

Sven Winnell 081112:
Hållbar stadsutveckling.

(<http://winnell.com/omr71g.pdf>)

Hållbar stadsutveckling

(<http://winnell.com/omr71g.pdf>)

Sveriges arkitekter har givit ut en skrift:

“Hållbar Stadsutveckling.

En politisk handbok från Sveriges arkitekter.”

En avskrift finns i det följande.

Den handlar om utformning av de fysiska miljöerna. Men den handlar inte om den totala samhällsplaneringen.

Samhällsplanering på en högre nivå finns behandlat på

“Sven Winnells hemsida

Samhällsplaneringens problem.

Hur ska man kunna förbättra världen.”

Sven Winnells hemsida lades in på Internet våren 1998 och har nu adressen <http://winnell.com>

På hemsidan ges en relativt kort redovisning av ett forskningsarbete med titeln:

” Samhällsplaneringens problem. Hur ska man kunna förbättra världen.” Med ett klassifikationssystem för mänskliga verksamheter.

Redovisningen omfattar sju inledande dokument och 129 dokument med innehåll i verksamhetsområden som formar världens framtid.

De inledande dokumenten är:

- * Kort introduktion på engelska.
- * Introduktion.
- * Forskningsarbetet om samhällsplaneringens problem.
- * Verksamheter i Sverige och i världen.
- * Verksamheter i rollerna A och B.
- * Sven Winnells systemtabell med länkar till de 129 områdena.
- * Popup-tabell med länkar till de 129 verksamhetsområdena.

Nya läsare börjar lämpligen med introduktionen (<http://winnell.com/omr01.html>), som beskriver det uppgjorda systemet mm och avsnittet om forskningsarbetet (<http://winnell.com/omr02.html>), som beskriver bakgrunden mm.

De 129 dokumenten är numrerade 10-99 (tvåsifferområden), i en del fall uppdelade på underområden med tre siffror eller fler.

I början på <http://winnell.com> finns en kopia av popup-tabellen som man lätt kan klicka på och komma till önskat dokument.

Område 40 (<http://winnell.com/omr40.html>) gäller systemvetenskap och infostruktur, och innehåller många viktiga utredningar om det uppgjorda klassifikationssystemet och den samhällsförändringsfilosofi som systemet bygger på.

Område 71 (<http://winnell.com/omr71.html>) gäller Övergripande formgivning av fysiska miljöer o d. Stadsplanering, glesbygdsplanering.

Område 6520-6524 gäller Opolitiska offentliga civila förvaltningsverksamheter. Där finns uppgifter om statliga myndigheter, kommuner mm som kan vara av intresse för stadsutvecklingen.

Några utredningar :

Sven Winnell 080203: Samhällsplaneringens problem. Hur ska man kunna förbättra världen? Ett forskningsarbete. Utredningar och deras innehåll. (<http://winnell.com/omr40zf.pdf>) Med innehållsförteckningar

Sven Winnell 080202: Fördomar, kunskaper, moral, politik för välfärdsfördelning och koldioxid. (<http://winnell.com/omr36-39t.pdf>) Bl a finns på sid 86-112 en beskrivning av systemet, med färgbilder.

Sven Winnell 081108: Politik hösten 2008. (<http://winnell.com/omr36-39x.pdf>). Bl a finns på sid 49-116 om informationssystem, forskning och skolutbildning.

Hållbar stadsutveckling

En politisk handbok från Sveriges arkitekter. (Här en avskrift)

INNEHÅLL:

Inledning

SVERIGES ARKITEKTER SAMMANFATTAR

Utmaningen

1. STADEN

Fyra utgångspunkter för staden
Stadsutveckling på fel spår
Den stad vi ärvt
Att utveckla den stad vi ärvt
Stadens nivåer och gränser

2. HÅLLBARHET

Social och ekonomisk hållbarhet
Att hushålla
Stadens landskap
Vattnet i staden
Trafiken
Andra tekniska system
Byggande och förvaltning
Bostadspolitik

3. HÅLLBART STADSBYGGANDE

4. HUR GÅR PLANERING TILL?

Olika roller i planeringen
Politisk ledning
Strategier
Politiker, experter och vanligt folk
Vem betalar?
Beslut på rätt nivå
Beslut i rätt ordning
Rättssäkert och offentligt
Föränderlighet och stabilitet
Kunskap
Arkitektens kunskap

FYRA RÖSTER OM HÅLLBAR STADSUTVECKLING (Ej med i denna sammanställning)

Intervjuer med
Eva Andersson (s), kommunalråd, Norrköping
Hans Ekström (s), kommunalråd, Eskilstuna
Acko Ankarberg Johansson (kd), kommunalråd, Jönköping
Gunnar Persson, stadsbyggnadsdirektör, Karlstad

Författare: Erland Ullstad

Omslag och illustrationer: Gabriel Wentz
© Sveriges Arkitekter
Tryck: Intellecta 2008
ISBN 978-91-975469-8-0

Inledning

Var finns politiken för framtidens stadsbyggande och stadsutveckling? I Sverige har vi en glesbygdspolitik men ingen stadspolitik. Vi har en jordbruksminister men ingen stadsbyggnadsminister. Man frestas säga att vi har en politik för sådant som berör förhållandevis få, men det saknas en politik som omfattar frågor av betydelse för den stora majoritet människor som bor och arbetar i städer och samhällen. Är politiken i takt med tiden? Har politiken definierat framtiden?

Idag vet och inser de flesta att staden har en nyckelroll när det gäller att skapa förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling. Hållbarhetsfrågorna sätter sin prägel på all samhällsdebatt, men diskussionen sker inte alltid utifrån ett helhetsperspektiv på staden.

Sveriges Arkitekter vill med denna debattskrift initiera en diskussion om vad ett hållbart stadsbyggande innebär, hur stadens liv och puls förenas med ett hållbart byggande och vilka möjligheter och konflikter som ligger framför oss. Det är också angeläget att förmedla ett helhetsperspektiv på frågan om hållbar stadsutveckling.

I den här debattskriften talar inte särintresset. Istället ges allmänintresset en röst. Naturligtvis betonas behovet av professionella arkitektinsatser och planeringskompetens, men det görs utifrån ett samhälls- och hållbarhetsperspektiv.

Debattskriften utgår från arkitektens perspektiv i förvisning om att målsättningarna i stor utsträckning är desamma som för de flesta samhällsmedborgare och politiker. Ambitionen är att ge konkreta och handfasta råd till stöd för de politiker som vill skapa ett hållbart samhälle och söker vägar att förverkliga det på.

Som arkitekter ser vi hur det är möjligt att bygga den hållbara staden. Vi kan med stöd i professionell kunskap och erfarenhet visa på vägar och lösningar. Vi kan ge visionerna. Att skapa förutsättningar för att realisera visionen är dock en politisk uppgift. Därför har denna

debattskrift om hållbar stadsutveckling fått undertiteln En politisk handbok.

Boken är skriven för dig som har en politisk roll och ett politiskt uppdrag, men den finner förhoppningsvis också många läsare bland människor i allmänhet som har ett engagemang i samhällets framtidsfrågor.

Bokens författare är Erland Ullstad, arkitekt SAR/MSA, professor i tillämpad samhällsplanering och tidigare stadsarkitekt i Växjö. Sveriges Arkitekter står, i egenskap av utgivare av debattskriften, bakom den grundläggande och övergripande syn som förmedlas när det gäller krav och förutsättningar för en hållbar stadsutveckling. Författaren har dock haft stor frihet att med exempel och kommentarer redovisa sin erfarenhet och åskådliggöra sin syn på hur planering går till och vilka villkor och förutsättningar som gäller för en framtida hållbar stadsutveckling.

I ett inledande avsnitt summerar Sveriges Arkitekter, i punktform, sina uppfattningar om hur en hållbar stadsutveckling kan åstadkommas. I en avslutande avdelning ger vi utrymme för några röster genom intervjuer med tre stadsbyggnadsengagerade kommunalpolitiker och en tjänsteman i ledningen för en kommunal stadsbyggnadsorganisation.

Stockholm i maj 2008

Sveriges Arkitekter

Laila Strunke

Förbundsordförande

Staffan Carenholm

Förbundsdirektör

Sveriges Arkitekter sammanfattar:

Staden är nyckeln till hållbarhet

1. Vi behöver en stadspolitik. Staden och en hållbar utveckling av våra städer måste få en plats högt på den politiska dagordningen. Staden har en nyckelroll när det gäller att skapa förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling.

2. Vi behöver politiker som är engagerade och tydliga i sin syn på Stadsbyggandet. Politiken måste vara strategiskt inriktad, ställa krav och formulera ambitioner för staden. Ett förtroendefullt samarbete mellan politiker och stadens arkitekter och planerare är en förutsättning för att politikens vision kan omvandlas till långsiktig och hållbar planering.

3. Staden måste tillåtas vara komplex och mångfunktionell. Men utvecklingen går mot mindre mångfald. Normer, sektorstänkande, stordrift och kommersialisering stöper nybyggandet i samma form och förenklar stadens strukturer. I det avseendet är stadsutvecklingen på fel spår.

4. Hållbarhet är inte något slutresultat utan snarare en inriktning av det ständigt pågående bygget av staden. För ett stadsbyggande som syftar till att öka hållbarheten och stadens värde behövs en gemensam kartbild och färdriktning.

5. Den hållbara staden måste byggas tät. Genom att vara tät och ha sina funktioner samlade kan staden ge ett rikt och varierat utbud tillgängligt för alla. Våra städer har dock inte byggts tätt. Sedan 50-talet har städerna fyrdubblat sin markförbrukning per invånare.

6. Kommunerna måste ta ansvar för planeringen av stadens gemensamma utrymmen. Gator, torg och parker ska kunna användas av alla. Hög kvalitet i dessa platser och rum bidrar till innevånarnas stolthet, identitet och känslan av gemenskap.

7. Kommunerna måste planera för variation av funktioner och verksamheter. En hållbar utveckling förutsätter ökad variation i bebyggelse och upplåtelseformer, vilket också är grunden för etablering av nya verksamheter och service i den funktionsseparerade staden förorten.

8. Vi måste bygga och förvalta mycket resurssnålare än vi gör idag. Energinormen för nybyggen är redan föråldrad och kan sänkas kraftigt. Ett hållbart byggande med god teknisk kvalitet, med energisnåla material och låg värmeförbrukning är vare sig ett tekniskt eller ekonomiskt problem utan en självklarhet i ett hållbart stadsbyggande.

9. Samplanering behövs över kommungränserna. Planeringen kan inte stanna vid kommungränsen. Människors rörlighet sträcker sig över kommungränserna och samplanering behövs för att lösa kommunikations- och servicebehov.

10. Hållbar stadsutveckling ökar kraven på strategisk planering. Det är en politisk uppgift att säkerställa tillräcklig kommunal kapacitet och kompetens för detta.

11. Hållbart stadsbyggande kräver samverkande strategier tvärs över revir och etablerad praxis. Staden måste formas efter en strategi som styr helheten. Enskilda projekt måste tillåtas att utvecklas efter sina behov, men staden får inte bli ett resultat av sina projekt, formulerade efter stundens krav och behov.

12. Nya planformer måste utvecklas. Det saknas planformer som passar för den redan byggda miljön och som hanterar stadsmiljön på ett sammanhängande sätt. Det måste skapas nya arbetsformer för utveckling av det redan byggda, för upprustning, förändring och deltagande.

13. Stadsarkitekt- och plankontoren måste stärkas. Kompetensen hos stadsarkitekter, arkitekter, landskapsarkitekter och planeringsarkitekter måste utnyttjas bättre än idag. Att ge form och struktur åt komplexa funktioner, att se helheter, att hantera det offentliga rummets och stadsmiljöns mjuka värden, att ge en ny infallsvinkel och anvisa lösningar på konflikter i stadsutvecklingen hör till arkitekternas speciella yrkeskompetens.

Utmaningen

Det blir alltmer uppenbart att vårt levnadssätt och samhällsbyggande är långsiktigt ohållbart. Insikten att utsläppen av koldioxid måste reduceras radikalt är nu allmän. Vi måste också skapa samhällen som är socialt och ekonomiskt starka. Staden med dess stora byggnadsvolym, mängd människor och omfattande tekniska system är en viktig nyckel för att nå målet om ett hållbart samhällsbyggande.

Staden ger möjligheter till snabba förändringar av verksamheter och transporter. Men staden är också seg. Den är redan byggd och en omstöpning av staden som förenar dess värden och ekonomiska dynamik med hållbarhet kräver långsiktiga och målmedvetna strategier.

Ett hållbart stadsbyggande är inte konfliktfritt, men konflikterna står inte så mycket mellan stadens värden och hållbarhetens villkor. Det handlar mindre om att välja bort och mer om att välja annorlunda. Vi måste hushålla med energi, råvaror och mark. Rätt val kan bara göras med stöd av kunskap och värderingar.

Staden byggs kontinuerligt och hela tiden. Varje bygge har sin byggherre och sin funktion. Det är lockande och naturligt att bygga vidare på samma sätt som hittills. Vi leds då av kortsiktiga behov. Men inför växande problem, stora utmaningar och möjligheter måste vi tillsammans ha kraft och fantasi att spana in i framtiden och diskutera nya och långsiktiga inriktningar. På sikt, om 10, 15 eller 20 år, ger summan av många små steg stora förändringar som i efterhand i värsta fall kan visa sig vara kortsynta felinvesteringar, eller om vi gjort rätt val, målmedvetna steg på en ny väg.

Det går inte att rita och bygga det som blir bra om 20 år men som inte fungerar nu. En framsynt planering måste ha stöd i dagens samhälle och styras av en tydlig politisk vilja till utveckling. De små stegen i stadsbyggandet blir då en möjlighet: alla behöver inte gilla eller bo i det nya, alla behöver inte lägga om sina levnadsmönster direkt.

Sverige har jämfört med de flesta av världens länder goda förutsättningar att åstadkomma ett hållbart stadsbyggande. Det finns en tradition att i dialog kraftsamla för att nå även svåra men nödvändiga resultat. Vi har en väl fungerande demokrati, stark lokal förankring, en inte allt för styrande plan- och bygglag, god ekonomi och ett starkt miljömedvetande. Svårigheterna ligger i att hitta svar och avvägningar kring vad som är hållbart, hur en framgångsrik stad ska vara och hur man ändrar riktning utan att skapa oacceptabla ölägenheter och omställningsproblem.

I boken tar vi upp följande teman:

1. *Staden.* Städer alltifrån Stockholm ner till samhällen på några tusen invånare. Vilka är dess viktiga funktioner och värden? Hur ser staden ut i sitt större sammanhang och ner till enskilda miljöer? Vad är problemen med dagens stadsutveckling?
2. *Hållbarhet.* Vad krävs av hushållning, kretslopp, grönska, trafik och andra tekniska system? Är den hållbara staden annorlunda än den attraktiva och dynamiska staden?
3. *Hållbart stadsbyggande.* Hur förenas stadens värden med hållbarhetens krav?
4. *Hur går planering till?* Vilka processer skapar kvalitet och leder till ett hållbart stadsbyggande? Hur undviker vi processer som reducerar kvaliteten och slösar med resurserna?

Växjö i maj 2008

Erland Ullstad

I. Staden

Vi har tappat staden ur sikte. Med tanke på stadens stora betydelse och en stadsutveckling på fel spår borde stadsbyggandet och hållbarheten i dagens utveckling stå högt på den politiska dagordningen. Men så är det inte.

Staden är viktig, som ekonomisk och kulturell arena, som vardagsmiljö för de flesta människorna och som ett resurskrävande bygge. Stadsbyggandet måste därför få en central roll i politiken och den allmänna debatten. För en hållbar samhällsutveckling är en klok, framsynt planering och utveckling av staden en nyckel.

Vi vet alla hur vår egen stad ser ut, barndomens stad eller förort, destäder vi arbetat i eller besökt. Den kommunanställda stadsplaneraren kan sin stad, dess historia, kartbild och viktiga funktioner. Ändå är det svårt att sätta fingret på vad som är stad. Dess konturer är suddiga och dess definition är mångfacetterad.

Fyra utgångspunkter för staden

Staden är den fria ekonomins arena. Det är stora värden som skapas, investeras och förvaltas i staden. Under 1900-talet har en enorm ekonomisk tillväxt i västvärlden gått hand i hand med en lika kraftfull urbanisering. Nu spränger ekonomin stadens gränser och med vår tids snabba transporter och datorer har den enskilda staden blivit en del i ett växande nätverk av städer som samverkar och konkurrerar. Rörlighet och snabba kommunikationer i stadsregioner och ut i världen är viktiga för att staden ska utvecklas och attrahera människor och företag.

Staden är vardagsmiljön för de flesta människorna. Här gäller helt andra värden än för den rörliga, gränslösa ekonomin. I vardagslivet är

närhet, bekvämlighet och trygghet viktigt. Bostaden och grannskapet är basen och utanför den, i vidare eller snävare cirklar, ligger hela staden för arbete, umgänge, upplevelser, kultur, service och specialintressen.

Staden är ett arv. Vid varje tidpunkt har vi den stad som vi byggt så här långt. Ur detta skeende växer stadens styrka: dess mångfald och komplexitet. Staden har planerats, byggts och byggts om och fortsätter att ständigt förändras. Från dag till dag händer inte så mycket och det som händer vänjer vi oss snabbt vid, men vi behöver vår historia för att kunna förstå och hantera förändringarna.

Staden skapar och förbrukar resurser. Det är viktigt att ha klart för sig att staden både skapar och förbrukar resurser. En växande oro för misshushållning med jordens resurser och klimatförändringen reser frågor kring stadens hållbarhet. Runt om i världen ser vi okontrollerat växande mångmiljonstäder, som tycks ohjälpligt förlorade i trängsel, förgiftning och kaos. Även i våra egna välordnade städer är resurserna en viktig och växande fråga. Är de system vi byggt och bygger ut tillräckligt resursnåla, kretsloppsanpassade och flexibla? Var hittar vi balansen mellan en ekonomisk, social, teknisk och ekologisk hållbarhet? Och hur antar vi de utmaningar som växande miljöproblem i stadsbyggandet ställer oss inför?

Ingen av dessa utgångspunkter ger i sig själv en fullständig beskrivning av staden. När man planerar för en stadsutveckling måste man utgå från alla fyra dimensionerna.

Vi ser inte hur staden förändras och reflekterar allt för lite över att denna förändring inte är slumpmässig utan resultatet både av stadsplanering, politiska beslut och en stor mängd enskilda initiativ.

Den viktigaste frågan att ställa om man sysslar med planering och utveckling av staden är om den blir bättre eller sämre genom dessa stegvisa förändringar? Ökar stadens värde som ekonomisk och kulturell arena eller som vardagsmiljö för dess invånare? Kommer den att

klara framtida generationers krav och behov av en livskraftig och hållbar stad?

Utvecklingen spretar åt olika håll och motsättningar i debatten kring staden är tydligare än staden själv. Det är endast genom kunskap och politisk vilja i förening som gemensamma värden och handlingslinjer kan åstadkommas.

Stadsutveckling på fel spår

Diskussionen kring stadsbyggandet präglas av en påtaglig politisk tystnad. Staten har lagt över sitt ansvar på kommunerna och kommunerna litar i allt högre grad på att privata initiativ ska ta över samhällets uppdrag.

Existerande värden. En viktig utgångspunkt är att lära känna stadens existerande värden för att kunna väga dem mot hållbarhetens krav och hitta en långsiktigt hållbar väg för stadens utveckling. Vilka är dessa värden? Vi beskriver här några grundläggande värden i en attraktiv och dynamisk stad. Gemensamt för dem är att de handlar om stadens helhet, mångfald och tillgänglighet för alla. Vi ser också att det finns en tendens till att dessa värden håller på att gå förlorade om inte nuvarande stadsutveckling byter kurs.

Staden är komplex och mångfunktionell. Staden måste vara attraktiv för företagen och som livsmiljö för sina invånare. Det räcker inte att tillhandahålla ett utbud av kvantifierbara volymer av industrilokaler, bostäder och parkeringsplatser. Stadens komplexitet och mångfald måste ständigt utvecklas. Kultur, kunskap och kreativitet behöver mötas för att nya verksamheter ska växa fram. Olika sorters företag behöver varandra. De stora, som etablerar sig på sina egna villkor, behöver de små företagens specialistkompetens eller vardagsservice. Det nya måste blandas med det befintliga. Staden ska vara tolerant. Det är viktigt att det enklare, det udda som behöver växa och utvecklas också får rum. Det har ett stort värde för stadens totala utbud.

De boende efterfrågar bra bostäder i en trygg, lugn och lättillgänglig vardagsmiljö men de söker också stadens puls och utbud. Blandningen av det intensiva och det lugna, det exploaterade och grönskan är viktiga delar av stadens mångfald.

Men,

normer, sektorstänkande, stordrift och kommersialisering stöper nybyggandet i samma form och förenklar stadens strukturer. Utvecklingen går mot mindre mångfald. Stadens mjuka kvaliteter, som plats, rum, identitet, läge och arkitektur kommer i underläge gentemot trafikflöde, byggvolym och olika sektorsanknutna gränsvärden som sammantaget begränsar utrymmet för helhetssyn i stadsbyggandet.

Staden är tät, dess funktioner ligger samlade och inte spridda som öar i landskapet. Genom att vara tät och samlad kan staden ge ett stort och varierat utbud tillgängligt för alla. Tätheten är en förutsättning för stadens ekonomiska kraft och stadspuls.

Men,

våra städer byggs inte tätt. Tvärtom, sedan 50-talet har städerna fyrdubblat sin markförbrukning per invånare. Stadsfunktioner läggs ut på landet och landet byggs in i staden. Det är en utglesning som skadar stadens funktion, misshushållar med marken och tränger bort de areella näringarna runt staden.

Stadens gemensamma ytor ska användas av alla. Stadens byggnader är skapade för speciella funktioner och nyttjare. Det gemensamma utrymmet, stadens gator, torg och parker, ska kunna användas av alla. Samma yta har många funktioner och brukare. Staden är tolerant och öppen även för främlingen. Om staden är orienterbar och sammanhängande i ett nätverk av gemensamma utrymmen blir hela staden tillgänglig för alla. Hög kvalitet i dessa platser och rum bidrar till innevärnans stolthet, identitet och känslan av gemenskap.

Men,

de gemensamma platserna reduceras och privatiseras i nybyggandet.

Överblicken och sambanden går förlorade i staden. Gallerior och stormarknader medverkar till att göra gränserna mellan offentligt och privat, mellan gemensamt och kommersiellt, diffusa. Stadsplanering är i dag fokuserad på de enskilda projekten, det vill säga privat byggande. Kommunerna måste i högre utsträckning ta ansvar för planering av de gemensamma, sammanlänkande rummen och investera i en utveckling av dem.

Staden är generell i sin form och flexibel i sitt innehåll. Flertalet av dagens livaktiga stadskärnor fick sin struktur och form på 1800-talet. Inget annat byggnadsverk har visat en sådan förmåga att växa och absorbera nya funktioner och behov. Form och innehåll tycks både beroende och oberoende av varandra.

Äldre stadsplaner har en strikt form och ett fritt innehåll medan moderna stadsplaner har fria former med styrt innehåll. I en generell stadsstruktur som medger en varierad bebyggelse med många fastighetsägare är det lättare att etablera nya verksamheter och flytta om i det gamla. Många små eller måttliga projekt som sammanfogas med det befintliga bidrar till stadens komplexitet.

Men,

Vi bygger fortfarande glesa, funktionsseparerade städer och förorter, med liten variation i bebyggelse, upplåtelseformer och kostnadsnivåer, där det är svårt att etablera nya funktioner eller verksamheter. Stora, snabbt utbyggda stadsöar och förortsområden blir endimensionella och undanhåller staden de små tillskottens möjligheter. Kommunerna måste i högre utsträckning planera för mångfalden, både i existerande och nya stadsdelar.

Den stad vi ärvt

Våra städer har byggts under lång tid och formats efter olika ideal. Dagens städer är därför sammansatta av flera mönster. Vi kan inte välja bort något utan det kommande stadsbyggandet måste fortsätta

bygga på dessa sammansatta strukturer. I alla existerande stadstyper finns värden som kan utvecklas och brister som kan åtgärdas.

Det finns två stora stadsbyggnadstraditioner:

Den klassiska staden, som vi tydligast ser i våra stadskärnor, har en tät bebyggelse organiserad i kvarter med ett nät av sammanbindande gator. Själva gatan, som knyter samman kvarteren, är ett nyckelelement i den traditionella staden. Tillsammans med torg och parker bildar gatorna stadens gemensamma rum och upptar ungefär hälften av stadens yta. Den andra halvan består av byggnader i kvarter. Några överytor hade den gamla staden inte råd med. Allt i staden är planerat och ordnat, strukturen för staden lades ut tidigt och det var möjligt att fylla den med byggnader och innehåll under en lång tid.

Den gamla stadsplanens form är tydlig och konstnärligt gestaltad medan innehållet lämnats oregrerat. Stadsfunktionerna är blandade och fria trots en social och ekonomisk hierarki. Denna frihet har tillsammans med den stora andelen gemensamma ytor gjort att den klassiska staden kunnat anpassa sig till nya tider och behov.

Kvarterstrukturen i den klassiska staden var inte bara ett planmönster den var också en form att växa i. Kvarter las till kvarter när staden expanderade. Gatan var ett sammanbindande rum mellan det gamla och nya kvarteret. Det skapade en kontinuitet och det nya assimilerades i det gamla. Gamla funktioner och ritualer blev tillgängliga för de nya invånarna som i sin tur kunde tillföra staden nya verksamheter och livsstilar.

Stadsplanerna från senare delen av 1800-talet var bokstavligen stadsplaner: de omfattade hela staden och kunde därför också skapa och gestalta samband och platser. Denna helhetssyn tonade under första halvan av 1900-talet bort i ett lapptäcke av allt mindre och kort-siktiga tillägg och ändringar av stadsplanen.

Kanske är det i vår tid, när fattigdom, smuts och sociala barriärer

släppt sina grepp, som den klassiska stadsplanen kommer till sin fulla rätt. Man kan säga att det gemensamma rummet i den klassiska staden är en scen, en arena där invånarna kan agera utan manus och regi och detta passar vår mångkulturella och föränderliga tid.

Den moderna, funktionella staden lanserades på 1920-talet. Arkitekterna Le Corbusier och Walter Gropius var de främsta talesmännen för dessa stadsbyggnadsidéer: stor skala med utbyggnad av hela städer eller förorter, höghus i landskapet, sol och hygien. Givetvis fanns också en politisk vilja bakom dessa nya städer, i ett framtida samhälle hade alla människor rätt till fungerande hygieniska bostäder, gröna parker, bil och andra moderna faciliteter.

Den gamla staden ansågs vara ett dåligt arv och det nya byggdes utanför staden. Man tappade intresse för staden som helhet och fokus försköts mot förortsbyggande. Det fanns stora ambitioner i denna planering. I Sverige var Vällingby 1950-talets stora och internationellt uppmärksammade försök att bygga en ny satellitstad med arbete, bostäder och centrum (ABC-stad). Efterhand reducerades ambitionerna till bostadsområden lagom stora för att ge underlag till en skola med låg- och mellanstadium. 10 000 invånare blev normen vilket också ansågs vara ett lagom underlag för två butiker, ICA och Konsum, vid det gemensamma torget. Stora, bilfria grönytor planerades. Gränserna mot omvärlden gjordes tydliga för att markera vem som hörde dit och vem som inte hörde dit.

I den funktionalistiska stadsplaneringen sorterades verksamheterna upp och fördelades på olika områden: bostäder, handel, småindustri, skolor, etc. Var funktion fick sin plats, var plats fick sin funktion. Diffusa eller föränderliga funktioner som är svåra att definiera reducerades eller förbisågs. Stads kvarteret med blandade funktioner försvann. Den gamla gatan med sitt gemensamma, mångfunktionella rum, dömdes ut. Den nya gatan blev en trafikled. Torget blev en parkeringsplats.

Även trafiken sorterades (från 1960-talet) så att gående och cyklar skildes från biltrafiken. Biltrafiken i sin tur ordnades i en hierarki: motorväg, huvudled, matargata, lokalgata, entrégata. Den yttersta leden i denna hierarki, entrégatan, blev naturligt en återvändsgata. En gata utan genomflöde tappar sin roll som gemensamt rum; endast de boende och deras gäster har motiv att vara där.

Den moderna staden fick i Sverige ett väldigt genomslag med miljonprogrammet. Vi känner alla väl till namn som Navestad, Råslätt, Hallunda, Rinkeby, Gårdsten och många fler. Stadsbyggandet splittrades upp i öar utspridda över landskapet. Sambandet med den övriga staden begränsades i stort till trafikleder. Den gamla stadens flöde och liv i ett kontinuerligt stadsrum har bytts ut mot transporter mellan olika målpunkter där bostaden, arbetet och köpcentrum dominerar. Man bor nu i sin förort och åker till staden.

Samhällets segregering i rika och fattiga blir genom detta områdesbyggande mycket fysiskt påtaglig. Resurssvaga områden med tydligt utanförskap och rika områden med diskret avskildhet underminerar solidaritet och den sociala hållbarheten.

Samtidigt har den moderna staden många kvaliteter i närmiljön som är värda att värna om. I den moderna staden finns gott om gröna platser, sammanhållna gångstråk som är trygga för barnen och moderna välplanerade bostäder.

Eftersom funktionerna separeras och formen anpassas till funktionen får den modernistiska staden en fri form men reglerat innehåll. I en sådan stad är det svårt att förändra funktionen i det byggda men lätt att addera nya funktioner utanför den befintliga staden.

När respektavstånd, skyddszonerna och motorvägarna blir stora kan den planerade funktionalistiska staden glida över i opianerade etableringar och stadsbildningar vid stora vägkors. I USA är detta vanligt och kallas Edge Cities.

I bakgrunden finns också en tredje tradition som utgår från att sta-

den i sig inte är bra. Den är för stor, den klarar inte sin egen försörjning, den är för anonym och ger sociala missförhållanden och ohälsa. Därför har det lanserats alternativ i form av trädgårdsstäder, grannskapsenheter eller rent av små byar med sina egna kretslopp. I praktiken har dessa tankar att skapa nya, mindre och självförsörjande enheter inte lyckats men det har påverkat utvecklingen. Det utspridda stadsbyggandet som vi ser idag har präglats av denna utgångspunkt.

Inget av dessa stadsideal kan negligeras men knappast heller tillämpas fullt ut i dagens stadsbyggande. Våra städer och förorter är byggda efter både den klassiska och den moderna traditionen och tillsammans utgör de den fysiska ram som det fortsatta stadsbyggandet måste utgå ifrån. Vi har inte råd att riva oss fram till en ny lösning. Om vi ärligen skulle riva en procent av det totala bostadsbeståndet skulle det kräva en nyproduktion av ca 45 000 lägenheter bara för att hålla uppe den befintliga volymen.

Att utveckla den stad vi ärvt

Hållbar stadsutveckling handlar till 98 procent om förvaltning och utveckling av den befintliga staden. Med dagens investeringstakt (250 miljarder/år) kommer det ta minst 50 år att ställa om bebyggelsen till nya krav. Vi måste nu ta med i beräkningen att vi om 50 år har en annan teknik och nya levnadssätt. Förutsättningen för en hållbar stadsutveckling är att vi inte kan göra om hela staden på en gång.

