Innehåll

07 **Förord**

7 Förord av Richard Rogers
8 Förord av författaren

11 **1. Den mänskliga dimensionen**

13 1.1 Den mänskliga dimensionen
19 1.2 Först formar vi städerna – sedan formar de oss
29 1.3 Staden som mötesplats

41 **2. Sinnen och skala**

43 2.1 Sinnen och skala
57 2.2 Sinnen och kommunikation
65 2.3 Den sprängda skalan

71 **3. Levande, trygga, hållbara och hälsosamma städer**

73 3.1 Den levande staden
101 3.2 Trygg stad
115 3.3 Hållbar stad
121 3.4 Hälsosam stad

127 **4. Staden i ögonhöjd**

128 4.1 Striden om kvalitet utkämpas i liten skala
129 4.2 Bra städer att gå i
144 4.3 Bra städer att uppehålla sig i
158 4.4 Bra städer att mötas i
168 4.5 Rekreation, lek och motion
172 4.6 Bra platser, fin skala
178 4.7 Och bra väder i ögonhöjd, tack!
186 4.8 Vackra städer, fina upplevelser
192 4.9 Bra städer att cykla i

203 **5. Liv, rum, hus – i den ordningen**

205 5.1 Brasíliasyndromet
208 5.2 Liv, rum, hus – i den ordningen

223 **6. Städer under utveckling**

225 6.1 Städer under utveckling
239 6.2 Den mänskliga dimensionen – en universell utgångspunkt

241 **Verktygslåda**

257 **Appendix**

258 Noter
265 Bibliografi
270 Illustrationer och foton
271 Register

Författarens förord

De avslutande orden i denna bok är ett citat av arkitekten Ralph Erskine: ”För att bli en bra arkitekt måste man tycka om människor, för arkitektur är brukskonst och handlar om ramarna för människors liv.” Det här uttalandet kommer från ett samtal med Ralph Erskine på Drottningholm år 2000. Min vänskap med Ralph Erskine har varit en stor inspirationskälla under hela min arkitektkarriär.

Jag fick min arkitektexamen 1960 och började studera samspelet mellan form och liv på allvar 1965. Ralph Erskines bostadsbyggen kom mycket tidigt in i bilden som förebild och inspiration. Ralph Erskine sade ofta att mina studier och boken ”Livet mellan husen” (1971) hade varit en stor inspirationskälla för honom. Men jag visste ju hur det egentligen förhöll sig. Varje gång som jag under mina studier hade kommit fram till olika tänkbara idéer och lösningar kunde jag vara säker på att Ralph Erskine hade genomfört motsvarande lösningar i sina byggprojekt för länge sedan. Medan den övriga arkitektvärlden fokuserade på modernism och teknokratiska, storskaliga projekt i stil med det svenska miljonprogrammet visade Ralph Erskine att han inte bara behärskade helhetsbilden helt suveränt, utan även mellanskalan och det som är viktigast av allt: den verkligt lilla skalan, staden i ögonhöjd. Hans stora inlevelse och empati med invånarna resulterade i att människolandskapet utformades på ett väldigt fint och genomtänkt sätt. Framför allt var det Ralph Erskine som visade mig på bottenplanens betydelse. ”Gör husen enkla och satsa pengarna och energin på nivån i ögonhöjd. Det är här livet pågår, det är här invånarna möter byggnaderna och det är här det verkligen gäller.” Bostadsbyggen som Tibro, Esperanza, Sandviken, Byker och Ekerö visar vad det handlar om. Bänken vid entrédörren, det lilla skärmtaket över dörren, läskyddet som skärmar av mot vinden och grannen. Det är stilfulla, enkla element, men tillsammans bildar de ett upplevelserikt och välkomnande människolandskap som har utformats med omtanke och ömsinthet om vardagslivet. Just så som det måste bli när man tycker om människor.

Erskinetraditionen lever vidare i Sverige. Erskines medarbetare och elever har visat samma stora respekt för ”den mänskliga dimensionen” i ett stort antal byggprojekt och stadsdelar. När jag i Danmark ska berätta om bra bostadsbyggande brukar jag säga att ”Danmarks bästa bostadsbyggande finns i Sverige och det heter Boo1”. Linjen tillbaka till Erskines tankesätt är uppenbar: Klas Tham har ju funnits med hela vägen.

Erskines tankesätt har växt fram i Sverige, men parallellt med detta har det ju även förekommit andra rörelser och utvecklingstendenser. Många av dessa – som modernismen och motorismen – är mycket problematiska. Även i Sverige har det varit ont om bra städer och bebyggelse för människor. Inspiration, vilja och kunskap har saknats. Så har det varit under en lång rad av år: från Stockholms dramatiska stadsförnyelse och epoken med de stora modernistiska bostadsområdena nästan ända fram till i dag.

Efter många års forskning och utveckling är nu vinden på väg att vända på allvar. Framför allt under åren efter 2000 har det skett en hel del. Tankarna om att städer ska vara byggda för människor kommer alltmer i fokus och parallellt med detta utvecklas också forskningen. Medan Erskine arbetade med hjärtat och en stark intuition finns i dag en omfattande kunskap om vilka metoder och verktyg som måste användas när människan nu åter står i fokus för arkitektur och stadsplanering.

Det är en stor glädje för mig att boken ”Städer för människor” nu ges ut på svenska. Jag hoppas att den ska bidra med riktlinjer och kunskap för arbetet med den mänskliga dimensionen, så att de unika och stolta svenska traditionerna kan föras vidare.

