ANPASSAT FÖR MÄNSKLIG, SOCIAL SAMVARO**

##### SAMLING AV FUNKTIONER, MÄNNISKOR OCH AKTIVITETER

Det är viktigt att funktioner, människor och aktiviteter samlas och integreras så att de kan fungera sida vid sida och inspirera varandra. Deltagarna i en situation får möjlighet att delta i andra situationer och en självförstärkande process kan komma igång (s. 77). Samling är viktigt för fotgängarnätets kompakthet. Fotgängarna ska helst också koncentreras till få gator istället för många mindre stigar (s. 85). En samling av funktioner, människor och aktiviteter ger fler upplevelser i de offentliga stadsrummen. Fasaderna ska bestå av många små enheter bredvid varandra, anser Jan Gehl. Då samlas funktionerna vägg i vägg, avstånden blir korta och det mycket att se på (s. 91). Aktiviteterna ska vara samlade i ett plan, eftersom man ogärna beger sig upp eller ner från markplanet (s. 93).

##### TYDLIG STRUKTUR

Det är viktigt att stadsrummen är överskådliga och lätta att hitta i, menar Gehl. Den fysiska strukturen ska avspegla och hjälpa den sociala strukturen (s. 53). Det ska vara tydligt till vilket område som en enskild byggnad hör, och till vilka byggnader en yta hör. Det finns uterum med olika grad av offentlighet. På ena sidan skalan finns de helt *privata* uterummen, som trädgårdar eller altaner, som hör till den enskilda bostaden. De bostäder som ligger nära varandra har ofta en gemensam uteareal mellan bostäderna, som är *halvprivat* (s. 54). Hela bostadsområdet har kanske sedan arealer utomhus som är *halvoffentliga*. Och till sist finns det områden i den offentliga miljön, som är alla medborgares, och de är *offentliga*. När man etablerar bostadsområden med uterum som sträcker sig från privata till offentliga på en skala, så får man lokala, förtroliga uterum närmast bostäderna, och man känner bättre till vilka som färdas där. Upplevelsen av att de närmaste uterummen hör till bostaden ger bättre social övervakning som skyddar mot vandalism och kriminalitet (s. 55). Betydelsen av att indela bostadsområden i mindre, överskådliga enheter i ett hierarkiskt system är stor. Övergångarna mellan olika typer av privata till offentliga uterum ska vara mjuka. Gränserna ska vara tydliga, men lätta att överskrida (s. 57).

##### FUNKTIONER OCH AKTIVITETER ÄR SYNLIGA

Det är viktigt att det finns en upplevelsemässig kontakt mellan det som händer i den offentliga miljön och i husen runt omkring. Denna kontakt kan vara mycket berikande, både för dem som vistas på gatan och för dem som vistas i husen. Att, där det passar, inte stänga in funktioner, aktiviteter och människor bakom slutna fasader, utan öppna upp och visuellt synliggöra dem. Då får de möjlighet att samverka och kan ge platsen en stor kvalitetshöjning (s. 115). Jan Gehl menar att det är viktigt i planeringen att titta på varje funktion för sig och

bedöma i vilken grad den passar att vara i kontakt med andra funktioner eller skärmas av. Det som händer då är att endast den tyngsta industrin tjänar på att hållas åtskild från övriga funktioner och aktiviteter (s. 117).

#### STOR OMSORG HAR LAGTS PÅ FOTGÄNGARNAS TRAFIKNÄT

Att gå kräver plats så att man slipper trängas eller manövrera förbi hinder. Svårigheten när man planerar för en god fotgängarmiljö, är att få gångvägarna tillräckligt breda för att fotgängarna ska komma fram, och tillräckligt smala för att gatan ska kännas väldimensionerad och upplevelserik (s. 125). Ett gott riktmärke är 10-15 fotgängare per minut och meter gatubredd, skriver Jan Gehl. Körande gångtrafik som barnvagnar, rullstolar och rullatorer kräver lite extra plats (s. 126).

