



LUND UNIVERSITY

Värdering av stadsmiljöer

Steffner, Lena

2009

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Steffner, L. (2009). *Värdering av stadsmiljöer*. [Doctoral Thesis (monograph), Faculty of Engineering, LTH]. Lund University (Media-Tryck).

Total number of authors:

1

General rights

Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Read more about Creative commons licenses: <https://creativecommons.org/licenses/>

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117
221 00 Lund
+46 46-222 00 00

Värdering av stadsmiljöer

en metod att mäta upplevelse

Evaluation of urban environments

a method to measure experience

Lena Steffner

Avhandling 2009 vid avdelningen för Stadsbyggnad, Institutionen för Arkitektur och byggd miljö, LTH.

Med stöd av Axel och Margaret Ax:son Johnsons stiftelse för allmännyttiga ändamål inom ramen för projektet ”Den mänskliga staden”.



LUNDS TEKNISKA HÖGSKOLA
Lunds universitet

Värdering av stadsmiljöer – en metod att mäta upplevelse

Avhandling 2009

© Lena Steffner

Alla foton där inget annat anges är av författaren

Institutionen för Arkitektur och Byggd Miljö, avdelningen för Stadsbyggnad

Lunds Tekniska Högskola

ISBN 978-91-7740-098-1

Media Tryck i Lund

ABSTRACT

Doctoral thesis - Author: Lena Steffner

Evaluation of urban environments, a method to measure experience

The doctoral thesis builds on the licentiate thesis, *Aesthetic evaluation of urban environments – a method using the public's affective appraisals and experiences (2004)*. The central problem in the work is that experts and the public often differ in their evaluation of urban environments. The public tend to evaluate the environment by affective appraisals and their own experiences of how the environment functions. The experts tend to evaluate the environment according to current discourse in their professions.

The purpose of this thesis is to develop a method that measure experience of urban environment and thus creates bases for communication between inhabitants and experts on common goals for city planning in a democratic process. The method is a systematic way of describing urban characters and measuring how they are experienced through questionnaires. The questionnaire is formed primarily in tradition of research by Jack Nasar and James Russell. The measuring is done by asking the participants of their usually experiences of places familiar to them, shown on photos in the questionnaire. The results are described in diagrams of how many percent of the participants experience the environment as exciting, pleasant and safe or its opposites; boring, unpleasant and unsafe. The circle diagrams are made after James Russell's theories of human core affect. The participants are also asked to identify specific factors that have had influence on their experience of the environment. Thirty different factors have been identified altogether. A staple diagram describes an evaluation of these factors in the investigated area. The staple diagram is organized by the most positively evaluated factor to facilitate reading strengths and weaknesses of the urban investigated environment to be considered in future planning.

The method depends on descriptions of the variety of urban characters in a city to give the background of what are to be measured. Different ways of describing urban character are discussed in the thesis. A specific systematic approach of describing urban character is suggested and applied for the three urban areas with different characters that are investigated in the thesis. Areas with different urban characters have been chosen for the thesis so that they together with the licentiate work covers the medieval city with wooden houses, the industrial city built in a grid pattern with stone houses, the garden city, the function divided city and the postmodern city. The result of the investigation shows that the examples of medieval, the industrial city in a grid pattern and the garden city are valued as more satisfying to the public than the function divided and postmodern urban characters.

The results have been validated by a group of participants and experts. The validation also includes how students at the Royal Institute of Technology (KTH), in Stockholm have tested the method. The result of the validation indicates support for the hypothesis that a certain amount of consensus can be expected in matters of affective appraisal of urban character.

The thesis is concluded with a discussion on the method including biases and suggestions for improvements as well as a reasoning of appropriate situations for using the method.

The work is part of a research project; "Towards the Human City for the 21st century", financially supported by Axel and Margaret Ax:son Johnsons foundation for public welfare.

SAMMANFATTNING

Avhandling

Värdering av stadsmiljöer, en metod att mäta upplevelse

Avhandlingen är en metodutveckling för att mäta upplevelse i stadsmiljön som bygger vidare på licentiatuppsatsen, *Estetisk värdering av stadsmiljöer – en metodstudie med utgångspunkt i användarnas känslor och upplevelser (2004)*. Den centrala problemställningen är att experter och lekmän ofta har olika uppfattningar om vad som är en god stadsmiljö. Invånarna tenderar att värdera miljön efter hur den känns och fungerar, medan experter ofta gör värderingar utifrån aktuell diskurs inom sina respektive kunskapsområden.

Syftet med avhandlingen är att utarbeta en metod som mäter upplevelser i stadsmiljön och därmed ger underlag för en konstruktiv kommunikation mellan experter och invånare om gemensamma målsättningar för stadsmiljön i en demokratisk stadsbyggnadsprocess.

Metoden innebär ett systematiskt sätt att beskriva stadskaraktärer och en mätning av hur invånarna upplever dem. Deltagarnas upplevelser av stadsmiljön samlas in genom enkäter. Enkäterna har utformats utifrån tidigare forskning av bland andra Jack Nasar och James Russell. Mätningen innebär att deltagarna ringar in ett alternativ hur de brukar känna sig på olika platser som de är bekanta med och som visas på bilder i enkätformuläret. Resultatet redovisas i ett cirkeldiagram med hur många procent av deltagarna som känner att stadsmiljön är spännande, trivsamt, tryggt, eller dess motsatser tråkigt, otrivsamt, otrött. Cirkeldiagrammet är översatt från James Russells teorier om människans innersta känslostruktur. Deltagarna nämner också någon orsak till varför de upplever en plats på ett visst sätt. I arbetet har 30 olika faktorer som påverkar deltagarnas upplevelser av stadskaraktären kunnat identifieras. Faktorerna värderas i enkäten för det undersökta området som helhet. Värderingen redovisas i ett stapeldiagram som ordnats från mest positivt till negativt, vilket ger överblick på upplevda kvaliteter och brister i ett område med en viss stadskaraktär att ta hänsyn till i framtida planering.

Metoden bygger på att staden inventeras i sina olika karaktärer så att det finns en bakgrund till vad som ska mätas. Skilda sätt att beskriva stadskaraktärer diskuteras. Ett särskilt tillvägagångssätt att systematiskt beskriva stadskaraktärer föreslås och tillämpas för de tre områden som ingår i avhandlingen. Områden med olika stadskaraktärer har valts så att de ihop med licentiatuppsatsen representerar medeltidsstaden, stenstaden, trädgårdsstaden, den funktionsuppdelade staden och den postmodernistiska staden.

Resultaten indikerar att deltagarna har en mer positiv upplevelse av medeltidsstaden, stenstaden och trädgårdsstaden än av den funktionsuppdelade staden och den postmodernistiska staden.

En validering, det vill säga en bedömning av resultaten, har genomförts i avhandlingen bland några av deltagarna och en grupp experter. I kapitlet om validering ingår också en tre år lång serie med test av metoden bland studenter på KTH. Valideringen visar att metoden med föreliggande utformning av enkäten förefaller kunna producera resultat med viss konsensus över hur miljön med olika stadskaraktärer upplevs.

Diskussionen om arbetet som helhet tar upp svarsfrekvens, utformning av enkäten samt problem och möjligheter med metoden liksom förslag till vidareutveckling. Till sist resoneras om möjliga användningsområden för metoden.

Avhandlingen är en del av ett projekt, "Towards the Human City for the 21st century", finansierat av Axel och Margaret Ax:son Johnsons stiftelse för allmännyttiga ändamål.

FÖRORD

Idén till avhandlingen konkretiserades, efter många års funderingar kring ämnet, inför svar på en annons om ett projekt för "Den mänskliga staden" som initierats av professor Johan Rådberg. Projektet har finansierats av Axel och Margaret Ax:son Johnsons stiftelse för allmännyttiga ändamål. Det kändes väldigt roligt att bli utvald att vara med i projektet som möjliggjorde avhandlingen. Arbetet har varit knutet till Lunds Tekniska Högskola, institutionen för Arkitektur och byggd miljö där både avdelningen för stadsbyggnad och miljöpsykologi ingår. Avhandlingens ämne som är en metodutveckling för att mäta upplevelser i stadsmiljön har kunnat hämta stöd från båda avdelningarna. Under licentiatarbetet pågick gemensamma kurser inom Johan Rådbergs projekt "Den mänskliga staden".

Docent Thorbjörn Laike på avdelningen för miljöpsykologi har varit huvudhandledare för avhandlingens slutförande och ett viktigt stöd för arbetet. Fil. dr Marianne Råberg har varit biträdande handledare och bidragit till utveckling av den del i avhandlingen som behandlar teori och beskrivning av stadskaraktärer.

Tack vare stadsbyggnadskontoret i Stockholm har en andra omgång enkätundersökningar möjliggjorts. På stadsbyggnadskontoret i Stockholm har flera personer varit behjälpliga med att bidra till avhandlingens underlag och framtagande. Både innerstads- och ytterstadsavdelningarna har varit inblandade liksom strategiska avdelningen och stadsbyggnadskontorets utrednings- och statistikkontor.

Alla deltagare i enkätundersökningarna har bidragit med tid och engagemang. Det har varit ett givande arbete att gå igenom de besvarade enkäterna där deltagarna bjuder på sig själva och sina upplevelser. En bedömning av resultatet utfördes bland deltagare i enkätundersökningarna och en grupp utomstående experter. I expertgruppen ingick byggherrar, arkitekter, akademiker och planerare samt politiker som alla bidrog med intressanta synpunkter på resultatet.

Lektor Ulla Berglund, SLU, har utfört den vetenskapliga granskningen som legat till grund för slutliga korrigeringar. Lektor Terry Hartig, Institutionen för psykologi och Institutet för bostads- och urbanforskning (IBF) vid Uppsala Universitet har bidragit i diskussionen om hur vissa delar av den vetenskapliga granskningen har tillgodosetts.

Enheten för Landskapsarkitektur, inom institutionen "Stad och Land" på Sveriges Lantbruks Universitet på Ulltuna i Uppsala, divisionen för Samhällsplanering på Kungliga Tekniska Högskolans institution för Infrastruktur i Stockholm och Samhällsvetenskapliga fakulteten på Kulturgeografiska institutionen inom Stockholms Universitet har visat intresse för avhandlingen genom att be om föreläsningar och seminarier. Sveriges Förening för Samhällsplanering har uppmärksammat arbetet med en föreläsning. Docent Inga-Britt Werner, divisionen för Samhällsplanering, Infrastruktur, KTH, som också var opponent i slutseminariet för avhandlingen har visat ett särskilt intresse som varit värdefullt för arbetet där föreläsningar och övningar i hennes kurser har bidragit till att utveckla avhandlingen.

Professor James Russell i Boston, USA, har tagit sig tid att träffas och diskutera användningen av hans teorier i metodutvecklingen. Mötet med James Russell gav stor motivation att lägga fram avhandlingen som ett bidrag i diskussionen om möjligheter att få fram vederhäftigt underlag till alternativa långsiktigt hållbara värdegrunder för stadsmiljön jämfört med de ofta dominerande kortsiktiga ekonomiska värderingarna som många gånger får avgöra stadsmiljöfrågor.

INNEHÅLL

Abstract	i
Sammanfattning	ii
Förord	iii
Innehåll	iv
1 Inledning	1
2 Teori kring beskrivning av stadskaraktärer	5
3 Beskrivningar av tre stadskaraktärer	15
3:1 Birkastan	17
3:2 Ålsten	25
3:3 Husby	32
4 Bakgrund och teori för mätmetoden	40
5 Tillvägagångssätt i enkätundersökning	47
6 Resultat av enkätundersökning	
6:1 Birkastan	50
6:2 Ålsten	73
6:3 Husby	96
6:4 Sammanfattning av resultat från fem olika stadskaraktärer	118
7 Tillvägagångssätt i validering	120
8 Resultat av validering	121
9 Diskussion	130
10 Summary in English	144
Litteratur	165
Bilagor	
1 Enkät	
2 Sampel	
3 Frågor i validering	
4 Manual till polärddiagram i excel	

1 INLEDNING

Intresset för frågan om invånarnas roll i stadsbyggnadsprocessen har växt fram under mina tjugofem år av arbete med arkitektur och stadsbyggnadskonst. När Plan- och bygglagen, PBL, infördes 1987 var det en stor omställning, som fortfarande pågår, till en mer demokratisk planeringsprocess i förhållande till den teknokratiska expertstyrda planering som förelegat tidigare. Det finns kommunikationssvårigheter och skillnader i åsikter mellan invånare och experter om vad god stadsmiljö innebär som hindrar utvecklingen mot ett demokratiskt hållbart stadsbyggande. Underlag i form av kunskaper om hur invånarna upplever brister och kvaliteter i sin stadsmiljö saknas oftast när experter gör sina bedömningar. Bristen på kommunikation mellan invånare och experter om målsättningar för hur staden långsiktigt ska byggas skapar en situation med risker för att kortsiktiga ekonomiska krafter får avgöra stadens utformning. Den demokratiska processen i planeringen av våra städer misslyckas ofta på grund av att den missuppfattas som krånglig byråkrati med inriktning på klagomål. Det saknas en debatt om gemensamma målsättningar i stadsbyggandet som präglas av konstruktiv kommunikation och framtidstro. Spännande, trivsamma och trygga städer som tilltalar människor uppstår inte av sig själva. Välgrundade gemensamma visioner är en förutsättning för att bygga den goda staden.

Problemställning

Många studier visar att det finns skillnader mellan experter och invånare om vad som värderas som tilltalande stadsbyggnadskonst (Nasar 1998). Invånarna tenderar att värdera miljön efter hur den känns och fungerar, medan experter ofta gör värderingar utifrån aktuell diskurs inom sina respektive kunskapsområden. Detta är ett problem när experter ska göra myndighetsbedömningar och fatta beslut om användning och utformning av stadsmiljön som sedan ska uppskattas av invånarna. Båda parter behöver utveckla en större förståelse för varandras kunskaper. En förutsättning för kommunikation är en gemensam begreppsbyggnad. Då kan invånarna bidra med att kommunicera sina upplevelser så att experterna kan arbeta med en verklighetsgrundad inlevelse. En stadsbyggnadskonst som tillfredställer invånarna fordrar ett större engagemang från invånarna i tidiga skeden och ett intresse från experter att lyssna. Invånarna är ofta omotiverade att engagera sig i tidiga planskeden. Därför behövs en metod för att underlätta kommunikationen om målsättningar och visioner för staden vilket det här arbetet handlar om.

Syfte

Syftet med avhandlingen är att utarbeta och validera en metod att mäta upplevelser i ett område med en viss stadskarakter. Mätningen görs både av området som helhet och av specifika miljöer som är representativa för områdets stadskarakter. Resultatet ska kunna vägleda experter att medvetet forma miljöer som uppskattas på ett visst sätt av invånarna. Bland experter räknas här byggherrar, förvaltare, arkitekter, akademiker och planerare och andra som har direkt inflytande över stadsbyggnadsprocessen till exempel politiker. Inställningen till att experterna ska lyssna på invånarna bör inte förväxlas med begreppet "brukarplanering" där invånarna bestämmer hur det ska byggas (Alexander 1979). Avhandlingen utgår från att experterna behövs och ska ansvara för stadens användning och utformning. Det finns ett kunskapsområde, stadsbyggnadskonst, som är ett "hantverkskunnande" och som kräver lång yrkeserfarenhet för att byggas upp.

Avhandlingens förhållande till licentiatuppsatsen

Problemställningen för avhandlingen är densamma som för licentiatuppsatsen 2004, *Estetisk värdering av stadsmiljöer – en metodstudie med utgångspunkt i användarnas känslor och upplevelser*. Bakgrunden med hur problemställningen till exempel förhåller sig till tillämpningen av PBL beskrivs i licentiatuppsatsens första kapitel. Hur metoden förhåller sig till tidigare forskning och övriga metoder beskrivs i licentiatuppsatsens andra kapitel. Metodutvecklingen påbörjades i licentiatarbetet med undersökningar i två områden med olika stadskarakter. Metoden har sedan utvecklats i avhandlingen med undersökningar i ytterligare tre olika områden samt med en validering, det vill säga en bedömning, av resultatet både bland personer som deltog i undersökningarna och bland experter samt med test bland studenter.

Metoden att mäta upplevelser av miljön förutsätter en beskrivning av områdets stadskarakter så att det framgår vad det är man mäter. Ett teorikapitel med exempel på olika sätt att beskriva stadskarakterer och jämförelser mellan dem samt ett eget förslag till att systematiskt beskriva stadskarakterer finns med tillämpning i avhandlingen.

I licentiatuppsatsen ägnades diskussionen i första hand till resultaten från undersökningarna i förhållande till experternas syften med planeringen. I avhandlingen ägnas diskussionskapitlet till metodens generella användbarhet.

Metodutveckling

Avhandlingen utvecklar en metod för att dels beskriva områdets stadskarakterer och dels för att mäta invånarnas upplevelser av områdets stadskarakter. Kapitel 2 och 3 i avhandlingen ägnas åt teori och beskrivning av stadskarakterer.

Teori kring mätmetoden som görs utifrån invånarnas upplevelser av stadsmiljön redovisas i kapitel 4. Det är skillnad på att fråga efter hur människor känner sig och efter vad de tycker. Spontana känslor påverkas till stor del av vad människor upplever med sina sinnen, och där har alla någorlunda lika förutsättningar (Rasmussen, 1962, Hesselgren, 1977, 1986, Russell, 1999, 2003, Knez & Hygge, 2001, Västfjäll m fl, 2002). Metodens inriktning på hur människor känner sig i olika miljöer innebär att det går att argumentera för att det ofta kan råda konsensus kring de resultat som presenteras, vilket också valideringen visar. Människors åsikter däremot är starkt varierande beroende på en rad olikheter i människors förutsättningar.

Resultatet är tänkt att användas av experter som en hjälp till inlevelse i arbetsuppgifter inom stadsbyggnadskonsten. Genom att experterna får en indikation på hur invånarna upplever en plats och även får veta något om orsakerna till upplevelsen så kan förståelsen för vad platsen betyder för dem som använder den öka hos experterna. En utgångspunkt i arbetet är att tillkomsten av varje plats är unik (Norberg-Schultz, 1980). I första hand är metoden tänkt att användas specifikt för varje område. Metoden passar för arbeten i befintliga miljöer men kan även användas i andra sammanhang som till exempel för att visa på förebilder för nya stadsdelar som man vill ska upplevas på ett visst sätt.

Invånarnas upplevelser av områdets stadskarakter kartläggs i metoden genom en enkät. Deltagarna i enkäten värderar först ett antal faktorer som påverkar upplevelsen av områdets stadskarakter i sin helhet. Därefter anger deltagarna hur de känner sig på olika platser som är representativa miljöer för området och som visas med foton. Deltagarna nämner även faktorer i stadsmiljön som påverkar upplevelsen. Tillvägagångssättet för undersökningarna beskrivs detaljerat i kapitel 5.

Vetenskapsteoretisk inriktning

Avhandlingen representerar den typ av forskning som kan betecknas som behovsmotiverad och pragmatiskt. Den utgår från ett befintligt behov och är ämnad att vara till nytta i städernas planering och förvaltningsarbete. Arbetet kan sättas i relation till de begrepp som Gibbons med flera etablerade med forskning enligt mode 1 och mode 2 (Gibbons et al 1994). Med mode 1 åsyftas fri grundforskning och med mode 2 en typ av behovsmotiverad forskning som har en nära koppling till näringslivet eller utförs i syfte att göra någon nytta i samhället. Det råder delade meningar om det finns ett inbyggt motsatsförhållande mellan mode 1 och mode 2 forskning. Om det finns ett motsatsförhållande eller inte, det vill säga att mode 1 forskningen är fri medan mode 2 forskning är styrd, beror på hur forskningen är organiserad. En forskning som är inriktad på att lösa problem med produktion av kunskap för ett visst praktiskt ändamål behöver inte nödvändigtvis vara styrd av ekonomiska intressen utanför den akademiska världen. Ekonomiskt stöd till forskning kan ske med en viss målsättning till exempel som i detta fall ett allmännyttigt ändamål inom ämnet stadsbyggnad. I föreliggande arbete har finansören inte haft några krav på att inriktningen på forskningen ska vara antingen teoretisk grundforskning eller pragmatisk behovsmotiverad forskning. Valet att utföra ett forskningsarbete utifrån planerings och förvaltningsperspektivet har avgjorts inom den akademiska världen i samråd med handledarna.

Avhandlingsarbetet följer en tradition som etablerats av Kevin Lynch och Jack Nasar där kunskaper om stadsmiljön samlas in genom att fråga människor som använder stadsmiljön om deras upplevelse. För att få svar om upplevelser i stadsmiljön används ofta olika simuleringar med foton eller bilder. Jack Nasar och Arthur Stamps har till exempel gjort färsk undersökningar utifrån bilder om människors upplevelser av utformningens betydelse vid förtätningsprojekt i befintlig stadsmiljö. Resultatet används som grund för rekommendationer om regler för byggande i befintlig stadsmiljö avseende storlek och stil (Nasar & Stamps 2008).

Begrepp

I inledningen tas några begrepp upp som har varit centrala för avhandlingen med en förklaring till hur jag använt dem. Stadsbyggnadskonst är ett ord som försvann med funktionalismen och som avhandlingen föreslår ska återinföras i utbildningarna och i debatten om staden. Användningen av ordet stadsbyggnadskaraktär som ett begrepp för ett områdes särart och kännetecken, klargörs i kapitel 2 där metoden att beskriva stadsbyggnadskaraktärer utvecklas. Begreppet estetik användes i licentiatuppsatsen för att koppla metodutvecklingen till gällande lagstiftning i PBL 1987 som säger att experter ska göra bedömningar om vad som är estetiskt tilltalande. Begreppet "Estetisk värdering" har i avhandlingen bytts ut till "upplevelse".

Stadsbyggnadskonst

Ordet stadsbyggnadskonst används medvetet för att poängtera hur målsättningen att åstadkomma en viss typ av upplevelse i en stadsmiljö innebär ett konstnärligt arbete som kräver inlevelse. Innan funktionalismens genombrott fanns ämnet stadsanläggningskonst på schemat inom högskolan. P.O. Hallman som var djupt inspirerad av Camillo Sitte lärde ut ämnet (Paulsson, 1994, Sitte, 1889). Sedan funktionalismens genombrott har man övergått till att kalla ämnet för enbart stadsbyggnad och delat upp det i specialiserade yr-

ken som trafikplanering, landskapsplanering och samhällsplanering. Även den fysiska miljön delades upp i sina olika funktioner med trafikseparering och zonindelning för olika användningar som ledord. Funktionalismen innebar också att begreppet skönhet skulle utgå. Ett fullgott resultat skulle automatiskt följa av att nödvändiga funktioner tillgodosågs (Asplund m fl 1931). Avhandlingen argumenterar för att återinföra stadsbyggnadskonsten som är ett samlat kunskapsområde i nära anknytning till arkitekturen för hus och landskap. Metoden som utvecklas i avhandlingen ska ge underlag att arbeta fram gemensamma målsättningar och visioner för stadsbyggnadskonsten utifrån konstaterade kvaliteter och brister i den befintliga miljön. Som underlag för utformning av nya områden kan mätningar göras av upplevelsen av simulerade miljöer. Utövandet av stadsbyggnadskonst kan kommuniceras i demokratiska processer så att experter skapar stadsmiljöer med utformning och användning som medvetet avses upplevas på ett visst sätt (Boverket 2002 *Stadsplanera – istället för trafikplanera och bebyggelseplanera*).

Estetik

Utifrån licentiatuppsatsen har en diskussion kring begreppet estetik förts som påverkat avhandlingen till att låta begreppet ”estetisk värdering” som använts i licentiatuppsatsen utgå och ersättas med ”upplevelser”. Det grekiska ordet ”aestheticos” omfattar sinnesupplevelser i motsats till ”noitos” som åsyftar tankevärlden (Cold, 2001, sid. 187). För många innebär begreppet estetik inom arkitektur och stadsbyggnadskonst dock enbart en visuell skönhetskategorisering. Detta avspeglas också till viss del i kommentarerna till PBL där det 1999 lades till myndigheternas ansvar att bedöma vad som är estetiskt tilltalande i den fysiska miljön (Boverket 2002). Jag har velat argumentera för en bred definition av estetik i min licentiatuppsats. Min definition av estetik i licentiatuppsatsen har handlat om helhetsupplevelsen som vi tar in genom våra sinnen i stadsmiljön. Detta är också en definition av estetik som är mer modern och mer i enlighet till exempel med beskrivningen av begreppet estetik i Nationalencyklopedin. Men för att undvika en begreppsförvirring på grund av den grundmurade uppfattningen om att estetik enbart skulle vara en visuell skönhetskategorisering och för att ge mer fokus till avhandlingens innehåll än argumentationen för hur begreppet estetik ska tolkas så har jag helt enkelt låtit begreppet ”estetisk värdering” utgå i avhandlingen. I licentiatuppsatsen menades ”estetisk värdering” vara en bedömning utifrån vissa känslor och upplevelser som genereras av våra sinnesförnimmelser. I avhandlingen låter jag ”estetisk värdering” vara likvärdigt med det mer vardagliga begreppet ”upplevelse”. Med upplevelse menar jag då en viss känslöstämning som förmedlas genom våra sinnen; syn, hörsel, känsel, lukt och smak. Det är dock fortfarande intressant att fundera över begreppet estetik, så som det resoneras i licentiatuppsatsen, och vad begreppet står för i lagstiftningen (PBL 1987).

2 TEORI KRING BESKRIVNING AV STADSKARAKTÄRER

En mätning av upplevelser av stadsmiljön måste börja med en beskrivning av stadskaraktern i området så att man vet vad det är som värderas. Det här kapitlet ringar in min egen användning av begreppet stadskarakter. Först diskuteras hur begreppet stadskarakter har använts historiskt samt hur ordet stadskarakter idag används för ambitioner i visionär planering. Därefter görs en sammanfattning av ett antal professionella arbetssätt att beskriva stadskarakterer i inventeringar av befintliga stadsstrukturer samt jämförelser mellan några av dessa sätt att beskriva en viss stadskarakter, trädgårdsstaden. Till sist redogörs för min egen metod att systematiskt beskriva stadskarakterer och användningen av den i avhandlingen.

Begreppet stadskarakter

Historiska beskrivningar

I historiska sammanhang ingår ofta ordet stadskarakter i beskrivningar när en plats får rättigheter att bedriva hantverk och handel eller när olika sorters administrativa eller juridiska myndighetsfunktioner placeras på en plats. En plats kan tidigare ha varit mer eller mindre obebyggd men efter tilldelandet av rättigheterna ha utvecklats till en plats med viss täthet i bebyggelsen samt ett offentligt liv så att den kan sägas ha antagit stadskarakter. Användningen av ordet stadskarakter i Nationalencyklopedin antyder att begreppet innefattar både förekomsten av handel, en viss mängd invånare och en tät placering av byggnader. När en plats fick stadsrättigheter utvecklades funktionerna för till exempel handel och hantverk som krävde närhet sinsemellan, och byggnader placerades tätt intill varandra längs gator och torg. Gamla städer var ofta tydligt avgränsade mot den omgivande landsbygden av murar, staket eller diken. Innanför avgränsningen byggdes staden efter upprättade regler.

Visionära ambitioner i stadsplanering

Utifrån rådande diskurs inom samhällsplanering kan ordet stadsmässig beskrivas som en ambition att nå mål med användningar och utformning som liknar äldre traditionella stadsbildningar. Ordet stadsmässighet kan då tolkas som en synonym till det historiska ordet stadskarakter i betydelsen att en plats har ett stadsliv med ett kommersiellt utbud och en viss tät form. Det kan handla om att bottenvåningarna till byggnader är tillgängliga genom handel eller offentlig service. Men stadsmässighet har också betydelsen att byggnader är placerade intill varandra så att slutna gaturum och platser bildas till skillnad från byggnader utplacerade fritt i grönområden med vagt definierade tomtgränser. Även byggnader med varierande form och färg, avgränsade torg och parkytor, mångfald avseende boendeformer och användningar samt gator i den klassiska rutnätsformen kopplas ofta i diskussionen till ordet stadsmässighet. Visionerna för att bebyggelsen ska fyllas med stadsmässiga användningar är svåra att fullfölja eftersom ekonomiska incitament och styrmedel för småskalig kommersiell verksamhet saknas eller kräver mycket speciella planeringsförhållanden. Ambitioner med nya offentliga platser som torg eller stadsmässiga gator har därför ofta misslyckats när handel och service inte etableras på det sätt som förespeglas i visionerna. Ett exempel på detta visas i licentiatuppsatsens undersökning i Örebro av Ladugårdsängens torg- och gatuplanering där stadsmässighet var ett honnörsord i visionerna (Steffner, 2004 sid. 72-85).

Begreppet stadskaraktärer i mitt eget arbete

Beskrivningen av ett områdes stadskaraktär i avhandlingsarbetet illustrerar ett områdes typ, särdrag, stil, art och prägel. Ordet karaktär används ofta med avseende på mänskliga personligheter men kan också appliceras på till exempel platsers beskaffenhet. Att beskriva stadskaraktärer förekommer i många olika sammanhang. Ett av dem är som underlag för stadsplanering. Arbetet med en metodutveckling för att mäta upplevelser i stadsmiljön förutsätter en beskrivning av karaktären i de områden som ska undersökas. Området behöver först avgränsas och därefter föreslår avhandlingen en beskrivning av områdets stadskaraktär under fyra rubriker:

- 1) Det historiska syftet med bebyggelsens tillkomst
- 2) Redovisning av den fysiska miljön i en stadsrumsanalys
- 3) Sociala förhållanden
- 4) Exempel på intervjuer

Avgränsning av områden med en viss stadskaraktär

Avgränsningen mellan stadskaraktärer i det urbana landskapet kan betingas av olika historiska syften att bygga stad som visar sig i väsentliga skillnader i gatustruktur, offentliga platser, parker, natur, kvartersformer, hustyper eller användning. Historiska överlagringar med olika syften under olika tidsepoker gör att den kronologiska ordningen ofta är komplicerad att använda som gräns. Sociala förhållanden och demografisk struktur kan också utgöra gränser mellan olika stadskaraktärer liksom administrativa gränser som uppfattas sammanfalla med ett Ortsnamn som innebär en "vikänsla" för ett visst grannskap. Gränserna för områdena med en viss stadskaraktär i mitt arbete är en kombination av historiskt kronologiska olikheter i syftet med stadsbyggandet (stenstaden, trädgårdsstaden, den funktionsuppdelade staden) och områden med en administrativ gräns (stadsdelarna Ålsten och Husby) eller ett etablerat namn för ett grannskap (Birkastan).

Exempel på metoder att beskriva stadskaraktärer

Tio arbetssätt att beskriva stadskaraktärer har utgjort grunden för valet av det egna sättet att beskriva stadskaraktär. De tio arbetena har delvis olika infallsvinklar och avsikter med beskrivningarna av stadskaraktärer. Några följer en kulturvetenskaplig tradition att beskriva stadskaraktärer och andra är filosofiskt idémässigt inriktade eller ger en mer renodlad beskrivning av den fysiska formen i staden. Ett arbetssätt att beskriva stadskaraktär som ett planeringsverktyg redovisas också. Svårigheterna att kommunicera begrepp om stadskaraktär illustreras genom en beskrivning av skillnaderna i hur fyra av arbetena har använt begreppet "trädgårdsstad".

Gregor Paulsson

Gregor Paulsson använder en metod att beskriva stadskaraktärer som ställer den fysiska miljön i relation till strukturen på det samhälle som skapat stadskaraktären. Gregor Paulsson skriver i sina två böcker *Svensk stad del I och II* om stadskaraktärer med utgångspunkt från samhällets funktion och människornas praktiska vardag i staden. Han beskriver hela miljön på ett tvärvetenskapligt sätt där kunskaper hämtas från etnologi, ekonomisk historia, kulturgeografi och "socialekologi". Beskrivningar med ord, fotografier, kartor och ritningar av den fysiska stadsmiljön och dess historia blandas med intervjuer som illustrerar stämningen i samhället. En levande bild av stadslivet till vardags byggs upp genom skildringar av inredning och möblering, vanliga vardagsrutiner och matvanor (Paulsson, 1979 del 1 och 2).

Bo Larsson

Bo Larssons avhandling, *Stadens språk*, innehåller förutom en grundlig historik över de Nordiska huvudstädernas utbyggnad under 1970- och 80-talen, bland annat en metoddiskussion om hur byggd stadsmiljö kan beskrivas och analyseras. "Stadens språk" beror enligt Bo Larsson av identifikation och orientering i stadsmiljön samt hur stadsideal och idéer om stadstyper har format staden.

Med stadsideal menar Bo Larsson synen på landsbygd, stad och natur vilket handlar om inställningar till täthet, skala och relationer mellan byggnader och natur. Bo Larsson kallar idéströmningarna i samhället för tanketraditioner.

Med tanketraditioner menas tidens filosofiska inställning till samhällsbyggandet, vilken kan beskrivas med termer som till exempel romantisk eller rationalistisk. Tre stadsideal som Bo Larsson definierar är den täta stadsmässiga staden, den halvöppna staden och den gröna park- och naturstaden.

Han beskriver också tre grundläggande stadstyper, nämligen gatubebyggelse, gårdsbebyggelse och punktbebyggelse. Gatubebyggelsen vänder entréerna och förgårdar ut mot gatorna medan gårdsbebyggelse formas med sina entréer runt en kollektiv halvprivat yta. Punktbebyggelse innebär friliggande bebyggelse med solitärer i landskapet. De grundläggande principerna uppträder ofta blandade med varandra. Bo Larsson understryker även relationerna till platsens särskilda egenskaper som avgörande för stadsmiljöns karaktär (Larsson, 1994).

Anne Vernez-Moudon

Anne Vernez-Moudon beskriver städer med en typomorfologisk metod. Med typomorfologi menas att man utgår från formen som typbildande, snarare än funktionen och att man arbetar med att beskriva upprepade element och skiljer dem från enstaka element. Staden betraktas som sammansatt av element i form av byggnader, kvarter, tomter, gator och platser. De grundläggande elementen i typomorfologiska stadsstudier är gatunätet, fastighetsindelningen samt byggnaderna med dess gårdsrum (Vernez-Moudon, 1986). Den historiska händelseutvecklingen av städer kan på ett illustrativt sätt redovisas som en kronologisk morfologisk utveckling av den fysiska formen (James Vance 1990).

Johan Rådberg

Det finns ett släktskap mellan Anne Vernez-Moudons sätt att arbeta med stadens morfologi och Johan Rådbergs typologiska undersökningar av svenska städer i boken *Svenska stadstyper*. Sambandet mellan stadstyp och kvalitet studeras av Johan Rådberg genom empiriska undersökningar och litteraturstudier. En klassificering av bygghusetyper enligt *Svenska stadstyper* (26 stycken) har lagts in i ett GIS-system där kombinationer med till exempel inkomstförhållanden har kunnat göras som indikerar en värdering av de olika stadstyperna.

Stadstyperna begränsar sig till att i huvudsak vara beskrivningar av olika hustyper, grupperingsmönster, storlek och hushöjd. Man kan säga att det är en sorts typomorfologisk gruppering som innefattar kvarter och hustyper men inte gatustrukturen.

Johan Rådbergs arbete med att identifiera stadstyper skapar underlag för jämförelser av olika slags täthet i staden. Tillsammans med referenser till historisk bakgrund avseende bland annat den svenska bygglagstiftningen från 1870-talet till 1970-talet ger arbetet med stadstyper kopplingar till rådande stadsideal (Rådberg, 1996, 1997).

Stockholms stadsbyggnadskontor

Stockholms stadsbyggnadskontor har som en del av översiktsplanen en beskrivning av hela staden indelad på en karta i stadskaraktärer med en byggnadsordning som i huvudsak är ordnad kronologiskt. De flesta områden består av överlagringar av stadsutbyggnader från en rad olika tidsperioder vilket komplicerar möjligheten att dra kronologiska gränser för olika stadskaraktärer. Stockholms stad har med en viss grovhet i gränsdragningen och beskrivningen identifierat tolv stadsbyggnadskaraktärer. Karaktärernas kännetecken är i första hand en kronologisk ordning för gamla stan, stenstad, äldre förstad, villastad, trädgårdsstad, stenstadens krans, smalhusstad, tunnelbanestad, nyare stadsenklav och nyare kransstad, medan användningssätt har fått definiera stadsbyggnadskaraktärerna institutionspark och verksamhetsområde. De tolv stadsbyggnadskaraktärerna beskrivs utifrån sin individuella gemensamma karaktär till exempel sin fysiska kvartersform, hustyper och användningar, gaturumsutformning och så vidare. Det ursprungliga naturlandskapet, de gröna rummen och vattenrummen, stadens siluett, utformning av stadens bebyggelsefronter mot vatten och parker, gator och väggrum, torg och platser, stadens ljus och bebyggelsens färgskala beskrivs också i sin speciella karaktär för Stockholm. Ett förhållningssätt till de olika karaktärerna definieras utifrån stadsbyggnadskontorets perspektiv.

Inom arbetet med översiktsplanen gjordes också områdesprogram som innehåller beskrivningar av historik, befolkning, bostäder, service, skolor, trafik, kommunikationer, arbetsplatser, natur och kultur. Programmen behandlar dessutom framtidsfrågor och anger punkter på kartan som definierats som lämpliga för utveckling (Stockholms stadsbyggnadskontor, 1999, www.sbk.stockholm.se/OPtext/PDF/OPpdf.htm)

Stockholms stadsmuseum

Stadsmuseet bygger genom sina inventeringar och utredningar ständigt vidare på kulturhistoriska beskrivningar av staden. Inventeringarna är oftast detaljerade för varje fastighet och utgör bakgrunden för mer sammanfattande rapporter och böcker om staden. Inventeringarna är också grunden för en värdering av värdefull bebyggelse som används i hanteringen av myndighetsärenden i staden. Värderingarna görs utifrån flera perspektiv. Bebyggelsen värderas utifrån hur skilda tiders stadsbyggnadsideal har påverkat utformningen vilket är väsentligt för förståelsen för arkitekturhistorien och byggnadsskicket. Även användningen av mark och byggnader som bär på lärdomar om äldre tiders näringsliv, boende och samhällsliv har betydelse i värderingen. Meningen med staden och dess historia tydliggörs då för invånarna. En total inventering av Stockholm pågår med ytterstadsprojektet där varje stadsdel inventeras. Stadsmuseet har genom Stockholmskällan gjort ett omfattande material kring Stockholms kulturav tillgängligt på internet (Råberg 1991, www.stockholmskallan.se, www.stadsmuseum.stockholm.se). Från landets läns- och stadsmuseer samlas information till ett centralt register över värdefull bebyggelse på Riksantikvarieämbetet (www.bebyggelseregistret.raa.se).

Stedsanalyse

I Norge gav Miljövernsdepartementet 1992 ut en handbok i "stedsanalyse" samt fyra rapporter med exempel på tillämpningar i Halden, Brumunddal, Sykkylven och Hokksund. Flera hundra "stedsanalyser" har sedan genomförts för olika orter i Norge. Syftet med "stedsanalyser" är att skapa planeringsunderlag för hur man kan bevara och skapa estetiska kvaliteter samt lokal identitet vid arbeten med den fysiska miljön i de norska städerna. "Stedsanalysen" bör innehålla fyra huvudteman; historisk utveckling,

natur och landskap, bebyggelsestruktur, byggnader och andra betydelsefulla element. Beroende på problemställningen kan huvudteman kompletteras och ändras. ”Stedsanalys” är en slags ortsanalys som innebär en systematisering av kunskap för att förstå en orts historia samt dagens aktuella situation. Analysen ska klargöra ortens förutsättningar och utvecklingsmöjligheter. Historiken med både den övergripande samhällsutvecklingen och de lokala händelserna illustrerar i ”stedsanalysen” hur orten har utvecklats och fått sin form (Miljövernsdepartementet, 1992).

Scandiaconsult (numera Ramböll) har tillämpat ”stedsanalys” som då kallas ortsanalys i flera tätorter i Skåne. Lomma Hamn som fick Sveriges Arkitekters planpris 2004 hade en ortsanalys som underlag i tävlingen. Boverket har senare utkommit med en rapport om ortsanalys *Lär känna din ort*, 2006.

SAVE

SAVE (Survey of Architectural Values in the Environment) används i Danmark för att inventera kulturhistorisk värdefull bebyggelse, byggnadsmönster och byggnadstraditioner. Beskrivningarna utgår till stora delar från kvalitén på arkitekturen och hantverket. Inventeringen ingår sedan i en så kallad kommuneatlas. Arbetet sker av experter inom ramen för Skov- och Naturstyrelsens verksamhet. På så sätt skapas ett standardiserat planeringsunderlag med en viss garanterad kvalitet som är jämförbart mellan orter i landet (Miljö- og Energiministeriet, Skov- og Naturstyrelsen, 1993).

Spiro Kostof

Spiro Kostof har i sina böcker samlat exempel på intressanta historier om städers karaktärer från hela världen. Texten är rikt illustrerad med bilder, teckningar och kartor av stort kuriosavärde vilket gör beskrivningssättet till en lustfylld upptäcktsresa som väcker nyfikenheten och intresset för de tusentals möjligheter som finns för människan i att bygga städer. Beskrivningarna är samlade under rubriker som organiska mönster, rutnätet, staden som diagram, stora manér (barockstäder), stadens siluett, stadens gräns, stadens indelning, offentliga platser, gatan och stadsbyggnadsprocesser (Kostof, 1991 och 1992).

Transect

Samtliga ovanstående metoder är inriktade på att inventera det befintliga stadslandskapet som underlag för annan planering. Transect däremot är ett planeringsverktyg som skulle kunna betecknas som ett nytt sätt att se på stadsplanekonsten. Med ”transect” som verktyg utgår arbetet från att den nya planerade stadskaraktären ska anpassas till den lokala unika situationen till skillnad från tidigare paradigmer som exempelvis den funktionsuppdelade staden eller den svenska byggnadsstadgan från 1874 som utgick från universella lösningar.

Verktyget ”Transect” är en serie uppställningar av bestämmelser för olika stadskaraktärer. Uppställningarna bildar systematiska matriser för stadsplanering. Bestämmelserna behandlar de faktorer som går att styra inom stadsplanekonsten som täthet, gatustruktur, kvarterstorlekar, hustyper, användningar, trafik- och parkeringsnormer, fördelning av parker och natur, vissa utformningskrav med mera (Duany, Andres, 2000, 2002, Scientific American, The Journal of Urban Design, http://www.dpz.com/pdf/03_Journal_of_Urban_Design.pdf).

Jämförelse mellan beskrivningar av stadskaraktär med exemplet trädgårdsstad

En jämförelse mellan olika metoder att beskriva en viss stadsbyggnadskaraktär kan tydliggöra skillnaderna mellan beskrivningssätten. Jag har valt att studera hur exemplet *trädgårdsstaden* beskrivs i fyra av de ovanstående arbetena. Bo Larsson, Gregor Paulsson, Johan Rådberg och Stockholms stad använder i sina respektive arbeten ordet trädgårdsstad för sinsemellan något olika tidsepoker. Jämförelserna illustrerar hur komplicerat det kan vara att kommunicera inom ämnet stadsbyggnadskonst eftersom till exempel begreppet trädgårdsstad som av många anses ha vedertagen betydelse kan användas i flera olika sammanhang.

Johan Rådberg

Johan Rådberg klargör i boken *Den svenska trädgårdsstaden*, sin uppfattning att begreppet trädgårdsstad härstammar från engelsmannen Ebenezer Howards tankegångar i *Garden Cities of Tomorrow* från 1898, som handlar om att förena stad och land i en ekologisk enhet i form av en självständig och självförvaltande stad, fri från klassmässig segregation och privat markspekulation och med en stadstyp som har måttlig täthet, låga hus, trädgårdar och traditionella gator, torg och platser. Letchworth i England utvecklades ur Howards projekt av Raymond Unwin som ett av de första exemplen på trädgårdsstad (Rådberg, 1994).

I boken *Svenska Stadstyper* använder Johan Rådberg begreppet trädgårdsstad i en något annorlunda betydelse. Begreppet *blandad öppen trädgårdsstad* i Johan Rådbergs sammanställning av 26 stadstyper innebär friliggande dubbelhus eller fyrfamiljshus enhetligt placerade vid gator och platser med små trädgårdar på baksidan. Förstäder från 1910- och 20-talen med tvåvånings radstående hus eller förstäder med blandade hustyper faller dock i Johan Rådbergs beskrivning under andra rubriker än trädgårdsstäder. Klassificeringen av stadstyperna stöds av en uppdelning med jämförelser av exploateringsstal, antal våningar och andel bebyggd markareal. För blandad öppen trädgårdsstad är exploateringsstalet i exemplen 0.17-0.23, antalet våningar 2 stycken och andel bebyggd markareal 10-12%. Stadstyper med till exempel radstående hus har betydligt högre exploateringsstal (ca 0.3) och andel bebyggd markareal (ca 20%). Med exploateringsstal avses (e) = total byggd bruttoarea (BTA)/total markareal inklusive vägar (A). Bebyggd andel markareal beräknas på total markareal inklusive 10 meter mark utanför tomtgräns enligt BYGG (1962), (Rådberg & Friberg, 1996 sid. 31-41, 95-98).

Bo Larsson

Bo Larsson har i sin avhandling, *Stadens språk, stadsgestaltning och bostadsbyggande i nordiska huvudstäder under 1970- och 1980-talen* beskrivit den *halvtäta trädgårdsstaden* som i huvudsak hämtat inspiration från de europeiska trädgårdsstäderna från tidigt 1900-tal. Skillnaden mellan inspirationen från de nordiska småstäderna och de europeiska trädgårdsstäderna är ibland obetydlig i dessa områden från 1970- och 80-talen. Bo Larsson beskriver inspirationen från den europeiska trädgårdsstadsrörelsen som en anpassning till landskapet och en ambition att skapa distinkta stadsrum. Medan inspirationen från den nordiska småstaden handlar om stadsmässighet med till exempel entréfasader vid tomtgräns mot gatan.

Bo Larsson gör också en skillnad mellan de rationellt strukturalistiskt präglade ”tät-låg” – områden som också producerades i början av 1970-talet och den halvtäta trädgårdsstaden som han betecknar som mer följsamt anpassad till platsens förutsättningar. I exemplen beskrivs områdets storlek, hustyper, arkitektur och materialval,

entréplacering och gruppering av husen samt gatunät. De trädgårdsstadsinspirerade områdena från 1970- och 80-talen är ofta utformade som enklaver, det vill säga områden som ligger för sig själva, omgivna av främmande områden. Gatunäten består ofta av säckgator (Larsson 1994, sid. 399).

Gregor Paulsson

Gregor Paulsson har Sundbyberg som ett exempel på *trädgårdsstad* i boken *Svensk stad del 2*. Sundbyberg planerades som arbetarstadsdel efter amerikanskt mönster på 1870-talet. Parallellt med utbyggnaden av stenstaden efter Lindhagens stadsplan och den nya byggnadsstadgan 1874, skapades en efterfrågan på kompensationsområden till storstadens täta hårdgjorda stenmiljö. Tanken med utbyggnaden i Sundbyberg var att skapa billiga bostäder i kombination med möjligheter för arbetare, lägre tjänstemän och småhantverkare att odla grönsaker i egen köksträdgård och utöva verksamheter i mindre verkstäder. Bostadshusen bestod i allmänhet av trävillor för två familjer med 2 à 3 rum och kök på stora tomter. Förutsättningen för utbyggnaden var Bergslagsbanan som stod färdig 1876. I den rådande diskussionen om brandsäkra städer anlades Sundbybergs villastad efter en strängt regelbunden plan med breda brandgator. Karaktären förändrades senare till mer av en industriförort.

Gregor Paulsson fortsätter att beskriva andra förortsutbyggnader som genom finansiella planer möjliggjorde för mindre bemedlade att bosätta sig i trädgårdsstäder som var följsamt anpassade till terrängen. Förebilder hämtades från Tyskland och England, men sedan kom den svenska småstaden med sina gator och torg att alltmer framstå som modell för trädgårdsstäderna. Radhuset som senare introducerades i trädgårdsstäderna på 1910- och 20-talen kom att bli populära bland medelklassen men inte bland arbetarklassen (Paulsson, 1953, sid. 86-92).

Stockholms stadsbyggnadskontor

Stadsbyggnadskontoret i Stockholm har i *Byggnadsordningen* beskrivit stadskaraktären *trädgårdsstad* som ett fenomen från 1910-talet direkt beroende av utbyggnaden av spårvägnätet i Stockholm. Husen byggdes i trä i ett plan med inredd vind och källare. Hus och gator anpassades till terrängen och de mest kuperade partierna lämnades obebyggda. Alléträd och häckar avgränsar gaturummet. Stockholms stad skiljer på den klassiska trädgårdsstaden med förebilder i den svenska småstaden och småstugeområden. Den klassiska trädgårdsstaden har individuellt ritade hus medan småstugeområden består av enfamiljshus efter typritningar uppförda med självbyggeri. På en karta visas de områden som betecknats som trädgårdsstäder och småstugeområden.

Det föreslagna förhållningssättet till trädgårdsstäder kan vara värd att nämnas för att ge en uppfattning om vad som betecknas som särskilt identitetsskapande i trädgårdsstäderna: avstyckningar ska undvikas, komplementbyggnader ska placeras så att den sammanhållna gatubilden respekteras, ändringar av husen ska göras så att proportioner, färg, fasader och tak behåller sin tidstypiska prägel, tillbyggnader i form av takkupor och terrasser bör göras mot gården med höjd och volym som underordnar sig den ursprungliga byggnaden, tidstypisk prägel ska behållas på detaljer som fönster, entréer, räcken, staket och trädgårdsgrindar, envåningshus i enhetliga samverkande grupper får inte byggas på till två våningar, gatubilden med häckar, träd eller grön förgårdsmark mot gatan ska bevaras (Stockholms Byggnadsordning, 1999, sid. 81-84).

Tillvägagångssätt för avhandlingens beskrivning av stadskaraktärer

I licentiatuppsatsen och avhandlingen tillsammans ingår fem historiskt typiska stadskaraktärer; medeltidstaden, stenstaden, trädgårdsstaden, den funktionsuppdelade staden och den postmodernistiska staden. De historiskt typiska stadskaraktärerna har valts för att beskriva tydliga skillnader i stadsmiljöns syften och fysiska uppbyggnad samt att visa metodens möjligheter att indikera skillnader i upplevelsen mellan olika stadskaraktärer.

Avgränsningen av områden som innehar en viss gemensam stadskaraktär kan med fördel även sammanfalla med till exempel administrativa gränser eller vedertagna grannskapsgränser. Eftersom enkäten i avhandlingens metod innehåller frågor om upplevelser av området som helhet så är det bra om det finns en allmänt existerande uppfattning om gräns för området. Inom gränsen för ett grannskap kan stadsmiljön ha en blandning av olika karaktärer. Om man vill undersöka ett område men är osäker på vad som uppfattas som ”distrikt” eller avgränsade områden i invånarnas bild av staden så kan en stadsbildsanalys enligt Kevin Lynchs metod genomföras. I stadsbildsanalysen ber man deltagare rita in vad som upplevs som avgränsade områden i staden på en karta (Lynch, 1960).

Exemplen i avhandlingen följer kronologiskt historiska syften med stadsbyggandet (stenstad, trädgårdsstad, den funktionsuppdelade staden) samt avgränsas av administrativa stadsdelar (Ålsten, Husby) eller namngivna grannskap (Birkastan). Kartor eller flygbilder som visar avgränsningen är viktiga.

Tillvägagångssättet att beskriva stadskaraktärer i avhandlingen har hämtat inspiration från de olika sätt att beskriva stadskaraktärer som redovisats i det här kapitlet. Beskrivningen delas in i fyra aspekter:

1 Först beskrivs *syftet* med varför staden byggdes på ett visst sätt i det valda området. Syftet med stadens uppbyggnad kan till exempel vara politiska, ekonomiska, religiösa och ideella motiv eller en blandning av dessa. Att förstå syftet med stadens uppbyggnad är viktigt för att kunna definiera representativa platser som ska värderas av invånarna. Det är också viktigt att veta syftet med sättet att bygga stad när resultatet av invånarnas upplevelser ska vägas mot experternas inställning och hur väl syftena lyckats. Flera syften med stadsbyggandet från olika tidsepoker finns oftast lagrade på varandra i ett område.

2 En *stadsrumsanalys* måste ingå i beskrivningen av stadskaraktären som redogör för de fysiska förhållandena inom det valda området. Stadsrumsanalysen bör beskriva de förhållanden som går att, mer eller mindre, styra i stadsbyggnadskonsten som gator, parker, natur, kvartersformer, hustyper, boendeformer, verksamheter, offentlig service, kommersiell service, och vattenområden. Speciella förutsättningar som präglar platsen i form av geologi, naturtyper eller klimat kan behöva utvecklas speciellt under rubriken natur i beskrivningen. Stadsrumsanalysen kan utvecklas längre än vad som gjorts i avhandlingen genom att detaljerat redovisa mått, material och byggteknik med mera. Det kan då bli en verktygslåda och handbok i planering för områden med just den stadskaraktären.

3 Den *sociala strukturen* i stadskaraktären är viktig att beskriva för att till viss del ge möjlighet till förståelse av invånarnas generella levnadsförutsättningar när de svarar på frågor om stadskaraktären i området. Det kan räcka med att tillhandahålla den statistiska information som finns allmänt tillgänglig såsom siffror över demografi, civilstånd, ekonomi, valresultat samt bostadsbestånd, arbetsplatser och service i området.

4 *Intervjuer* med invånarna med frågor om vad de upplever som brister och kvaliteter hos stadskaraktären i området belyser frågorna från ett perspektiv med egna vardagserfarenheter av området. Intervjuer sätter beskrivningen av stadskaraktären i relation till verkliga erfarenheter av att leva på platsen.

Syfte

En historisk beskrivning av syftet svarar på frågan; - Varför ser staden ut som den gör? Min egen metod att beskriva stadskaraktärer inleds med att beskriva varför stadsmiljön har en viss form och användning och hur detta avspeglar sig i stadsmiljöns egenskaper. Frågan om vilka historiska samhällsförhållanden och händelser som har präglat den fysiska formen och användningen i den stadskaraktär som ska beskrivas besvaras allra först eftersom min metod ska kunna användas för att klargöra eventuella skillnader mellan uppfattningarna hos dem som haft inflytande över formandet av miljön och dem som använder den. Historiken ska tydliggöra idéer bakom stadskaraktärens form och innehåll. Idéerna kan sökas inom tidens filosofi och kultur, samt politik och näringsliv. Användning av staden beror av tidsandan som påverkar boendeformer, verksamheter, offentlig service, kommersiell service, och befolkningsammansättning. De rådande stadsidealerna påverkar utformning av gator, parker, natur, vattenområden, kvarter och hustyper. I en gammal stadskaraktär behöver också förändringar och överlagringar beskrivas. För varje upplysning kring historik, utformning och användning ställs frågan; Varför? Vad var syftet? Så kan förhållandena mellan experter och invånare tydliggöras.

Stadsrumsanalys

En stadsrumsanalys svarar på frågan; - Hur är staden byggd?

Till skillnad från den historiska beskrivningen av varför gator, kvarter och parker ser ut som de gör, alltså själva syftet med planeringen, så ger en stadsrumsanalys svar på frågor om hur staden är byggd. Som utgångspunkt finns landskapet som ger olika förutsättningar i topografi, vegetation, klimat och så vidare för stadens olika områden. Vidare finns den byggda miljön som kan beskrivas med stadsbyggnadshantverkets mått, skala, färgval, material, utformning, byggmetoder, hustyper, växter, arkitekturstil, innehåll, användning osv. En stadsrumsanalys kan fungera som handbok i stadsbyggnadskonsten för att åstadkomma liknande miljöer. Ju mer detaljerad beskrivningen är ju mer explicit kan stadsrumsanalysen fungera som en verktygslåda för den specifika stadskaraktären. I huvudsak utgår min stadsrumsanalys från de företeelser som kan regleras i planprocesserna enligt PBL. De har sammanfattats under nedanstående ”byggstenar” för staden:

- Gator
- Parker
- Natur
- Kvarterformer
- Hustyper
- Boendeformer
- Verksamheter
- Offentlig service
- Kommersiell service
- Vattenområden

För jämförelse av tätheten mellan olika stadskaraktärer kan ett exploateringstal vara vägledande. Exploateringstalet är bebyggd bruttoarea delat med markarealen. För att få grepp om tätheten i stadskaraktären som helhet är det viktigt att man räknar in allmänna ytor och inte bara kvartersmarken i markarealen.

Social struktur

En beskrivning av social struktur svarar på frågan; - Vilka människor bor och arbetar i området? En översiktlig beskrivning av social struktur inom området kan ges genom tillgänglig statistik över antal invånare och åldrar, civilstånd, inkomster, valresultat, boendeformer och bostadsbestånd samt arbetsplatser, offentlig och kommersiell service. Statistiken kan visas på kartor, i diagram eller helt enkelt beskrivas. I mina beskrivningar av stadskaraktärer har jag använt statistik från Stockholms Utrednings- och Statistikkontor som finns tillgänglig på internet.

Intervjuer

Intervjuer med invånare som lever på platsen ger en koppling mellan beskrivningen av stadskaraktären på experternas språk till människors egen vardag. I intervjuer kan det framkomma förtydliganden av invånarnas förhållningssätt till stadskaraktären genom målade uttalanden som är svåra att få fram med experternas ordval.

Avhandlingen har kunnat dra nytta av intervjuer som genomförts av Stockholms stadsbyggnadskontor. Intervjuer har hämtats som illustration till beskrivningarna av stadskaraktärerna i Birkastan, Ålsten och Rinkeby, den sistnämnda har använts som viss parallell till Husby (*Att leva i Stockholm*, Arbetsrapport från 2030:4, strategiska avdelningen, stadsbyggnadskontoret i Stockholm).

Användning av beskrivningar av stadskaraktärer

Beskrivningar av hela stadslandskap uppdelat i stadskaraktärer kan användas i många sammanhang som underlag för bedömningar och för planering av ny bebyggelse. Beskrivningar av stadskaraktärer är nödvändiga för att upprätthålla en god kunskapsnivå och förståelse när det gäller stadens unika identitet.

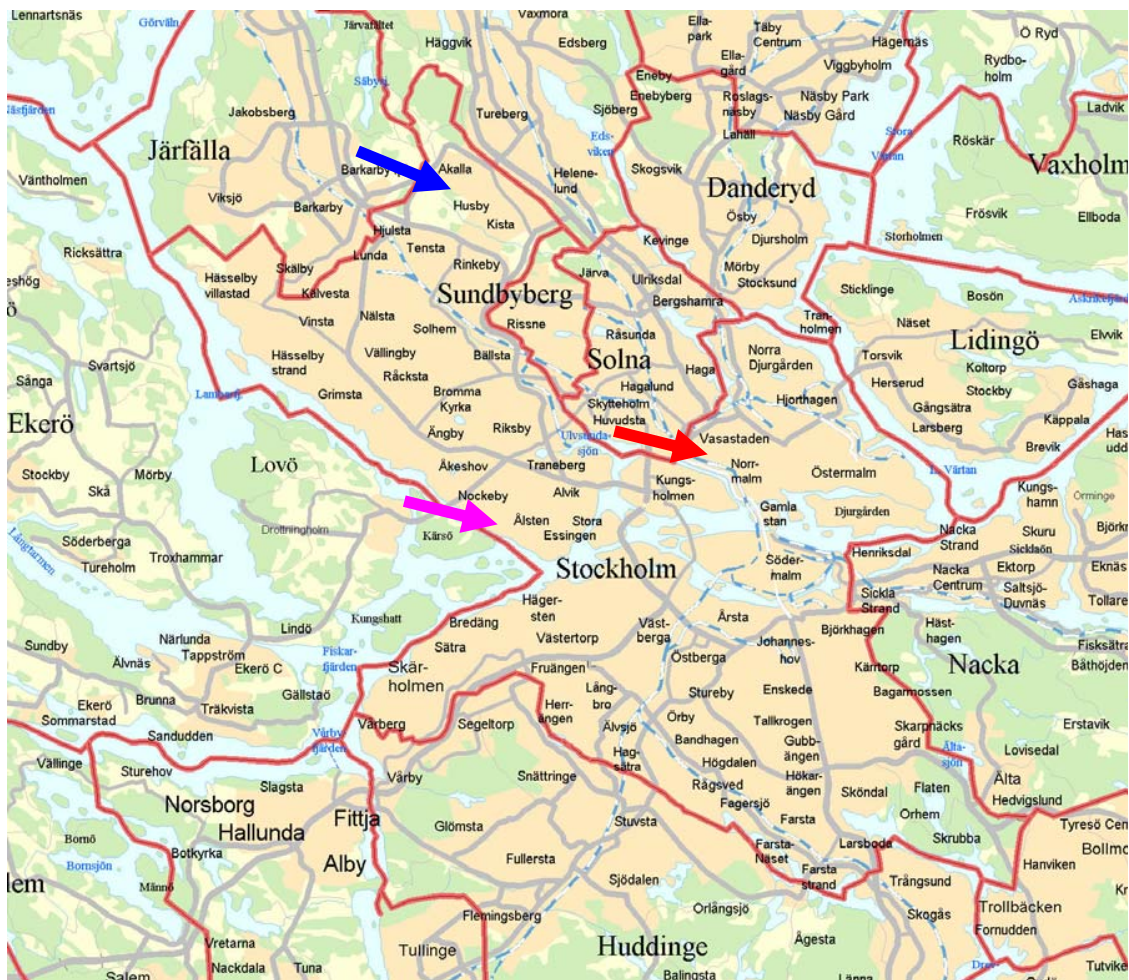
I mitt eget arbete är beskrivningen av stadskaraktären med hjälp av de fyra aspekterna en bakgrund till enkätundersökningar som mäter invånarnas upplevelser. Beskrivningen av stadskaraktärer är gjord med en övergripande enkelhet men följer rubriceringen med det historiska syftet, stadsrumsanalys, social struktur och tillhandahåller också några citat från intervjuer. Beskrivningarna är gjorda för ändamålet att fungera som bakgrund till redovisningen av resultaten från enkäterna. För att använda stadskaraktärerna som förebilder och att hämta exempel ur beskrivningarna som ur en ”verktygslåda” behövs en ytterligare utveckling och detaljering av till exempel stadsrumsanalysen. Ofta behöver flera experter från olika specialområden medverka för att göra en komplett beskrivning av stadskaraktären.

3 BESKRIVNING AV TRE STADSKARAKTÄRER

Valet av områden

Avhandlingen bygger vidare på samma problemställning och metodutveckling som i licentiatuppsatsen. De stadskarakter som valts för licentiatuppsatsen och avhandlingen bildar tillsammans fem tydliga historiska europeiska stadskarakter; medeltidsstaden, stenstaden, trädgårdsstaden, den funktionsuppdelade staden samt den postmodernistiska staden.

I licentiatuppsatsen fick centrala Arboga representera en typisk svensk medeltidsstad. Arboga har nyligen arbetat med en bevarandeplan och byggnadsordning för stadskärnan och det fanns därmed en aktiv vilja från experternas sida att arbeta med staden och flera dokument att relatera till i bedömningarna av resultaten från mina undersökningar i Arboga. Ladugårdsängen i Örebro är ett typiskt exempel på postmodernistisk stad där utbyggnaden föregicks av en tävling. Tävlingsprogrammet, juryns arbete och utvärdering av resultatet i olika tidskrifter bildade referens till bedömningarna av resultaten från mina egna undersökningar i Ladugårdsängen.



© Lantmäteriverket Gävle 2007. Medgivande I 2007/1919
Birkastan – röd pil, Ålsten – violett pil, Husby – blå pil

Tre stadskaraktärer i Stockholm

De tre stadskaraktärerna för avhandlingen, *stenstaden (Birkastan)*, *trädgårdsstaden (Ålsten)* och *den funktionsuppdelade staden (Husby)* i Stockholm har valts för att samla fem typiska stadskaraktärer. Valet bland områden i Stockholms har gjorts för att möjliggöra ett samarbete med Stockholms stads Utrednings- och Statistikkontor, (USK) samt för att kunna samverka med rapporten *Berättelser från stadsbyggnadskaraktärer* underlag till *Att Leva i Stockholm, Arbetsrapport 2030:4* som innehåller intervjuer med invånare om hur de upplever stadskaraktären ibland andra Ålsten och Birkastan och Rinkeby men dock ej Husby. I avhandlingen har jag arbetat med Husby på grund av mina egna erfarenheter från tidigare arbeten. Intervjuerna kan sägas spegla liknande förhållanden för Husby och Rinkeby avseende syftet med uppbyggnaden av stadskaraktärerna och dess fysiska form samt sociala struktur.

Beskrivningarna av dessa tre stadskaraktärer, stenstaden Birkastan, trädgårdsstaden Ålsten och den funktionsuppdelade staden Husby, följer avhandlingens förslag till att ringa in stadskaraktärerna med en beskrivning av syftet med stadsutbyggnaden, en stadsrumsanalys, en beskrivning av social struktur samt exempel på intervjuer. Beskrivningarna av de tre stadskaraktärerna är gjorda på en grov nivå och kan byggas på med mer djupgående historik och stadsrumsanalys. För avhandlingen har beskrivningarna av stadskaraktärer tjänat syftet att vara underlag för enkäten och bakgrund till resultatet av invånarnas upplevelser. Stenstaden, trädgårdsstaden och den funktionsuppdelade staden återfinns i olika årsringar av Stockholms utbyggnad.

Stenstaden ingår i en utbyggnad av Stockholm som kan sägas ha pågått i flera århundraden från 1600-talet till första delen av 1900-talet. Stenstaden byggdes brandsäkert med hus i sten och med ett gatusystem som passade rationell trafik och transporter. Birkastan byggdes ut enligt 1874 års byggnadsstadga med fem till sexvånings stenhus och gårdshus. Husen byggdes i jugendstil i början av 1900-talet enligt 1874 års byggnadsstadga och med hus i nyklassisk stil i storgårdskvarter på 1920-talet vid prydliga gator.

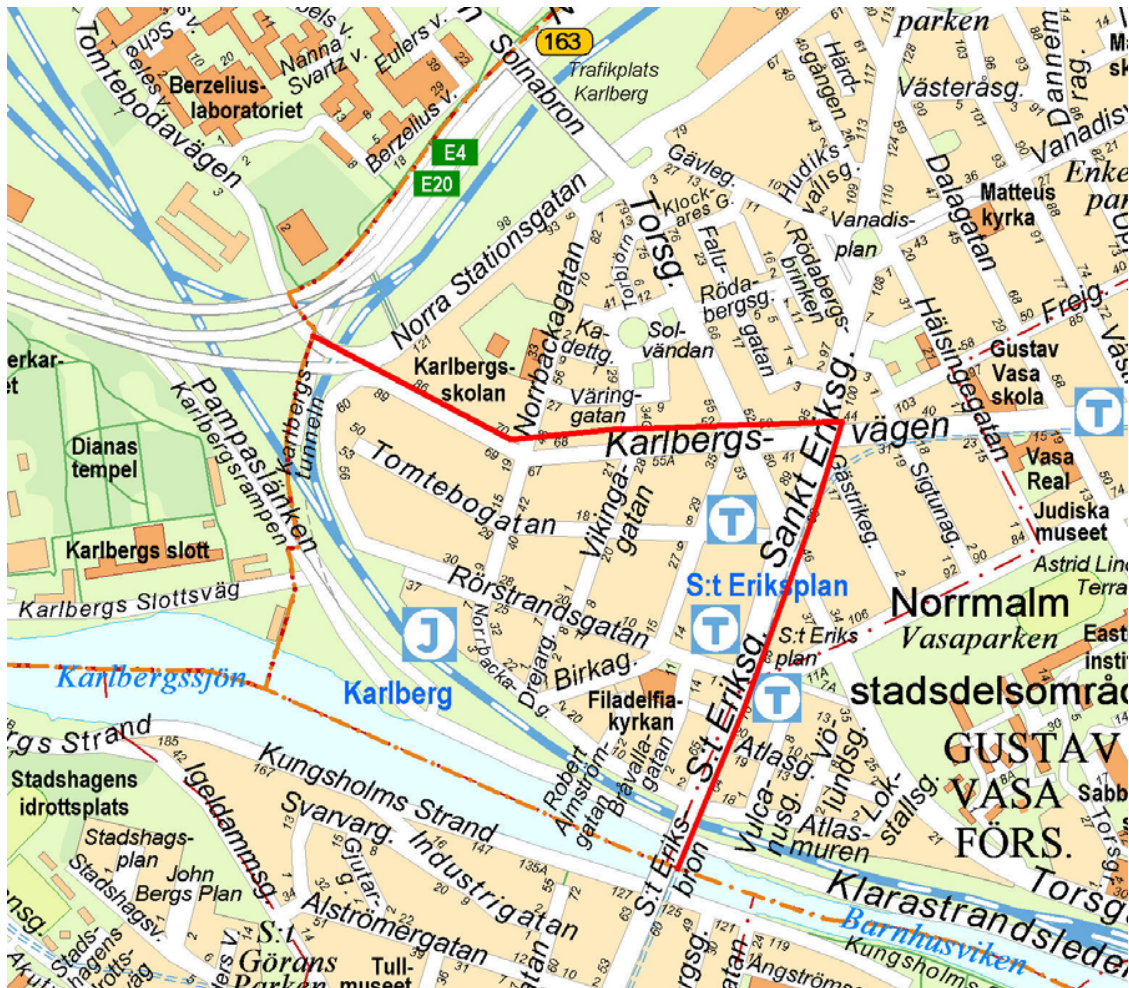
Trädgårdsstäderna längs spårvägslinjer i bland annat Bromma var en reaktion och lösning på stenstadens problem med osunda, mörka och trånga boendemiljöer. Staden köpte upp mark och byggde ut planerade trädgårdsstäder under de första decennierna på 1900-talet. De boende pendlade till arbeten i city. Trädgårdsstäderna innehöll i huvudsak småhus i trä på egna tomter men även låga flerfamiljshus i de centrala delarna. Planen för Ålsten är från 1923 och innehåller förutom bostäder även skolor och verksamheter med en småbåtshamn.

Den funktionsuppdelade staden etablerades längs tunnelbanesystemet som var en utveckling av spårvägslinjerna för Stockholm. Ambitionen var att förorterna skulle innehålla både arbetsplatser, bostäder och service i externa centrum för att minska belastningen och pendlingen till innerstaden. ABC-staden (Arbete, Bostad, Centrum) började byggas på 1950-talet med höga bostadshus i betong. Husby som är en del i bandstaden Norra Järva planerades och byggdes som en utveckling av ABC-staden inom miljonprogrammet på 1960- och 70-talet (Stockholms årsringar, 1998).

3:1 Exemplet – Stenstaden, Birkastan

Avgränsning

Birkastan ingick i den omfattande regleringsplanen för Norrmalm i Stockholm från 1879 med gator och kvarter i regelbundna rutnät. Birkastan är belägen i stadsdelen Vasastadens sydvästra del avgränsat av Karlbergsvägen och Sankt Eriksgatan.



© Lantmäteriverket Gävle 2007. Medgivande I 2007/1919

Avgränsning av Birkastan

Rutnätet för stenstaden lades ut för Birkastan med hänsyn till den befintliga alléplanterade infartsvägen till Karlbergs slott och Rörstrands fabrik i söder. Vissa gator har planterad förgårdsmark och träd men många saknar grönska. Kvarteren är bebyggda med putsade stenhus i fem-sex våningar i huvudsak i gulröda nyanser. Gårdarna är oftast små och hårdgjorda men det finns också storgårdskvarter inom Birkastan. I söder ligger Karlbergs pendeltågsstation och tunnelbanan finns vid Sankt Eriksplan.



Vy över delar av Birkastan med Karlbergskanalen till vänster och den trädplanterade Karlbergsvägen till höger i bild. Här syns skillnaden i byggnadssätt mellan tidigt 1900-tal med gathus och gårdshus i kvarteren till höger i bild och 1920-tal med oregelbundna storgårdskvarter i kvarteren till vänster i bild. © Blom

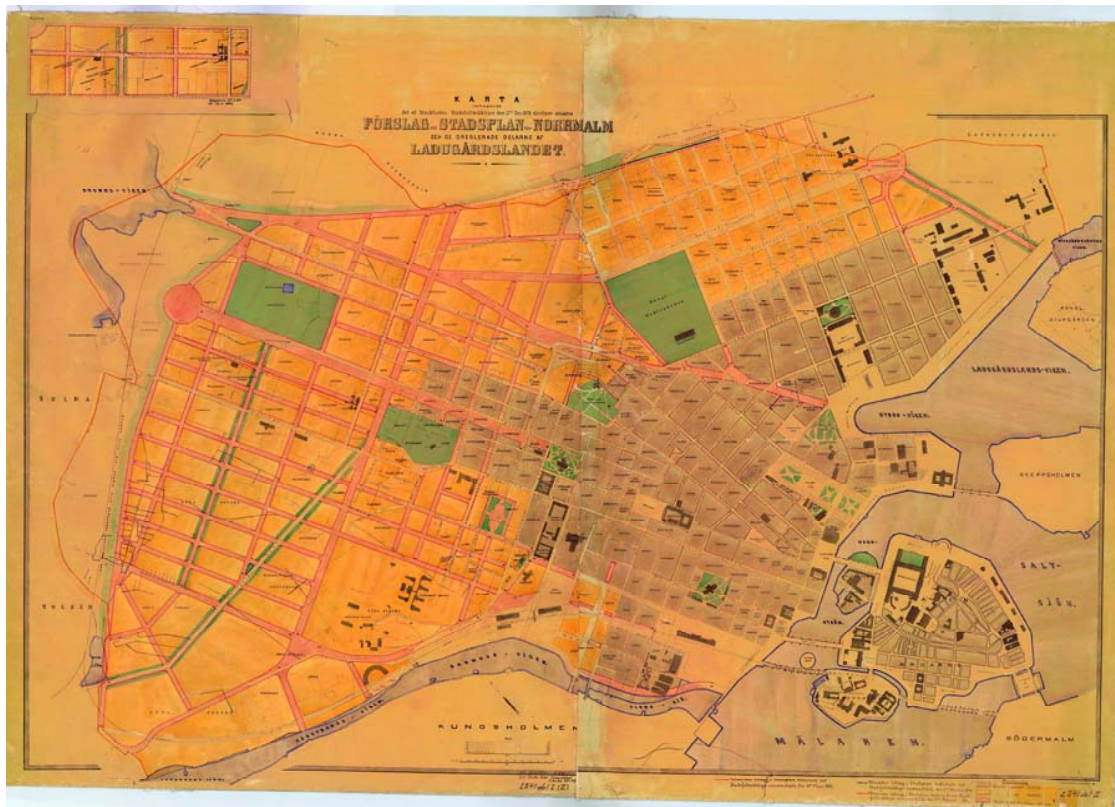
Historia

Birkastan på Norrmalm, representerar *stenstaden* i avhandlingen. Birkastan döptes efter utgrävningarna på ön Birka som ägde rum på 1870-talet. Detta var utkanten av den planerade rutnätsstaden. Här låg Rörstrands porslinsfabrik. Utbyggnaden dröjde till 1900 talet och pågick sedan ända in på 1920-talet.

Stenstadens stadsbyggnadsideal uttrycks tydligast i 1874 års byggnadsstadga. Justitierådet Albert Lindhagen sammanfattade enligt särskilda uppdrag bland annat förslagen till 1868 års ordningsstadga samt 1874 års byggnadsstadga och brandstadga för rikets städer och även 1874 års hälsovårdsstadga för riket.

De nya stadsbyggnadsidealerna växte fram ur problematiken i de växande industristäderna med bränder bland trähusen, otillfredsställande sanitära förhållanden samt problem med trafikens och transporternas utveckling. Lindhagens stora regleringsplan för Stockholm från 1866 bearbetades och fastslogs i denna del 1879. Stockholms malmar fick då sina rutnätsplaner med kompakt stenstad lagda över den befintliga strukturen som hade ett oregelbundet historiskt vägsystem anpassat till terrängen och tidigare funktioner.

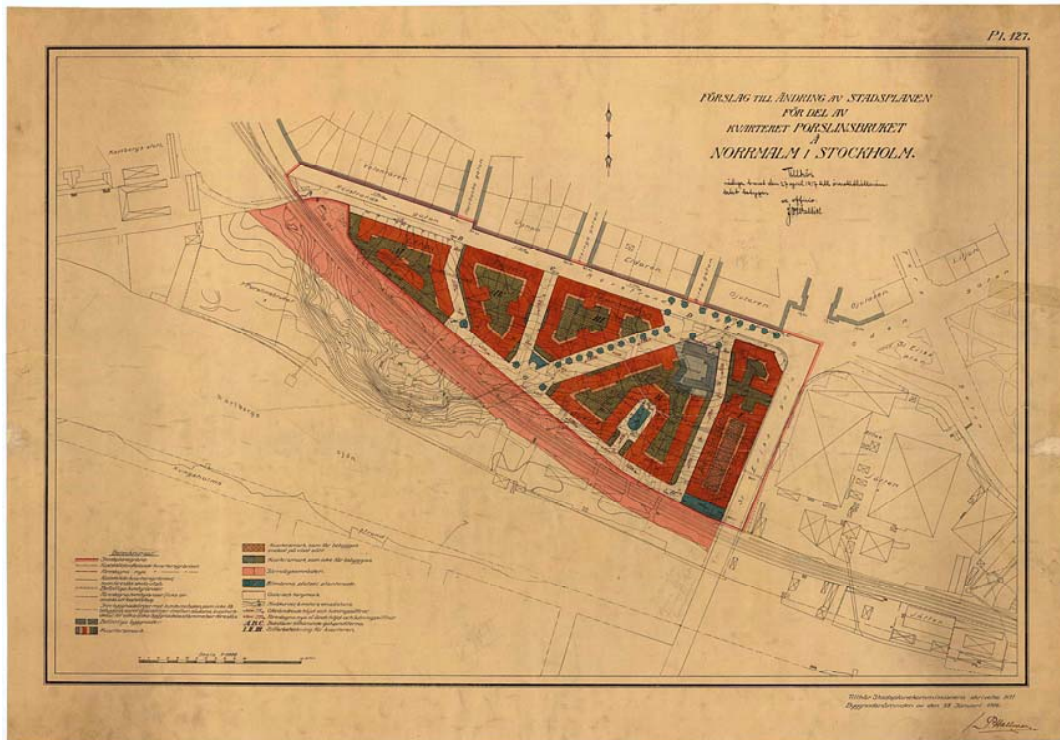
1874 års byggnadsstadga reglerade brandsäkerhet genom större öppenhet, bredare gator, en systematisk uppdelning med trädplanterade esplanader som fungerade som avskiljande brandgator. Byggnadsstadgan pekade också på trafikens behov av utrymme och bekvämlighet, sundhetens fordran på ljus och frisk luft samt skönhetssinnets anspråk på fritt utrymme, omväxling och prydlighet.



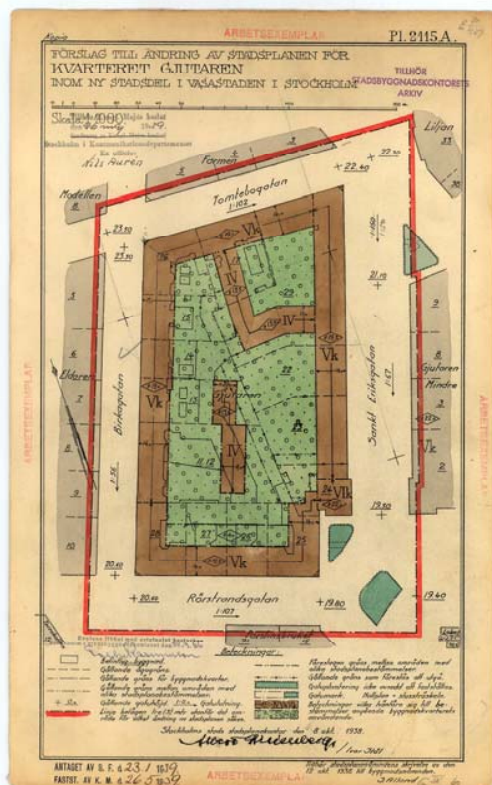
*Stadsplan för Norrmalm från 1879. Carlbergs allé med grön förgårdsmark i sydväst mellan Observatorielunden och Bomsjön.
Ur Stockholms stadsbyggnadskontors arkiv.*

Stadsplanen för Norrmalm från 1879 som upprättats enligt 1874 års byggnadsstadga innebär att staden reglerades i sitt byggnadsskick långt ut på malmarna. Gatorna är ordnade i rutnät. Boulevarden Carlbergs allé (Karlbergsvägen) belägen i den tidigare alléplanterade infartsvägen till Karlbergs slott försågs med generös förgårdsmark. Karlbergsvägen som sträcker sig mellan Observatorielunden och Bomsjön delar området och fungerar både som en prydnad för staden och en "brandgata". I byggnadsstadgan som gällde hela riket reglerades hushöjden i nya stadsdelar till högst 5 våningar eller måttet på gatans bredd plus 1,5 meter. I en ny stadsdel skulle gatubredden vara 18 meter och i kvarteren skulle det finnas fria luftiga gårdsplaner.

Lokala byggnadsordningar reglerade sedan olika detaljer till exempel gårdsytornas storlekar. Stockholm fick sin lokala byggnadsstadga 1876. Gathusen radades upp längs oändligt raka gator. Innanför låg gårdshusen. På så sätt bildades en serie små gårdsrum i varje kvarter utan kontakt sinsemellan. Den norra delen av Birkastan byggdes till stora delar ut som spekulationsbyggen i början av 1900-talet med hyreskaserner i jugendstil. De södra kvarteren byggdes inte förrän på 1920-talet med en mer klassisk fasadarkitektur och där byggnaderna placerades så att de tillsammans formade oregelbundna storgårdskvarter. Då hade den ingenjörsmässiga rätvinkligheten i stenstadens rutnätsformer börjat få hård kritik.



Plan för del av södra Birkastan, 1917, av Per Olof Hallman
Ur Stockholms stadsbyggnadskontors arkiv.



Både Per Olof Hallman och Albert Lilienberg är kända stadsplanerare som arbetade i reaktion mot den stela enformigheten i den oändliga rätvinkliga rutnätsstaden. Båda har också gjort planer i det område inom Birkastan som ingått i enkätundersökningen. Dessa planer visar storgårdskvarter med oregelbundna former som resulterar i spännande rumsbildningar för både gator, platser och gårdar. Gårdarna blev större och luftigare men problemet med mörka lägenheter i vissa delar av kvarteren kvarstod.

Plan för del av södra Birkastan, 1938, av Albert Lilienberg. Ur Stockholms stadsbyggnadskontors arkiv.

Stockholm expanderade årtiondena efter 1920-talet i stor omfattning utanför malmarna. På 1970-talet var Birkastaden liksom stora delar av den övriga stenstaden på Stockholms malmar i mycket dåligt skick. Ett saneringsprogram med ekonomiskt stöd sattes igång. Birkastan blev ett pilotprojekt inom saneringsprogrammet med statliga låneformer. Programmet innehöll en omfattande inventering av de kulturhistoriska värdena. Stadsmuseet gjorde en totalinventering av fastighetsbeståndet. Inventeringarna ledde visserligen inte till det tänkta byggnadsvårdsprogrammet men måste ändå anses ha haft stor betydelse för bevarandet av Birkastans arkitektoniska karaktär. Upprustningen av innerstadens bostadsbestånd har fått till följd att de centrala delarna av Stockholm under de senaste tre decennierna har ökat kraftigt i attraktivitet som boendemiljö. Många föreningar utökar sitt lägenhetsantal genom vindsinredningar. (Eriksson, 1990, sid. 282-293, Hall, 2002 sid. 102-125, Rådberg, 1988, sid.145-165, Stockholms Stadsmuseum, 1973)

Stadsrumsanalys

Exploateringstal

Bebyggelsegrad i Birkastan beräknat på den totala våningsytan delat med markarealen ger ungefärligt exploateringstal 2 (jfr exemplet kvarteret Volontären $e=2,2$ utbyggt 1900-1910, Rådberg, 1996, sid. 58).

Gator

Boulevarder och esplanader hör till 1874 års byggnadsstadgas typiska element i staden. Både den breda St Eriksgatan och Karlbergvägen med planterad förgårdsmark är typiska gatumiljöer för stenstaden. Den vanligaste 18 meter breda gatan i stenstaden är väl representerad i Birkastan liksom de slingrande gator ibland med planterad förgårdsmark som blev vanliga i och med reaktionen på rutnätsstaden. Många gator i området är hårt belastade med parkerade bilar. Snedställda bilrader på vissa gator i stället för kantstensparkering ger ett intryck av parkeringsplats istället för gata. Till och med den vackra Karlbergvägens förgårdsmark används på vissa ställen som parkering. Vid Rörstrandsgatan ligger restaurangerna tätt i bottenvåningarna vilket gör den till en populär gatumiljö för utelivet i Stockholm.

Parker och Natur

Parker och natur saknas i området. På 10 - 20 minuters gångavstånd finns Karlbergsparken, Hagaparken och Vasaparken. Det finns en fin utsikt över Karlbergsparken från Rörstrandsgatan. Planterad förgårdsmark, träd på gator och platser samt grönska inom kvarteren på gårdarna är av stor vikt för karaktären.

Kvartersform

I utkanten av staden där olika verksamheter bedrevs började det regelbundna rutnätet av gator läggas ut under 1800-talet senare del. De rätvinkliga kvarteren delades in i tomter som byggdes var för sig med gathus och gårdshus. En reaktion mot det oändliga rutnätet och de små trånga gårdarna resulterade senare i mer oregelbundna storgårdskvarter. På 1970-talet genomfördes saneringar i området som innefattade rivning av murar och staket mellan fastigheterna med små gårdar för att åstadkomma större gårdsrum med bättre rekreativvärden.

Hustyper

Flerbostadshus med fasader i jugendstil och nyklassisk stil med fem till sex våningar mot gatan och gårdshus inne i kvarteren är den vanligaste hustypen i Birkastan. Husen i Birkastan har en färgsättning på som kan betecknas som typisk i Stockholms innerstad med putsade fasader i gul-röda nyanser och vissa inslag av grönt. Taken är oftast i svart eller röd plåt. Många hus har takkupor till vindsvåningarna som ofta är inredda till bostäder. Bottenvåningarna är ibland klädda i sten eller färgade i en annan kulör än den övriga fasaden.

Boendeformer

1990 var ungefär hälften av bostäderna i området hyresrätter och hälften bostadsrätter. Hyresrätterna omvandlas kontinuerligt till bostadsrätter. När avhandlingen skrivs äger nästan två tredjedelar av hushållen i området sin bostad. Mer än hälften av bostäderna i Birkastan är små lägenheter om 2 rum och kök eller mindre.

Verksamheter

Området byggdes invid och på en plats där det funnits en fabrik, Rörstrands porslinsfabrik. Idag finns det gott om arbetsplatser inom handel, finans och tjänstesektorn i Birkastan samt även verkstäder och viss tillverkning med sammanlagt ca 9 500 arbetstillfällen.

Offentlig service

Förskolor samt grundskola upp till årskurs 9 finns i området. Ett rikt utbud av kollektivtrafik finns i Birkastan med pendeltåg vid Karlbergs station, tunnelbana och många busslinjer.

Kommersiell service

Butiker och annan kommersiell verksamhet finns i bostadshusens bottenvåningar med bland annat ett flertal dagligvarubutiker. En av de mer kända restauranggatorna i Stockholm, Rörstrandsgatan, finns i Birkastan. St Eriksplan har en stor potential att utvecklas till en kommersiell plats men är idag mycket trafikstörd.

Vattenområden

Birkastan är belägen nära Karlbergskanalen men är helt avskuren från vattenkontakten genom järnvägsspåren och biltrafiken på Klarastrandsleden.

Social struktur

Birkastan började bebyggas på spekulation i början av 1900-talet som en arbetarstadsdel med små och billiga lägenheter i bostadskaserner, norr om Rörstrands porslinsfabrik. Men befolkningen som flyttade in var redan från början mycket blandad. Idag är Birkastan en attraktiv stadsdel. Medelinkomsten bland förvärvsarbetande är ca 300 000 kronor per år i området. Av de ca 7000 människorna som bor i Birkastan har ca 10% invandrarbakgrund. En tredjedel av barnfamiljerna har en ensamstående förälder. Den största åldersgruppen är mellan 25-45 år. Andelen bidragstagare i området är mycket låg med bara någon procent. Valdeltagandet 2002 var över 80% och över hälften röstade på det borgerliga blocket (Stockholms stads utrednings- och statistikkontor, USK, 2006), (www.usk.stockholm.se/tabellverktyg/tv.aspx?projekt=omradesfakta&omrade=11402).

Några röster bland invånarna

(ur *Berättelser från stadsbyggnadskaraktärer* – underlag till *Att Leva i Stockholm, Arbetsrapport 2030:4*, 2004,

(www.stockholm.se/-/Sok/?q=Ber%C3%A4ttelser+fr%C3%A5n+stadsbyggnadskarakt%C3%A4rer+i+Stockholm+&uaid=4B903ADEFD168B6277B2478379C976DF:3137322E32302E3135312E313132:5245344925285170385)

“Ungdomar vill flytta in till stenstaden där stan lever upp och man kan få en stadskänsla. I Birkastan är det inte så att du måste vara så cool och låta alla veta att du är någon som vid Stureplan, men det är inte heller som på Söder, där man kan sitta i en säck och vara cool för det. Birkastan är ett mellanting. Det är ett mellanland.”

”Jag är ingen grannminglare, men grannarna här i Birkastan har jag lärt känna lite grann. Ofta för att de knackar på för att jag musicerar, sjunger, spelar för högt på min gitarr eller bongotrumma i min iver. Då blir det att man pratar lite.”

“Det som man uppskattar med Birkastan är att det är som ett småstadsliv. När det gäller vad som är Birkastans identitet är det Rörstrandsgatan. Skulle man plocka bort Rörstrandsgatan ur stadsdelen vad har man då? Det blir ingenting kvar. Det är Rörstrandsgatan som gör det. Anledning till att det är bra är att det är mycket. Det är ett egenvärde att det är stort utbud. Det när sig självt. Folk kommer inte hit till en krog, utan de kommer till området och tar ett bord där det finns ledigt. Rörstrandsgatan är bilden av Birkastan. Anledningen till att man trivs är folklivet.”

”Birkastan har en stad-i-staden-känsla. Området är hårt avgränsat och består bara av ett par kvarter egentligen. Det är homogent. Det finns en byggnad som sticker ut och det är Filadelfiakyrkan. Det är det mest avvikande som finns i Birkastan, på gott och ont.”

”Vardagen är mycket att handla, släpa och slita. Man kan inte parkera utanför porten, grejerna får inte plats i hissen och det gör vardagen lite jobbigare. Att storhandla kräver bil. Det dagliga blir på närlivs. Det går knappt att storhandla ensam när man inte kan parkera utanför porten. Parkeringssituationen i den här stadsdelen är löjlig. Man kan inte ens fel-parkera, för det är så fullt.”

”Här känner vi alla i huset, man hälsar på alla. Det är bara 16 lägenheter där det bor både gamla och unga. Birkastans småstadskaraktär gör att man känner igen många i området.”

”Det finns ingen bio i Birkastan och det saknar vi. Det skulle finnas en kvartersbio.”

”Om man fick ändra något i området, skulle man ta bort järnvägsspåren och göra något åt kanalen. Vatten och restauranger med hus som går ända ned till vattnet och så en schysst strandpromenad. Istället för fyra järnvägsspår och en motorväg.”

”Naturen finns på behagligt avstånd, utan att man alltid behöver ta bilen. Det är bara att gå S:t Eriksgatan upp till dess den tar slut och så över E4:an, så är man i Haga. Det tar en

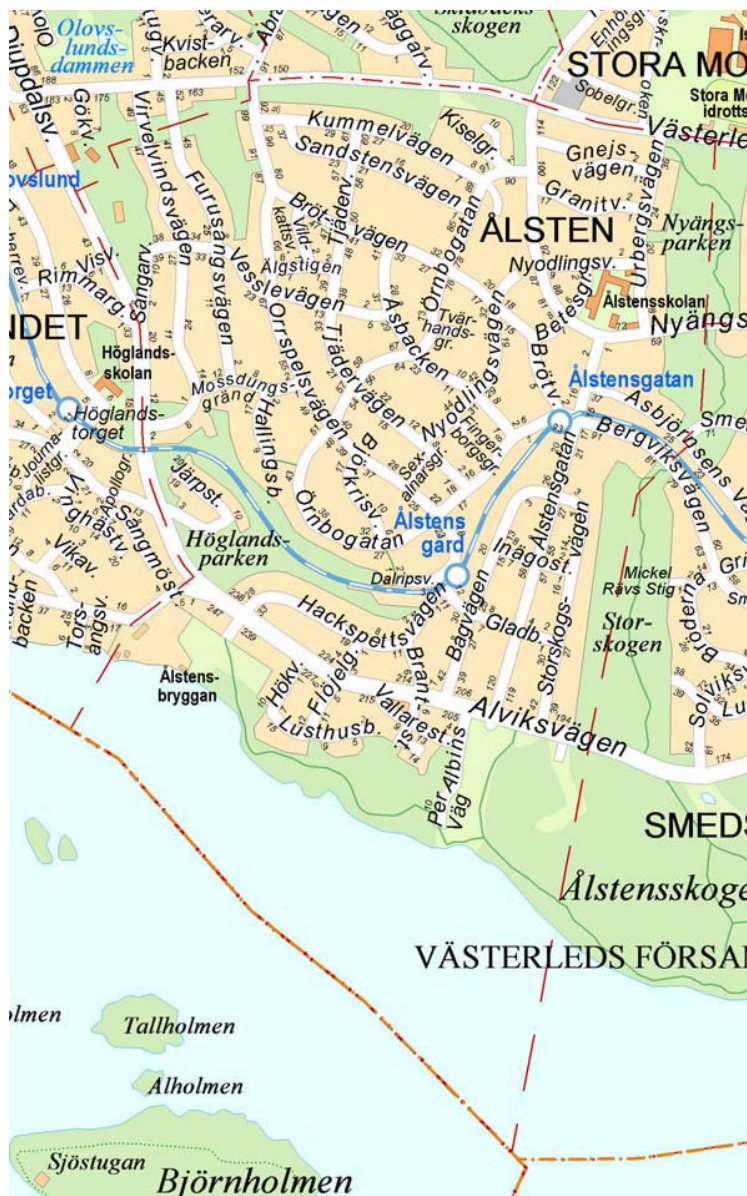
kvart, tjugo minuter att gå till Haga och det tycker jag inte är så farligt. Sedan finns Karlberg nedanför, som också är fint. Vasaparken är inte så himla trevlig, men den är ändå en park.” *

* Observera att intervjuerna gjordes före den senaste upprustningen av Vasaparken.

3:2 Exemplet - Trädgårdsstaden - Ålsten

Avgränsning

I Bromma köpte staden mark i början av 1900-talet för att kunna genomföra en samlad planering för en rad trädgårdsstadsutbyggnader längs en spårvägslinje med sträckning från Alvik till Nockeby. Ålsten är beläget mitt på denna spårvägssträckning.



© Lantmäteriverket Gävle 2007. Medgivande I 2007/1919
Avgränsning Ålsten

Centrum i Ålsten med flerbildshus och butiker i bottenvåningarna finns vid Ålstensgatan. Den alléplanterade Ålstensgatan sträcker sig från Ålstensskolan som ligger relativt högt ner till parkstråket vid vattnet. I övrigt består bebyggelsen i Ålsten av småhus på egna tomter.



Ålsten är beläget mitt på spårvägssträckningen nr 120 markerad med blått på kartan.
© Lantmäteriverket Gävle 2007. Medgivande I 2007/1919



Snedbild över Ålsten © Blom

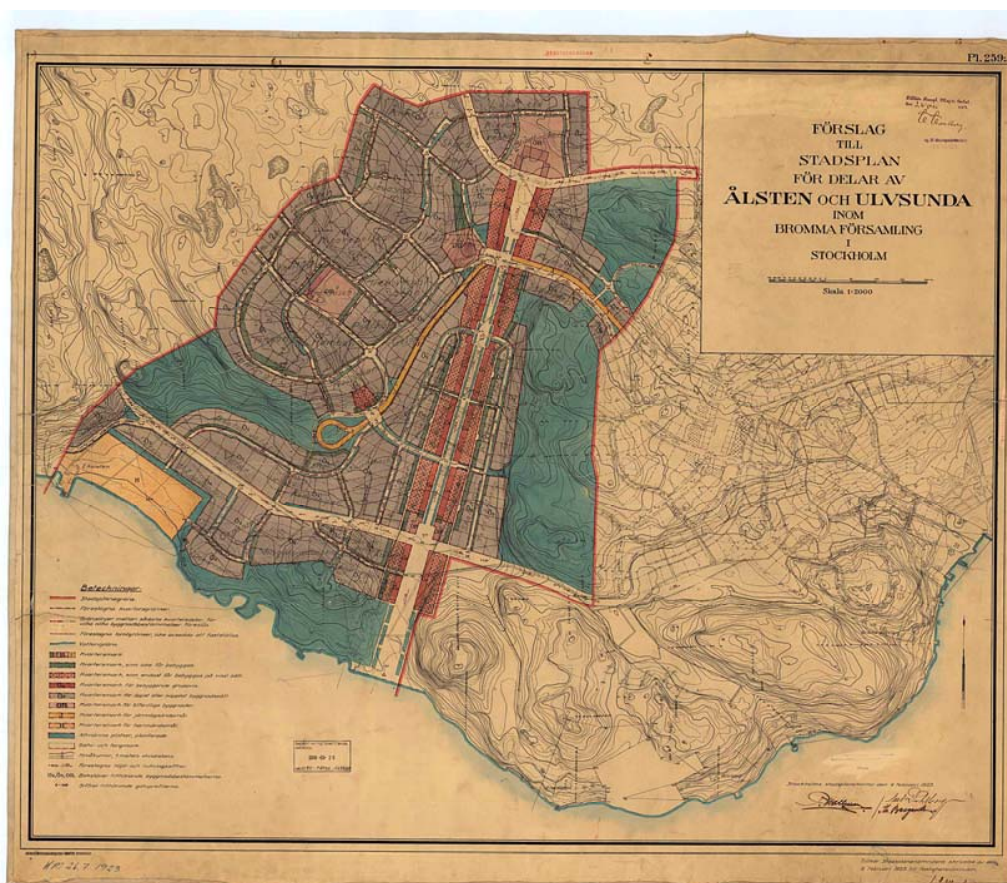
En av huvudgatorna, Ålstensgatan, kantas av radhus och flerfamiljshus. De flesta byggnader i Ålsten har en traditionell byggnadsstil medan de vita radhusen till vänster på Ålstensgatan är tidiga exempel på funktisarkitektur. Till höger utanför bilden ligger skolan i fonden på Ålstensgatan som sträcker sig ned till grönområdet vid Mälaren där det finns bad- och båtplatser. I övrigt består Ålsten av egnahem i rader längs slingrande gator som följer terrängen. Spårvägen korsar Ålstensgatan vid centrum där det finns butiker. Gångvägsystemet är omfattande genom stora och små skogspartier som är sparade för rekreation.

Historia

Bakgrunden till teoretiska koncept för trädgårdsstäder var en dramatisk utveckling av stenstaden i samband med industrialismens expansion under 1800-talets andra hälft. Rent omänskliga förhållande rådde för stora delar av stadsbefolkningen som hotade hela samhället i de europeiska storstäderna. Den oreglerade förstadsbebyggelsen utanför stenstadens rutnät riskerade att gå de styrande makterna ur händerna.

Trädgårdsstäder och romantiska förhållningssätt till stadsplanering var också en konstnärlig motreaktion på stenstadens rationella enformiga rätvinklighet och överexploaterade boendemiljöer byggda på spekulat.

Utbyggnaden av spårvägar för kollektivtrafik i kombination med att stadens köpte upp mark gav möjligheter att medvetet planera nya förorter. Trädgårdsstäderna i Stockholm formades med förebilder från trädgårdsstäder i England och Tyskland men också med den svenska småstaden som ideal. Kring hållplatserna växte välordnade små samhällen upp i Gamla Enskede och i Bromma med början 1908 respektive 1913.



Stadsplan för Älsten av Per Olof Hallman från 1923. Ur stadsbyggnadskontoret i Stockholms arkiv. Ljust brunt betecknar offentliga byggnader, mörkare brunt gruppbyggda bostäder, grått står för öppet eller kopplat byggnadssätt, grönt är planterade allmänna platser, mörkt gult är spårvägen samt ljust gult hamnändamål.

Syftet med trädgårdsstäderna i Stockholm var att erbjuda ett ordnat boende utanför malmarna för breda folkmassor med en stadsanläggningskonst som även innefattade service, pendlingsmöjligheter samt stora rekreativvärden i trädgårdar, parker och

natur. I den ursprungliga planen för Ålsten från 1923 ingick i första hand enfamiljshus men även radhus och hyreshus i centrum, parker, natur, småbåtshamn och tomter för offentliga byggnader. Spårvägen med linje nr 12 (numer 120) byggdes ut till Ålstens gård 1924. Ålstens gårds mangårdsbyggnad ligger i närheten vid Alviksvägen. Funktionalismens genombrott 1930 visar sig i radhusen på den södra delen av Ålstensgatan och en konsumbyggnad i funkisstil från 1932-33.

I Göteborg anordnades 1923 en internationell utställning om trädgårdsstaden under ledning av Albert Lilienberg. Olika lösningar för ekonomiska stadsutbyggnader i två till tre våningar med förebilder från småstäder och brukssamhällen diskuterades. Dessa stadsideal konkurrerades senare ut i med uppfinningen av höghus i betong för bostadsändamål som förespeglade storskaliga och rationella lösningar på bostadsproblemen i storstäderna.

(Howard, 1898, Mumford, 1938 sid.482-524, Hall Peter, 1988 sid. 86-136, Rådberg 1988, sid. 157-212, Stockholms stad (Stadsmuseet), 2003 sid. 464-468)

Stadsrumsanalys

Exploateringstal

Bebyggelsegrad i Ålsten är ca 0,2 beräknat på den totala våningsytan delat med markarealen (jfr Enskede $e=0,2$ Rådberg, 1996, sid. 98).

Gator

Den raka Ålstensgatan har trottoarer och allé av päronträd och popplar. Ålstensgatan förbinder centrum vid spårväghållplatsen med parken vid vattnet. I centrum är den svenska småstaden förebild med låga byggnader i liv med gatan, butiker i bottenvåningarna och bostäder på de övre våningarna. Andra huvudgator är Alviksvägen samt Nyängsvägen. Alviksvägen ligger delvis i den gamla alléplanterade vägens sträckning vid Ålstens Gård, dess trottoarer ligger innanför en gräsremsa med alléträd. Utanför huvudgatorna följer de smala slingrande villagatorna den kuperade terrängen.

Parker och Natur

Stora områden avsattes i den ursprungliga planen för rekreation i skogsområden, parkstråk vid vattnet, sparade grönområden och ett omfattande gångvägsystem. Grönområdena har en karaktär av vild natur.

Kvartersform

Vid Ålstensgatan ligger byggnaderna i liv med gatan och med en gårdsbildning bakom husen. De slingrande villagatorna följer terrängen och bildar oregelbundet nätverk. Småhusen ligger i rader längs de kurviga gatorna på tomter i varierande storlek.

Hustyper

Vid spårväghållplatsen på Ålstensgatan finns flerfamiljshus i två våningar med lokaler i bottenvåningarna byggda i äldre byggnadsstilar med putsade fasader, tegeltak och takkupor till vindsvåningarna. Längre söderut ner mot Mälaren på Ålstensgatan finns radhus i tidig funkisstil med vita putsfasader och platta pulpettak. Småhusen har fasader i trä eller är reveterade i puts. Några enstaka större villor i puts ligger vid Mälaren och på Örnbogatan.

Boendeformer

I huvudsak finns egna hem och ett mindre antal lägenheter i flerfamiljshus och radhus. En byggnad för äldreboende har tillkommit under 1990-talet vid Ålstens gårds spår-
vägshållplats.

Verksamheter

En småbåtssmarina var inplanerad i området från början. I planeringen utgick man från att invånarna skulle pendla till arbetet i city.

Offentlig service

Spårvägstrafiken och skolan är den mest framträdande offentliga servicen i områdets ursprungliga plan. Skolans viktiga funktion i samhället markeras med belägenheten på höjden i fonden på Ålstensgatan. Den ursprungliga planen av Per Olof Hallman innehåller flera väl genomtänkta och vackert placerade förslag till offentliga byggnader som inte kommit till utförande.

Kommersiell service

Den kommersiella servicen är samlad till bottenvåningarna i centrum i närheten av spårvägshållplatsen. Invid småbåtshamnen vid Mälaren finns en restaurang.

Vattenområden

Ålstens belägenhet vid Mälaren har tagits omhand i den ursprungliga planen med väl tilltagna park- och naturområden, gångvägar, badplats och småbåtshamn med restaurang invid vattnet.

Social struktur

Trädgårdsstäderna planerades som helheter där det även ingick ekonomisk planering för hur familjer skulle kunna klara kostnaderna för att bygga ett eget hus. Trädgårdsstäderna var ursprungligen inte reserverade för höginkomsttagare men har genom sin attraktivitet och närhet till centrum via spårvägen utvecklats till områden med mycket dyra bostäder.

Av de ca 3 000 invånare som bor i Ålsten har mindre än 10% utländsk bakgrund. Medelinkomsten bland förvärvsarbetande är över 400 000 kronor år 2003. Det finns endast ca 300 arbetstillfällen i Ålsten. Endast 15% av barnfamiljerna har en ensamstående förälder. Den största åldersgruppen är mellan 45 och 64 år (ca en tredjedel). Det finns inga bidragstagare i området. Valdeltagandet 2002 var över 90% och 85% av dem röstade på det borgerliga blocket.

Knappt en femtedel av bostäderna är belägna i flerbostadshus med övervägande små lägenheter i en tredjedel hyresrätter och två tredjedelar bostadsrättsföreningshus. I övrigt består Ålsten av egna hem i ”Småhus”.

(Stockholms stads utrednings- och statistikkontor, USK, 2006,

www.usk.stockholm.se/tabellverktyg/tv.aspx?projekt=omradesfakta&omrade=22210)

Några röster från invånarna

(ur *Berättelser från stadsbyggnadskaraktärer* – underlag till *Att Leva i Stockholm, Arbetsrapport 2030:4*, 2004, www.stockholm.se/-/Sok/?q=Ber%C3%A4ttelser+fr%C3%A5n+stadsbyggnadskarakt%C3%A4rer+i+Stoc+holm+&uaid=4B903ADEFD168B6277B2478379C976DF:3137322E32302E3135312E313132:5245344925285170385)

”Ålsten är en riktig småstad, man har affären, man har skola, dagis, man har posten, man har precis det man behöver. Inga stora komplex med stora affärer, köpcentra och sånt, man tar bara lilla tolvan och åker till apoteket vid Nockeby torg när man behöver medicin. Det är den här lilla Bullerbykänslan jag tycker om och att det är vatten, skog och lite natur. Sedan finns lilla Ålstensbryggan, en liten båthamn där man kan tanka båten, om man har någon, vilket man inte har. Men där finns också en restaurang där man kan sitta dricka lite öl och äta en hamburgare.”

”När det gäller servicenivån och affärerna är det alldeles lagom. Det är inte lätt att driva affärer här ute. Det går inte att få ekonomi på småbutikerna. Det finns tusen inredningsbutiker vilket är helt patetiskt. Det är bara hemmafruar som inte har någonting att göra och så deras män som finansierar så att de kan ha en butik. De går ju inte ihop ekonomiskt. Man har ju inte behov av sju inredningsbutiker inom en radie av typ tre kilometer. Men bortsett från allt det man inte behöver så finns det jättebra med service. Det finns post, apotek. Det finns mataffärer, de är schyssta och det finns ost- och fiskaffärer. Det är lite trist att de andra torgen har dött lite. Nockebytorget lever väl, Ålstenstorget lever mest, Högländstorget har väl mer eller mindre dött, det är bara ett café och någon inredningsbutik kvar. Affärer och service med vårdcentral och bibliotek är i Alvik. Det funkar jättebra. Kommunikationerna är ju strålande, spårvagnen är helt genial och den går ju jämnt.”

”På vår gata har vi en pub en gång i månaden klockan sju på fredagar. Det är ambuland mellan husen och då bara kommer man dit. De som har puben har då fått pubdrickat från förra puben och kassan från den förra familjen. Så tar man över det som finns och så kompletterar man med ny dricka utifrån de pengar som finns i kassan och lite chips och så där. Och så kommer folk och det är bara folk från den här lilla gatan. Det är jättebra för då får man hälsa på grannar som man aldrig hälsar på annars. Man kan komma eller låta bli att komma och sen går man när man vill. Det är en jättebra idé.”

”De ska bygga uppe på toppen här vilket jag tycker är tråkigt. Jag förstår att stadskärnan växer och då tar man de här små grästapporna och skogsområden som finns. Det har kommit upp på förslag för det som ska byggas och det är ett tråkigt funkishus. Vi sökte bygglov på vårt hus om utbyggnad och det var mycket strängt hur vi fick lov att göra och tusen restriktioner. Det där huset uppfyllde ju inte ett enda av de kraven vi hade på vårt hus. Det är min skräck att det ska fyllas med sånt. De får gärna bygga men då ska de bygga i gammal stil och försöka smälta in.”

”Den sociala identiteten är ett extremt snobbigt område. Stå på Ålstensgatan på en fredag: Hur många Volvo XI-90 och Jeep Cherokee, ”Ålstenstraktorer” som vi kallar dem” som helst. Väldigt likformat och folk är väldigt chica. Mina föräldrar var akademiker och då var det mycket akademikerfamiljer som bodde här, som kunde ha råd

att bo här. De riktigt rika bodde nog i Danderyd. Nu är det ett mer flashigt område med en massa flashiga människor. Det finns lite grann två kategorier. Det finns de här flashmänniskorna och naturmänniskorna som gillar området för att det är härligt med naturen och kanske inte är så intresserade av de här cocktailpartyna. Det är patetiskt töntigt, snobbigt, likformat, extremt likformat. Barnen har likadana kläder. Vi har en barnflicka som har varit här i två år och hon kommer från landet, från Eskilstuna och hon är 20. Hon tycker att Brommaungdomarna är supersnobbiga, verkligen borskäm- da. Nu har det kommit in många med extremt mycket pengar. Barnen tror att det är fullständigt normalt att kunna resa var som helst på semester och kunna få vad som helst i klädväg, telefoner och hela kittet.”

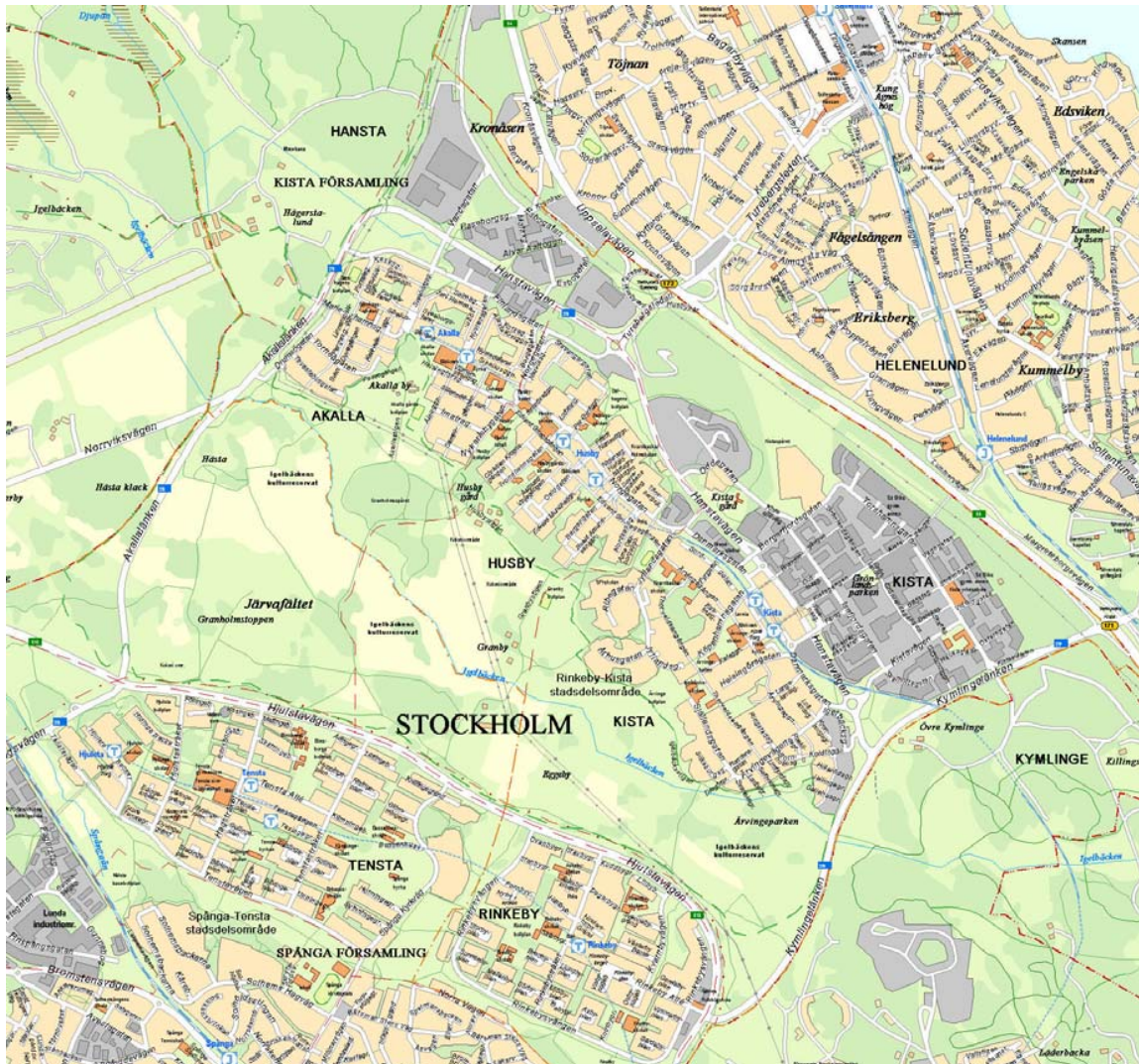
”Om man bor i Ålsten har man inte så mycket kontakt med stadsdelarna runt omkring. Det är mycket Bromma-fester. Bromma-folk umgås med Bromma-folk. Många mid- dagar kommer till skott inte för det är så bra eller roligt. - Vad kul att få träffa Pelle och Karin! utan: - Vad bra om Pelle och Karin kommer hit på middag för Pelles före- tag ska precis göra ett uppköp av ett sånt här företag så det vore bra om han träffade dem! Det är mycket ”networking” i näringslivet här. Visst kan det vara bra och prak- tiskt men samtidigt känns det ju att man vill separera jobb och privatliv och umgås med de vänner man verkligen tycker om och som är riktiga äkta vänner.”

”Det är framförallt de här nybyggnationerna man skulle vilja ändra, plus att man gär- na såg att grönområdena togs tillvara på ett bättre sätt. Vår barnflickas pappa är skogsbrukare och han är helt förtvivlad när han är på besök. – ”Det där trädet skulle ju ha fällts för längesedan för att ge plats åt det där trädet!”

3:3 Exemplet – *Den funktionsuppdelade staden, Husby*

Avgränsning

Norra Järvastaden planerades som en bandstad längs tunnelbanan med bostäder, arbetsplatser och service från Kymlinge till Hansta i slutet av sextiotalet. Kista Husby och Akalla byggdes ut under 1970-talet. Stadsdelen Husby innefattar bostadsbebyggelse på en höjdpåta och natur på delar av Järvafältet mot Tensta.



Orienteringskarta

© Lantmäteriverket Gävle 2007. Medgivande I 2007/1919

Husby är beläget mellan Kista och Akalla. Arbetsplatserna i Husby är placerade mot E4, bostäderna ligger på höjdpåtan runt centrum som innehåller offentlig samt kommersiell service längs det trafikseparerade gångstråket som förbinder tunnelbanestationerna. Husby Gård sparades i en grön miljö vid Järvafältet och Igelbäcken. Gröna kilar från Järvafältet bevarades mellan bostadskvarteren.



Avgränsning Husby

© Lantmäteriverket Gävle 2007. Medgivande I 2007/1919



Snedbild över Husby © Blom

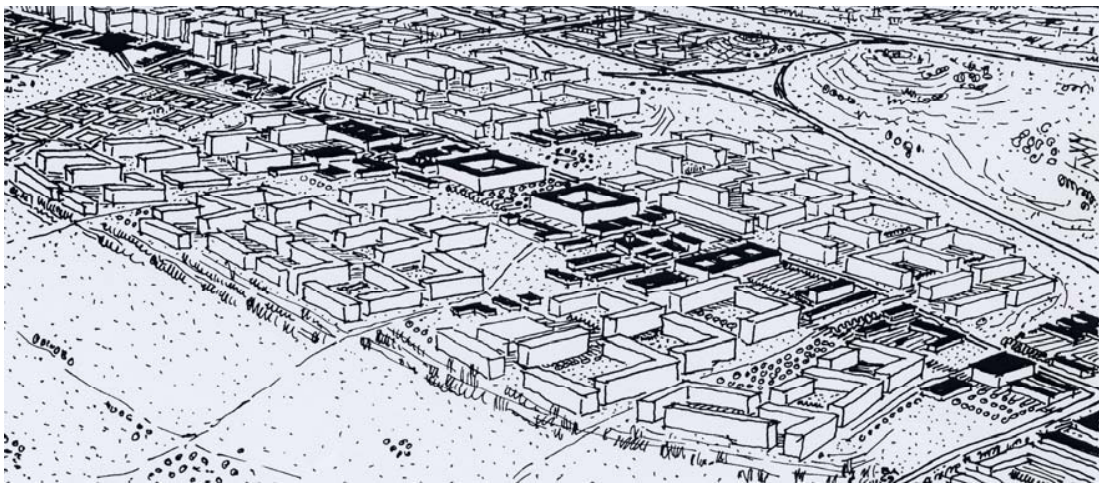
Mitt i bilden syns de tio höghusen i nio våningar i Husby centrum vid tunnelbanestationen. Här passerar det trafikseparerade gångstråket som förbinder stadsdelarna Kista, Husby och Akalla. Längs gångstråket, Edvard Griegsgången, finns offentlig och kommersiell service. Parallellt med tunnelbanan och gångstråket finns en huvudgata för fordonstrafik, Norgegatan. Utanför centrum finns bostäder i loftgångshus i fem våningar placerade runt gårdar för utevistelse. I bildens övre högra del syns ett bostadskvarter där husen har traditionella trapphus som tillkommit senare på 1980 talet. Mellan de olika gårdarna finns parkeringsdäck som nås via säckgator. I de gröna kilarna mellan bostadskvarteren finns idrottsanläggningar och skolor.

Historia

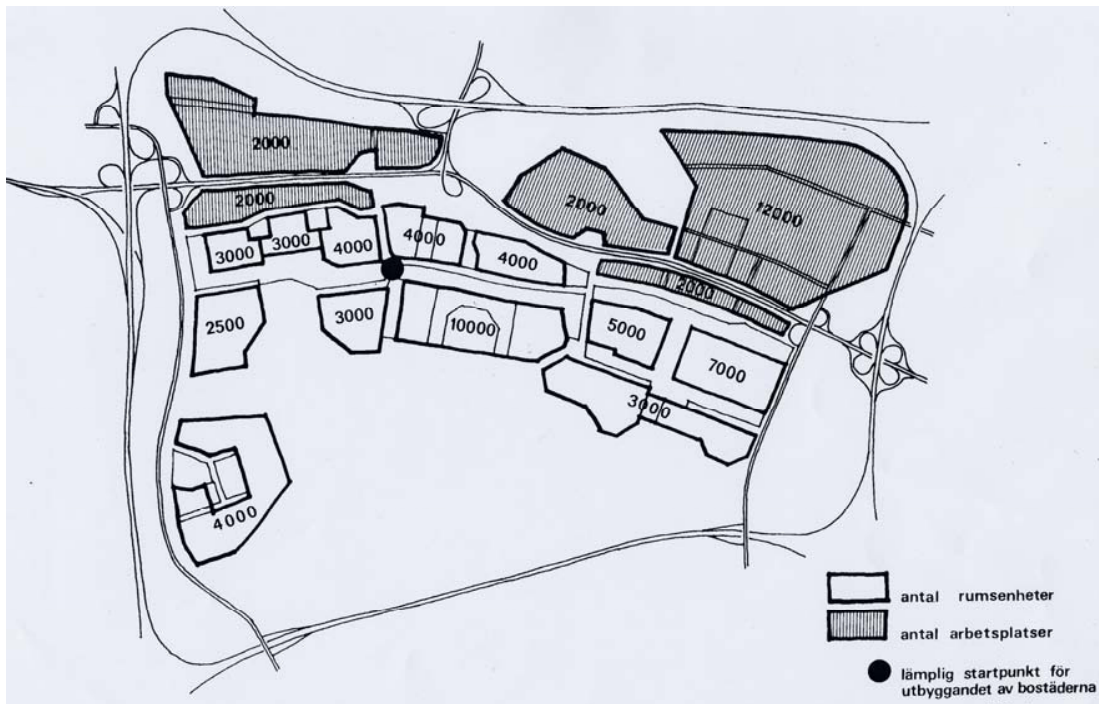
Ambitionen med den funktionsuppdelade ABC-staden var att förorterna skulle innehålla både arbetsplatser, bostäder, och service i ett centrum för att minska belastningen på city och reducera resandet till innerstaden. Vällingby är ett uppmärksammat tidigt exempel på ABC-staden från 1950-talet av Sven Markelius, stadsplanedirektör i Stockholm 1944-54. Den storskaliga bandstaden längs tunnelbanelinjer var en utveckling av planeringskonceptet för ABC-staden med förebilder från planen för Vällingby. Utbyggnaden av bandstaden på Järvafältet ingick i miljonprogrammet som genomfördes från mitten av 1960-talet till mitten av 1970-talet. Miljonprogrammet innebar att en miljon bostäder skulle byggas i Sverige under en tioårsperiod. Programmet genomfördes med stark politisk styrning i ett nära samarbete med byggindustrin och de allmännyttiga bostadsbolagen. Målen kunde nås genom att förmånliga statliga lån gavs till vissa industrialiserade byggprojekt. Byggnadsindustrin infogades i de politiska kvantitativa målen och stadsbyggandet drevs rationellt och teknokratiskt. Samhällsorganisationen och experterna styrde produktion och

konsumtion. Den funktionsuppdelade staden etablerades i Stockholm längs tunnelbanesystemet som var en utveckling av spårvägslinjerna för Stockholm. Husby ingick i planeringen av en "bandstad" från Kymlinge till Hansta där Kista, Husby och Akalla har blivit förverkligade vid varsin tunnelbanestation.

Trafikseparering var ledordet för den planering av gator och parkering som präglade miljonprogrammet. Gatorna delades upp i fjärrleder, primärleder, sekundärled typ 1 och 2, matarleder samt återvändsgränder in till parkeringsplatser. Gångtrafiksystemen planerades separat från biltrafiksystemet. En särskild grupp av experter skötte trafikplaneringen enligt olika regelverk. (*Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet, SCAFT, 1968*)



Tidig perspektivskiss över Husbyhöjden (ur beskrivning av stadsplan för Husby, 1969)



Exploaterings-sammansättning (ur beskrivning av stadsplan för Husby, 1969)

Planeringen var hierarkiskt indelad från översikter i övergripande dispositions- och generalplaner ner till detaljerade stadsplaner med hustyper (i det här fallet loftgångshus), bostadskomplement, närmiljö och naturmarker, trafik och offentlig service. Likadana lägenheter och bostadshus producerades på löpande band. Bostäderna byggdes efter generella normer som skulle tillfredsställa de boendes behov enligt en genomsnittsmall. Husby centrum och tunnelbanan invigdes 1977. Bostadskvarteren innehöll knappt 5000 lägenheter övervägande om 3 rum och kök.

(Rådberg, 1988 sid. 230-396, Giedion, 1941 sid. 540-569, Hall Peter sid. 203-240, Stockholms stad, (stadsmuseet) 2003 sid. 332-335)

Stadsrumsanalys

Exploateringstal

Bebyggelsegrad i Husby beräknat på den totala våningsytan delat med markarealen ger ett exploateringstal om ca 0,9 (jfr Rådberg, 1996, sid. 142).

Gator

Norgegatan är matarleden för trafik genom Husby. Norgegatan saknar trottoarer eftersom den är tänkt enbart för motorfordon som tar sig vidare in på säckgator till de separata bostadskvarteren. Gångtrafikanterna rör sig separat från motortrafiken på broar över gatorna. Huvudgångstråket som förbinder tunnelbaneuppgångarna är Edvard Griegsgången som har sin fortsättning till både Kista och Akalla. Trafiklandskapet präglas av de omfattande konstruktionerna i betong för gångbroar och andra anläggningar. Trots enkelheten i planstrukturen för trafikprinciperna är det svårt att orientera sig i verkligheten när man befinner sig på marken och ska hitta till en adress.

Parker och Natur

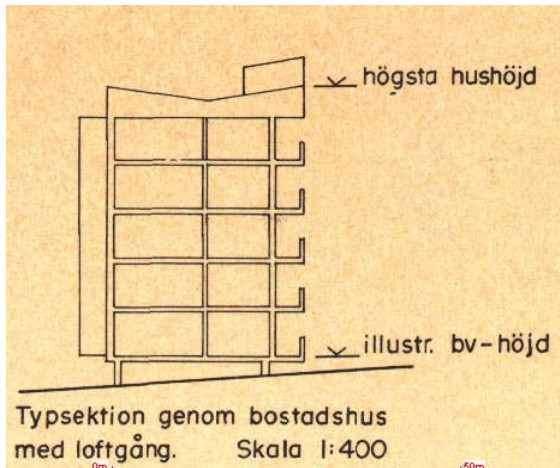
Möjligheter till rekreation planerades med omfattande investeringar på gårdar och i parker. Stora partier natur lämnades mellan kvarteren. I Husby finns en central park vid kyrkan med lekplatser och sittplatser infogat i den kuperade terrängen. Naturen har genom den byggmetod som användes kunnat sparas i flikar upp från Järvafältet med stora träd tätt intill bostadskvarteren. Vid Husby Gård finns kolonilotter och möjlighet till gemensamma fritidsaktiviteter. Gångvägar leder ut i naturen på Järvafältet och längs Igelbäcken.

Kvartersform

I Husby har loftgångshusen placerats i fyrkanter runt gårdar med vistelseytor, sittplatser och lekplatser. Mellan husgrupperna finns parkeringsytor och garage. De höga skivhusen i centrum står i två rader som är förskjutna i förhållande till varandra så att en rumsbildning skapas mot gångstråket.

Boendeformer

Hyresrätten är den vanligaste boendeformen. De kommunala bostadsbolagen byggde stora delar av miljonprogrammet. Idag ägs en stor del av bostadsbeståndet i Husby av privata bolag.



Loftgångshus

Hustyper

Alla bostadshus utom höghusen vid centrum byggdes som likadana loftgångshus i fem våningar. Varje trapphus leder till ett stort antal lägenheter. Samlingar av kvarter har olika färger i starkt röd-gula och mörkt gröna nyanser. I centrum finns tio stycken ljusblå högre skivhus i nio våningar som är sammanbundna med varandra med invändiga gångpassager i bottenvåningarna och på så sätt bildar en inomhusmiljö som delas av väldigt många boende. Några av skivhusen är specialanpassade för äldreboende. I bottenvåningarna finns ett utbud av kommersiell och offentlig service. Den omfattande användningen av betongelement och plåt i fasader och andra byggnadsdelar har en grov detaljering.

Verksamheter

Inom Husby finns viss verksamhet längs det centrala gångstråket med en koncentration vid tunnelbaneuppgångarna. Mot E4 finns viss verksamhet med hotell och hamburgerrestaurang som har sin koppling till arbetsområdena i Akalla och Kista.

Offentlig service

Längs gångstråket finns offentlig service i bottenvåningarna med gemensamma träfflokaler, bibliotek, förskolor och skolor, stadsförvaltningens lokaler, en kyrka med mera. Idrottsanläggningar som badhus, idrottshall, ishall och bollplaner ligger mot naturområdena som omgärdar och flikar sig in i Husby. Tunnelbana och bussar erbjuder goda kollektivtrafikförbindelser.

Kommersiell service

Den kommersiella servicen finns i bottenvåningarna och med torghandel på platsbildningen vid T-banestationen invid det trafikseparerade gångstråket.

Vattenområden

På Järvafältet rinner Igelbäcken som skyddas av kommunalt naturreservat. Järvafältet har ett stort rekreativvärde med ett omfattande gångvägsystem längs och över Igelbäcken med broar. I den centrala delen av Husby finns ett arrangemang med ett vattenfall i parken vid kyrkan.

Social struktur

Miljonprogrammet planerades i Sverige för att komma tillrätta med bostadsbristen i städerna. Planeringen utgick från generella behov och inte från individuella önskemål. I norra Järva planerades ABC-staden med ett större industriområde och bostadsstadsdelar för de tänkta inflyttande arbetarna. Ett servicestråk förbinder bostadsstadsdelarna och kopplar ihop med arbetsområdet i söder. Befolkningen i bostadsstadsdelarna arbetar dock i mycket liten utsträckning i det intilliggande arbetsområdet som istället för industrier har fyllts med högteknologisk forskning och utvecklingsverksamhet.

Totalt bor ca 11 000 människor i Husby. Av dem har ungefär 60% utländsk bakgrund. Den största åldersgruppen är mellan 25-44 år.

Samtliga bostäder är belägna i flerfamiljshus varav 80% är hyresrätter och 20% bostadsrätter. De allmännyttiga kommunala bostadsbolagen ägde 1990 70% av hyresrätterna i området. Efter utförsäljningar till privata bostadsbolag ägde allmännyttan 2004 ca 40% av hyresrätterna i Husby.

Medelinkomsten bland invånarna i Husby är under 200 000 kronor om året och ca 20% är beroende av ekonomiskt bistånd. Ungefär 80% av invånarna har utländsk bakgrund. Nästan hälften av barnfamiljerna har en ensamstående förälder. Det finns ca 1 200 arbetstillfällen i Husby. Valdeltagandet var ca 50% 2002 och 75% röstade på det socialistiska blocket.

(Stockholms stads utrednings- och statistikkontor, USK 2006,

www.usk.stockholm.se/tabellverktyg/tv.aspx?projekt=omradesfakta&omrade=22602)

Några röster från invånarna

(ur *Berättelser från stadsbyggnadskaraktärer* – underlag till *Att Leva i Stockholm, Arbetsrapport 2030:4*, 2004, www.stockholm.se/-/Sok/?q=Ber%C3%A4ttelser+fr%C3%A5n+stadsbyggnadskarakt%C3%A4rer+i+Stockholm+%uaid=4B903ADEFD168B6277B2478379C976DF:3137322E32302E3135312E313132:5245344925285170385)

I brist på intervjumaterial från Husby är detta är röster från invånare i Rinkeby som har en liknande fysisk och social struktur som Husby. Avhandlingens utgångspunkt är dock att varje område är unikt vilket ger dessa röster relevans för Husby endast i vissa avseenden.

“Det finns en skog härintill. Men den kultur vi kommer ifrån där promenerar man inte i skogen, inte turkarna heller. Det är bara galna människor som går i skogen. Men nu har vi lärt lite, så vi går där. Jag känner att jag mår bra av det. När jag har mer tid, går jag ut under bron till Järvafältet. Hos oss när man går, man handlar, det finns lite små affärer, där man kan köpa glass, nåt som man kan sitta på. Problemet är att när man går i Sverige är det så tomt! Gå till Frankrike, man kan handla på gatan. Någonting händer, spännande saker fattas i Sverige! Att gå i Rinkeby är inte särskilt spännande. Torget är intressant, men utanför lägenheten är det bara tomt och oplanterat. Det ser helt enkelt för illa ut. Området slits, varje familj har många barn.”

”Min favoritplats i Rinkeby är Folkets hus, där brukar jag se om de diskuterar något. Jag är mycket glad över biblioteket och betonar verkligen att de har det bästa medborgarkon-

toret i Sverige. Det finns en advokat där och en psykologmottagning, folk kan komma och gråta och berätta om sina bekymmer, gratis. De som jobbar där ställer upp och lyssnar. Hjälper till att fylla i blanketter. Bästa stället! Andra medborgarkontor är nästan tomma.”

”Jag tycker att Rinkeby känns som en småstad. Jag känner ibland att det är utanför världen. Jag känner ibland att vi har ett eget system.”

“När jag åker härifrån och till t-centralen är jag mycket orolig, när jag kommer till Rinkeby och klockan är två har jag inga problem. Jag kan gå var jag vill. Rinkeby är ett tryggt område. Det finns inte så mycket rånare. Våra ungdomar rånar i stan.”

”Jag har svårt att tänka mig själv i den här miljön, den här strukturen, som är Rinkeby, vilken förort som helst, som inte är en stad med hörn, där man kan mötas i hörnen. En stad bör kunna föda minnen, inte bara av sin egen mänskliga kropp och själ, utan också av rummet. Rinkeby kan inte lagra minnen i sin fysiska struktur.”

“Problemet är nog att husen inte är präglade av en historia, de är inte självständiga på det sättet, att där uppe i det där hörnet, i det där huset bodde han eller hon, för att den lägenheten ser likadan ut som den andra, som den tredje och den fjärde. Man har inte besjälat husen.”

”Det finns ingen anledning till möten förutom planerade möten. Man går ju oftast från tunnelbanan till sitt hem och på den sträckan hinner man träffa lite folk, men folk är alltid på väg nånstans, det finns inget som händer på de gatorna som du går på.”

“Jag saknar parker för vuxna, kultur, struktur. Jag saknar produktion, hantverk, jag saknar kaféer, jag saknar restauranger, rörelse finns, men en matematiker kunde räkna bättre, varför folk rör sig på ett visst sätt. Jag saknar hörn, jag saknar genuin stolthet.”

”Jag saknar nog det mesta. Men, om det skulle vara för barnen, om jag tar samma fråga för barnen, skulle det nog vara att människor inte möts, de möts, men inte på riktigt. Det är inte en miljö som främjar möten i kärlek till exempel, möten i minnet av rummet, av solnedgång, att känna sig HÄR skulle jag vilja komma tillbaka, den känslan som jag hade just då, som man gör ibland i en stad, man vill tillbaka till bänken, man vill tillbaka till en höjd, eller vad som helst. Det tycker jag är lite synd att barnen missar.”

“Det som är bra i Rinkeby är att här finns alla typer av människor.”

”Jag älskar verkligen Stockholm, det gör jag. Faktum är att jag, eftersom jag inte kan röra mig här i Rinkeby, så måste jag ta mig in till stan, och ska jag åka in till stan en fredag till exempel – nu pratar jag om när jag var yngre – det är ett projekt helt enkelt. Nu orkar jag inte gå ut en fredagskväll på stan, jag vet att jag måste vänta en halvtimme på tåget, fullt med fulla människor på tåget, när man går hem, alla går på i rad, hela känslan...utgången är förstörd! Så känner jag.”

4 BAKGRUND OCH TEORI FÖR MÄTMETODEN

Utgångspunkt för avhandlingen

Avhandlingen utgår från licentiatuppsatsen från 2004-01-21, *Estetisk värdering av stadsmiljöer – en metodstudie med utgångspunkt i användarnas känslor och upplevelser*. Licentiatuppsatsens syfte var att mot bakgrund av tidigare forskning utveckla en metod som beskriver hur invånarna upplever olika stadsmiljöer. Inför licentiatuppsatsen tillämpades metoden med enkäter i två områden med olika stadskaraktärer; den medeltida delen av Arboga och den postmodernistiska stadsdelen Ladugårdsängen i Örebro.

I avhandlingen har enkätundersökningarna utvecklats och utförts i ytterligare tre områden med olika stadskaraktärer i Stockholm; stenstaden i Birkastan, trädgårdsstaden i Ålsten och den funktionsuppdelade staden i Husby. En bedömning av resultaten har därefter gjorts i en validering bland ett antal deltagare och en grupp experter. Grupper av studenter på KTH i Stockholm har provat metoden på samma bilder under tre år.

I licentiatuppsatsen beskrevs bakgrunden till metoden i tidigare forskning. För att knyta samman licentiatuppsatsen och avhandlingen och klargöra hur arbetet har utvecklats i förhållande till utgångspunkterna i licentiatuppsatsen följer en kort sammanfattning av tidigare forskning som låg till grund för licentiatuppsatsen.

Estetisk värdering - Invånarnas upplevelser av stadsmiljöer

Motivet till metodutvecklingen är ett behov av bättre kommunikation mellan experter och invånare i planeringen av våra städer. Det finns många studier som visar att experter och invånare har olika uppfattning om vad som är tilltalande byggnader och stadsmiljö (Nasar, 1988, sid. 14, 175-194, 195-211, Nasar, 1998, sid.18-19).

I myndigheternas hantering av plan och bygglov förtydligades kraven på att planläggning och nya byggnader ska vara *estetiskt tilltalande* i ändringar och tillägg som gjordes 1999 till 2, 3 och 11 kapitlet i PBL. I kommentarerna till lagtexten kan man uttala att tilläggen om estetiskt tilltalande planering och byggnader avser en skönhetskategorisering med utgångspunkt från visuella värden. I mitt licentiatarbete har jag argumenterat för att estetiskt tilltalande stadsplaner och byggnader borde innefatta alla våra sinnesupplevelser och ger därmed begreppet estetiskt tilltalande en mycket bredare betydelse. En estetiskt tilltalande stadsmiljö är enligt min licentiatuppsats en helhetsupplevelse förmedlad genom alla de mänskliga sinnen. Eftersom det är kommuninvånarnas uppskattning som ska eftersträvas i myndighetsutövningen så innebär det att experterna ska bedöma hur stadsmiljön ska vara estetiskt tilltalande för invånarna. Invånarnas utgångspunkter är enligt studier den spontana känsloupplevelsen av platsen och dess praktiska funktioner (de Laval 1997, Cold 2001).

I arbetet har det framkommit svårigheter för många att tänka sig en estetiskt tilltalande upplevelse som en helhetsupplevelse genom alla sinnen och med många olika orsaker till upplevelsen. Många anser att den moderna tolkningen av begreppet estetik enligt till exempel Nationalencyklopedin är svår. Många anser att det är vedertaget att estetik avseende stadsmiljö enbart står för en visuell skönhetskategorisering. I avhandlingen har jag därför avstått från att kalla värderingen för en estetisk värdering eftersom det förefaller bädda för en onödig diskussion och begreppsförvirring. Begreppet "estetisk värdering" byts ut i avhandlingen mot "upplevelse". Upplevelsen har jag graderat i *positiv*: spännande, trivsamt, trygg eller *negativ*: tråkigt, otrivsamt, otryggt. Titeln ändras från "Estetisk vär-

dering av stadsmiljöer – en metodstudie med utgångspunkt i användarnas känslor och upplevelser” till; ”Värdering av stadsmiljöer - en metod att mäta upplevelse”.

I myndigheternas kvalitetsbedömning av stadsplaner och byggnader skulle det kunna diskuteras om begreppet *estetiskt tilltalande* bör bytas ut mot något begrepp som man är mer enig om att det beskriver den helhetsupplevelse av kvalitet i byggandet man är ute efter att bevaka med PBL. Utgångspunkterna för myndigheternas bedömning måste tolkas vara att i första hand bevaka uttryck i bebyggelsen som allmänt uppskattas av kommuninvånarna (Didón m fl 3:4).

Tidigare forskning som grund för metoden

Arbetet fortsätter som i licentiatuppsatsen att bygga på James Russells forskning kring en modell och struktur i människors innersta känsloliv som grund för mätmetoden. James Russell har i sin tidiga forskning undersökt hur människors känslor influeras av olika miljöer men har senare fortsatt sin forskning med inriktning på hur känslor är kopplade till olika ansiktsuttryck och om det finns skillnader i detta mellan olika kulturer.

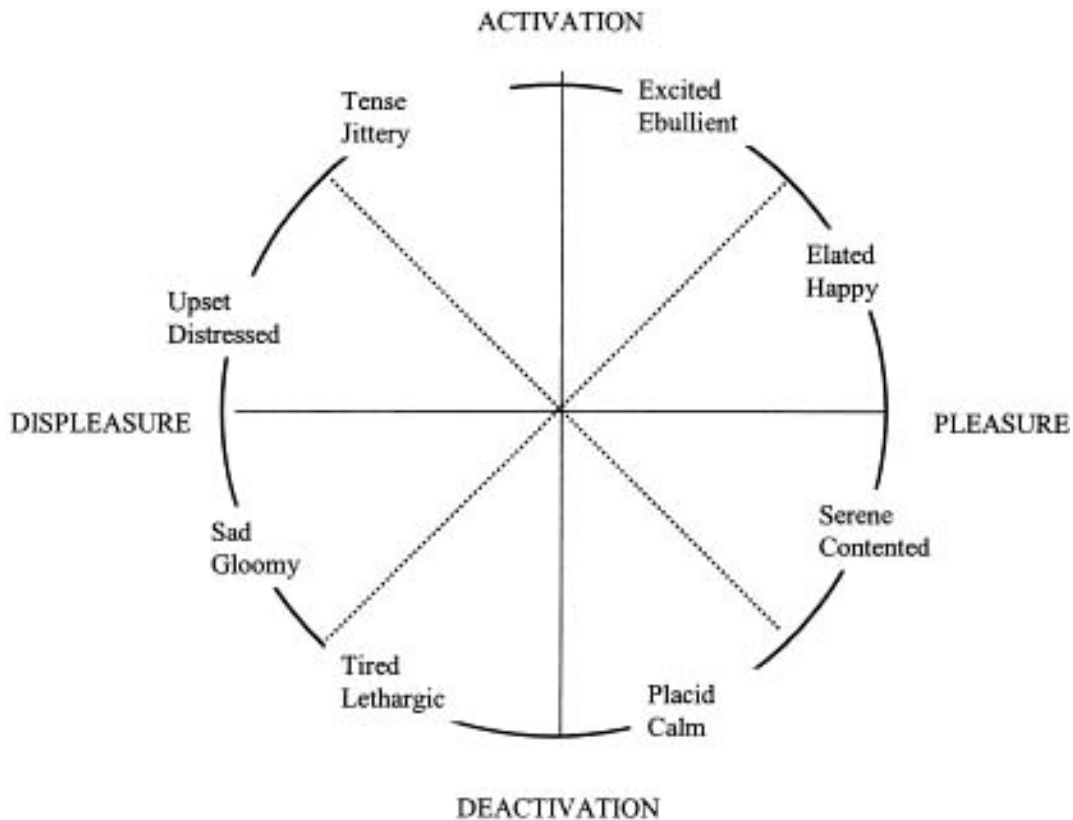
Russell med flera har genom undersökningar hittat ett antal förslag till känslomässiga reaktioner på bebyggda miljöer. Utifrån dessa förslag och tidigare psykologisk forskning har Russell med flera formulerat en modell som bygger på känsloreaktionerna ”arousal” och ”pleasant” samt dess motsatser ”sleepy” och ”unpleasant” (Russell 1999, 2003). Modellen bygger på motpoler mellan aktivitet och passivitet samt tillfredsställelse och otillfredsställelse. Den positiva upplevelsen av miljöer rör sig mellan passiv avslappning till aktivt intresse och den negativa mellan aktiv rädsla och passiv ointresse



Illustration med ansiktsuttryck till figuren nedan

© James A Russell, "Debbie", 2003, med medgivande av professor James Russell
<http://www2.bc.edu/~russeljm/>

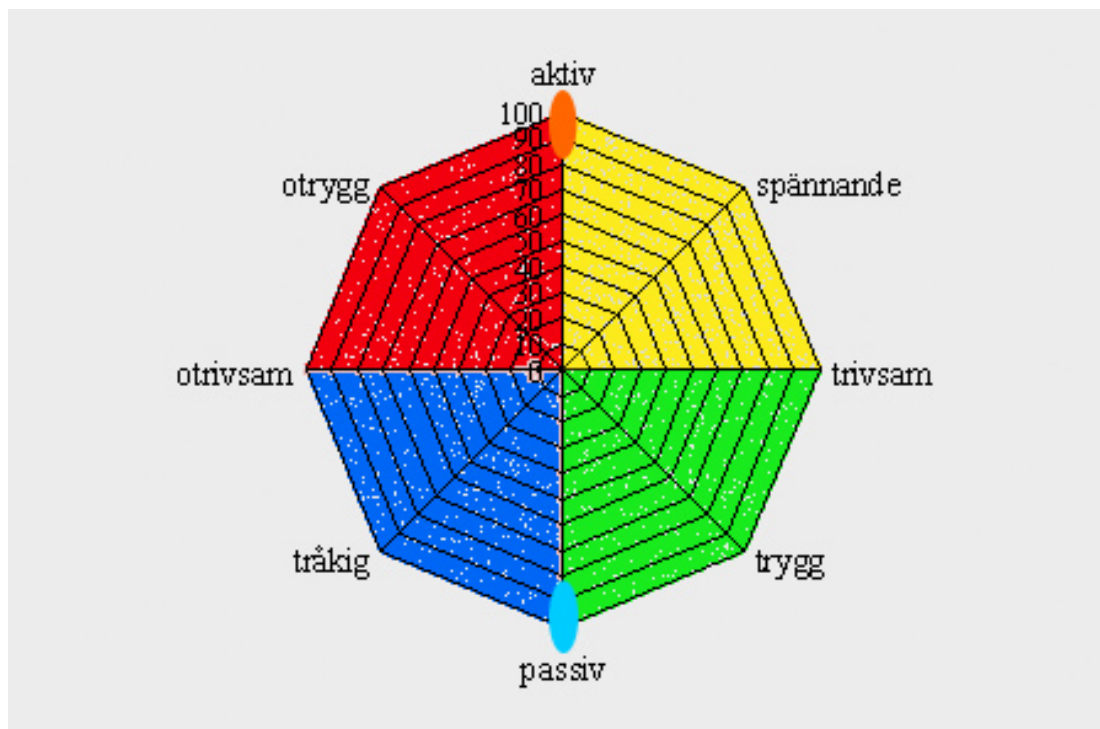
Beskrivningen av människors känslomässiga reaktioner enligt strukturen i figuren ovan är belagd på ett flertal sätt. Enligt Russel kan det till och med sägas att de cirka 2000 känslorrelaterade ord som finns i det engelska språket konvergerar mot slutsatsen som beskrivs i det polära diagrammet med motpolen mellan passivitet och aktivitet samt behag och obehag (www.bc.edu/schools/cas/psych/faculty_staff/russell.html).



Källa: *Core affect, Russell: Psychol Rev, Volume 110(1).January 2003.145–172*
<http://www2.bc.edu/~russeljm/publications/psyc-rev2003.pdf>
 med medgivande av professor James Russell

Tillsammans med Jackie Snodgrass har James Russell utfört undersökningar i Vancouver, Kanada. I dessa undersökningar ombads deltagarna att först definiera olika distrikt i staden enligt Kevin Lynch teorier om olika element som kan uppfattas av invånarna i en stad, (Lynch 1960). Därefter värderades distrikten enligt James Russells teorier om människors inre känslomässiga huvudstruktur. Distrikten i Vancouver färgsattes sedan på kartan enligt färgerna på de olika tårtbitarna i det polära diagrammet (muntliga uppgifter från James Russell i intervju på Boston College den 26 oktober 2006).

Undersökningar av sådant slag kan ge ett annat resultat än till exempel värderingar av distrikt efter prisnivåer för hus och lägenheter. Områden som har hög status och är dyra att bo i behöver inte nödvändigtvis ge större tillfredsställelse för människornas upplevelser av stadsmiljön än områden med billigare bostäder och lokaler.

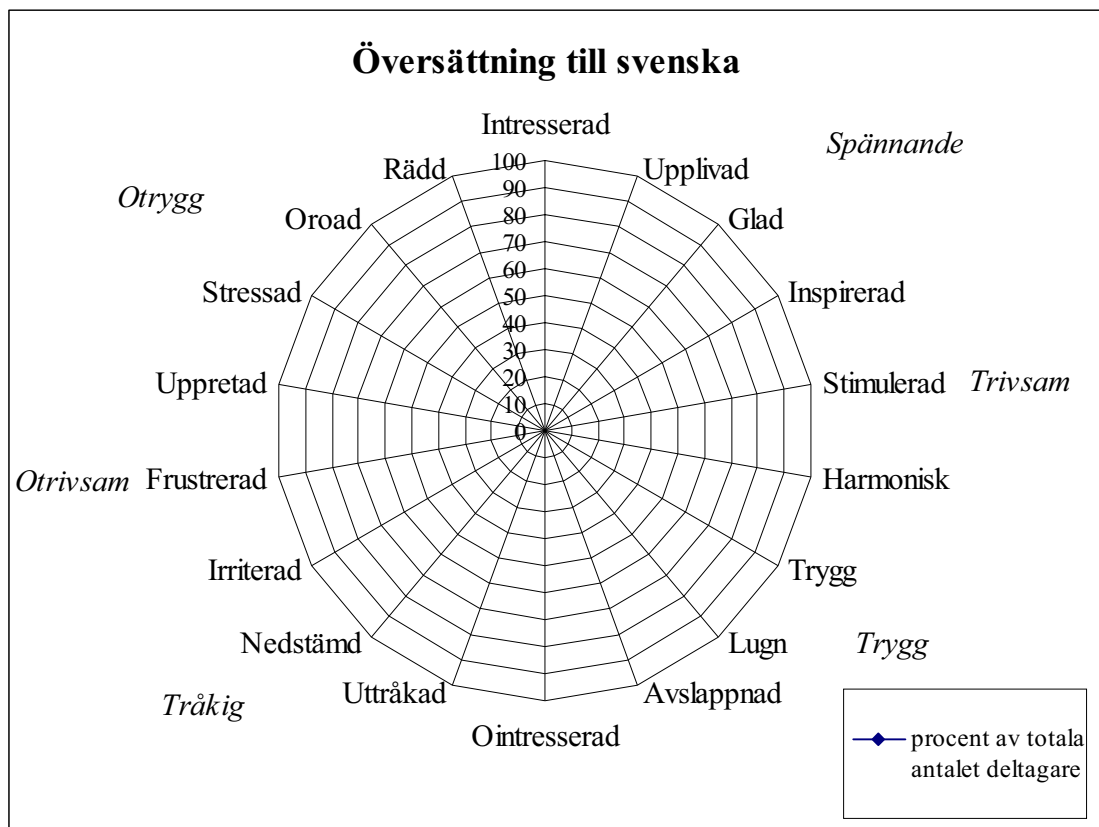


*Tolkning av James Russells muntliga beskrivning på översättning av människors "core affect" i färger (intervju 26 oktober 2006).
(<http://www2.bc.edu/~russeljm/publications/JPSP1999.pdf>)*

Metodens användning av tidigare forskning

I avhandlingen har jag "översatt" James Russells diagram över teorin om "core affect" till svenska för min egen metod. De enskilda orden i diagrammen är tolkade och översatta i mina enkätundersökningar. Tolkningen och anpassningen av Russells ord i diagrammet har gjorts i förhållande till andra teorier och svenska versioner av "the circumplex structure of affect" (Knez & Hygge 2001, Västfjäll m fl 2002). Enkäten är vidare utformad med inspiration från arbeten av till exempel Kevin Lynch, Jack Nasar, Arthur Stamps, Harry Launce Garnham, Sven Hesselgren, Bo Grönlund, Kaplan, S. & Kaplan, R. och ovanstående arbeten av James Russell.

Bilder av representativa platser från områden med en viss stadskaraktär visas i enkäten. Deltagarna ringar in vilka känslor de spontant kommer ihåg att de förknippar med den platsen. Eventuella fördelar att vara på platsen när en enkät besvaras har valts bort. Ett genomförande på plats förutsätter oftast att en grupp befinner sig på platsen samtidigt, vilket innebär risk för att individerna påverkar varandra. Att mäta upplevelse utifrån bilder istället för direkt på platsen har andra fördelar av att ge en mer samlad minnesbild av hur platsen brukar upplevas istället för att mäta vid ett tillfälle som kan påverkas av tillfälliga faktorer. Det är också viktigt att enkäten besvaras utifrån minnet av den individuella upplevelsen med så liten påverkan från andras upplevelser som möjligt. Enkäterna utformas med frågor utifrån bilder för att också lätt kunna anpassas till simulerade förslag till förändringar i stadsmiljön eller helt nya framtida stadsmiljöer (Stamps, A. E., 1990, 1993, 2000, Kaplan & Kaplan 1982, sid.97, Nasar 1998 sid. 173, Marans & Stokols 1993).



Avhandlingens redovisning i diagram av känsloupplevelser i olika stadsmiljöer

På en <i>Spännande</i> plats kan deltagaren känna sig	Intresserad Upplivad Glad
På en <i>Trivsamt</i> plats kan deltagaren känna sig	Inspirerad Stimulerad Harmonisk
På en <i>Trygg</i> plats kan deltagaren känna sig	Trygg Lugn Avslappnad
På en <i>Tråkig</i> plats kan deltagaren känna sig	Ointresserad Uttråkad Nedstämd
På en <i>Otrivsamt</i> plats kan deltagaren känna sig	Irriterad Frustrerad Uppretad
På en <i>Otrygg</i> plats kan deltagaren känna sig	Stressad Oroad Rädd

Enkäten används för att samla underlag till ovanstående diagram. Frågor i enkäten om hur deltagarna känner sig på en plats ställs utifrån ett foto på platsen. Deltagarna prickar för alternativ enligt ovanstående lista. Modellen för "core affect" används för att visa resultatet i ett polärt diagram där enkätdeltagarnas upplevelser matas in procentuellt. Kurvan i diagrammet formar sig efter hur många procent av deltagarna som kommer ihåg att de upplevt en viss känsla på platsen. Ju längre ut mot perimetern kurvan hamnar ju fler av deltagarna har medvetna känslor för platsen. Deltagarna beskriver också orsaker till varför de upplever platsen på ett visst sätt.

I licentiatuppsatsen beskrivs hur arbetet förhåller sig till den forskning som Kevin Lynch och Jack Nasar bedrivit. De viktigaste ståndpunkterna i deras forskning som använts i avhandlingssuppsatsen är hypotesen om att det råder stor konsensus kring hur olika stadsmiljöer upplevs bland invånarna med samma sociokulturella bakgrund (Nasar, 1998 sid. 6, 7, 10) samt att det inte går att separera funktion från utseende och mening i god stadsbyggnadskonst (Nasar, 1998, sid. 3). I sina egna undersökningar har Jack Nasar konstaterat att faktorerna natur, skötsel, utsikt, historia och övergripande ordning generellt har stor betydelse för hur människor upplever en miljö, (Nasar, 1998, sid. 62), vilket även mina undersökningar stödjer. Uppfattningen om konsensus i upplevelsen av stadsmiljöer innebär att man kan acceptera en viss begränsning i deltagarantalet i en stadskaraktär för att anse att det finns indikationer om hur invånarna upplever en viss plats. Ståndpunkten att funktion inte går att separera från utseende och mening i god stadsbyggnadskonst innebär att definitionen av begreppet estetik måste innefatta alla sinnesupplevelser och att orsakerna till upplevelserna är många. Avgränsning av en sociokulturell grupp är en stor fråga som inte tas upp i avhandlingen. Den förenklade utgångspunkten i föreliggande arbete är att alla deltagare i respektive område med olika stadskaraktär ingår i samma sociokulturella grupp.

Faktorer i stadsmiljön som påverkat deltagarnas upplevelser

Invånarna värderar stadsmiljön utifrån hur den upplevs och hur den fungerar. Förutom vilka känslor deltagarna förknippar med platser som visas på bilder i enkäten ombeds också deltagarna att nämna någon orsak till sin upplevelse. Orsaker till upplevelserna av de olika stadsmiljöerna som deltagarna själva noterat i undersökningarna i Arboga och Örebro har använts i avhandlingen. I avhandlingens enkät har de sammanfattats enligt nedan:

- HISTORIA; den historiska betydelsen av hus och platser
- NATUR; inslag av grönska och natur
- SKÖTSEL; skötsel och underhåll av mark och byggnader
- ORDNING; organisation av kvarter och hus
- VARIATION; kontraster i utformningen
- UTBLICKAR; öppenhet och utsikt
- RUMSKÄNSLA; rumsbildande utformning
- VERKSAMHETER; arbetsplatser
- SKALA; storlek och proportion mellan mark och byggnader
- ARKITEKTUR; byggnadskonst
- LJUS; dagsljus, belysning
- MATERIAL; i byggnader, gatumöblering och beläggningar

- FÄRG; harmonier och kontraster
- KONST; skulptur, installationer
- VATTEN; i konstarrangemang eller i naturen
- DJURLIV; till exempel fåglar
- ÅRSTIDER; utformning som har olika fördelar under årstiderna
- HÄNDELSER; mänskliga möten, möjligheter till egna aktiviteter
- SERVICE; utbud av kommersiell och offentlig service
- BLANDNING; variation av boendeformer och verksamheter
- SAMMANHANG; anpassning mellan nytt och gammalt
- TILLGÄNGLIGHET; öppethållande för allmänheten
- GRÄNSER; mellan privata, halvoffentliga och offentliga platser
- GÅNGVÄGAR; möjligheter till promenadstråk
- MÖBLERING; sittplatser och andra arrangemang utomhus
- STÖRNINGAR; hantering av buller, luftföroreningar och konflikter i användningen
- TRAFIK, PARKERING; motorfordonens anpassning till övriga användningar

I enkäten har deltagarna värderat hur ovanstående faktorer upplevs i området som helhet efter en skala. Svaren redovisas i diagram från mest positivt så att det ger en överblick över områdets kvaliteter och brister.

I undersökningarna i Stockholm har deltagarna nämnt ytterligare tre faktorer som påverkar upplevelsen av stadsmiljön:

- MIKROKLIMAT; platsens unika väderförhållanden
- KOLLEKTIVTRAFIK; utbud av bussar, tåg, spårväg tunnelbana osv
- BYGGNADSARBETEN, om- och nybyggnader av hus, anläggningar och platser

5 TILLVÄGAGÅGNSSÄTT I ENKÄTUNDERSÖKNING

Undersökning av invånarnas förhållningssätt till stadskaraktären

Generellt

Varje expertuppdrag inom stads- och landskapsplanering berör de människor som ska använda miljön. Det borde vara lika naturligt att inför en planeringsuppdrag beställa en utredning som mäter hur människor upplever kvaliteter och brister i sin miljö som att beställa en teknisk utredning om till exempel buller som underlag. Tillvägagångssättet som föreslås för metoden är i fyra steg med 1) en karaktärsbeskrivning, 2) enkätundersökning och 3) presentation av resultat samt 4) en diskussion om resultatet.

Enkäten utformas med frågor som dels rör området som helhet och dels specifika delar som är av intresse för uppgiften och representativa för karaktären. Enkäten för avhandlingen redovisas i Bilaga 1. Resultatet redovisas med hjälp av enkla applikationer i excel (Bilaga 4).

Enkät i avhandlingen

Enkäten som använts för undersökningar i Birkastan, Ålsten och Husby i Stockholm är en utveckling av den enkät som användes i det medeltida Arboga och det postmoderna Ladugårdsängen i Örebro dock med samma syfte: att ta reda på invånarnas upplevelser av sin stadsmiljö och vilka praktiska orsaker som finns till invånarnas upplevelser.

Del 1 i enkäten behandlar stadskaraktären som helhet utifrån en karta. I del 1 ställs allmänna frågor om mest och minst omtyckta plats, vanliga promenadvägar, var man känner sig otrygg och vad man vill framföra till beslutsfattare. Här värderas också de 27 faktorer som deltagarna själva i undersökningarna inför licentiatuppsatsen menat påverkar deras upplevelse av stadsmiljön. (Med avhandlingen blev det 30 faktorer.)

Del 2 i enkäten behandlar invånarnas upplevelser av enskilda representativa stadsmiljöer som visas med bilder. De representativa stadsmiljöerna i stadsrumsanalysen valdes utifrån typiska företeelser i områdets stadskaraktär. Stadsrumsanalysen begränsades till nedanstående företeelser i områdets stadskaraktär, som mer eller mindre kan regleras eller påverkas i planprocessen enligt PBL.

- Gator
- Parker
- Natur
- Kvartersformer
- Hustyper
- Boendeformer
- Verksamheter
- Offentlig service
- Kommersiell service
- Vattenområden

Bilderna på representativa miljöer har valts genom kart- och fältstudier med tanke på vad som är mest typiskt för stadskaraktären i det område som avgränsats som medeltidsstad, stenstad, trädgårdsstad, funktionsuppdelad stad respektive postmodernistisk stad. I medeltidsstaden, Arboga centrum, utgjorde långgatorna, gränderna, torget för handel och

med intilliggande märkesbyggnader samt den kringbyggda gården med små trähus representativa miljöer (behandlades i licentiatuppsatsen).

Stenstadens mest representativa miljöer är de olika prydliga gatorna kantade av bostadshus i sten. Gatorna har olika utformning och det kommersiella utbudet i bottenvåningarna varierar. Kvartersformerna i stenstaden med olika typer av gårdar är en intressant fråga. Men på grund av portlås och slutna kvarter kan man inte ställa frågor om kvarteren generellt till deltagarna i en enkät. Parker, natur och vattenområden fanns inte inom den valda stenstaden, Birkastan.

I Ålsten representerar centrum med spårvagnen, tvåvåning bostadshus i gatuliv och butiker i bottenvåningen samt skolan i fonden trädgårdsstadens småstadsideal, egna hem i trädgårdar längs slingrande gator, parker, natur, skog och tillgängliga stränder för rekreation och båtliv illustrerar trädgårdsstadens planeringsambitioner för kvaliteter i boendet anpassat till naturens förutsättningar nära arbetsplatserna i stadens centrum.

Den funktionsuppdelade staden, ABC-staden, som skulle erbjuda arbete, bostad och service i nya perifera centrum representeras av bilder från gågatan i Husby, med kommersiell och offentlig service nära tunnelbanan, effektiva industriellt producerade bostadskvarter med lekplatser på gårdarna och parkeringar däremellan, trafikseparering och generösa naturområde kring bebyggelsen.

I den postmodernistiska staden, Ladugårdsängen i Örebro, blandades stadskaraktärer med varandra. Enkäten visade där bilder som representerade samtliga ovanstående stadskaraktärer på olika platser (behandlades i licentiatuppsatsen).

Utskick

Till de tre områdena i Stockholm skickades vardera 210 och sammanlagt 630 enkäter ut. Utskicket genomfördes av Utrednings och statistikkontoret inom Stockholms stads förvaltning (USK). I varje område valdes slumpmässigt deltagare från tre åldersgrupper. Ungdomar mellan 15 och 25 år, vuxna mellan 25 och 65 år och äldre mellan 65 och 75 år deltog. I varje område skickades enkäten till 70 ungdomar respektive vuxna och äldre.

Sampl

I Birkastan var svarsfrekvensen 26% (53 personer) och Ålsten 31% (64 personer) medan den var 12% i Husby (23 personer). Svarsfrekvensen om 30 % är normal (utan påminnelser) och 12% är mycket lågt även om det är normalt för vissa områden. I utskicket i Husby framgick att viss hjälp med enkäten gick att få på medborgarkontoret, men för att nå högre svarsfrekvens i Husby eller liknande områden behöver särskilda insatser göras. Utrednings- och statistikkontoret brukar skicka flera påminnelser och når ofta därmed upp till 70% svarsfrekvens. Ekonomin i avhandlingen medgav inga påminnelser.

Bland dem som svarade var något fler kvinnor än män. Svarsfrekvensen var högre i grupperna vuxna och äldre än gruppen ungdomar. I en bilaga finns samplet med information om stickprovets profil. Deltagarna har ombetts lämna uppgifter om kön, ålder, yrke, eventuella barn och hur länge de bott i området. Samtliga enkäter där det finns svar på alla frågor och det gått att identifiera åldersgrupp har räknats, även om personuppgifter inte lämnats. Endast några enstaka enkäter har behövt betraktas som bortfall på grund av ofullständigt ifyllt formulär. På grund av att enkäten skickades med B-post eftersändes inte post till dem som flyttat utan de returnerades till avsändaren. På så sätt kom inte 4 enkäter till Birkastan, 2 till Ålsten och 13 till Husby fram till sin adressat (Bilaga 2).

Sammanställning av resultaten

I värderingen av stadskaraktären som helhet har deltagarnas svar adderats för den mest omtyckta respektive minst omtyckta platsen, mest noterade promenadvägen, otrygga platsen och så vidare.

De olika stadsbyggnadsfaktorerna som påverkar deltagarnas upplevelser positivt eller negativt visas i ett stapeldiagram som anger hur många procent av deltagarna som påverkas positivt eller negativt av respektive stadsbyggnadsfaktor. Stapeldiagrammen har ordnats efter en skala av mest positiva värdering och nedåt. På så vis får man snabbt en överblick över vilka faktorer i hela stadskaraktären som invånarna upplever som kvaliteter respektive brister. Enkla jämförelser mellan stadskaraktärer kan göras som konstaterar skillnader i vad som värderas högst respektive lägst.

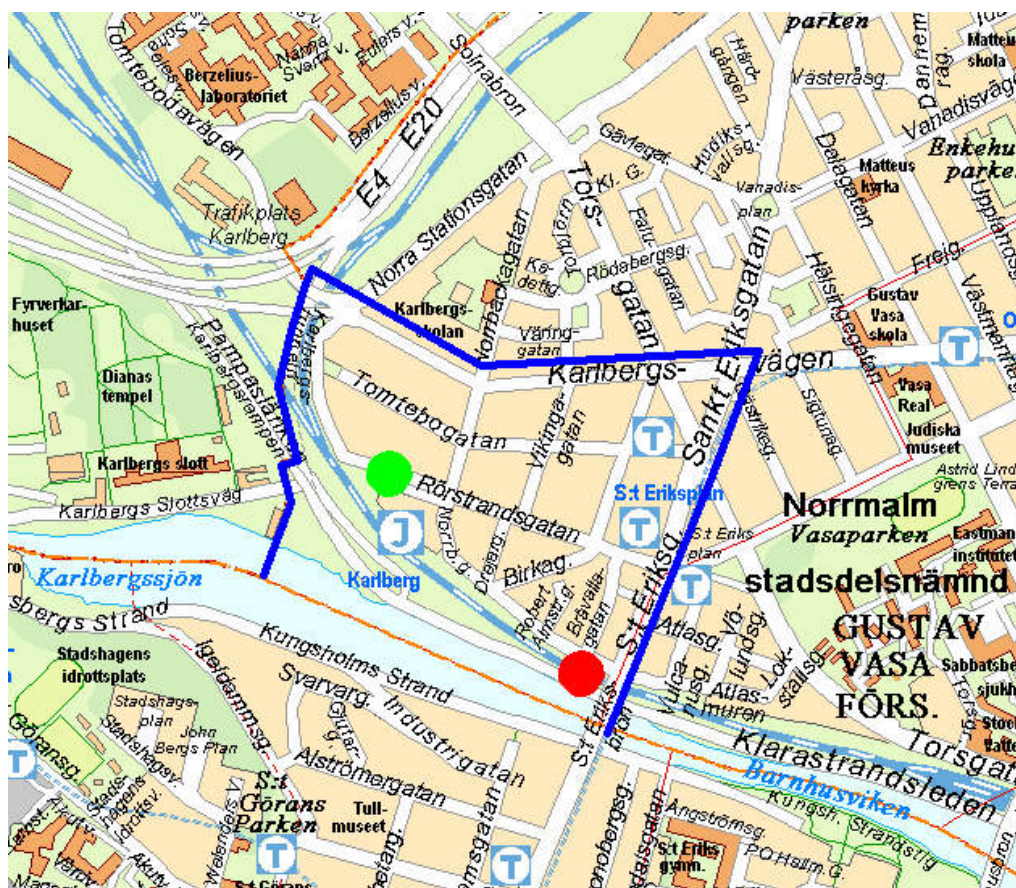
I värderingen av olika representativa stadsmiljöer har deltagarna ringat in sina spontana upplevelser bland arton olika alternativ av känslor för nio olika platser så som de personligen känner dem. Platserna visas med bilder i enkäten. Enkla cirkeldiagram i excel (Bilaga 4) visar antalet procent av deltagarna som angivit respektive känsla för de olika platserna. De arton känslorna är översättningar från James Russells modell över människors innersta känslostruktur. Cirkeldiagrammen ger en indikation på hur platsen upplevs procentuellt bland deltagarna som spännande, trivsamt, tryggt eller dess motsatser otrygga, otrivsamt och tråkigt. Ju fler deltagare som minns upplevelser på platsen ju längre ut mot perimetern kommer kurvan i cirkeldiagrammet. För varje plats har deltagarnas förklaringar med egna ord av orsaker till upplevelsorna sammanfattats på ett tiotal rader.

6:1 RESULTAT av enkätundersökning bland invånarna i Birkastan

Resultaten presenteras i två delar där del ett handlar om området som helhet och del två om deltagarnas värderingar av vissa representativa stadsmiljöer i området.

Deltagarnas värdering av upplevelsen av stadskaraktern i området som helhet

Den vanligaste *promenadvägen* i området är en slinga runt vissa kvarter (beroende på var man bor och handlar), samt ut på Rörstrandsgatan till utsikten över Karlbergs slott och vidare mot Karlbergsparken. Ungefär hälften av deltagarna anger att Rörstrandsgatan är en *träffpunkt* i området. En tredjedel av deltagarna noterar att platsen vid Karlbergs station och Norrbackagatan ner under S:t Eriksbron är *otrygga delar av området* där de känner sig rädda.



Kartbild som visar avgränsning för undersökt stadskarakter med blå linje
Grön markering visar det område som flest deltagare angett som *mest omtyckt*
Röd markering visar det område som flest deltagare angett som *minst omtyckt*

Mest omtyckta platsen - Rörstrandsgatan

Rörstrandsgatans gatuliv med restauranger och caféer och utsiktspunkten från Rörstrandsgatan mot Karlbergsparken är den plats som deltagarna anger som mest omtyckt. Gatan upplevs som ”gemytlig” och det finns ”trevliga butiker och restauranger”, som ”en småstad i en storstad” med ”liv och rörelse” och utsiktspunkten är en rofylld ”sommarsplats”. På den mest omtyckta platsen känner deltagarna sig i första hand glada.

Minst omtyckta platsen – under St Eriksbron

Den minst omtyckta platsen är området under St Eriksbron som är ”mörk”, ”ful”, betraktas som ”slum” och en ”skamfläck”, det är ”smutsigt” här och ”det finns råttor”. Men många tycker även illa om återvinningsstationen på Karlbergsvägen, den mörka tunneln till Karlbergsparken samt trafiken på St Eriksgatan. På den minst omtyckta platsen känner deltagarna sig i första hand irriterade.

Värdering av ”byggstenar” ur stadsrumsanalysen

Gator, kvartersform, hustyper och boendeformer upplevs av det stora flertalet deltagare som klart trivsamma i Birkastan. Även verksamheter, offentlig och kommersiell service upplevs av deltagarna i huvudsak som trivsamma. Naturen, parker och vattenområden upplevs som trivsamma men det noteras att de egentligen inte förekommer i själva området utan invid området.

Budskap till planerare

Stadsmönster

Områdets stadsstruktur är viktig för deltagarna som vill ”Bevara befintligt gatumönster liksom övergripande organisation av kvarter och hus.” Deltagarna vill att de olika gatornas karaktär ska bevaras eller förbättras. ”Den parkliknande miljön på Karlbergsvägen ska behållas.”

Träd och grönska

Alla träd och grönskan är mycket viktig att bevara. Man vill också ha mer grönska och gröna områden för rekreation och avkoppling. ”De gamla husen och träderna skapar trygghet och trivsel”. ”Många gårdar är fina”. Flera deltagare vill att man prioriterar parkfrågor i området.

Byggnader

Det är viktigt för deltagarna att bevara områdets atmosfär med husens byggnadsstil. ”Behåll den vackra karaktären med de gamla byggnaderna. Förstör inte fasadstilen med tråkiga box-byggnader som typiska 60-talsbyggnader”. ”Behåll och återställ områdets arkitektur och planering”. ”Nybyggen gör sig icke besvär” Man bör ”Ta hänsyn till stadsmiljön och arkitekturen men ”underlätta för alla boende som vill bygga balkong”.

Utformning

Design och färgsättning i gatumiljön får kritik: ”Oftast är det för tråkig design på allt. För lite färg och ibland ointressanta trottoarer och vägar. Tunnelbaneuppgången mot Rörstrandsgatan är trist. Varför alltid betong i tråkiga strukturer. Varför vanliga gatuplattor överallt?! “ ”Gör något åt gångtunneln till Karlbergsparken” ”Snygga upp

Karlbergs stationsområde” Det efterfrågas också att utformning av allmänna platser ska ge möjligheter till aktiviteter med ”utrymme för streetbasket och skateboard”

Skötsel

Många deltagare framför önskemål kring områdets skötsel och anordnande så att det är rent och tryggt. På de ställen som till exempel under St Eriksbron som är smutsiga och mörka efterfrågas städning och belysning. ”Råttorna måste bort.” Klottersanering efterfrågas liksom uppsnygning av Karlbergs station. Återvinningsstationerna får mycket kritik. ”Bättre återvinningsstationer, eller de borde vara lite fler och skötas bättre. Grovsopor hamnar rakt ut på gatan. Container borde sättas ut ibland”. Vinterskötseln är särskilt uppmärksammas ”Sanda på vintern, Bråvallagatan är en iskana.” ”Bättre snöröjning och snabbare sandsopning efter vintrarna. Dammigt och hälsovådligt.” Byggarbetsplatsen vid St Eriksplan med den försenade tidsplanen skapar mycket irritation.

Störningar

Flera deltagare anser att buller från tåg och trafik borde åtgärdas med t ex bättre fönster och/eller minskning av trafiken i området.

Trafik och parkering

Parkering i området är ett stort problem. Det finns för mycket bilar på gatorna ofta förekommer dubbelparkering. Fler parkeringsplatser och mindre trafik på gatorna så att avgaser och buller minskar är återkommande önskemål. ”Försök få bort dubbelparkeringarna främst på Rörstrandsgatan men även på Birka- och Tomtebogatan!” Trafikminskningar inne bland kvarteren föreslås av några genom enkelriktningar och gågata på Rörstrandsgatan. Bussarna i området uppskattas som bra kollektivtrafikservice, men i trafiken är det en negativ faktor och många vill inte ha fler bussar t ex på Rörstrandsgatan. Det finns oro över ett större trafikprojekt som planeras i närheten: ”På inga villkor ska Karlbergsleden byggas ut. Det kommer att förstöra allt. Det kommer att innebära en katastrof för oss som bor här”.

Gång- och cykelbanor samt torg

Bredare trottoarer och cykelbanor för tryggheten i trafiken, speciellt viktigt vid slaskigt väder. ”Cykelövergången från Rörstrandsgatan mot Odengatan är farlig (ligger mellan bil och busskörfält)” Utformningen av gång- och cykelvägar är viktig för deltagarna. ”Mer belysning i Karlbergstunneln, återför övergångsställe till Karlbergs slott och strand (nu ful och jobbig bro)” Mer folkliv, ett torg, parkbänkar och en fontän är andra önskemål. Några hoppas att sådant kommer att finnas på St Eriksplan när den blir färdig och att St Eriksplan inte bara blir en vägkorsning utan en plats med grönska, bänkar och annan möblering samt servering eller café.

Belysning

Bättre belysning generellt är ett önskemål som återkommer ofta. Men ingen anger hur, utan bara att det ska vara bra belysning.

Verksamheter

”Behåll den levande stadsdelen med uteserveringar och små affärer/fik/pubar. Se till att det finns barn i området och alla övriga åldrar.” Flera vill att man ska satsa mer på företag så att det blir fler butiker och restauranger.

Tillgänglighet

Platsen under St Eriksbron anses mycket otrevlig. Men trapporna upp på bron används av många till och från området. "Gärna hiss från Norrbackagatan upp till St Eriksbron".

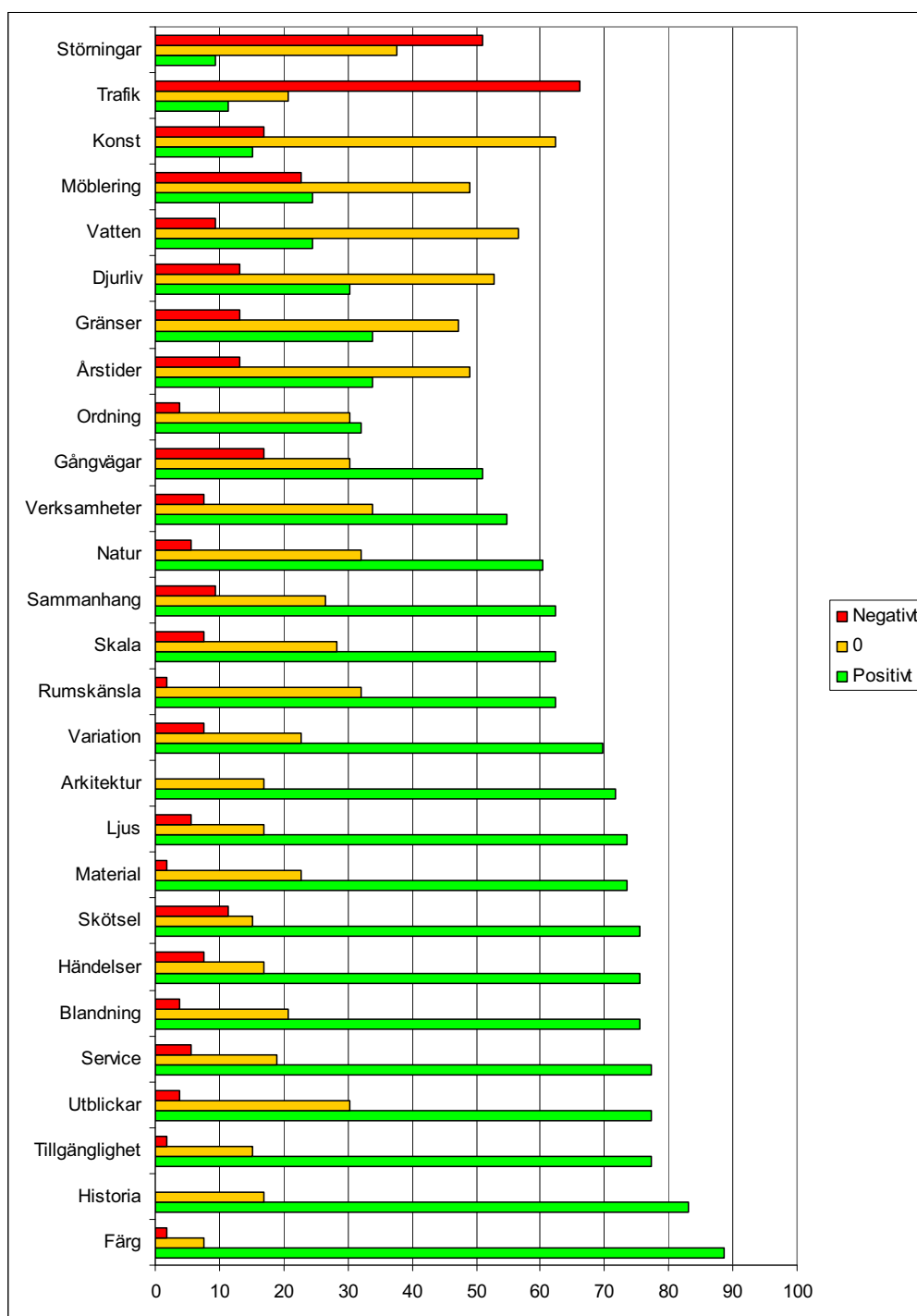
Boendeformer

Önskemål om hyresrätter finns bland deltagarna. Man bör "låta tillräckligt många hyreslägenheter finnas kvar. Äldre människor har svårare att klara det som hör till ägandet av bostadsrätt."

Uttolkning av resultat i stapeldiagram, Birkastan

Sammantaget upplever deltagarna sin stadsdel på ett mycket positivt sätt. Mest påtagligt är det stora antal som upplever att harmonier och kontraster i *färgsättningen* på husen samt den *historiska betydelsen* av hus och platser påverkar dem positivt, liksom *material, ljus och arkitektur*. Storstadens positiva sidor av *öppenhet och tillgänglighet, blandning, service och händelser* påverkar deltagarna mycket positivt. Andra faktorer som deltagarna är påtagligt nöjda med är *skötsel*, vilket kan vara av de privata fastigheterna och/eller den offentliga miljön. Möjligheten till *utblickar* dvs utsikt och öppenhet inom området upplevs som mycket positivt. *Konst, vatten och djurliv* är faktorer som utmärker sig i att inte påverka deltagarna i någon större utsträckning alls i området beroende av att de inte förekommer i någon högre grad. Mer än hälften av deltagarna upplever *trafik* och parkering som negativa faktorer i stadsmiljön. Hanteringen av *störningar* i form av buller och luftföroreningar påverkar de flesta av deltagarna negativt.

Deltagarnas värdering av stadsbyggnadsfaktorer i Birkastan som helhet



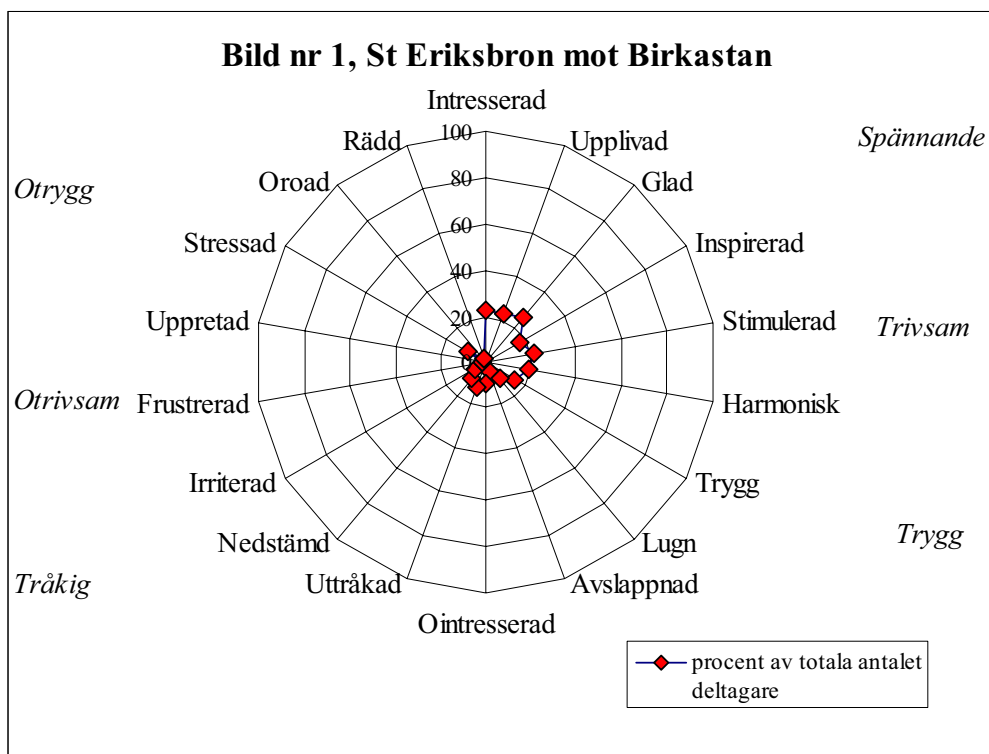
Stapeldiagram, Birkastan

Diagrammet visar i vilken grad olika faktorer påverkat upplevelsen av stadsmiljön. Staplarna visar procent av antalet deltagare som markerat att de påverkats positivt eller negativt av en viss faktor i stadsmiljön som helhet i Birkastan.

Deltagarnas upplevelser av representativa stadsmiljöer i Birkastan



Bild 6:1:1



Figur 6:1:1

Sammanfattning av deltagarnas egna ord:

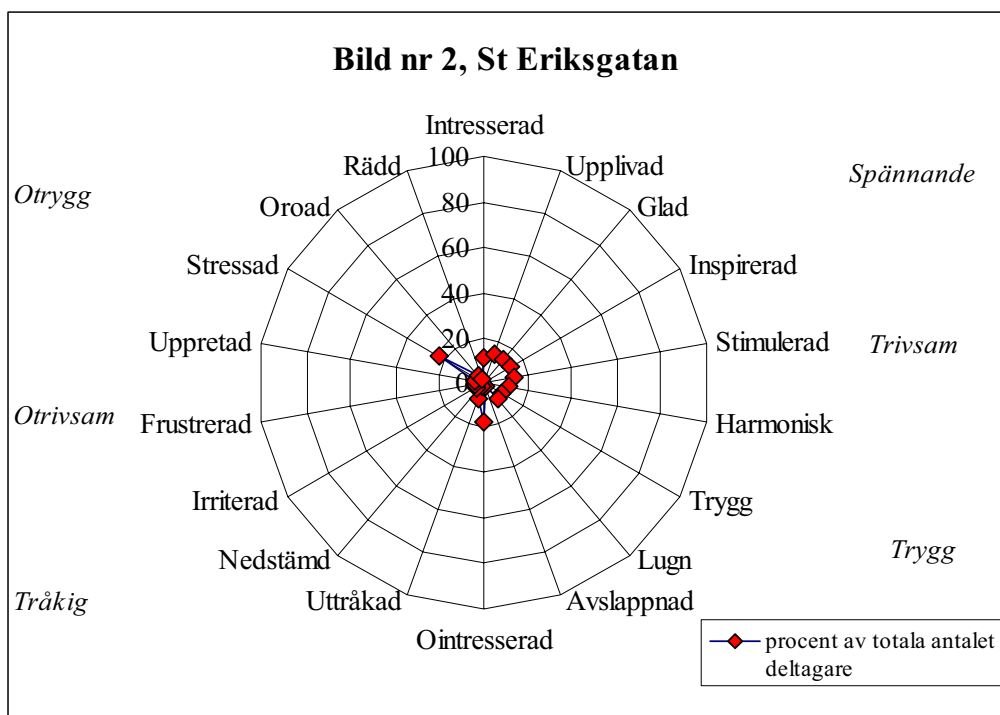
- "Gillar tornen, lika men ändå olika. Porten in till Birkastan! Tulo-skylten är kul"
- "Stockholms svar på Manhattan på 1930-talet"
- "Gillar känslan av frihet när man kan se vatten och stora vidder."
- "Tanken kan flyga."
- "Människor har bråttom, bilar kör alltid för fort och stänker vatten och slask."
- "Man lägger inte märke till vattnet för allt skräp och tågen/bilvägen under bron."
- "Det blåser alltid kallt från Karlbergssområdet. Bygg små kaféer/affärer som Ponte Vecchio i Florens och mellan dessa vindskydd av plexiglas på Karlbergssidan."
- "Tyvärr är St Eriksgatan numer alltför bullrig miljö både för boende och promenader."

Sammanfattande tolkning:

Utsikten och arkitekturen gör att deltagarna upplever St Eriksbron som en övervägande **spännande** stadsmiljö.



Bild 6:1:2



Figur 6:1:2

Sammanfattning av deltagarnas egna ord:

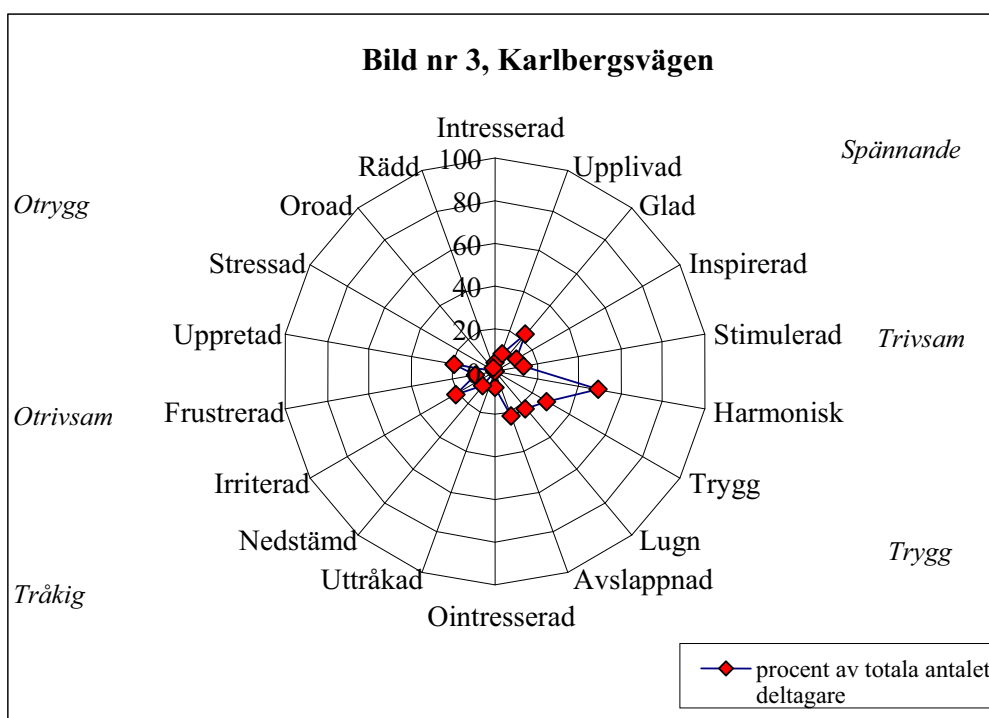
- ”Stökig korsning.” ”Trafiken tar all fokus.” ”Dessutom är det oftast ett eller flera utryckningsfordon; ambulans, polis eller brandbilar som tjuter.”
- ”Här korsar genomfartslederna stadsdelen, vilket medför högt trafiktempo.”
- ”Otroligt spännande arkitektur!” ”Vackra byggnader.” ”New York känsla”
- ”Intressanta, trevliga fasader i samklang med varandra.”
- ”Tillgång till T-bana och bussar gör att platsen blir intressant.”
- ”Människor bor här, det är inte kontoriserat. Blandning av affärer.”
- ”Trevlig knutpunkt, tillgång till kommersiell service, man kan titta i skyltfönster.”
- ”Spännande, livlig plats, men för mycket tung trafik”

Sammanfattande tolkning:

Störningarna från trafiken gör att deltagarna upplever korsningen mellan St Eriksgatan och Torsgatan som en övervägande **otrygg** plats.



Bild 6:1:3



Figur 6:1:3

Sammanfattning av deltagarnas egna ord:

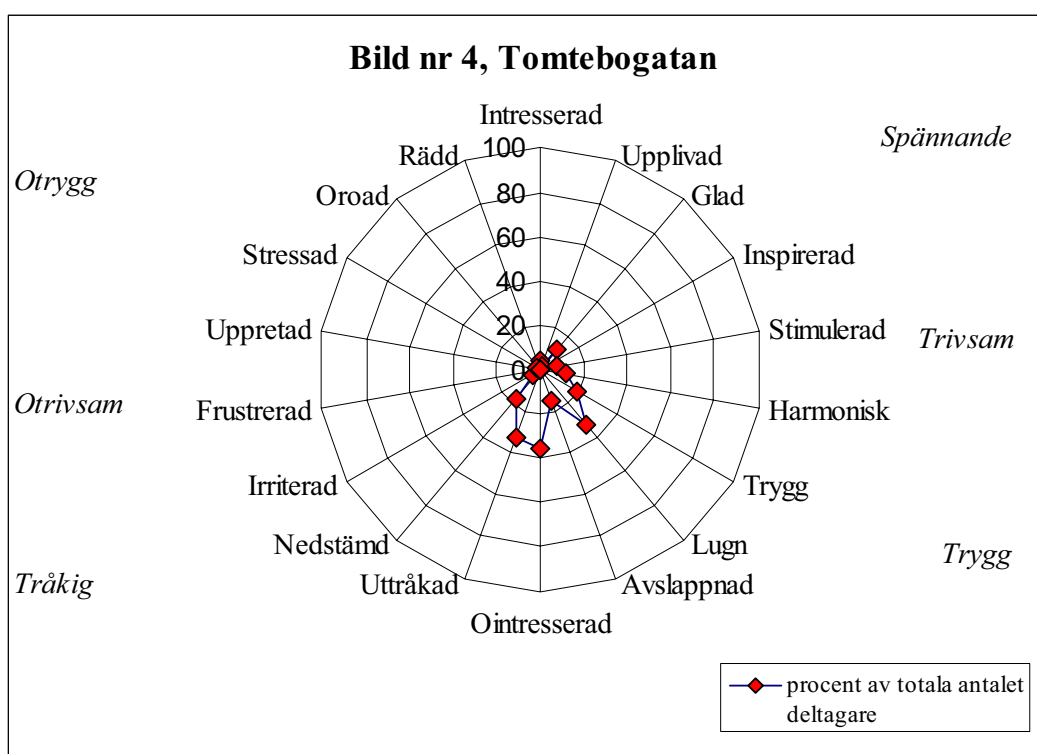
- ”En av de trevligaste, lugnaste, grönaste gatorna i området.” ”En mycket fin och lagom "Londonliknande" miljö.” ”Men vill inte gärna gå där på kvällen.”
- ”Tycker om den här typen av boulevarder från Paris, Berlin. Soptunnorna för miljösortering, alltid överfulla, smutsiga och äckliga. Borde åtminstone tömmas oftare och avskärmade med buskar t ex”
- ”Finaste delen av Karlbergsvägen.” ”Speciellt när kastanjerna blommar.”
- ”Träden, förgårdarna och de vackra husfasaderna ger känsla av harmoni.”
- ”Vackra hus i alla former och färger. Stor variation med tinnar och torn.”
- ”Saknas kommersiell service, restauranger/affärer osv samt offentlig service.”

Sammanfattande tolkning:

Karlbergsvägens utformning med planterad förgårdsmark gör att deltagarna upplever gatumiljön som övervägande **trivsamt**.



Bild 6:1:4



Figur 6:1:4

Sammanfattning av deltagarnas egna ord:

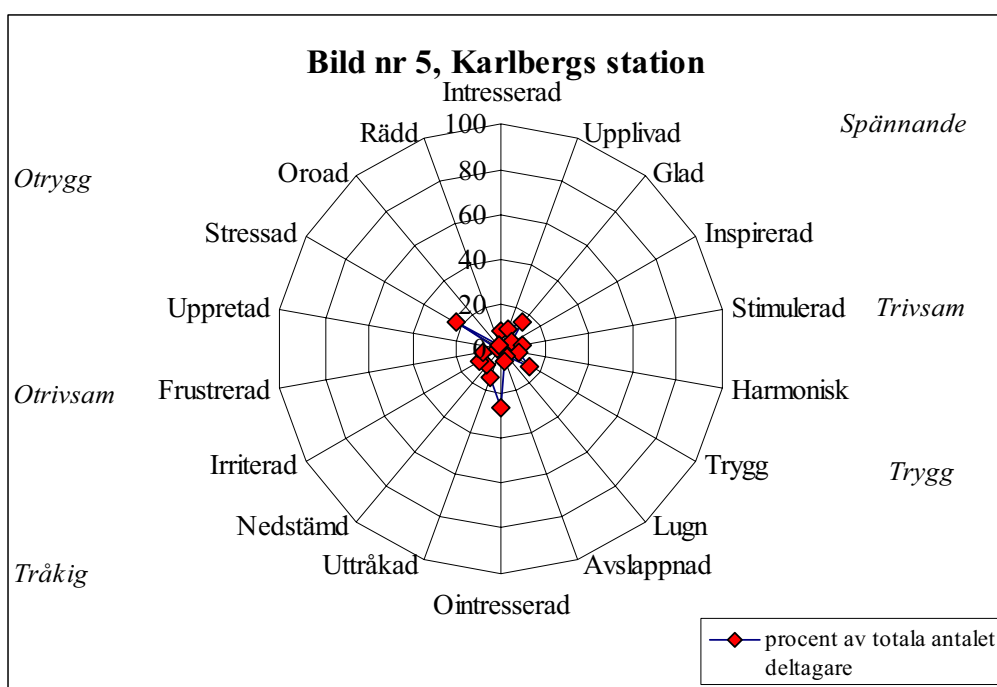
- ”Ser jättetråkigt ut med de parkerade bilarna. Om man istället smalnade av gatan och planterade lite träd skulle det bli mycket trevligare.” ”Servicen är dålig.”
- ”Stenstadskänsla.” ”Stenöken, skuggigt, tråkigt, lite livlöst.” ”Hårdexploaterat.”
- ”Snygga hus.” ”Vackra hus.”
- ”På den här platsen blandas bostäder med bl a dagis och elektronikfirmor.”
- ”För mycket stadsöken! För mycket parkerade bilar. Med träd istället för bilar blir detta en vacker gata. ”Få intressanta avbrott i gatumiljön.” ”Instängt och mörkt.”
- ”Gatan är rak och variationerna små. Avsaknaden av träd och utsikt är stor. Om man däremot vänder sig om finns det bra utsikt.”

Sammanfattande tolkning:

Tomtebogatan upplevs av deltagarna som övervägande **tråkig** på grund av att det inte finns några träd och att gatan används som en parkeringsplats.



Bild 6:1:5



Figur 6:1:5

Sammanfattning av deltagarnas egna ord:

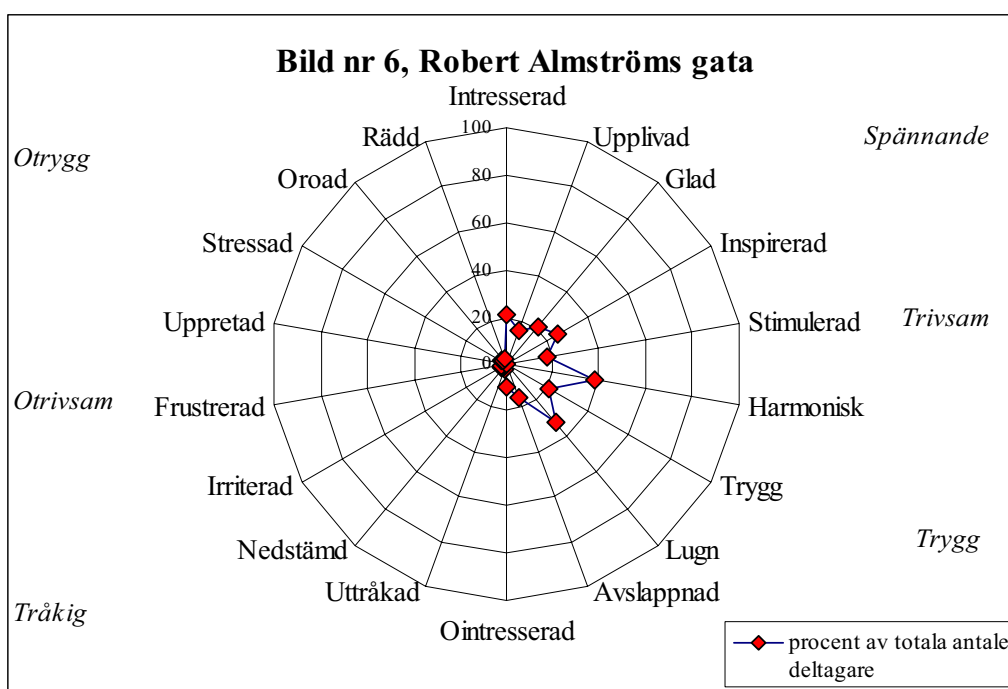
- "Skräpigt av tidningar och cyklar huller om buller, fula kiosker. Stressade människor ser inte ens åt vattnet, tänker bara på gnisslande tåg, skräpiga spår och äckliga råttor."
- "Ingen känsla i platsen, opersonlig, stel, alldaglig." "Alldeles för liten och konstig ingång till stationen. Ett litet gatuhörn bara. Gör något speciellt och häftigt, stilrent, vad som helst!! "Finns inte ens ett regnskydd eller bänkar att vänta på."
- "Pendeltågstationen inbjuder till resor, vilket stimulerar och inspirerar. I området finns dessutom utsikt och många träd. "Jag uppskattar verkligen närheten till pendeltåget." "Stationen försvinner troligen när Citybanan under bl a Odenplan blir klar."
- "Opraktisk och tråkig station. Det är stoppförbud för bilar så det går inte att hämta eller lämna personer vid stationen."

Sammanfattande tolkning:

Platsen vid Karlbergs station upplevs av deltagarna som övervägande **tråkig** och **otrygg** på grund av design och skötsel.



Bild 6:1:6



Figur6:1:6

Sammanfattning av deltagarnas egna ord:

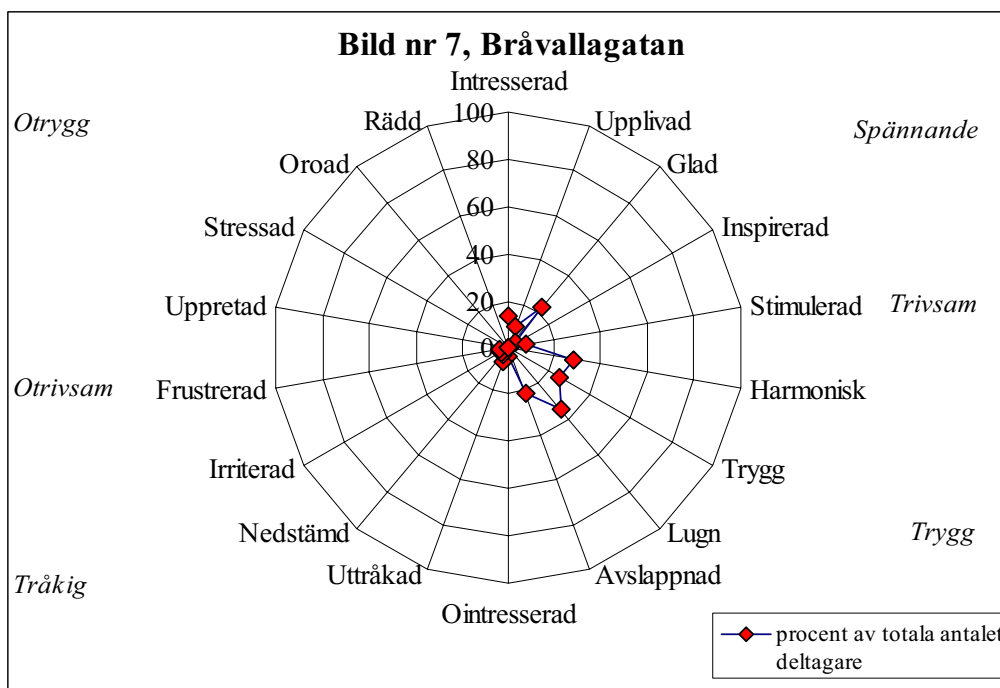
- "Detta är en mysig halvoffentlig plats som bildar ett rum. Så finns det ett glasshus här intill också!" "Gatan känns harmonisk genom sin avskildhet genom valvet. "Inbjudande område, mysigt och fint. Tyvärr även en del äcklande känsla på gator.""
- "Underbar gata, lugn, skön, vacker, luktar gott!" Områdets trevligaste gata!
- "Kul idé på utformning." Annorlunda gatumiljö, fint "Rolig bakgata, fina färger, en gömd småstad i storstan!" "Vackra hus och proportioner. Fina färger på husen." Härliga gamla lägenheter! "Övergripande organisation av kvarter och hus har gjort så att man får fram ett intressant och lugnt område. "Trevlig, ljus lugn gata.
- "Tyvärr lite mycket fastlåsta cyklar utmed de små staketerna. Förfular, ser skräpigt och kaotiskt ut. Cykelstall borde ordnas. "En liten oas, men lekplatsen är tråkig."

Sammanfattande tolkning:

Deltagarna upplever Robert Almströms gata som övervägande **trivsamt** tack vare stadsbyggnadskonsten och arkitekturen.



Bild 6:1:7



Figur 6:1:7

Sammanfattning av deltagarnas egna ord:

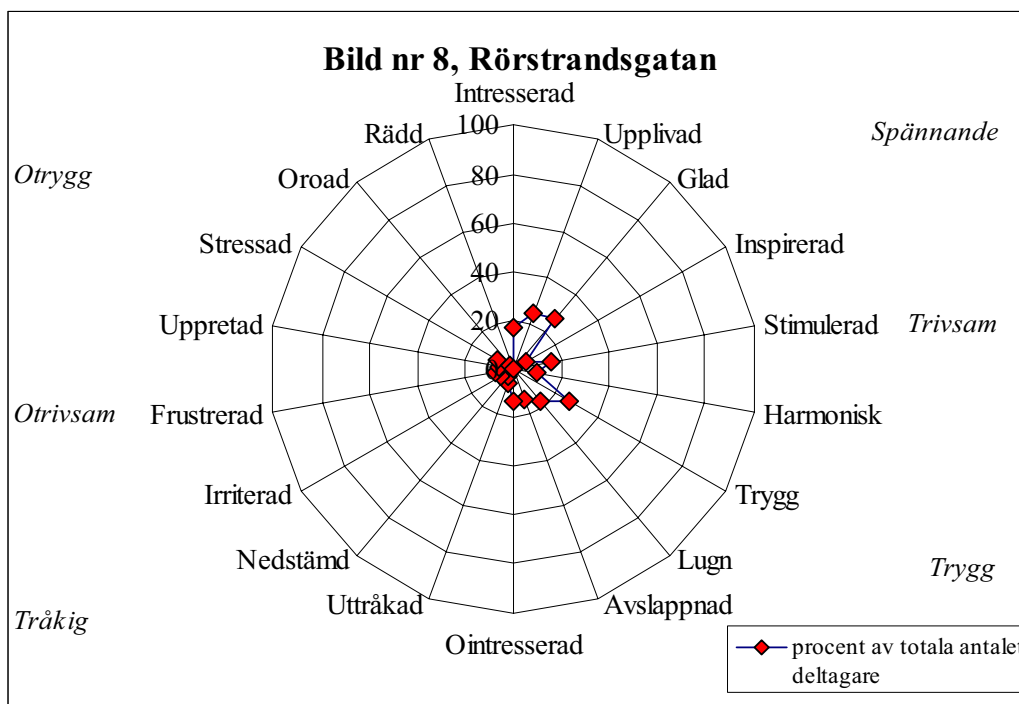
- "Trevlig gata med bra ingångar till husen på vänster sida. Härligt med träden och naturen. Människan känner sig lugn och ombonad av att gå under stora och maffiga träd." "Hemtrevligt! Det är så vackert! Det ser ut som om man bevarat den "gamla" känslan." "Kunde ha varit en blek bakgata men trädgårdarna och träden livar upp och gör det mysigt. Vacker miljö, känsla av småstadsbebyggelse." "Gräsmattor och grönska, träd och buskar." "Även mindre inslag av växtlighet gör att man blir glad."
- "Berikande med en gata i avskildhet i färg och form." "Förr lekte man på de bil-tomma gatorna." "Gränden och träden ger intryck av småstadsidyll."
- "Relativt goda p-möjligheter. Skräpigt med mycket fastlåsta cyklar."
- "Massor av råttor!! Gulligt kvarter på dagen men mörkt och tyst på natten/kvällen.
- "Tågen nedanför stör ganska mycket så det är inget ställe man skulle vilja vara på."

Sammanfattande tolkning:

Deltagarna upplever Bråvallagatan som en övervägande **trygg** stadsmiljö tack vare planeringen med förgårdsmark på ena sidan.



Bild 6:1:8



Figur 6:1:8

Sammanfattning av deltagarnas egna ord:

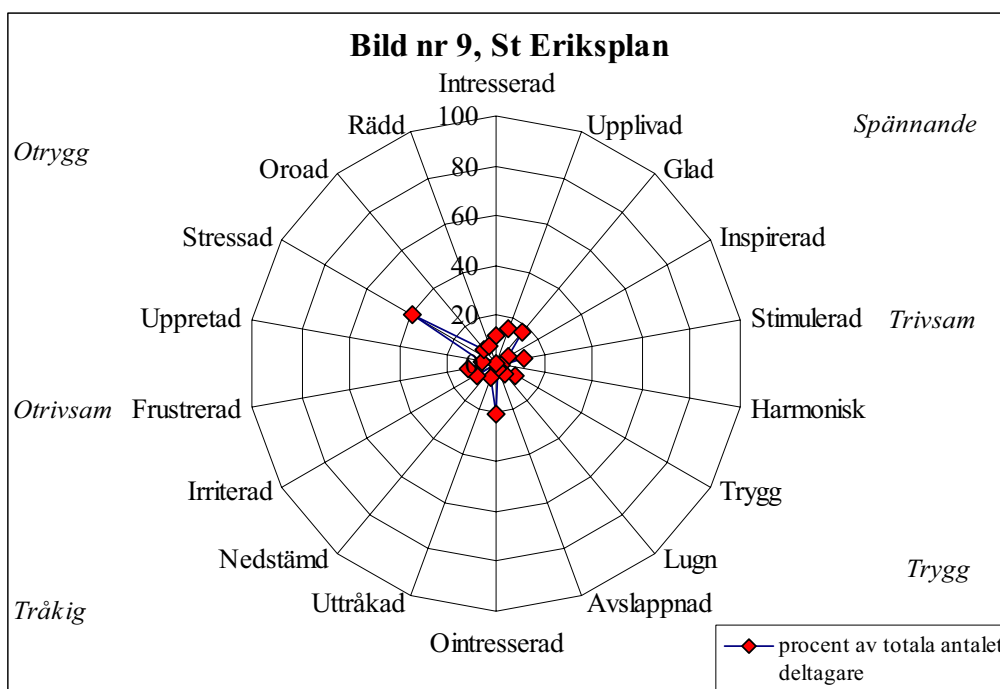
- "Början på Birkastans "nattliv" på Rörstrandsgatan. Alltid mycket folk, liv och rörelse." "Möten med olika slags människor." "Synd att byggnaden är en frikyrka - skulle kunna vara så mycket mer." "Kyrkan är felplacerad och alstrar p-problem."
- "En underbar plats tack vare arkitekturen, caféer, butiker etc. som en stad ska vara."
- "Obegripligt att folk vill sitta och äta mitt ute i avgaserna från trafiken." "Torget framför kyrkan skulle kunna göras trevligare." "Borde bli ett bilfritt torg." "Mera grönt!"
- "Trevligt med torghandeln och uteserveringen under den varma årstiden. Rörstrandsgatan är verkligen inspirerande stadsmiljö. Ger ett franskt intryck."
- "En av de få öppna ytorna som p g a trafik, soptunnor mm inte har någon stil. Enbart en vägkorsning. Om Rörstrandsgatan hade gjorts till en gågata (som det en gång var tänkt) hade det här kunnat vara en trevlig mötesplats med bänkar och planteringar."

Sammanfattande tolkning:

Rörstrandsgatan upplevs av deltagarna som en övervägande **spännande och trygg** miljö på grund av utbudet av restauranger mm som gör gatan till en träffpunkt.



Bild 6:1:9



Figur 6:1:9

Sammanfattning av deltagarnas egna ord:

- ” St Eriksgatan är för mycket trafikerad och eviga byggarbeten gör St Eriksplan till en otrygg plats. Det har aldrig varit "fint" och "färdigt" utan bara massa byggprojekt som ingen vill färdigställa!!” ”Trafikomläggning gjordes där för ca 6 år sedan och den blev delvis misslyckad (Tvingar bilisterna till långa omvägar) Ej miljövänligt.”
- ”Vacker, fin plats med varierande verksamhet, som förfulas av ständiga ombyggnader och den livliga trafiken på en mycket bred gata.”
- ”Här finns inget grönt!” Det borde öppnas fina caféer som inbjuder till sällskap mm.
- ”En stor plats med mycket potential. Kommer att bli kanonbra om det någonsin blir klart.” ”När St Eriksplans ombyggnad blir klar kommer jag förmodligen att ha en mer positiv syn på platsen.” ”Tillgång till T-bana och bussar, flera olika specialaffärer.”

Sammanfattande tolkning:

Deltagarna upplever St Eriksplan som en **otrygg** miljö på grund av trafiken och den långdragna ombyggnaden av platsen.

6:2 RESULTAT av enkätundersökning bland invånarna i Ålsten

Resultaten presenteras i två delar där den första handlar om området som helhet och den andra om deltagarnas värderingar av vissa representativa stadsmiljöer i området.

Deltagarnas värdering av upplevelsen av stadskaraktären i området som helhet

Den vanligaste *promenadvägen* i området är en slinga runt vissa kvarter, beroende på var man bor, samt ner till promenadvägen längs vattnet. Det centrala torget på Ålstensgatan norr om spårvägen anges av de flesta som en *träffpunkt* men många anger även olika platser ute i naturen och vid Mälaren som träffpunkter. De flesta är *inte rädda* någonstans i området, men många är rädda på vissa trafikerade obelysta vägar och i skogen efter mörkrets inbrott.



Kartbild som visar avgränsning för undersökt stadskaraktär med blå linje
Grön markering visar det område som flest deltagare angett som *mest omtyckt*
Röd markering visar det område som flest deltagare angett som *minst omtyckt*

Mest omtyckta platsen – Naturen vid Mälaren

Trots att många har egna fantastiska trädgårdar i det här området är det ändå den gemensamma platsen i naturen vid Mälaren som är den absolut mest omtyckta platsen i området. Även andra parker och naturområden i Ålsten anges av deltagarna som mest omtyckta platser. På de mest omtyckta platserna känner deltagarna sig i första hand harmoniska.

Minst omtyckta platsen – nya infarten på Nyängsvägen vid Stora Mossen

Flera platser som belastas av trafik anges som illa omtyckta. Genomfartstrafiken som tar "smitvägar" och annan behörig trafik är ett problem i rusningstid. Den minst omtyckta platsen är nya infarten på Nyängsvägen vid Stora Mossen. Här upplevs trafiksituationen som osäker. "Utformningen passar i ett "motorvägslandskap" men inte i ett villaområde." På de minst omtyckta platserna känner sig deltagarna i första hand irriterade.

Värdering av "byggstenar" ur stadsrumsanalysen

Gator, kvartersform, hustyper och boendeformer samt natur och parker, verksamheter och kommersiell service upplevs av det stora flertalet deltagare som klart trivsamma i Ålsten. Offentlig service upplevs av deltagarna i huvudsak som trygg.

Budskap till planerare (citat)

Stadsmönster

"Behåll ursprungskaraktären. Bevara småstadskaraktär med spårvagn. Ändra ingenting i ett vinnande koncept! Förstör inga grönområden, bygg inga höghus i villaområdet, man mår bra i ett sådant här område med utrymme för både kropp och själ. Låt allt vara som det är. Förtäta inte, öka inte exploatering, bevara eller utöka promenadvägar, lekplatser, bollplaner, absolut inga nya trafikstråk. Om allmänna träd försvinner - plantera nya. Visa respekt för områdets egenart. Ta hänsyn till den ursprungliga stadsplanen. Trädgårdsstaden ska bevaras med öppna ytor och hus som stämmer väl med övrig bebyggelse. Inga höghus. Ringled runt Stockholm behövs för att minska genomfartstrafiken (Dennisplanen-Ekerö-Hässelby-E18-E4). Koncentrationen av hus i Alvik riskerar att sprida sig till Ålsten. Inga förändringar behövs det var redan färdigbyggt i Ålsten på 1920 och 30-talet."

Träd och grönska

"Bevara grönområden, skog och promenadstigar samt "strandpromenaden" som är unik. Grönområdena betyder mycket för alla åldrar. "Minska INTE grönområden! Inga förändringar behövs i det här området. Mindre grått och mer grönt. Bevara grönområden och lekplatser. Spara Dungen mellan Brötvägen, Åsbacken och Örnbogatan, den är mötesplats och minneslund för oss ungdomar efter det att en skolkamrat dött och den har fungerat som mötesplats långt innan dess. Förstör inte naturen. Det är bra som det är. Det får inte byggas hus i de små stråk av skog som omger villafastigheterna. Det är en fantastisk kvalitet att kunna röra sig i skogsstråk och kul för barn att kunna leka i skogen nära sin bostad. Man kan höra fågelsång, se smådjur, växter mm. Lämna alla grönområden i fred. Förtäta inte. Akta naturen, skogen, ängarna, fridfullheten. De små grönområdena och stigarna måste få finnas kvar hur, små de än är så är de "lungan" i området."

Byggnader

”Riv inte något (skönt att Per-Albinhusen på Åstensgatan är K-märkta). Nödvändiga nybyggnationer anpassas till de redan befintliga och att de ska byggas med ett arkitektoniskt intresse. De gamla fina husen måste få vara kvar. Bevara villakarakteren, inga höghus. Bygg i samma skala och typ av bebyggelse som befintligt. Förändra inte gatumiljön genom tillbyggnader, höjningar av hus och byte av fasadmateriäl. Ta hänsyn till områdets och bebyggelsens karaktär och kvaliteter. Bevara villakarakteren, om- och tillbyggnader bör göras med hänsyn till omgivningen. Bygg bara där det passar in.”

Utformning

”Känsla för sambandet boendemiljö, natur, omgivning öppna ytor och ljus måste finnas. Bevara arkitektur och byggnadsstil. Förstör inte det som finns genom att exploatera grönområden eller bygga högre hus än nuvarande bebyggelse. Inga höghus och inga motorvägar tack!”

Skötsel

”Bättre skötsel av parkmarken, satsa på att röja sly. Området blir vildvuxet och fult.”

Störningar

”Åtgärda genomfartstrafik från Mälaröarna.”

Trafik och parkering

”Tryggare trottoarer, gator och gångvägar. Hastighetsbegränsande åtgärder behövs vid trafikgenomfart. Motverka genomfartstrafik. Dra inga trafikleder genom området. Var återhållsam med biltrafik och bilparkering. Sänk hastigheten till 30 km/h. Husen på flytlera skadas av tung trafik med hög hastighet. Bilar bör parkeras på tomterna, parkeringsförbud bör beivras med böter. Ej trafik vid skolorna (men man ska kunna komma dit med bil).”

Gång- och cykelytor samt torg

”Behåll villastadens karaktär med de små torgen. Bygg säkrare övergångsställen.”

Belysning

”Det behövs bättre gatubelysning. Tryggheten påverkas av att gatubelysning inte underhålls. Gör parkerna trevligare med mer belysning. Bättre (och fungerande) belysning hellre i närheten av bostadshus istället för i skogen.”

Verksamheter

”Det saknas lekplatser i Ålsten, det finns ingen naturlig träffpunkt för barnen där de kan hitta nya kompisar. Ta hänsyn till alla de nyinflyttade barnen. Bevara den speciella kulturen, behåll karaktären, utveckla närservice. Skapa närservice för äldre och småbarnsfamiljer. Måttlig nybyggnation; i första hand dagis, skola, äldreboende. Kanske skulle det kunna byggas några fler affärer på något torg.”

Tillgänglighet

”Behåll det genuina och unika i Bromma i kombination med nyheter, bejaka att barnfamiljer flyttat in. Det behövs fler dagis, transportmedel (vagnar/dubbelvagnar) kan inte medföras på spårvägen.”

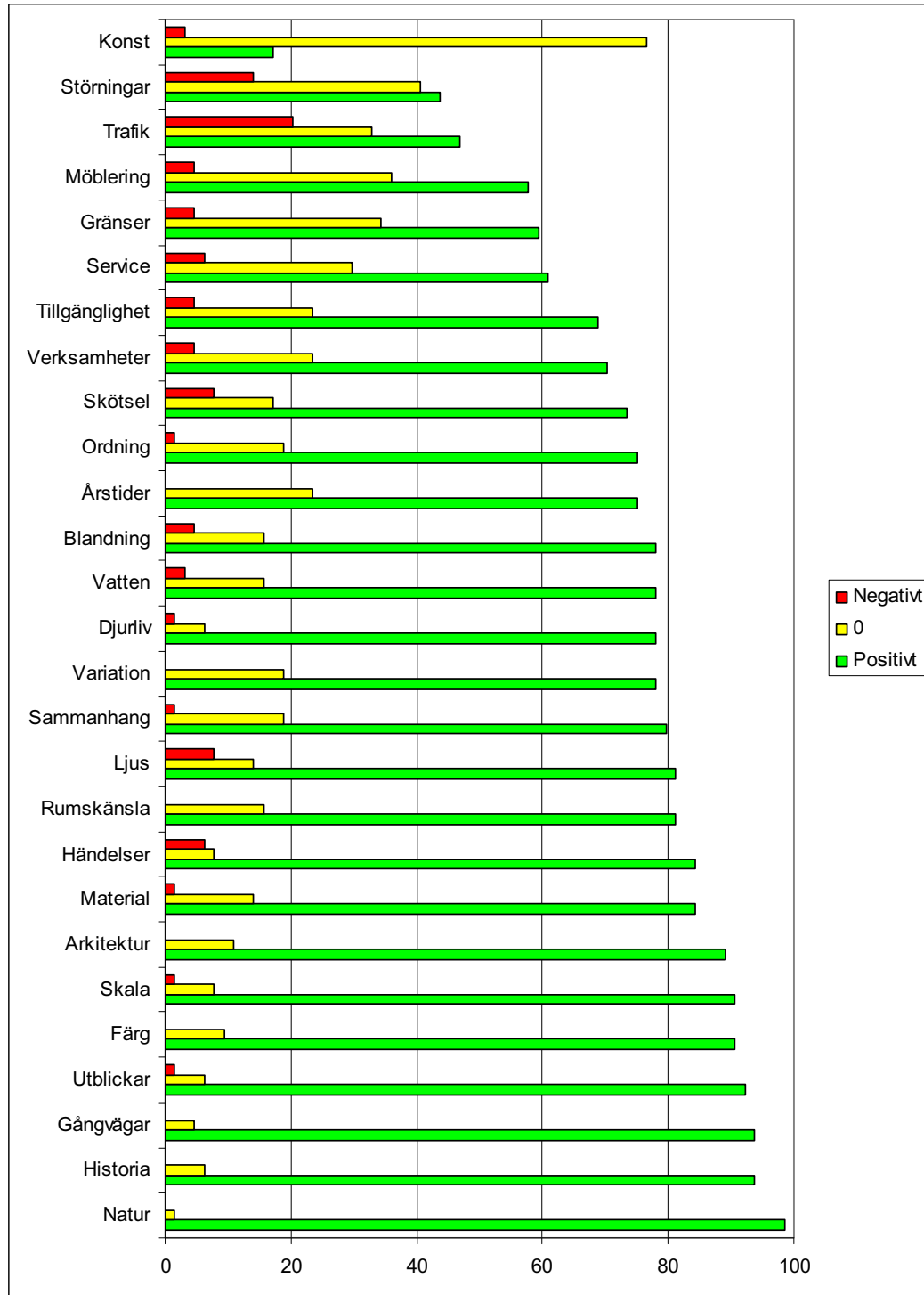
Boendeformer

”Behåll grönområden men försök samtidigt bygga lägenhetshus på vettiga ställen. Förstör inte helheten genom att bygga hyreshus i villaområdet. Bygg seniorboenden.”

Uttolkning av resultat i stapeldiagram över Ålsten

Sammantaget upplever deltagarna sin stadsdel på ett mycket starkt positivt sätt. Mer än hälften av deltagarna upplever *samtliga stadsbyggnadsfaktorer*, utom trafik och hantering av störningar som positiva i området. Mest påtagligt är att nästan alla deltagare upplever att *natur* och *gångvägar* påverkar dem positivt. Ett stort antal deltagare upplever att den *historiska betydelsen* av hus och platser *händelser* och *utblickar* i området påverkar dem positivt, liksom *färg*, *skala*, *arkitektur*, *material* och *ljus*. *Konst* är en faktor som utmärker sig i att inte påverka deltagarna i någon större utsträckning alls i området beroende av att den inte förekommer i någon högre grad.

Deltagarnas värdering av stadsbyggnadsfaktorer i Ålsten som helhet



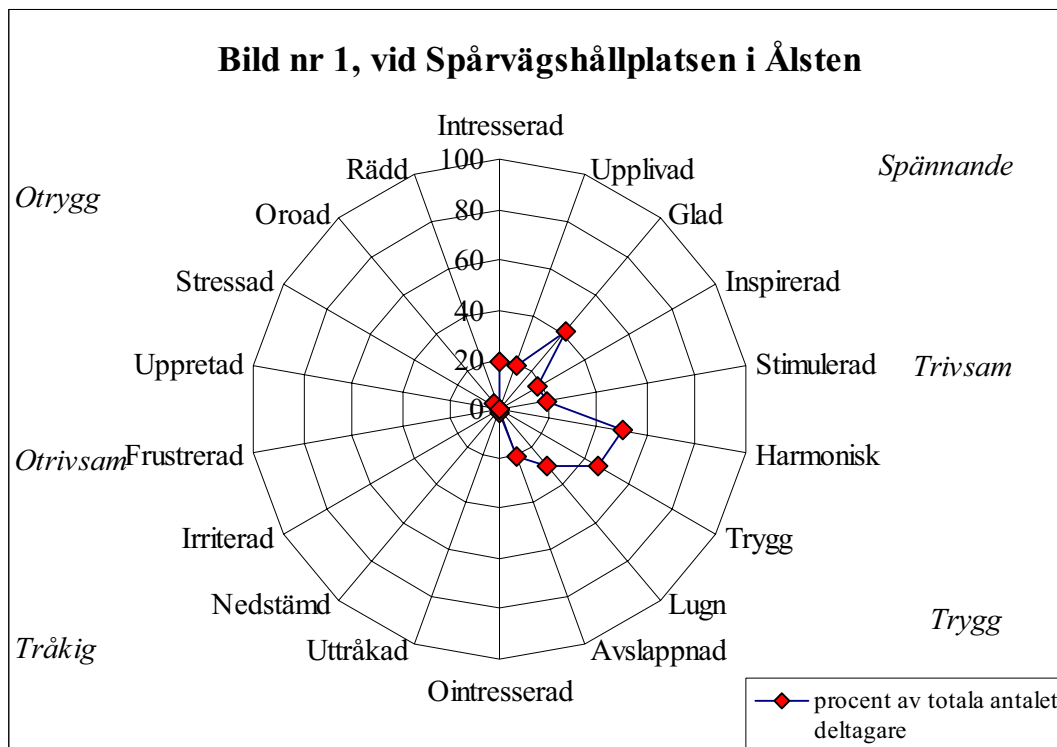
Stapeldiagram, Ålsten

Diagrammet visar i vilken grad olika faktorer påverkat upplevelsen av stadsmiljön. Staplarna visar procent av antalet deltagare som markerat att de påverkats positivt eller negativt av en viss faktor i stadsmiljön som helhet i Ålsten.

Deltagarnas värdering av upplevelsen i representativa stadsmiljöer i Ålsten



Bild 6:2:1



Figur 6:2:1

Sammanfattning av deltagarnas egna ord:

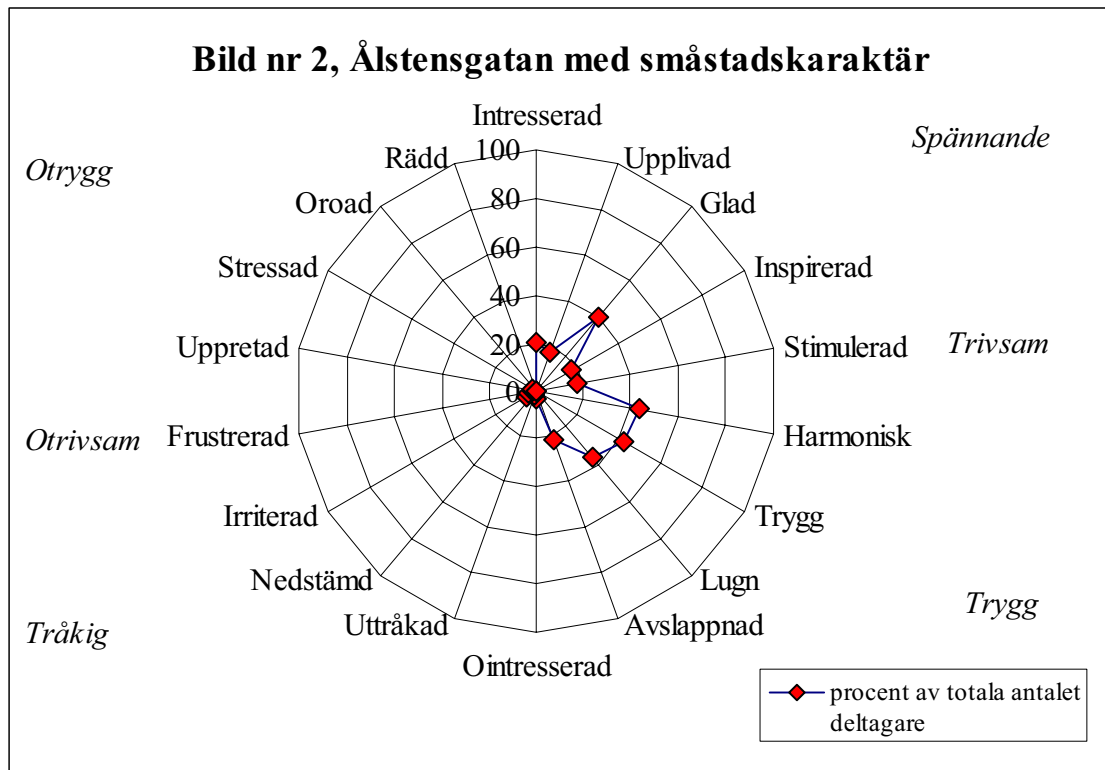
- "Trevligt och hemkärt med den blå spårvagnen och de färgglada husen." "Relativt låg-bebyggelse. Taken och färgsättningen fina" "Liten centrumkänsla."
- "Allén gör Ålstensgatan jättetrevlig. Tolvan passar in perfekt." "Vi är alla glada över att spårvagnen nr 12 fått leva kvar trots hot om nedläggning och ersättningsbussar. "12:an är ett begrepp för oss Ålstensbor." "Trängselavgifter kommer att förvandla området till en parkeringsplats." "Oroad för spårvagn över torget med ungar och gamla."
- "Trevliga butiker, bra skött, mycket lite skadegörelse men ändå sällan folktomt."
- "Bra kommunikation till stan. Trevligt litet torg, med ganska bra utbud av varor.
- "Småstadskänsla." "Gamla trevliga hus, bra utblick, bra kommunikation och affärer."
- "Alltid trevligt att handla här." "Här dog en statsminister 1945."

Sammanfattande tolkning:

Deltagarna upplever miljön kring spårvägens hållplats som övervägande **trivsamt** och **spännande** för den historiska förankringen i byggnader och händelser, träden, färgerna, skalan och servicen.



Bild 6:2:2



Figur 6:2:2

Sammanfattning av deltagarnas egna ord:

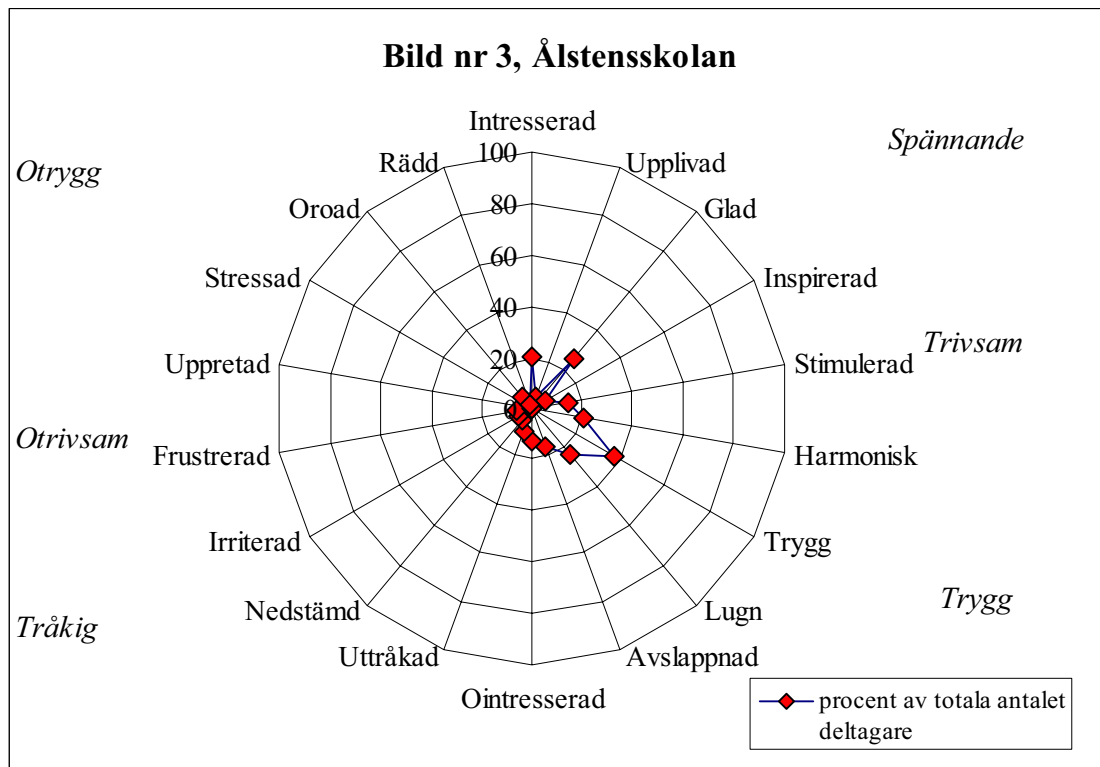
- ”Bra kombination av små butiker och boende skapar en levande miljö.”
- ”Detta är en mötesplats med bra service, café, videobutik, klädbutiker, hud- och hårvårdssalong, blombutik, mataffär mm.” ”Alla samlas vid Torget. Antingen vid Tolvan eller vid Videoheat eller Café Olestén.” ”Gamla nyrenoverade hus med nya verksamheter gör Ålstensgatan mycket levande.”
- ”Det är roligt att Ålstensgatans torg har lyckats hålla sig levande genom alla år. Utbudet av affärer och service har hela tiden växlat.” Trevligt med blommor, massage och fotvård! Småstadskänsla.
- ”Det är fint men lite tråkigt.” ”Saknar posten.” ”Att service försvinner är tråkigt.”
- ”Ålstensgatan borde breddas ca 1/2 m för att klara möten och parkering på båda sidor.”

Sammanfattande tolkning:

Deltagarna upplever miljön på Ålstensgatan norr om Spårvägen som övervägande **trivsam** och **spännande** tack vare kombinationen mellan boende och service i husen som gör platsen till en mötespunkt i området.



Bild 6:2:3



Figur 6:2:3

Sammanfattning av deltagarnas egna ord:

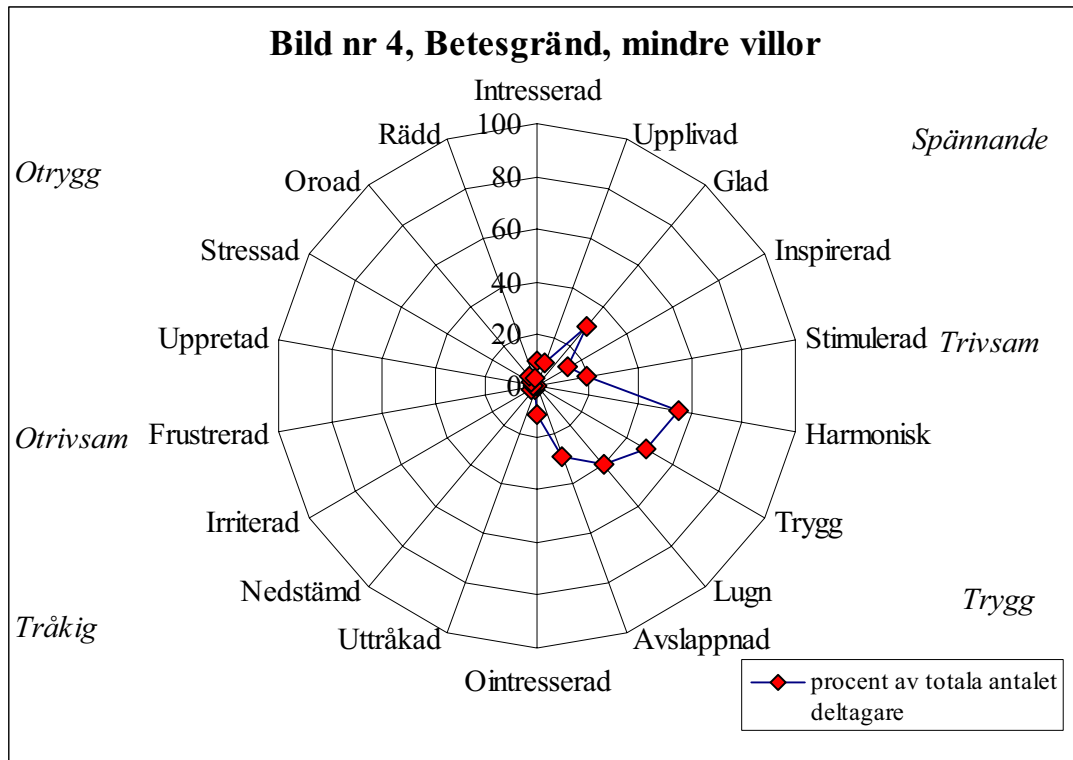
- "Skolgården har krympt när man byggt fula baracker och utbyggnader. Synd på en fin huvudbyggnad." "Gammal tidstypisk, vacker, trevlig renoverad skolbyggnad inspirerar."
- "Trapphusen är mörka och trista." "Ful belysning, gäller generellt i området."
- "Det är alltid rent, snyggt och fräscht. Blir mycket trevligt då."
- "Oro för att trycket på skolan ökar." "Besvärlig trafiksituation med parkerade bilar på båda sidorna av Ålstensgatan när många föräldrar hämtar och lämnar barn från "fritis."
- "Trevligt med barnen och skolan i centrum. "Naturen bevarad runt skolan."
- "Samma klocka på skolväggen tittade jag på 1947-1955 när jag cyklade förbi."
- "Det var mera ordning på skolgården då kungabarnen gick i skolan här."
- "Tråkigt att biblioteket, som var inrett i skolan flyttade till Alvik.

Sammanfattande tolkning:

Deltagarna upplever platsen vid Ålstensskolan som övervägande **trygg** på grund av skolans verksamhet med barnen i gammal vacker traditionell skolbyggnad.



Bild 6:2:4



Figur 6:2:4

Sammanfattning av deltagarnas egna ord:

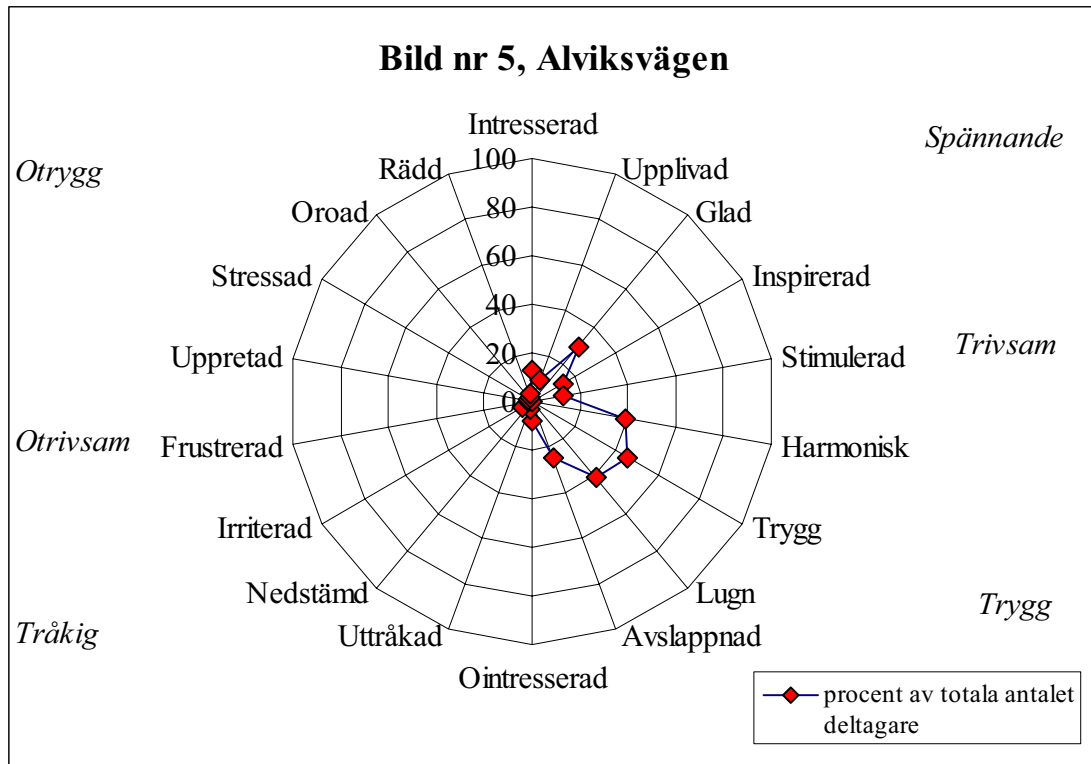
- ”Stora trädgårdar och många allmänningar, mycket träd och grönt, mysigt, lummigt, lugnt och trevligt.” ”Mänsklig skala.” ”Naturen och gamla vackra hus i harmoni.”
- ”Tomterna är så små att man kommer nära husen. Det skapar en trygghetskänsla.”
- ”Hela området är en fin promenadväg. Mysiga slingrande gator att gå och titta på husens olika utformning.” ”Småstadskänsla nära storstaden.” ”Rådjur och harar finns här.”
- ”Det finns nog bara en gatlykta på hela Betesgränd.” ”Ful belysning.”
- ”Korsningen är trafikfarlig pga dålig sikt.” ”Bilister som kör i hög fart, barn promenerar här till skolan. farten behöver begränsas.” ”I hörnet mot Nyängsvägen hände en dödsolycka, en traktor välte över en cyklist, det minnet blir jag aldrig av med.”
- ”Kaotiskt vintertid med plog- och sopbilar på trånga gator med parkerade bilar.”

Sammanfattande tolkning:

Deltagarna upplever miljön som **trivsamt** med äldre trävillor i lummiga trädgårdar längs slingrande gator.



Bild 6:2:5



Figur 6:2:5

Sammanfattning av deltagarnas egna ord:

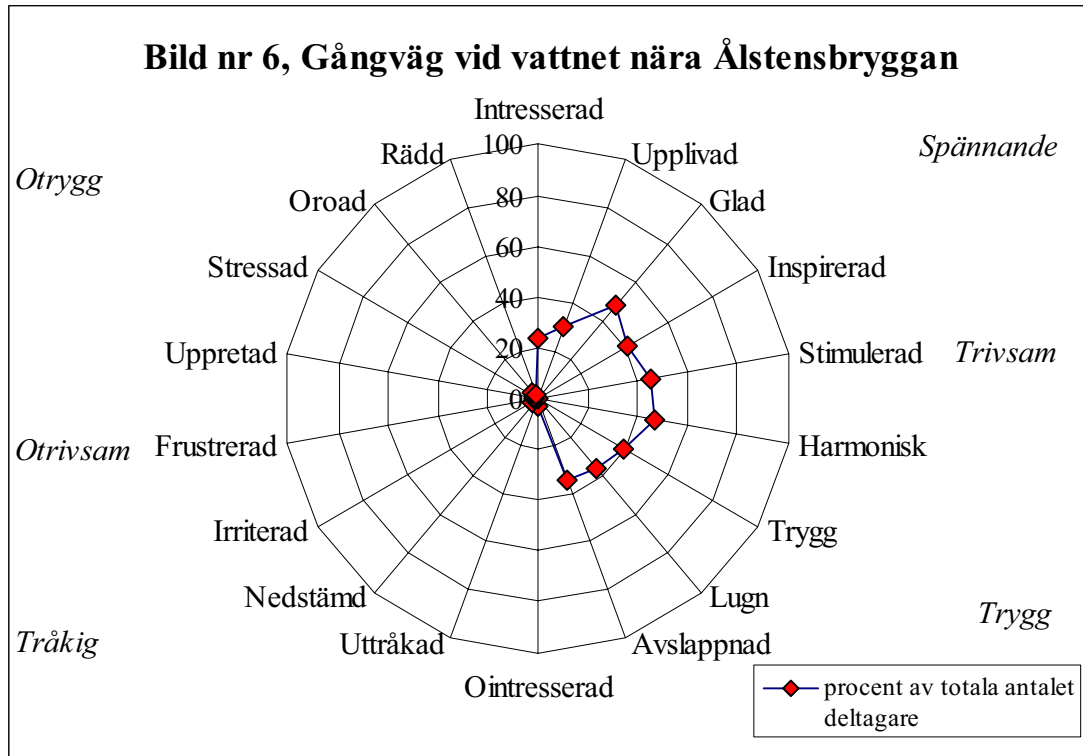
- ”De breda trottoarerna med planterade träd gör det trevligt att promenera. Trafiken kommer lite längre bort från en själv.” Lagom avstånd mellan trottoaren och gatan.”
- ”Lite ensligt och öde att promenera och cykla där trädgårdarna är så inramade av höga häckar och staket” och där ”bilarna har en egen allé att åka i.”
- ”Största gatan i området, grå och trist, mycket bilar.” ”Allén gör att vägen blir trevlig trots alla bilar som åker förbi.” ”Ful belysning men fina träd och häckar.”
- ”Årstidsväxlingarna blir trevlig med de bevarade trädarterna.” ”Gamla allén till Ålstens ursprungliga bondgård. ”Alviksvägen är lång och enformig men med söta hus.” ”Skön promenadväg - vacker på våren - sval på sommaren - färgsprakande på hösten.”
- ”Obefogad hastighetsbegränsning till 30 km/h.” ”Alldeles för många kör för fort här.”

Sammanfattande tolkning:

Deltagarna upplever Alviksvägen som en **trygg** miljö med en gångbana som är avskild från den trafikerade gatan med en vacker historisk allé.



Bild 6:2:6



Figur 6:2:6

Sammanfattning av deltagarnas egna ord:

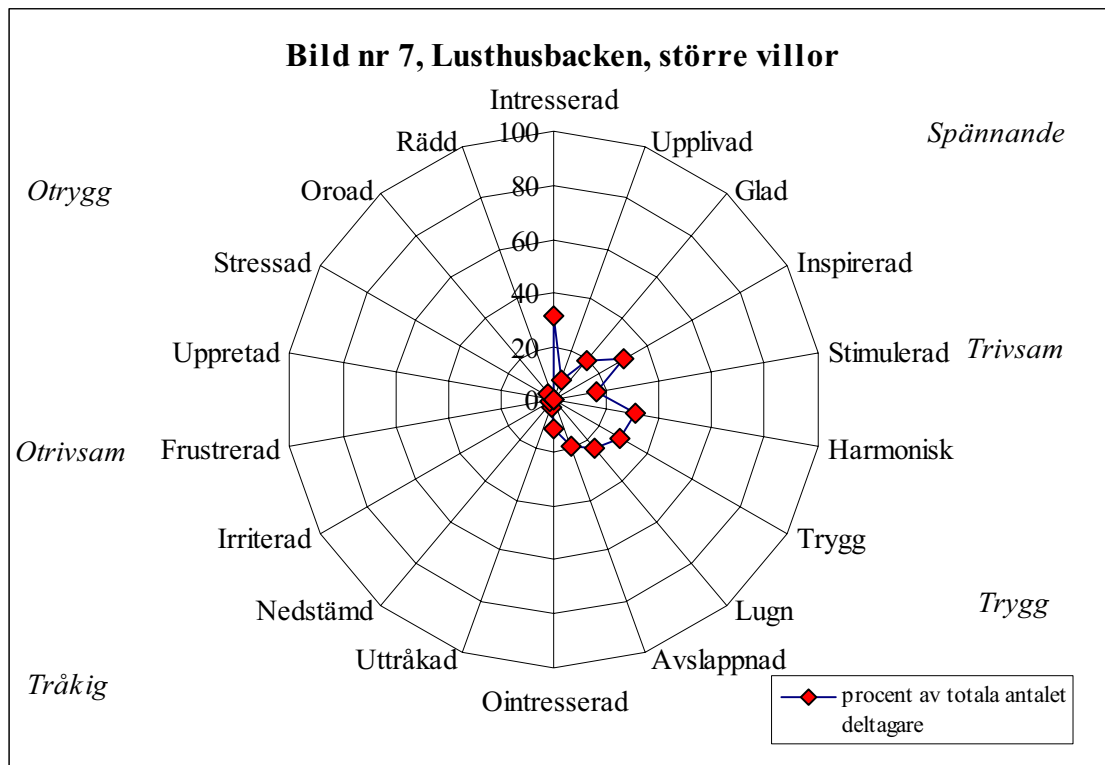
- "Vackert belägen stig där man är omgiven av naturen och vattnet." "Väldigt uppskattat i en storstadsförort." "Ser ofta fåglar eller ekorrar." "Berömd i dikt och musik." "Här får man en "mental" rensning, man kommer på så många bra saker!"
- "Bra att det finns bänkar utställda." "Bättre mötesplatser utmed strandpromenaden behövs." "Otänkbart att gå här i mörkret." "Irriteras av skräp som slängs på parkeringen."
- "Mysigt året runt." "Härliga stråk från den trevliga hamnen med mysig restaurang till Ålstensången där man kan flyga drake, kasta frisbee, spela brännboll, och ha picknick, dock för mycket hundbajs där." "På vintern går man på isen." "Badplats vid "Ålstenen". "Bra motionsstig." "Underbar blåsippspromenad vid vattenspegel, minnen från istiden - Ålstenens klippblock, fridfullt- om man inte är rädd för stora lösspringande hundar."

Sammanfattande tolkning:

Deltagarna värderar miljön som övervägande **spännande** och **trivsamt** med de växlande naturupplevelsorna längs vattnet under olika årstider.



Bild 6:2:7



Figur 6:2:7

Sammanfattning av deltagarnas egna ord:

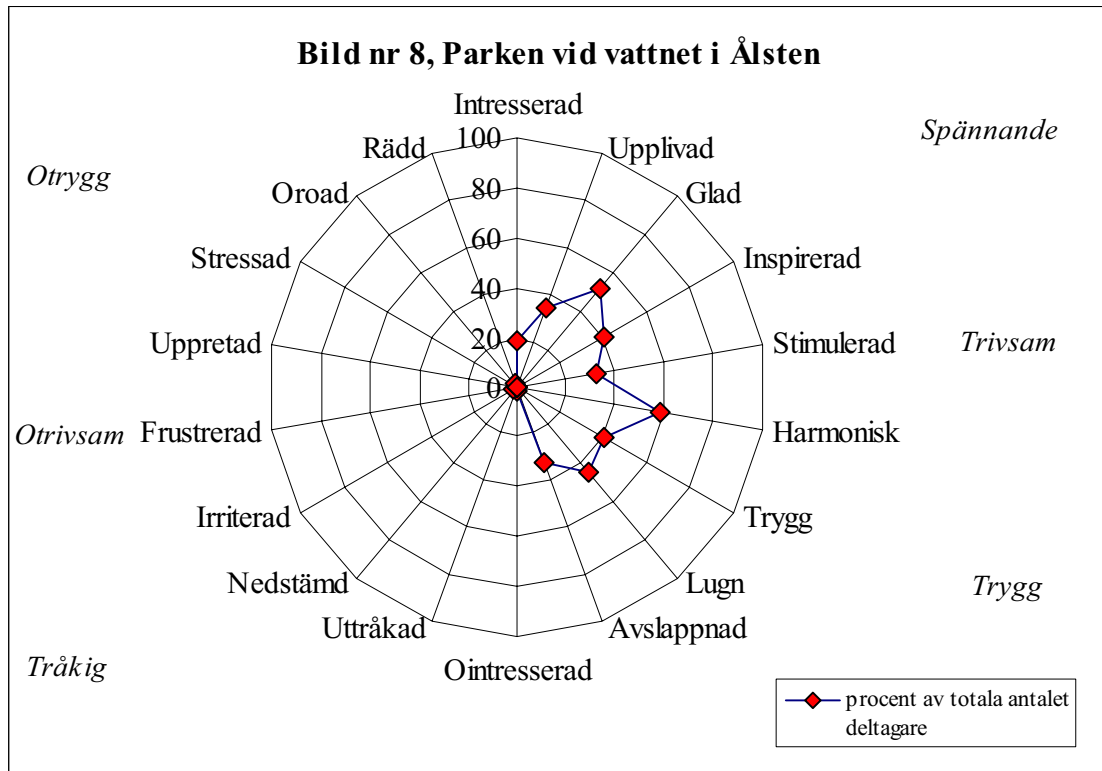
- "Vackra villor, vackert belägna men större och pampigare än övriga i området."
- "Hus med tak är vackert (utan tak = kropp utan huvud). Bra proportioner."
- "Flera liknande hus gör att det blir sammanhängande och ändå varierat." "Gedigna hus, tjustigt." "Blaffiga hus." "Lugn vilande arkitektur." "OK hus, men fel skala för Ålsten." "Variation i arkitektur är intressant." "Persikoliknande färg på husen är stimulerande. Taket med fönsterkuper är väldigt fina. Det är mysigt att promenera i dessa kvarter, men bara på dagen när man ser alla färger." "Dålig belysning och nära till skogen skapar oro."
- "Fint men även tråkigt att Stockholm är så uppdelat med borglig miljö i en bubbla av rika människor. Det är mer segregerat än t ex Tensta - Rinkeby där människor från olika kulturer och länder blandas. I Ålsten bor bara svenska överklassmänniskor."

Sammanfattande tolkning:

Deltagarna tycker stadsmiljön med de stora villorna är övervägande **intressant**.



Bild 6:2:8



Figur 6.2:8

Sammanfattning av deltagarnas egna ord:

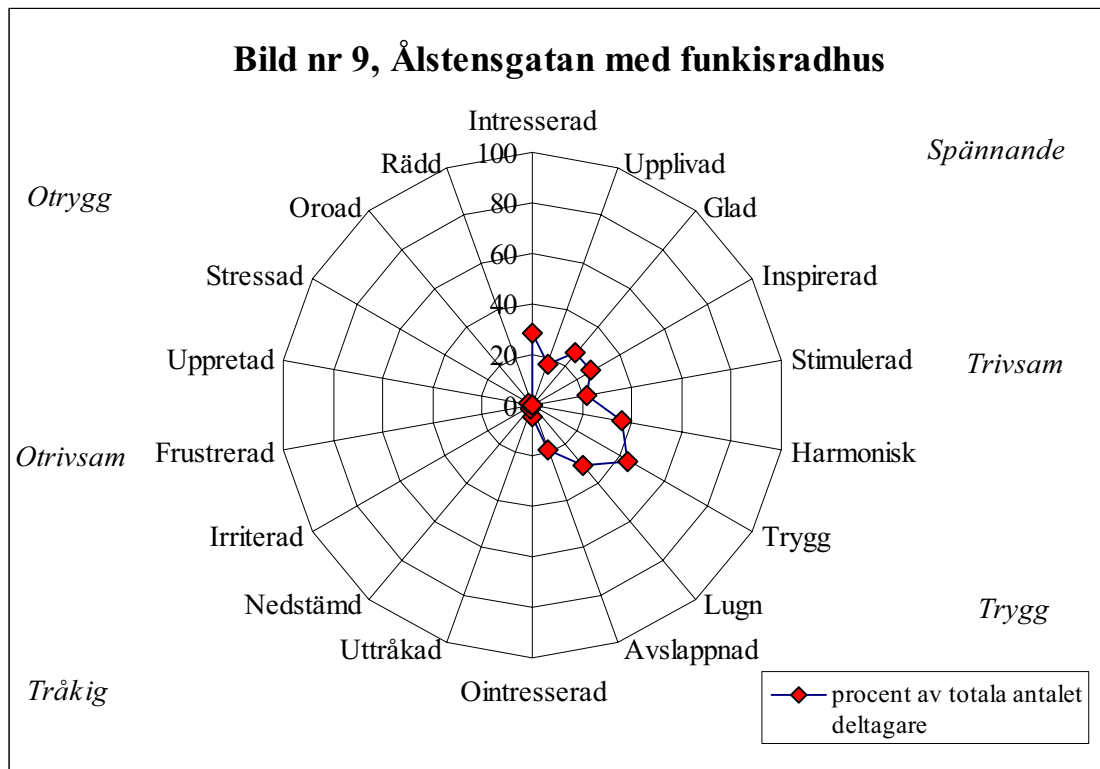
- "Mälaren gör att hela området höjs i invånarnas ögon." "Låt naturen få vara kvar!"
- "På sommaren är det fullt av människor som badar, resten av året promenerar folk. Året runt har skolklasser och folk picknick, brännboll, fotboll osv." "Många rastar sina hundar här- en mötesplats för alla Brommabor." vid "Valborg, Midsommar, baseboll, klassfester, skridskoåkning, skidåkning – frihet, glädje!" "Saknar forna tiders valborgsmässaeld som brann på den stenlagda ytan." "Intressanta växter, fint fågelliv." "Romantisk plats"
- "Mer sittplatser och bänkar borde finnas." "Gör en bättre landskapsplan med variation och mötesplatser samt starkare Mälarkaraktär!" "Dålig skötsel! Undrar om stranden återställs innan badsäsongen efter vinterns grävarbeten?" "Litet för mycket hundbajs."
- "Barndomsminnen återkommer när jag går och filosoferar över livet här."

Sammanfattande tolkning:

Deltagarna upplever miljön som övervägande **trivsamt** och **spännande** för att det är en mötesplats för friluftsliv med starka traditioner i en vacker Mälarnatur.



Bild 6:2:9



Figur 6:2:9

Sammanfattning av deltagarnas egna ord:

- "Per Albinlängan" har i kombination med päronallén blivit en symbol och kännetecken för Ålsten och Bromma." "Kul historiskt område "Paradgata"." "Inspirerande arkitektur."
- "På baksidan av Per Albinlängorna kan man promenera - lummigt och fint." "Fin representant för funkisarkitekturen." "Spännande alléträd." "De "berömda" radhusen." "Tids-typisk byggnation." "Ytterligare ett exempel på variation i bostadsutformningen." "Vackra gatlyktor på den bortre delen av vägen. Är dessa K-märkta tillsammans med radhusen måntro?" "De stora päronträden ansas och radhusen är välskötta." "Radhusen är tyvärr byggda på lera, så de spricker, ändå är husen dyra."
- "Här kommer intressanta tankar om hur kända människor som bott här har levt!"
- "Ganska enformigt med platta tak." "Lång jobbig promenad i en seg uppførsbacke."

Sammanfattande tolkning:

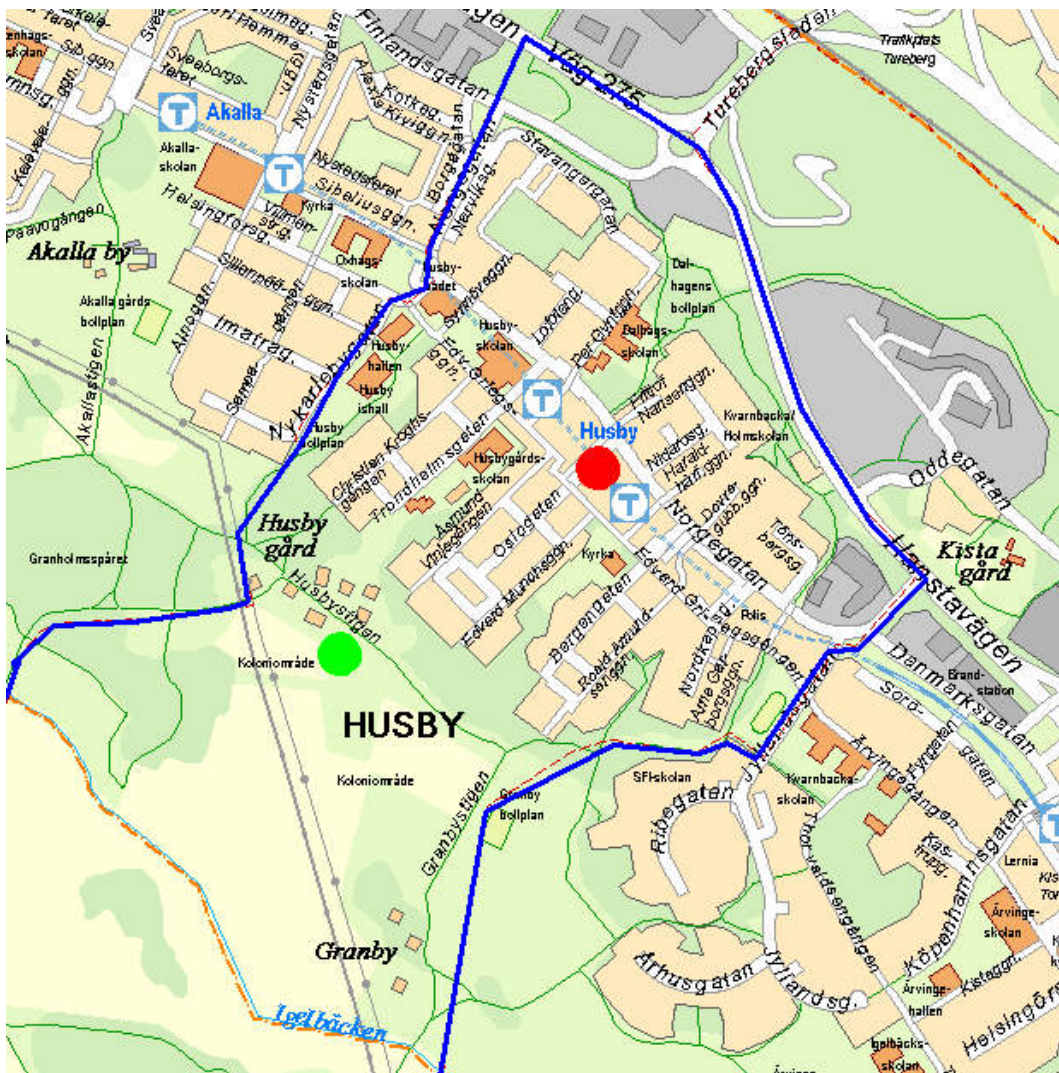
Deltagarna upplever detta som en övervägande **trivsamt** plats för att den symboliserar Ålsten med kulturskyddade tidiga "funkisradhus", i en spännande päronallé, där en känd statsminister, Per Albin Hansson, har bott.

6:3 RESULTAT av enkätundersökning bland invånarna i Husby

Resultaten presenteras i två delar där den första handlar om området som helhet och den andra om deltagarnas värderingar av vissa representativa stadsmiljöer i området.

Deltagarnas värdering av upplevelsen av stadskaraktären i området som helhet

Den vanligaste *promenadvägen* i området är Husbystigen nere på fältet vid Husby Gård och Igelbäcken. Deltagarna anger skolan och Husby Gårdsområdet som de vanligaste *träffpunkterna*. I centrumområdet kring tunnelbanan och Edvard Griegsgången känner sig de flesta deltagare *rädda* på kvällen. Flera känner sig rädda överallt efter mörkrets inbrott.



Kartbild som visar avgränsning för undersökt stadskaraktär med blå linje
Grön markering visar det område som flest deltagare angett som *mest omtyckt*
Röd markering visar det område som flest deltagare angett som *minst omtyckt*

Mest omtyckta platsen – Husby Gård

Den allra mest omtyckta platsen bland deltagarna är området kring Husby Gård. Här finns själva Husby Gård, skogen, fältet, Igelbäcken, kolonilotter och Granby bollplan. Här finns möjlighet till aktiviteter och upplevelser av frihet i vacker omgivning. På den mest omtyckta platsen känner sig deltagarna i första hand harmoniska.

Minst omtyckta platsen – Husby Centrum

Den minst omtyckta platsen är området är vid tunnelbanan i Husby centrum. Här klagas deltagarna på vikande service, dålig skötsel och kriminalitet. På den minst omtyckta platsen känner sig deltagarna i första hand oroad.

Stadens byggstenar

Gator och parker upplevs av deltagarna som otrygga miljöer. Kvartersformer, hustyper och boendeformer är enligt deltagarna övervägande tråkiga. Verksamheter i området är tråkiga. Den offentliga servicen upplevs som otrivsamt och den kommersiella servicen upplevs som tråkig. Naturen och vattenområden i Husby upplevs av deltagarna som trivsamma.

Budskap till planerare

Träd och grönska

”Behåll och bevara naturen.”

Byggnader

”Åtgärda dålig ljudisolering av lägenheterna.” ”Ordna förvaringsmöjligheter för större fritidsprylar, typ vindsurfingbräda, takbox, kompressor, svets, verktyg och hobbymaskiner för dem som bor i hyreshus.” ”Ordna uppställningsplatser för husvagnar.” ”Husen borde målas om i positivare färger än de nuvarande 70-talsfärgerna.”

Utformning

”Allmän upprustning av utseendet i området.” ”Miljonprogrammets utomhusmiljö är eftersatt. Man har bara satsat på integration. Ett vackert och attraktivt område skapar social tillhörighet och förutsättningar för integritet kommer då av sig självt och området får mening.”

Skötsel

”Bättre skötsel av belysning, grönområden och gångvägar.” ”Bättre skötsel av bostadsgårdar.”

”Rensa bland träd och buskar och bättre belysning.”

”Städa och fräscha upp, bättre underhåll av yttre miljö vid Husby Gård.”

Störningar

”Sätt vakter vid Centrum och Badhuset. Många blir överfallna och det går inte att gå ut efter klockan 16.00”

”Patrullerande vakter - polis, dygnet runt, pga av starkt ökande kriminalitet och våld.”

”Det absolut viktigaste är att bekämpa busliv, kriminalitet (knivbrott, inbrott med mera). Vi som bor här måste våga gå hem från tunnelbanan efter mörkrets inbrott. Många äldre som jag talat med vågar inte detta.”

”Ta i med hårdhandskarna och sluta dalta med folk som går i flock (7-10 st) vandaliserar, kraschar fönster, anlägger bränder och rånar (även äldre personer i hissen till sina lägenheter) Vi kräver respekt för medmänniskor.”

Trafik och parkering

”Inga fler bilvägar och garage.” ”Skärp övervakning av felparkerare.”

Gång- och cykelytor samt torg

”Anlägg bra stigar som uppmuntrar till rörelse. ”Gör det mer attraktivt på torghandlarsidan i Husby centrum”

Belysning

”Bättre belysning och rensning av buskar vid byggnader så att det känns tryggt.”

Verksamheter

”Aktiviteter för ungdomar typ Gym, Centrumgårdar” ”Träffpunkter för ungdomar.”

”Bättre lekplatser och plaskdammar för barnen.”

Boendeformer

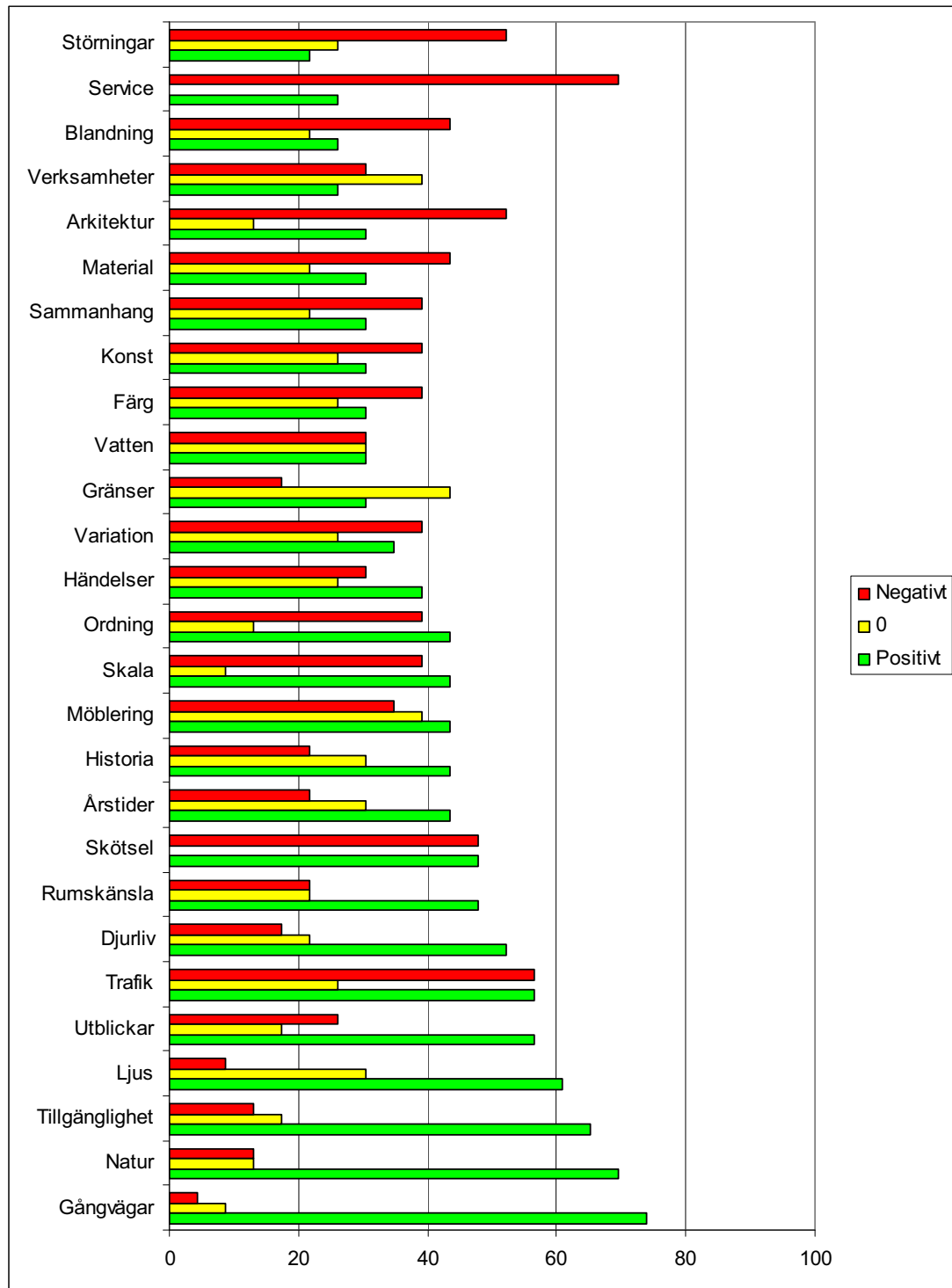
”Blanda bostadsrätt och hyresrätt” ”Bostäder för ungdomar.”

Uttolkning av resultat i figur nr 10

Sammantaget upplever deltagarna sin stadsdel på ett blandat positivt och negativt sätt. De positiva aspekterna på helheten i Husby handlar för flertalet deltagare om naturen och gångvägarna i området samt djurlivet. Även tillgänglighet och öppenhet samt ljus har betydelse för den positiva upplevelsen av Husby bland deltagarna.

Den negativa upplevelsen av helheten grundar sig bland deltagarna i första hand på servicen men även på arkitekturen samt störningar och konflikter i användningen med minnen av negativa händelser.

Deltagarnas värdering av stadsbyggnadsfaktorer i Husby som helhet



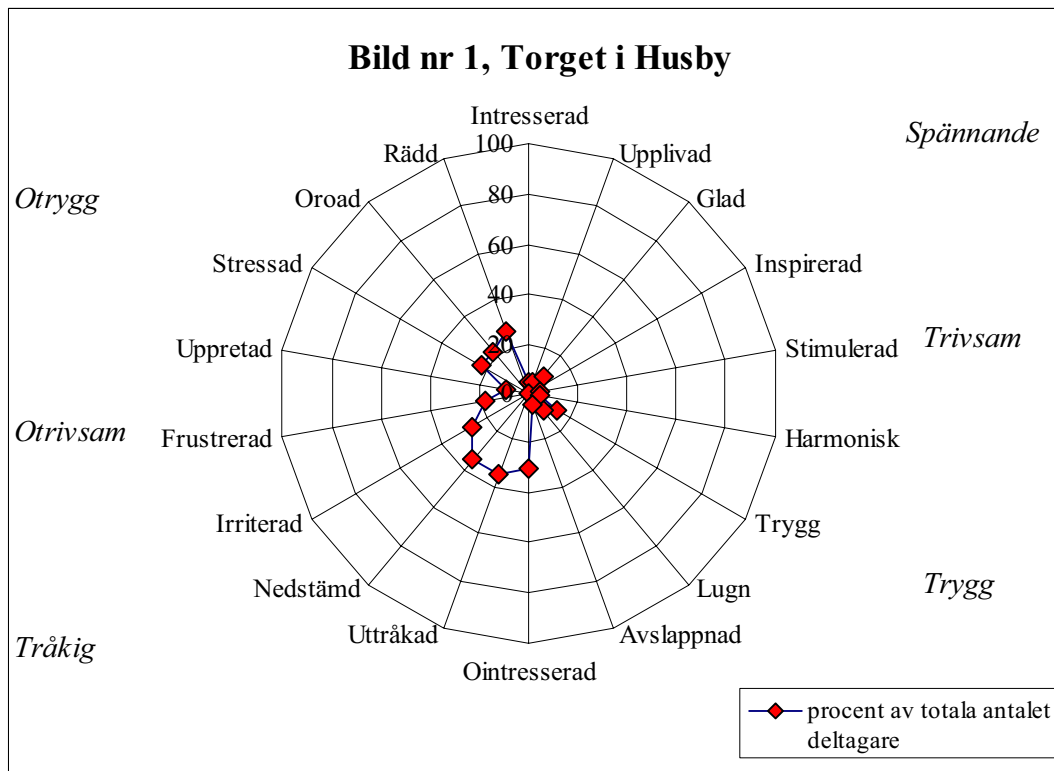
Figur nr 10

Diagrammet visar i vilken grad olika faktorer påverkat upplevelsen av stadsmiljön. Staplarna visar procent av antalet deltagare som markerat att de påverkats positivt eller negativt av en viss faktor i stadsmiljön som helhet i Husby.

Deltagarnas värdering av upplevelsen i representativa stadsmiljöer i Husby



Bild 6:3:1



Figur 6:3: 1

Sammanfattning av deltagarnas egna ord:

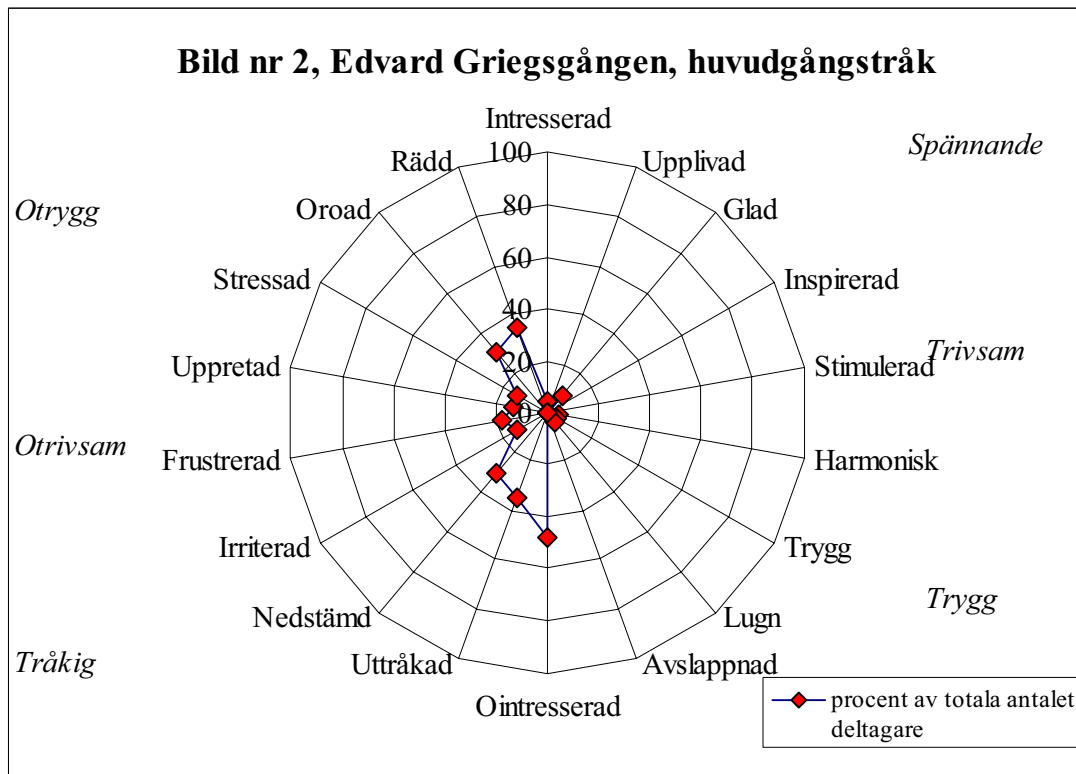
- ”Ingen natur, fult och dött.” ”Utbudet är sviktande.” ”Post och bank är borta.”
- ”Husby centrum är trevligt. Trivs väldigt bra.”
- ”Fungerande torg med ett apotek, alltid mycket folk här. Bra service med alla utbud.”
- ”Mycket oroande med kriminaliteten. (rån/överfall).”
- ”Snygga färger och material men arkitekturen får underordnad betydelse när man riskerar att utsättas för rån och överfall.”
- ”Nedskräpad mörk plats omgiven av kalla material som sten, metall och glas.”
- ”Skräpigt och vandaliserat. Steril miljö, slitet, asfalt-betong, sopor, smutsigt.”
- ”Minnen av våldsscener. Skadegörelse, krossade rutor, anlagda bränder.”
- ”Trafikseparering och möjlighet till spontana sociala interaktioner vilket är positivt.”

Sammanfattande tolkning:

Deltagarna upplever Torget I Husby som övervägande **tråkigt** därför att servicen är dålig, platsen är sliten och uppbyggd av sterila material samt att platsen belastas med minnen av obehagliga händelser.



Bild 6:3:2



Figur 6:3: 2

Sammanfattning av deltagarnas egna ord:

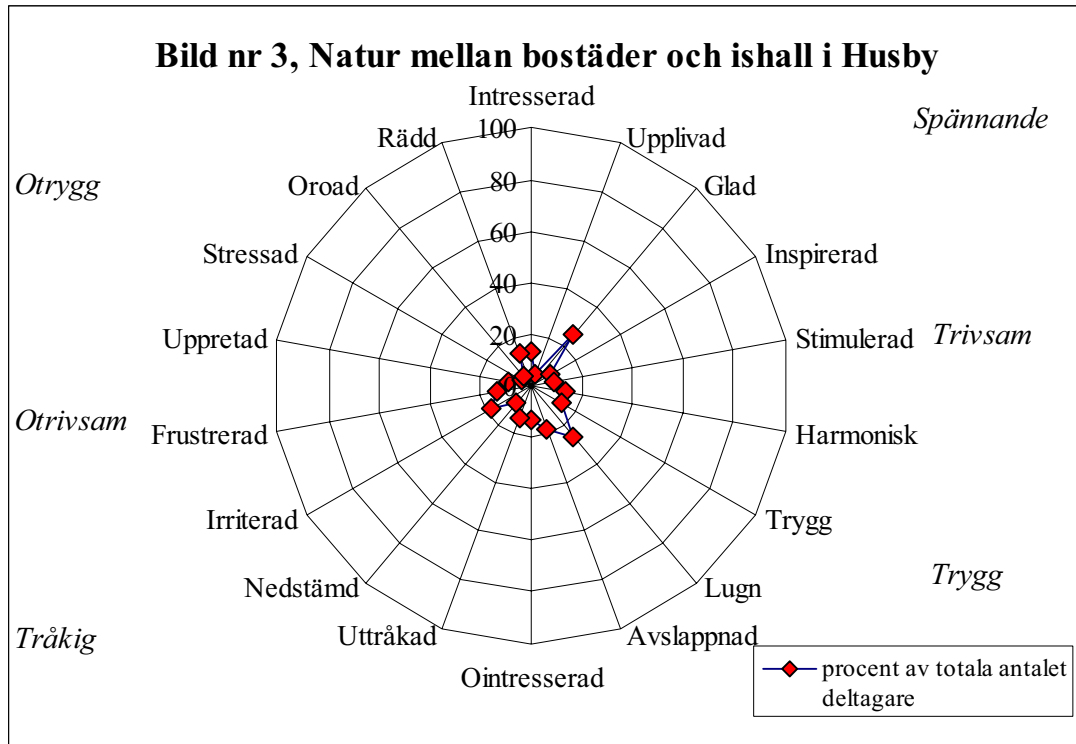
- ”Jag skulle *aldrig* gå här när det är mörkt. Det är läskigt och en äcklig gång.”
- ”Känner många, gångstråken strålar samman här.”
- ”Mörk passage i sten och betong i gräsliga färger-graffitti är enda utsmyckning.”
- ”Tråkig arkitektur typ öststatsmodell ("byggnadssocialism").”
- ”Dåligt belyst på kvällen. Rån och överfall har förekommit här.”
- ”Positivt med trafikseparering.”
- ”Mycket tråkig arkitektur.”
- ”Jag känner mig otrygg när jag går på den här gatan.”
- ”Ser allmänt tråkigt ut. Det ser ut som värsta sortens getto.”
- ”Känner mig alltid lugn här eftersom jag är hemma här.”

Sammanfattande tolkning:

Deltagarna upplever Edvard Griegsgången som övervägande **tråkig** och **otrygg** därför att den belastas med minnen av obehagliga händelser och har en otrevlig utformning med mycket betong.



Bild 6:3:3



Figur 6:3:3

Sammanfattning av deltagarnas egna ord:

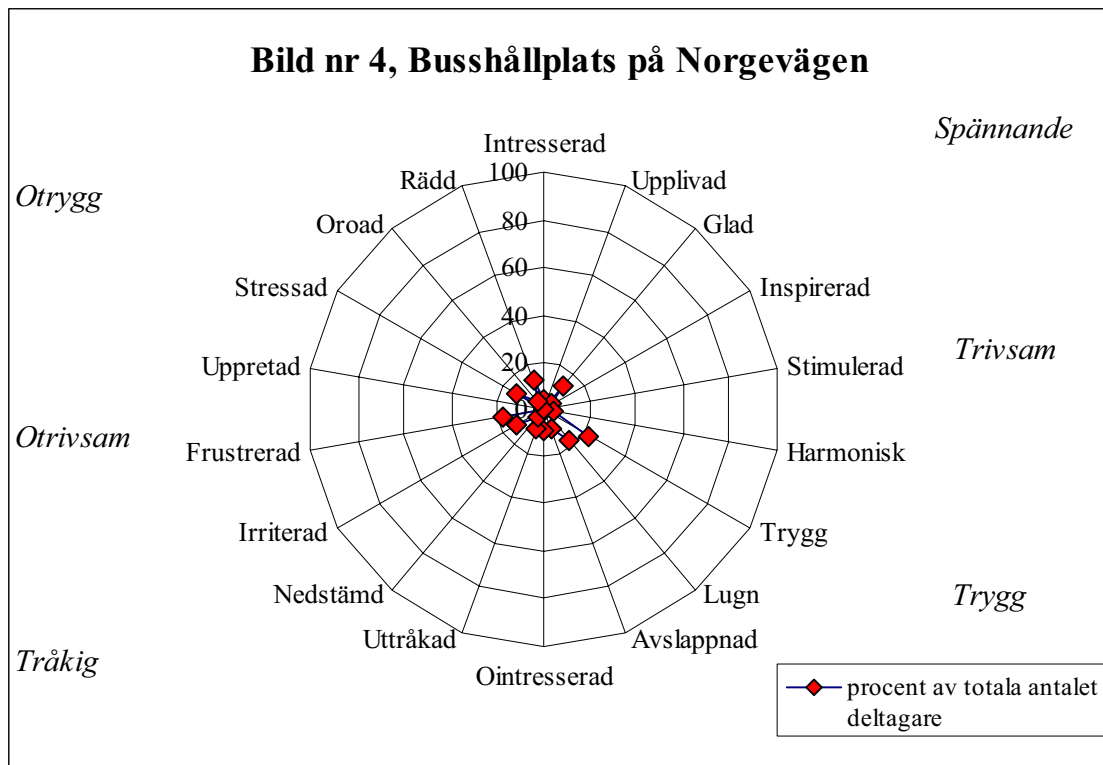
- ”Natur, utblickar, skala – bra.” ”Ljus och möblering – dåligt.”
- ”Pulkabacke på vintern. Många fina stunder med barn och barnbarn.”
- ”Skogsbacken är så skräpig och ostädad att jag skäms.”
- ”Positivt med pulkabacke, men det finns för lite förråd till lägenheterna för att förvar sportsaker. Dessutom riskerar de att stjälas i källaren.”
- ”Fula hus. Ful färg. TRIST "funkis"-arkitektur.”
- ”Öppet och grönt.” ”Härligt landskap med utblickar.”
- ”Platsen bra på vintern för att åka kana.”
- ”Går inte att gå ut ensam i denna natur.”
- ”En vacker plats där den brutala betongen får interagera med sommargrönka.”

Sammanfattande tolkning:

Platsen upplevs som övervägande **spännande** tack vare minnen som flera har av att vara ute i naturen och till exempel åka pulka med barnen här.



Bild 6:3:4



Figur 6:3:4

Sammanfattning av deltagarnas egna ord:

- "Trafikseparering är bra."
- "Bra med planskilda gångvägar. Svårt med hyrbussar som inte kan komma under."
- "Gångbroarna är för låga. Flyttbilar kommer inte in. Det blir dyrt och krångligt."
- "Bra ljus. Bra placering av hållplatsen i förhållande till vägen."
- "Det är inte kul att stå här och vänta på en buss."
- "Dåliga gångvägar, dålig trafikplanering."
- "Saknar trottoarer. Typisk 60-talsplanering när alla skulle gå på broar, men dagligen händer tillbud när man går över gatan."
- "Störande trafik, bostadshusen ligger för nära vägen."
- "Nära till bussar. Bra med bussar och kommunikation."
- "Mycket utsatt plats som inger oro."

Sammanfattande tolkning:

Deltagarna upplever platsen som övervägande **trygg** på grund av servicen med busstrafik och trafiksepareringen. Men trafiksepareringen får också mycket kritik.

Sammanfattning av deltagarnas egna ord:

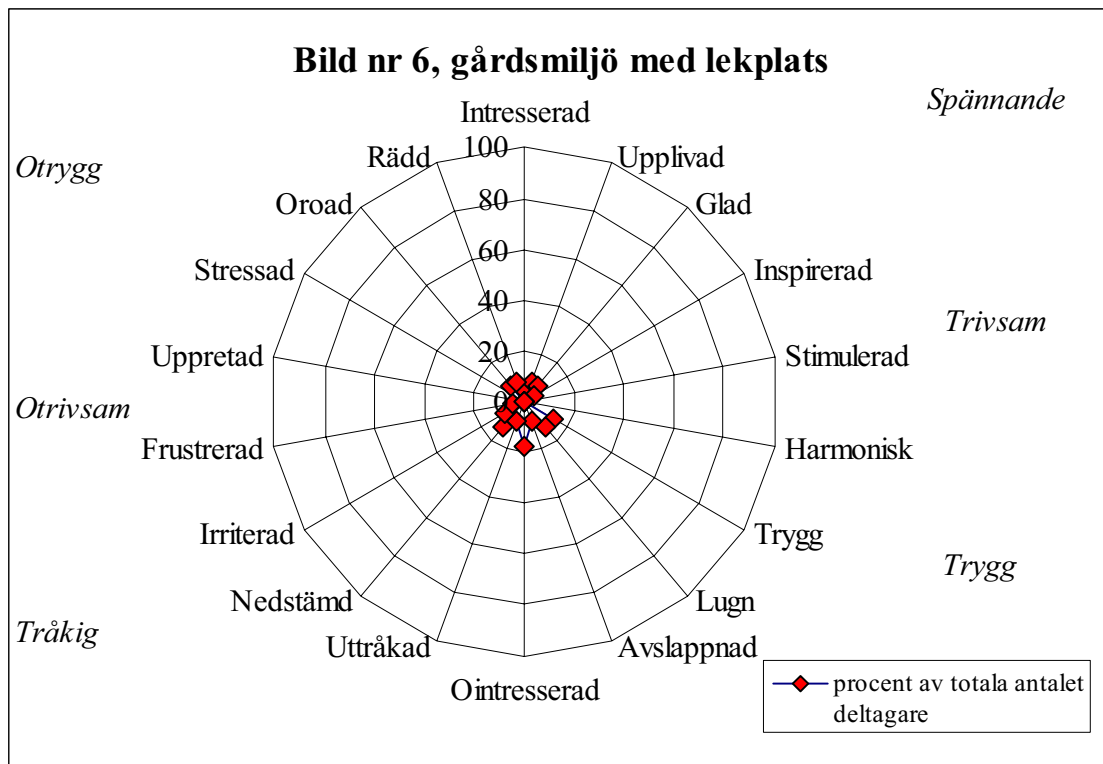
- "Krogen ligger runt hörnet."
- "På kvällen är det en mörk lång gång som jag aldrig frivilligt skulle gå."
- "Gångväg till stadsdelsförvaltningens brevlåda." "Bra hundväg."
- "Miljön i Husby är skitig och nergången efter 30 år."
- "Mycket ful röd färg." "Bra färg och kontraster."
- "På denna plats bakom krogen står många och urinerar mot väggen. Det luktar gammal urin här." "Smutsigt, och en del personer kissar uppåt murarna och då blir det en doft, så att man undviker att gå här."
- "Svenskt Legoland i betong, en politisk industriprodukt, stel och kall."
- "Inklämd väg. Dålig belysning." "Tråkig liten gata."

Sammanfattande tolkning:

Deltagarna upplever platsen som övervägande **tråkig** på grund av dålig utformning och skötsel.



Bild 6:3:6



Figur 6:3:6

Sammanfattning av deltagarnas egna ord:

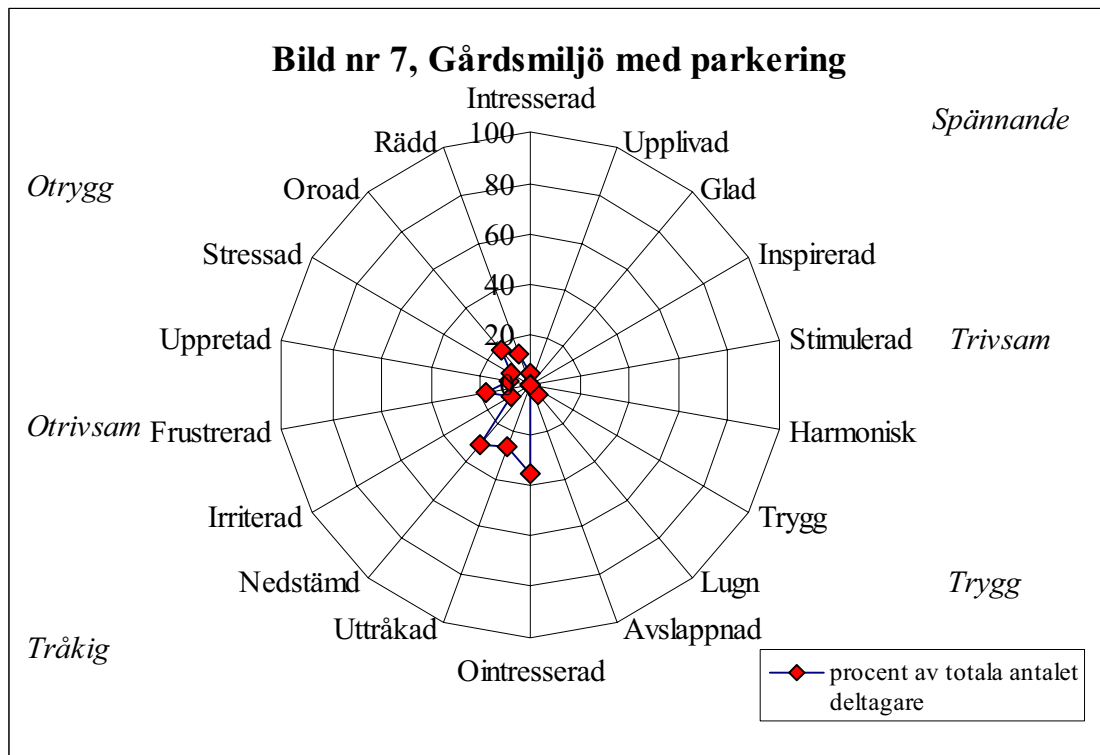
- ”Här har jag aldrig varit.”
- ”Bra med lek och fritidsområden, men om offentliga bord och bänkar förstörs och man får kylväskan stulen eller förstörd ur förrådet så är det inte kul.”
- ”Hur ska barn klara av att växa upp i detta?”
- ”Bra med lekparker.”
- ”Alltid fågelsång.”
- ”Olämplig färg och utseende på husen. Vacker gård.”
- ”Trevligt med samma färg på husen längs gatan.”

Sammanfattande tolkning:

Deltagarna är ointresserade och känner sig inte särskilt berörda av den här platsen.



Bild 6:3:7



Figur 6:3:7

Sammanfattning av deltagarnas egna ord:

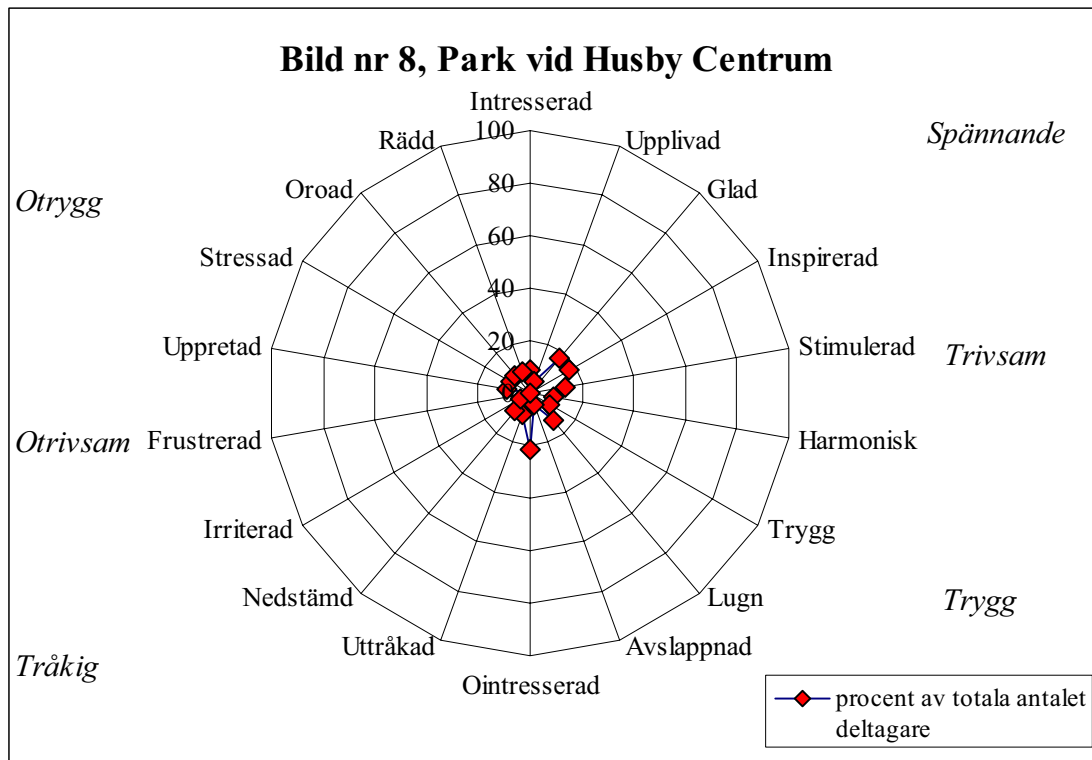
- "Parkeringen fungerar dåligt för gäster. Ibland finns inte platser. Det är dyrt och automaten tar inte kort och sedlar." "Mycket fula röda hus."
- "Går det att parkera här utan att få bilen eller husvagnen stulen sönderslagen eller tömd på innehåll?" "Tråkigaste stället i hela vår stadsdel." "Slummigaste delen i Husby."
- "Funktionalitet är tyvärr det primära, ej mjuka mänskliga utformningar med fantasi."
- "Bilarna borde stå under tak så att de inte syns. En massa bilar på ett och samma ställe är inte så estetiskt tilltalande." "Tutande av bilar och mopeder, gap och skrik."
- "Död yta som skapas av trafikseparering. En plats som inte tillhör någon."
- "Alltid trist med bilparkering."
- "Parkeringsplatser är oftast tråkiga och farliga ifall man går dit på kvällen eller natten."

Sammanfattande tolkning:

Deltagarna upplever detta som en **tråkig** plats på grund av att hela gården används som parkering.



Bild 6:3:8



Figur 6:3:8

Sammanfattning av deltagarnas egna ord:

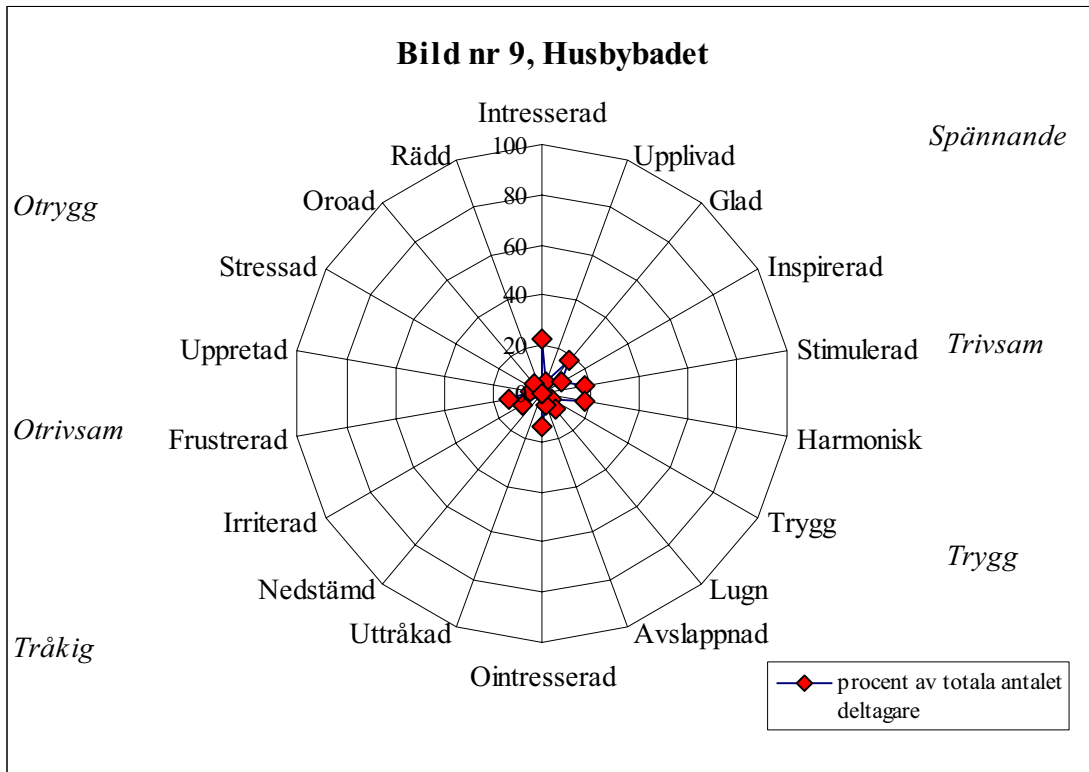
- "Otryggt område."
- "Tillhåll för ungdomar som inte vill ha med vuxna att göra."
- "Ett levande arrangemang med vatten var tänkt här -95-96 men blev inte av."
- "Mycket gäng samlas här."
- "Fler parker behövs som gröna lungor med sittplatser."
- "Varken natur eller idrottsplats. Har tappat grannskapskänslan som genomsyrar tidigare områden i sin skala."
- "Bra ställe när man var mindre."
- "Fint område för barnens lekterapi."
- "Känner inte till platsen, men den ser lugn ut."

Sammanfattande tolkning:

Deltagarna är **ointresserade** och inte särskilt berörda av platsen trots att det är den centrala allmänna parken vid Husby centrum.



Bild 6:3:9



Figur6:3:9

Sammanfattning av deltagarnas egna ord:

- ”Kul att vart ett bad till slut.” ”Det bästa som hänt. Badet har jag väntat alla år jag bott här. Tack.” ”Husbybadet är ett trevligt bad.”
- ”Ett av Sveriges finaste äventyrsbad.” ”Trevligt ställe där jag går på vattengymnastik.”
- ”Bra att det finns äventyrsbad. Dåligt med höga priser på bad och mat, speciellt med tanke på barnen.”
- ”Badhuset var ett ytterstadsprojekt och gruppen hade egen arkitekt. Men staden gav jobbet till någon annan.”
- ”Badhuset stängs på sommaren då det skulle behöva vara öppet för skolbarnen.”
- ”Bra promenadväg.” ”Vägen känns alltför konstruerad. Eftersatt underhåll. Leder till att den inte är inbjudande.” ”Akallahusen är verkligen fula.”

Sammanfattande tolkning:

Deltagarna upplever miljön som övervägande **spännande** med badhuset som kom till efter lokalt initiativ.

6:4 SAMMANFATTNING AV RESULTAT FRÅN FEM OLIKA STADSKARAKTÄRER

En sammanfattning av de mest förekommande orsakerna till positiva respektive negativa upplevelser i de fem undersökta stadskaraktererna i licentiatuppsatsen och i avhandlingen kan ge en vägledning till skillnader och likheter i kvaliteter mellan stadskarakterer. En sammanfattning av orsakerna till positiv och negativ upplevelse kan utgöra grunden för ett tillägg med invånarnas förhållningssätt till en generell byggnadsordning för en stad.

Medeltidsstaden Arboga

Den mest omtyckta platsen är det offentliga stora torget

Mest förekommande orsaker till **positiv** upplevelse

- Historisk betydelse, gamla byggnader, små välhållna trähus
- Stenbelagda gator och torg
- Gammeldags belysning
- Årummet med stora träd och stensatta kanter

Mest förekommande orsaker till **negativ** upplevelse

- Händselösa gränder och torg
- Dålig kommersiell service
- Parkering och biltrafik

Stenstaden Birkasten

Den mest omtyckta platsen är Rörstrandsgatan med alla restauranger, caféer och uteliv.

Mest förekommande orsaker till **positiv** upplevelse

- Vackra hus
- Vacker gatumiljö
- Bra kommersiell service
- God tillgång till kollektivtrafik

Mest förekommande orsaker till **negativ** upplevelse

- Störande trafik
- Parkeringsproblem
- Dålig skötsel av sophantering
- Dålig tillgång till grönområden

Trädgårdsstaden Ålsten

Den mest omtyckta platsen är parkstråket vid Mälaren

Mest förekommande orsaker till **positiv** upplevelse

- Fina promenadvägar i naturen och längs vattnet
- Vackra, trevliga, äldre hus
- Historiska händelser (personliga och allmänna)
- Trevlig mötesplats i centrum med spårvagn och service

Mest förekommande orsaker till **negativ** upplevelse

- Trafik
- Dålig skötsel av park och natur
- Dålig belysning

Funktionsuppdelade staden Husby

Den mest omtyckta platsen är naturområdet vid den bevarade Husby Gård

Mest förekommande orsaker till **positiv** upplevelse

- Gångstråk som ger möjlighet till sociala möten
- Naturen
- Öppet och ljust

Mest förekommande orsaker till **negativ** upplevelse

- Dålig kommersiell service
- Fula hus
- Dålig skötsel
- Brottsliga händelser

Den postmoderna staden Ladugårdsängen i Örebro

Den mest omtyckta platsen är den halvprivata bostadsgården

Mest förekommande orsaker till **positiv** upplevelse

- Park och natur
- Blandade boendeformer
- Bostadsgårdarna
- Varierad arkitektur
- Skolan

Mest förekommande orsaker till **negativ** upplevelse

- Isolerad stadsdel
- Dålig kommersiell service
- Torftig skolgård
- Dålig skötsel av gator och park
- För stora tomma ytor kring parken

7 TILLVÄGAGÅNGSSÄTT I VALIDERING

En validering av resultaten från Birkastan, Ålsten och Husby har genomförts bland deltagare i enkätundersökningen och bland experter. Frågor ställdes till 45 deltagare i undersökningen och 15 tillfrågade experter. De har fått bedöma en sammanställning av resultaten enligt kapitel 6 från de tre områdena i Stockholm.

Både invånarna och experter har bedömt resultaten

På samma sätt som i undersökningen av invånarnas upplevelser av stadskaraktärerna har valideringen utförts bland en tredjedel var av ungdomar, vuxna och äldre i de tre områdena. Deltagarna i valideringen valdes ut relativt slumpmässigt men med fördel för dem som svarat mer utförligt på frågorna och därmed visat ett särskilt intresse.

Även 15 experter deltog i valideringen. Bland experterna har både arkitekter, byggherrar, akademiker och planerare samt politiker ingått med tre representanter från vardera av kategorierna.

Deltagarna i valideringen fick resultatet från undersökningarna i Birkastan, Ålsten och Husby såsom de presenteras i kapitel 6 tillsammans med tre frågor:

1. Uppfattas resultatet som en rättvis bild av stadskaraktären?
2. Saknas något viktigt i resultatet?
3. Förbättrar den här typen av underlag experternas möjligheter till inlevelse i sina arbetsuppgifter?

Många har också bidragit med synpunkter under rubriken övriga kommentarer. (Bilaga 3)

Svarsfrekvens

Bland de 45 invånarna har mer än 60% svarat i valideringen och bland de 15 experterna svarade 80%. Experterna var alla tillfrågade i förväg om de var intresserade av att delta. Experterna fick också två påminnelser om enkäten. Bland experterna var det två politiker och Boverkets akademikerrepresentant som inte svarade.

Test av metoden bland studenter

Under en föreläsning som genomförts tre år i följd om metoden i avhandlingen med tillhörande övningsuppgift inom en kurs i urban teori på KTH har studenter besvarat frågor om upplevelser på tre platser i närheten. Olika studentgrupper har under åren, 2006, 2007 och 2008 fått frågan om samma platser. Resultatet visas med diagram från de olika åren och en samlad uppräknings av faktorer som påverkat studenterna i deras upplevelse.

8 RESULTAT AV VALIDERING

Invånarnas bedömning av resultatet

Förefaller resultatet ge en rättvis bild av stadskaraktären?

Samtliga invånare som deltagit i valideringen har svarat ja på frågan om resultatet ger en rättvis bild av deras område. Några har kommenterat sitt ja med att bilden kan komma att ändras efter att vissa omständigheter har förändrats som till exempel att trängselavgifter införs. Några har kommenterat att det inte visas något om upplevelser nattetid, att materialet inte tillräckligt beskrivit problem med ordning och städning, att andra deltagares uttalanden som finns sammanfattade i materialet förefaller överdrivna, att det är positivt att både fysiska och sociala aspekter kommer med i resultatet. Flera har uttryckt glädje över att enkäten gjorts.

Saknas något väsentligt i resultatet för bilden av stadskaraktären?

På frågan om materialet saknar något väsentligt har de flesta invånare svarat nej. Några har istället kommenterat till exempel att planerna på ombyggnad av Klarastrandsleden, vilket har en avgörande betydelse för området, inte fått mer utrymme i materialet, att områdets belysning och karaktär nattetid bör understrykas mer, att besvärliga trafiksituationer kring t ex dagis och skola inte tillräckligt kommer fram, att planerade men inte genomförda viktiga parkprojekt inte omnämns samt att planerade icke genomförda viktiga sociala projekt inte omnämns. Några har framfört sitt tack för undersökningen.

Förefaller resultatet ge möjlighet till bättre inlevelse bland experter?

Nästan alla invånare har svarat ja på frågan om de tror att resultatet ger experter möjlighet till bättre inlevelse att hantera deras stadsmiljö. Ungefär en fjärdedel som svarat ja kommenterar sitt ja med att även om resultatet ger möjlighet till inlevelse så kommer experterna inte att ta till sig detta. Två svarar nej. Någon har kommenterat att det finns många misslyckade (och lyckade) byggda miljöer att skaffa sig erfarenheter från – men experterna lär sig aldrig! Någon har understrukt sin skepsis inför utredningar som ska hjälpa experter att fatta beslut. ”Det kan göras hur mycket utredningar som helst utan att någon bryr sig!”

Övriga kommentarer

Invånarna har under övriga kommentarer bidragit med tips om bättre redovisningsmetoder och lösningar på vissa problem. Som idé till förbättring av läsbarheten i diagrammen över hur invånarna upplever olika stadsbyggnadsfaktorer har en deltagare skrivit att de bör ordnas i fallande rader utifrån mest akut att åtgärda det vill säga rött till mest positivt det vill säga grönt, vilket har genomförts i avhandlingen men omvänt från mest positivt och fallande.

Detaljerade kunskaper om akuta konkreta behov finns att hämta hos deltagarna som till exempel byte av vissa bestämda parkbänkar och breddning av Ålstensgatan med 0,5 meter där bilarna är parkerade på båda sidor om gatan.

Någon varnar för etniska spänningar i Stockholms förorter och att liknande våldsamma händelser som i förorterna till Berlin, Bryssel och Paris snart kommer att hända i Sverige om inget görs.

Experternas bedömning av resultatet

Förefaller resultatet ge en rättvis bild av stadskaraktären?

Nästan alla experter har svarat ja på frågan om de tror att resultatet kan ge en rättvis bild av områdena. En tredjedel av experterna har svarat ”delvis ja” och kompletterat sitt ja

med en kritisk kommentar eller fråga. Kommentarererna handlar om att den rättvisa bilden av områdena är ur de enskilda deltagarnas perspektiv och att denna kan vara påverkad till exempel av socioekonomisk bakgrund. Det är viktigt att välja rätt ord; - Rättvis - Ur vems perspektiv? Finns det en objektiv bild överhuvudtaget? Är det en sann bild eller en verklig bild som menas? Är det bara ”de som alltid hörs” som uttrycker sin mening och svarar på enkäten? Det är ett urval bland invånarna som har deltagit i undersökningen. Hur skulle svaren se ut om det var utomstående som inte bor eller arbetar i området som deltog i enkäten? Någon var inne på att den sanna bilden av ett område ur ett marknadsföringsperspektiv är att betrakta området med kundens ögon och att det kan behövas mer bakgrundsinformation om deltagarna för att bättre förstå ”kunden”, till exempel tidigare bostadsförhållanden. Någon har konstaterat att den rättvisa bilden borde vara den slutliga sammanvägningen av allt planeringsunderlag. Någon har uppfattat undersökningen om invånarnas förhållningssätt till sitt områdes stadskaraktär som ett estetiskt underlag som behöver kompletteras med alla övriga fakta kring ett område för att komma fram till den totala rättvisa bilden, men att föreliggande material eventuellt kan ge en rättvis bild ur invånarnas perspektiv på kvaliteter och brister i deras områdes stadskaraktär. Någon har också kommenterat vikten av att invånarnas upplevelser av sitt områdes stadskaraktär får komma in som ett likvärdigt underlag till experternas övriga underlag i planeringen.

Saknas något väsentligt i resultatet för bilden av stadskaraktären?

Ungefär hälften av experterna saknade inget i undersökningen med det syfte undersökningen hade om att ge en bild av invånarnas upplevelse av sitt områdes stadskaraktär. Men hälften av experterna har olika idéer om hur undersökningen kan bli mer komplett. Dels skulle mer av deltagarnas bakgrund kunna redovisas. En rad faktorer är av intresse för att tolka resultaten av undersökningen. Man skulle kunna tänka sig att redovisa deltagarnas etniska bakgrund, politiska hållning, utbildning, socioekonomi, hälsotillstånd, familjeförhållanden med mera. Flera experter var nöjda med de aspekter som valts ut som kriterier för bedömningen och anser att alla relevanta stadsbyggnadsfaktorer täckts in. Men en annan viktig tanke är att fråga sig om det finns andra dimensioner av upplevelser än dem som tas upp i undersökningen. Kevin Lynchs klassiska aspekter landmärken, noder, barriärer, gränser, stråk är ett alternativt sätt att tänka kring invånarnas upplevelse av stadskaraktären. Finns det möjligheter att söka finna fler begrepp för att beskriva helhetsintryck? Kanske kan man strukturera stadsbyggnadsfaktorerna i huvud- och delaspekter. Flera experter har funderat över definitionen på estetik. Någon undrade om det inte är en skillnad på ”funktionella” upplevelser som trafikstörningar och upplevelser av skönhet? Eller är helhetsupplevelsen av stämningen på platsen ett mått på skönhet? Någon ansåg att definitionen på estetik i avhandlingen som en kunskapsform om våra sinnliga upplevelser bör återspeglas i en mer utförlig stadsrumsanalys i beskrivningen av stadskaraktärer. Stadsrumsanalysen kan innefatta aspekter som öppet - slutet, relationen gaturumsbredd - hushöjd, takfotsutformning, bottenvåningarnas funktioner och utformning, fördelning muryta - fönsteryta och så vidare. En fundering från någon av experterna var också hur pass tillfällig eller spontan, alternativt mer stabil eller djup deltagarnas förhållningssätt till de olika miljöerna kan anses vara.

Förefaller resultatet ge möjlighet till bättre inlevelse bland experter?

Samtliga experter har svarat ja på frågan om den här typen av underlag ger bättre förutsättningar för experter till inlevelse i hanteringen av estetiska frågor i stadsmiljön. Ungefär hälften ansåg att det behövs en motvikt till experternas makt över stadsbyggnadskonsten. Det finns stora risker att olika expertgrupper fastnar i till exempel alltför extremt avant-gardistiskt tänkande, verklighetsfrämmande visioner eller lockelsen att bygga monument över sig själva. Vardagsbeskrivningar som återför experterna till verklig-

heten med träffande beskrivningar av både problem och kvaliteter i områden med olika stadskaraktärer kan motverka dessa risker. Att skapa dialog i olika former mellan invånare och experter är oerhört viktigt. Någon varnade också för risken att den här typen av underlag kan användas med oetiska syften. Man skulle kunna tänka sig scenariot där underlagen om invånarnas förhållningssätt till sin stadskaraktär används med övervikt på beräknande politiska mål om att vinna röster i stället för att på mer saklig grund bygga en stad som invånarna uppskattar.

Övriga kommentarer

Bland övriga kommentarer ville flera experter gärna komplettera undersökningen med invånarnas förhållningssätt till stadskaraktärens utveckling "då – nu – framtid". Som planeringsunderlag är det viktigt att få reda på hur invånarna förhåller sig till alternativa framtida utvecklingsscenarier för stadskaraktären.

Någon jämförde resultatet med Nordvästra Skånes Arkitekturprogram, ett samarbete mellan kommunerna i nordvästra Skåne och LTH. Lärare och studenter har där gjort en lång rad målände studier av samhällena i Nordvästra Skåne. Arkitekturprogrammet har behandlat smakens och tyckandets rollspel i bevarandet och utvecklingen av stadsmiljön. Studierna sammanfattas i vikten av att förstärka bebyggelsens kant mot landskapet, att värna om landmärken och samhällenas huvudstråk samt bygga gatunätet i en struktur som är anpassat för framtida utveckling.

Problemet med att arkitektur som uppskattas av det stora flertalet ofta inte är eftersträvansvärt bland arkitekter som vill vara nyskapande föreslogs diskuteras i sammanhang med användning av metoden.

Undersökningarna föreslogs av någon att sättas in i perspektiv till arbetet med våra offentliga miljöer och allmänna platser där diskussioner kring estetiska värderingar mellan experter och invånare naturligt bör aktualiseras.

Andra förslag var att motsägande resultat med både positiva och negativa värderingar av till exempel trafikseparering bör analyseras närmare för att tydligare klargöra orsakerna till positiva respektive negativa upplevelser av samma företeelse.

En urbanmorfologisk analys föreslogs vara ett möjligt komplement för att tydliggöra varför platser upplevs som "läskiga", "döda", "vandaliserade" etcetera.

Platsteorier som beskriver hur värderingar är relativa till sin omgivning föreslogs tydliggöra skillnader i resultaten mellan till exempel Husby och Ålsten.

Studenter på KTH

Inom en kurs i Urban Teori på KTH i Stockholm, Institutionen för samhällsplanering och miljö, har en föreläsning med övningsuppgift hållits under tre år 2006, 2007 och 2008. I övningsuppgiften har studenterna fyllt i en enkät med hur de upplever platser vid KTH som visas med tre bilder. Studentgrupperna hade olika storlek: 2006 19 studenter, 2007 32 studenter, 2008 16 studenter.

Resultatet visas här på samma vis som för undersökningarna i områden med olika stadskaraktärer.



Bild 1

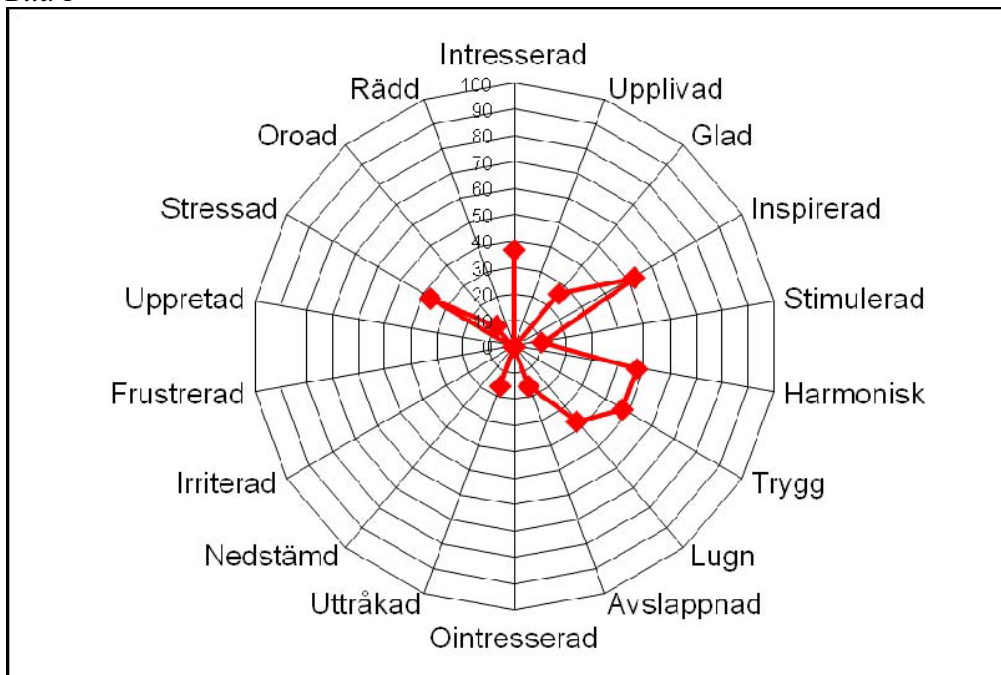


Bild 1 2006

- Ställe där man tar rast fina dagar, mycket grönt, trevlig och vacker natur och fontän.
- Vacker och fin historisk miljö och arkitektur, pampigt - stolt över att studera på KTH.
- Tryggt med fönster runt omkring gården, vackra tegelhus.
- Ingen trafik, trygg innergård, en oas skyddad från trafik.
- Intressanta byggnader, men "storheten" känns stressande, inget liv i husen.
- Stressar ofta över denna plats till föreläsningar.

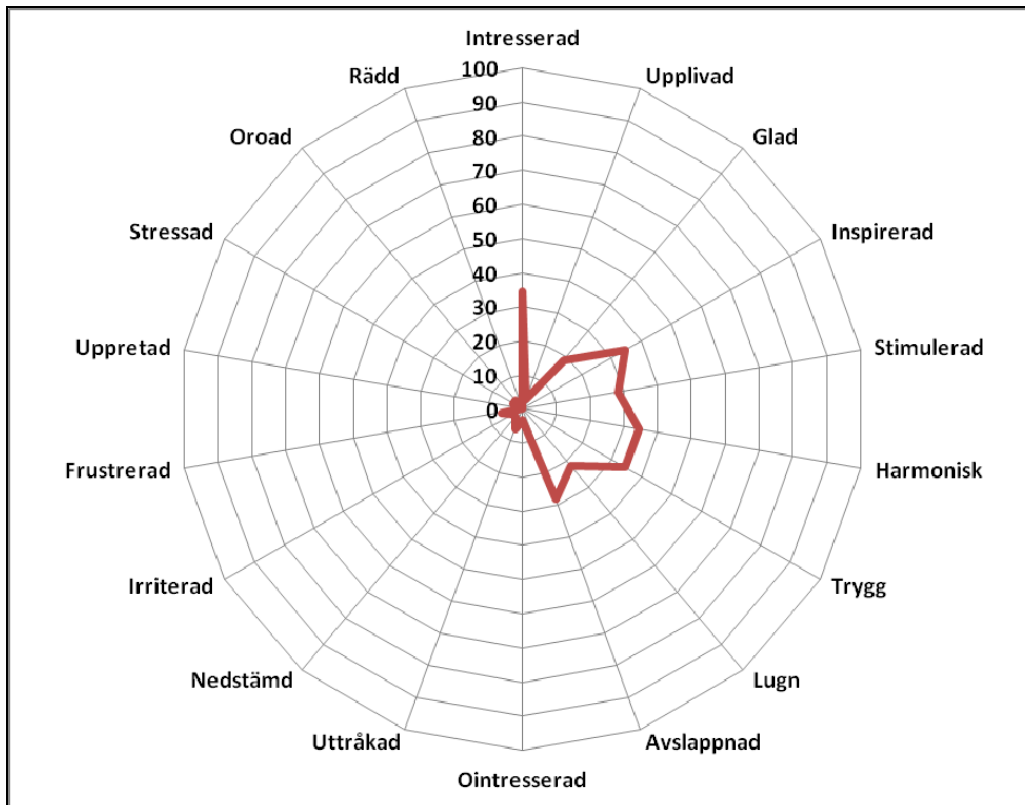


Bild 1 2007

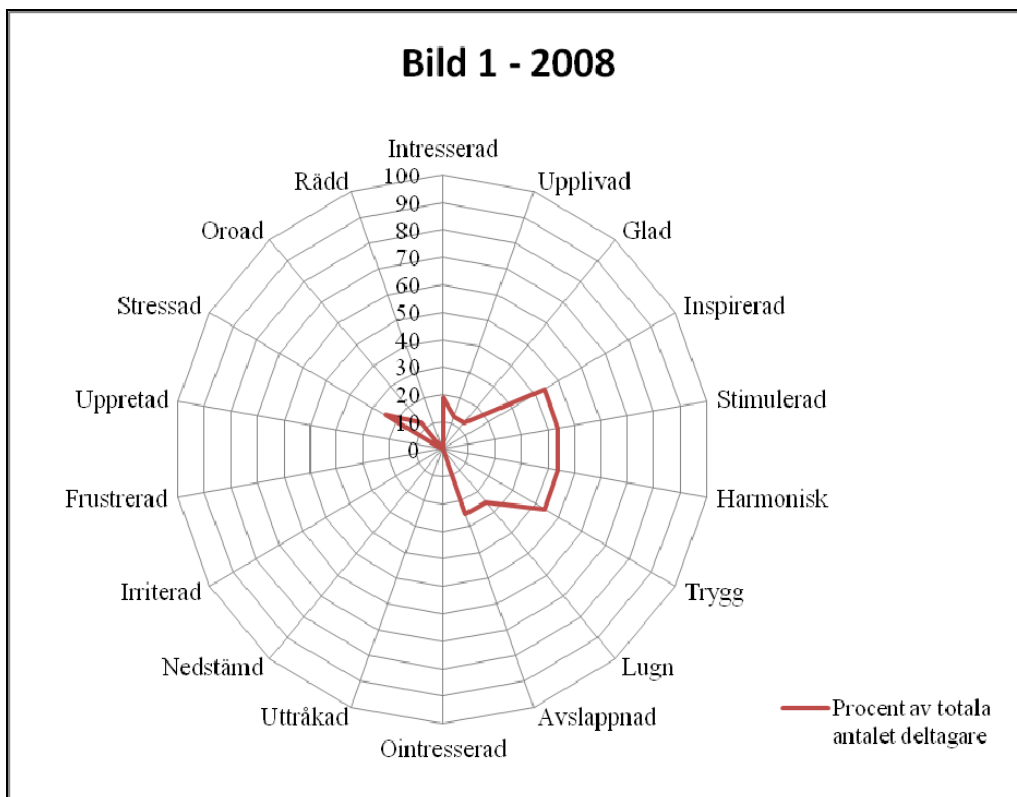


Bild 1 2008



Bild 2

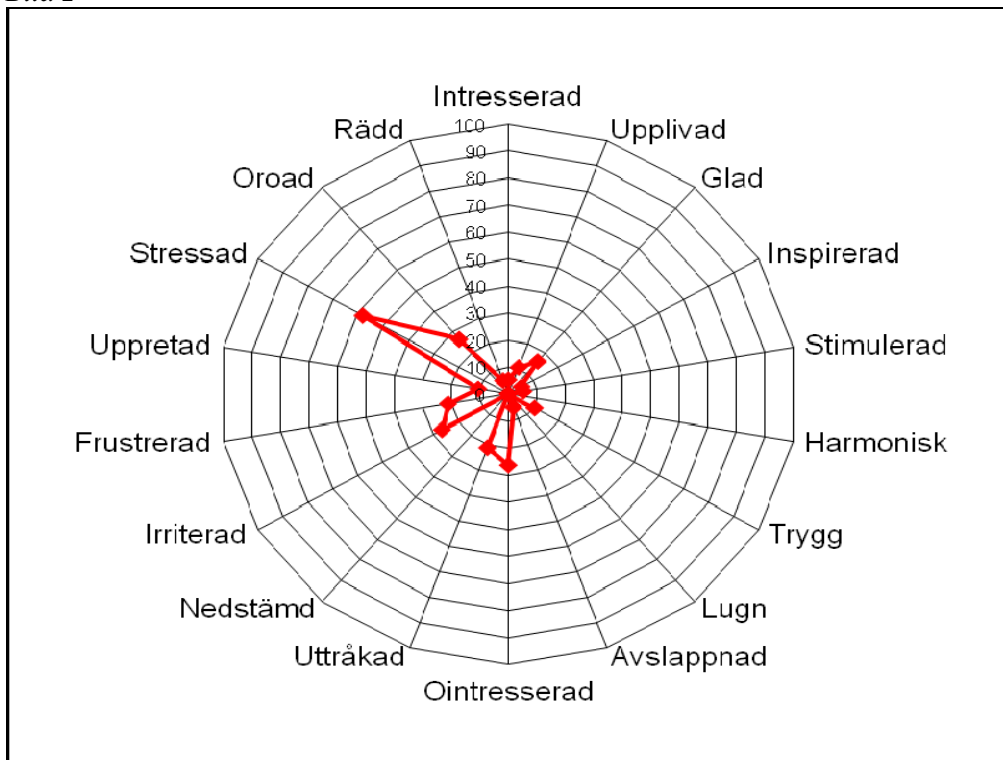


Bild 2 2006

- Mycket trafik, farlig cykelväg, svårt att komma över vägen.
- Ett ställe där man bara passerar så snabbt som möjligt.
- Bullrigt och trist, kaos, svårt att hitta bussen.
- Trygg plats för det rör sig mycket människor här.
- Orolig att missa bussen.
- Mycket asfalt, trots träden.

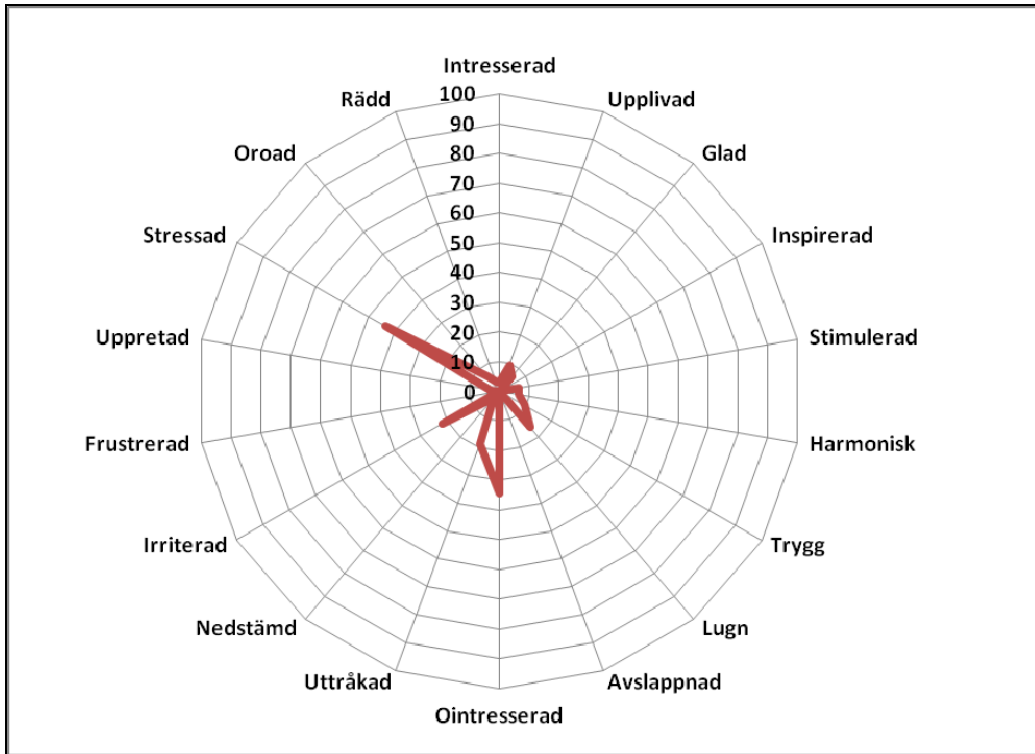


Bild 2 2007

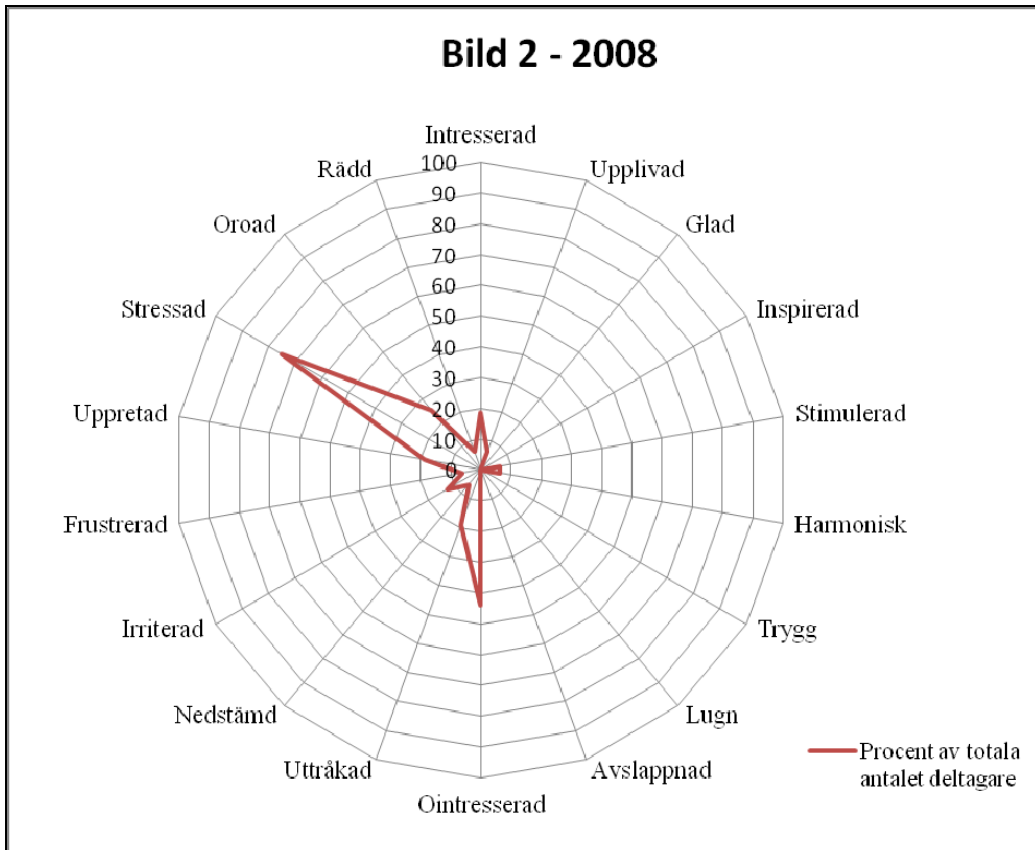


Bild 2 2008



Bild 3

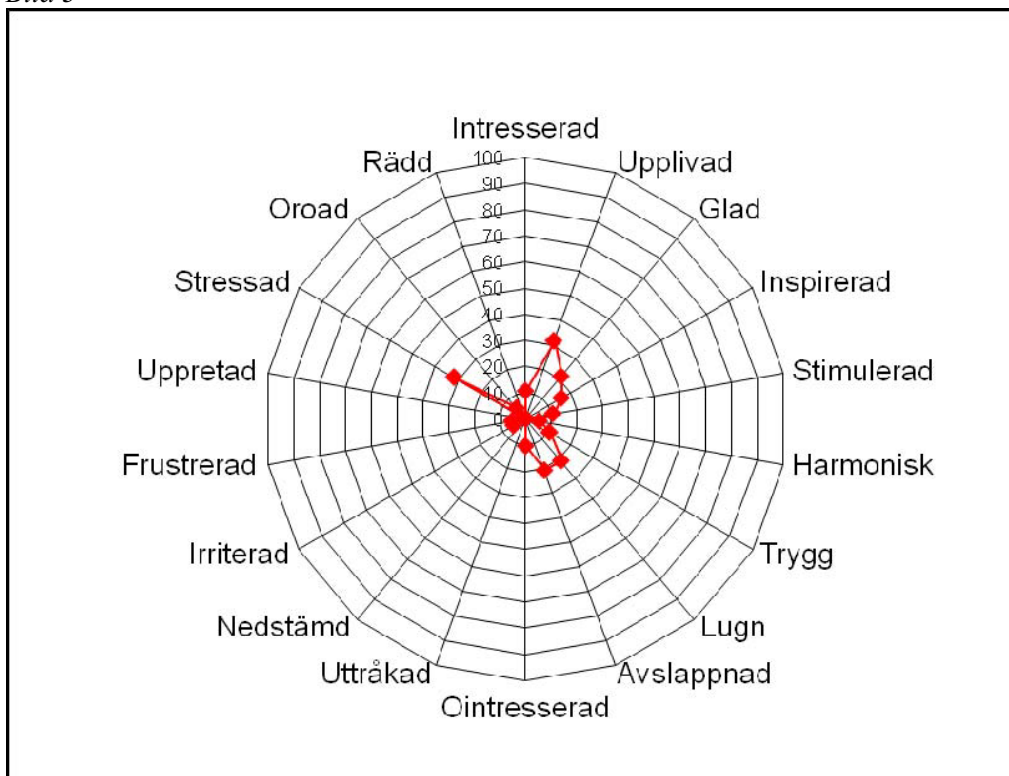


Bild 3 2006

- På väg till kompisar, hem eller till skolan.
- Tråkigt med mycket bilar, mycket folk, trångt.
- Härlig puls, många människor, folk i rörelse, mycket att titta på.
- Stressigt att göra ärenden på lunchen, eller springa till tunnelbanan.
- Trevligt rum med allé och butiker, modern stadskänsla blandad med äldre byggnader.
- Dåligt övergångsställe, stressande blandning av bilar och cyklar.

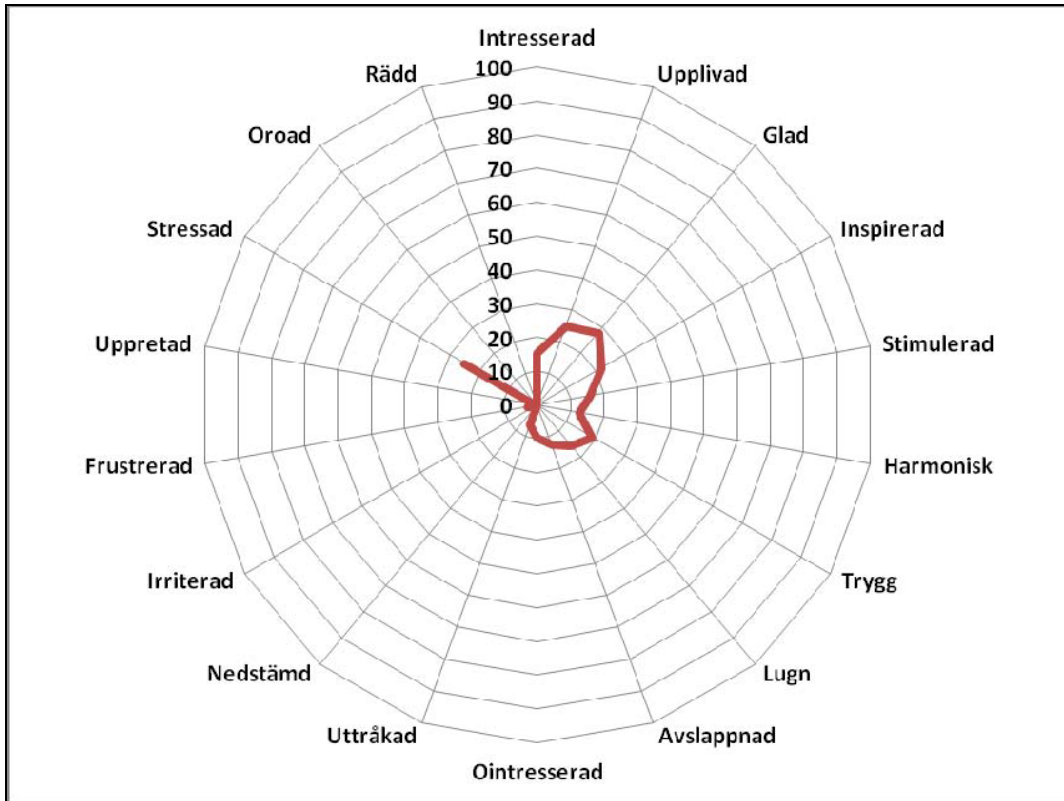


Bild 3 2007

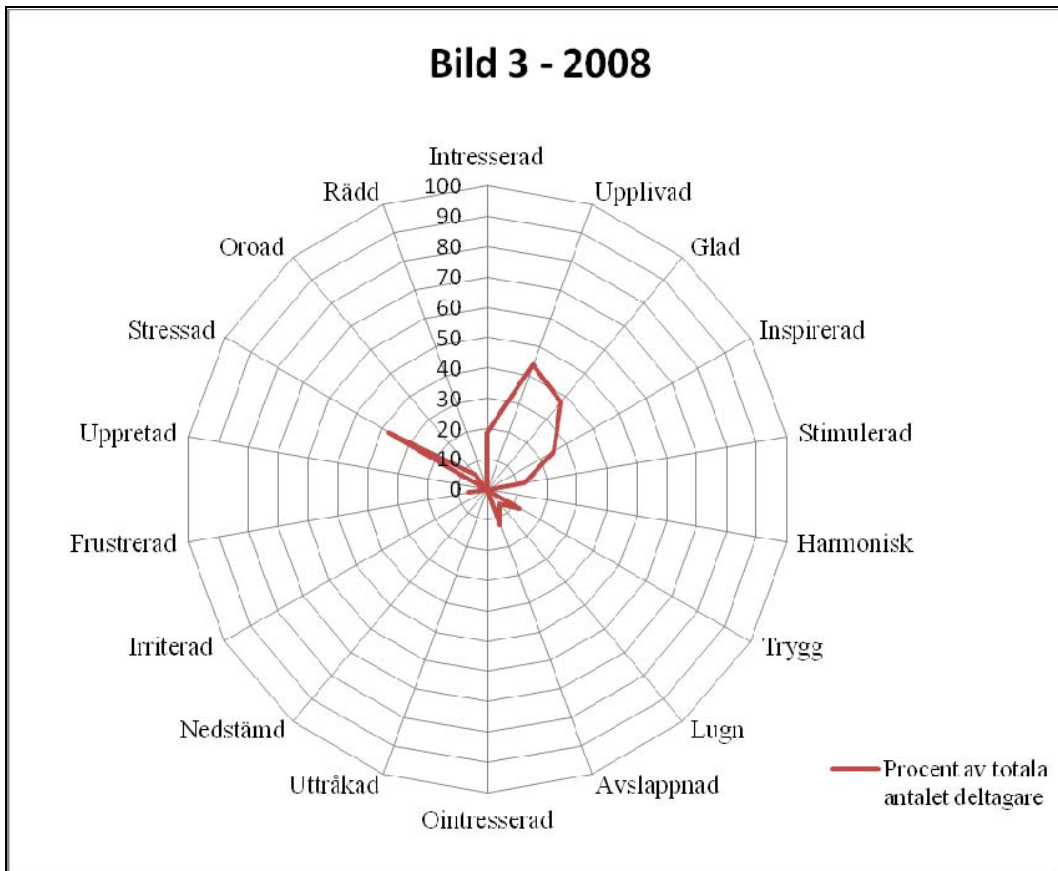


Bild 3 2008

9 DISKUSSION

Diskussionskapitlet är indelat i tre delar. Den första handlar om valideringen och är strukturerad efter de ämnesområden som tas upp av deltagarna och experterna i deras bedömningar av resultatet från mina undersökningar i Birkastan, Ålsten och Husby. Den andra delen behandlar frågor om metodens användbarhet. Här ingår diskussion om metodens eventuella biaser och utvecklingsmöjligheter. Till sist diskuteras olika sammanhang som metoden kan komma till nytta.

Frågor som framkom i valideringen

Belägg för påståenden om konsensus i invånarnas upplevelser av stadskaraktären

På frågan om deltagarna och experterna anser att resultaten av undersökningen förefaller ge en "rättvis" bild av stadskaraktärerna har alla i enkäten svarat ja. En tredjedel av experterna har dock garderat sitt ja med att skriva "delvis ja".

Kan det vara så att det går att argumentera för att det finns konsensus i hur människor upplever en stadsmiljö om man frågar efter deras spontana känslor? Valideringen tyder på det. Den känslomässiga reaktionen bygger på sinnesupplevelser där människans sinnesorgan fungerar som gemensam utgångspunkt. Det är skillnad att fråga människor hur en miljö upplevs med sinnena och att fråga vad de har för åsikt om miljön. Både Jack Nasar och Kevin Lynch som båda ägnat stora delar av sina yrkesverksamma liv till frågorna om invånarnas upplevelser av stadsmiljön anser att det finns stor konsensus kring hur man upplever stadsmiljön bland invånare med likartad sociokulturell bakgrund (Nasar, 1998 sid. 6, 7, 10, Lynch 1960).

Deltagarnas olika bakgrund skulle kunna påverka resultatet av enkätundersökningen. Olika etnisk bakgrund, politisk hållning, utbildning, socioekonomi, hälsotillstånd och familjeförhållanden skulle kunna påverka invånarnas värdering av stadsmiljön även om detta inte förefaller vara fallet i mina undersökningar. I enkäten kan det ställas frågor om bakgrunden. Med hjälp av statistiska metoder går det att undersöka om någon speciell bakgrund skiljer ut sig och påverkar resultatet.

I föreliggande enkät finns uppgifter om ålder, kön, utbildning – yrke, hur länge deltagaren bott i området samt antal barn och åldrar. De olika uppgifterna om ålder och så vidare har valts ut med tanke på att användningen och därmed upplevelsen kan påverkas av dessa förhållanden. Jag har räknat med att människor använder staden på olika sätt och har olika förväntningar på staden när de är unga, vuxna respektive äldre. Även kvinnor och män kan ha olika sorters behov och inställningar till stadsmiljön. Yrke och utbildning skulle kunna påverka både användning och värdering av stadskaraktärer liksom hur länge man bott i området. Om man har barn eller barnbarn kan det påverka hur man upplever stadskaraktären på olika sätt.

I licentiatuppsatsen ingick statistiska undersökningar för att se om de olika åldersgrupperna som frågorna fördelats till uppvisade skillnader i sina estetiska värderingar (upplevelser). Dessa skillnader kan också studeras i cirkeldiagrammen ("värderosen") som har olika färg för respektive åldersgrupp (ungdomar, vuxna och äldre) i licentiatuppsatsen. Samma metod kan användas om man vill undersöka om en grupp med någon annan av de uppgifter jag frågat efter, till exempel kön, skiljer ut sig betydligt i någon del av värderingen.

Det var dock bara en av platserna i licentiatuppsatsen där skillnader mellan åldersgrupper kändes riktigt meningsfullt att diskutera utifrån perspektivet att återföra kunskaper till stadsbyggnadskonsten, nämligen torget i Ladugårdsängen i Örebro. Torget pla-

nerades av arkitekterna efter förebilder från Il Campo i Siena, Italien. De vuxnas kände sig uttråkade här medan ungdomarna var glada. Det kommersiella utbudet som förespeglats i tävlingsförslaget hade inte gått att förverkliga. Torget fungerade inte som de vuxnas och äldres mötesplats utan enbart som ungdomarnas skolgård. Men som skolgård var torget alldeles för torftigt utformat. Ett alternativt planeringstänkande med till exempel en central grönyta kunde ha tillfredställt alla tre åldersgrupperna på ett bättre sätt utifrån deras olika behov.

I en stadskaraktär med mycket blandad bakgrund som hos invånarna i Husby där människor har sitt ursprung i vitt skilda kulturer från hela världen finns anledning att med andra metoder än enkäter försöka få kontakt med invånarna och höra om deras syn på stadsmiljön. Min egen utgångspunkt har varit att människor som bor på samma plats tillhör samma sociokulturella grupp utifrån ett antagande att det finns mänskliga mekanismer för anpassning till omgivningen. I enkäterna ombeds deltagarna att ange hur länge de bott i området. Det skulle kunna vara intressant i ett annat arbete att undersöka hur pass snäva de gränser som definierar sociokulturella grupper är. Med flera enkäter som underlag kan man undersöka frågan om det finns skillnader i upplevelse beroende på hur lång tid man bott i ett område. En hypotes skulle kunna vara att människor som bott en viss tid på en plats tillhör samma sociokulturella grupp eftersom det kan antas att människan anpassar sig till sin miljö och omgivning.

Experterna lyssnar inte och lär sig aldrig

Många deltagare har dåligt förtroende för experternas arbete med att bygga städer. Bygger vi bättre städer nu än på medeltiden? Undersökningarna i den här avhandlingen stödjer invånarnas skepsis över experternas förmåga att lyssna och att lära sig av historien hur man bygger attraktiva städer. De äldre stadskaraktärerna värderas betydligt högre än de yngre. Metoden i avhandlingen ger kunskaper om invånarnas upplevelser med hopp om att experter ska vilja lära sig vad invånarna uppskattar.

Några av orsakerna till oförmågan att lära av historien och den dåliga erfarenhetsåterföringen inom stadsbyggnadskonsten kan eventuellt gå att finna i organisationen av ansvarsfördelning mellan experter sinsemellan och invånare. Hur fungerar samarbetet mellan olika expertgrupper? Respekterar man varandras kunskapsområden? Efterfrågas överhuvudtaget några särskilda kunskaper om stadsbyggnadskonst? Finns det några politiska gemensamma målsättningar för stadsutbyggnad som gäller utöver kvantitet och vinst? Hur fungerar demokratin?

Företagsekonom Bo Djörke, Sysforma AB, har på ett seminarium anordnat av Föreningen för samhällsplanering 13 april 2005 redovisat resultat från undersökningar i 101 av Sveriges kommuner och jämförelser med andra länder i Europa och världen som visar att Sverige visserligen ligger väl till i jämförelser när det gäller att sprida information till invånarna. Men att vid jämförelse av företeelser som gynnar demokratiska processer och samspel mellan experter och invånare som enkäter, debatter, dialoger och lokala folkomröstningar så ligger Sverige mycket dåligt till.

Vikten av dialog för att förebygga allvarliga konflikter

Resultatet visar på låg kvalitet i upplevelsevärdet i den miljö som också är socioekonomiskt belastad. Stadsbyggnadskonsten löser inte alla problem i en socioekonomiskt belastad miljö, men tidigare studier visar att den fysiska miljön kan vara den avgörande åtskiljande faktorn för tryggheten och trivselen i miljöer med likartade socioekonomiska problem. Oscar Newman har på ett övertygande sätt visat på svagheter i funktionalistisk stadsplanekonst när det gäller att skapa social trygghet och trivsel i den fysiska mil-

jön. Newman jämför två områden med lika socioekonomiska förutsättningar bland befolkningen men med olika bebyggelsestruktur. Olikheterna i bebyggelsestrukturen handlade om skalan på husen, antal lägenheter per trapphus, antalet ”ögon mot gatan” som till exempel köksfönster invid entréer, gränser mellan privat och offentlig mark som anger ansvarstagande för händelser mellan människor och så vidare. Dessa utformningsfaktorer som antingen bidrar till att skapa social tillhörighet eller bidrar till att skapa anonymitet kan antingen förhindra eller uppmuntra kriminalitet (Newman 1972).

Det kan vara av största vikt att anlita arkitekter med insikt och kunskap om hur trygga och trivsamma miljöer kan skapas när stora investeringar görs i ombyggnader av socialt belastade miljöer. Den fysiska utformningen måste också kompletteras med socioekonomiska projekt. Sociala projekt har ofta dålig uthållighet och genomförs inte alltid som planerat. Ett exempel är ett projekt för kvarterskontor som omnämns av en deltagare i Husby. Detta projekt skulle kunna ha varit en viktig kontinuerlig länk mellan invånarna och experter, men lades ned. Att fortsätta fråga människor hur de känner sig i miljön och varför kan vara ett bra sätt att fortsätta föra dialogen framåt mot lösningar för utveckling av stadsmiljön även om svarsfrekvensen var låg i enkäten i Husby till den här avhandlingen. Metoden i avhandlingen fungerar bra för att samla kunskaper om hur människor upplever miljön och få svar på varför det förhåller sig så. Valideringen som visar att det går att argumentera för konsensus innebär också att det kan finnas möjlighet att använda metoden för att komma överens i frågor där det råder oenighet.

Invånarnas värdering av sin stadskaraktär i relation till övrigt planeringsunderlag

Invånarnas förhållningssätt till sin stadskaraktär är naturligtvis bara en del i ett stort planeringsunderlag som experterna måste ta hänsyn till. Men hela avhandlingsarbetet är ett försök att visa på fördelar med att känna till invånarnas förhållningssätt till den egna stadskaraktären och att ge den större tyngd i experternas arbete. Enligt min mening har alla stora vinster att göra på en stadsbyggnadskonst som tar invånarnas upplevelse av sin miljö på allvar. En bättre erfarenhetsåterföring inom stadsbyggnadskonsten kan ge ett mer hållbart samhälle med nöjdare invånare. Politiker kan ha en chans att bli mer populära. Arkitekter, planerare, och byggherrar kan ha chans att få större förtroende för sitt arbete och akademiker kan få en bredare och mer omedelbar användning för sin kunskap.

För att kunna ta invånarnas upplevelse av sin miljö på allvar är det viktigt att placera in underlaget från invånarna i rätt skede. Kunskaper om invånarnas förhållningssätt till sin stadskaraktär måste finnas tillhands i tidiga skeden. Till exempel för att sammanfatta översiktsplanens och byggnadsordningens strategiska inriktning. Översiktsplanen och byggnadsordningen indelad i stadskaraktärer används som underlag för att beskriva och illustrera framtidsscenarier i program och i fördjupade översiktplaner för vissa områden. Samråd om konkreta stadsbyggnadsprojekt som har sin grund i demokratiskt framtagna översiktplaner, byggnadsordningar och programscheden kan ha goda förutsättningar att genomföras med konstruktiva diskussioner. Även om alla inte är överens när städer behöver växa kan möjligheten att få ett förtroende för experternas arbetssätt vara mycket betydelsefullt för invånarna.

Alternativa värderingskriterier till undersökningens stadsbyggnadsfaktorer

Frågor om alternativa kriterier till stadsbyggnadsfaktorerna i avhandlingen efterfrågas med bland annat hänvisning till Kevin Lynch. Kevin Lynchs klassiska element i staden; distrikt, landmärken, noder, barriärer och stråk, är ett alternativt sätt att tänka kring invånarnas upplevelse av stadskaraktären. Dessa begrepp är formulerade efter Kevin

Lynch's undersökningar bland ett mycket begränsat antal deltagare. Trots det begränsade deltagarantalet har dessa fem stadsbyggnadselement fått en mycket stor acceptans som mänskliga sätt att uppleva stadens element. Det är dock enbart en gemensam "strukturering" av stadsmiljön och inte en värdering. Kevin Lynch fortsatte sitt filosofierande kring människors gemensamma upplevelser av stadens dimensioner genom hela sin yrkesverksamma tid. I boken *Good City Form* (1981) sammanfattas sju andra dimensioner som Kevin Lynch ansåg var generella för upplevelsen av städer. Varje dimension är en sammanfattning av kvaliteter. Dessa dimensioner kräver ett filosofiskt avancerat tänkande kring städer som inte alla behärskar och därför passar bättre för andra planteoretiska sammanhang än i dialogen mellan experter och invånare.

1 Vitalitet; stadens hållbarhet och förmåga att upprätthålla människornas överlevnad.

2 Mening; överensstämmelse mellan stadens form och miljö med invånarnas kultur.

3 Ändamålsenlighet; stadens lämplighet för pågående och framtida aktiviteter.

4 Tillgänglighet; möjlighet att nå andra personer, aktiviteter, service, resurser, information och platser, inklusive kvantiteten av dessa.

5 Kontroll; möjlighet för dem som använder, arbetar eller bor i staden att styra över tillgänglighet, resurser, förändringar och förvaltning.

6 Effektivitet; möjlighet att balansera kostnader för att skapa och underhålla staden.

7 Rättvisa; möjlighet att balansera fördelar och ansvar mellan människorna i staden.

(Lynch, 1990 sjunde upplagan (1981) sid. 118-, 111-239, min översättning)

Det är intressant att fundera kring andra dimensioner som påverkar upplevelser i stadsmiljön vid sidan av de stadsbyggnadsfaktorer som kommit fram i undersökningarna. Men det kan finnas risker i att distansera sig från invånarnas vardagsupplevelser av miljön. Min avhandling är ju ett arbete som vill underlätta dialogen mellan invånare och experter bland annat genom att utveckla ett gemensamt språk kring upplevelser av stadsmiljön. De stadsbyggnadsfaktorer som är med i avhandlingen är enbart sådana som deltagarna själva har angett att de är medvetna om påverkar deras upplevelse. Listan på av stadsbyggnadsfaktorer i avhandlingen är osorterad. Att fundera över huvud- och delaspekter eller att samla faktorerna under olika rubriker kan vara ett bra förslag för att förtydliga begreppen för olika expertgrupper. En sortering av de faktorer som påverkar upplevelsen kan till exempel tydliggöra olika ansvarsområden inom stadsplanekonsten. I avhandlingen har jag dock valt att stanna vid sorteringen av stadsbyggnadsfaktorerna i stapeldiagrammen efter mest positiva faktorn och nedåt. I ett sådant stapeldiagram går det snabbt att få en överblick över stadskaraktärens största kvaliteter och brister.

Beskrivning och värdering av stadskaraktärer nattetid

I samtliga områden med olika stadskaraktär som ingått i undersökningen framkommer belysning som något som invånarna inte är nöjda med. Det finns sällan någon närmare beskrivning av hur man vill att belysningen ska förbättras. Den är bara dålig.

Det kan vara ett misstag att tolka missnöjet med belysning av offentliga miljöer som att åtgärderna endast bör bestå i ökad kvantitet av belysning. För att lösa problemet måste det fram mera kunskaper om varför belysningen upplevs som dålig och vilka åtgärder som kan vara lämpliga. Det behövs särskilda undersökningar och diskussioner kring belysning och mörker i stadsmiljön om hur ljus kan förbättra karaktärerna.

I Sverige lägger sig nattmörkret tidigt en stor del av året. Belysningen betyder därför mycket. Julljusdekorationerna från december finns ofta kvar i fönstren och utomhus långt in i februari för njutningen av dessa effekter i vintermörkret. Men alla njuter inte av alla sorters ljuspynt. Det finns stora möjligheter att variera stadskaraktären med belysning och lysande skyltning men också genom att arbeta med mörker.

Att skapa belysning i det offentliga rummet som stärker kvaliteter och åtgärda brister i stadskaraktären borde göras i en demokratisk process och med kunniga experter som kan ta vara på önskemålen från dem som använder stadsmiljöerna. Önskemålen om hur belysning kan förbättras kan tydligare komma fram om enkätundersökningen innehåller kvällsbilder.

Motsägelser i undersökningen – stadsbyggnadskonstens komplexitet

Motsägande värderingar kan återfinnas mellan åldersgrupper, olika kön, boende med eller utan barn och så vidare. Men det är också så att samma person kan uppleva både fördelar och nackdelar med en stadsbyggnadsfaktor som till exempel trafikseparering. I svaren på enkäterna finns många exempel på hur samma person kan ange att en plats till exempel upplevs som trivsamt samtidigt som den upplevs som otrygg. Det kan vara olika faktorer i miljön som gör platsen både trivsamt och otrygg eller det kan vara så att platsen är trivsamt på dagen och otrygg på natten. Motsägelserna är tecken på den komplexitet som ligger i stadsbyggnadskonsten. I den metod som redovisas i avhandlingen kommer bakomliggande orsaker till motsägande upplevelser fram i deltagarnas svar.

När det gäller exemplet trafikseparering så kan återföringen av kunskaper från undersökningen till stadsbyggnadskonsten bestå i att förstå några fördelar och nackdelar. Undersökningen visar fördelarna av trafikseparering där den ger en trafiksäker, lugn och bullerskyddad miljö i socialt utvecklingsbara stråk och platser för människorna. Undersökningen visar också nackdelarna med att gatorna saknar trottoarer och övergångsställen på viktiga sträckningar som ändå används av gående.

Urbanmorfologi och platsteori som förklaring till upplevelser av stadsmiljön

I licentiatuppsatsen ingick en analys över hur experterna lyckats i sina syften med olika platser i stadsmiljön utifrån resultaten från undersökningarna. I avhandlingen lämnas resultaten från de tre områdena med olika stadskaraktärer att mer eller mindre tala för sig själva. Istället fokuserar diskussionen på valideringen och användbarheten för själva metoden. Resultaten kommenteras då som exempel i diskussionen om metodens användbarhet.

Urbanmorfologiska eller stadsrumsliga analyser anges i valideringen som möjligheter att förklara resultaten. Ordet urbanmorfologi förstår vi som formlära eller kunskaper om stadens form och uppbyggnad. Beskrivningen av stadskaraktären svarar till viss del på frågan varför man byggde just så här och vilken fysisk form samt stadskaraktär som området har. Där framkommer målsättningarna och syftet med planeringen. Exempelvis så innehöll funktionalismens stadsbyggnadskonst idéer om att separera de olika användningarna i staden. Miljonprogrammet var en statlig investering som inte styrdes av marknadens efterfrågan eller av demokratiska processer utan av en teknokratisk byråkrati och politik. Platser som invånarna anger som ”döda”, ”läskiga” eller ”vandaliserade” planerades naturligtvis inte med avsikten att bli sådana. Men de kanske inte heller planerades utifrån tydliga genomtänkta målsättningar om att platserna skulle upplevas som spännande, trygga och trivsamt utformade.

Sättet att beskriva stadskaraktärer är en del i avhandlingens metodutveckling som är en (urbanmorfologisk om man så vill) bakgrund till att visa vad det är som mäts i enkäten. Det är tänkbart att addera en mer utförlig stadsrumsanalys i beskrivningen av stadskaraktärer. För invånarna som deltar i enkäten kan det dock bli förvirrande att tala för mycket fackspråk i beskrivningen. Därför har jag begränsat beskrivningen av stadsbyggnadskaraktärer till att besvara frågan varför stadskaraktären byggdes på ett visst sätt (en historisk beskrivning), hur de viktigaste ”byggstenarna” i staden; gator, kvarter,

torg, parker, natur, vatten och huvudsakliga användningar har hanterats och något om den sociala strukturen bland invånarna i stadskaraktären. Om beskrivningen av stadsbyggnadskaraktärerna ska innehålla en mer utförlig stadsrumsanalys så skulle jag vilja utgå från de 30 faktorer som invånarna själva definierat att de påverkas av för att vara säker på att begreppsvärlden inkluderar både lekmän och experter.

Platsteorier som förklaringsmodeller till vissa av resultaten i undersökningen kan ge kopplingar mellan socioekonomiska förutsättningar och hur platsens utformning och användning upplevs. Lisa Tucker Cross och Rikard Küller har i *Utvärdering av stadsrum Bo01 i Malmö*, 2002, (sid.4-5) en uppräknig av en rad olika platsteorier som behandlar frågor som platsers avgränsning, formgivning och färgsättning och hur det påverkar platsens identitet och social delaktighet, hur kvalitét i den fysiska miljön och ett positivt socialt klimat ökar känslan av tillhörighet vilket i sin tur har betydelse för hur människor anpassar sig till samhället. Vägledning i kopplingen mellan socioekonomiska effekter och platsers utformning kan vara av stort värde vid investeringar i samhällsbyggandet och gestaltning av både kvartersmark och den offentliga miljön. Experternas förståelse för kopplingen mellan platsers användning, utformning och upplevelser kan avgöra hur den byggda miljön inbjuder människor att bete sig på olika platser. (Canter 1977, Newman 1972).

Definitionen av estetik

Flera svar bland experter antyder en annorlunda definition av estetik än den jag använt i licentiatuppsatsen. Sedan funktionalismens genombrott har det varit en dominerande inställning om att skönhet i miljön är en separat företeelse i förhållande till funktionella aspekter i stadsbyggnadskonsten som till exempel trafiklösningar.

Min definition av estetik utgår istället från den samlade upplevelsen genom människans olika sinnen vilket då innefattar såväl funktion som utformning och användning. Den definition jag använt innebär att jag ser estetik som en kunskapsform om våra samlade sinnliga upplevelser som inger behag eller obehag, intresse eller ointresse, och där estetik inte enbart är en visuell skönhetskategorisering. Kunskaper om våra sinnliga upplevelser i stadsmiljön handlar om att på något sätt mäta vilka upplevelser som kan förväntas på en plats och orsakerna till dessa upplevelser.

Orsakerna till upplevelser kan vara både medvetna och icke medvetna. Jag har valt att utgå från de orsaker (27 faktorer) som deltagarna i ord har beskrivit att de är medvetna om att de påverkar deras upplevelse. Avhandlingen syftar till att ta fram en metod som bygger gemensamma begreppsvärldar mellan invånare och experter i stadsbyggnadskonsten. Häriifrån skulle dialogen om stadsbyggnadskonsten med invånarna kunna fortsätta till mer abstrakta diskussioner om skönhet, harmoni, balans, symbolik, uttryck, vitalitet, mening, ändamålsenlighet, tillgänglighet, kontroll, effektivitet, rättvisa och andra värden som är mer abstrakta estetiska aspekter på stadsbyggnadskonsten.

Invånarnas värdering av stadsmiljöer över tiden

Frågan om hur värderingen av en viss plats håller sig över tiden har föranlett att frågorna i enkäten ställs utifrån bilder på platserna istället för att till exempel besöka platserna vid ett speciellt tillfälle. Vissa platser kan värderas olika efter årstiderna eller olika tider på dygnet. Det finns studier som visar att utvärdering med hjälp av bilder bättre reflekterar deltagarnas samlade minnesbilder av platsen än vad en värdering vid ett speciellt besök ger (Stamps, A. E., 1990, 1993, 2000). Om man är ute efter att få människors egna personliga upplevelser av platsen kan det också vara viktigt att deltagarna får göra sina värderingar utan att påverka varandra i en grupp. Om viktiga förutsättningar för

upplevelser i stadsmiljön med dess utformning och användning förändras så kan mätningar av upplevelser i stadsmiljön bli föråldrade och behöva förnyas.

Det kan noteras att deltagarna uppger att deras upplevelse kan komma att ändras om viktiga faktorer i miljön förändras, som till exempel trafikförändringar. Resultatet från undersökningarna är en färskvara för den enskilda platsen så tillvida att den är beroende av förutsättningar i områdets karaktär vid en viss tidpunkt.

Studenternas övning på KTH under 2006, 2007 och 2008 visar att resultaten med metoden kan uppvisa konsensus över tiden. De deltagare som tillfrågats kan antas tillhöra samma sociokulturella grupp även om de har olika etnisk bakgrund. Förutsättningarna i stadsmiljön som undersöks har inte avsevärt förändrats under de tre år som övningen genomförts.

Möjligheter att få reda på invånarnas värdering av historia och framtidsscenarioer

Tanken att invånarnas värdering av stadskaraktären borde innefatta en kronologisk dimension av "då – nu – framtid" är mycket tilltalande och konstruktiv. Dels bör experter veta något om vilka historiska minnen av stadsmiljön som lever kvar bland invånarna och värdet av dem, dels behöver experter veta hur invånarna förhåller sig till alternativa framtidsscenarioer. Vissa historiska värderingar kommer fram i enkäten men enkäten skulle kunna kompletteras med ytterligare frågor om vilka historiska företeelser i området som invånarna anser mest värdefulla för karaktären även om dessa miljöer och företeelser kanske inte ens finns kvar längre.

Historia är tillsammans med natur och skötsel några av de mest frekventa faktorerna som deltagarna har angivit som orsak till en viss upplevelse av stadsmiljön. Även andra studier som till exempel Jack Nasar's undersökningar i *The Evaluative Image of the City* visar hur viktig den historiska faktorn är. Stadsbyggnadsfaktorn "Historia" är i enkäten definierad som "den historiska betydelsen av hus och platser". I enkäterna har den historiska betydelsen i vissa fall framkommit som oerhört betydelsefull med beskrivningar som att vissa platser är "heliga". Detta kan bero på fysiska minnen i form av värdefulla byggnader eller att betydelsefulla historiska händelser har skett på platsen. Även lokal historia av yngre karaktär kan genom viktiga händelser ge en plats "helig" karaktär. Ett exempel i enkäten på en mer lokal och historiskt begränsad "helig" plats är en skogspark som utvecklats till en samlingspunkt vid både akut glädje och sorg för ungdomar.

Metoden skulle även kunna användas till att ta fram kunskaper om invånarnas värdering av alternativa framtidsscenarioer. Framtidsscenarioer kan formuleras i ord med diskussioner, rundabordssamtal och debatter utifrån olika frågeställningar. Framtidsscenarioer kan visualiseras i "Workshops" och "Charetter" (Cars 2001) eller liknande grupparbeten där man använder skisser, bilder och modeller. Simulerade modeller i tredimensionell digital form har börjat användas med stor framgång (Catalano & Arenstein sid 303-313 i Marans & Stokols, 1993). Den fysiska modellen i olika skalor är oöverträffad som diskussionsunderlag i vissa sammanhang. Perspektiv och fotomontage är visserligen ofta lätta att utforma på manipulerande vis men är ändå viktiga hjälpmedel för att förmedla intentionerna med ett framtida projekt. Alternativa framtidsscenarioer kan simuleras med ovanstående hjälpmedel och metoden med enkätform bland invånarna kan användas där upplevelsen mäts och redovisas.

Metodutvecklingen i avhandlingen kan tillämpas i ett första steg i dialogen med invånarna i inventering och analys som inkluderar nutid och historiska perspektiv. I nästa steg som kan kallas fortsatt analys och förslag till utveckling så kan förslag till förändringar simuleras och upplevelsen mätas med samma metod för olika framtidsscenarioer.

Utifrån resultaten i undersökningen kan till exempel deltagares tankar på St Eriksgatans stora utvecklingspotential som en arkitektoniskt vackert inramad affärsgata och ett socialt offentligt rum - bara man får bukt med störningarna från trafiken kunna simuleras i 3D filmer och mätas med metoden. Vikten av att vid ett framtidsscenario med en ombyggnad av Klarastrandsleden förbättra kontakten mellan Birkastan och vattnet samt grönskan istället för att skapa en ännu större barriär än idag som framkom i undersökningen skulle kunna visualiseras och mätas med metoden.

I materialet kan också utläsas ett framtidsscenario med stor utvecklingsmöjlighet för service i Husby om offentliga lokaler invid det trafikseparerade gångstråket lämnades till kommersiella entreprenörer samt att sociala åtgärder för ordning och trygghet i Husby centrum vidtas. Detta skulle kunna simuleras i 3D filmer och mätas med metoden.

Ett framtidsscenario för Ålsten som kan utläsas i materialet med tydligare bevarandebestämmelser för bättre underhåll och förnyelse av de offentliga rummen inklusive grönområden så att stadsdelen kan fortsätta behålla sina kvaliteter och vara förebild för annan planering skulle kunna visualiseras och mätas med metoden.

Metodens användbarhet

I slutdiskussionen om metodens användbarhet behandlas svarsfrekvens, beskrivning av stadskaraktärer och metodutvecklingen att mäta upplevelser av stadsmiljön. Diskussionen innefattar såväl problem som möjligheter med metoden.

Svarsfrekvens

I stenstaden Birkastan var svarsfrekvensen 26% (53 personer) och trädgårdsstaden Ålsten 31% (64 personer) medan den var 12% i Husby funktionsuppdelade staden (23 personer).

Svarsfrekvenserna i medeltid Arboga och postmodernistiska Ladugårdsängen i Örebro inför licentiatuppsatsen där samma sort och omfattning på enkät användes var ca 70%. Skillnaden kan eventuellt förklaras med att enkäterna i Arboga och Ladugårdsängen delades ut direkt via olika kontaktpersoner.

I Stockholm skickades enkäten via postgången. Inom projektet fanns inte heller ekonomisk möjlighet till påminnelse om att lämna in enkäten vilket starkt kan ha bidragit till en mindre svarsfrekvens. När Utrednings och statistikkontoret i Stockholm gör sina undersökningar används upprepade påminnelser för att komma upp i en högre svarsfrekvens. Utan påminnelser är dock 30% en svarsfrekvens som normalt förväntas idag i Stockholm.

Den extra låga svarsfrekvensen i Husby kan ha flera orsaker varav en troligtvis är språksvårigheter. För att deltagarna ska ta vara på den möjlighet som erbjöds att få hjälp vid medborgarkontoret så behövs eventuellt någon form av incitament.

Det kan alltså ge högre svarsfrekvens om enkäterna delas ut direkt eller via olika kontaktnät. Kraven på ett slumpmässigt stickprov kan dock bli lidande av att enkäten delas ut direkt. Det kan också vara svårare att styra åldersfördelningen i utdelningen när detta sker via olika kontaktnät.

Resultatet av valideringen indikerar ändå att metoden ger ett resultat som är användbart med det antal deltagare och den svarsfrekvens som förekommit och att det stödjer teorin om att det kan finnas konsensus i värderingen av stadsmiljöer när man utgår från människors upplevelser och ställer frågor om hur deltagarna känner sig.

Beskrivning av stadskaraktärer

Användbarhet över tiden

Förändringar i staden och i takt med tidens idéströmningar och ideal pågår ständigt. Uppdateringar av beskrivningar över stadskaraktärer och utredningar om hur invånarna förhåller sig till sina stadsmiljöer behöver göras inför varje ny version av översiktsplanen och/eller inför varje enskilt projekt när förändringar i miljön har skett.

I översiktsplanen ingår beskrivningar av stadskaraktären i inventerings- och analyskedet. Stadskaraktärens historia, stadsrumsanalysen och den grundläggande sociala strukturen är delar av beskrivningen som man kan anta inte förändras radikalt så ofta. Men alla områden genomgår ständigt olika grader av förändring. Byggnader rivs och nya hus kommer till. Trafik och kommersiell service förändras. Människor flyttar ut och in. Folk blir äldre, unga människor flyttar in. Nivån på driften och underhållet kan innebära ett bra bevarande och förnyelse eller förfall av byggnader och markområden. Vissa områden genomgår stora omvandlingar i användningen från till exempel arbetsplatser till bostäder. Bostadsstadsdelar kan genomgå så kallad gentrifiering när bättre bemedlade människor flyttar in i tidigare nedgångna områden.

Beskrivningen av stadskaraktärer måste därför betraktas som en färskvara där det stora arbetet med att upprätta en beskrivning av stadskaraktärerna i hela staden kontinuerligt behöver aktualiseras.

Gemensam kunskapsbas

En inventering av staden i stadskaraktärer utgör en gemensam kunskapsbas med bilder, kartor och ett ordförråd som illustrerar stadskaraktärernas identitet. Med identitet menar jag stadskaraktärens unika typ, särdrag, stil, art och prägel. Kunskapsbasen om stadens karaktärer behöver byggas av flera expertgrupper gemensamt. Den gemensamma kunskapsbasen om stadskaraktärens identitet är ett skydd mot förvanskningar av kvaliteter och en inspiration till förbättringsförslag mot brister i stadsmiljön. Kunskaper om stadsmiljön är viktiga att förmedla på pedagogiska sätt i ständigt pågående projekt med utställningar, stadsvandringar, föredrag, kurser och skolprojekt. Spridning av kunskaper om stadens och dess speciella unika karaktär kan vara det allra bästa medlet att skapa gemensamt ansvar för stadsmiljön.

Underlag för målsättningsdiskussion

Diskussioner om målsättningar för framtida bevarande och utveckling av stadsmiljön måste utgå från kunskaper om stadskaraktären i området. Vad är det som är kännetecknande för vår egen stadsmiljö? Vad är det som gör den speciell? Detta är viktiga frågor att diskutera och vara överens om innan man diskuterar målsättningar för framtiden. I vissa fall kan det räcka med beskrivningen av stadskaraktären som underlag för att komma fram till gemensamma målsättningar. Men när stadsmiljön är komplex och det förefaller finnas skilda uppfattningar och åsikter om stadsmiljön så kan metoden i avhandlingen med mätningar av upplevelser av stadskaraktären och identifikation av orsaker i stadsmiljön vara ett hjälpmedel att nå konsensus om vad som är brister och kvaliteter samt vad som bör vara framtida målsättningar med stadsbyggandet.

Vidareutveckling av stadsrumsanalysen

Stadsrumsanalysen som är en beskrivning av stadens form och uppbyggnad kan utformas mer detaljerat än vad som är gjort i avhandlingen. En detaljerad stadsrumsanalys med illustrationer fungerar sedan som en verktygslåda för just den stadskaraktären. I

verktygslådan kan illustrationer ingå över förekommande gatusektioner, kvartersformer, hustyper, natur- och parkutformning, boendeformer, utformning av byggnader och placering av arbetsplatser och verksamheter samt kommersiell och offentlig service. I offentlig service ingår förutom skolor, sjukvård och äldreomsorg till exempel kollektivtrafik. Vattenrummens utformning och användning är en viktig karakteristisk företeelse för stadskaraktären om vattenrum förekommer inom området. Stadsrumsanalysen bör innehålla så mycket värderande beskrivningar som möjligt utan att förlora i objektivitet. Metoden för "Landscape character assessment" kan vara en förebild i att hitta balansen för en strukturerad inventering och värderande analys av miljön (Scottish Natural Heritage 2002) www.naturalengland.org.uk/Images/lcaguidance_tcm6-7460.pdf).

Mätning av upplevelser i stadsmiljön

Utvecklingen av en metod att mäta upplevelser i stadskaraktären är tänkt att vara till hjälp för att komma överens om målsättningar för bevarande och utveckling av stadsmiljön. Avhandlingen argumenterar för att det kan finnas konsensus i upplevelserna av stadsmiljön som föreliggande metod kan visa. Om man kan visa upp konsensus över vad som upplevs som brister och kvaliteter i miljön så har man kommit långt i diskussionen kring stadsmiljöns framtidsfrågor.

Aktualitet

Omvärdering av stadsmiljön pågår ständigt. Undersökningar om hur invånarna upplever sin stadsmiljö är en färskvara. Ju mer lik situationen i miljön är med beskrivningen av stadskaraktären ju mer relevant kan resultatet av tidigare undersökningar över invånarnas upplevelser förväntas vara och ju mindre förändringar som förefaller ha skett vad gäller socioekonomisk status i området ju mer relevant kan ett tidigare resultat antas vara.

Individuell data

Individuella uppgifter om ålder, kön, barn, antal år i området och yrke/utbildning finns från enkäten. Vid mer omfattande undersökningar och i speciella områden kan det finnas anledning att undersöka om det finns skillnader i hur till exempel gamla och unga eller kvinnor och män upplever stadsmiljön. Data från enkäterna ligger i excelblad som kan läsas in i program för olika analyser. I licentiatuppsatsen ingick en kontroll med statistisk analys över hur samstämt resultatet var mellan de olika åldersgrupperna. Med hjälp av statistiska analyser kan man använda resultatet för att till exempel kontrollera om vissa grupper skiljer ut sig i upplevelserna av stadsmiljöerna. Utformning och användning av platser kan behöva tillfredsställa olika motsatta behov från olika grupper.

Enkätens begrepp för känslor

I enkäten ställs frågor till bilder om hur deltagarna spontant kommer ihåg att de brukar känna sig i olika stadsmiljöer där de bor. De 18 olika känslorna som de kan välja mellan är tre och tre tänkta att representera miljöer som är spännande, trivsamma, trygga eller tråkiga, otrivsamma och otrygga. Känslorna är grupperade tre och tre. Grupperingen kan tänkas vara ledande mot att ringa in alla tre istället för ett. Ett alternativ till att ordna orden för känslorna i grupper skulle ha varit att blanda känslorna på liknade sätt som stadsbyggnadsfaktorer inte är ordnade i teman utan är blandade (se enkäten Bilaga 1).

Grupperna med ord för tre känslor som beskriver en spännande miljö och så vidare har behållits för att enkäten inte ska bli för tung att svara på. Frågan bygger på att man känner efter hur man brukar uppleva platsen. Om man då ska gå igenom och leva sig in

i 18 alternativ som innebär tvåra kast mellan känslolägen fram och tillbaka kan man bli trött och ge upp. Grupperingen ger istället möjlighet att välja ett alternativ inom en grupp av ord som man bäst tycker beskriver ens egen upplevelse. Det har också visat sig i enkäten att många väljer att plocka ut ett eller två av orden i en grupp istället för att ringa in hela gruppen.

Alternativet att enkäten skulle ha haft endast sex olika känslor att välja mellan som representerar spännande, trivsamt och tryggt eller tråkigt, otrivsamt och otryggt stad innebär risker att färre kan hitta ett uttryck som passar just deras upplevelse.

<i>Spännande</i>	<i>Trivsamt</i>	<i>Tryggt</i>
Intresserad	Inspirerad	Tryggt
Upplivad	Stimulerad	Lugn
Glad	Harmonisk	Avslappnad
<i>Tråkigt</i>	<i>Otrivsamt</i>	<i>Otryggt</i>
Ointresserad	Irriterad	Stressad
Uttråkad	Frustrerad	Orodd
Nedstämd	Uppretad	Rädd

Deltagarna måste kunna identifiera sin upplevelse med någon av känslorna som finns att välja bland. Vissa ord för känslor kan ligga närmare till hands att medvetet komma ihåg att man upplevt. Det kan till exempel vara vanligare att man beskriver att man upplevt sig vara harmonisk än att ha varit inspirerad eller stimulerad i en stadsmiljö. Inom de tre grupperna är orden inte likvärdiga utan de stegrar sig på en positiv skala från avslappnad till intresserad och på en negativ skala från ointresserad till rädd. Motpolerna i diagrammet är dels aktivitet och inaktivitet och dels tillfredsställelse och otillfredsställelse (Russell 1999, 2003, Knez & Hygge 2001, Västfjäll m fl 2002).

Undersökningen om invånarnas upplevelser av stadsmiljön kan uppmuntra till att öka medvetenheten om hur man egentligen känner sig i olika miljöer. Med tiden kan medvetenheten leda till att begrepp för hur man känner sig i stadsmiljön blir mer etablerade med en gemensam uppfattning om vad de olika orden för känslor innebär för typ av upplevelse av miljön. En förhoppning kan också vara att målsättningarna för stadsbyggnadskonsten inriktar sig mer mot att tillfredsställa människors upplevelse av stadsmiljön samtidigt som man löser kvantitativa mål som antal bostäder eller ekonomisk vinst. Beroende på över vilken tidsrymd och hur brett man utvärderar bebyggelse så borde ekonomisk vinst kunna sammanfalla med människors tillfredsställelse med stadsmiljön.

Metodens användningsområden

Diskussioner om användningsområden för metoden har förts bland en grupp planerare på stadsbyggnadskontoret i Stockholm. Diskussionerna har visat att det kan finnas intresse för metoden såväl i tidiga skeden med översiktsplaner, områdesplanering eller programarbeten som inför detaljplaneläggning, upprustning av större park- eller gatumiljöer. Diskussionen om användningsområden ställer också metoden i relation till Boverkets skrift från 2006 "*Lär känna din ort*"! som handlar om arbete med ortsanalys.

Stadsbyggnadskontorens och andra experters arbete

I det dagliga arbetet inom staden föreslår den här avhandlingen att utredningar om hur invånarna värderar sin miljö ska bli lika vanliga och självklara planeringsunderlag som

bullerutredningar eller trafikberäkningar. I Stockholms stad finns dessutom ett utrednings- och statistikkontor, USK, som har alla resurser för att kunna ta fram sådana underlag som avhandlingen avser. I diskussionerna med strategiska avdelningen på stadsbyggnadskontoret i Stockholm har vi gått igenom olika planeringsuppdrag som förekommer och haft funderingar kring hur metoden kan användas. Sammanfattningen som redovisas här om metodens användningsområden för dessa planeringssituationer ska inte tolkas som stadsbyggnadskontorets officiella uppfattning utan som min egen bedömning utifrån diskussionerna om metodens användningsområden. Olika planeringssituationer har diskuterats:

- *Områdesplanering*
- *Fördjupning av översiktsplaner*
- *Programarbeten*
- *Detaljplanering*
- *Byggnadsordningen*
- *Gatumiljöprojekt, Parkområdesupprustningar mm*

Områdesplanering

Med områdesplanering menas en systematisk indelning av staden i olika områden som får sin egen beskrivning i till exempel översiktsplanen. I Stockholms översiktplan från 1999 beskrevs varje stadsdelsområde i ett särskilt områdesprogram. Sammanlagt innefattade översiktsplanen 24 stadsdelsområden. Programmet syftade till att vara ett diskussionsunderlag i översiktsplanprocessen. I texten beskrevs dagens användning av området, dess natur- och kulturvärden samt vilka framtidsfrågor som området stod inför. Föreliggande metod som visar invånarnas upplevelse av och därmed förhållningssätt till områdets stadskaraktär skulle med fördel kunna vara med i diskussionsunderlaget i översiktsplanprocessen. Invånarna skulle då se de beskrivna framtidsfrågorna och kunna utläsa hur de relaterar sig till den egna upplevelsen av stadskaraktären.

Fördjupning av översiktsplanen och programarbeten i utvecklingsområden

Ett planarbete som innefattar ett större område som ska delas upp i etapper med flera olika detaljplaner kan hållas samman i en fördjupad översiktsplan eller ett program för området. I Stockholm finns flera sådana större områden som är i omvandling. I olika sammanhang har dessa områden kallats för utvecklingsområden. Kännetecknande är att dessa områden på grund av sin geografiska belägenhet när staden växer och förändras ställs inför ett omvandlingsskede med potential för många nya byggprojekt.

Det skulle kunna antas att mycket kraftiga omvandlingsplaner gör det mindre meningsfullt att fråga efter upplevelsen i den nuvarande miljön. Men ett arbetssätt att definiera kvaliteter och brister utifrån användarnas upplevelser av utformning och användning och sedan i enlighet med värderingarna bevara och utveckla kvaliteterna samt åtgärda bristerna skulle kunna ge bättre säkerhet för ett lyckat resultat. Det kan vara av stort värde för upplevelsen av resultatet att spara natur, markformer, vägsträckningar, byggnader, verksamheter och andra historiska spår även om det handlar om att radikalt ändra användningen från till exempel industrier till bostäder.

Detaljplanering

Det finns stora möjligheter för experter att åtgärda brister i en stadsmiljö i samband med ett planprojekt. Många detaljplaneprocesser skulle därför vinna på att inblandade experter har god kännedom om hur invånarna upplever den stadsmiljö där projektet ska genomföras så att kvaliteter i stadsmiljön kan bevaras och utvecklas och eventuella bris-

ter kan åtgärdas. Undersökningar om invånarnas upplevelser av stadskaraktären inom översiktsplanen kan räcka inför detaljplanearbete i vissa fall. Men det borde alltid finnas möjlighet att komplettera med nya undersökningar om hur invånarna upplever den aktuella plats man arbetar med lika självklart som annat underlag för detaljplanen tas fram.

Byggnadsordningen

Stockholms stadsbyggnadskontor har tagit fram en byggnadsordning som fått mycket beröm och uppmärksamhet både inom landet och internationellt. Byggnadsordningen beskriver Stockholms stadsbyggnadskaraktärer först och främst utifrån ett kronologiskt stadsrumsanalytiskt perspektiv. ”I byggnadsordningen behandlas Stockholms karaktärsdrag som vägledning när staden förändras, förnyas och utvecklas. Syftet är att bidra till en gemensam syn på hur Stockholms skönhet och karaktär kan tillvaratas i stadens fortsatta utveckling.” (citrat ur inledningen).

En Byggnadsordning bäddar också för det nya planeringsparadigmet att anpassa verktygslådan för stadsbyggnadskonsten till olika situationer i stadslandskapet istället för att tro på en enda generell modell för utformning av gator, kvarter, parker mm (se vidare i kapitel 2). Byggnadsordningen används i förhållande till sin betydelse ganska lite i det dagliga arbetet. Byggnadsordningen kan behöva förnyas i vissa delar för att fungera som referens i det dagliga arbetet och vara levande i vardagsdebatten om stadskaraktärernas kvaliteter och brister.

Den nuvarande byggnadsordningen innehåller experters förslag till förhållningssätt till de olika stadsbyggnadskaraktärerna. Byggnadsordningens förslag till förhållningssätt har i olika sammanhang fått kritik av andra experter för att vara alltför bevarandeinriktade. För att inte hamna i en låst diskussion mellan olika expertläger kan metoden att kartlägga invånarnas upplevelser vara en lösning. Resultatet av ansträngningar inom stadsbyggnadskonsten måste naturligtvis upplevas positivt av invånarna om den ska anses som lyckad. Invånarnas upplevelser av kvaliteter och brister i stadsmiljön måste därför få inflytande i diskussionen mellan olika expertläger. Om byggnadsordningen kompletteras med invånarnas förhållningssätt till stadskaraktären utifrån deras upplevelser skulle byggnadsordningen kunna anses spegla en viss konsensus.

Gatumiljöprojekt och Parkområdesupprustningar

Många projekt som starkt påverkar stadsmiljön är inte reglerade av en demokratisk process som ger alla invånare som använder miljön en garanterad möjlighet till att lämna synpunkter. Större och mindre gatumuljöprojekt eller parkupprustningsprojekt påverkar miljöer i staden på ett sätt som har stor betydelse för invånarna. Den offentliga miljön tillhör oss alla och betalas av oss alla tillsammans. Den offentliga miljön borde därför ha prioritet i att ingå i en demokratisk planeringsprocess som inkluderar invånarna.

Att tillämpa brukarplanering där några av invånarna som oftast är lekmän själva fattar beslut om utformning i den offentliga miljön kan vara förödande eftersom det kräver stor yrkesmässig skicklighet att gestalta miljön. Däremot kan den karaktärsbeskrivning och enkätmetod som avhandlingen föreslår vara en utgångspunkt för få kunskapsunderlag från invånarna för olika projekt som experter sedan tar ansvar för i den offentliga miljön.

Karaktärsbeskrivningen och resultaten från enkätundersökning med föreliggande metod kan vara steg 1 som kompletteras i ett steg 2 med simulerade framtida konkreta förslag. Steg 2 kan ske till exempel i form av en ”Charrette” där flera expertgrupper arbetar vidare med förslag till användning och utformning som också utvärderas av invånarna innan beslut om åtgärder tas (Cars, 2001).

Metodens användbarhet i förhållande till Boverkets rapport om ortsanalys

Boverket har tagit fram en skrift 2006 om ortsanalys: *Lär känna din ort!* Rapporten re-
dovisar hur ortsanalys kan tas fram i tre steg; 1) analys av platsen, 2) analys av livs-
miljön samt 3) analys av ortens roll i regionen. Boverket understryker vikten av att bju-
da in invånarna så att de aktivt deltar i arbetet med ortsanalys (Boverket 2006, sid. 9-
10). Metoden i avhandlingen kan passa att använda för ortsanalys i steg 1) och 2). Er-
farenheter från arbete med översiktsplaner visar svårigheter att engagera invånare att
komma på möten eller ingå i arbetsgrupper i tidiga skeden. Med den enkätmetod som
avhandlingen föreslår kan invånarna inkluderas i ett tidigt skede. Boverket föreslår
många analysmetoder att välja mellan för att åstadkomma underlaget i en ortsanalys.
Men det är bara några få av metoderna som inkluderar invånarna. Det är dessutom bara
enkätformen som på ett rimligt sätt kan inkludera alla invånare och ge alla möjlighet att
delta med bidrag till underlaget för en ortsanalys. Användandet av internet kan förenkla
undersökningarna i tidsåtgång och kostnader. Diagrammen i avhandlingen som konstru-
erats efter svaren i enkäterna är enkla applikationer i programmet Excel (Bilaga 4). Med
en programslinga skulle diagrammen kunna forma sig själva och visas på internet efter-
hand invånarna svarar på enkäten. Det kan eventuellt vara mer intressant för invånarna
att delta i diskussioner om alternativa framtidsscenarioer i ortens utveckling om man ti-
digare varit med och lämnat underlag för hur stadskaraktärerna i orten upplevs. (Bover-
ket, 2006,

www.boverket.se/Om-Boverket/Webbokhandel/Publikationer/2006/Lar-kanna-din-ort/

Slutord

I Sverige finns unika möjligheter genom planmonopolet och de samverkande regelver-
ken för byggnadsväsendet, där PBL ingår, att tillämpa demokratiska processer i utveck-
lingen av stadsmiljön utifrån kommunmedborgarnas gemensamma målsättningar. I brist
på att kommunmedborgarnas gemensamma målsättningar samlas och beslutas i konkreta
visioner avgörs ofta viktiga stadsmiljöfrågor alltför kortsiktigt utifrån enskilda intres-
sen. Avhandlingen argumenterar för att låta allmänhetens röst, genom resultatet av hur
stadsmiljön upplevs av dem som använder den, få vara ett viktigt komplement till olika
expertgruppers specialkunskaper och en motvikt till kortsiktiga ekonomiska särintres-
sen. Resultat från enkätundersökningar enligt metoden i avhandlingen kan vara grund
för diskussioner som för frågorna framåt om hur staden kan byggas på ett sätt som lång-
siktigt och hållbart uppskattas av kommunmedborgarna.

10 SUMMARY IN ENGLISH

Evaluation of urban environments, a method to measure experience

Doctoral thesis

Author: Lena Steffner

Scope

The doctoral thesis builds on the licentiate thesis, *Aesthetic evaluation of urban environments – a method using the public's affective appraisals and experiences (2004)*. The central problem in the work is that experts and the public often differ in their evaluation of urban environments. The public, who are laymen, tends to evaluate the environment by affective appraisals and their own experiences of how the environment functions. The experts tend to evaluate the environment according to current discourse in their profession. This thesis argues that evaluation of urban environments based on the public's affective appraisal and experiences can be expected to represent consensus to a certain degree and can therefore be used in order to create urban design that satisfy the public in a predictive way. