

Planering för en optimal gäst



Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap
SLU, Alnarp

Kandidatuppsats inom landskapsarkitektprogrammet 2009

Charlotta Stavenow, Sveriges lantbruksuniversitet

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakultet/område: LTJ-fakulteten, Landskapsplanering

Författare: Charlotta Stavenow

Titel: Planering för en optimal gåstad

Nyckelord: Stadsplanering, fotgängare, gåstad, traditionell stad

Program/utbildning: Landskapsarkitekturprogrammet

Huvudområde: Landskapsplanering

Handledare: Eva Kristensson

Examinator: Erik Skärbäck

Kurskod: EX0378

Kurstitel: Skriva om landskap

Omfattning: 15 hp

Nivå: Grund C

Utgivningsort: Alnarp

År: 2009

Serie: Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten

Alla fotografier är tagna av författaren

Sammandrag

Att gå är naturligt, gången är den mest naturliga rörelseformen hos människan och den är en viktig del av det som skiljer henne från andra arter. Det finns ett samband mellan att en stad har bra förutsättningar för fotgängare och att invånarna har bra hälsa, mätt i BMI, hjärt-kärlsjukdomar och allmänt välbefinnande. Fördelarna med att planera en stad för fotgängare är många, förutom att det ger möjligheter att förbättra invånarnas hälsa ger en sådan stad bättre förutsättningar för att samhället ska fungera socialt, med mindre segregering och utanförskap. Det ger också bättre förutsättningar för ett rikt kultur- och stadsliv och inte minst är miljövinster stora.

I städernas översiktliga planering, där de övergripande mönstren och strukturerna bildas, kan åtgärder för fotgängare göras. De fysiska ingreppen i staden påverkar människornas användning av den (Jonsson, 2000, s.159). Stadens olika former kan påverka hur mycket invånarna i en stad går istället för att ta bilen och i planeringens olika delar finns mycket att göra för att stödja fotgängarna och för att gynna deras behov.

Många av faktorerna som visats gynnsamma för fotgängarna hittas i gamla stadskärnor, som växt fram innan bilens stora genombrott, med smala snirklande vägar, småskalig handel i varje gathörn och med torg och parker som mötesplatser för stadens invånare. Som motsats till detta stadsmönster sätts den glesa funktionalistiska/moderna staden med raka, funktionsuppdelade vägar och handeln förlagd utanför staden i större verksamhetsområden. Under efterkrigstiden har städerna formats mycket efter motortrafikens behov och fotgängarna har blivit mindre prioriterade och fått anpassa sig efter dessa förhållanden.

Under 2000-talet har miljöproblemen och förhållanden i städerna getts extra mycket uppmärksamhet världen över. Många projekt har genomförts för att stärka fotgängarnas ställning i trafiken och i staden och för att förbättra stadsmiljön och invånarnas hälsa. I Genève har man till exempel använt sig av så kallade "Pocket Gardens" och upplevelser längst gångstråk för att göra gåendet mer attraktivt.

Skillnaderna mellan europeiska och amerikanska städer är fortfarande stor när det gäller planering för fotgängarna. Los Angeles tas ofta upp som ett exempel på en stad som helt planerats utifrån biltrafiken. Där är det ofta inte frågan om att det inte är uppmuntrande att gå till fots, utan att det på många ställen är omöjligt, både på grund av de stora avstånden och på grund av vägarnas utformning. Det är intressant att jämföra fotgängarnas situation i USA och i europeiska städer, där många städer uppfattas som bra gäststäder.

Nyckelord: Stadsplanering, fotgängare, gäststad, traditionell stad.

Abstract

To walk is natural, the walk is the most natural form of movement for the human species and it is an important part of the features that distinguish her from other species. There is a relation between good conditions for pedestrians and the health of the citizens, measured in BMI, heartdisease and general wellbeing. The benefits of planning a city for pedestrians are many, this reders in vast possibilities to improve the inhabitants health and to create better social conditions, with less problems caused by segregation and alienation. As well as better possibilities for a rich culture and citylife and none the less there are great profits to gain for the environment.

In the survey planning of the city, where the comprehensive patterns and structures are formed, many measures for pedestrians can be done. The physical interferences in the city, influences the way the citizens use it (Jonsson, 2000, s.159). The shapes of the city can affect how much the inhabitants in a city walk instead of using the car and in many parts of the planning there is much to do to support the pedestrians and their needs.

Many of the factors proved favourable for pedestrians are found in ancient city centres that were established before the breakthrough of the car. These citycentres often have curved narrow streets, small-scale commerce in every streetcorner and squares and parks as meetingplaces for the citizens. In contrast to this citypattern is the sparse functionalistic/modern city with straight, function-divided roads and the commerce located outside the city in larger shoppingmalls. The cities have been shaped, during the postwar period, alot after the needs of the motor traffic and the pedestrians have been less prioritized and forced to adapt to prevailing conditions.

Environmental issues and the conditions in the cities have, during the 21th-century, been given much attention all over the world. Many projects have been carried out to strenghten the pedestrian status in the traffic and in the city and to improve the city-environment and the health of the inhabitants. In Geneva were, for example so called “Pocket Gardens” and experiences along the roads used to make the walking more attractive.

The differences between European and American cities are still large when it comes to planning for pedestrians. Los Angeles is often brought up as an example of a city that has been planned entirely for the motor-traffic. It is often not a matter of better or worse conditions for the pedestrians, but that it often is impossible to walk, both because of the large distances and because of the design of the streets. It is interesting to compare the pedestrians’ situation in USA and in European cities because many of these cities are considered to have good “walkability”.

Keywords: City planning, pedestrian, walkability, traditional city.

Innehållsförteckning

1. Inledning	8
1.1 Bakgrund	8
1.2 Syfte och frågeställningar	10
1.3 Metod	10
1.4 Avgränsning	10
2. Gåbarhet och stadens olika delar	11
2.1 Begrepp	11
2.2 Att gå. Varför gå? Vad vinner man?	12
2.3 Trafik	13
2.4 Stadsbyggnadsmönster	13
2.4.1 - den täta staden	13
2.4.2 - den utbredda staden	16
2.4.3 - den funktionsuppdelade staden	17
2.4.4 - den blandade staden	17
2.4.5 Gles eller tät stad?	18
2.5 Vägarna och de allmänna platserna	18
2.6 Handel	20
2.7 Funktionalismens ideal, dåligt för fotgängare?	21
2.7.1 - modern stad kontra gammal stad	21
2.8 Exempelprojekt: Genève	22
3. Slutsatser	24

4. Diskussion	26
5. Referenser	28

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Mitt intresse för detta ämne har väckts när jag upplevt stora skillnader i gåbarhet i städer som jag besökt eller bott i, t ex Los Angeles/Florens. Stadsplaneringen och utformningen av gator, mötesplatser och handelscentrum visar ofta tydligt vilka trafikanter som prioriteras och det var extra utpräglat i dessa två städer. I Florens är gatorna smala och snirkliga med mycket liten plats för biltrafik, man leds genom smala passager till öppnare mötesplatser, med platser för vila. I Los Angeles är vägarna breda med många filer för biltrafik och ofta helt utan planerad plats för fotgängare. Platserna mellan husen ger plats för bilparkering och inte för möten mellan människor. Kanske därför att kontrasten mellan Florens och Los Angeles är så stor i gåbarhet blev det något som jag tänkt vidare på och velat fortsätta utreda. En fotgängarinriktad stadsplanering kan vara en del i utvecklingen mot mer hållbara storstäder och det förbättrar hälsan och livsmiljön för stadens invånare (Jonsson et al 2000, s.8-9). En stad där man går blir en stad där man möts mer och utvecklar stadens sociala och kulturella status (Peters 1977, s.7).

Los Angeles tas ofta upp som ett exempel på en stad som utvecklats efter biltrafikens premisser, vilket gör att det på sina håll blivit nästan omöjligt att ta sig fram till fots i staden. Enligt mina erfarenheter är det inte bara svårt utan ibland omöjligt att gå mellan olika punkter i Los Angeles. Många mataffärer ligger i direkt anslutning till flerfiliga motorvägar och kan bara nås av motordrivna fordon och avstånden är så stora i den utbredda, glesa staden att det skulle ta en hel dag att ta sig till arbetet eller skolan till fots för de flesta invånarna. När man befinner sig i en sådan stad, märker man hur mycket den fysiska planeringen kan påverka hur man rör sig i en stad, speciellt när man som jag är van vid att gå eller cykla överallt.

I en stad som Los Angeles med en så tydlig yt- och bilintensiv förortsutbredning, demonstreras bilens utglesande effekt. Bebyggelsen glesas ut och gränserna mellan stad och land suddas ut. I denna typ av stad skapas ofta renodlade köpcentrum, kontorsarbetsförorter och vidsträckta villaområden utan tillgång till service och mötesplatser. Den sociala segregeringen och utanförskapet ökar och utspridningen av staden börjar nå en gräns för vad befolkningen orkar med i restider (Söderlind, 1998, s.141).

I många storstäder i USA är gåendet utrotningshotat och särskilt sällsynt är det i förorterna och i städer som saknar riktig stadskärna. I dessa områden finns varken trottoarer, promenadstråk eller avsatt utrymme för gående. Arbetsplatser och handelscentra nås ofta enbart via parkeringshus. Trafikregler och trafikplanering är ofta mindre fördelaktiga för fotgängarna, då många övergångsställen tas bort och tiden för grönt ljus minskas. På ställen där det trots allt finns trottoarer kan vägarna vara så trafikerade att det inte är ett alternativ att gå där.

Vid ett strömavbrott i New York för några år sen var många tvungna att gå till fots över Brooklyn Bridge, vilket på grund av sin ovanlighet, skapade stora rubriker i många tidningar. Kulturen har skapat mentala mönster hos stadens invånare och att gå har för många amerikanare raderats som alternativ till transport. Detta leder till att även där möjligheterna för fotgängare finns och där avstånden är korta, används bilen.

I vissa europeiska storstäder finns mönster som börjar likna de amerikanska, men fotgängarna har ändå fortfarande en mycket bättre ställning i Europa. Att promenera är en vanlig fritidsaktivitet och flanerandet främjas på många håll genom att innerstadsgator görs om till gågator och kuststräckor utnyttjas till promenadstråk. Gåendet har till och med blivit en aktivitet att tjäna pengar på och många företag säljer tillbehör, som promenadskor, gästavar och



handböcker om hur man går på rätt sätt (SvD 1, elekt). I Europa finns också de gamla, medeltida stadskärnorna, som växte fram innan bilens genombrott, med smala gator och naturliga mötesplatser på gamla handelsplatser. När jag bodde i Florens upptäckte jag att stadens invånare och tillresande såg gåendet i staden som en självklarhet i vardagen. En självklar aktivitet för de florentinska familjerna är att ge sig ut i staden och flanera. På vägen pratar de med andra

Gågata i Florens

familjer, när de möts på torg, i parker eller på ett café.

Stadsstrukturen och invånarnas inställning till gåendet uppmuntrar och ger fotgängarna en hög status i samhället. På de smala krokiga vägarna går söndagsflanörerna gärna mitt på vägen och bilarna får anpassa farten till fotgängarnas. I de flesta kvarteren på smala gator finns små affärer som bäst nås till fots. Ingen plats har avsatts för bilparkering eller vändzoner. Avståndet mellan affär och bostad är ofta kort och inköpen kan därför lättare göras utan bil.

1.2 Syfte och frågeställningar

I denna uppsats ska jag försöka identifiera vad det är i en stadsbyggnad som uppmuntrar och gör det lätt för fotgängare. Det skulle vara intressant att ta reda på vad det är som gör att man lätt och gärna tar sig fram till fots i en stad. Genom att studera detta vill jag visa hur viktig stadsplaneringen är för hur invånarna använder sin stad och vilka fördelar detta kan ge individerna, samhället och miljön. Jag vill visa hur stadens olika mönster och planering kan påverka hur invånarna väljer att ta sig fram i staden, för att kunna utnyttja denna i min framtida yrkesutövning. För att till slut kunna lista x antal konkreta mål för en tänkt optimal gäststad. Detta ska jag utreda genom att arbeta med frågan:

Hur skulle en optimal gäststad kunna vara uppbyggd?

1.3 Metod

Jag bygger den teoretiska delen av uppsatsen på litteraturstudier av svenska och utländska böcker. Huvuddelen av teorin kommer från böcker om stadsplanering, stadsmönster, infrastruktur, tidigare och kommande projekt i världen, samhällsteorier och vetenskap om att gå (se referenser). Information om pågående projekt och debatter inhämtades från Internet. Kunskapen från litteraturen har jag sen använt för att skapa en bild av hur en optimal gäststad hade kunnat se ut.

Jag har använt mina tidigare erfarenheter från städer som ligger långt från varandra i "gångbarhet" bland annat Los Angeles och Florens, för att testa och komplettera inlästa kunskaper. I jämförelsen utgår jag främst från städernas synliga, fysiska skillnader i planering och gatumönster, men har också tittat på hur invånarna beter sig på de olika platserna och hur stor roll kultur och invanda beteenden spelar in. Jag använder mig av egna foton och skisser för att illustrera och förtydliga och för att exemplifiera vad jag avser.

1.4 Avgränsning

Uppsatsen handlar i första hand om hur man kan optimera gåendet i en stad, jag tänker därför inte ta hänsyn till andra trafikanter och andra omständigheter i undersökningen för att verkligen få fram den optimala gäststaden. Jag har av samma skäl uteslutit cyklisterna från resonemanget, även om dessa ofta hamnar i samma fack som fotgängarna. Den optimala gäststaden som jag föreslår är baserad på nutidens stadsbyggnad, med de tekniska lösningar som finns tillgängliga idag och med de problem som världens städer står inför idag. Jag tänker alltså inte sia om framtiden och de tekniska lösningar som skulle kunna bli aktuella. Begreppet "gåbarhet" har jag avgränsat till att handla om möjligheten och viljan för människor att ta sig fram till fots på gator, över torg, upp

för trappor etc. och vilka faktorer som gynnar denna sorts trafikanter som grupp. Jag diskuterar alltså inte framkomligheten till fots ur ett tillgänglighetsperspektiv. Fotgängaren som jag utgår från i min uppsats är därmed en "mjuk" trafikant med en relativt låg hastighet. Jag ser fotgängarna som en mer homogen grupp än vad den egentligen är, för att förstärka effekten av min undersökning. Jag tar därför inte hänsyn till speciella behov, utan ser fotgängarna som en motpol mot biltrafiken.

2. Gåbarhet

"Den förtätade fotgängarstaden är ingen utopi, utan den enda realistiska chansen till överlevnad för våra städer" (Peters, 1977, s.31).

2.1 Begrepp

I litteraturen som jag studerat inför denna uppsats återkommer några centrala begrepp som är viktiga i sammanhanget och intressanta att diskutera utifrån frågeställningen.

Nyurbanism: Uttrycket kommer ursprungligen från USA och står för ett visst sätt att bygga och planera städer. En ideal stad, planerad efter nyurbanistiska manér, har definierade stadsrum och centrum och ett tätt vägnät som gör det lätt att röra sig i staden till fots. En sådan stad ska erbjuda ett blandat utbud av näringsverksamheter, bebyggelse och arbetsmöjligheter för alla i samhället. En nyurbanistisk stad liknar mycket de gamla europeiska innerstadsområdena med handel, arbetsplatser, små parker och smala, slingrande gator. Biltrafiken är ofta inte förbjuden, men den ges inte större utrymme än några andra trafikanter. Det finns de som anser att bostadsområdet Jakriborg i Hjärup kan vara ett svenskt exempel på nyurbanism (Wikipedia 7, elekt).

Walkability (gåbarhet/fotgängarvänlighet): är ett mått på de generella gå-förhållandena i ett område. Definitionen lyder: "The extent to which the built environment is friendly to the presence of people living, shopping, visiting, enjoying or spending time in an area" (Wikipedia 8, elekt). För att direkt avgöra hur gåbar en stad eller del av en stad är kan man räkna hur många som är ute och går eller befinner sig på stadens gator och torg. En blandning av personer i alla olika åldrar och med många olika behov och ärenden, brukar vara ett tecken på att platsen är mycket gåbar. (Wikipedia 8, elekt). Termen walkability har blivit ett sammanfattande begrepp för geografi, arkitekturteori och medicinforskning. Många studier har visat att hög fotgängarvänlighet främjar fysisk aktivitet och minskar risken för välfärdssjukdomar (SvD 2, elekt).

Urban sprawl/suburban sprawl: är ett uttryck för stadens utbredning över rurala områden i glesa förorter utanför stora städer. Dessa långsträckta områden är ofta avdelade av stora

motorleder och har dåliga kommunikationer till och från staden. I USA används uttrycket mycket i sammanhang där man vill betona det okontrollerade byggandet i förorter. På svenska har ord som urbanisering, stadsutbredning, förortsutbredning och stadsutglesning förekommit (DN 6, elekt). De boende i dessa relativt glesbefolkade förorter är ofta bilberoende och områdena kan ofta ha dåliga förhållanden för fotgängare och cyklister med få eller inga trottoarer. Termen urban sprawl har generellt en negativ klang på grund av de negativa följderna för hälsa och miljö som sprawlen skapar. Den kopplas ofta ihop med ökad övervikt och ohälsa, negativ påverkan på mark- och vatten, och minskning av socialt kapital i form av utanförskap och segregering (Wikipedia 5, elekt.).

Jag tycker inte att denna bild stämmer generellt med förorter i Sverige, som ofta är mycket gångvänliga med naturområden, grönstråk och lugna gator. Ofta går eller cyklar man inom orten, men måste ta bilen eller bussen därifrån för att ta sig till arbetet, skolan, läkaren etc., eftersom funktionsdensiteten ofta är låg i förorterna. Områdets karaktär, med lugna gröna gångstråk och grannsäma över staketen, borde kunna bidra till god fysisk och psykisk hälsa hos befolkningen. Jag upplever att man mer gärna släpper iväg barn att gå själva till skolan och till vänner och själv använder områdets lugna gator för promenader och jogging i en förortsbebyggelse än i en tät och trafikerad stad.

I Sverige är ”urban sprawl” ett relativt okänt fenomen för många och det nordamerikanska samhället med sitt höga bilberoende anses ligga långt borta från den svenska situationen. Samhällsutvecklingen under efterkrigstiden visar dock tydliga tecken på stadsutglesning även i Sverige (Bergström, I et.al, 2003).

2.2 Att gå. Varför gå? Vad vinner man?

Vad gör människan till människa och skiljer henne från andra levande varelser? Det är många tänkare som försökt finna svaret på denna fråga och gett exempel på att människans egenart kan ligga i skrottet, talet, det abstrakta tänkandet, tidsuppfattningen etc. Förklaringen om att det är den upprätta gången som gett människan möjligheterna till sin särställning är den som alltid återkommer. Att gå på två ben, att sätta den ena foten framför den andra och med en rytmisk pendelrörelse förflytta kroppens tyngdpunkt från det ena benet till det andra, är också det vanligaste sättet, för den samlade mänskligheten och för de enskilda individerna, att ta sig fram i världen (SvD 1, elekt).

Mätningar av korrelationen mellan gåbarhetsfaktorer i en stad och invånarnas hälsa visar, att i städer med höga gåbarhetspoäng är både Body mass index (BMI) och stillasittandet lägre för stadens invånare, än andra städer (Frank et al, 2006, s.77). Det har också visats att gåendet har många andra hälsoförknippade fördelar, gynnsamma både för individerna och för samhället. Minskningen av föroreningar och utsläpp kan minska luftvägssjukdomar, allergier och cancer och med högre fysisk aktivitet kan förekomsten av hjärt-kärlsjukdomar och fetma minska. Den

sociala interaktionen ökar, brottsligheten minskar eftersom fler är ute på stadens gator, individerna har fler vänner och kontakter, invånarna är mer engagerade i stadens utveckling och mer stolta över den. Det har också visats att hög gåbarhet ger ekonomiska fördelar för handeln i staden (Litman, 2004). I städer med goda förutsättningar för fotgängare minskar bullernivån, vilket påverkar invånarnas hälsa och välbefinnande positivt, barriärerna minskar när farliga vägar tas bort eller görs om och trängseln minskar (Lunds Kommun, 2007, s.21-23).

När man färdas i en hastighet av 50 km/h är man som bilförare helt avskärmd från omvärlden. Det är trafikmärken och hanteringen av fordonet som tar uppmärksamheten från den sociala kontakten ute på vägarna. Man hinner inte hälsa på bekanta eller stanna för att tillrättavisa grannens barn som kastar sten mot en glasruta. Som bilförare blir man isolerad från den sociala kontrollen och från kommunikationen med stadens andra invånare genom hastigheten. Som fotgängare tar man, delvis indirekt, del av mer information i staden och man tar del av det sociala livet genom blickar, möten, stämningar, vänlighet och fysiskt deltagande (Peters, 1977, s.97-98).

Vårt växande bilinnehav och bilanvändande har gjort transportsektorn till ett av de största miljöhoten. Infrasystemen i städerna för transport, information, kommunikation, energisystem etc. spelar, med sin stora geografiska spridning och växande resursförbrukning, stor roll i en hållbar samhällsutveckling (Jonsson, 2000, s.12, 14-15). Fordon drivna av fossila bränslen orsakar globala skador på klimat och ekosystem och transporterarna bidrar till utsläpp av bly, svavel- och kväveoxider och kolväteföreningar. De bidrar också till övergödning och förorening av luft, mark och vatten (Jonsson, 2000, s.129). Detta är bara delar av miljöproblemen som biltrafiken för med sig. Utformningen av infrasystem som gynnar gångtrafik i städerna kan vara en viktig del av hållbar samhällsutveckling (Jonsson, 2000, s.12).

2.3 Trafik

Förstår man att förflyttningen till fots är ett viktigt sätt att färdas i staden för många och att det är det enda möjliga sättet att transporteras för vissa, måste man acceptera att fotgängarna måste vara likställda med andra trafikanter och behandlas med jämlikhet i planeringsprocessen. Det betyder att fotgängarna liksom motortrafikanterna behöver sammanhängande, kontinuerliga vägar och att de i korsningar kan ges företräde. När man planerar vägar för fotgängare kan man inte planera på samma sätt som för de tekniska trafikanterna. Gör man det är det lätt att man bygger bort det som gör gångtrafiken attraktiv, nämligen: spontanitet i hastighet och rörelsemönster, naturliga stopp och riktningssändringar, kommunikation med medtrafikanter, varseblivning och iakttagelse av omvärlden etc. Tar man inte hänsyn till denna spontanitet minskar intresset för att färdas till fots i staden. Det är därför viktigt att gågator och promenadvägar, så mycket som möjligt, är fria från regler och direktiv. Först på detta sätt kan de användas fullt ut av de grupper som är mindre reglerbara, till exempel, barn och äldre (Peters, 1977, s. 30-31).

Grundelement som fotgängarna behöver i trafiken är: nät, centrum och områden. De olika typerna

av gåvägar är anpassade efter olika sorters fotgängare och de behövs alla för att trafiken ska flöda kontinuerligt och vara ett attraktivt färdssätt.

- Målinriktad fotgängartrafik bör följa stora stadsstrukturer i ett *nät* och där den möter motortrafik bör den ges företräde. Vägarna bör vara målinriktade och översiktliga och ge användarna orienteringspunkter längst vägen.
- I fotgängarcentrumen finns det utrymme för att stanna och uppehålla sig en stund och mötas. Detta kan till exempel vara små parker eller motortrafikfria torg. Dessa platser bör vara införlivade i gånätet för att kunna fungera som attraktiva uppehållsrum för alla befolkningsgrupper.
- I viktiga *områden* i staden som till exempel, en historisk stadskärna, är det motiverat med ett större sammanhängande område med gågator. Den biltrafik som är nödvändig inom området bör ge fotgängarna företräde och hålla gångfart för att minimera störningen.

De tre grundelement som framställts samverkar och bör tillsammans ses som ett system och inte som självständiga element (Peters, 1977, s. 31).

I innerstaden måste man tillåta viss biltrafik för att fotgängarstaden ska blomstra. Handel och kollektivtrafik kräver ett visst utrymme i trafiken och gamla och funktionshindrade behöver transporter, men den nödvändiga trafiken behöver inte vara styrande för stadens rytm och planering, utan kan samverka med fotgängarna (Peters, 1977, s.31).

2.4 Stadsbyggnadsmönster

I en debattartikel i Svenska dagbladet skriver Alexander Ståhle om Bogotas förre borgmästare Enrique Peñalosa som under Great Cities Conference i Chicago 2001 uttalade: "Ett högkvalitativt offentligt rum för fotgängare, och särskilt parker, är bevis på en väl fungerande demokrati." (SvD 2, elekt)

I städernas översiktliga planering där de övergripande mönstren och strukturerna bildas, kan åtgärder för fotgängare göras. De fysiska ingreppen i staden påverkar människornas användning av den (Jonsson, 2000, s.159). I detta avsnitt ska jag undersöka hur stadens utbredning och ålder, lokalisering av bostäder, arbetsplatser, service, aktiviteter och handel, vägnas och de allmänna platsernas utformning, kan påverka hur mycket invånarna i en stad går, istället för att ta bilen.

2.4.1 Den täta staden

"Staden som kultur och organisation bygger på närhetsprincipen - d.v.s. att placera människor och verksamheter som behöver samverka nära intill varandra" (Söderlind, 1998, s.7).

"Närhet skapas genom täthet" (Söderlind, 1998, s.108).

Efter andra världskriget har stora städer vuxit mycket i storlek, genom så kallad "urban sprawl". Det är först under den senaste tio åren som storstäder börjat växa inåt genom förtätning. Anledningen till detta trendbrott beror på att forskare, stadsplanerare med flera har funnit att det finns såväl ekonomiska som sociala och miljömässiga skäl för att förtätning. Under de senaste åren har forskare arbetat mycket med att undersöka hur sprawl påverkar vårt bilberoende genom att bland annat arbeta med transportgeografi och "walkability" (fotgängarvänlighet) (SvD 2, elekt).

Den täta staden främjar mångfald, närhet och service. Den täta kvarterstaden skapar närhet genom att det finns många alternativa stråk att välja. Det finns förutsättningar för att utveckla ett attraktivt nät av kollektivtrafik, med närhet till hållplatser. Kvalitén på grönområdena ökar ofta i den täta staden, även om areal grönområde per invånare ofta är lägre än i den utbredda staden. Det finns möjlighet att erbjuda ett rikt kulturutbud inom gångavstånd för invånarna i den täta staden (Berglund et al, 2004, s. 20-22). Jag tycker att kvalitén på grönområdena är en subjektiv bedömning, stadens stadsparker och blomsterplanteringar är mer ordnade, medan kvalitéer som som rymd, vildhet och rofylldhet återfinns i glesare stadsbyggnad. Jag tror att de olika karaktärerna i naturen gynnar olika sorters gång och motion. Stadsparken kan göra att man lockas att gå till jobbet eller skolan, medan ett större vildare naturområde kan utgöra ett mål för den längre motionsrundan.

För att uppnå den miljövänliga promenadstaden kan det krävas att grönytor tas i anspråk. Grönytor som försvinner är dock ofta händelselösa restytor som blir dåligt utnyttjade i dagens form och samtidigt ger byggandet på dessa ytor att vi kan ge tillbaka ytor i stadens utkant till naturen (Fria 3, elekt). Bostäder och arbetsplatser kan i den täta staden vara lokaliserade så att majoriteten av invånarna kan ta sig in till centrum till fots, på kort tid. Vid expansionen av Lund har man t ex. arbetat med en form som gör att invånarna inte ska ha längre än 5 km per cykel in till centrum och att utbyggnaden sker längs med kollektivtrafiklinjer (Lunds kommun, 2007, s.43-44). Det finns studier som visar att med minskat avstånd till centrum minskar antalet bilburna resor (s.49). Idag bygger trafikplaneringen mycket på att öka transporterens hastighet för att minimera restiden för stadens invånare. Effekten blir dock ofta att avstånden växer proportionellt med hastigheten. Vinsten i hastighet tas ofta ut av de ökade avstånden. Transporterna är nödvändiga för att staden ska fungera, men de har inget självändamål. Målet med ett fungerande transportsystem är alltså inte att minimera dem, utan att åstadkomma en *effektiv transportstruktur*. För att uppnå detta bör transporterna vara ekonomiskt effektiva, ekologiskt hållbara, tidsbesparande och samtidigt kunna stödja en stadsmiljö som är "önskvärd" ur sociala och kulturella perspektiv. För att gåendet ska kunna vara ett effektivt sätt att transporteras i staden måste den vara tät. Täthet och närhet skapas genom effektivt markutnyttjande och genom att sprida funktionerna över hela staden (Söderlind, 1998, s.108-109). För att prioritera

fortgångarna är det viktigt att stadsplanemönstret strävar efter täthet i byggandet och motverkar urban sprawl, d v s utglesning av staden (Lunds kommun, 2007, s.82).

Hur tät kan en stad bli, utan att påverka stadsmiljön så mycket att det som gör gåendet attraktivt blir lidande? Bebyggelse-trenden att förtäta redan befintlig stad ser till att kunna utnyttja redan planerade och byggda kommunikationer och andra serviceanläggningar på ett effektivt sätt. Avstånden mellan funktioner blir korta och kan ofta nås till fots eller med cykel, vilket ger bra underlag och förutsättningar för att tillämpa en vardagsbaserad motionsform. Däremot är det ofta grönytor och andra områden för motion och lek som får stryka på foten. De mer vilda och ”orörda” grön- och motionsområdena i staden försvinner. Både bebyggelse-trenden att förtäta och att sprida ut staden har bra och dåliga följder för fortgångarna. De kvaliteter som finns i den ena typen av stadsbyggnad, saknas ofta i den andra (Faskunger, 2008).

2.4.2 Den utbredda staden

Fram till för omkring 20 år sen byggdes mycket perifera områden utanför stora städer i Sverige. Denna så kallade grannskapsplanering gav öar av bostadsområden med barriärer av vägar eller natur emellan. Andra funktioner skiljdes från området. Denna stadsplanering är mycket beroende av daglig biltrafik till och från de separerade områdena för att fungera (Pocket 4, elekt). I den utbredda staden där flera stadsdelar ligger långt från centrum i en glest planerad struktur bildas ofta händelsefattiga tråkiga miljöer i mellanrummen. De blir lätt utnyttjade och skapar barriärer mellan människor och funktioner (Berglund et al, 2004, s. 6). Uppstyckning i fysiska enheter påverkar transport, social rörlighet och förändring negativt. Det skapas större avstånd och mellanrummen blir kvalitativt dåligt utnyttjade. Denna stadstyp kan skapa dåliga förhållanden för fortgångare eftersom avstånden blir för stora mellan bostäder, arbetsplatser, service och verksamheter och transporttiden till fots blir för lång för att vara attraktiv för en stor del av befolkningen (Söderlind, 1998, s.49-50).

Homogent villaområde i utkanten av Malmö



Utglesningen av staden kan ha negativa effekter med långa avstånd till fullgod service och andra målpunkter och att man ofta blir bilberoende för att ta sig till och från området. Däremot kan dessa bostadsområden ofta erbjuda generösa grönområden, rekreationsytor lugna villagator och väl utbyggda gång-cykelvägar vilket gör området bra för promenader och motion (Faskunger, 2008).

2.4.3 Den funktionsuppdelade staden

I den funktionsuppdelade staden är markanvändningen till stor del låst till specifika användningsområden. Denna typ av stadsstruktur kräver stora arealer och blir därför mindre effektiv för kollektivtrafik och gångtrafik (Berglund et al, 2004, s. 20-21). I moderna städer bor man ofta i stadens periferi och arbetar i stadskärnan. I boendeförorterna erbjuds ofta en lugn boendemiljö men de saknar stadens utbud och variation av funktioner. När den ursprungliga staden ersätts av isolerade bostads- eller arbetsområden, dör den blandade stadens liv, kultur och handel (Söderlind, 1998, s.49). Köpcentrum och samlade verksamhetsområden som är belägna utanför städerna är ofta bara nåbara med bil (Jonsson, 2000, s.25). I ett politiskt inlägg i framtidens stadsbyggande beskrivs att i en bra promenadstad ska man kunna gå i en sammanhängande stadsmiljö. På så vis minskar avstånden mellan människor och verksamheter och mörka barriärer, som kan skapa otrygghet försvinner (Pocket 4, elekt). I den mer sammanhängande staden ökar social integration, trygghet och ekonomiskt utbyte (SvD 2, elekt).

2.4.4 Den blandade staden

I den blandade kvartersstaden är kvarteren en låst struktur, men som erbjuder olika användningssätt (Berglund et al, 2004, s. 20-21). Funktionsintegreringen av bostäder, arbetsplatser, handel och service skapar kortare avstånd, vilket skapar bra förutsättningar för invånarna att gå och uträtta ärenden nära hemmet, istället för att ta bilen till handelsinrättningar utanför staden (Lunds kommun, 2007, s.50-51). I en debattartikel i Svenska Dagbladet skriver landskapsarkitekten Alexander Stähle, att blandstaden är den sortens stad som är mest eftertraktad. Blandstaden erbjuder olika verksamheter och intressen att samverka och stadens faciliteter används dygnet runt. Blandstaden skapas genom att blanda parker och mötesplatser med tät bebyggelse. Stähle tar upp New York och Berlin som exempel på blandade städer, som ger förutsättningar till att 70 procent av transporterna kan göras med kollektivtrafik, cykel eller till fots (SvD 2, elekt).

2.4.5 Gles eller tät stad?

Är det bäst med en gles stad eller en tät för fotgängarna? I diskussionerna finns det gott om förespråkare för båda alternativen. Vissa menar att den täta staden som fenomen är ohållbar och en dålig livsmiljö. Andra menar att den täta staden är en bra livsmiljö och ett bra sätt att minska miljöpåverkan och ge befolkningen goda förutsättningar för fysisk aktivitet och god hälsa. Det krävs bra planering för att det ska gå att samtidigt både förtäta bebyggelsen och skydda

grönområden (Reneland, M, 2000).

2.5 Vägarna och de allmänna platserna

Utformningen av vägar och vägnät kan påverka trafikmönstret mycket genom variation av bredder, förskjutningar, avsmalningar etc. Framkomlighet och skapande av rumsligheter kan öka konkurrenskraften för valt trafikslag (Lunds kommun, 2007, s.87).

Stadens offentliga rum kan variera mycket i olika städer och i olika delar av en stad.

Funktionerna som kan rymmas inom dem är många och bra rum erbjuder variation, spänning, skönhetsupplevelser, identitet med mera. De offentliga rum som är inbjudande lockar fler till att flanera, stanna till, sätta sig, vila, sola, leka och träffas. I boken *Hela staden - från mellanrum till stadsrum* beskrivs de offentliga rummens många funktioner och det är dessa som måste fungera och hålla en god kvalitet för att ge fotgängarna goda förutsättningar:

- Rörelse - stråk, gator
- Byte av trafikslag - knutpunkter, hållplatser
- Avkoppling, vila - parker, torg, sittplatser
- Handel - butiker/skyldfönster, marknader, stånd
- Måltider - uteserveringar
- Möten - torg, träffpunkter, samlingsplatser
- Kultur och nöjen - teater, konserter, uppträdanden
- Konstupplevelser - skulpturer, utsmyckning, minnesmärken
- Idrott och lek - bollplaner, skridskobanor, lekplatser

(Berglund et al, 2004, s.26).

Stadskvalitet, som lockar fotgängare, kan bestå av omätbara faktorer i form av en intensitet en rytm eller en känsla av identitet. Stadens ljud och dofter ger intryck på vägen. Känslan för stadens historia och samspelet mellan gammalt och nytt kan ge spänning på vägen och god kvalitet på grönstråk och grönområden kan locka till promenader (Berglund et al, 2004, s.13).

Är kvaliteten på de offentliga rummen bra, med genomtänkta funktioner och vackra lösningar, ger man bra förutsättningar för att fler ska använda staden till att gå i, stanna till i, och träffas i (Berglund et al, 2004, s. 30). Gaturummets mått påverkar hur vi upplever det. När vi färdas till fots behöver vi varierade och täta upplevelser längs vägen för att bli stimulerade. Det är också viktigt att skalan är anpassad efter de mänskliga sinnenas uppfattningsradie. Traditionella kvartersstäder har många kvaliteter som är anpassade för stadsliv (Berglund et al, 2004, s. 56). Alltför breda gaturum kan göra att man som fotgängare känner sig utsatt och oskyddad. Studier visar att fotgängare börjar känna sig utsatta när gatan är bredare än vad bebyggelsen är hög. Ett brett gaturum kan dock kännas tryggare om man luras optiskt genom att det t ex fylls med trädtrader, mycket folk, arkader, markiser, flaggor eller andra gatuelement. Liksom gatornas bredd kan gatornas längd påverka trivselen för fotgängarna. När man beträder en gata frågar man sig ofta

omedvetet om man kan nå målet man ser. Därför är alltför långa vägar utan faktiskt eller synbart mål eller slut, mindre lockande för gångtrafiken. Man kan påverka vårt delvis undermedvetna behov att se slut och mål på vår väg genom att skapa delmål längst vägen som, t ex böjningar och krökar av vägen eller förskjutningar av byggnadsraden (Peters, 1977, s.77-78).



Utmed stadens gator bör det finnas goda förutsättningar för fotgängarna att stå, sitta och vila. Bänkar är det som självklart bör finnas, men trappor, murar och brunnar fungerar också ofta som viloplatser i städerna (Peters, 1977, s.85). Man kan planera stadsrummen för människor och folkliv istället för att planera för biltrafik, genom att minska antalet parkeringsplatser och smalna av vägarna. För att detta inte ska leda till trafikchaos, utan till bättre stadsliv och bättre förutsättningar för gångtrafikanterna, måste man dock också se till att det är bra kvalitet på gångstråk, service och kollektivtrafik i området (Lunds kommun, 2007, s. 46).

Gata i centrala Malmö där biltrafik ej är förbjuden, men måste anpassas till fotgängarnas hastighet.

För att stadens gångvägar ska vara attraktiva måste de vara gena och trygga och anpassade till det befintliga vägnätet på ett säkert sätt. Många start- och målpunkter ger fördelar mot biltrafiken och det är därför täta, levande stadsstrukturer med handel, torg och kultur, gynnar fotgängarna. Det är viktigt att gångstråken känns trygga under alla tider på dygnet för att man ska välja att gå istället för att ta bilen. Täta buskage, dålig sikt och dålig belysning brukar ses som faktorer som skapar otrygghet längst gångstråk. Man vill kunna se och bli sedd när man går eller väntar på kollektivtrafik, god insyn och utblickar är därför att eftersträva och att placera vägar och hållplatser nära bostäder och verksamheter (Lunds kommun, 2007, s. 59-60).

För att göra gångvägarna mer attraktiva, kan man arbeta med att göra dem mer estetiskt tilltalande genom att t ex ge dem en vacker sträckning, eller beläggning (Lunds kommun, 2007, s.82). Ett vanligt sätt att främja gångtrafiken i stadskärnorna är, att förvandla centrums gator till ett sammanhängande nät av gågator. De kan göras attraktiva för invånarna genom att man rustar

upp markbeläggning, torg, belysning och bänkar, planterar träd och klättrväxter och förbättrar framkomligheten för funktionshindrade och barnvagnar (Berglund et al, 2004, s.18).



Fotgängarvänligt? Sträcka mellan stadsdelar i Malmö

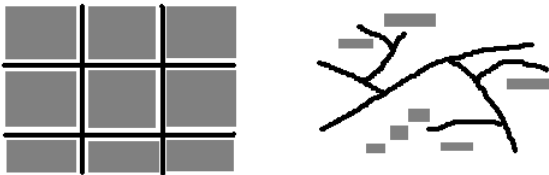
2.6 Handel

Handeln har alltid varit en av de viktigaste funktionerna i städer och ofta har städer byggts upp kring en marknadsplats. Handeln lockar till sig människor och skapar förutsättningar för möten och kultur. Tidigare har det varit viktigt att handeln fanns centralt i staden och att den var lättillgänglig för flanörer i stadens "vardagsrum" (Berglund et al, 2004, s.40). I många städer har utvecklingen gått mot att handeln lokaliseras i stora verksamhetsområden utanför staden, i anslutning till stora vägar. Detta bidrar till att staden glesas ut och att det bildas barriärer för fotgängare. De stora avstånden och de stora ytorna och skyddszonerna som följer, gör det svårt för fotgängare, äldre och icke-bilburna att nå affärerna. Genom att utveckla handeln i centrum och i stadsdelscentra nås den lättare av fotgängare och centren kan bli viktiga mötesplatser för befolkningen i området (Lunds kommun, 2007, s.57-59).

2.7 Funktionalismens ideal, dåligt för fotgängare?

– Modern stad kontra gammal stad

Städer som uppstått före tåg, bil och flyg har ofta en tät struktur. Täthet och närhet var nödvändigt för invånarna (Söderlind, 1998, s.133). Formen av nya städer har styrts mycket av motortrafikens behov (Marshall, 2005, s.1). Under 1900-talets andra hälft har biltrafiken format städerna och separerat vägar och publika byggnader. Tidigare var vägarna till för många olika sorters aktiviteter, som möten, handel etc., inte bara för transport. I förändringen av vägnas betydelse och användning blev modernismen en katalysator. Den moderna planeringen förändrade förhållandet mellan vägar och byggnader, genom att vända staden inochut (Marshall, 2005, s.3). I denna planering löstes vägnas förhållande till byggnaderna upp. Vägnas tidigare form av rutnönster, byttes mot att de fick flyta ut i egna linjära former och byggnaderna kunde placeras fritt svävande kring vägarna. Varje form kunde följa en egen bestämd funktion, vilket separerade byggnadernas och vägnas geometrier. Vägnas nya funktion som flöden för motortrafik gjorde att fotgängare och andra trafikanter separerades från biltrafiken (Marshall, 2005, s.6-8).



I den traditionella stadens rutnönster passades vägarna in efter byggnaderna (vänster bild), medan i den moderna staden följer vägar och byggnader egna former (höger bild).

Den moderna staden är ofta gles, bilberoende och funktionsuppdelad. Denna stadsform, har kallats icke-stad, och ses ibland som en nödvändig konsekvens av de krav som industrisamhället ställer på befolkningstillväxt och ekonomisk utveckling. Motsatsen till denna stadsform sägs vara den traditionella staden, kallad reell-stad. Den reella staden har växt fram under många år och byggts till efter behov och efterfrågan, medan den moderna, funktionalistiska staden är ett resultat av en teori och en tankerevolution skapad under 1930-talet. Söderlind skriver i *Stadens renässans* att den traditionella staden är, i flesta fall, överlägsen den moderna när det handlar om stadsmiljö, transportsystem, ekonomi, ekologi och kultur (Söderlind, 1998, s.21-23). I de traditionella

stadsrummen är möjligheten för möten, konfrontationer och samarbete mellan olika yrkesgrupper, åldrar och socialgrupper större än i en funktionalistisk stad. I ett ekologiskt perspektiv är den traditionella staden överlägsen den moderna. Kortare avstånd, bättre kollektivtrafik och sämre biltillgänglighet är några faktorer som bidrar till detta (Söderlind, 1998, s.24-25).

2.8 Exempelprojekt: Genève

Det finns många exempel på projekt i världen som syftar till att ge fotgängarna bättre förutsättningar i städerna. Både av folkhälsoskäl och av miljöskäl har frågorna fått större utrymme de senaste åren och jag ska som exempel visa, hur ett liknande projekt sett ut i Genève, Schweiz.

I Genève har man 2004 genomfört många förbättringar för fotgängarna enligt en plan utarbetad vid Rio-konferensen 1992, "the Pedestrian Masterplan". Planen syftar till att gynna och uppmuntra både flanörer och fotgängare i de dagliga aktiviteterna, genom att utveckla promenadstråk i och mellan stadsdelar. I Genève valde man också att synliggöra planen genom att ge ut kartor över de utvecklade promenadstråken. I planen ingick att omvandla stadens uppdelade, motortrafikstyrda områden till områden som kan delas av alla trafikanter och att stärka fotgängarnas roll i staden. Inom dessa områden sänktes den tillåtna hastigheten till 20 km/h, trottoarer och övergångsställen togs bort för att tillåta fotgängare att gå som de vill, medan biltrafiken fick anpassa sig efter dem. Dessa omgjorda områden i staden kallas "mötesplatser" i Schweiz. För att det ska fungera måste de olika trafikanterna respektera varandra och projektet bygger mer på beteendeförändringar än på infrastrukturförändringar. Målet är inte att totalt förbjuda motortrafik i staden utan att stärka fotgängarnas roll och att arbeta för att inget transportsystem ska vara överlägset de andra.

En del i Genève's "Masterplan" är att skapa platser längst vägen som kan förtrolla fotgängarna. Platserna ska ge invånarna en anledning att lägga lite mer tid på promenaden till arbetet, affären eller skolan istället för att ta bilen. Några förtrollningstekniker man använde sig av i Genève var, att plantera små trädgårdar, "Pocket Gardens", på flera platser utmed gångstråk i staden och att anlägga enkla gångar utmed sjön. De små trädgårdarna är småskaliga och har en blygsam grönska, men deras regelbundna återkomst stärker promenadstråket och ger upplevelser längst vägen. Invånarna kan känna sig personligt engagerade i en viss trädgård som ligger på vägen till deras arbete eller hem och kan få dem att stanna till en stund i vardagen (Ingold och Vergunst, 2008, s.159-161).

I utvärderingen av projektet poängterade man, att det inte bara går att bygga fram en stad till fotgängare med upplevelseplatser och bra vägnät, utan projektets mål och visioner måste antas av befolkningen för att lyckas. Det är svårt att få befolkningen att gå för gåendets skull, utan att väva

in det i deras dagliga aktiviteter och behov. Promenadstråken ska alltså kunna uppfylla både fritidsförväntningar med platser att minnas, att vila på och att förälska sig i och grundläggande transport behov för vardagen. En gåmiljö är inte bara funktionell, utan även emotionell (Ingold och Vergunst, 2008, s.165-166).

3. Slutsatser

Efter mina studier av hur stadens form och organisation påverkar fotgängarna i staden, vill jag sammanfatta arbetet och analysera materialet genom att presentera hur en optimal gäst skulle kunna se ut. Punkterna visar vilka stadsbyggnadselement som bör ingå och hur staden kan göras attraktiv och intressant för fotgängarna. Jag baserar urvalet på tidigare nämnda referenser och presenterar resultatet av det samlade materialet, så konkret som möjligt, i punktform. Punkterna listas utan inbördes ordning och kan ges större eller mindre betydelse beroende på utgångsläge och sammanhang. De är fristående från varandra, men kan i många fall kombineras.

- Täthet = närhet. Täthet i bebyggelsen skapar gångavstånd till service, kultur, verksamheter och arbetsplatser. Det främjar mångfald, ger bättre underlag för kollektivtrafik och minskar därmed bilberoendet. Den bästa byggnadsstrukturen är den täta kvartersstaden (många alternativa stråk att gå).
- Funktionsblandning. Blandningen av funktioner skapar möjligheter för fotgängare att nå nödvändiga verksamheter till fots.
- Lugna villakvarter med mycket grönområden, lite trafik och väl utbyggda gång- cykelvägar ger goda förutsättningar för att invånarna ska kunna promenera inom området.
- Likställa fotgängare med andra trafikanter.
- Skapa sammanhängande vägar för fotgängare med ett tydligt system av nät, centrum och områden och skapa sammanhängande stadsdelar utan mellanrum.
- Gångator fria från onödiga regler och direktiv.
- Se till att den nödvändiga trafiken i centrum inte blir styrande utan samverkar med gåtrafiken.
- Skapa variation, spänning, upplevelser och identitet i stadens offentliga rum. Håll god kvalitet på grönstråk och grönområden. Tillhandahåll viloplatser och väderskydd.
- Anpassa vägarnas längd och bredd till fotgängarnas skala. Faktiskt med kröningar och böjningar av vägen eller synbart med optiska synvillor.
- Gångvägarna måste vara gena och trygga och väl anpassade till befintligt vägnät, belägna nära bostäder och verksamheter. Erbjud god belysning, bra sikt och estetiskt tilltalande vägar.
- Utveckla handeln i centrum och i stadsdelscentra och motverka att den externa handeln, som enbart nås med bil, utökas.
- Integrera vägarnas geometrier med byggnadernas och integrera fotgängarna så mycket som möjligt, med övrig trafik.
- Sträva efter den traditionella stadens ideal - ekonomiskt, socialt och ekologiskt överlägsen den moderna funktionalistiska staden.
- Förankra gäststadens fördelar i befolkningen så att infrastrukturförändringar kan leda till beteendeförändringar. Det går inte enbart att förändra statsplaneringen utan det måste kombineras med en förändring av invånarnas livsstil.

Duany Plater-Zyberk & Company (DPZ) är ett arkitektur- och stadsplaneringsföretag som tidigare listat 13 punkter för en mer fotgängarvänlig utveckling (DPZ 9, elekt). Många av dem överensstämmer med de 13 punkter jag fått fram men några punkter skiljer sig från mitt resultat. Likt min lista anser de att den fotgängarvänliga staden bör ha:

- en samlad stadskärna med torg, grönyta och plats för kollektivtrafik
- de flesta bostäderna inom promenadavstånd från centrum
- en variation av byggnader så att gamla, unga, fattiga och rika kan bo ihop
- affärer och kontor i kvarteren
- ett nätverk av vägar för fotgängare med många valmöjligheter
- relativt smala, skuggade vägar som skapar en miljö i fotgängarnas skala och som sänker hastigheten
- byggnaderna är placerade utmed vägarna.

Några av DPZ:s punkter som skiljer sig lite från mitt resultat men som i vissa fall kan inbegripas i någon av mina övergripande punkter, är att en fotgängarvänlig stad bör ha:

- skolor nära bostäderna så att barnen kan gå till skolan
- lekplatser nära bostäderna
- parkeringsplatser och garagedörrar som är förvisade till baksidor och bakgator
- byggnader i kvarteren som är reserverade till medborgerliga aktiviteter, som möten, utbildning och kultur
- självstyrande bostadsområden med en formell sammanslutning som diskuterar och bestämmer om områdets underhåll, säkerhet och fysisk förändring
- små underordnade byggnader till enfamiljshus som kan utnyttjas för uthyrning och arbetsplats.

Resultatet från min undersökning gav punkter som är mer inriktade på trafikregler och fysiska ingrepp i stadsplaneringen medan DPZ:s punkter riktar sig mer mot en förändring i samhällsstruktur och ideologi. Trots dessa skillnader är de övergripande målen för en fotgängarinriktad stadsplanering lika. Det är viktigt att följa upp de fysiska planerna för att kunna bedöma konsekvenserna av dem. En metod som kan användas som uppföljning av fotgängarvänliga ingrepp är planindikatorer (Lunds kommun, 2007, s 62).

4. Diskussion

I arbetet har jag till stor del isolerat fotgängarna som aktör i samhället och i trafiken för att så mycket som möjligt få fram vad som gynnar dem som grupp. Efter att ha satt upp punkterna för den optimala gåstaden väcks följaktligen frågorna: Är en liknande planering genomförbar? Går det att kombinera de olika punkterna eller står de i motsatsförhållande? Kan man skapa en synergieffekt genom att kombinera vissa punkter eller ökar effekten proportionellt med antalet punkter man får in i planeringen? Hur mycket måste man kompromissa för att ta hänsyn till andra aktörer och trafikanter?

I den traditionella staden kombineras ofta täthet i byggandet med funktionsblandning, utvecklad handel i de olika stadsdelarna och vägar i fotgängarens skala. I den täta byggnadsstrukturen kan det vara en utmaning att finna utrymme för grönstråk och parker, men som Berglund et al skriver i *Hela Staden* tenderar kvalitén på grönområden att öka i tät byggstruktur även om areal grönyta per invånare minskar (Berglund et al, 2004, s. 20-22). Funktionalismen medförde en funktionsuppdelning av vägarna där de olika trafikanterna skiljdes åt och motortrafiken blev det styrande trafiklaget. Det finns en svårighet i att göra om centrala gator till gågator och att försöka likställa fotgängarna med andra trafikanter och öka deras status i trafiken. Balansen mellan de olika trafikanterna kan vara svår att hitta. Det görs inga försök att göra fotgängarna mer likställda med övrig trafik, genom att man gör om handelsstråk till gågator, de ges bara en syntetisk maktställning på just de gatorna.

Gågatorna måste också integreras av viss biltrafik för att behålla sin attraktivitet. Viss biltrafik, nyttotrafik och varuleveranser, inne i städerna är nödvändig för att staden ska fungera. Att helt planera mot eller för biltrafiken är inte hållbart, utan man måste planera trots biltrafiken (Söderlind, 1998, s.104). För att gåstaden ska kunna bli tillgänglig för alla måste bra utrymme och underlag finnas för kollektivtrafik. Alltför smala krokiga gator kan göra att tillgängligheten begränsas, trafiken och kollektivtrafiken stockar sig och att framkomligheten för varuleveranser och näringslivstransporter begränsas. De krokiga karaktärsfyllda smågatorna som efterfrågas för att ge fotgängarna en varierad och upplevelserik väg genom staden kan också vara svårtillgängliga för rörelsehindrade, gamla och familjer med barnvagn.

Det är också en utmaning att anpassa staden efter fotgängarnas behov utan att riskera att verksamheter söker sig ut från centrum på grund av att handels grundläggande krav på funktion och tillgänglighet inte tillgodoses. Handelsområden utanför staden lockar ofta med god tillgänglighet och gratis parkering och kan kännas praktiskt och bekvämt för bilburna. Det är också svårt att motivera en minskning av den externa handeln när den i många fall visar goda ekonomiska resultat och popularitet hos invånarna. För att ändra riktning på utvecklingen måste man i dessa fall också ändra befolkningens attityder och inställning.

Att sträva efter den traditionella stadens ideal återkommer genom uppsatsen som en lösning för fotgängarnas stad. Söderlind skriver i *Stadens renässans* att den traditionella staden är, i flesta fall, överlägsen den moderna när det handlar om stadsmiljö, transportsystem, ekonomi, ekologi och kultur (Söderlind, 1998, s.21-23). Men frågan är om det är möjligt att bygga ”traditionella” städer idag. Dagens teknik bygger mycket på hastighet och effektivitet och mycket möten, konfrontationer och samarbeten sköts på elektronisk väg, via Internet och mobiltelefoner. Att planera en stad som ska ge goda möjligheter för konfrontationer, möten och samarbete mellan invånarna och sänka hastigheten på vägarna verkar då inte vara kompatibelt med den aktuella utvecklingen. Utmaningen är att få den traditionella stadens walkability att utvecklas till att fungera under dagens förutsättningar.

I uppsatsen redovisas en jämförelse mellan tät innerstad i Europa och gles förortsbebyggelse i USA, med resultatet att gåbarheten är bättre i innerstaden än i ytterområden. Det är en vanskelig jämförelse att göra och dra slutsatser av eftersom mycket av resultatet talar för att det är skillnader mellan USA och Europa som påverkar jämförelsen.

Det räcker inte att göra fysiska ingrepp i staden med intentioner att ändra beteendet hos befolkningen. Lokalisering av handel, trafikregler och utvecklandet av grönstråk måste kompletteras av åtgärder som syftar till att ändra invånarnas känslor och inställning till staden och planeringen.

Utvecklingen är svår att förutspå, men säkert är i alla fall att, hur än tekniken och stadens uppbyggnad än utvecklas kommer gången och rörelsen förbli ett grundläggande behov för människan. Gången bör vara en självklar rättighet, som man ska kunna använda sig av i sin vardag för att ta sig fram i staden. Jag tror att stadens uppbyggnad och planering måste stödja denna transport- och rörelseform, för att kunna utvecklas hållbart socialt, kulturellt, miljömässigt och ekonomiskt.

Metoden jag använde mig av passade mycket bra till denna typ av uppsats, där huvuddelen är faktabaserad. Litteraturen om stadsbyggnad och stadsplanering gav den sortens konkret information som jag sökte. Blandningen av tryckta och elektroniska källor gav stor bredd över tid och aktualitet.

5. Referenser

Elektroniska källor

Svenska dagbladet

1. http://www.svd.se/kulturnoje/understrecket/artikel_105392.svd
2009-03-01

Svenska dagbladet

2. http://www.svd.se/kulturnoje/understrecket/artikel_2231003.svd
2009-03-12

Svenska dagbladet

3. <http://www.fria.nu/artikel/77253>
2009-03-12

Moderaterna

4. http://pocket.moderaterna.net/alvandal/?page_id=86
2009-03-12

Wikipedia

5. http://en.wikipedia.org/wiki/Urban_sprawl
2009-03-13

Dagens nyheter

6. <http://www.dn.se/kultur-noje/spraket/nar-stader-sprider-ut-sig-1.601148>
2009-03-13

Wikipedia

7. <http://sv.wikipedia.org/wiki/Nyurbanism>
2009-03-13

Wikipedia

8. <http://en.wikipedia.org/wiki/Pedestrian-friendly>
2009-03-13

Duany Plater-Zyberk & Company

9. <http://www.dpz.com/>
2009-03-13

Tryckta källor

Berglund Kristina et al (2004) *Hela staden – från mellanrum till stadsrum*. AB Svensk Byggtjänst och författarna, Stockholm.

Bergström, I et.al (2003). *Urban sprawl in Europe. Processes, causes, measurements, consequences, policies*. Stadsmiljörådet/Boverket, Stockholm.

Faskunger, Johan,(2008) *Aktiv transport: på väg mot bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik*, Statens folkhälsoinstitut, Stockholm.

Frank D. Lawrence et al (2006) *Many Pathways from Land Use to Health*. Washington.

Ingold Tim, Lee Vergunst Jo (2008) *Ways of Walking – Ethnography and Practice om Foot*. Ashgate Publishing Limited, Hampshire.

Jonsson, Daniel et al (2000) *Infrasystemens dynamik – om sociotekniska förändringsprocesser och hållbar utveckling*. Forskningsgruppen för miljöstrategiska studier och Avdelningen för teknik- och vetenskapshistoria, KTH, Stockholm.

Litman Todd (2005) *Säkert resande*. Vägverket, Göteborg,

Marshall Stephen (2005) *Streets&Patterns*. Spon Press, New York.

Peters Paulhans (1977) *Fussgängerstadt – Fussgängergerechte Stadtplanung und Stadtgestaltung*. Verlag Georg D.W. Callwey, München.

Reneland, M (2000). *I den hållbara staden går och cyklar man, Fysiska strukturer för hållbar utveckling i medelstora och små städer och tätorter*. Chalmers Tekniska Högskola, Göteborg.

Söderlind Jerker (1998) *Stadens renässans – från särhülle till samhälle. Om närhetsprincipen i stadsplaneringen*. SNS Förlag, Stockholm.

Tekniska förvaltningen och stadsbyggnadskontoret (2007) *Handbok i bilsnål samhällsplanering*. Lunds kommun, Lund.

Bilder

Egna fotografier och skisser