Beläggningen på gatorna ska vara jämn och fin, det är särskilt viktigt för de hjulburna fotgängarna, men även för gamla människor. Halka, vatten och snömodd ska undvikas på gångbanan om det är möjligt. Sand och lösgrus är för ojämnt att gå på, menar Gehl (s. 127). Det är viktigt att man som planerare tänker i gator istället för stigar, och samlar fotgängarnätet. Lika viktigt är att bebyggelse och funktioner är samlade så att det inte blir längre än nödvändigt att gå. 400-500 meter är hur långt de flestas rörelseradie sträcker sig. Barns och gamlas är betydligt mindre. Hur långt man accepterar att gå beror också på vägens sträckning, om den är rak och enahanda känns den längre, om den är lite svängd, uppdelad i etapper och om det finns mycket att se på så känns den kortare (s.129). När man ska gå genom ett torgrum är det behagligast om vägen följer kanten på rummet, skriver Jan Gehl (s. 134).

Jan Gehl betonar att det är viktigt att gånglinjerna läggs ut så att de följer den kortaste vägen mellan naturliga målpunkter (s. 133). Man ska inte, som fotgängare, behöva bli utsatt för en mängd restriktioner och olägenheter som gångbroar, staket, trafikljus och tråkiga vägar mm. (s. 131). För fotgängarna är det viktigt att höjdskillnader undviks längs gångvägarna. Då de måste förekomma är det bättre om de består av svagt lutande ramper istället för trappor. Trappor avbryter nämligen gångrytmen, och är sämre för hjulburna gångtrafikanter (s. 137).

#### BILARNA TRÄNGER INTE UT MÄNNISKORNA

Det viktigaste är att man planerar staden för människor och inte för bilar, betonar Gehl. Bilarna ska inte tillåtas breda ut sig på värdefulla ytor i staden, bullra (en biltrafikerad gata har en ljudnivå på över 60 dB, vilket förhindrar samtal och gör att man inte hör de mänskliga ljuden (s. 159)), förorena luften och göra gatan osäker för lekande barn och andra (s. 165). Att färdandet föregår till fots, med cykel eller kollektivtrafik gynnar också stadslivet. Detta eftersom man ser och ses bättre och upplever omgivningen mer intensivt än om man sitter i en bil, samt att man färdas i det offentliga rummet under längre tid (s. 119).

Det finns två bra sätt att integrera bilarna i staden, skriver Jan Gehl. Det ena är att lämna dem utanför och ha bilfria områden där färdandet föregår till fots. I bostadsområden kan det betyda att bilarna parkeras 50-150 meter från bostadsdörren och att man går den sista biten. På så vis minskas trafikbullret, säkerheten för barnen ökar, och man får tid att hälsa på grannarna på vägen hem. Det andra är att tillåta bilar, men att de får köra på de gåendes villkor, dvs. i gångfart och att de är tvungna att lämna de gående företräde (s. 105).

#### STADSRUMMEN ÄR INTE BULLERFÖRORENADE

Jan Gehl skriver att det är viktigt att trafikbullret inte är högre än att man hör ljuden av lek, sång, prat mm. Det är en avgörande del för det fysiska och psykiska välbefinnandet. Vid



buller över 60 dB, som det i allmänhet är på biltrafikerade gator, faller möjligheten för samtal bort och man måste skrika till varandra (s. 159).

#### STADSRUMMEN HAR MÄNSKLIG SKALA

Rummen ska vara anpassade efter människans sinnen. Torgen ska inte ha längre sidor än 20-25 m respektive 70-100 m, skriver Gehl. Då kombineras synsinnets avstånd för att se andra människor med avståndet för att tydligt se ansiktsdrag och ansiktsuttryck (s. 61). Gatorna ska inte vara bredare än de behöver vara för antalet människor som kommer att använda dem. 10-15 fotgängare per minut per meter gatubredd är en lämplig gatubredd att dimensionera efter (s. 126). När byggnader, gator och torg är i mänsklig skala så upplevs rummen med sina detaljer, och de människor som färdas i dem, med intensitet. Det gör att rummen känns varma, personliga och upplevelserika (s. 65).