Arvet ger oss fyra viktiga stadsområden att utveckla och skapa samband mellan:

1) *Den gamla staden.* Det är ett arv vi måste vårda och utveckla mot större komplexitet. De centrala stadsdelarna är utsatta för ett exploateringsstryck och ett trafikflöde som hotar vitala stadsvärden. Det småskaliga och udda måste få sitt utrymme. Förväntade exploateringsvärden får inte skapa en heltäckande rivningsvåg eller en total omvandling. Det är numera allmänt accepterat att kulturhistoriskt värde-

full bebyggelse ska skyddas, men även delar av den enkla, inte utpekade, bebyggelsen har sitt värde i den mångfunktionella och komplexa staden.

2) *Förorten.* Det finns stora kvaliteter i många förorter och många människor bor där. Men förorter behöver analyseras och planeras för att skapa möjligheter för ett större och mer varierat utbud av boendeformer, bostadsstorlekar, lokaler och verksamheter. Många förorter har en standard i det offentliga rummet och i utbudet som inte skulle accepteras i övriga stadsdelar. De är ofta också avskärmade från intilliggande områden, vilket minskar det lokala underlaget för offentliga verksamheter och service.

3) *De stora mellanrummen.* Här ligger mycket av den mark som kommunen köpt billigt och lagt för fäbot. En del av denna mark kan återgå till aktiva jordbruk eller handelsträdgårdar och medverka i stadens kretslopp. En del mark och gammal bebyggelse kan nyttjas för ytkrävande och enkla funktioner och en del mark kan exploateras för att förtäta och binda samman staden.

4) *Kransen av mindre orter runt staden.* Från miljonprogramsåren och in på 1980-talet skedde ett omfattande småhusbyggande i många mindre orter. Ortarnas ursprungliga kultur och balans byggdes bort. Deras villamattor har varken stadens utbud eller landsbygdens rymlighet. Att stärka den lokala identiteten, värna om skolan och den dagliga servicen, att förbättra utbudet av arbete samt att bygga lägenheter för ortens ungdomar och de åldrande villaägarna är viktigt. Planering gör det möjligt att styra mot en utveckling genom förtätning och kompletteringar.

Stadens nivåer och gränser

Staden kan ses och planeras från olika nivåer. Varje nivå har sin karaktär och sitt behov av planering. Drömmen om den goda PLANE-RINGEN, som lägger allt tillrätta från en översiktlig nivå och suc-

cessivt detaljeras ner till bygget, är fåfång. En del styrning kommer uppifrån och pekar nedåt, men ännu mer styrning kommer nerifrån och pekar upp. Mycket planering pekar varken ner eller upp utan ut till den verksamhet som har behov av förändring. Vi måste se varje nivå's möjligheter och behov för att fullt ut kunna utveckla hela stadens spektrum av funktioner, värden och möjligheter.

Den stora kommunreformen 1974 samlade allt, storstäder, landsortsstäder, byar och landsbygd under samma kommuntäcke. I Plan- och Bygglagen (PBL), som infördes 1987, togs begreppet stad bort. Både kommunreformen och PBL är barn av sin tid. Idag tillerkänns staden, på ett helt annat sätt än tidigare, en central betydelse när det gäller ett samlat hållbarhetsperspektiv.

Staden är åter i fokus, men politiken släpar efter. Flera nödvändiga planeringsnivåer fattas i den lag som vi ska använda när vi planerar stad och bebyggelse.

Översiktligt är staden en del i en region med många orter förenade i ett nät av kommunikationer. Går vi närmare ser vi staden med den omgivande landsbygden. Förr var staden tydligt avgränsad med sin stadsmur, nu är gränsen upplöst och stad och land lappar över varandra i samverkan och konkurrens. Att se hela staden och dess relationer till omgivningen är ett viktigt perspektiv, som ofta tappas bort. Stadens struktur, profil och attraktion, dess sociala och ekonomiska liv, stadsdelarnas samspel eller isolering, landskapet och de stora trafikstråken, bildar en helhet som vi ärvt, men som vi inte längre har verktyg för att planera och överblicka. Går vi ner på stadsdelsnivå eller till kvarteren, handlar det om byggnadsutformning och samspelet mellan de gemensamma ytorna och det privata byggandet.

Stad, land och region

I bondesamhället låg staden som ett koncentrerat centrum för handel och hantverk. Långsamma kommunikationer begränsade det omland

som kunde samverka med staden. Gränsen var tydlig och fysiskt påtaglig.

Med tåg, spårvagnar Och framför allt bilen har gränserna vidgats. Staden har brett ut sig och gränsen mellan stad och land har lösts upp. I dag kan ett hushåll med två vuxna och två barn bo på landet och pendla till arbetsplatser i två olika tätorter medan barnen skjutsas till skolan i grannbyn och gymnasiet i centralorten. Service och kultur kan de söka lokalt och i centralorten. Man kan säga att detta hushåll lever i en funktionell stad vars utsträckning beror på det pendlingsavstånd som hushållet accepterar. Tre-fyra mil eller en halv till en timme är för många ett acceptabelt avstånd.

Växande krav på underlag eller utbud för arbetsmarknad och handel med varor och tjänster förutsätter en ökad rörlighet (detta gäller speciellt landsorten utanför storstadsregionerna). För starkt specialiserade yrken med stora karriärmöjligheter blir upptagningsområdena betydligt större. Pendlingsavstånd på 10-20 mil blir allt vanligare, framför allt mellan orter som har snabba tågförbindelser.

Nätverket av städer och samhällen kräver samverkan mellan kommunerna kring regionala frågor om kollektivtrafik, miljö och specialiserade funktioner. En regional utveckling av spårbunden trafik är viktig för städernas attraktion och ekonomiska verksamheter.

Det regionala perspektivet är försummat i Plan- och Bygglagen (PBL).

Hela staden

Alla ska oberoende av resurser ha rätt till staden, dess utbud och unika möjligheter till socialt, ekonomiskt och intellektuellt utbyte. Många av de frågor och problem som vi förknippar med enskilda områden berör egentligen hela staden.

Det finns inte någon planform för hela staden. I dagens planering, enligt PBL, finns inte någon plan som hanterar relationerna mellan

olika stadsdelar eller gestaltar samband och platser. I en lite större stad kan "stadsplanen" idag bestå av ett tusental detaljplaner. Mellan den kommunala översiktsplanen, som ska täcka hela kommunen, och detaljplanen, som knyts till det aktuella byggprojektet, finns ett stort tomrum. Det är viktigt att ta ställning till frågor som rör helheten som till exempel stadens profil och karaktär, vägval för en hållbar utveckling, samband och orienterbarhet, olika stadsdelars betydelse och funktion i staden, lokalisering av gemensamma institutioner och platser. För detta finns idag inte någon lagstadgad planform. Det är upp till varje kommun att hitta sitt eget sätt.

Senare tiders alltmer projektinriktade planering innebär att de projekt som har en given funktion och ekonomi dominerar stadsbyggandet och det offentliga rummet kommersialiseras. Allmänheten har fortfarande tillgång till dessa rum, som kunder, men användningen begränsas genom öppettider, utformning och ordningsregler. Samtidigt blir det oklart om vi här kan utöva våra grundläggande medborgerliga rättigheter som yttrande- och demonstrationsfrihet.

För att vi ska uppnå de värden som vi förknippar med en livskraftig, blandad, tillåtande stad där resurser fördelas och kan utnyttjas av alla, måste politikerna ta ställning till hur de vill att deras stad som helhet ska utvecklas och arbeta med planinstrument som passar för att hantera dessa frågor.

Stadskärnor och förorter

Staden är mycket dynamisk och föränderlig. Stadsdelar åldras, verksamheter avvecklas, nya förutsättningar uppstår. Det är enklare att planera nya utbyggnadsområden än att planera för förnyelse och utveckling av befintliga stadsdelar. För en hållbar och framgångsrik stadsutveckling är det emellertid nödvändigt att ta till vara befintliga värden när man planerar för framtida behov. Att vårda och utveckla det redan byggda är en större uppgift än nybyggandet.

Stadskärnorna förändras ständigt och snabbt. Där finns fastighetsägare och företagare, med stark ekonomi, som driver på. Problemet är inte stagnation utan det motsatta, en för våldsam omdaning som drabbar mångfalden, småföretagandet och sociala värden.

Den stora rivningsvågen som sköljde över våra gamla stadskärnor på 1960- och 1970-talen var förödande. På många håll revs så mycket som en tredjedel av den gamla bebyggelsen. Avsikterna var goda men perspektiven för snäva. Alla de småbutiker, hantverkare, kaféer och kulturverkstäder som fanns där blev hemlösa och kunde inte flytta tillbaka, in i det nya som byggdes stort och dyrt. Trafiksaneringar förvandlade vissa gator till trafikleder utan plats för fotgängarna. I sådana miljöer dör stadslivet.

Rivningsvågen klingade av och på 1980- och 1990-talen byggdes gågator som mycket framgångsrikt gav tillbaka centrumytor till fotgängaren. I dag är den klassiska gatan, där alla trafikslag samsas, på modet. Staden tål och mår bra av mångfald även när det gäller trafik men bilen får inte ta över utan måste underordnas stadens värden.

Bebyggelsekransen runt centrum innehåller ofta verksamheter som tappat sin ursprungliga funktion: industriområden, institutioner, bangårdar och hamnar. De byggdes en gång i periferin men ligger nu centralt i växande städer. Under en övergångsperiod blandas rivningsytor och förfall med nyetablering av olika verksamheter. Men läget rymmer ofta en möjlighet för exklusivt boende och centrumkommers. Stadsbyggandets utmaning är här att skapa sambanden med övriga staden, ge området en struktur och kvalitet samt att värna om mångfalden och ett blandat boende.

Förorterna som byggdes under 1960- och 1970-talen har en helt annan situation. Dessa områden har moderna bostäder (om än i behov av upprustning), skolor och ofta generösa grönytor. Men de har idag oftast en hushållsstruktur som är helt annorlunda än vad som var norm då dessa förorter planerades och byggdes. De planerades dessutom fär-

diggt efter sin tids behov. Idag finns brist på vissa bostadstyper och bostadsstorlekar, lokaler, verksamheter och arbetsplatser.

Att utveckla dessa förortsområden, som redan är färdigplanerade, utbyggda och bebodda, är både en utmaning och en stor möjlighet. Det är möjligt att med förtätningar både förbättra utbudet och skapa resurser för upprustning av de gemensamma ytorna. Det är angeläget att skapa samband med omgivande stadsdelar. Det är en utmaning att bebyggelsen underhålls och rustas för skärpta miljökrav. PBL har emellertid inte fokus på att hantera denna nivå, dess värden och förändringsprocesser.

Stadsrum

Vackra stadsrum som bejakar och stöder stadens liv kostar inte mer än fula och bortvända miljöer. Våra mest attraktiva stadsmiljöer byggdes till stor del då Sverige var ett fattigt land.

Det är i den yttre, gemensamma miljön som mycket av stadens karaktär och attraktion skapas. Goda offentliga rum ger glädje och stolthet.

På denna nivå hanterar planeringen samspelet mellan gemensamma ytor och bebyggelsen, hur det offentliga rummet ska formas för att bli ekonomiskt livaktigt och inbjudande för stadens invånare. Men det handlar också om hur den existerande staden ska kunna utvecklas och förnyas utan att tappa sin historia. Vi rör oss i gränlandet mellan planering och projektering. Det behövs planer som, med stöd av "stadsplanens" inriktning för hela staden, ger samband, formar den lokala strukturen, fördelar ytor och volymer, avväger intressen. Stadens platser och stråk behöver gestaltas med detaljering och omsorg.

Behovet av bättre och vackrare stadsrum är stort då mycket av senare decenniernas stadsbyggande behöver få sammanhang och ökad attraktion. Platser och gator i den gamla staden har stängts eller övertagits för parkeringar eller liknande. En del förortsmiljöer har en brist

på mötesplatser och attraktiva miljöer. Även tomrummen och de opianerade platserna i den alltför utspridda staden behöver hitta sin funktion och form. Staden är komplex och varje plats har sina förutsättningar och möjligheter.

Stadsrummets utformning är nära och bekant och en nivå i planeringen som det är lätt att diskutera och beskriva. Det finns många uppmärksammade stadsmiljöer att referera till. Merparten av svenskt stadsbyggande saknar dock planering som hanterar dessa kvaliteter.

Förklaringarna till detta är bland andra:

- De funktionalistiska planidealerna gjorde rent hus med komplexa och sammansatta värden. Särskilt efterkrigstidens trafikseparering fick förödande konsekvenser för planeringen och skötseln av gatan, det viktigaste offentliga rummet i staden.
- En ansträngd kommunal ekonomi har minskat insikten om betydelsen av att bygga gemensamma gator och torg. Kommuner planerar in gemensamma ytor på kvartersmark och överlåter därmed ansvaret för gator och torg till privata fastighetsägare.
- Kommunens planering har i allt högre grad inriktats på det privata byggandet medan det offentliga rummet mellan byggprojekten förbisetts. I PBL saknas en mellannivå som kan hantera staden som helhet. Det finns behov av att utveckla formerna för och även ge stärkt lagligt stöd för att planera samband, fysisk struktur och utformning i en större skala. Städer som idag arbetar med stadsmiljön måste finna informella processer och planformer och behöver utveckla former för erfarenhetsutbyte.

Det är inte svårt att se när en stadsmiljö lever och uppskattas av invånarna. Men de värden som dessa miljöer har är ofta indirekta och

kommer bara till i nya projekt om staden och dess invånare samtalar om dessa värden och för samtalet in i beslutande organ och verkställande organisationer. En vacker och välordnad stad lockar människor till sig och skapar därmed förutsättningar för handel och service. Det är stadsarkitektens uppgift att se de olika platsernas värden och kvaliteter, lyfta initiativ och idéer, bevaka stadens historiska och mjuka värden, ge råd och ställa krav. Då går det att skapa ett levande och attraktivt läge från början.

Samspelet mellan nivåerna

Varje nivå har sitt fokus. Om man försöker lösa detaljer i det översiktliga tappar strategierna sin skärpa samtidigt som detaljerna blir för summariskt lösta och därmed förlorar i omsorg.

Även om varje planeringsnivå har sin roll finns det viktiga gemensamma frågor:

En regional utveckling av spårbunden trafik är viktig för städernas attraktion och ekonomiska verksamheter. Staden kan ta emot nästan obegränsat antal tågresenärer medan motsvarande volym bilister snabbt skapar ohållbar trängsel. Genom att bygga tätt inom gångavstånd från stationerna kan staden i sin tur bidra med ökat resandeunderlag.

En "stadsplan" för hela staden ger utgångspunkter för stadsdelarna och mindre projekt så att dessa får sitt sammanhang och bidrar till helheten. Integration, samband, närhet, tillgänglighet är gemensamma värden. Det enskilda områdets funktion och utbud har betydelse för hela staden. Omvänt har stadens fördelning av gemensamma institutioner och resurser stor betydelse för det enskilda området. Problemområden får bara sin lösning om de ses i detta helhetsperspektiv.

Allting i staden behöver ett sammanhang. En verksamhet eller funktion slutar inte vid tomtgränsen; snarare börjar den där i mötet med gatan och stadens invånare. Husets vägg är inte bara skalet runt

verksamheten utan också fasad i det gemensamma gaturummet. En attraktiv stadsmiljö som kan dra till sig nya invånare och få dem att stanna utgår från gemensamma platser med hög kvalitet som är tillgängliga för alla. Det är den befintliga bebyggelsens målmedvetna förvaltning som har störst betydelse på lång sikt för en hållbar stadsutveckling. Det behövs en planering som hanterar samspelet mellan det privata byggprojektet och stadens gemensamma platser och funktioner.

2. Hållbarhet

I grunden har staden mycket goda förutsättningar att vara hållbar. Hållbarhet kan beskrivas på många olika sätt. Vårt gemensamma ansvar är att bevaka hållbarhetens alla olika aspekter, den ekonomiska, den sociala, den tekniska och den miljömässiga.

Hållbarheten är dock inte något slutresultat utan snarare en inriktning av det ständigt pågående bygget av staden. Att skapa den hållbara staden förutsätter en gemensam kartbild och en tydligt fastlagd färdriktning.

Det är allmänt accepterat att många mal måste vara uppfyllda och en rad olika aspekter beaktade för att vi sammantaget ska kunna tala om en hållbar stad. Vissa städer uppfyller många av dessa mål, andra bara en del.

Många städer är mycket gamla och samtidigt vitala. Det visar hur hållbar en stad kan vara genom sin förmåga att anpassa sig genom om- och utbyggnad för nya behov. Vi ser hur staden växer, lever och blomstrar.

Den myllrande gågatan är en återkommande bild av Succé och *ekonomisk hållbarhet*. Många städer växer kraftigt, men inte alla. Konkurrensen är hård och en del krympande städer och mindre orter kämpar med företagsnedläggningar, arbetslöshet och åldrande befolkning.

Brist på *social hållbarhet* blir tydlig då Paris förorter skakas av kravaller och mängder av bilar eldas upp i vanmakt över arbetslöshet och fattigdom. Denna brist finns också långt in i det svenska välfärdsbygget.

Den *ekonomiska och sociala hållbarheten* påverkas av många fler och avgörande faktorer än den byggda miljön. Men bilden av sociala missförhållanden har ofta staden som fond: kåkstaden, betongförorten.

Vi får inte övertolka dessa bilder. Det sena 1800-talets råa exploatering i de snabbt växande städerna rymde social misär, med trångbodd-

het, smuts, mörker och sjukdom. Samma hus, om än med kaklade badrum, bebos idag av en välbärgad medelklass.

Omvänt kan den lilla välplanerade staden genom en företagsnedläggelse, beslutad i ett huvudkontor långt borta, i ett slag hamna i kris.

Globalt ser vi en skenande tillväxt av megastäder; förlorade städer där planering och elementär försörjning med avlopp, rent vatten, anständiga bostäder och fungerande transporter tycks omöjlig. Det handlar om stadens bristande *tekniska hållbarhet*.

Den globala uppvärmningen har satt *miljöns hållbarhet* högt på dagordningen. Det finns ett naturligt tillstånd och en balans som vi inte får rubba men som nu är i obalans.

Sambanden mellan vad miljön tål, det sociala kräver och ekonomin behöver är komplexa. Ett långsiktigt hållbart samspel kräver en omställning av etablerade vanor och mönster. Vi har över tiden investerat väldiga summor och byggt för att leva som vi gör idag. Vi kan därför inte över en natt ändra på bostad, bostadsort, arbetsplats, sommarstuga, daglig konsumtion och vanor.

Genom att utveckla staden kan vi hitta balansen i ett attraktivt och hållbart stadsbyggande. Detta kräver planering vilket i sin tur innebär både politisk vilja, kunskaper och erfarenhet. Varje aspekt måste prövas i hela sitt spektrum och ges sitt rätta bidrag till den sammantagna omställning som behövs.

Avvägningen mellan stadens verksamheter och kraven på hållbarhet skapar konflikter. Drivs en aspekt hårt och utan insikt om andra behov skärps konflikterna radikalt. Stadsbyggandets historia kan uppvisa många exempel på detta. När samhället, politiker och arkitekter inte vill eller förmår att se hela staden, när man begränsar vilka kvaliteter som ska beaktas eller när vissa kvaliteter helt utelämnas, sker de stora misstagen som generationer efteråt får leva med.

Hållbarheten är inget slutresultat utan en inriktning för det ständigt pågående bygget av staden. För ett stadsbyggande som syftar till att

öka hållbarheten och stadens värde behövs en gemensam kartbild och färdriktning. En sådan bild skapas inte av en part eller ett intresse, utan måste växa fram ur en diskussion och en vilja att hitta en gemensam plattform.

Staden byggs långsamt, dess strukturer ändras inte i en handvändning. Det är svårt att byta inriktning när staden redan är byggd och nästa steg är kort jämfört med den väg vi redan tillryggalagt, när det är så många inblandade och när förändringarna påverkar allas vardag. I det perspektivet är det lite vi kan göra. Men byggandet pågår fortfarande. Varje år förändras i genomsnitt två procent av bebyggelsen i Sverige genom om- och tillbyggnad. Efter 50 år kan därför i princip hela staden vara förändrad. Om den också i motsvarande grad då blivit mer hållbar kommer att vara avhängigt hur målbilden formulerats och om strategier och vägval i det korta perspektivet har gått hand i hand.

Social och ekonomisk hållbarhet

Det ekonomiska och sociala livet är stadens innehåll. Den byggda miljön är stadens form. Frågan om stadens sociala och ekonomiska hållbarhet är mycket större och mer komplex än stadens form. Det innebär emellertid inte att den fysiska formen är ointressant eller utan påverkan på innehållet.

Vi begränsar här vår diskussion av social och ekonomisk hållbarhet till de egenskaper i den fysiska miljön som påverkar kvaliteten på innehållet. Den bild som tecknades i det inledande kapitlet om stadens värden utgick från att staden är en ekonomisk arena och platsen för människors vardagsliv.

Alla ska ha rätt till staden, dess utbud och möjligheter till socialt, ekonomiskt och kulturellt utbyte. Det innebär att *staden ska hänga samman* och vara tillgänglig för alla. Storskalig utbyggnad och isolerade eller avskilda stadspartier skapar en fysisk segregation. En stads-

struktur som förutsätter bil för att vara tillgänglig i alla sina delar är inte bara resursslösande utan också orättvis och uteslutande.

Staden *ska vara blandad* med olika funktioner, med nytt och gammalt, stora företag och små företag, affärer och kultur, offentligt och privat, livligt och lugn, exploaterat och grönt. Utöver en måttfull skala i ny byggnadsprojekten kräver detta också en varsamhet med det befintliga. Det är inte bara kulturhistoriskt värdefull bebyggelse som bör sparas, även det enkla och billiga behöver sitt utrymme. Befintliga verksamheter måste få utvecklas och nya komma till men utan att tränga undan mångfalden. De stora företagen behöver de små företagens utbud och kultur

Stadens *gemensamma platser och institutioner ska hålla hög kvalitet* och fördelas rättvist över hela staden. Förortererna har generellt ont om mötesplatser och aktiva, trygga stråk. Fördelningen är dessutom ojämn; en del bostadsområden har en standard som inte skulle accepteras i övriga stadsdelar. Till dessa områden hänvisas de som inte har resurser att välja och om de får resurser väljer de att flytta där ifrån. På så sätt permanentas en ekonomisk segregation.

Ett socialt och ekonomiskt stadsbyggande måste vara insiktsfullt när det gäller stadens mångfacetterade värden och undvika ett stelbent och trångsynt tekniktänkande. Alla ska ha rätt till staden, dess utbud och unika möjligheter till socialt, ekonomiskt och kulturellt utbyte.

Att hushålla

Efterkrigstidens stadsbyggande har slösat med marken. Markförbrukningen per invånare har fyrdubblats.

När bilen på 60-talet blev var mans egendom och man kunde förflytta sig snabbt och billigt mellan valfria platser och tidpunkter, löstes den täta staden upp. Staden kunde spridas ut och bilda öar i landskapet. Inne i den gamla stadsbebyggelsen skapade bilen problem, det

blev trångt. Man började riva, "trafiksanera", de gamla stadskärnorna och bygga nytt i form av förorter med tydligt avstånd till det gamla. De zoner som skapades mellan det gamla och det nya tillsammans med skiljeytor mellan olika funktioner och skydds-zoner till trafiken och andra bullerkällor, krävde mycket mark.

Vi har fortsatt att bygga våra städer glest och ytkrävande. När vi talar om den täta staden och risker med förtätning måste vi ha detta i minnet: våra städer är, sett i ett internationellt perspektiv, glesa och blir allt glesare då bebyggelsen sprids ut i vida cirklar ut över landskapet.

Staden skapar stora ekonomiska värden. Mark för expansion och exploatering får ett mångdubbelt högre pris än råmärken, det vill säga omgivande skogs- och jordbruksarealer. Det har därför varit ekonomiskt enkelt för staden att köpa in stora arealer och ganska vårdslöst slösa med denna billiga resurs.

Mycket av de ytor som i stadsplanerna betecknas som park och naturmark består av skydds-zoner och oklara restytor mellan olika funktioner. Dessa ytor utan funktion för stadens invånare ger gleshet och skapar barriärer. I bästa fall är de nya grönytorna värdefull skogsmark men till stor del består de av obrukad och igenslyad mark utan någon funktion.

Att hushålla med marken stärker både stadens värden och hållbarheten. Staden måste ges en attraktiv och sammanhängande struktur av bebyggelse och grönska. Staden behöver en levande landsbygd i sin närhet. Jordbruksmarken måste värderas med andra mått än råmarkspriset.

Stadens landskap

Staden formas av den storskaliga topografin och mötet med omgivande skogs- och jordbruksarealer. Den utgör ett *stadslandskap* omgivet av ett *naturlandskap*. Bägge delarna rymmer stora sociala och

ekonomiska värden. De samspelar och konkurrerar om utrymmet genom att den växande staden inkorporerar och omvandlar delar av naturlandskapet till stadslandskap.

Landskapet, allt från den storskaliga topografin, kulturlandskapets lämningar infångade av stadens expansion, bergsklacken, ravinen, ekdungen, har en stor betydelse för stadens yärde, karaktär och hållbarhet.

Ett hållbart stadsbyggande måste förhålla sig till landskapet. Delar av landskapet behöver bevaras intakt för dess stora natur- och kulturvärden. Skog, vatten, orörd natur är viktiga för stadens invånare. Parker, trädgårdar, planteringar, ytor för lek och rekreation kräver sin plats. Naturvärdena har stor social betydelse men är ibland också viktiga ur ett ekologiskt hållbarhetsperspektiv. Biotoper med sällsynta eller hotade arter måste skyddas. Viktiga reproduktionsområden, som strandzoner och fuktmarker, gröna korridorer och vattenstråk måste hanteras med stor respekt och kunskap.

Staden har sin egen formade grönska bestående av trädgårdar, parker och planteringar. Kulturmiljöer, friluftsområden och värdefulla biotoper hör också till staden liksom ytor för vattenbalansen. Staden ska vara grön, men den ska också vara tät. Detta är en grundfråga i stadsutvecklingen: vilka delar bör bevaras och vilka kan bebyggas? Hur balanserar man tätheten och grönskan så att de samspelar till en attraktiv och hållbar stad?

Både byggandet och miljövården blir lätt närsynta när det enskilda projektet ska detaljplaneras och miljökonsekvensbeskrivas. Det bildas lätt mellanrum och överytor som inte får någon funktion utan bara lämnas som impediment mellan olika områden. Dessa områden blir barriärer i stället för att sammanbinda stadens olika områden och bidra till den sammanhållna täta staden. Utan ett strategiskt perspektiv på landskapet och staden, på bevarande och byggande förlorar både byggandet och miljön.

Vattnet i staden

I ett hållbart stadsbyggande hanteras vattnet som en resurs och ett viktigt element i miljön.

Vattnet, brist på rent vatten och städer dränkta i flodvågor, är globalt ett växande problem. Även i det välmående Europa ses det som naturligt att floden genom staden är ohjälpligt förorenad och att dess oberäkneliga flöde måste tämjas i betongkulvertar. I ett hållbart stadsbyggande måste vattnet hanteras som en resurs och ett viktigt element i miljön.

I tät stadsbebyggelse måste avloppsvattnet tas om hand och renas i tekniskt avancerade verk. Lokal rening och infiltration förutsätter en utglesning som tillämpad i stadsbyggandet skulle ge en oacceptabel trafikbelastning. Dessbättre har Sveriges städer numera effektiva reningsverk.

Det regn som faller över städernas växande asfalts- och betongytor är ett stort och oberäkneligt problem. Det regnar mer nu än för tio år sedan. Så kallade hundraårsregn, det vill säga det häftigaste regn som beräknas falla under en hundraårsperiod, kan nu falla flera gånger på ett år. Dessa regn ger ett starkt förorenat flöde som varken staden eller i slutändan mottagande sjö eller hav tål.

I staden måste ny bebyggelse därför utföras med dämpande och absorberande ytor: gröna tak, genomsläpplig mark, gator med träd och gröna sidoytor. Låglänta partier måste sparas för vattenbalansen och utformas som park/naturmark.

I stadens täta centrum blir vattnet ett större problem med det arv av stensatta ytor och för kläna ledningar som äldre stadsbyggande lämnat. I innerstadslägen måste fördröjningsytor och tillfälliga "översvämning"-ytor anläggas. Genom att fördröja flödena kan det smutsiga vattnet också renas; i dammar och våtmarksområden sedimenterar slammet och tar med sig tungmetaller och organiska föroreningar. Vattnet och grönskan kan flätas in i stadsbyggandet och dess mång-

funktionella rum. Det handlar om kreativitet, kunskap och sektorsövergripande samarbete.

Vattennära lägen är attraktiva för bebyggelse. Vattnet ger ljus och ständigt skiftande vyer. Historiskt har stadsbyggandet både vänt sina finrum mot vattnet men även lagt sina tunga verksamheter där, som hamnar, industriområden, utsläpp och nya trafikleder.

I dag är det populärt att bygga vattennära och öppna staden mot vattnet. För stadens sociala och ekonomiska liv är det mycket värdefullt att gamla nedsmutsade industri- och trafikområden öppnas och förvandlas till attraktiva och centrala stadsdelar. Västra Hamnen i Malmö, Norra Älvstranden i Göteborg, Hammarby Sjöstad i Stockholm, Munksjön i Jönköping är några i mängden av exempel på sådan bebyggelse.

För miljön är det bra att otillgängliga eller smutsiga stränder och hamnområden nu saneras och görs tillgängliga för stadens invånare. Vid de riktigt attraktiva kusterna, i Stockholms skärgård och på Västkusten, finns ett tryck mot stränderna som ibland leder till exploatering och privatisering. Det är ohållbart.

Trafiken

Biltrafiken är stadens största miljöproblem. Trots nödvändigheten att radikalt sänka koldioxidutsläppen och dämpa biltrafiken så ökar den.

Vi är beroende av bilen, vi har byggt våra städer för bilen och inrettat våra liv efter den bekvämlighet och rörlighet som bilen ger. Landsbygden och många småorter är levande och bebodda tack vare bilen.

Bilen passar för och bidrar till en gles och utspridd stad. Förutsättningarna för kollektivtrafik, cykel och att gå undermineras, vilket leder till ett ytterligare stärkt bilberoende.

Kvalificerade arbeten, specialiserat utbud av varor, service och kultur, kräver ett stort upptagningsområde. Idag behövs större regioner för att täcka människors och företags behov. Rörlighet och tillgänglighet är grundvärden för ekonomisk och social hållbarhet. Bilen kan inte långsiktigt lösa detta transportbehov. Det är inte hållbart för miljön och med växande pendlingsavstånd blir bilen för långsam.