Jan Gehl
Köpenhamn, maj 2019

1.1 Den mänskliga dimensionen

den mänskliga dimensionen – förbisedd, försummad och avvecklad

I decennier har den mänskliga dimensionen varit en förbisedd och slumpmässigt behandlad aspekt av stadsplaneringen. En lång rad andra aspekter har stått i fokus. En oändlig mängd resurser har lagts på att få plats med den snabbt växande biltrafiken. Dominerande stadsplaneringsideologier – i synnerhet modernismen – har dessutom inneburit en direkt nedprioritering av stadens gemensamma rum, möjligheten att ta sig runt till fots och stadsrummets roll som mötesplats för stadens invånare. Slutligen har marknadskrafter och relaterade arkitekturströmningar gradvis lett till att fokus har flyttats från stadens sammanhang och gemensamma rum till de enskilda byggnaderna, som samtidigt har blivit alltmer isolerade, introverta och avvisande.

Något som är gemensamt för nästan alla städer i olika delar av världen – oavsett ekonomi och utvecklingsnivå – är att det stora antalet människor som rör sig i stadens rum behandlas allt sämre. Platsbrist, hinder, buller, föroreningar, olycksrisk och allmänt ovärdiga förhållanden hör till sådant som stadsborna måste hantera i många av världens städer.

Denna utveckling har inte bara minskat möjligheten att ta sig runt till fots. Även stadsrummens sociala och kulturella funktioner är satta under stark press. Stadsrummets traditionella funktion som mötesplats och social arena för stadens invånare är reducerad, hotad eller avvecklad.

en fråga om liv eller död – under fem decennier

Det är nu nästan 50 år sedan som den amerikanska journalisten och författaren Jane Jacobs publicerade sin banbrytande bok *The Death and Life of Great American Cities* 1961.[1] Hon påpekade hur modernismens stadsplaneringsideologi med åtskilda stadsfunktioner och fokus på friliggande separata byggnader i kombination med den kraftigt ökande biltrafiken skulle innebära slutet för både stadsrum och stadsliv och resultera i döda, folktomma städer. Samtidigt beskrev hon på ett övertygande sätt vilken kvalitet det innebar att bo och röra sig i levande städer med utgångspunkt i Greenwich Village i New York, där hon själv bodde.

Jane Jacobs var först med att framhålla att vårt sätt att bygga städer höll på att förändras på ett avgörande sätt. För första gången i människans bosättningshistoria utvecklades städerna nu inte längre som helheter av stadsrum och byggnader, utan som separata byggnader. Samtidigt pressade den ökande biltrafiken effektivt ut det kvarvarande stadslivet från stadens rum.

Modernisterna avvisade staden och stadens rum och flyttade fokus till de enskilda byggnadsverken. Om en grupp stadsplanerare hade fått i uppgift att utradera så mycket liv som möjligt mellan husen, hade de väl knappast kunnat använda sig av ett effektivare verktyg än de modernistiska stadsplaneringsprinciperna (foton från Täby, Sverige; Melbourne, Australien, och Nuuk, Grönland).







det har trots allt gått framåt

Under de fem decennier som har gått sedan 1961 har många forskare och stadsplaneringsteoretiker bidragit med studier och argument till diskussionen om liv eller död i städerna. Det har tillkommit mycket ny kunskap.

Inom den praktiska stadsplaneringen har det också skett en värdefull utveckling, både vad gäller principer för stadsplanering och trafikplaner. Framför allt under senare decennier har det världen över genomförts ett intensivt arbete för att skapa bättre förutsättningar för fotgängarna och stadslivet genom att ge biltrafiken lägre prioritet i många befintliga stadsdelar.

Även i nya städer och bostadsområden har det skett en del intressanta avsteg från de modernistiska idealen för stadsplanering, framför allt under senare decennier. Glädjande nog tilltar intresset för att bygga dynamiska, funktionsblandade städer i stället för samlingar av fristående separata byggnader.

Under dessa fem decennier har motsvarande utveckling skett inom trafikplaneringen. I vissa delar av världen har trafiksystemen blivit mer differentierade: principer för trafiksanering har införts och det har skett





Omkring 1960 kom bilinvasionen i gång på allvar i stora delar av världen. Detta blev början på en process som har gjort det allt svårare för människorna att ta sig fram i städerna. Med tiden har övergreppen blivit så många och så utbredda att man knappt märker vilka stora kvalitetsförsämringar bilinvasionen har lett till (Italien, Irland och Bangladesh).



en rad framsteg i fråga om trafiksäkerheten. Men under hela perioden har biltrafiken ökat explosionsartat. På vissa håll har man försökt göra något åt problemen, men på andra ställen har de bara ökat.

stort behov av en betydligt större insats

Problemen med den bristande omsorgen om stadslivet eskalerade på allvar runt 1960, men därefter har det trots allt skett en positiv utveckling på sina håll. Framsteg och förbättringar kan konstateras i första hand i världens ekonomiskt mest utvecklade områden. Men även i dessa världsdelar är det fortfarande i många fall modernismens ideologi som utgör utgångspunkten för nya stadsdelar och grupperingar av introverta höghus i stadskärnorna. I dessa ”sköna” nya städer är den mänskliga dimensionen nu liksom tidigare i stort sett frånvarande.

I världens utvecklingsområden är situationen för den mänskliga dimensionen betydligt mer komplex och allvarlig. De flesta invånarna behöver använda stadens rum intensivt för många vardagsaktiviteter. Tra-