#### ATT STADSRUMMEN ÄR KLIMATSKYDDADE

Blåsten ska inte få fritt spelrum eller förstärkas av höghus och stora öppna ytor. En tät och låg bebyggelse som vinden kan blåsa ovanför är det bästa vindskyddet (s. 168). Hus byggda i vinkel, lähäckar och läskärmar ska användas, och man ska orientera rummen mot solen så ofta som det är möjligt. På så vis kan man öka antalet dagar med acceptabelt väder på ett år väsentligt. Det är som om platsen hade legat 100-tals kilometer söderut, skriver Jan Gehl (s. 169). Man kan också bygga över vissa uppehållsarealer (s. 167).

#### DET FINNS BRA STÄLLEN ATT SITTA PÅ

Det ska finnas primära och sekundära sittplatser i solen och med god utsikt, menar Gehl. De ska ha stöd i ryggen mot någon av rummets väggar (s. 149). Sittplatserna ska utgöras av bekväma bänkar, inte i sten (det blir för kallt att sitta på i vårt klimat) kompletterade med sekundära sittplatser i form av trappor, socklar mm. De sekundära sittplatserna används när behovet av sittplatser är extra stort, och eftersom de primärt har en annan funktion än som sittplats, behöver rummet inte vara belamrat med tomma bänkar vid tillfällen när ingen sitter ner (s. 153). Barn och unga sätter sig gärna varsomhelst, men ju äldre man blir, desto större krav har man på sittplatsens utformning (s. 151). Vilobänkar, som är lätta att sätta sig på och att ta sig upp från, behövs för gamla fotgängare var 100:e meter (s. 154). Jan Gehl skriver att om det finns sittmöjligheter så är det möjligt att göra längre uppehåll i det offentliga rummet. Om sittmöjligheter saknas så är det inte mycket annat att göra än att gå vidare. Då förkortas inte bara tiden i det offentliga rummet, utan en lång rad aktiviteter som sittandet möjliggör – sticka, spela schack, prata, vara kär, läsa, sola, vila mm – faller mer eller mindre bort. Så avgörande är dessa aktiviteter för kvaliteten på det offentliga rummet, att om man på ett enkelt sätt ska förbättra den, så är det en god idé att skapa fler och bättre sittmöjligheter (s. 147).

#### DET FINNS BRA STÄLLEN ATT STÅ PÅ

Bra ställen att stå på är ställen nära rummens väggar med god utsikt, menar Gehl (s. 143). Att det finns portöppningar, träd eller lyktstolpar att stödja sig mot gör det behagligare att stå (s. 143). Ett strategiskt ställe att stå på är mellan två rum, så att man har god utsikt över båda rummen samtidigt (s. 141). Det är viktigt för stå-aktiviteterna att fasaderna är varierade och oregelbundna i formen så att det skapas trevliga små platser och prång att uppehålla sig i. Rummets kanter ska erbjuda skydd, som planteringar, markiser och verandor där man kan vara en stund (s. 143).

**DET FINNS GODA UPPEHÅLLSMÖJLIGHETER PRECIS UTANFÖR INGÅNGARNA**  
Jan Gehl skriver att både för bostäder, institutioner och funktioner gäller att folklivet ökar med en uppehållsplats direkt utanför entrén. Där kan man uppehålla sig tills man får lust att röra sig vidare ut i rummet. Det ska finnas något att göra där; sitta, sola, trädgårdsarbete, leka eller liknande, så används uppehållsmöjligheten oftare (s. 179). Man ska kunna ta med sig kaffekannan, leksakerna eller trädgårdsredskapen ut, och lämna dem tills nästa gång man vill använda dem (s. 181). Det ska också vara lätt att röra sig mellan inne och ute (s. 176). Livet ska kunna ”flyta” in och ut, som Gehl uttrycker det (s. 177).