Trafiken, flödet av fordon och fotgängare är en viktig del av staden. Bilismen hör till staden och bidrar till dess funktion och värden så länge den inte tränger undan människorna. Idag utgår lagar och normer från att stadens bebyggelse ska flyttas bort från miljöproblemen i stället för att miljöproblemen reduceras vid källan och anpassas till staden. *Biltrafiken måste anpassas till vad staden tål. Stadens värden får inte förstöras för att ge plats åt bilen.*

En radikal minskning av privatbilar i staden och motsvarande utbyggnad av kollektivtrafiken skadar inte stadens värden — det ökar stadens attraktivitet och värde för dem som bor och vistas där.

Ett etablerat tekniskt system, som vägnätet utgör, har en självuppfyllande logik. En stads vägnät kan alltid förbättras. Det finns alltid flaskhalsar, felande länkar och brister i miljö eller säkerhet som är tekniskt väl motiverade att åtgärda. Behoven och teknikernas ambitioner är alltid större än vad det finns pengar till. Trafikplaner blir därför lätt långa önskelistor över hur systemet ska byggas ut och i vilken ordning investeringarna ska ske för att ge en önskvärd standard och möta den trafikökning som planen förutser. En sådan planering rullar på av egen kraft och med den givna inriktningen att underlätta för biltrafiken.

Trots vårt bilberoende kan ett hållbart stadsbyggande inte gå runt problemen utan måste hitta rimliga lösningar och avvägningar mellan miljö, vardagsliv och ekonomi. Biltrafiken i sin nuvarande form och omfattning har för stora negativa miljöeffekter: energislöseri, växthusgaser och buller, luftföroreningar och trängsel. De lokala problemen

har hittills hanterats genom att ge bilen mer utrymme. Skyddszoner och fler trafikleder glesar ut och splittrar upp staden.

Satsningar på kollektivtrafik

Örestad byggs söder om Köpenhamn på gamla militärområden. Som en ryggrad i den planerade stadsdelen går metron. Den kopplar ihop sig med stambanan genom sin sträckning från Örestads station och in genom centrum till Norrebro station. Metron är redan på plats medan bebyggelsen kommer på plats successivt över en ganska lång period.

Detta är en ovanlig, strategisk satsning som inte skulle vara möjlig utan en stark politisk vilja och en organisation där sektorsbarriärerna tagits bort. Ett kommunägt bolag och en VD med tung politisk bakgrund fick uppdraget och befogenheterna att genomföra Örestad. I en gammal organisation med starka sektorsrevir hade detta inte varit möjligt. Trafiksektorn hade, med sund ekonomisk logik, sagt att det inte går att bygga en metro innan det finns resenärer som ger tillräckliga intäkter. Och exploateringssektorn hade, med sin logik, sagt att det inte går att exploatera marken om det inte finns vettiga kommunikationer. I en organisation som samlar alla fackområden runt ett mål och en gemensam arbetsprocess kan man säga: Vi bygger metron först. Den kan finansieras med lån och är nödvändig för områdets utbyggnad. Den skapar ett högre markvärde som kan kalkyleras och som täcker räntor och amortering av lånet.

Det viktiga med Örestadsexemplet är inte den valda organisationen med ett kommunalt bolag utan att det fanns en strategisk vilja och ett sektorsövergripande arbetssätt.

Stadens etablerade boende- och arbetsförhållanden, baserade på bilåkande kan inte ändras i ett slag. Det krävs ändrade vanor och attityder, en tydlig politisk vilja baserad på hållbarhetens krav och samverkande strategier som tar alla sektorer och metoder i beaktande. Den förändring av bilismens volym och roll i staden, som är nödvändig, är

bara möjlig om det skapas ett kollektivt medvetande, en gemensam vilja. Det behövs goda alternativ och en tid för omställning och anpassning av ekonomi och levnadsvanor. Men i första hand är det trafiken i och mellan städerna som bör dämpas och ersättas med kollektivtrafik.

Andra tekniska system

Staden är ett komplicerat bygge med många tekniska system för sin försörjning. Gatunätet och trafiklederna är det som formar staden. Under gatorna ligger en häpnadsväckande mängd ledningar och kulvertar: vatten och avlopp, dagvatten, el och tele, fjärrvärme och numera även fjärrkyla och avfallshantering med mera.

Vi tar dessa system och deras driftssäkerhet för givna. Men det är nödvändigt att se hur de tekniska systemen påverkar och påverkas av staden. De måste hanteras med en sektorsövergripande organisation som förmår samordna insatser och investeringar över lång tid.

Tekniska system är viktiga men ofta osynliga delar av staden. De får inte drivas som renodlade tekniska frågor utan måste underordnas stadens värden och hållbarhetens krav på energi, hushållning/kretslopp, renhet och flexibilitet. Det krävs stark politisk vilja, stor teknisk kompetens och framsynhet samt sektorsövergripande samarbete för att göra de tekniska systemen delaktiga i ett attraktivt och hållbart stadsbyggande.

Byggande och förvaltning

Byggande och uppvärmning av våra byggnader svarar för 40 procent av vår samlade energiförbrukning. Denna sektor måste ge stora bidrag till den totala energibesparing och hushållning som vi har framför oss.

Byggnader har en livscykel. Det går åt material och energi i själva bygget, men det är byggnadernas drift som konsumerar den mesta

energin. Vid rivningen kan material och energi eventuellt återvinnas. Långa livscyklar, byggmaterial och metoder med låg energiförbrukning, material som kan återvinnas, passivhus eller till och med energiproducerande hus, ger sammantaget stora effekter.

Det handlar om att bygga med god kvalitet för långvarigt bruk och hållbarhet. God design och noggrann projektering skapar värden utan att förbruka nämnvärda resurser men det förutsätter kunniga byggherrar och arkitekter. Dålig kvalitet, däremot, är en misshushållning med resurserna.

Vi måste bygga med effektiva metoder och material som förbrukar lite energi vid framställningen och som kan återbrukas och vi måste minska den energiförbrukning som går åt för att värma och, i vissa fall, kyla husen.

Det går att bygga och förvalta mycket resurssnålare än vi gör idag. Energinormen för nybyggen är föråldrad, den kan halveras utan att ställa byggbranschen inför en övermäktig uppgift. Byggnader med god energiprestanda kommer att bli norm. Hus som är klimatneutrala kommer inte att vara en utopi. Energismart arkitektur, det vill säga hur gestaltningen möter och interagerar med de energieffektiva tekniska lösningarna, är en stor utmaning för byggherrar och arkitekter.

Så kallade passivhus, det vill säga hus som är så väl isolerade, täta och försedda med högeffektiva värmeväxlare, att de inte behöver någon extra uppvärmning, byggs redan och kommer att efterfrågas alltmer.

Det handlar också om att bruka, rusta och vid behov anpassa det är en halvering av energiförbrukningen en rimlig målsättning. Brukarnas vanor och attityder har stor betydelse för hur mycket energi som går åt. En förbrukning som är 20-40 procent lägre än dagens är möjlig att uppnå när hyresgästerna engageras.

Bostäder står för den största volymen i byggandet. Eftersom alla behöver bostäder och efterfrågan växer i takt med antalet hushåll (be-

hovet av fler bostäder skapas främst av att hushållen blir allt mindre) är det mycket viktigt att de bostäder vi bygger är långvarigt användbara. Vi har inte råd att bygga med sikte på att riva efter 50 år; det skulle i så fall kräva en årlig nyproduktion på 90 000 lägenheter bara för att hålla volymen intakt.

Bostadspolitik

Vårt bostadsbestånd måste vårdas och utvecklas för att passa en förändrad demografisk utveckling och växande standardkrav. I det perspektivet får miljonprogrammet en särskild betydelse. Miljonprogrammets bostäder består i runda tal av en tredjedel småhus, en tredjedel flerbostadshus i lägre bebyggelse och mindre enheter och en tredjedel i stora höghusområden. Det är framför allt i den senare tredjedelen som problemen finns. De är viktiga för bostadsförsörjningen och måste lyftas i nivå med andra stadsdelar.

De måste få samma utbud av service, institutioner och mötesplatser som andra stadsdelar. Den strikta funktionsuppdelningen måste brytas så att möjlighet för nya verksamheter och större komplexitet skapas. De behöver unika objekt som hela staden ser och har anledning att besöka. Barriärerna måste brytas upp och sambanden med övriga stadsdelar måste bli bättre.

På bostadsmarknaden har vi också den mycket stora grupp fyrtiotalister som bor i villor. Omsättningen är låg, de bor billigt och har inte så många alternativ att välja på. Bristen på alternativ gör att de bor kvar, vilket i sin tur minskar utbudet på villamarknaden.

Man kan inte kräva av marknadens kommersiella aktörer att bygga för en långsiktigt hållbar struktur på bostadsmarknaden. De agerar marknadsekonomiskt och bygger det som är lättast att sälja. Därför byggs det exempelvis idag nya villor i större utsträckning än vad som långsiktigt behövs. En ohållbar situation håller på att uppstå. Samtidigt

står många ungdomar utanför bostadsmarknaden eftersom bostadsbristen totalt sett är stor, produktionsvolymen för låg och speciellt utbudet av smålägenheter för litet.

Den snabbt växande gruppen av äldre hushåll behöver och kommer att efterfråga andra bostäder och annan service än vad som finns i dag: lägenheter med hög standard och små markbostäder i den egna stadsdelen, god tillgänglighet, ökad trygghet, hemtjänster och kvalificerat serviceboende insprängt i ordinarie bebyggelse.

En hållbar utveckling förutsätter ett långsiktigt bostadspolitiskt tänkande. Kommunerna måste se bostadsmarknaden som en helhet och och i ett långt perspektiv.

3. Hållbart stadsbyggande

Stadens värden låter sig i stort sett förenas med den hållbara miljöns krav. Men det krävs mod, nytänkande, kunskap och kompetens. Vi måste utgå från den stad som vi har men samtidigt tänka i helt nya banor.

- Det vi bygger nu ska vi leva med länge och det måste vara hållbart i ett långt perspektiv. De långsiktiga lösningarna måste introduceras nu och det måste göras en avvägning mellan stadens krav och ett långt perspektiv.
- För ett hållbart stadsbyggande krävs ett regionalt perspektiv och en regionplanering med syfte att utveckla goda regionala kollektivtransporter. Järnvägsnätet och dess vagnpark måste långsiktigt rustas upp. Mellan städerna och i regionerna är snabba tåg det viktiga kommunikationsmedlet.
- Stadens och landsbygdens roller och samspel måste göras tydligt. I ett långsiktigt hållbart samhälle krävs respekt för de areella näringarna och naturens kretslopp av vatten, energi och material. Stadens höga markvärden har gjort det ekonomiskt lätt att inkorporera jord- och skogbruk så att ekologiska och sociala perspektiv trängs undan.
- Inom kommunerna finns alla möjligheter att med översiktsplanering, planmonopol och markpolitik styra mot ett hållbart nätverk av tätstäder och orter, väl sammanlänkade med vägar och kollektivtrafik samt en gles men levande landsbygd. Utvecklingen går åt rakt motsatt håll eftersom stadsplaneringen är för projektinriktad. Olika byggintressen hanteras utan perspektiv på det större sammanhanget.

- En samplanering mellan kommunerna måste ske. Människornas rörlighet sträcker sig ut över kommungränserna, men planeringen har stannat innanför gränserna. Regionplanering kan lösa många kommuners behov av att ge service och utbud till sina innevånare. En regionplan ska handla om överenskommelser och fördelning av kommunikationer, gemensamma verksamheter inom kultur, bostadsbehovet och liknande. Den ska inte styra hur den enskilda staden formas.

- Mellan stadens täthet och det grönas gleshet finns en konflikt, det vill säga en svår avvägning som måste göras med stor kunskap och omsorg. Det handlar både om att hålla isär och att fläta ihop natur- och stadslandskapen. Landskapsarkitekterna måste få en mycket större roll i stadsbyggandet om vi ska förena stadens attraktion, det vill säga sociala och ekonomiska hållbarhet, med en teknisk och miljömässig hållbarhet.

- I vardagsmiljön krävs närhet med god, daglig service. Ett mer småskaligt byggande, i varje stadsdel, kring den gemensamma gatan, torget, skolan och den lokala servicen motverkar segregation. Platser där människor gärna vistas skapar möten. Det är viktigt att bevara och bygga vidare på mångfald och blandning utan barriärer och otrygga transportsträckor.

- Kollektivtrafiken bör utvecklas och byggande bör ske där kollektivtrafik är möjlig. Den kommunala planeringen måste ha som mål att minska transportbehoven och skapa attraktiva och trygga gator och stråk. De flesta av dagens bilresor är korta, under 5 km. I en tät och välplanerad vardagsmiljö kan många av dessa förflyttningar ske på annat sätt än med bil. Stadsfunktioner, som till exempel stormarknader eller nya villaområden ska inte byggas på landet.

- Stadsutveckling bör inte ske i termer av "nästa område" utan planering kan ske i varje stadsdel eller tätort; strukturen finns där och behöver kompletteras och utvecklas.

- Det är inte rimligt att acceptera att bilen tränger undan människorna i staden. Staden lever bara där fotgängarna får rum. En successiv reduktion av parkeringsytor och körfält i stadskärnan, som exempelvis Köpenhamn i små steg har genomfört sedan 1970-talet, dämpar biltrafiken. Prioritera alltid fotgängarna i stadsrummet.

Det är inte staden som ska anpassa sig när biltrafiken skapar för mycket buller och föroreningar. Kraven måste ställas på biltrafiken så att den passar staden. Med färre bilar på utsatta gator, med lägre hastigheter, lämpliga däck, ljuddämpade beläggningar och bättre renhållning av gatorna kan bilens miljöstörningar reduceras effektivt.

- Trängselavgifter och andra ekonomiska styrmedel behövs. En minskad biltrafik och förbättrade alternativ gynnar alla, även bilisten.

- Ett hållbart byggande med god teknisk och arkitektonisk kvalitet, med energisnåla material och låg värmeförbrukning (radikalt lägre än vad dagens normer kräver) är inget tekniskt eller ekonomiskt problem, utan snarast en självklarhet i ett hållbart stadsbyggande.

- Bostadsmarknaden har ett kort och ett långt perspektiv. För det korta perspektivet byggs det som går att sälja för stunden. I det långa perspektivet måste samhällets hela bostadsbestånd och förändringar i befolkningsstrukturen beaktas. Med de förutsättningar som idag gäller för bostadsbyggandet är det dock oklart vem som har möjlighet att ta ansvar för att inte en ohållbar brist och snedfördelning uppstår. Är detta förenligt med en hållbar stadsutveckling? Staten och kommuner-

na måste utveckla bostadsmarknaden med ett långsiktigt, socialt perspektiv.

- Miljonprogrammets storskaliga bostadsområden måste, samtidigt som de rustas och blir energisnåla, få en bättre lägenhetssammansättning och bli attraktiva stadsdelar med samma tillgång på gemensamma platser och lokaler som övriga staden.

4. Hur går planering till?

Hur går det till när staden planeras och byggs? Vem gör vad och vem bestämmer i detta ständigt pågående och komplexa bygge? Vem har initiativet, och vem tar ansvaret, i det hållbara samhällsbyggandet!?

Stadsbyggande handlar mycket om att producera tillräckligt antal bostäder och andra byggnader samt lösa frågor om teknisk försörjning. Men ska staden bli långsiktigt hållbar och framgångsrik måste det finnas kvalitet och attraktion i det byggda. Vi måste fråga oss vilka processer som förmår utveckla stadens alla kvaliteter. Vi måste kritiskt granska och ändra de processer som tenderar att reducera kvaliteterna. Vilka processer förmår förena långsiktiga perspektiv och en helhetssyn med snabb, verkställande planering på byggnivå?

Stadsbyggandets inriktning har stor betydelse för hur vi hushållar med våra gemensamma resurser. Det är ett politiskt ansvar att lägga fast inriktningen genom att utarbeta och anta strategier. Större vikt måste läggas på strategisk stadsplanering, vilket kan ske utan att inkräkta på den samtidigt nödvändiga planeringen av bebyggelsens utformning.

