



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-
och växtproduktionsvetenskap

Det urbana artens habitat

– En litteraturstudie om staden som mänskligt habitat och hur rumsliga faktorer påverkar den.

Hanna Reini

Den urbana artens habitat- en litteraturstudie om staden som mänskligt habitat och hur rumsliga faktorer påverkar den.

The Habitat of the Urban Species- a Literature Study of the City as a Human Habitat and How Spatial Factors Affects it.

Hanna Reini

Handledare: Anna Persson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Arne Nordius, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: G2E

Kurstitel: Kandidatexamensarbete i Landskapsarkitektur

Kurskod: EX0649

Ämne: Landskapsarkitektur

Program: Landskapsarkitektprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2016

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: habitat, urban, staden, människan, möten, hållbarhet, planering.

Sammandrag

Uppsatsen är en litteraturstudie och syftar till att skapa en diskussion kring staden som levnadsmiljö och pröva om den kan ses som ett habitat. För att reda ut detta behövdes först en övergripande historisk genomgång av stadsutveckling som kunde svara på varför staden ser ut som den gör idag. En faktor, visade det sig, som kommit att präglat mycket av den moderna stadsutvecklingen och stadsrummet på olika sätt är bilismen. Det var också intressant att ur ett habitat-perspektiv undersöka hur stadsmiljön påverkar människors välmående. Många av författarna som studerats är överens om att en stadsmiljö ska fungera som social arena för människor men att denna plats, i majoriteten av sammanhang, störs av bilen. Det som framkommit är att stadsplaneringen kan delas in i två utav Jan Gehl definierade synsätt: integrerad och segregerad. Den tolkning som görs i uppsatsen, utifrån texterna, är att den integrerade staden är anpassad efter människors skala och hastighet, medan den segregerade staden är anpassad efter bilens skala och hastighet. Dessa två faktorer: skala och hastighet, samverkar och leder fram till en tredje faktor: avstånd. De tre faktorerna som kommit att bli resultatet av undersökningen, påverkar varandra i olika grad och står för konkretiseringar av de två synsätten på stadsplanering. Om ett skifte i planeringsparadigmen ska ske till förmån för ekologiska och sociala värden, behöver dessa tas i beaktning. De kan ses som vägledande begrepp vid en planeringsprocess.

Ett klimatperspektiv har genomgående präglat uppsatsen och det verkar som att det som är bra för mänskliga relationer också är bra för miljön och klimatet. Slutsatsen är att bilen inte hör hemma i det mänskliga habitatet. Den moderna urbana miljön har inte plats för bilen, varken ur ett socialt perspektiv eller ett klimatomfattigt perspektiv. Vi står inför en klimatkris och drastiska åtgärder krävs för att bromsa den nedåtgående utvecklingen. Ett avvecklande av bilen i staden skulle inte bara resultera i en tätare stad med ansvarsfull och effektiv markanvändning som kan tillgodose befolkningsökningen på ett klimatsmart sätt. Det skulle också resultera i en socialare stad med en mer välmående befolkning som kan mötas i det offentliga rummet och skapa relationer sinsemellan i en människo-anpassad miljö.

Abstract

This thesis is a literature study and aims to create a discussion about the city as living environment and examine if it can be viewed as a habitat. To sort this out, it was necessary to make a historical overall review of urban development in order to answer the question why the city looks like it does today. One factor, it turned out, that has come to characterize much of modern urban development and urban space in different ways, is motoring. It was also interesting to examine from a habitat perspective, how the urban environment affects human well-being. Many of the authors studied, agree that an urban environment is to function as a social arena for people. But this social arena is in the majority of contexts, disturbed by the car. What emerged is that urban planning can be divided into two of Jan Gehl defined approaches: integrated and segregated. The interpretation given in the paper, on the basis of the texts, is that the integrated city is adapted to human scale and speed, while the segregated city is adapted to the car's scale and speed. Those two factors: scale and speed, interact and lead to a third factor: distance. The three factors that emerged as the result of the survey, affect each other in different degrees, and can be viewed as a concretisation of the two approaches towards urban planning. If a shift in the planning paradigm is to be made for ecological and social reasons, then these factors needs to be taken into consideration. They can be seen as guiding concepts in the planning process.

A climate perspective has consistently characterized the paper and it seems that what is good for human relations is also good for the environment and the climate. The conclusion is that the car does not belong in the human habitat. The modern urban environment does not have room for the car, neither from a social perspective or a climate perspective. We are facing a climate crisis and drastic measures are required to curb the downward trend. A phasing out of motoring in the city would not only result in a denser city with responsible and efficient land use that can cater for population growth in a climate-smart way. It would also result in a more social city with a prosperous population that can come together in public space and establish relationships in a human-adapted environment.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammandrag

Abstract

INLEDNING

Bakgrund 6

Mål och syfte 7

Material och metod 7

Avgränsning 8

Begreppsdefinition 8

Det urbana habitatet 9

Stadsplanering: två synsätt 10

När bilen kom 11

Paradigmskiftet 14

Peak car och peak oil 14

Dubbel förtätning 16

Tre rumsliga faktorer 18

Skala 18

Hastighet 19

Avstånd 20

Resultat 20

Slutsats 21

KÄLLFÖRTECKNING 22

INLEDNING

Bakgrund

Inom naturvetenskapen har man sedan länge definierat olika arters optimala biotopiska förhållande men sällan ser man samma typ av inställning gentemot människans levnadsmiljöer. När de första städerna bildades i Mesopotamien under 4000 till 3000 år f.Kr. var det ett stort steg i människors sociala utveckling. Idag har människan blivit en urban art och mer än hälften av mänskligheten bor sedan 2009 i städerna. Den kraft som urbaniseringen utgör ser heller inte ut att sakta ner utan snarare öka.¹ I artikeln ”Metrosapiens: an urban species” från 2014 av Jason Vargo, hävdar författaren att det urbana livet är en pågående kraft som skett ”frivilligt”², men om den inte gjort det hade den ändå varit nödvändig i takt med en ökande befolkning och begränsade markresurser. Människoarten har genomgått en förändring i sitt levnadssätt och vår art har kommit att expandera världen över. Människor behöver helt enkelt bo tätt i städer för planetens skull. Men urbaniseringen ska inte ses som en motsats till det naturliga menar Vargo, och staden som ett separat system frånkopplat naturen. Istället bör urbanismen och staden ses som en lösning på befolkningsökningen. Att bo urbant, under förutsättningen att den urbana miljön har en hög invånardensitet, är den form av system som troligast kan generera välfärd för människor världen över och samverka bäst med andra biologiska system på jorden.³

Dock har den moderna människans levnadssätt orsakat stora påfrestningar på klimatet. Johan Rockström, professor i miljövetenskap vid Stockholms universitet, nämner i sitt sommarprat från 2015 att sedan 25 år tillbaka har forskarna kunnat bevisa att vi nått gränsen för vad den här planeten klarar av. Vårt klimat har varit stabilt i många årtusenden men nu står vi inför en krissituation som kommer att påverka livet på global skala. Detta tar sig främst uttryck i en förhöjd medeltemperatur som hotar att förstöra många ekologiska system på jorden. Han menar att vi antagligen är den sista generationen av människor som kan göra något åt risken att underminera hela jordklotet. För att inte hamna i en riskzon kan vi endast tillåta en ytterligare höjning av temperaturen med 1,5 grad Celsius.⁴ Dessa siffror ger inte utrymme för mycket spelrum utan vi måste förändra vårt levnadssätt drastiskt och det måste ske nu. Rockström menar att vi behöver en ”global revolution”⁵. Hur staden utvecklas är i högsta grad en del utav en sådan revolution. Den stora medelklassen växer och fler får det bättre världen över vilket är bra. Men dessvärre medför medelklassens livsstil en ohållbar konsumtion av produkter, fossildrivna resor och köttätande. Alla vilka är attribut med negativ inverkan på klimatet. Rockström menar dock att ekonomi och miljö inte behöver vara två åtskilda saker utan att det går att ha tillväxt men inom planetens gränser⁶. På samma sätt bör det gå att ha en stegrande urbanisering men inom planetens gränser och under förutsättningen att vi skapar goda habitat.

I ljuset av detta är det intressant att fråga sig hur stadsutvecklingen sett ut ur ett socialt perspektiv. Hur väl lämpar sig det offentliga rummet i en stadsmiljö, som social arena? Och hur kan stadsplaneringen styras för att skapa ett habitat där människor kan mötas?

¹ Vargo, 2014, sid. 360.

² ”Frivillig” innebär att det inte varit en medveten tvingande kraft som påverkat urbaniseringen, även om det kan diskuteras om den verkligen är frivillig då många söker sig till städerna i jakt på arbetstillfällen som endast finns där.

³ Vargo, 2014, sid. 360.

⁴ Sommar i P1, 2015, [Radioprogram].

⁵ Sommar i P1, 2015, [Radioprogram].

⁶ Sommar i P1, 2015, [Radioprogram].

Mål och syfte

Målet med uppsatsen har varit att granska den utvalda litteraturen utifrån den huvudsakliga frågeställningen:

- Hur väl fungerar staden som mänskligt habitat?

Utifrån denna övergripande fråga har flera mindre kommit att utkristalliserats av vilka två blivit mer tongivande för vart fokus legat, och genom dessa har litteraturen kommit att läsas och tolkas:

- Hur kan stadsplanering skapa förutsättningar för social interaktion i det offentliga rummet?

- Vilken roll har bilen i staden och den framtida stadsplaneringen?

Den sociala interaktionen i det offentliga rummet har varit viktig att granska, då den är ett resultat av hur staden planeras och ett väsentligt element i människors välmående. Om utgångspunkten är att se hur staden fungerar som mänskligt habitat är det viktigt att se hur människor interagerar som det flockdjur vi i grunden är. Att bilen lyfts som en egen frågeställning beror på den massiva påverkan den har haft och fortfarande har på utformningen av det stadsrum som vi ser idag. Dessutom spelar den en stor roll som negativ faktor inom klimatkursen, något som genomgående lyfts i uppsatsen.

Syftet har varit att utifrån ovanstående frågor tolka texterna och skapa en diskussion kring det offentliga rummet och vilken slags habitat människor ska komma att leva i som en urban art. Vilka konsekvenser som stadsplaneringen har fått för människors nuvarande levnadsmiljöer och hur den framtida stadsplaneringen kan ta sig uttryck för att skapa en hållbarare värld.

Material och metod

För att få svar på frågeställningarna gjordes en litteraturstudie som innefattade ett brett spektrum av olika forskares texter kring ämnen som stadsrum för människan, bilens roll och klimatfrågor. Den huvudsakliga litteraturen är en blandning av populärvetenskapliga böcker och vetenskapliga artiklar. Det som legat till grund för studiet av människan i stadsrummet är Jan Gehls bok *Life between buildings*. Denna tar upp teorier om hur utformningen av stadsrummet kan skapa eller förhindra möten och har varit tongivande för undersökningen. Här har även vetenskapliga artiklar använts för att understryka Gehls teser. Det andra fokusområdet har varit att få en historisk inblick i hur stadsrummet formats och då främst hur framväxten av bilismen kommit att påverka stadsrummet. Den litteratur som framkommit har lett till ytterligare sökningar kring bilen som inslag inom stadsplanering och fenomen som peak oil och peak car. Det som varit intressant är att den sociala interaktionen mellan människor och bilismens framväxt, två relativt olika frågor, ofta dyker upp i samma kontext.

Insamlingen av litteratur har främst skett via SLU:s bibliotekstjänst Primo. De artiklar som inte funnits tillgängliga där har ofta kunnat hittas via Google. Även annan litteratur har sökts på Google eller blivit rekommenderad av motläsare. De sökord som huvudsakligen använts har exempelvis varit: urban AND habitat, peak car, peak oil, city AND planning, climate AND planning. Via Primo har sökningen begränsats till vetenskapliga artiklar på engelska. Andra källor till uppsatsen har varit nyhetsartiklar, radioprogram och dokumentärer.

Uppsatsen är indelad i tre huvudsakliga delar; *Det urbana habitatet*, *Paradigmskiftet* och *Tre rumsliga*

faktorer. Avsnittet om *Det urbana habitatet* redogör för framväxten av staden och dess roll som habitat för den mänskliga arten ur perspektiv som miljö och mötesplats, samt urskiljer två olika synsätt på stadsplanering som präglar staden; integrerad och segregerad stadsplanering. Under rubriken *Paradigmskiftet* beskrivs hur samtida tendenser inom stadsplanering och olika ekonomiska och klimatmässiga faktorer kan komma att påverka utformningen av staden som vi känner den idag. I det sista kapitlet *Tre rumsliga faktorer* lyfts tre element upp som vaskats fram under litteraturstudien. Dessa kan ses som möjliga sammanfattande förhållanden som påverkar utformningen av stadsrummet på ett positivt eller negativt sätt, om man utgår från att stadsrummet ska fungera som social arena och mänskligt habitat.

Avgränsning

Uppsatsen behandlar det offentliga rummet mellan husen, i stadsrummet och undersöker inte den typ av rekreationsinriktade platser som finns i städer i form av parker. Istället fokuserar undersökningen på den typ av miljöer som utgörs av torg, gränder, gaturum och andra former av miljöer som finns i ett stadsrum. Valet att studera just den här typen av platser har gjorts då det är på dessa platser som det otvungna mötet kan ske. Graden av kommersialisering kan variera, de flesta offentliga rum har någon form av kommersiell funktion så som shoppinggator, uteserveringar och torghandel. Men det som är gemensamt är att invånaren i staden oftast inte behöver konsumera något för att få befinna sig i dessa sammanhang.

I uppsatsen kommer fokus främst att ligga vid den form av social interaktion som kan ske i en stad mellan främlingar eller ytligt bekanta. Den typen av interaktion är intressant att undersöka, istället för möten i form av gemensamma aktiviteter till exempel som idrott, på grund av att den är så beroende av dess omgivning. Vänner som redan känner varandra kan träffas i olika sammanhang, oberoende av stadens utformning, även om också denna typ av sociala möten underlättas av trivsamma platser. Men den indirekta, lågintensiva interaktionen är beroende av stadsrummets utformning⁷.

Undersökningen är centrerad kring en västerländsk stadsplanering och utgår i huvudsak från den skandinaviska med inslag av exempel från olika platser så som Nord- och Sydamerika.

Begreppsdefinition

Offentligt rum: används i uppsatsen om de miljöer mellan husen i en stad som alla dess invånare har tillgång till, med undantag för parker som här inte innefattas av begreppet.

Öppna ytor: begreppet är i uppsatsen direkt översatt från ”open space” och syftar till alla former av öppna ytor utan bebyggelse, både gröna och hårdgjorda.

Habitat: enligt Nationalencyklopedin betyder *habitat* ”boendemiljö” eller ”hemvist”⁸. I uppsatsen syftar ordet till att staden är en kollektiv boendemiljö för dess invånare. Alltså inte boendemiljö som det privata hemmet utan istället med syftning till det offentliga stadsrummet.

⁷ Gehl, 2011, sid. 15.

⁸ Nationalencyklopedin, 2016, uppslagsord: habitat [online].

