

Pål Karlssons föreläsning vid Växjö Forums arrangemang
” Samtal om Växjö framtid ”, 29 november på Palladium, Växjö

Städer för människor

Vad är en mänsklig och ändamålsenlig stad

En stad utan människor är ingen stad, det är vi nog överens om. Vi bygger inte spökstäder. Men bygger vi städer? Människovänliga städer? Eller bygger vi stadsenklaver - bostadsområden, industriområden, handelsområden, arenaområden, sjukhusområden - utan större tanke på vad det blir för helhet, för stad? Vad är egentligen en för människor ändamålsenlig stad, en stad där det är både lätt och gött att leva?

Hur bostäder, arbetsplatser, service, vägar, stationer, fritidsanläggningar och grönområden ligger i förhållande till varandra – det vi planerare brukar kalla den fysiska strukturen – är avgörande för möjligheterna att åstadkomma en både mänsklig och på alla sätt hållbar stad.

När man arbetar som planerare i en kommun så har man en lag att följa, plan- och bygglagen, PBL. Där står i 2:a kapitlets 3:e paragraf:

Planläggning enligt denna lag ska med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden främja

1. en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder,
 2. en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper,
- ...

Det är alltså en hel del att tänka på – och tolka. Och då är detta ändå bara en liten del av vad PBL säger att man ska ta hänsyn till. Jag kommer här att koncentrera mig på ”ändamålsenlig struktur” eftersom det är det som översiktsplanering – planering för helheten – främst handlar om. Det estetiska och den mer exakta utformningen av kvarter och byggnader är mest en sak för detaljplanering och bygglovsprövning, även om översiktsplaneringen kan ge riktlinjer för det.

Begreppet ändamålsenlig struktur kom med i PBL redan för 25 år sedan, i avsikt att stärka miljöhänsynen i planeringen och översiktsplanen ansågs ha en särskilt viktig roll i detta.

Notera att paragrafen talar om **en** struktur. Det är alltså den sammanvägda eller sammanvävda strukturen av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder som ska vara ändamålsenlig.

Det går inte att ge en allmängiltig specifikation på vad ändamålsenlig struktur i praktiken är. Det är olika i olika landsändar och tätortstyper. Utifrån statsmakternas mål och riktlinjer för samhällsutvecklingen vill jag ändå hävda att en ändamålsenlig fysisk struktur underlättar vardagslivet för medborgarna samtidigt som klimat- och miljöpåverkan och energiåtgången blir så små som möjligt. Den minimerar onödiga, miljöförstörande och störande transporter, samtidigt som den ger optimala förutsättningar för social sammanhållning, integration, trygghet, rekreation, fysisk aktivitet och anpassning till ett förändrat klimat.

Det innebär att viktiga funktioner som arbetsplatser, skolor, vårdinrättningar, handelsplatser, grönområden, m.m. kan nå smidigt, säkert och miljövänligt. Så många människor som möjligt ska nå så mycket som möjligt på ett bekvämt, snabbt, tryggt och säkert sätt utan att behöva använda bil. En stor del av transporterna kan ske till fots, med cykel och andra muskeldrivna färdssätt, vilket ju också är bra för folkhälsan.

Biltrafiken släpper inte bara ut växthusgaser. Den påverkar också människors hälsa negativt genom buller och skadliga partiklar i luften och genom trafikolyckor. Vägar och parkeringsanläggningar tar stor plats, och hårt trafikerade leder blir till barriärer. En hållbar och ändamålsenlig struktur optimerar därför också förutsättningarna för en effektiv kollektivtrafik och minimerar behovet av att använda bil, **även** om bilarna så småningom skulle bli helt miljövänliga.



I en stadsmiljö handlar en ändamålsenlig struktur då i huvudsak om:

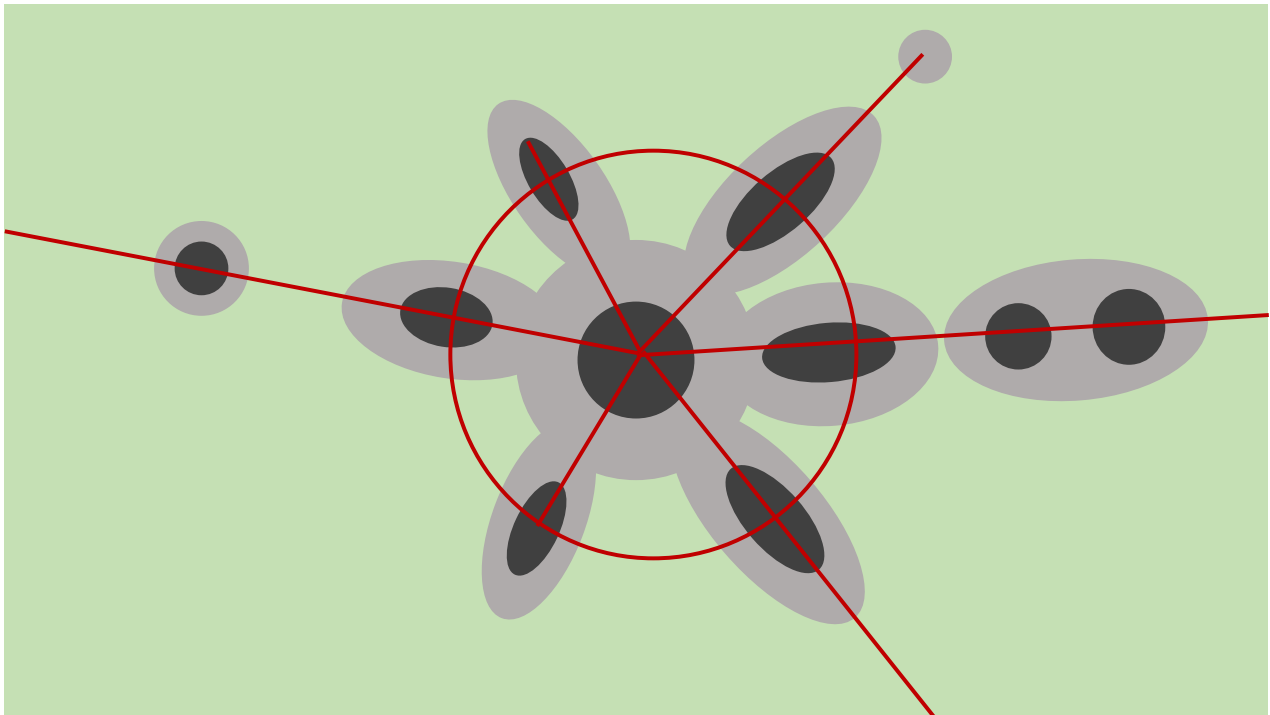
- *Bebyggelsens täthet och intensiteten i områdets användning.* Med intensitet menar jag summan av boende, arbetande och besökande. Ju fler människor som bor, arbetar eller besöker ett område desto bättre förutsättningar för bra kollektivtrafik.
- *Graden av funktionsblandning.* Om bostäder, arbetsplatser, handel och service ligger blandade blir intensiteten större än i rena bostads- eller verksamhetsområden. Det "lever" under en större del av dygnet och veckan. Fler människor rör sig där under såväl dag- som kvällstid. Och man kan få en kollektivtrafik med hög turtäthet även på kvällen. Många ärenden kan uträttas till fots eller med cykel. Säkerheten och tryggheten i en stadsmiljö är också större i områden där mycket folk är i rörelse en stor del av dygnet.
- *Var de viktiga och besöksintensiva funktionerna och anläggningarna ligger.* Ligger de intill varandra eller utspritt? Ligger de i områden där många människor bor, arbetar eller passerar och därför i bra kollektivtrafiklägen?
- *Förekomst och läge av parker och andra grönområden.* Alla bostäder bör ha sådana inom gångavstånd. Större rekreationsområden bör kunna nås av alla med cykel.
- *Förekomst av störande anläggningar.* Miljöstörande och bullrande anläggningar i närheten av bostäder eller andra känslig miljöer är givetvis inte ändamålsenligt.

En alltför tät bebyggelse är sällan ändamålsenlig. Dels är det viktigt att det gröna får plats, dels leder stora områden med mycket tät bebyggelse ofta till trängsel och upplevs sällan som trivsamt. Hög omflyttning och segregation kan lätt bli följden.

Alltså borde vi

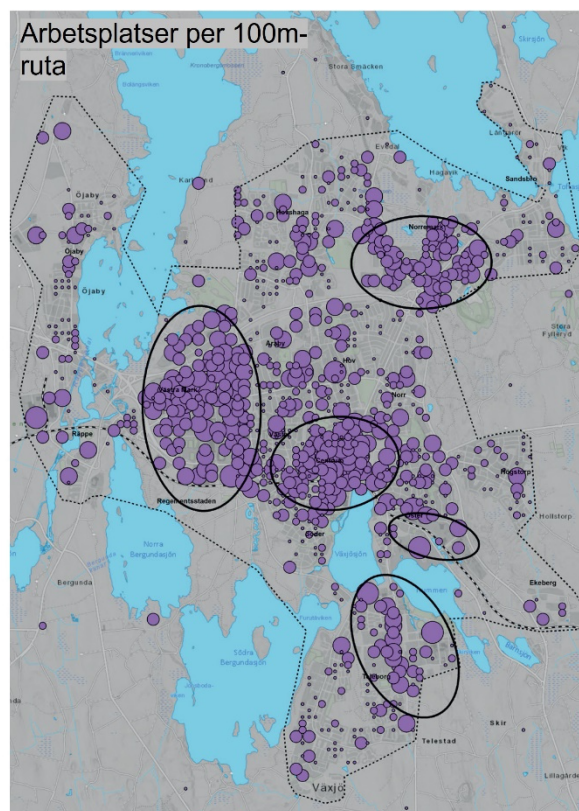
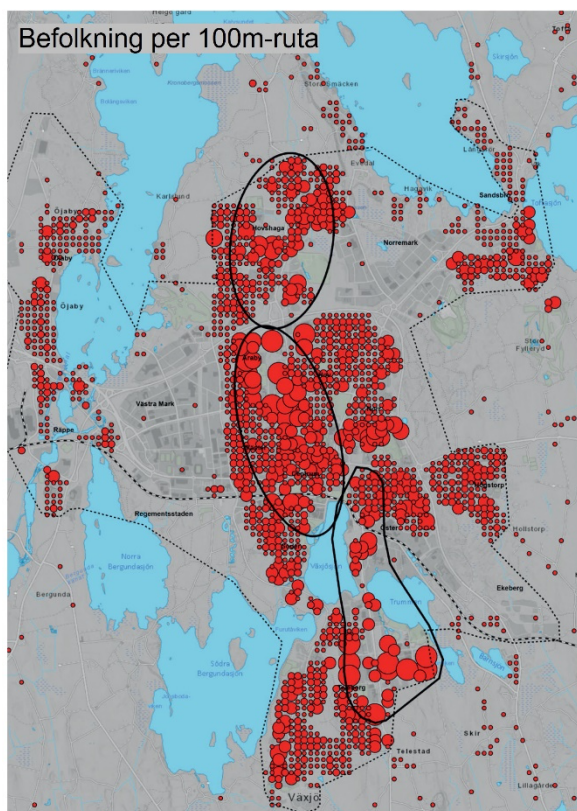
- **bygga mer blandat** – funktionsblandat - och lagom tätt, vilket ger korta avstånd till mycket, främjar gång- och cykeltrafik och därmed såväl klimat och god miljö som folkhälsa,
- **bygga i stråk** som skapar goda förutsättningar för en snabb och effektiv kollektivtrafik - särskilt om de flesta viktiga funktionerna och besöksmålen ligger i stråken,
- se till att det är **gott om attraktiva parker och grönstråk** i alla stadsdelar, och att minst ett större rekreationsområde kan nås av de flesta invånare utan att de behöver använda bil.

I princip så här



Svart illustrerar stadens tyngdpunkter, med tätare och ofta lite högre bebyggelse, och mest funktionsblandat. Det grå är lite glesare bebyggt och innehåller mer småhusbebyggelse. Det finns parker och andra grönytor i både det svarta och det grå, men de är kanske lite större i det grå. Grönt är friluftsområden (även sjöar) och landsbygd. Kollektivtrafiken går utmed de röda linjerna.

Hur ser det då ut i Växjö?



Kartan till vänster visar var Växjöborna bor. Cirklarnas storlek är proportionella mot antalet boende i varje 100 m-ruta. Ungefär hälften bor inom de svarta avgränsningarna.

