

Stadsbyggandet är ett bortglömt politiskt instrument

Förslag till ingress: *Vi bygger framtidens samhälle nu. Inom stadsbyggandet gäller detta närmast bokstavligen. Idag brottas vi dagligen med samhällsproblem som social segregation, stadsdelar med svag ekonomisk utveckling och allt påtagligare miljöproblem. Alla dessa har direkt koppling till hur vi bygger våra städer. Frågorna om social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet är inte längre abstrakta frågor om framtiden, de biter oss i skinnet i vardagen. I det sammanhanget har stadsbyggandet glömts bort som den infrastruktur som mest direkt påverkar människors vardagsliv och därmed det samhälle vi bygger.*

Samhällsbyggnadsministern har formulerat omställningen mot långsiktig social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet som ett huvudmål. I detta arbete uppmanar vi henne att inte bara söka svaren på övergripande samhällsnivå som i val av energi- och transportsystem. Även på den lokala nivå där vardagslivet äger rum finns en outnyttjad infrastruktur, nämligen städernas rumsliga uppbyggnad. Hur stora och komplexa våra samhällen än är så tar de alltid konkret form i de rum där människor lever och verkar. Hur detta rum utformas och struktureras och därmed sätter ramarna för våra vardagsliv diskuteras dock sällan, trots att det ger upphov till systemeffekter som har grundläggande och långsiktig inverkan på en rad angelägna samhällsfrågor.

Ansvar för städernas rumsliga struktur, deras täthet och tillgänglighet, ligger idag hos kommunernas stads- eller samhällsbyggnadskontor. I rådande planeringspraxis behandlas dock stadsstrukturen många gånger som summan av ett antal relativt snävt definierade delområden som bostadsförsörjning, tillgänglighet och trygghet. I Stockholm bedrivs till exempel ett intensivt arbete med ett vällovligt bostadsbyggnadsprogram som siktar på 20 000 nya bostäder fram till 2006. Men utöver just nya bostäder finns inget annat uttalat mål med denna stora satsning. Det är olyckligt när dessa bostäder i ett medvetet stadsbyggande aktivt kan bidra till att lösa andra akuta frågor i Stockholm, inte bara bostadsbristen. Tanken går till 1960-talets miljonprogram då nya bostäder också producerades snabbt, men samtidigt kom att skapa många nya problem.

I praktiken är stadsbyggande ett centralt och kraftfullt politiskt instrument. Genom det fördelas samhällsliga resurser i lika hög grad som via fördelningspolitiken. Vissa samhällsresurser

är möjliga att översätta i pengar och kan fördelas den vägen, medan andra måste översättas till konkreta ting och förläggas till bestämda platser. Barnbidraget får vi hem i brevlådan men den nya förskolan måste ligga någonstans. Barnbidraget är detsamma för alla men tillgängligheten till förskolan varierar kraftigt, beroende på var man bor och hur staden är byggd. Detta är ett enkelt exempel, men stadens rumsliga struktur har stor inverkan även på andra och mer sammansatta frågor. Stadens form fördelar dessutom samhälleliga resurser över mycket lång tid, barnbidragets storlek kan i princip ändras över en natt medan förskolan ligger där den ligger. Det gör det viktigt att göra rätt från början, men det ger också möjlighet att skapa långsiktigt hållbara lösningar. Här finns ett stort och viktigt forskningsfält där kunskapen nu på allvar håller på att fördjupas. Därmed öppnas också möjligheter att fördela samhälleliga tillgångar effektivare och mer rättvist, men också att bygga de rumsliga ramarna för ett långsiktigt hållbart samhälle.

Vi kan ta några exempel på frågor om social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet som arkitekter och planerare ställs inför idag: social segregation, sårbara lokala ekonomier och ökat bilberoende.