#### **DET FINNS NÅGONTING ATT GÖRA**

Se på folk, sitta, sola, sopa och måla staketet är lämpliga uteaktiviteter som man kan ägna sig åt utanför bostaden. Dricka kaffe, arbeta i trädgården och tvätta bilen är andra passande aktiviteter. Dessutom kan man ju alltid promenera, sporta och leka, skriver Gehl (s. 183).

#### **DET ÄR VACKERT I STADSRUMMEN**

Den offentliga utemiljön ska ha god arkitektonisk kvalitet, menar Gehl (s. 173). Den ska inte vara nedskräpad eller nedklottrad, och där får gärna finnas vacker grönska som man kan njuta av. Det ska vara en värdig och välskött miljö och rabatter, blomkrukor och fontäner ger skönhetsupplevelser som uppskattas av dem som vistas där, och gör att man gärna vill uppehålla sig i rummet.

(Gehl, Jan.(1996) *Livet mellem husene; udeaktiviteter og udemiljøer*. Köpenhamn, Arkitektens Forlag.)

### **3.1.2. SÅ HAR JAN GEHLS IDÉER TILLÄMPATS I KÖPENHAMN**

#### **SAMLING AV FUNKTIONER, MÄNNISKOR OCH AKTIVITETER**

Köpenhamns stadskärna representerar en samling av funktioner, människor och aktiviteter på flera sätt. Husen är fyra- till femvåningshus som oftast har butiker i bottenplanet, kontor på våningarna över och högst upp bostäder (s. 32). Det ger en allsidighet i området, och de olika funktionerna och människotyperna kan stimulera varandra. Dessutom ligger husen tätt, vägg i vägg, och gör på det sättet att de enskilda aktiviteterna kommer nära varandra. Att det är en stadskärna dit många människor kommer gör också att det är många som gärna vill vara där och ta del av utbudet och möjligheterna. Även på så sätt samlas aktiviteterna.

#### **TYDLIG STRUKTUR**

Tydlig bebyggelsestruktur och hierarkier för uterummen gäller nog i högre grad för glesare bebyggelse där det finns många obebyggda ytor som behöver höra till någonstans. En tätbebyggd stadskärna har en annan slags struktur. Även här är det viktigt att man kan orientera sig. Förutom gatornas struktur har stadskärnan torg som öppnar upp sig i bebyggelsen, och landmärken i form av speciella byggnader. Det stod inte särskilt mycket om stadskärnans struktur i *Byens rum – byens liv*, men den finns där.

#### **FUNKTIONER OCH AKTIVITETER ÄR SYNLIGA**

De traditionella köpenhamnska husen har ofta butiker i bottenvåningarna, som med sina skyltfönster förbinder de gatan med husets insida. Det innebär att man kan se vad som händer

utanför om man är inne, och vad som händer innanför om man är ute, och de olika aktiviteterna får möjlighet att samverka (s. 32).

### STOR OMSORG HAR LAGTS PÅ FOTGÄNGARNAS TRAFIKNÄT

När införandet av gågator påbörjades på 60-talet, blev det åter lättare att vara fotgängare. Den allra första gågatan i Köpenhamn, Strøget, går i öst-västlig riktning, och en annan av de tidiga gågatorna, Købmagergade, går i nord-sydlig. De första åren efter omläggningen ökade fotgängarna markant, och sedan har det stabiliserat sig. De nya bilfria gatorna och torgen blev snabbt tagna i besittning av fotgängarna och var mycket populära. Nästan varje år sedan starten 1962 har fotgängarområdena byggts ut eller förbättrats (s. 11). De smala husen gör att gatorna får en lodrät fasadstruktur, som visuellt kortar av vägen och gör att gatorna känns mer komfortabla att färdas på. På det stora hela har staden en utmärkt skala för fotgängare (s. 32). Köpenhamn är en bekväm gå-stad där fotgängarna står för 80% av transporten i centrum (s. 51).