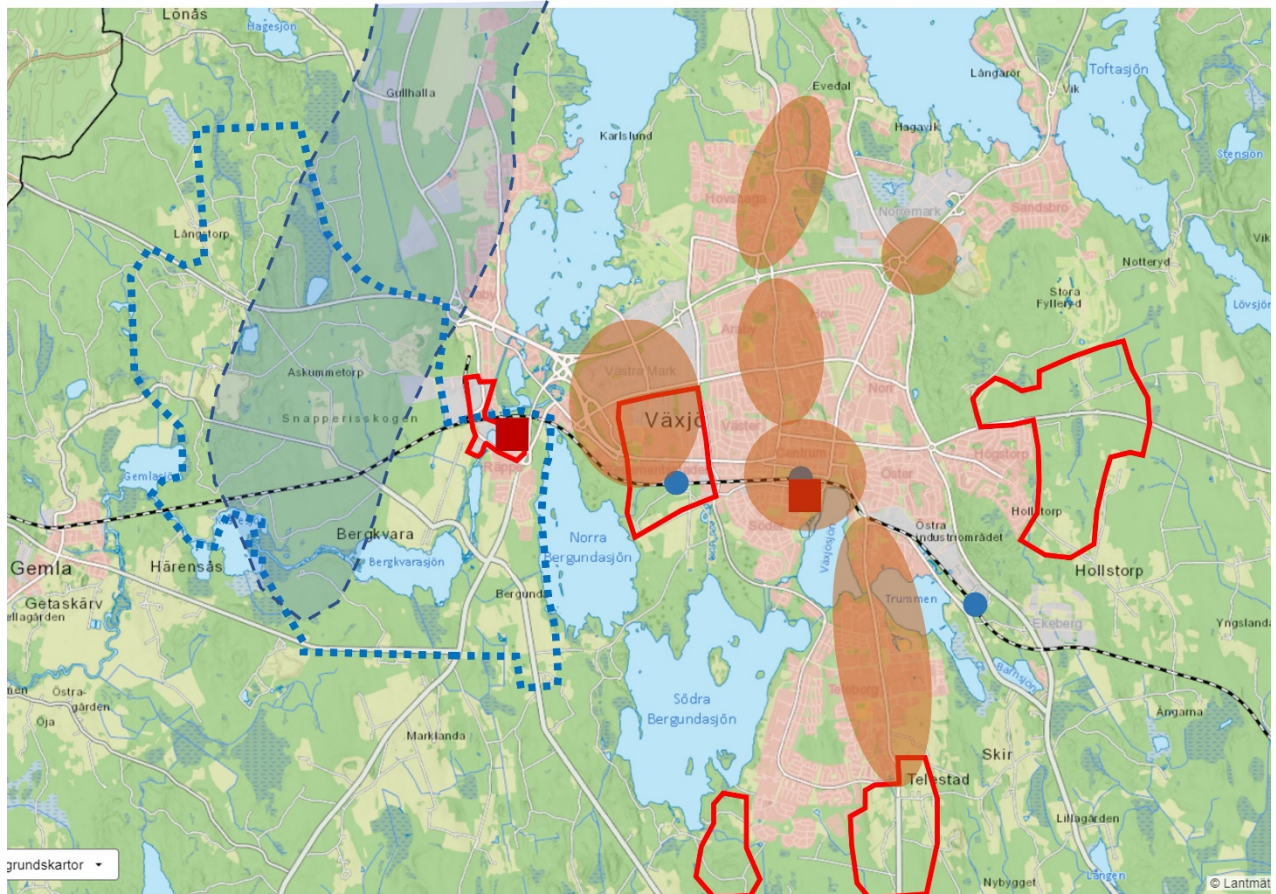
Den andra kartan visar på motsvarande sätt på arbetsplatserna ligger. Statistiken är från 2016. De gula cirklarna visar var besöksfrekvensen är stor, främst handel och utbildning.

Kartan nedan visas stadens tyngdpunkter (de bruna "blafforna)". De är en sammanvägning av boendetäthet, arbetsplatstäthet och besöksintensitet från förra bilden. Områden med röd kontur är de kommande större utbyggnadsområden på kort och medellång sikt, enligt förslaget till ny översiktsplan som ska antas nu i december.

Området med blåprickig kontur är av riksintresse för kulturmiljö – godslandskapet runt Bergkvara – som sätter stora begränsningar för utbyggnad av staden västerut. Det blåtonade området med streckad kontur är flygbullerzonen under vilken man inte kan bygga bostäder.

De blå prickarna är framtida stationslägen enligt den ÖP som fortfarande gäller. I11-läget ligger nära det som redan idag är en tyngdpunkt och som dessutom är ett stort utbyggnads- och omvandlingsområde. Brände udde kopplar till universitetet, som gissningsvis har än fler besökare per dag än sjukhuset. Om sjukhuset flyttas till Råppe förutsätter man en station också där. Är det rimligt med fyra stationer i Växjö stad? Jag har mycket svårt att tro att Trafikverket accepterar mer än en station utöver centralstation inom överskådlig tid? Vilket bör i så fall prioriteras?

De röda kvadraterna är alternativa lägen för sjukhuset.



Var ligger ett centrallasarett bäst? Det hörs nästan på namnet.

Tack!

Pål Karlsson
2021-11-29