Det urbana habitatet

För att kunna möta de krav som den moderna människan har på sin levnadsmiljö måste stadsplaneringen utgå ifrån perspektivet att staden är människans naturliga habitat och utveckla detta för att dess invånare ska må så bra som möjligt. Ett bra habitat för den urbana arten innebär inte bara en klimatmässigt hållbar miljö, utan också en psykosocialt hållbar miljö, vilket kanske är den viktigaste faktorn för individen. Kevin Lynch skriver i sin bok *Image of the city* att vi människor inte bara är betraktare av staden som ”spektakel” utan en del av det. Att vi människor är, i lika hög grad som de stationära objekten, en del av staden.⁹ En liknande inställning går att hitta i förordet till J.H Crawfords bok, *Carfree cities*:

”For many Americans, the college campus may be the closest they will ever come to experiencing the living organism of a real town. I say a living organism because an authentic town, like a body, adds up to more than the sum of its parts – the extra part being expressed as the spark of life”

James Howard Kunstler ur förordet till *Carfree cities*¹⁰

Lynch menar att stadens invånare är en del av de objekt eller element som utgör själva stadens struktur vilket kan tolkas som att det är stadens invånare som också utgör livet. Kunstler kanske menar att den där gnistan av liv är något mer. Vad som står klart är att de båda är överens om att en stad behöver någonting utöver dess fasta struktur. Vad har campusmiljön som inte den amerikanska staden har, vad definierar detta andra som skapar livet? Kunstler hävdar att det är närheten. Att allt är på gångavstånd gör miljön föredömlig för att skapa en låga av liv i det offentliga rummet, detta på grund av att människor är i ständig rörelse inom en mindre yta och brukar olika typer av faciliteter som alla finns i närmiljön¹¹. Mer människor på mindre ytor möjliggör också möten. Stadsrummet kan alltså ge upphov till eller motverka spontana möten, helt beroende av dess utformning.

Arkitekturprofessor Jan Gehl tar i sin bok *Life between buildings* upp några exempel för den här principen. Ett av dem är gatukonstnärer som målar på gatan vilket ofta resulterar i folksamlingar. Intresset menar han skapas av att det är en person som utför en akt och att det egentligen är personen i sig som andra människor dras till. Den mänskliga aktiviteten attraherar, vilket blir tydligt när själva aktören senare försvinner, eftersom betraktarna då också försvinner i mycket hög grad och förbipasserande vandrar rakt över målningarna.¹² Man kan invända att det finns alternativa förklaringar till just exemplet ovan, som att det möjligtvis är det avvikande som får folk att stanna upp och betrakta det. Ju fler gatumusikanter en gata har, desto mindre folk som stannar till. När något blir ett vanligt inslag i en stadsbild så märker vi längre inte av det. Men Gehl tar upp ett annat exempel som understryker hans teori kring den mänskliga närvarons attraktionskraft, nämligen byggarbetsplatser¹³. Studier visar att människor stannar och tittar på dessa platser nästan uteslutande under de tillfällen när arbetarna befinner sig där. Vid andra tidpunkter verkar folk inte bry sig.¹⁴

Gehl tar även upp hur viktig utformningen av utemiljön är för olika typer av social interaktion. Den grundläggande typen av möte med andra människor är vad han kallar passiva kontakter, det är när vi ser eller hör andra människor men inte agerar med dem på andra sätt. Ett sådant möte är

⁹ Lynch, 1960, sid. 2.

¹⁰ Crawford, 2002, sid. 11.

¹¹ Crawford, 2002, sid. 11.

¹² Gehl, 2011, sid. 29.

¹³ Gehl, 2011, sid. 29.

¹⁴ Gehl, 2011, sid. 29.

en lågintensiv, social interaktion och för att en sådan kontakt ska ske krävs en offentlig miljö.¹⁵ Alltså, många andra typer av kontakter, med vänner och bekanta kommer ske i andra sammanhang om den befintliga utemiljön är dålig. Men just den här typen av kontakt med främlingar och yligt bekanta är beroende av en tillfredställande utemiljö som människor vill vistas i, inte bara springa förbi. Denna typ av kontakt kan vara en grund för mer avancerade möten eller också tjäna en viktig funktion som en slags självständig form av interaktion. När sådana typer av möten inte existerar i ett stadsrum blir många ensamma människor isolerade och steget för att få någon form av mänsklig kontakt är stort¹⁶. Gehl definierar till och med en levande stad som en plats där människor kan interagera med varandra¹⁷.

Det finns annan forskning som bekräftar hur viktig utemiljön är för att människor ska må bra och vilja vistas på en plats. I uppsatsen "Here to stay" gjorde man en Gallup undersökning i samtliga amerikanska delstater under 2006. Undersökningen innefattade 28 000 personer med en svarsfrekvens på 70,3%.¹⁸ Man fokuserade i undersökningen på frågan varför folk väljer att bosätta sig och stanna på en viss plats och resultatet visade att kvaliteten på en plats har större betydelse för om man vill stanna där än till exempel ekonomiska aspekter. Speciellt två faktorer var viktiga, nämligen en plats skönhet och fysiska utformning, samt om möjligheten fanns att träffa folk och skaffa nya vänner.¹⁹

STADSPLANERING: TVÅ SYNSÄTT

I *Life between buildings* skriver Jan Gehl om två olika typer av städer. Han kallar dessa: den integrerade staden och den segregerade staden. Dessa anser han kunna exemplifieras historiskt med den medeltida staden som en integrerad stad och den funktionalistiska som en segregerad.²⁰ Varför den medeltida staden anses vara integrerad menar Jan Gehl är för att den är anpassad efter mänsklig skala och utefter människors rörelser och behov.²¹ Under en tid utan tekniska möjligheter för snabb transport skapades naturligt miljöer som anpassats efter mänskliga begränsningar, så som hastighet. I den medeltida staden ligger olika funktioner i nära anslutning till vartannat eftersom dess utformning anpassats utefter gånghastighet vilket gjort att arbete och handel är tvunget att ligga i nära anslutning till hemmet²². Detta resulterar tätare miljöer som oftast automatiskt blir mer stimulerande då fler funktioner, människor och byggnader ska samsas på en mindre yta. Gehls resonemang är alltså i linje med Kunstlers när han pratar om ett campus olika kvaliteter²³. Den långsamma hastigheten innebär också att människor finns synliga i det offentliga rummet under en längre tid, vilket resulterar i uppfattningen att en plats är mer befolkad än om till exempel samma mängd människor hade passerat snabbt i bil²⁴. Den medeltida stadens funktioner är alltså väl anpassade för ett rikt gatuliv.

Vad gäller den segregerade staden anser Gehl denna representeras av funktionalistisk planering, men även om den funktionalistiska staden är den som anses vara separerad, menar Gehl att ett slags skifte i utformningen av städerna skedde redan i samband med renässansen. Renässansen innebar den första typen av stadsplanering där staden och livet mellan byggnaderna inte längre präglades av dess brukares behov. Istället för att låta en stad växa fram började staden planeras

¹⁵ Gehl, 2011, sid. 15.

¹⁶ Gehl, 2011, sid. 17.

¹⁷ Gehl, 2011, sid. 21.

¹⁸ Mellander, Florida, Stolarick, 2011, sid. 10.

¹⁹ Mellander, Florida, Stolarick, 2011, sid. 21.

²⁰ Gehl, 2011, sid. 101.

²¹ Gehl, 2011, sid. 38.

²² Gehl, 2011, sid. 101.

²³ Crawford, 2002, sid. 11.

²⁴ Gehl, 2011, sid. 77.

och konstrueras utifrån andra värden. Värden som spatiala effekter och storslagna byggnader.²⁵ Ett exempel på hur planeringen under renässansen inte var förankrad i människors behov är staden Palmanova där alla vägar är 14 m breda, utan hänsyn till vad de ska användas för. Samma sak gäller torget som är väl överdimensionerat för stadens storlek. Gehl menar att det blir tydligt att staden är planerad vid ett ritbord med ett perspektiv uppifrån, där planen har sitt upplevelsevärde som grafiskt verk, men inte är ett exempel på en god levnadsmiljö.²⁶ Kanske kan man också säga att planerarnas och arkitekternas intentioner att skapa en symmetrisk bebyggelsestruktur och ett samspel mellan husen, kom att sättas före stadens funktion som mänsklig boplats.

Renässansstaden och den funktionalistiska staden är två väldigt olika sätt att planera²⁷. Det som de dock har gemensamt är att den funktionalistiska stadsplaneringen inte heller visade något större intresse för gatulivets sociala aspekter, vilket tog sig ytterligare uttryck i stadsplaneringen då torg ansågs onödiga:

”Throughout the entire history of human habitation, streets and squares had formed focal points and gathering places, but with the advent of functionalism, streets and squares were literally declared unwanted. Instead, they were replaced by roads, paths, and endless grass lawns”.²⁸

Funktionalismen var mycket övertygande för dess samtid, vilket kan bero på att städerna hade kommit att bli smutsiga ohälsosamma platser.²⁹ Som samhällsrörelse såg funktionalismen staden istället ur ett nästan medicinskt perspektiv. Estetiken lades åt sidan och viktigast var ljus, luft, sol, öppna ytor, vilket också ledde till ett stadsbygge som planerades efter solen.³⁰ Funktionalismen resulterade i en utbredning av staden och närheten försvann. När bilen började massproduceras så skapade dess möjlighet till snabb förflyttning i samband med den utglesade staden ett bilberoende som i sin tur skapade ännu sämre utemiljöer.³¹ Två moderna krafter: den separerade staden och bilismen, som vidareutvecklade ett ömsesidigt beroende av varandra. Om man bygger glesare städer får bilen plats att köra, men glesare städer resulterar i ett behov av snabba transportmedel på grund av de stora avstånden. Bilen kräver i sin tur utrymme för parkering och vägbanor vilket tar mark i anspråk och separerar staden ytterligare. Ju fler som använder bilar desto större behov finns för exploatering av markresurser, och så håller det på. Den separerade staden leder till separerade funktioner och indirekt bilberoende, vilket ger monofunktionella områden³². Bilen är ett medel för att det överhuvudtaget har kunnat skapas den typ av separerade städer som vi ser idag, och därför kan man argumentera för att bilen måste planeras bort för att återskapa integrerade städer med mer mänskliga proportioner.

NÄR BILEN KOM

Det verkar som att mycket av den segregation som påverkar stadslivet negativt är tätt sammanknutet med bilismen och att dessa två faktorer samverkar för att skapa än mer ohållbara miljöer. Många tar Los Angeles som exempel på den segregerade och bilberoende staden, då den består just av dessa monofunktionella miljöer vilka kräver snabb transport, långa sträckor.³³ Hur staden kommit att bli en av världens sämsta exempel på urban miljö kan härledas historiskt till

²⁵ Gehl, 2011, sid. 41.

²⁶ Gehl, 2011, sid. 43.

²⁷ Gehl, 2011, sid. 39.

²⁸ Gehl, 2011, sid. 45.

²⁹ Gehl, 2011, sid. 45.

³⁰ Gehl, 2011, sid. 43.

³¹ Gehl, 2011, sid. 46.

³² Gehl, 2011, sid. 101.

³³ Gehl, 2011, sid. 85.

början av 1900-talet. I dokumentären *Bikes vs Cars* av Fredrik Gertten beskrivs hur man under 1900-talet i Los Angeles hade världens bästa kollektivtrafik och i princip alla cyklade. Att detta var möjligt berodde givetvis också på att staden var tätare och fler jobbade och bodde på samma ort.³⁴ Under 1930-talet började General Motors köpa upp busslinjer och tog succesivt över kollektivtrafiken i staden, vilken de också kom att lägga ner allt eftersom³⁵. 1945 började spårvägarna tas bort och istället finansierade General Motors anläggande av motorvägar för biltrafik. 1960 försvann sista spårvagnen och dessa dumpades i Santa Monica Bay. Enligt vissa kritiker är alltså Los Angeles stadsstruktur i princip helt och hållet formad av bilindustrin.³⁶ Andra är skeptiska och menar att spårvagnstrafiken redan hade börjat förlora resenärer innan den köptes och att den stora depressionen orsakade utbytet av spårvagn till buss då detta var mycket billigare. Att staten sedan subventionerade byggandet av bilvägar men inte satsade på befintligt och fungerande spårvägsnät lämnar företräde åt tolkningar kring eventuella samarbeten mellan bilindustrin och staten.³⁷ Vad som blivit resultatet är däremot inte oklart på något sätt: idag består 70 % av landytan av vägar eller parkeringsplatser.³⁸ I Europa har många äldre städer lyckats bevara en del av sin innerstadsstruktur från medeltiden och här har inte bilens påverkan blivit riktigt lika stor. Detta då man i många städer var ovilliga att förstöra äldre stadsdelar till förmån för bilen vilket i större utsträckning ledde till skapandet av ringvägar på sina håll.³⁹ Trots detta har bilismen infiltrerat de flesta europeiska städer också, även om inte riktigt i samma utsträckning som Los Angeles.

Även stadens estetik och upplevelsevärde blir nedprioriterat i en planering centrerad runt bilen. Författaren J. H Crawford menar i sin bok *Carfree cities* från 2002, att bilister är isolerade från stadsrummet när de färdas i sina bilar. De har ingen direkt kontakt med någon eller något runt omkring. På grund av denna ”avtrubbning” gentemot sin utemiljö är de heller inte lika beroende av dess utformning, eller känner samma ansvar att förvalta sin omgivning som till exempel cyklister vilka blir direkt utsatta för väder, vind, buller, smuts etc.⁴⁰ Bilisterna passerar sin omgivning fort i en ljuddämpande bubbla innan de hinner uppfatta detaljer. I bildominerade städer anpassas också utformningen av stadsrummet efter dessa premisser vilket i sin tur kan skapa monotona miljöer. Men även i situationer där biltrafiken är tung som i Madrid, försöker människor att använda gaturummet för sina dagliga aktiviteter. Oftast sker detta i sammanhang med bebyggelse av äldre typ men där bilar fått tillträde. Crawford menar att detta indikerar hur viktig denna yta är för människors sociala liv när de står ut med bullret och föroreningarna. Där inte heller utemiljön är av tillfredsställande karaktär dör livet helt och inga spontana möten kan äga rum mellan grannar som förblir främlingar för varandra.⁴¹

Samma sak framträder i en undersökning från San Francisco under 70-talet där man tittade på tre likartade gator men med olika mycket biltrafik; kraftig, medel och lätt.⁴² Det visade sig att på gatan med lätt trafik bodde folk kvar under en längre tid. Den genomsnittliga längden för boende på gatan var 16,3 år. På den tungt trafikerade gatan var motsvarande siffra 8 år.⁴³ Något som är intressant ur den sociala aspekten är att när invånarna på de olika gatorna fick frågan om de hade vänner eller bekanta som bodde på den egna gatan, så visade det sig att de som bodde på den lätt trafikerade gatan hade tre gånger så många vänner, och två gånger så många bekanta (per person)

³⁴ Dox, 2015, [TV-program].

³⁵ Nordlander, 2014, [online].

³⁶ Dox, 2015, [TV-program].

³⁷ Nordlander, 2014, [online].

³⁸ Dox, 2015, [TV-program].

³⁹ Crawford, 2002, sid. 65.

⁴⁰ Crawford, 2002, sid. 73.

⁴¹ Crawford, 2002, sid. 72.

⁴² Appleyard, 1972, sid. 84.

⁴³ Appleyard, 1972, sid. 85.

än de som bodde på den tungt trafikerade gatan.⁴⁴ Det indikerar att det sociala livet och möten mellan människor tenderar att bli bättre i miljöer med mindre trafik. Resultaten hänger givetvis också samman med att människor i större utsträckning bor längre tid på den lätt trafikerade gatan.

Vad gäller aktiviteten på de olika gatorna och det sociala livet i det offentliga utrymmet visade sig denna också vara annorlunda beroende av biltrafiken. På den lätt trafikerade gatan stannade människor och vistades. Olika ålderskategorier fanns representerade i det offentliga rummet. Barn kunde leka på trottoarerna och ibland mitt i gatan, ungdomar satt på trappor och äldre eller medelålders samlades vid lokala affärer. Denna typ av aktivitet fanns även till viss del på den medeltrafikerade gatan men inte i samma utsträckning.⁴⁵ Men på den tungt trafikerade gatan passerade folk bara på trottoarerna men stannade inte.⁴⁶ Gaturummet var alltså en passage istället för ett rum att vistas i. Dessa resultat visar tydligt den negativa inverkan som biltrafiken har på det sociala livet i staden. I en hårt trafikerad miljö tenderar folk inte vistas.