Social segregation handlar till stor del om barriärer och avstånd mellan människor i olika bostadsområden och stadsdelar. Stadsstrukturen kan, beroende på sin utformning, mer eller mindre aktivt bidra till att upprätthålla sådana sociala och rumsliga gränser. Här är det viktigt att vidga frågan från en smal bostadspolitisk definition, där målet är att försöka få olika samhällsgrupper att bo grannar med varandra, till en stadsbyggnadspolitisk fråga där målet även handlar om att dela det offentliga rummet. Manhattan är lika segregerat som Stockholm ur bostadspolitisk synvinkel, olika samhällsgrupper bor i olika stadsdelar. Men när Manhattanborna lämnar den egna bostaden och dess omedelbara grannskap delar de samma offentliga stadsrum. Detta händer inte i Stockholm i lika hög grad där stadsstrukturen i ytterstaden på ett påtagligt sätt hindrar utbytet mellan stadsdelar. Detta gör Stockholm till en på många sätt mer segregerad stad. Vi behöver därför hitta sätt att bryta den starkt segregerade enklavstruktur, som byggts sedan andra världskriget, där boende i en stadsdel sällan har anledning att besöka andra stadsdelar, och istället göra det naturligt att röra sig genom andras stadsdelar, och därmed öppna möjligheter att dela varandras livsvärldar. På det viset skapas grunden för att göra det främmande mindre främmande och utanförskapet mindre definitivt.

Lokala ekonomiers sårbarhet beror bland annat på bristande tillgänglighet till kunder och samarbetspartners. Stadsstrukturen bestämmer i hög grad storleken på den lokala ekonomins marknadsunderlag, särskilt när det gäller handel. Återigen skapar den enklavstruktur vi byggt mycket små marknader som ofta inte ger tillräckligt underlag för dagens affärsidkare. Detta drabbar även de boende där varje stadsdel blir hänvisad till att själv bära sitt behov av handel, liksom av offentlig service. Den spirande företagaranda vi ser i ytterstaden brottas därmed med ett grundläggande hinder när den försöker utveckla sig. Mycket positivt har till exempel sagts om butiksutbudet vid Rinkeby Torg. Men det är i grund och botten Rinkebyborna som bär upp detta utbud eftersom stadsstrukturen i princip begränsar marknadsunderlaget till stadsdelen Rinkeby. Det gör denna ekonomi sårbar även för små lokala förändringar, till exempel i boendetätheten.

Samtidigt som ökad tillgänglighet är önskvärt för att åstadkomma stabilare och bättre fungerande marknader riskerar det att leda till *ökat bilberoende*. I vad mån det sker beror just på stadsstrukturen. Stora avstånd ger upphov till längre resor, vilket i sin tur ger upphov till högre miljöbelastning. Naturligtvis bidrar en effektiv kollektivtrafik till att motverka detta. Men mot bakgrund av de hastigt växande folkhälsoproblemen med övervikt får vi inte glömma bort att många ärenden kan klaras av till fots eller per cykel om möjligheten finns. Det är ett faktum att befolkningen i Stockholms innerstad som är jämförelsevis välbeställd har färre bilar än befolkningen i ytterstaden. Att man väljer att bo kvar, trots den dåliga tillgången på parkeringsplatser, kan inte förklaras av annat än kollektivtrafikutbudet och närheten till mycket inom gångavstånd.

Avsikten med dessa exempel är inte att komma med enkla lösningar på komplexa problem. Här behövs vidare forskning och fördjupade kunskaper. Men då måste också dessa kunskaper efterfrågas. Stadsstrukturen är idag en glömd men strategisk och kraftfull infrastruktur. I det nya och högeffektiva samhälle som växer fram, och med de nya samhällsproblem det för med sig, kan inte detta område längre hanteras omedvetet eller med vänster hand. Stadsbyggandet är ett kraftfullt politiskt instrument där många samhällsfrågor kan hanteras samfällt av den enkla anledningen att samhället i slutänden alltid tar konkret form i rummet. Även om ansvaret för dessa frågor idag ligger på kommunerna kan det behövas att samhällsbyggnadsministern tar initiativ och aktivt stödjer en mer medvetet utformad stadsbyggnadspolitik för en långsiktigt hållbar samhällsutveckling.