### BILARNA TRÄNGER INTE UT MÄNNISKORNA

Efter krigsslutet och fram till 1962 svämmade stadens gator och torg över av trafik och parkerade bilar. Fotgängarna hade fått mindre och mindre plats, särskilt på de smalare gatorna. Därför blev det en radikal vändpunkt, då Köpenhamns mesta shoppinggata, Strøget, omgjordes till gågata den 17 november 1962 (s. 11). Nu har man i Köpenhamn fört en målinriktad politik i mer än 40 år nu för att reducera bilanvändningen i centrum, och för att förbättra centrum för invånarna. Centrum har blivit vackrare, mindre förorenat och mindre bullrigt genom processen. Idag används stadens centrum av fler människor och på fler sätt (s. 7). Gradvis har bilismen trängts tillbaka eller reducerats i omfång och hastighet för att kunna samexistera med fotgängarna (s.11).

### STADSRUMMEN ÄR INTE BULLERFÖRORENADE

Bullret och föroreningarna i stadsrummen har minskat i takt med att bilarna har dragit sig tillbaka från centrum. Faktorer för minskningen av biltrafik i stadskärnan är att antalet människor som bor eller arbetar där har minskat. Dessutom har man minskat antalet körfiler och antalet parkeringsplatser i city. Förändringarna har skett gradvis så att bilisterna har haft tid att ställa om till andra transportformer (s. 40). Den låga bullernivån gör det lätt att samtala i centrum, och lätt att höra andra människor.

### STADSRUMMEN ÄR I MÄNSKLIG SKALA

Köpenhamn har en gammal stadskärna från medeltiden med god mänsklig skala. Centrum har inte blivit ombyggt på grund av krig eller renoveringar, som har varit fallet i så många andra städer. Gator och torg är små, och hushöjderna står i bra proportion till dem. Från gatan kan man se byggnaderna i deras helhet, och från byggnaderna kan man följa med i vad som händer på gatan. De små dimensionerna gör också att människorna kommer närmare varandra och byggnaderna, varpå miljön blir stimulerande för sinnen. Eftersom husen till största delen är smala, blir gatorna intressanta att färdas på, eftersom det även på en kort gångväg blir många dörrar och många funktioner att titta på (s. 32).

### STADSRUMMEN ÄR KLIMATSKYDDADE

Köpenhamn har ett klimat som präglas av låga solvinklar och mycket vind. Centrum med sin täta, låga medeltidsbebyggelse är i stort sett anpassat till detta, och den homogena bebyggelsen gör att vinden blåser över bebyggelsen istället för genom den. De små torgen och krokiga gatorna bidrar än mer till att skapa rimliga läförhållanden. Den vind som trots allt letar sig ner i stadskärnan, är ingenting jämför med den som blåser utanför.

De låga husen i stadens centrum gör att solen, när den är framme, kan värma upp stadskärnan. Detta gör att klimatet i centrum är mildare än i övriga Köpenhamn där byggnaderna och gatorna ser annorlunda ut. De bästa solförhållandena finns i de nordliga och östliga delarna av torgrummen (s. 30).