Raquel Rolnik, professor i stadsplanering vid universitetet i Sao Paulo, menar att bilen idag enbart kan ses som en statusmarkör och inte den typ av smidigt och snabbt transportmedel som man gärna vill att den ska vara. Detta då trafiken står still för jämnan i stora städer som exempelvis Sao Paulo. Det är bilköer även när det inte är rusningstrafik och bilister kan stå 3-4 timmar i bilkö under rusningstrafiken. Fler motorvägsfiler löser inte heller trafikstockningen i några större städer, detta har prövats åtskilliga gånger, utan genererar enbart mer bilism. Rolnik ser dock positivt på saken. Lösningen på bilberoendet kan vara just trafikstockningarna. Detta då det är lättare att argumentera för alternativa transportmedel när det så uppenbarligen inte fungerar med privatbilismen.⁴⁷ Även Crawford hänvisar till det faktum att det inte löser några problem att skapa fler filer eller vägar med citatet: ”Build a road and they will come”. Istället har många trafikplanerare kommit fram till att bästa sättet att minska stockningarna är att minska på filerna, vilket verkar fungera. Man trodde att detta skulle leda om trafiken men faktum är att folk avstår antingen från vissa onödiga resor eller reser med andra medel, för trafiken minskar.⁴⁸

⁴⁴ Appleyard, 1972, sid. 91.

⁴⁵ Appleyard, 1972, sid. 93.

⁴⁶ Appleyard, 1972, sid. 92.

⁴⁷ Dox, 2015, [TV-program].

⁴⁸ Crawford, 2002, sid. 77.

Paradigmskiftet

Todd Litman, transportplanerare och grundare av Victoria Transport Policy Institute, en oberoende organisation med syfte att utveckla lösningar på transportproblem, menar att det pågår ett ”paradigmskifte” inom stadsutveckling och transportplanering⁴⁹. Detta paradigmskifte kopplar han till urbaniseringen och den närhet till olika funktioner som lockar i staden vilket gör täthet och markanvändning till högaktuella frågor.⁵⁰ Skiftet tar sig uttryck i en mer sammansatt syn på planering än tidigare. Tidigare har man fokuserat på bilens framkomlighet, då utifrån att bilisters behov prioriterats och att dessa ska kunna färdas så obehindrat och snabbt som möjligt i det offentliga rummet.⁵¹ Paradigmskiftet innebär istället ett helhetstänk kring stad och trafik med multimodala lösningar, så som kompletterande planering för alternativa transportmedel⁵². Han tar upp ett exempel för att illustrera detta:

På vägen till en skola uppstår varje morgon trafikstockningar med mycket bilar i omlopp när föräldrar ska lämna sina barn. Om inte det finns en bra planering för gång och cykel som gör att föräldrarna känner sig trygga med att låta barnen gå eller cykla, kommer de fortsätta att köra barnen vilket i sin tur skapar problemet. Enligt den gamla paradigmen hade planerare enbart sett problemet med trafikstockningar och kanske löst det med fler filer eller parkeringsplatser. Enligt den nya paradigmen implementeras en övergripande planering för den här typen av transporter. I det här fallet att inkludera alternativa transportsätt till exempel. Detta löser inte bara problemet med trafiken utan ger också positiva sekundäreffekter som bättre hälsa för barnen, bättre luft och sparade pengar på bensinkostnader.⁵³ Dessutom skulle det öka barns självständighet och rörelsefrihet, något som i takt med den ökade bilismen har minskat⁵⁴.

Innan miljön i städerna dominerades av bilen kunde barn leka på gatorna⁵⁵. Idag är bilen en förutsättning för att mobilisera främst barn då dessa är de mest sårbara i stadslandskapet. Man skjutsar barnen vilket inte bara leder till sämre miljöer i städerna men också till sämre hälsa för dess invånare⁵⁶. Och sämre hälsa för en stillasittande generation av barn.

Om Litman menar att det är urbaniseringen som kräver ett nytt sätt att se på stadsrummet och transportererna inom det, är oklart. Men man kan dra slutsatsen att denna typ av paradigmskifte har sin grund i olika samhälleliga faktorer, så som den rådande diskursen kring klimat och hälsa. Just klimatsdiskursen är högaktuell i förhållande till bilismen och mycket litteratur tyder på att ett skifte i mentalitet håller på att ske vad gäller bilen och dess roll i stadsrummet.

PEAK CAR OCH PEAK OIL

Peak car är ett relativt nytt fenomen och dess förespråkare menar att vi i den industrialiserade delen av världen har nått en kulmen för bilens dominans där resandet inte längre ökar och inom vissa grupper till och med minskar⁵⁷. Litman nämner att det beror på olika demografiska och ekonomiska trender så som en åldrande befolkning och stigande bensinpriser, men också på grund av allt mer utbredd medvetenhet kring hälsa och miljö. Han ser det som att bilen fortfarande i framtiden kommer att dominera stadsrummet och transportererna men att allt fler vill

⁴⁹ Litman, 2013, sid. 20.

⁵⁰ Litman, 2013, sid. 21.

⁵¹ Litman, 2013, sid. 22.

⁵² Litman, 2013, sid. 23.

⁵³ Litman, 2013, sid. 24.

⁵⁴ Björklid et al., 2014, [online].

⁵⁵ Björklid et al., 2014, [online].

⁵⁶ Björklid et al., 2014, [online].

⁵⁷ Björklid et al., 2014, [online].

ha bra alternativ som cykel och kollektivtrafik.⁵⁸ Några andra som studerat frågan ”varför peak car?” närmre är Anne Bastian och Maria Börjesson i sin uppsats *Peak Car for urban Swedish men?*. I Sverige är det i urbana områden som bilresorna minskar och främst inom gruppen män som är höginkomsttagare. Det resultatet indikerar att det kan röra sig om andra mer dolda faktorer än socio-ekonomiska, vilket man tidigare trott, som påverkar.⁵⁹ Något som framkom i deras undersökning var att det finns stora skillnader mellan kvinnor och män vad gäller bilism:

”When pooling men and women into one model (results details are not shown to save space), we find that gender is the strongest predictor of whether an adult is a driver and how far they drive, even after controlling for socio-economic differences”.⁶⁰

Resultaten kan tyda på att bilen som statussymbol är tätt integrerad med mansrollen. Kanske innebär det också att den urbana mannen i Sverige idag, har en större tendens att bryta könsnormerna än tidigare generationer. Det är dock omöjligt att drar några egentliga slutsatser alls grundat på den här undersökningen. Också författarnas slutsats hänvisar till att de har hittat motstridiga uppgifter. De kan inte säga att bilismen faktiskt har nått en slutgiltig kulmen. Men olika grupper i samhället har förändrat sin livsstil.⁶¹ Den mest troliga tolkningen som författarna kommer fram till är att människor i staden har större valmöjlighet kring sina transportmedel då det finns tillfredställande kollektivtrafik samt att utbudet av möjliga destinationer ligger närmre. Att just välbeställda män är den grupp som minskat sina bilresor mest kan bero på att de är mer ”elastiska” och anpassningsbara i sitt levnadssätt. Det vill säga att de kör mycket bil men har andra valmöjligheter.⁶² Det är tänkbart att den minskade bilismen beror på urbaniseringen även om Bastian och Börjesson påpekar att den ökade urbaniseringen är för långsam för att kunna förklara minskningen av bilresor under åren 2008-2012.⁶³ Dock verkar närhet och täthet ha en koppling till minskad bilism:

”Internationell och svensk forskning pekar otvetydigt på att täthet minskar bilåkandet, som därför minskar miljöförstörelse och klimatpåverkan. Exempelvis är andelen som tar bilen 11 procent i supertäta Hong Kong men 77 procent i utspridda Melbourne.”⁶⁴

Täthet är alltså en förutsättning för ett bättre stadsklimat och ett medel för planerare att kunna påverka dess invånare till att välja en mer hållbar livsstil.

Peak oil innebär att vi nått ett stadie där den lättillgängliga oljan har förbrukats. Alltså, oljan kommer inte längre att vara lönsam att utvinna då den är uppblandad och behöver renas vilket kostar för mycket.⁶⁵ Redan 1974 förutspådde den amerikanska oljegeologen M. King Hubbert att oljeutvinningen skulle kulminera världen över 1995. Samma metod för beräkning används idag och vissa forskare säger att den lättillgängliga oljan kommer vara slut 2020. Oavsett vilket år det rör sig om kvarstår faktumet att oljan är en ändlig resurs.⁶⁶ Varför är detta egentligen ett problem? Ur miljösynpunkt skulle givetvis en minskad utvinning av oljan vara positivt för klimatet. I artikeln *Where do we stand? Progress in acknowledging and confronting climate change and 'peak oil'*, från 2010 hävdar författaren att en kulmen skulle innebära den utsläppsminskning av fossila bränslen

⁵⁸ Litman, 2013, sid. 20.