Lars Marcus, Stadsbyggnadsforskare, Arkitekturskolan, KTH

Alexander Ståhle, Doktorand, Arkitekturskolan, KTH

Göran Cars, Professor, Samhällsbyggnad, KTH

Örjan Sjöberg, Professor, Ekonomisk Geografi, Handelshögskolan Stockholm

Elisabeth Lilja, Docent, Sociologi, Stockholms Universitet

Peter Schantz, Forskningsledare: rörelse, hälsa och miljö, Idrottshögskolan Stockholm

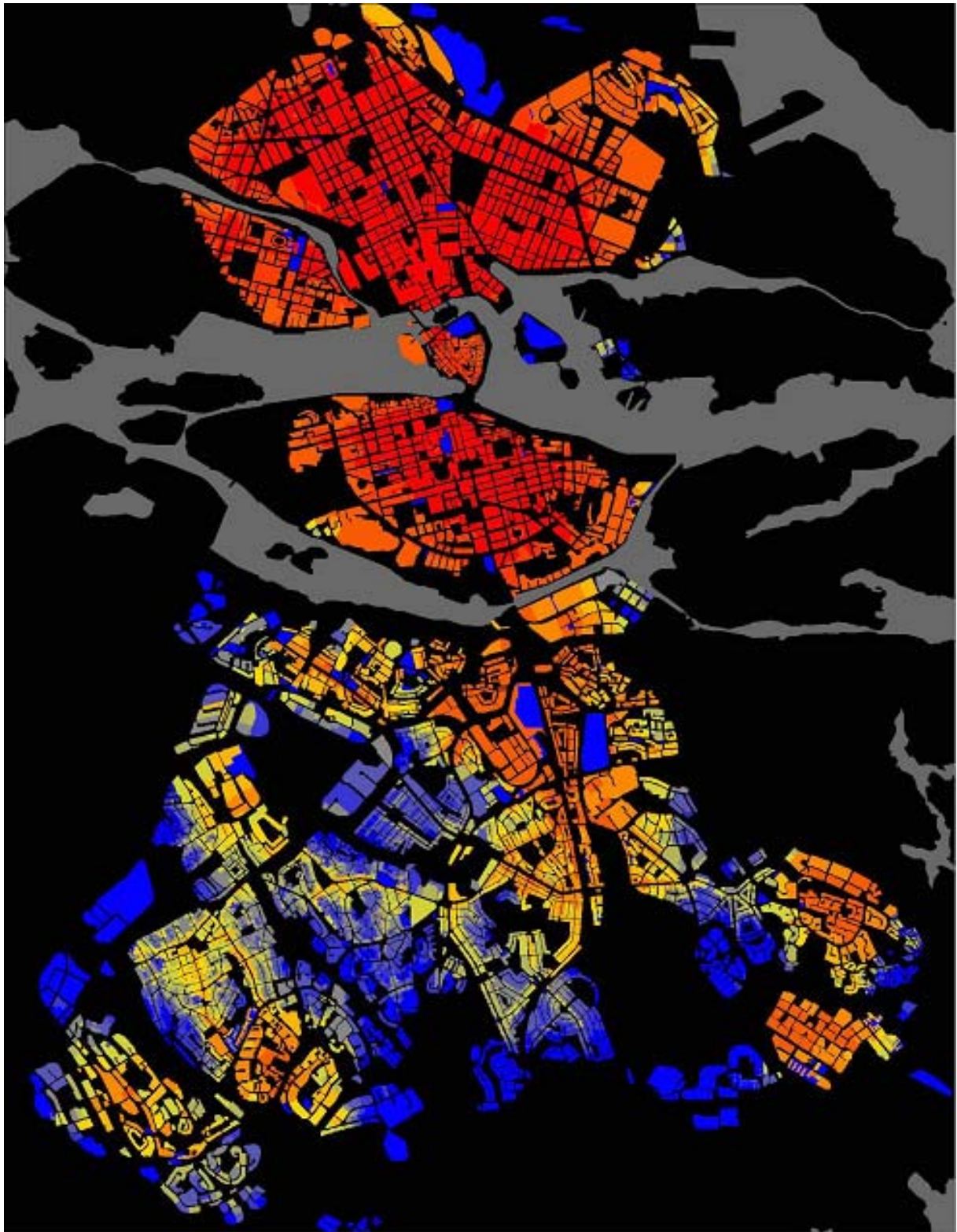


Bild: Spatial Analys och Design, Arkitekturskolan, KTH.

Tillgängligheten till privat och offentlig service för en gående, beräknad från varje fastighet i Stockholms innerstad samt ett utsnitt av Söderort (rött – hög tillgänglighet, blått – låg tillgänglighet). Bilden kan läsas som en beskrivning av fördelningen av samhällsliga tillgångar i rummet, men också som en bild av graden av beroende av bil eller kollektiva färdmedel.