#### DET FINNS BRA STÄLLEN ATT SITTA PÅ

Köpenhamns innerstad kunde 1995 erbjuda 1.339 sittplatser på stadens bänkar, jämnt fördelat över stadskärnan. På de 126 caféer som fanns i Köpenhamns innerstad 1995 fanns sammanlagt 4.794 caféstolar. Utomhuscaféerna är ett relativt nytt inslag i Köpenhamn. Innan etableringen av de bilfria gatorna fanns nästan inga uteserveringar i city. 1995 utgör de 75% av stadskärnans samlade sittplatser. Medan antalet sittplatser på bänkar har varit i stort sett oförändrat mellan 1986 och 1995, så har antalet caféstolar ökat från 3.000 till 5.000, en ökning på 60%. Under samma tidsperiod har antalet människor som uppehåller sig i stadskärnan ökat med 1.200, vilket tyder på ett starkt samband mellan antalet sittplatser och uppehållsaktiviteternas omfattning (s. 60). Dessutom finns ett rikt utbud av sekundära sittplatser i Köpenhamn. Dock kräver stadens gamla att det sätts upp vilobänkar var 100 meter längs gatorna. Utanför själva stadskärnan saknas i stort sett bänkar, vilket behöver åtgärdas (s. 80).

#### DET FINNS BRA STÄLLEN ATT STÅ PÅ

De traditionella köpenhamnska husen har detaljerade fasader med nischer, socklar och prång där det är lätt att ställa sig en stund och titta på folkvimlet (s. 32). Även de nyrestaurerade torgen bjuder in till längre uppehåll.

#### DET FINNS GODA UPPEHÅLLSMÖJLIGHETER PRECIS UTANFÖR INGÅNGARNA

Det stod det inte så mycket om i *Byens rum – byens liv*. Jag tror att det gäller i högre grad vid bostäder och mindre täta bebyggelser. I själva stadskärnan kommer man direkt ner på gatan när man kommer utanför dörren, men där finns å andra sidan alltid något att titta på och något att göra.

#### DET FINNS NÅGONTING ATT GÖRA

Eftersom det är Danmarks huvudstads stadskärna det handlar om, utgår jag från att det finns någonting att göra. Gå på stan, se på folk, titta på någon som uppträder, sitta på café, shoppa, gå en promenad eller sola i Nyhavn. Gehl och Gemzøe har tagit upp en hel del evenemang också, som Kulturnatten, Copenhagen Jazz Festival, Idrottsnatten, kvällspromenader på Strøget på sommarkvällar m.fl. (s. 70).

#### DET ÄR VACKERT I STADSRUMMEN

Gemensamt för utformningen av stadens offentliga stadsrum har varit respekten för Köpenhamns särart och karaktär. Stadsrummen har utformats gediget och enkelt i enlighet med stadens traditioner. Små rum och gatusträckningar med ett nutida och mer experimenterande formspråk har också provats på, och nya blandningar av gammalt och nytt skulle kunna tillföra en ny dimension till staden. Projektet med stenläggningen av Brolæggerstræde kan visa hur små ingrepp med goda material och nytt formspråk kan tillföra en ny kvalitet. Under senare år har bruket av naturmaterial blivit mer och mer utbrett, till kvalitet och glädje för stadens invånare. Axeltorv och Amagertorv illustrerar denna utveckling (s. 80).

(Gehl, Jan och Gemzøe, Lars. (1996) *Byens rum, byens liv*. Köpenhamn, Arkitektens Forlag, Kunstakademiets Forlag.)

## 3.2. REFLEKTION

För mig har det varit väldigt intressant att läsa Gehls böcker. De har gett mycket kunskap och inspiration och lagt bränsle på mitt sociala patos. Jag tycker också att det har varit allmänbildande, att de har gett nya tankar om stadsplanering och om samhället vi lever i. Samt en hel del insikter om den fysiska miljöns påverkan av människors välbefinnande. Böckerna betonar ofta sambandet mellan biltrafiken och upplevelsefattiga miljöer, vilket har blivit en tankeställare. Att Jan Gehl förespråkar gåendet, cyklandet samt kollektivtrafiken, gör att hans modell för staden är positiv, inte bara för den sociala hållbarheten, utan också för miljön.