⁵⁹ Bastian, Börjesson, 2015, sid. 37.

⁶⁰ Bastian, Börjesson, 2015, sid. 44.

⁶¹ Bastian, Börjesson, 2015, sid. 49.

⁶² Bastian, Börjesson, 2015, sid. 44.

⁶³ Bastian, Börjesson, 2015, sid. 43.

⁶⁴ Björklid et al., 2014, [online].

⁶⁵ Pizzaro, 2009, sid. 253.

⁶⁶ Crawford, 2002, sid. 80.

som inga politiska processer kunnat klara⁶⁷. En minskning som även resulterar i en planerad ekonomisk nedgång⁶⁸. En sådan reglering av marknaden inom det existerande systemet hade antagligen varit svårt som politiker att implementera och vinna gehör för, både hos allmänheten men också hos lobbyister inom exempelvis bilindustrin.

Det är dock oklart om peak oil kommer ske i den takt och i den anda av global revolution som Johan Rockström efterfrågar. Möjligen är marknadskrafterna för långsamma för att ge den önskvärda effekten. Det räcker heller inte att bara byta ut tekniken utan hela systemet måste ändras⁶⁹. Om vi ska kunna vara en urban art med ett lämpligt habitat behövs mer än minskade utsläpp av fossila bränslen. Bilar tar mycket mark i anspråk. En tätare stad skulle kunna vara lösningen men denna utveckling måste ske parallellt med en avveckling av bilen. I en tätare stad finns ett större utbud av aktiviteter på nära håll vilket inte bara skapar de positiva miljöer som beskrivits tidigare, utan också gör bilen överflödigt och krånglig.

DUBBEL FÖRTÄTNING

Något som ofta kommer upp i diskussioner mot täta städer är oron att man ska bygga bort gröna miljöer. Det har länge funnits någon slags motsättning mellan grönt och tätt, antagligen lika länge som det funnits modern stadsplanering⁷⁰. Men i en undersökning av Alexander Stähle från 2010 som sammanfattas i artikeln *More green space in a denser city: Critical relations between user experience and urban form*, diskuterar han huruvida det här egentligen stämmer och om det snarare kan röra sig om att de analysmetoder som finns för att mäta andelen grönt i öppna ytor är för trubbiga och inte speglar den faktiska upplevelsen.⁷¹ Stähle har i sin undersökning tagit fram en så kallad *Place syntax model* som en utveckling av klassiska analysmetoder för att undersöka en stadsstruktur⁷². För närvarande har man främst två olika sätt att mäta befolkningsdensitet i stadsmiljön. Det första är öppen yta per person i en viss area och det andra är tillgänglighet till öppna ytor. Tillgängligheten beräknas utifrån ett max avstånd, till exempel 300 m, till en öppen yta av en viss storlek (till exempel stadsdelspark).⁷³ Dessa metoder har dock begränsningar och i Stähles analysmetod sammanförs variablerna men utgår från en axial struktur⁷⁴. Resultatet blir en beräkning av till exempel grönstruktur som stämmer bättre överens med hur människor faktiskt uppfattar de öppna ytorna eller hur öppen ens närmiljö framstår i verkligheten.⁷⁵ Stähle klassificerar open space som ”öppna utomhusmiljöer som kan bli urbaniserade”.⁷⁶ Vidare i artikeln lyfter han exempel på undersökningar som gjorts angående upplevelsen av grönt i ens bostadsområde. En sådan gjordes i Stockholm, 2001, av TEMO med 8740 tillfrågade och en svarsfrekvens på 54 %. Resultatet visade att folk som bodde i de tätaste områdena (exempelvis i innerstaden) upplevde att de saknade grönt mindre än de som bodde i glesare områden (så som många förorter). En liknande undersökning gjordes 2004 där svarsfrekvensen låg på 67 %. Frågan var då om man var nöjd eller missnöjd med andelen grönt i sin närmiljö.⁷⁷ Den här undersökningen bekräftade resultaten från 2001. När man sedan lägger samman dessa resultat med en traditionell undersökning, beräknad på mängden grönt på en viss area, ser man att andelen grönt är mycket lägre i de tätaste områdena i innerstaden än i förorten. Läger man in

⁶⁷ Atkinson, 2010, sid. 317.

⁶⁸ Atkinson, 2010, sid. 316.

⁶⁹ Dox, 2015, [TV-program].

⁷⁰ Stähle, 2010, sid. 48.

⁷¹ Stähle, 2010, sid. 47.

⁷² Stähle, 2010, sid. 48.

⁷³ Stähle, 2010, sid. 49.

⁷⁴ Stähle, 2010, sid. 52.

⁷⁵ Stähle, 2010, sid. 49.

⁷⁶ Stähle, 2010, sid. 49.

⁷⁷ Stähle, 2010, sid. 53.

faktorn grönt per invånare ökar skillnaderna ytterligare.⁷⁸ Det blir tydligt att det som påverkar hur grön man upplever sin närmiljö vara, eller hur nöjd man är med andelen grönt ligger i användarvärde och tillgänglighet.⁷⁹ Alltså kvalitet framför kvantitet, vilket är den typ av värden som Stähles modell lättare ska kunna analysera.

Östermalm tas i artikeln upp som det område vilket av invånarna uppfattas som mest grönt, med en struktur grundad av stadsplaneraren Albert Lindhagen. Han hävdade att ”parkerna skulle vara i allas väg”. Östermalm har alltså väl integrerade gröna stråk genomgående med parker och gröna esplanader som leder till större naturområden. Resultatet blir att man ser grönt från vart man än står i stadsdelen. I de undersökta förorterna där upplevelsen av grönt var lägre, har istället planeringen resulterat i att grönområdena delar av de olika förorterna i enlighet med Stockholms generalplan från 1952 som inspirerats av Frederick Law Olmstedts princip med gröna bälten runt nya städer. Dock menar Stähle att detta inte är ett lika effektivt uttryck för markanvändning.⁸⁰ Istället hävdar han att en förtätning av städerna inte skulle ge en upplevelse av mindre grönt, utan med ansvarsfull planering istället tillgängliggöra och förhöja de gröna värdena i de glesa förorterna.⁸¹

Även Crawford håller med om att förtätning och gröna miljöer inte behöver stå i motsats till varandra. Men han tar steget till att det som måste byggas bort är utrymmet för bilen. I en stad utan bilism finns mer yta för bebyggelseförtätning och också förtätning av gröna stråk.⁸² De båda verkar prata om en slags dubbel förtätning, där gröna miljöer också är möjliga i täta miljöer. Vare sig om denna gröna förtätning är faktisk eller en upplevelsemässig sådan.

⁷⁸ Stähle, 2010, sid. 57.

⁷⁹ Stähle, 2010, sid. 60.

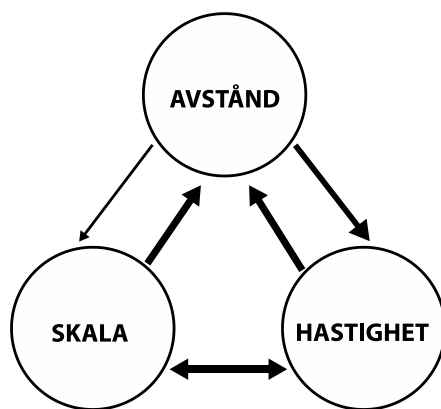
⁸⁰ Stähle, 2010, sid. 61.

⁸¹ Stähle, 2010, sid. 66.

⁸² Crawford, 2002, sid. 31.