Politikerna har en avgörande roll för det samtal som måste föras ute i samhället kring det hållbara stadsbyggandet: vad är önskvärt, vad är möjligt, vad är nödvändigt? Det är ur det samtalet som de långsiktiga handlingslinjerna och strategierna kan vaskas fram. Politikerna måste svara för att tillräcklig kommunal kapacitet och kompetens finns för de stora planeringsuppgifter som ett hållbart stadsbyggande kräver.

Vi har en offentlig sektor som ansvarar för planering och en privat marknad som initierar och finansierar en stor del av byggandet och driver verksamheter. Under rekordåren hade det offentliga delvis en annan roll än idag. Stat och kommun planerade men tog också på sig uppgiften att finansiera det stora bostadsbyggandet och inte minst att

vara byggherre genom de egna allmännyttiga bostadsbolagen. Idag är villkoren annorlunda. Det ekonomiska initiativet är i mycket högre grad privat. Initiativet har förskjutits från stat till kommun och från kommun till det privata. Denna förskjutning har ägt rum utan att parterna alltid har hittat rätt i sina nya roller i planering och byggande.

En hållbar utveckling förutsätter ett samspel där kommunen och det privata ser sina olika roller och tar sina respektive initiativ. Det planeras lätt både för lite och för mycket om man inte är tydlig i gränsdragningen mellan gemensamt och privat. De privata aktörerna vill naturligtvis ha en planering som stöder deras byggnadsprojekt och verksamhet. De har alla ett behov av fungerande planer och gemensamma strukturer. De behöver en arena med spelregler och fysiska förutsättningar för att veta i vilket sammanhang deras investeringar görs och för att kunna bedöma investeringens hållbarhet på lång sikt. Kommunerna måste därför ligga före i sin planering och skapa spelregler på en lämplig nivå, då skapas värden som alla parter har nytta av.

Samtalet är planeringens viktigaste verktyg. Planering innebär att fånga upp, pröva och avväga en mängd olika intressen och aspekter. Detta görs i samtal mellan politiker, planerare och företrädare för olika intressen och verksamheter. Lyhörda samtal klarlägger kärnan i olika intressen, skapar förtroende och söker rimliga samförstånd.

Samtal tar tid men förlänger inte planarbetet utan förskjuter arbetsinsatserna till det tidiga skedet, löser upp knutarna där och gör de tekniska och formella momenten enklare. Denna förskjutning kommer att bli allt viktigare då stadsbyggandet i ökande grad kommer att handla om förtätning och ombyggnader i staden.

Obekväma förutsättningar, krav och nya förhållanden ställer ibland politikerna i svåra situationer som kräver mod att hantera. Städernas utglesning, den snabbt växande bilismen, det offentliga rummets förfall är dagsaktuella frågor. Vågar vi samtala om utmaningarna och

pröva alternativen. En modig process vågar ställa upp tydliga utgångspunkter och mål och stå fast men kanske också ha modet att vänta tills samtalet mognat, eller rent av ändra uppfattning. I en feg process skjuts beslutet framåt i avvaktan på ytterligare utredningar eller så får den nödvändiga förändringen vänta till nästa projekt.

Det behövs en planeringskultur där politiker, som är engagerade och tydliga i synen på stadsbyggandet, tillsammans med sina förvaltningar, samverkar med företagen och allmänheten på ett öppet och flexibelt sätt.

Olika roller i planeringen

Staden har med sin täthet och komplexitet samlat ett stort antal aktörer och verksamheter som ska rymmas sida vid sida eller i många fall på samma yta. Ju tätare man bygger och ju större staden blir desto större blir behovet av planering. Rättigheter, skyldigheter, gemensamma funktioner och teknisk försörjning, privat mark och allmänna ytor måste avvägas och regleras. Det omvända gäller också: behovet av planering på den glesa landsbygden är litet.

Staden rymmer en paradox. Mångfalden och komplexiteten har vuxit fram ur många, oberoende initiativ. Varje projekt har planerats av en byggherre efter dennes behov och förutsättningar. Byggherren vill ha frihet i sin ekonomiska verksamhet och inte se sin investering hämmad eller skadad av offentlig planering. Å andra sidan är hans byggnader en del av staden och beroende av denna samt tar plats i den gemensamma struktur som garanterar teknisk försörjning, gemensamma ytor, funktioner och spelregler för hur trängselns konflikter ska hanteras. Stadens oplanerade mångfald och komplexitet kräver en planerad struktur och gemensamma värden.

Vi ser hur staden idag utvecklas efter två huvudlinjer:

1. *Staden får bli resultatet av sina projekt*, vart och ett format efter stundens krav och behov. Det offentliga följer efter med sina detaljplaner och gör de tillägg som blir nödvändiga för att klara trafik och annan teknisk försörjning. För stunden är detta en enkel och praktisk väg. Risken med denna utveckling är att den på sikt uppkomna helheten inte passar någon. Hushållning, gemensamma funktioner och behov skapas inte av enskilda projekt som läggs samman utan en strategi. Staden har fler värden och behov än vad marknaden erbjuder. Samtidigt är marknaden beroende av stadens hållbarhet och attraktivitet och förlorar också på bristen av sammanhållen och mångfunktionell stad.

2 *Staden formas efter en strategi* som styr den fysiska helheten men tillåter enskilda projekt att utvecklas efter sina behov. Strategin styr främst samband, lokalisering, teknisk försörjning, gemensamma rum och miljöer, samt avvägningen mellan exploatering och bevarande. Risken med denna utveckling är att den offentliga planeringen inte ser eller respekterar gränsen mot det privata. En klåfingrig offentlig planering hämmar stadens mångfald och komplexitet.

Staden byggs både av det offentliga och privata. Det planerade och oplanerade, det offentliga och privata måste samverka för att nå ett gemensamt mål: ett hållbart och attraktivt stadsbyggande.

Plan- och Bygglagen med kommunalt planmonopol utgår från att det är kommunen som leder planering och byggande. Detta är en situation som stämde väl på 1960- och 1970-talet men sämre med dagens förhållanden. Pengarna och initiativet finns nu i hög grad i det privata. Kommunerna är osäkra i sin nya roll och blir därför lätt för passiva. Pendeln har slagit över från offentlig styrning till privat dominans. Vad som behövs är inte någon av dessa ytterligheter. Det krävs i stället ett samspel mellan det offentligas tydliga ansvar för gemensamma värden

och strategier och det privata engagemang i sina investeringar.

Staden utvecklas hållbart när kommunen formulerar en tydlig spelplan för marknadens aktörer och lägger fast inriktningen för kvalitet och hållbarhet.

Politisk ledning

Trots stadens betydelse för den ekonomiska utvecklingen och trots att stadens kvalitet och attraktion betyder så mycket för kommuninvånarna är det politiska intresset för stadsbyggandet lågt. Enstaka frågor kan engagera, men en samlad strategi saknas oftast. Ett hållbart stadsbyggande är bara möjligt med ett starkt kommunalpolitiskt engagemang.

Stadsbyggnad är en politisk fråga, men inte så mycket en partipolitisk sådan. Långsiktiga strategier kräver en väl grundad enighet och enigheten i sin tur kräver en öppen och saklig vilja till omprövning när omständigheterna så kräver.

Stadsbyggandet har en stark teknisk tradition som ofta skymmer eller rent av tränger undan den politiska dimensionen. Planeringen kommer då att handla om utbyggnadsvolymer, markreserver och nya trafikleder. Stadens form och innehåll, dess liv och attraktion, mjuka värden och kvaliteter ignoreras eller hamnar i bakgrunden.

Under 1960- och 1970-talet var kommunernas ekonomi stark och expansiv. Ökade skatteuttag gav utrymme för nya satsningar. Det var hausse inom stadsbyggandet. Målen var stora och konkreta. Den kommunala servicen byggdes ut. Staten satsade enorma belopp på bostadsbyggandet. Med miljonprogrammet skulle bostadsbristen byggas bort. Kommunerna och de allmännyttiga bostadsbolagen var stora byggherrar och förvaltare. Detta var en tid då det allmänna svarade för hela kedjan planering-projektering-byggande-förvaltning. Det var ett byggandets planering.

I dag kan kommunens ekonomi vara pressad av växande krav på

satsningar inom skola och omsorg. Utrymmet för skattehöjningar är redan intecknat. Initiativet i stadsutvecklingen har glidit över till marknaden och dess projekt. Kommunerna, som har planmonopolet, behöver finna sin roll och samverkansform med det privata. Den planering och det tydliga visionsarbete som skapar stora värden med små resurser finns inte alltid.

Att möta och samverka med det privata är viktigt och det snabbt uppdykande projektet, ställer stora krav på kommunens kompetens och organisation. Det enskilda projektet behöver ett sammanhang så att investeringen blir optimal och långsiktigt säker. Kommunen måste kunna beskriva detta sammanhang och på ett insiktsfullt sätt föga in projektet i staden. Många gånger misslyckas detta. Orsakerna kan vara flera:

- Kommunen saknar eller glömmer sina strategier för stadens långsiktiga utveckling. Privata initiativ får leda utvecklingen. Det kan tyckas egendomligt men kommunerna är ofta mycket exekutiva, vana att hantera ärenden i den ordning de kommer och med korta tidsperspektiv (budget- eller valperioden). Strategiska planer, exempelvis översiktsplanen, är ofta en tung tjänstemannaprodukt som är för detaljerad och för dåligt förankrad i det politiska. Den ses då som ett beslut bland andra och väger lätt när nya initiativ dyker upp. Detta passar den utglesade staden som kräver mindre samordning men fler bilar. Det leder inte till ett hållbart stadsbyggande.
- Den kommunala planeringen är för trög. Plan- och bygglagen (PBL) utgår från ett uppifrån och ner-perspektiv och är inte anpassad för snabba processer och privata initiativ. Normernas och förvaltningarnas starka sektorisering leder till omständliga planer där allt ska belysas. Den stora apparaten dras igång var gång. PBL hindrar inte en snabb och effektiv planprocess, men vägleder den inte heller. Det krävs

därför erfarna planerare med förmåga att prioritera och välja rätt väg för att uppnå en planering som både kan leda mot långsiktiga mål och svara på dagsaktuella krav.

- Förutom PBL begränsas och försvåras genomförandet av planerna av annan lagstiftning som kommunen inte själv rör över. Länsstyrelser och miljödomstolar kan främst genom miljöbalken hävda särintressen som inte avvägs mot en helhet. Staten sköter planeringen av vägar och järnvägar. Det samlade regelverk som styr samhällsbyggandet är svår-genomträngligt och oförutsägbart.

- Den egna planförvaltningen är för nedrustad för att hantera program-analyser och kvalificerade samtal med byggherren. Kommunledningen är då rädd att egna ambitioner och den egna förvaltningen bara skapar problem som riskerar projektet. Det saknas ett förtroendefullt och professionellt samtalsklimat i kommunen.

- Projektet säljs in som en färdig paketslösning. Önskade effekter skyms inledningsvis av projektets mer glassiga sidor, för att sedan dyka upp med fördubblad kraft.

Verktyg och metoder för att lyckas och utveckla goda processer som höjer kvaliteten är till exempel:

- Kommunen måste ha en stadsbyggnadsstrategi som visar utgångspunkter och mål. En sådan strategi måste ta upp de värden som är viktigast och mest relevanta för invånarna och företagen. Strategin kan inte vara en teknisk lunta över stort och smått. Den ska vara ett resultat av lyhörda samtal där många röster kommit till tals, men kondenseras ner till en tydlig vägvisare.

- Politisk förankring och enighet är nödvändig för att en stadsbyggnadsstrategi ska bli stark. Grunden i en strategi måste vara stabil över mandatperioderna. Men den får inte vara orubblig. Omvärlden förändras snabbt och det oförutsedda måste kunna prövas. Just att strategin är stark och väl förankrad gör det lättare för politikerna att med hjälp av sina tjänstemän utreda konsekvenser och pröva förslag till förändringar.

- Processer, som har stöd i väl förankrade strategier och i stadens standard och kultur, som är tydliga och öppna i sina programskeden, som arbetar sektorsövergripande och med förtroende mellan politiker, planerare och allmänhet, kan drivas snabbt.

- Det stora flertalet av alla planer, runt 90 procent, är enkla planer som kan göras snabbt med väl utarbetad praxis. Resterande 10 procent, de planer som förändrar staden och vars kvalitet har stor betydelse, ställer stora krav på processen. Det krävs kompetens och engagemang av inblandade politiker och tjänstemän för att skilja ut det viktiga från det löpande.

- Många kommuner har skurit ner sin planerarkompetens. Den svaga bemanningen blir extra problematisk med det stora generationsskifte som nu pågår. Behovet av professionell planerarkompetens i kommunerna har ökat med de utmaningar som kommunerna står inför. Bra planering kostar lite jämfört med de stora värden som kan skapas.

- Färdiga projekt som erbjuds av marknaden innebär att planprocessen flyttas från det offentliga till det privata. Viktiga frågor och avgöranden slås ihop till en paketslösning. Det kan ibland vara en nödvändig metod att utveckla och demonstrera en idé i en ganska långt

utarbetad modell. Men ofta skulle mycket arbete och upprivande debatter sparas om utgångspunkter och mål prövades och fastställdes i ett offentligt programskede.

- Dagens starka sektorsintressen och övertro på matematiska kalkyler hindrar en bred syn på stadens värden och hämmar den nyorientering som nu krävs. Planering handlar om att avväga olika intressen och se de lokala förutsättningarna. Detta krävs för att utveckla ett hållbart stadsbyggande. Det är politikens roll att företräda bredd och samhälls-engagemang och i en öppen diskussion ange utgångspunkter och mål. Ett hållbart stadsbyggande kommer att kräva *samverkande strategier* tvärs över revir och etablerad praxis.

Strategier

Det är lätt att tala om strategier. Det låter bra att vi ska ha en gemensam vägvisare för resan mot ett hållbart samhälle. Men hur går det till?

Tre exempel från en framgångsrik "grön" stad tydliggör resone-mangent kring strategier:

Växjö utsågs 2007, av EU-kommissionen, till Europas grönaste stad. Det var kommunens långvariga arbete med bioenergi och reduktion av koldioxid som gav utmärkelsen. Staden har också fått pris för sina sjörestaureringar och sin vattenrening. Ett tredje område som profilerar Växjö är satsningen på högt trähusbyggande.

Ett fossilbränslefritt Växjö och halvering av koldioxidutsläppen

Det började med energikriserna på 1970-talet och en förskingring av ett stort oljelager. Det kommunala fjärrvärmeverket beslöt att minska sitt oljeberoende. Under resans gång har möjligheterna, villkoren och målen successivt vuxit fram: bioenergi, ett i stort sett heltäckande fjärrvärmenät i staden med lokala pannor i de mindre orterna, en

växande produktion av grön el. Inspirerade av fjärrvärmeverkets stora framgångar, och med ett genuint miljöengagemang, inleddes ett uppfodrande samarbete med Sveriges Naturskyddsförening. År 1996 beslutade kommunfullmäktige att Växjö skulle bli en fossilbränslefri kommun och reducera sina koldioxidutsläpp med 50 procent per invånare under perioden 1993-2010. Strategin vidgas kontinuerligt och griper in i allt fler verksamheter och arbetsformer.

Strategin har börjat med det viktiga beslutet att minska oljeberoendet, men sedan fortsatt i ett successivt samtalande och handlande, perspektiven har vidgats, delstrategier har uppstått och 20 år efter starten formuleras ambitionen om ett fossilbränslefritt Växjö, vilket ytterligare driver fram processen. Strategin har alltså inte varit att nå ett från början uppställt slutmål utan mer *en inriktning som inspirerat och låtit sig inspireras till allt djärvare perspektiv och satsningar*.