En aspekt som är viktig i de offentliga stadsrummen, men som Jan Gehl inte behandlar mer än med ett par rader, är vikten av platsens skönhet. Jag upplever personligen att det spelar väldigt stor roll för att man ska vilja vara på en plats, att den är vacker. Det skriver Gehl knappt alls om i sin första bok. Däremot har han många exempel på vackra platser i boken *New City Spaces*, som han har skrivit tillsammans med Lars Gemzøe. Den handlar om nio olika städer i världen och deras strategier för att höja kvaliteten i sina stadskärnor. Dessutom har de tagit med 39 offentliga platser från hela världen med, i deras tycke, ny och god design. I boken *Bedre Byrum* från 1991 har han med en hel del bilder på vad han tycker är god och dålig design. Men man märker att den estetiska aspekten har en plats i periferin. Å andra sidan så sysslar ju de flesta arkitekter med den estetiska upplevelsen, så han kanske tyckte att den saken var utdebatterad. Personligen tycker jag i alla fall att skönheten är en viktig del av att man vill vistas på en plats.

En annan sak som Jan Gehl inte behandlar, som jag tycker är viktig för att man ska trivas, är grönskan. Han skriver bara att nordeuropeerna har ett särskilt förhållande till grönskan, eftersom vi bara kan njuta av den halva året (s. 172 *Livet mellem husene*). En park, eller träd i gatan, eller ett stycke natur som man kan gå till är för mig en avgörande kvalitet i utemiljön. Ett ställe som man kan gå till för att motionera, slappna av, njuta av naturens skönhet och rekreera sig.

När man tänker på Köpenhamn, så tycker jag att det stämmer väl som Gehl och Gemzøe skriver, att Köpenhamn är en folklig och upplevelserik stad. Vad jag inte visste var att denna folklighet och upplevelserikedom är resultatet av 40 års målmedvetet arbete. Jag hade mer trott på att det berodde på den ”frigjorda danska mentaliteten”, som kanske med hjälp av några flaskor Tuborg, skulle vara helt annorlunda än den ”tillknäppta svenska mentaliteten”. Då finns det kanske hopp för oss också! Det är spännande att tänka sig att vi här i Norden skulle kunna få ett folkliv på gator och torg som liknar det som finns t.ex. i Sydeuropa...

När man tänker på Skandinavien och Sydeuropa kommer man lätt in på ett annat ämne som skiljer dessa områden åt – vädret! Jan Gehl har skrivit på flera ställen i sina böcker om att man bör klimatskydda uterummen, och i *Byens rum – Byens liv* skriver han om att utarbeta en särskild vinterpolitik för vår kalla årstid. Den ska ha egna kvaliteter och upplevelser som skiljer sig från sommarens. Att införa skridskobanor, uppvärmda bänkar, festivaler och arrangemang vintertid, soppa-kiosker, te- och glöggservering, inglasade uterum mm. är idéer han har för hur man ska kunna njuta av folklivet även på vintern. Detta låter väldigt spännande, tycker jag. Jag ser fram emot sådana satsningar. Från Canada finns exempel på städer som bygger in sina gator för att vinterklimatet är så strängt. Jan Gehl menar att vi nordbor älskar solen och naturen för mycket för att göra så, men jag vet inte.... Det vore inte helt fel!

### 3.3. REFERENSER

Gehl, Ingrid. (1971) *Bo-miljø*. Köpenhamn, Statens Byggeforskningsinstitut (SBI-rapport 71), Teknisk forlag.

Gehl, Jan *m fl.* (1991) *Bedre byrum*. Köpenhamn, Dansk Byplanslaboratoriums Skriftserie Nr 40.

Gehl, Jan och Gemzøe, Lars. (1996) *Byens rum, byens liv*. Köpenhamn, Arkitektens Forlag, Kunstakademiets Forlag.

Gehl, Jan.(1996) *Livet mellem husene; udeaktiviteter og udemiljøer*. Köpenhamn, Arkitektens Forlag.

Gehl, Jan och Gemzøe, Lars. (2000) *New city spaces*. Köpenhamn, The Danish Arcitectural Press.