Tre rumsliga faktorer

Utifrån den litteraturstudie kring stadsmiljöer för människor som gjorts, har huvudsakligen tre olika omständigheter kunnat urskiljas som sammanfattande rumsliga faktorer. Dessa kan beroende av sin utformning bidra till ett aktivt och bra habitat för den urbana arten eller utgöra hinder för en hälsosam livsmiljö. De baseras på de två synsätten inom stadsplanering som Gehl pratar om och som redogjorts för tidigare i uppsatsen: den integrerade staden och den segregerade staden, och utgår från tolkningen att den integrerade staden är den som planerats utefter människan medan den segregerade staden planerats utefter bilen. De tre faktorerna är *skala*, *hastighet* och *avstånd*. De samverkar och bygger på varandra, men har olika tyngd i olika sammanhang. De tre figurerar i stadsmiljöer men aldrig enskilt utan är beroende av varandra. Planerar man utefter bilens hastighet så har det visat sig i undersökningen att också de andra faktorerna anpassas till detta. I exempelfiguren, Figur 1, visas hur de tre faktorerna skulle kunna exemplifieras i en bildominerad storstadsmiljö. Här samverkar skalan på stadsrummet och dess attribut med hastigheten som bilen ger upphov till. De två påverkar varandra så att skalan på till exempel informationsskyltar behöver vara stor och läsbar för att en förbipasserande bilist ska kunna läsa den⁸³. På samma sätt behöver gaturummet vara tillgängligt för bilen vilket resulterar i bredare vägar. Men också skalan påverkar hastigheten. I en storskalig stad skapas ofta ostimulerande miljöer som man skyndar förbi. Dessutom anpassar man i större städer oftast skalan utefter bilens framkomlighet. Denna samverkan sker i de flesta fall av stadsplanering och resulterar i avstånd. I exempelfiguren påverkar avståndet i sin tur också hastigheten, då avstånd motiverar högre hastighet för transporter. Men också till viss del skalan, då denna formas av hastigheten.



Figur 1. Modell över samverkan mellan de tre faktorerna (av Hanna Reini 2016-05-21).

SKALA

Skala syftar till inte bara till den byggda miljöns proportioner så som bebyggelsens höjd och bredd samt utrymmet mellan husen. Stadens skala innefattar också alla olika element och upplevelser så som skyltar eller trädalléer.

Den mänskliga skalan tar sig uttryck i vad Crawford benämner som ”walking cities”. Han tar som exempel städer från 1600-talets USA vilka hade hög invånardensitet och präglades av

⁸³ Gehl, 2011, sid. 70.

gångtrafikanter.⁸⁴ Städerna var byggda utefter människors begränsningar, så som max sex våningar höga hus, då något annat vore opraktiskt⁸⁵. I och med den tekniska utvecklingen under sent 1800-tal, då bland annat hissar konstruerades, frångick man automatiskt den mänskliga skalan. Antagligen är inte detta ett skifte som skett medvetet, men det har fortfarande påverkat stadsrummet i hög utsträckning.⁸⁶ Något som verkar vara genomgående för en att skapa en miljö för spontana möten är att minska på stadsrummet, alltså minska på skalan. Gehl skriver: ”Whenever in doubt, leave space out”.⁸⁷ Vad han menar är antagligen inte att den moderna stadsplaneringen ska bygga nya medeltida städer. Men att detta synsätt kan vara nyttigt att ha i åtanke som en planeringsstrategi. Husens design i relation till mänskliga proportioner är viktig, både för gångavstånd och upplevelser⁸⁸.

Skala är den mest abstrakta faktorn av de tre då den inte bara representerar fysiska aspekter som storlek, utan ofta beskrivs som en slags inställning till planering. Återkommande upprepas i litteraturen hur man planerar efter den mänskliga skalan vilket mellan raderna kan läsas som ett sätt att se på stadsrummet. En positiv laddning av mjuka värden så som social interaktion och stimulerande miljöer.

HASTIGHET

Människans upplevelseorgan kan bara uppfatta detaljer och intryck i en hastighet av 5 till 15 km/h. Vid högre hastigheter förlorar vi snabbt förmågan att ta in information vi passerar.⁸⁹ Alltså när hastigheten i en stad blir för hög kan dess invånare inte uppfatta sin omgivning. Detta leder till att en stadsplanering som utgår från höga hastigheter, resulterar i större skala. Staden blir därmed en monoton och ostimulerande miljö för den gående eller cyklande människan, vilka färdas i lägre hastigheter och kan ta in fler sinnesintryck. Men hastigheten skadar inte bara rumsligheten i en stad på grund av den byggda miljöns monotona utformning. Den skapar också otrygghet och rörelsebegränsningar vilket främst påverkar vissa utsatta grupper i samhället.

Inte bara barn hindras i sin sociala interaktion utan också äldre och funktionsnedsatta. De som inte kan köra bil blir mycket begränsade i sina liv i städer där bilen utgör det främsta transportmedlet på grund av avstånden, samt i städer där bilvägar dominerar stadsrummet. En äldre person kanske inte hinner korsa vägen innan trafikljusen slår om och gatan återigen myllrar av biltrafik.⁹⁰ Vad gäller barn så begränsas deras rörelsefrihet mycket i trafikerade områden.⁹¹ Barn skjutsas i biltäta och högtrafikerade områden vilket leder till ytterligare biltrafik. Förutom de uppenbara hälsoeffekter denna typ av stillasittande liv medför så hämmas den sociala utvecklingen. Det tar längre tid för barnen att utforska sin omgivning på egna ben och bli självständiga och sakta anpassa sig efter en vuxenvärld.⁹² Barn behöver interagera med sin omgivning för att lära sig vad som är rätt och fel och genom att stoppa dem från att vistas utomhus, fritt i sin närmiljö hindras deras sociala utveckling. De får heller inte en känsla av att kunna klara sig själva och ta ansvar för sina handlingar.⁹³

⁸⁴ Crawford, 2002, sid. 55.

⁸⁵ Crawford, 2002, sid. 56.

⁸⁶ Crawford, 2002, sid. 58.

⁸⁷ Gehl, 2011, sid. 91.

⁸⁸ Gehl, 2011, sid. 83.

⁸⁹ Gehl, 2011, sid. 69.

⁹⁰ Crawford, 2002, sid. 74.

⁹¹ Gehl, 2011, sid. 172-173.

⁹² Crawford, 2002, sid. 42.

⁹³ Crawford, 2002, sid. 73-74.

AVSTÅND

Den sista faktorn beror i stor del på de två förstnämnda och kan ses som ett resultat av skalan och hastigheten. I en bildominerad stad är avstånden stora då skala och hastighet har formats efter bilens storlek och fart. Det blir en självuppfyllande profetia: om det lättaste är att ta bilen, kommer fler göra det vilket leder till att det byggs och anpassas allt mer efter bilismen. En ond cirkel av bilberoende uppstår därmed. Fördelar med dessa separerade städer är att man får ett effektivare bruk av stadens funktioner, men resultatet blir monotona miljöer och segregering⁹⁴.

Bilen är det mest utrymmes-intensiva urbana transportmedlet och har tvingat städer att expandera⁹⁵. Vid en beräkning på andelen landyta som bilen kräver i förhållande till tåget, så är bilen 20 ggr mer land-intensiv⁹⁶. Crawford menar att även om bättre och mer miljövänliga bilar utvecklas, så är deras storlek och hastighet ändå en faktor som förstör det sociala livet⁹⁷. Han förespråkar istället en helt bilfri stad då bilar är ”anti-humana”⁹⁸. Tillgången till ett offentligt rum är en förutsättning för att skapa en känsla av gemenskap hos befolkningen. Gatorna är grundläggande för ett civiliserat samhälle då det är i dessa rum som människor kan dela upplevelser och interagera⁹⁹.

RESULTAT

Vad leder då dessa faktorer inom stadsplaneringen till om de används till fördel för bilismen? Jo, en segregerad stad där monofunktionella områden skapas, och dit man transporteras med bil. Ett effektivt sätt att utnyttja funktioner, men beroende av biltransport för att vara just effektivt. Den segregerade staden ger heller inget gott levnadshabitat i det offentliga rummet. Istället blir det offentliga rummet transportsträckor för bil, där du åker från funktion till funktion, skola, jobb, köpcenter, hem. Detta förutsätter att människor alltid har en syssla att göra.