Sjörestaurering och vattenvård

Fyra sjöar som omger Växjö har under århundraden fått ta emot stadens avfall. Växande obehag löstes till en början med att täcka öppna avloppsdiken och sedan flytta utloppen allt längre bort, från den ena sjön till den andra. På 1920-talet byggdes ett reningsverk, men alldeles för sent. De fyra sjöarna var totalförstörda med en självgenererande årscykel av blomning, syrebrist, fiskdöd och förruttnelse. Det luktade skit varje år och något måste göras. Limnologiska institutionen vid Lunds Universitet föreslog att man skulle pröva att muddra bort allt bottenslam som gav näring till den årliga blomningen med åtföljande förruttnelse. Sedan 1970-talet har tre av sjöarna total restaurerats. Enorma mängder slam har muddrats bort för att reducera fosfor-nivån och återställa en ekologisk balans. Vattennivån i sjöarna hålls så högt som staden tål och kontrolleras genom kanaler, breddavlopp och dammar. Gamla utlopp från tiden före 1800-talets sjösänkningar har restaurerats. Genom lokal infiltration och med ett stadstäckande

system av magasin, våtmarker och dammar fördröjs och renas dagvattnet. De äldre stadsdelarna skyddas mot översvämningar och omfattande ledningsbyten kan undvikas om dagvattenflödet från ytterområdena fördröjs. Dessa tekniska anläggningar har infogats i stadsbilden och gjorts till attraktioner både i den gamla staden och i nybebyggelsen. Genom att samnyttja ytorna för olika ändamål har inte vattenhanteringen krävt extra ytor, men väl ett nära samarbete mellan tekniska förvaltningen och stadsbyggnadskontoret.

I detta fall startar utvecklingen med ett tekniskt förslag på hur en akut sanitär olägenhet kan lösas. I takt med att sjöarna tillfrisknar växer ambitionerna. *Strategin är inte skriftlig utan lever och utvecklas i samtal mellan politiker, tjänstemän och allmänheten.* Idag betraktas sjöarna som en del av stadens centrala parkrum och växjöborna har nu en badplats mitt i staden.

En strategi för mer trä i byggandet

Växjö ligger i södra Sveriges stora skogsregion. När förbudet att använda trä i bärande stommar för byggnader över två våningar hävdes 1995 byggdes i Växjö Sveriges första femvånings bostadshus i trä. Alla trodde att flerbostadshus i trä snabbt skulle slå igenom när väl ett pilotbygge stod på plats. Så skedde inte. Visserligen satsade staden på några stora kontorsbyggnader i trä, men betong var och förblev det spontana valet. Kommunfullmäktige antog därför, 2004, en strategi "mer trä i byggandet", som klargjorde kommunens motiv, uppmanade de egna bolagen att i alla byggprojekt pröva om trä är en möjlighet samt att mellan centrum och universitetet bygga *Valle Broar, den moderna trästaden*, där trä skulle vara obligatoriskt. Valle Broar rymmer 1000-1500 lägenheter eller motsvarande lokalyta och ska byggas på 10-15 år. Det blir en fortlöpande mässa för avancerat träbyggande. Naringen, kommunen och universitetet samverkar i projektet. Nu byggs fyra åttavåningshus i massivträ och fem-sex olika

bygggherrar förbereder de närmaste projekten. På några år har Växjö ryckt fram som en ledande träbyggnadsstad.

I detta fallet var *strategin, som uttryckte en mycket tydlig och långsiktig politisk vilja att stödja träbyggande, det avgörande verktyget* för att nå resultat.

Dessa tre exempel från samma stad visar hur olika strategier kan läggas upp och formuleras.

En strategi ska ge en värdegrund och målsättningar. Idag är det nödvändigt att utveckla strategier som stöd i arbetet med att utveckla den hållbara staden — ur alla aspekter och på alla nivåer.

Kriterier för framgångsrika strategier är:

- Stor politisk enighet. Långsiktiga strategier måste hålla över val och mandatperioder.
- En stark politisk vilja. Utan vilja behövs inga strategier, då kan det som ändå sker upphöjas till "givna spelregler" eller oss "övermäktiga trender".
- Samspel mellan politiker och tjänstemän. Politiker ska ge förtroende till sina tjänstemän och ge dem spelrum att förverkliga och utveckla strategierna.
- Strategierna ska kunna koppla långa perspektiv till handling här och nu.
- Forskningen, näringslivet och det offentliga samtalet ges stort utrymme och inflytande.

Politiker, experter och vanligt folk

Politikerna fattar de viktiga besluten i kommunen. Stadsarkitekten och dennes medarbetare ska utifrån de politiska besluten, med stöd av sitt yrkeskunnande och sin erfarenhet, leda ett professionellt arbete som skapar goda miljöer och arkitektur. Vad kommuninnevånarna kan och vill med stadens utveckling kommer upp på dagordningen om planeringen är öppen och fokuseras på det som är viktigt och på allvar för medborgarna.

Den framgångsrika och framtidsinriktade staden måste ha en planeringskultur där politiker, experter och det civila samhället sam-talar, samverkar och utvecklar stadens värden. Detta skapar förtroende och utvecklar kunskap, vilket i sin tur gör planprocessen smidig och rättssäker.

Äldre stadsplaner var oftast ganska enkla handlingar: en plankarta, bestämmelser, några sidor text. Idag är en plan, även för ett mindre område, ett omfattande dokument: till plankartor, beskrivningar och bestämmelser fogas genomförandebeskrivningar, miljökonsekvensbedömningar, arkeologiska utredningar, grundundersökningar, trafikprognoser, bullerutredningar, ekonomiska kalkyler med mera. Många specialister och sektorsintressen har dragit sina strån till stacken.

Det ökade inslaget av expertis inom olika delområden och med-verkan av olika sektorsintressen är bra men kan också medföra att det går snett i planprocessen. För politikerna kan det många gånger vara bekvämt att avvakta tills alla fakta ligger på bordet, det vill säga tills politiken förvandlats till teknik. Det är inte heller lätt eller inbjudande för allmänheten att diskutera en tjockplanhandling fylld av expert-kunskap och som uppenbarligen har utarbetats under lång tid. Dis-kussionen kommer för sent.

Det är i ett tidigt skede då planeringens utgångspunkter och mål mejslas fram som diskussionen mellan alla parter är viktig och kan få en politisk tyngdpunkt. Planering är en politisk handling, framför allt i

det tidiga skedet då programmet skrivs och i slutskedet då kommun-fullmäktige med sitt godkännande förvandlar förslaget till plan. Den politiska aspekten i stadsbyggandet måste lyftas fram och prövas i en offentlig diskussion.

En demokratisk planprocess, som engagerar människor, måste hantera det som är viktigt, gemensamt och vara öppen för påverkan.

Vilka områden är så viktiga att de kan engagera många människor? Man kan framför allt peka ut två:

Det ena är den egna *vardagsmiljön*, det grannskap där man dagligen rör sig och känner sig hemma. En planering som söker upp grannskapet och inleder ett samtal med de boende och de verksamheter som bedrivs i området får många engagerade deltagare.

Vardagsmiljön kan dock inte utvecklas i planformer som bygger på kommunalt planmonopol. Det behövs arbetsformer där alla kommer till tals, där minoriteter respekteras och där avvägningen mellan miljö, socialt och ekonomi är en gemensam förutsättning. En demokratisk, lokalt förankrad planering är ingen utopi, den är bara lite ovan för vårt sektoriserade och uppifrån styrda plansystem.

Det andra området som berör nästan alla är *stadskärnorna*. Stads-kärnan är stadens ansikte och är fylld av karaktär och minnen. Den är också ett ekonomiskt nav där förändringstrycket normalt är mycket stort. Därför har det också utvecklats en mängd arbetsformer och planer som inte har med PBL att göra, men väl med verkligheten: city-föreningar, centrumplaner, gågateprojekt, samarbetsgrupper mellan kommun och näring, stadsfester, etc. Finns det starka behov så uppstår former anpassade till situationen.

För att man i en planeringsprocess ska komma i dialog med medborgarna måste diskussionen handla om det som är viktigt för dem. Det måste finnas en ärlig vilja till ömsesidig påverkan. Dialogen måste börja tidigt, i ett programarbete. Det är också viktigt att man lyfter

fram de betydelsebärande frågorna i dialogen och inte låter allt vara lika viktigt.

PBL är i hög grad inriktad på expansion och nybyggnad och inte särskilt väl lämpad för planering i befintlig bebyggelse och pågående verksamheter. Det behövs arbetsformer för utveckling av det redan byggda, för upprustning, förändring och deltagande. Kommunens översiktsplan ligger på en alltför övergripande nivå för att fungera i detta sammanhang. PBL saknar planformer som passar för den redan byggda miljön och som hanterar stadsmiljön på ett sammanhängande sätt.

Politiker, experter och vanligt folk (det vill säga det civila samhället utanför kommunhusets murar) har sina olika och viktiga roller i stadsbyggandet. I en stad med en god och öppen planeringskultur respekteras rollerna och det finns ett samspel mellan parterna i hela processen.

Politikerna anger utgångspunkter och mål. De behöver stöd av sina förvaltningar, men heltäckande och färdiga expertutredningar är inte utgångspunkter och mål.

Vem betalar?

Det är ingen förlustaffär att låta staden utvecklas. Tvärtom, i staden skapas stora värden.

De gemensamma ytorna har stor betydelse för omgivande fastigheters värde och funktion. Tilläggskostnaden för att bygga gator och torg med god kvalitet är inte så stor jämfört med de investeringar som görs i det privata byggandet. Det värde som den högre kvaliteten tillför bebyggelsen är däremot mycket stort. Men om en kassa ska stå för alla kostnader och en annan ta hem alla vinster, så stagnerar naturligtvis intresset för att göra investeringar i den gemensamma miljön.

När planeringen är förutsägbar och tydlig så blir det också lättare för privata investerare att satsa i framtida utbyggnader eftersom risken för

långdragna och kostsamma planeringsprocesser minskar.

De som tjänar på utbyggnaden måste vara med och betala, annars hamnar vi i ett för långsamt byggande och en för låg kvalitet som drabbar alla. Stadens möjligheter och värdeskapande mekanismer hämmas. Ju rakare detta samband är, med desto större energi kan staden byggas. En finansiering av gemensamma anläggningar som höjer fastigheternas värde kan ske genom skatter på fastighetsvärdet (som i USA), tomtavgifter (där nybyggen "köper in sig" i de befintliga anläggningarna), exploateringsavtal och andra överenskommelser. Sätten är många, det viktiga är att se vilka som tjänar på att det gemensamma byggs ut med god kvalitet och att kostnaderna fördelas på ett rationellt och rättvist sätt.

I all planering görs avvägningar mellan olika intressen. Det är naturligt att förhandla med grannar, med byggherrar och andra affärsintressen, med olika sektorsintressen och mellan partierna. Det avgörande i ett demokratiskt samhälle är att processerna är öppna så att alla kan reagera och agera. Alla måste kunna göra sin röst hörd och få sina intressen prövade i planeringens avvägningar. De stora misstagen i stadsbyggandet kommer när vissa intressen tar över och tränger undan andra intressen och värden. Det är rimligt att den som är med och betalar också får påverka. Kommunerna kan med stöd av sitt planmonopol förhandla med exploitörer. Byggherrar får stora byggrätter i utbyte mot att de också bygger offentliga nyttigheter. Men kommunerna får inte sälja ut det offentliga, gemensamma intressen, utrymmet för det udda och enkla, stadens attraktion och hållbarhet eller allas rätt till staden.

En förhandling och en samfinansiering måste bygga på att både det offentliga och det privata behöver staden som arena och tjänar på en samverkan. Kommunen måste vara medveten om och mycket tydlig när det gäller gemensamma värden, hållbarhet och allas rätt till staden.

Priset för kortsynt planering, dålig arkitektur och torftiga miljöer

betalas inte av dem som bygger och säljer utan av dem som ska leva i och bruka dessa miljöer.

Ett exempel på stadens värden och möjligheter

När Nedre Norrmalm i Stockholm revs på 1960-talet gick en småskalig och levande stadsmiljö förlorad. Det är historia nu. Det som byggdes istället lever vi med idag. Bebyggelsen behöver nu rustas tekniskt och funktionellt. Det centrala partiet mellan Centralstationen/ Vasagatan - Strömmen med Slottet och Riksdagshuset i fonden - Kungsträdgården - Kulturhusets baksida har inte alls den gatumiljö och de offentliga rum som läget i staden och verksamheterna kräver.

Allt är inte dåligt. Drottninggatan är en livlig stadsgata väl förankrad i staden. Där finns Gallerian mellan Hamngatan och Jakobs gata som lockar mycket folk, vidare Kungsträdgården, Jakobs kyrka, Klara kyrka. Strömmen med slottet och riksdagen i fonden, operan och flera museer. Trots rivningarna finns ett ganska stort antal fina äldre byggnader.

Till skillnad från Drottninggatan är övriga gator trista, ogästvänliga eller rent av okända. Brunkebergs torg är öde. I området ligger nio regeringskvarter med cirka 4 500 anställda. Kvarteren är anonyma med oansenliga entréer till departementen. Den oinvigde kan inte ana att där mellan små souvenirbutiker och mot öde bakgator sitter regeringen. Det är en standard och slutenhet som är helt otänkbar för näringslivets huvudkontor eller kommunhusens möten med medborgarna.

En annan stadsmiljö är möjlig om staten, Stockholms stad och fastighetsägarna, i anslutning till den fastighetsupprustning som krävs, samverkar kring en upprustning av stadsrummet och omfördelning av byggrätter. Ett arbete med en revitalisering av Södra Klara pågår också. Utan att föregripa detta arbete kan man se en väldig potential för en framgångsrik förnyelse av detta centrala stadsrum:

Mot Strömmen skapas ett representativt, men också publikt stadsrum, maktens och demokratins centrum. Landets huvudstad speglas i stadsrummet och en mötesplats för politiker och allmänheten skapas. Gustav Adolfs Torg får bli ett riktigt torg anpassat för fotgängare och med öppna lokaler i byggnaderna på norra sidan. Stråket längs Strömmen leder ner mot ett nytt torg vid Rosenbad. Miljödepartementet ligger inte längre som en ö i ett bilhav.

Vasagatan rustas för fotgängarna så att det blir möjligt och inbjudande för besökare som kommer med flyg eller tåg att gå den korta vägen till Rosenbad.

Jakobs gata görs till ett attraktivt, fotgängarvänligt tvärstråk mellan Vasagatan och Kungsträdgården. Brunkebergstorg ges kontakt med Gallerian och den slutna fasaden öppnas upp. Sergels torg — Brunkebergstorg — Gustav Adolfs torg bildar en ny axel.

Gatuplanen får utökade ytor för handel, restauranger, kultur och regeringskansliernas möte med allmänheten.

Behovet av större kontorsytor täcks inåt kvarteren eller med påbyggnader på höjden.

Vad hindrar en sådan här satsning? Knappast ekonomin, ett attraktivt och befolkat Nedre Norrmalm höjer fastighetsvärdena kraftigt. Om hinder visar sig finnas är det snarare sektorstänkande, osäkerhet kring stadskvaliteter och bristande planeringsresurser!

En förhandling och en samfinansiering måste bygga på att både det offentliga och det privata behöver staden som arena och tjänar på en samverkan. Kommunen måste vara medveten om och mycket tydlig när det gäller gemensamma värden, hållbarhet och allas rätt till staden.

Beslut på rätt nivå

I Sverige saknar vi en nationell stadspolitik. Vi har en jordbruksminister men ingen stadsbyggnadsminister. Endast för Stockholms län görs en regionplan, trots att folk och näringsliv i hela landet för länge

sedan sprängt kommungränserna. Vi har en kommundäckande översiktsplan men ingen stadsplan.

Det är en vanlig uppfattning att ett välfungerande plansystem utgår från en strategisk översiktlig plan, för att sedan stegvis detaljeras ner till byggandet; planering drivs uppifrån och ner. Det är också en utbredd insikt att en sådan hierarki skapar stora låsningar. För att inte fastna i en sådan stelhet hoppar man därför över viktiga nivåer. Vi har sedan PBL:s införande 1987 helt lagt över planeringen på kommunal nivå men staten har fortfarande stort inflytande genom lagar och myndigheter.

Det finns en spänning mellan det lokala och centrala styrningen. Den centrala nivån är starkt sektoriserad och styr med lagar och generella, mätbara normer utan möjlighet till sektorsövergripande bedömningar. Det är givet att om storstad och småstad, stad och landsbygd, centrum och ytterkant fogas in i samma hårt styrande paragrafer och normer så hämmar detta möjligheterna att lokalt planera för en attraktiv och hållbar stad. I praktiken måste avvägningar och bedömningar göras anpassade till de lokala förutsättningarna för att sammantaget nå den bästa lösningen.

Plan- och bygglagen är i hög grad uppbyggd med ett hierarkiskt tänkande. Översiktsplanen ska ge förutsättningarna för den fortsatta planeringen, som sedan successivt preciseras via fördjupad översiktsplan, planprogram och detaljplan. Bygglovet kan sedan ges enkelt, då allt är utrett. Detta tankemönster passar för planering av byggprojekt: målet är klart, metoden är en successiv dimensionering och projektering, genomförandet är att bygga. Men det passar inte för ett sammansatt stadsbyggande med många intressen och aktörer.

Det är en felsyn att planering på olika nivåer måste kopplas ihop till ett hierarkiskt plansystem. Ett annat synsätt, och erfarenhet bland många kommunala planerare, är att varje nivå har sin karaktär och funktion. Ett välfungerande plansystem låter varje nivå utvecklas efter

sina villkor. Nivåerna ska samspela, men de har sina egna uppdrag och villkor. Det finns naturliga kopplingar mellan nivåerna, lika mycket uppåt som neråt, men framför allt har varje nivå sina viktigaste kopplingar ut mot samhället.

För ett hållbart stadsbyggande är det nödvändigt att se stadens värden på alla nivåer och att planeringen inte dikteras uppifrån, utan samspelar med stadens aktörer:

Regering och riksdag kan inte blunda för stadsbyggnadsfrågor och lägga allt ansvar på kommunerna. Det behövs en nationell stadspolitik.

Staten ska inte utforma städerna men påverkar direkt och indirekt förutsättningarna för stadsbyggandet. Följande frågor är viktiga:

- Att politiskt markera stadens betydelse och i EU vara en pådrivare för hållbart stadsbyggande.
- Det behövs en samlad bild av vad EU:s krav på sänkta koldioxidutsläpp innebär, och hur det ska fördelas på olika sektorer. Ingen sektor kommer att av egen vilja ta på sig radikala besparingar som strider mot sektorns egenintressen.
- Normer och lagar bör ange toleranser så att de kan anpassas till stadens lokala värden och behov. Stuprörstänkandet, där varje myndighet endast ser till sitt ansvarsområde, bryter sönder stadsbyggandet och försummar värden som handlar om samband och helhet. Det blir omöjligt för kommunen att trots sitt ansvar för planeringen sammanväga lokala värden och generella normer. De äldre stadsmiljöer, som är så attraktiva för många, strider mot det flesta av dagens normer och standarder.
- Den samlande lagstiftning som styr stadsbyggandet måste ses över utifrån stadens och brukarnas behov. PBL och Miljöbalken måste samverka bättre.

- Det behövs mer resurser till utbildning och forskning inom stadsbyggandet.
- Bostadspolitiken inverkar på den sociala hållbarheten. Staten måste ta ett ansvar för de storskaliga förortsområden man en gång drev fram och som nu måste rustas och energianpassas för stora belopp.

På *regionnivå* är framför allt kommunikationerna viktiga. Satsning på regionala tåg har stor betydelse för ett hållbart stadsbyggande. En regionplan ska inte planera städerna, men väl utveckla kollektivtrafiken för att binda ihop städerna. Även bostadsförsörjning, arbetsmarknad, kultursatsningar och externetableringar har ett regionalt perspektiv.

På *kommunnivå* finns översiktsplanen och är ett lämpligt planinstitut för att uttrycka kommunens strategiska utgångspunkter som mål.

På *stadsnivå och stadsdelsnivå* anvisar PBL inga självständiga planformer men det står kommunerna fritt att i programform ta upp stadens viktiga värden som samband, struktur, stadsdelens utformning, profil, mark som med hänsyn till hållbarheten inte bör bebyggas eller användas för en viss funktion etc. Vill man sätta en PBL-term på dessa planer kan man kalla dem "fördjupningar av översiktsplanen". Men det är inget adekvat instrument eller benämning då nivåerna har olika fokus och förutsätter olika metoder.

Kommunerna lägger störst resurser på nivån *närmast byggandet, detaljplanen*. Det kommunala planmonopolet ger kommunen en mycket stark ställning och lockar många gånger planerna in i alldeles för hårda regleringar av bebyggelsen.

Programarbetet på alla nivåer, då utgångspunkter och mål formuleras, måste vara tydligt, offentligt och ske i former som garanterar insyn och möjligheter, för den som vill, att göra sin röst hörd.

Beslut i rätt ordning

Beslut måste tas i rätt ordning och inte allt på en gång. Frågor av olika dignitet och detaljeringsgrad ska inte blandas ihop, utgångspunkter och mål först, detaljprogram sen och projektering sist. Varje steg behöver sin eftertanke och när förslagen har stort allmänt intresse behövs också en offentlig diskussion. Här kan olika typer av samrådsmetoder tillämpas och även arkitektur- och planeringstävlingar bidrar till att skapa ökat intresse och delaktighet.

Det är motiverat att i komplicerade stadsbyggnadsfrågor utveckla idéer som visar på platsens möjligheter eller karaktär, och konsekvenser av olika programförutsättningar. Men det måste ses som illustrationer av möjligheter och ambitioner och inte som förslag.

Stadsbyggandets många svåra avväganden måste få ta tid. Viktiga frågor måste lyftas fram och inte blandas bort. Det krävs fortlöpande samtal, öppna etappredovisningar för den allmänna debatten.

Rättssäkert och offentligt

I Plan- och bygglagen (PBL) regleras hur planeringen ska gå till för att garantera saklighet, offentlighet och rättssäkerhet. Det är en viktig del i ett demokratiskt system. Insyn och klara beslutsordningar ger medborgare och medier tillfälle att agera.

PBL ger ett väl utvecklat och fungerande regelverk för hur planproceduren ska hanteras. Men planering tar tid; särskilt om planen överklagas. Från byggsidan är det ett starkt krav att planeringstiden, för detaljplaner, ska kortas genom att processen förenklas och möjligheterna att överklaga begränsas.

Det tar cirka ett år att, inklusive programskedet, göra en normal detaljplan. Det är inte särskilt lång tid, men förutsätter att kommunen har en kunnig och väl bemannad planorganisation. Den mesta tiden går åt för att ge olika parter tillfälle att yttra sig samt för beredning i de

egna beslutande organen. Ju fler sektorsintressen som förs in och ju fler konsekvensanalyser som görs, desto längre tid tar planarbetet. Om planen överklagas och ska vandra genom instanserna kan det ta ytterligare flera år. Det är lång tid.

Det skapar stor osäkerhet och kostar byggherren mycket pengar när han inte kan tidplanera sitt projekt. Offentlighet, eftertanke och rätts-säkerhet måste dock få ta tid. Att en del kommuner och överprövande instanser inte har resurser att sköta sina uppgifter är däremot inte rimligt.

Föränderlighet och stabilitet

Många gånger går planering på rutin. Det finns väl utvecklad praxis som alla följer. Förutsättningarna är givna och allmänt accepterade. Stadsbyggandets många aktörer kan alla ge sina bidrag inom denna trygga och stabila ram. Det är effektivt, 90 procent kan gå på rutin. Politiken behöver inte fokusera på det som löper friktionsfritt så länge de förutsättningar som praxis vilar på håller. En praxis som inte förmår att kritiskt granska och utvärdera sina resultat blir däremot snabbt en konserverande kraft.

Omprovning och att utveckla ny praxis, nya strategier och visionsarbete tar tid. Den måste starta i reflekterande samtal, i lyhört lyssnande ut i samhället och ett nyfiket spanande in i framtiden. Politiker, planerare, forskare och allmänheten, har alla anledning att fråga sig: vilka samtal för vi, vilken beredskap och förståelse har vi inför de stora förändringar som ett hållbart stadsbyggande kräver?

Att Stockholms innerstad skulle rivas var en etablerad sanning på 1960-talet. Något annat ansågs inte ekonomiskt försvarbart. Stadsbyggande på bilens villkor, förortsbyggande i grannskapsenheter, elvärme och exponentiell tillväxt av det allmännas resurser var andra etablerade sanningar på 1960-talet. Men vad händer när omvärlden förändras?

Vem kan och vågar ompröva det allmänt accepterade? Det är för sent att ompröva ett omfattande planarbete när planen är klar för politiskt antagande.

Viktiga strategiska ställningstaganden måste göras tydliga och vara utgångspunkter och mål för den kommande planeringen. En demokratisk och politiskt styrd process måste utgå från formulerade mål och visioner. Erfarenhet och kritisk utvärdering av tidigare planer och en levande, offentlig diskussion om stadens utveckling ger underlaget.

Stadspolitiken måste formulera tydliga utgångspunkter och mål förenade med flexibilitet. Det oväntade, både möjlighet och svårighet, måste kunna hanteras. Man kan inte avvisa ett bra initiativ bara för att det var oförutsett och därför inte hanterats i tidigare planer. Planer som låser detaljer i onödan, och som av bara farten planerar det man egentligen inte velat eller haft kunskaper för att planera, är skadliga.

Att förena tydliga och hållbara strategier med en föränderlig värld är svårt, men nödvändigt och möjligt;

- Samhällets strategier och planer ska bara avse det som behövs för att säkra gemensamma intressen och god kvalitet.
- Planering sker på olika nivåer. Långsiktiga, strategiska planer ska inte detaljera sig ner i det lokala och näraliggande.
- Strategiska planer ska vara politiskt initierade, väl förankrade och öppna för diskussion. Den kunskapsbas som dessa planer vilar på måste vara god och lättillgänglig; politikerna behöver kunniga planerare som förstår och respekterar den politiska dimensionen. På detta sätt formeras en politisk plattform.

Med detta som bas kan det oväntade hanteras öppet och kreativt; avstyras eller ledas in i ett programarbete där möjligheter och konsekvenser prövas.

Att hålla fast vid en kurs är nödvändigt. Det går inte att nå resultat och en hållbar utveckling om alla drar åt olika håll. Detta är den stora utmaningen för ett hållbart stadsbyggande: Att se och våga följa strategiska vägval och att i det dagliga byggandet vara flexibel och anpassningsbar utan att tappa riktningen.

Kunskap

Planeringen måste bygga på kunskaper med djup och bredd. Processens aktörer: politiker, planerare, fackmän, forskare, intressegrupper och allmänheten - har alla olika kunskaper: *politikerns* breda samhällssyn, vision och insikt om politikens spelregler och styrkeförhållanden, *planerarens* yrkeskunskaper, skapande och sammanvägande förmåga och erfarenhet, *forskarens* fakta, *allmänhetens* och olika intressenters speciella behov och lokala kunskap. Varje kunskapsområde har sitt språk och sin betydelse för stadens utveckling.

Kunskap handlar inte bara om det mätbara, men siffror tenderar att ges större tyngd i processen. De är inte lika lätta att avvisa som bedömningar och värderingar, trots att det är just dessa som styr vår föreställning om verkligheten. När siffrorna styr blir det bara det vi kan mäta som lyfts fram. Det kan liknas vid att söka efter sina borttappade nycklar längs en gata som bara är fläckvis upplyst av gatljus. Då letar man i första hand där det är ljus, trots att sannolikheten för att nycklarna landat just där kanske bara är 10 procent. På samma sätt är det när man börjar mäta på olika faktorer i den byggda miljön. Därför är arkitektens analysmetoder, där tredimensionell visualisering är en viktig del, så användbara. Med en enkel skiss av platsen kan många egenskaper hos helheten fångas på en gång. En bild

kommunicerar mer än tusen ord. Med dagens tekniker kan arkitekt-skisser göras tredimensionella och lika verklighetstrognas som fotografier. Då kan samtalet fördjupas. En idé kan prövas i en större församling.

Goda processer förmår att lyssna av och samlat hantera visioner, kunskaper och erfarenheter.

Dåliga processer negligerar viktiga kunskaper och erfarenheter. Tunga plandokument fyllda av specialisternas fackkunskap och beräkningar med svag koppling till det konkreta resultatet på platsen tillåts ta över den politiska kunskapen och allmänhetens intressen. Omvänt kan rappa politiska beslut gena förbi viktig kunskap och professionellt arbete.

Arkitektens kunskap

Mycket av stadsbyggandet handlar om teknik och ekonomi. Arkitekten, ingenjören och ekonomen kan gestalta, konstruera, beräkna och kostnadsbedöma. Det kan inte nog betonas hur viktigt det är att politikernas mål och strategier inte trängs undan av detta dimensionerande och kalkylerande arbete.

För att realisera och pröva visioner och strategier behövs kreativa kompetenser och förmåga att utveckla värden. Arkitektens uppgift och speciella yrkeskompetens är att organisera komplexa och kanske motstridiga funktioner och krav till en rumslig helhet. Att olika delar i ett hus eller en stad är rätt dimensionerade och kan byggas till rimliga kostnader är viktigt, men husets eller stadens samlade värde är beroende av arkitektens förmåga att forma huset och stadsrummet och att skapa samband mellan stadens delar. Det ger mervärde.

För att skapa de värden som gör staden attraktiv och hållbar krävs stora arkitektinsatser:

- Stadslandskapet och omgivande natur- och kulturlandskap ska samordnas och delvis flätas ihop. Stadens täthet och grönskans gleshet måste organiseras i en gemensam helhet. Naturliga grönytor ska vårdas och kompletteras med anlagda parker och planteringar. Även om den gängse bilden av *staden* är koncentrationen av hus så är det gemensamma rummet, den yttre miljön avgörande för stadens attraktion. Ett stort ansvar för att utveckla attraktivt och hållbart stadsbyggande ligger hos landskapsarkitekterna.
- Stadens komplexa verksamheter ska organiseras i en gemensam struktur. Det måste ritas en kartbild som organiserar helheten, skapar samband och orienterbarhet. Det måste finnas krav på arkitektur och anpassning till stadsbilden. Det nya, kanske helt oväntade, ska fogas in. Konflikter och krockar mellan olika behov kan ordnas upp med nya idéer och lösningar. I det befintliga finns möjligheter, nya värden kan *skapas*. Detta är stadsarkitektens och stadsplanerarnas svåra och viktiga ansvar.
- De enskilda byggnaderna och platserna ska formas och ges en karaktär som passar funktionen, platsen och stadens helhet. I mötet mellan byggnaden och platsen, och därmed ofta mellan det offentliga och det privata, har arkitekten en nyckelroll.

Stadsbyggandet är ett komplicerat spel med många aktörer. Politikern och arkitekten har olika ansvarsområden men har tillsammans uppgiften att se till helheten och överbrygga långa och korta perspektiv, privat och offentligt, olika sektorsintressen, hårda krav och mjuka värden. En öppen, professionell och kreativ planeringskultur ger framgång.