

Ett vilset stadsbyggande - del 1

Att ta för givet är något man måste. Man kan inte tänka på allt. Men det är samtidigt ett av mänsklighetens stora problem. Än större i vår tid av självförverkligande och snabba ryck. Tid och intresse för dialog och överväganden har fått stryka på foten alltmer.

Förgivettaganden präglar också vårt byggande av stad och region. På ett närmast paradoxalt sätt. Att välja sin bostad och sin boplatz efter egna behov och drömmar hör till självförverkligandets bas. Men kan man det? Har man någon aning om **hur** man egentligen skulle kunna ha det, kunna drömma? Knappast. Man ser vad som finns. Bostäder på en marknad. Objekt av olika typer, på olika ställen i regionen. Olika men ändå lika. Objekt i mäklarnas marknadsföring.

Vad blir det för livskvaliteter av detta? Det är problemet. Eller hellre, vad skulle stadsbygden kunna erbjuda?

Livet är ju mycket mer än bostaden (och mer än att bo vid en gata). Bostaden är bara vardagens utgångspunkt. Sängen, frukosten. Det goda livet gäller hela min vardag.

Om jag väljer den här bostaden, vad innebär det för mig ett vardagsdygn? Resan till jobbet (skolan). Ärenden som måste uträttas. Barn till skola eller 'aktiviteter'. Är det bekvämt, effektivt, säkert? Det vill jag ju. Är det trevligt, vackert omkring mig? Intressant?

Stimulerande? Det vill jag ju. Aktivt, spännande? Vill jag det?

Passar läget mina vardagsaktiviteter? Räcker min tid till det jag måste göra, och vill?

Kan jag påverka det med valet av bostad? Där är problemet.

Detta handlar om livskvalitet i allra högsta grad. Kan man göra något åt det? Som konsument. Eller anpassar man sig bara. Så är det nog.

Stadsbygd är så komplicerat att det är självklart omöjligt för enskilda att åstadkomma förändring. I vardagslivets skala. Välja hus möjligen, men resten?

Ansvar vilar tungt på stadsbyggarna. Vilka det nu är.

Vad erbjuder de? Metoden där är som alltid att avgränsa och anvisa mark för olika ändamål.

Inom sin tilldelade bit är det sedan marknadens byggare som städslar marknadens experter som smetar ut kvarTERSbebyggelse som smör på knäckebröd. Rutigt skall det vara numera.

Stadsmässigt. Bo vid gata skall man, högt eller lågt. Få ett aktivt liv alldeles av sig självt! ? Som om ett rutnät kunde vara aktivt i varje del.

Vad blir det produktionen och marknaden åstadkommer? Jo, ständigt växande stadskroppar, kulturlösa, bilberoende. Vem är man i nyproduktionen därute i periferin? En boende med långt till allting. "Gångavstånd" till busshållplats var en kvalitetsstämpel förr (600 meter). Nu har vi fått "cykelavstånd" som nytt självbedrägeri. Vad betyder orden, vad innebär de?

Jo, att alla åker bil, hur mycket miljömedvetande som än ältas. De som inte kan är övergivna.

Hittar man en bit outnyttjad mark i staden blir den en möjlighet till fler hus - oavsett relationer till omvärlden.

Om det finns idéer är de instängda i 'markanvisningarna'. Man är kartans fångar. Och produktionens. Beteendet är stockkonservativt, blott yta på massiva förgivettaganden.

Hur kan ni befria oss från periferins förbannelse? Återkommer till det.

Lennart Nord
arkitekt

Ett vilset stadsbyggande - del 2

Vad skall stadsbygden kunna tillfredsställa? Jag har tidigare ställt frågan utan att ge svar. Här kommer ett försök.

Väckarklockan ringer. Upp till dagens id. Här startar en övning i inlevelse. Hur ser en vanlig vardag ut för dig? Upp, frukostera (sig själv och andra?), iväg, hinna till jobbet (skolan), jobba, luncha, jobba och så hemåt. Vad måste du klara av under dagen och hemvägen? Vad vill du mer kunna göra innan det är dags att gå till sängs. Vad skall tiden räcka till? Kvalitén på denna vardag, dess aktiviteter och upplevelser är i mycket hög grad beroende av den fysiska miljö du bor i och rör dig genom denna dag. Hur du tvingas förflytta dig. Naturligtvis.