Hur är det med trafikseparering då? Gehl menar att så fort man trafikseparerar staden så skapas en tråkigare atmosfär. Han tar upp Venedig som exempel och menar att om alla går eller cyklar behöver man inte trafikseparera. När trafiken inte innebär smuts, avgaser, höga ljud och otrygga miljöer, så kan livet pågå mellan husen och trafikseparering behövs inte.¹⁰⁰ Dock är det lite av ett märkligt resonemang. *Om inte problemet finns så finns inte problemet*, ungefär. Det han antagligen menar är att alla rörelser ska ske på de gåendes villkor.

Att integrera biltrafiken istället för att separera, om nu inte staden kan bli helt bilfri, är en princip som kallas ”woonerf”. Det är en planeringsstrategi med ursprung från Holland och innebär en tillåtande attityd gentemot bilen i stadsrummet, under förutsättningen att den anpassas efter gångtrafikanter.¹⁰¹ Crawford tar också upp begreppet woonerf men menar att det enda rätta är att helt ta bort bilen ur städerna¹⁰². Ur ett klimatperspektiv så är det många som kör ojämnt och ryckigt, bromsar in kraftigt vid farthinder och gasar kraftigt efter, vilket ökar utsläppen och bullret¹⁰³. Dock skulle en sådan drastiskt begränsning av biltrafiken kunna resultera i att bilen helt enkelt upplevs som onödigt och osmidigt, vilket indirekt leder till en bilfri stad.

⁹⁴ Gehl, 2011, sid. 102.

⁹⁵ Crawford, 2002, sid. 24.

⁹⁶ Crawford, 2002, sid. 39.

⁹⁷ Crawford, 2002, sid. 18.

⁹⁸ Crawford, 2002, sid. 28.

⁹⁹ Crawford, 2002, sid. 23.

¹⁰⁰ Gehl, 2011, sid. 109.

¹⁰¹ Gehl, 2011, sid. 111.

¹⁰² Crawford, 2002, sid. 31.

¹⁰³ Crawford, 2002, sid. 83.

Slutsats

I början av uppsatsen ställdes ett antal frågor som syftade till att vara vägledande för undersökningen. De hade olika grad av specificering varav två kan räknas som mer riktade. En av delfrågorna var:

- Hur kan stadsplanering skapa förutsättningar för social interaktion i det offentliga rummet?

Undersökningen har visat att utformningen av stadsrummet har mycket att göra med det sociala samspelet för stadens invånare. En miljö som är ostimulerande, hotfull, ohälsosam i form av utsläpp och buller, eller rent av stressande, erbjuder inga möjligheter för vistelse. Finns det ingen möjlighet att vistas på en plats kommer heller inga spontana möten att ske. I sådana städer träffas man inte i det offentliga, utan i det privata vilket kräver en grundläggande social kontext. Då uppsatsens huvudsakliga fokus varit just möten mellan främlingar eller ytligt bekanta i det offentliga kan det ses som att en dålig utformning av stadsrummet omöjliggör social interaktion. Att se andra människor och själv bli sedd är en typ av lågintensiv social interaktion. I brist på den här möjligheten, riskerar människor utan ett grundläggande socialt nätverk att bli mycket isolerade. Den andra delfrågan som präglade läsningen av litteraturen var:

- Vilken roll har bilen i staden och den framtida stadsplaneringen?

Denna frågeställning har kommit att påverkas av den förra och resultatet för denna del av undersökningen visade att bilen har en avgörande roll som negativ faktor för den sociala interaktionen. Dess roll i stadsrummet är endast som fordon, men dess hastighet och storlek påverkar stadsrummet att expandera. I mycket av den studerade litteraturen framkommer att en tätare stad skulle resultera i en hållbarare miljö som kan möta de krav som den pågående befolkningsökningen ställer. Det som kommit att bli slutsatsen för frågeställningen är att bilen inte har någon roll inom den framtida stadsplaneringen alls, utan bör byggas bort i takt med en förtätning av städerna.

De två frågeställningarna kan sammanfattas i de synsätt på stadsplanering som Jan Gehl skriver om: integrerad och segregerad. Staden kan anpassad efter människors skala och hastighet och räknas då som integrerad vilket definieras av liv, småskalighet och stimulerande miljöer som skapar goda habitat. Medan en anpassning utefter bilismen leder till segregerade städer med stora avstånd och monotona miljöer.

Den huvudsakliga frågeställningen för uppsatsen var mer övergripande och har genomsyrat läsningen och även påverkat de mer specifika frågorna. Denna var:

- Hur väl fungerar staden som mänskligt habitat?

Svaret på frågan kan ses som beroende av de tre faktorerna, skala, hastighet och avstånd, och att dessa faktorer då behöver anpassas utefter modellen för en integrerad, bilfri stad. Det som är bra för människan är också bra för miljön. En stad som anpassat de här tre faktorerna utefter människors behov, fungerar också som ett gott mänskligt habitat. Det är ingen fråga längre *om* vi ska leva i städer eller inte, utan frågan är *hur*. Att vara en urban art är väsentligt för vår överlevnad men den urbanisering som skett de senaste 300 åren har inneburit en aldrig tidigare sedd konsumtion av naturresurser. Alltså måste stadsplaneringsprocessen förändras för en ekologiskt hållbarare värld.

KÄLLFÖRTECKNING

Otryckta källor

Dox (2015). Bikes vs cars. [TV-program] Sveriges Television, SVT 1 15 november.

Sommar (2015). Rockström, Johan. [Radioprogram] Producent: John Swartling. Sveriges Radio, P1 12 juli.

Elektroniska källor

Bastian, A., Börjesson, M. (2015). Peak Car for urban Swedish men? Uppsats vid *Centre for Transport Studies*, Stockholm, tillgänglig via: <http://www.transportportal.se/swopec/CTS2015-9.pdf>. [2016-05-24].

Björklid, et al. (2014). Bilen blir alltmer onödig i takt med urbaniseringen. *Dagens Nyheter* [online] tillgänglig via: <http://www.dn.se/debatt/bilen-blir-alltmer-onodig-i-takt-med-urbaniseringen/> [2016-05-24].

Nationalencyklopedin, (2016). [online] tillgänglig via: <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/habitat> [2016-05-24].

Nordlander, Jenny. (2014). Så blev Los Angeles en bilstad. *Dagens Nyheter* [online] tillgänglig via: <http://www.dn.se/nyheter/varlden/sa-blev-los-angeles-en-bilstad/> [2016-05-24].

Tryckta källor

Appleyard, D., Lintell, M., (1972). The Enviromental Quality of City Streets: The Resident's Viewpoint. *Journal of the American Institute of Planners*. vol. 38, nr. 2, sid. 84-101.

Atkinson, Adrian, (2010). Where do we stand? Progress in acknowledging and confronting climate change and 'peak oil'. *City*. vol. 14, nr. 3, sid. 314-322.

Crawford, J.H., (2002). *Carfree cities*. Utrecht: International books.

Gehl, Jan, (2011). *Life between buildings*. Washington: Island press.

Litman, Todd (2013). The New Transportation Planning Paradigm. *ITE Journal*. vol. 83, sid. 20-28.

Lynch, Kevin (1960). *The Image of the City*. Massachusetts: The MIT Press.

Mellander, C., Florida, R., Stolarick, K., (2011). Here to stay – The Effects of Community Satisfaction on the Decision to Stay. *Spacial Economic Analysis*. vol. 6, nr. 1, sid. 5-24.

Pizarro, Rafael E., (2009). Climate change, peak oil and the new curricula in urban planning education. I: Dr. Kenny Tang (red.). *Green CITYnomics – The Urban War against Climate Change*. Greenleaf publishing: Sheffield, sid. 253-280.

Stähle, Alexander, (2010). More green space in a denser city: Critical relations between user

experience and urban form. *URBAN DESIGN International*. vol. 15, nr. 1, sid. 47-67.

Vargo, Jason, (2014). Metro sapiens: an urban species. *Journal of Environmental Studies and Sciences*. vol. 4, nr. 4, sid. 360-363.