Du går hemifrån, ut ur huset. Vad är din avsikt denna morgon? Är du på väg till jobbet? Eller rör du dig på hemmaplan? Till dagis med barnen, eller något annat? Två världar att diskutera var för sig, men ändå din vardag.

Här fokuserar jag resan till jobbet, var och varannan dag. Hur stor del av ens tid och ens mentala energi konsumerar resandet?

Alternativen: gå eller cykla, gå till bilens P-plats, gå till hållplats buss/spårvagn/järnväg?

Om du kan gå till jobbet har du prioriterat det eller haft tur. Cykla. Hur långt utan 'tom', onyttig restid? Vad gör du vid dåligt väder? Eller drabbad av oförmåga?

Bil eller spårvagn? (-buss) Kan du välja? Vad innebär det för din bekvämlighet, arbetsro, dina upplevelser?

Det är lätt att påvisa en grundläggande skillnad: en kulturell, en skillnad i identifikation.

Bilen: till p-platsen, ut ur den, sedan kör man låst till ratten och körandet, ut ur bebyggelse ut i system som i stort bara är trafik, sedan kör man in i igen och letar p-plats, därifrån går man.

Tiden är osäker, onyttig. Man gör inget annat. Bilen är mitt rum, fokus är andra bilar.

Spårvagnen: till hållplatsen, vänta(?), sedan läsa, jobba, möta människor; man reser genom det urbana landskapet, passerar hållplatsmiljö efter hållplatsmiljö, knutpunkter med mer eller mindre intressant karaktär och attraktivt innehåll att kliva av till. För flertalet landar resan i 'innerstad', till jobb, skola, ... Med resan är man delaktig i den urbana kulturen, medveten om den på ett helt annat sätt än bilresan kan ge. Radikalt annorlunda, åker inte från--till, utan i. Man har 'hemma' med sig.

Under hemresan kan man utträta sina ärenden vid hållplatserna, ett 'köpcentrum' som pärlband.

Hållplats utanför huset vore smaskens. Trafik åt rätt håll och med hög turtäthet, så du slipper vänta, slipper planera. Kan du välja bort bilen då?

Det beror på hur tillgänglig spårvagnen är - avstånd till hållplatsen, väntetid. När tar man bilen i stället?

Det handlar givetvis om konkurrens. För de flesta. Bekvämlighet, effektivitet är känslor som snabbt slår ut förnuftet. Står bilen några meter bort är det lätt att bortse från dess nackdelar. Om alla hade bil och kunde köra och det inte skulle bli några trafikproblem så vore det ett oslagbart system. Allt åtkomligt. Om man har planerings- och orienteringsförmåga. Om man har råd.

Men det är kulturellt fattigt, påstår jag, brist på upplevelser och identitet. Och ger en massa 'tom', onyttig restid.

Biltrafiken är en utopi, tveksam t o m i detta perspektiv. Därtill miljöeffekterna. Ändå bygger vi stadsbygden så. Vi är inte bara kartans fångar, utan också bilismens. Varför?

Kan stadsbyggandet vara bättre? Kunde man erbjuda bättre förutsättningar för ett gott liv?

Kan verkligheten få bestämma över kartan? Varje boende erbjudas 'sin goda närmiljö' och goda möjligheter att nå dit man vill, snabbt och bekvämt? Närhet är nyckelord i varje önskelista.

Jag tror jag kan återkomma med konkret förslag. Och vad jag menar med 'goda närmiljö', den andra världen.

Lennart Nord
arkitekt

Ett vilset stadsbyggande - del 3

Vad skall stadsbygden kunna tillfredsställa? Efter mina tidigare artiklar om vad det hela handlar om kommer här ett förslag.

Men först vad jag menar med 'goda närmiljö', den andra världen. Ytterligare inlevelseförsök. Hemma. Vad ser du genom dina fönster? Kort eller långt? Stad eller landskap? Åt flera håll? Himlen? Trädkronor? Ser du vad som händer utanför? Människor? Ser du fasad med andras fönster? Är du besvärad av insyn? Vill du ha in sol eller se solen utanför? Etc.

Ut ur huset. Vad kommer du ut i? på framsidan? Vad har du omkring dig? En aktiv gata eller en stillsam? Eller park/trädgård? Är det trafikbrus eller fågelkvitter som stimulerar? Människor? Sol - skugga?

Vad är livskvalitet för dig, utanför huset, mellan husen? Vad ger hemkänsla? Bekvämligheter? Vad finns inom räckhåll, vad finns nära? Ett fik på andra sidan gatan? Kvarterspub? Biljard. Kvartersbutik på hörnet? Mer? Spårvagnshållplats? Var tränar du, spelar du innebandy? Var finns skola, lokaler?

Är baksidan gård eller landskap? Vad vill du kunna göra utanför huset? Sola, odla, grilla? Kunna sköta din kondition, jogga i en stimulerade miljö. Hälsosam. Direkt hemifrån utan att behöva känna sig uttittad.

Känner du dina grannar? Vill du det? Hur möter du dem dagligdags. Har du glädje av dem? Nyttja?

Är du ensam? Eller förväntas du dela ansvar med fler i din vardag? Sambo? Barn? Andra? Då är ni fler som vill ha ett så gott, löftesrikt liv som möjligt. Jobbresan, hemmiljön m m blir kompromisser. Man är beroende av varandra.

Tänker du på barnen? Vad som krävs för de uppväxande barnens lek och upptäcktslusta. Med deras växande räckvidd - från småttingarnas sandlek till äldres upptäcktsfärder i fantasieggande omgivningar. Motorisk glädje. Gemensam lek. Motvikt till innesittande och introvert vardag.

(Vad blir det för vuxna av barn som inte fått leka?)

Samla dina svar till en helhet. Vad är det för hemmiljö du söker? Har du det så? Skulle du kunna finna den perfekta hemmiljön för dig och de dina i vår stadsbygd? Resultat? Det är du som har pressat din inlevelseförmåga, försökt se kvaliteter förhoppningsvis något befriad från din egen vardag. Vädrat dina förgivettaganden.

Inlevelserna leder givetvis till många olika resultat. Det är ju inte en sanning det kan vara.

En tanke:

Du kunde bo vid en stadsgata med spårväg i, med ett torg kring hållplatsen och med dagens nyttigheter. Ett hållplatsboende med ett par minuter till denna och åt andra hållet det skånska landskapet som det ter sig just där. För identitet, aktivitet och upplevelser för unga och gamla. Spårvägslinjer som känsligt söker sig ut i landskapet och småskaligt fångar upp goda och intressanta detaljmiljöer. Ger namn på min boplatz som jag vet innebörden av. Har rötter.

Jag kliver på min spårvagn och har hela linjens utbud vid hållplatserna. Nära. Restid + någon minut. Det utbudet räcker kanske för mig, annars kan jag med ett byte någonstans nå hela regionens utbud. Dvs det som ligger vid en hållplats. Linjen har så stort underlag att turtätheten är tät. Större verksamheter kan byta strategi och sluta söka utrymme för storskalighet. De kan sprida sig utmed linjen. Kanske kan spårvagnarna ta varuvagnar lika väl som barnvagnar och rullatorer. Linjen kan uppfattas som en korridor, ett 'rullband' - också för skola och universitet.

En utopi? En möjlig vision?

Den förutsätter närhet. Nära hållplatsen är ett absolut krav. Allt annat betyder bil (eller buss på 10-15 minuters avstånd, var 20e minut för den som inte har eller kan). Visionen betyder att stadsbygden inte kan rullas ut som den alltid har gjorts.

Det goda är att vårt vardagsliv kan få mycket bättre villkor och vi kan bli av med bilberoendet.

Närhetsprincipen betyder också att man inte kan låta pågatågsstationernas samhällen svälla ut till periferier. Återigen. När tar man bilen i stället för tåget? Hur långt ifrån?

Stationssamhällena har i allmänhet redan vuxit långt förbi närhetsprincipen. Med gles bebyggelse. Ett sådant slöseri!

Visionen ser i stället stationen som en resurs för byte mellan lokal trafik ut till regionen. Buss (spårvagn) till tåg. Inte bil.

Vision eller utopi? Vem vet. Det saknas i vart fall en debatt. Medvetenhet.

Öresundsregionen växer på förgivettaganden. Region Skåne har sedan starten medvetet frånhänt sig viljan att förvalta den fysiska miljön. Att planera det som är arena för människors vardagsliv. Det de inte kan göra själva,

Lennart Nord
arkitekt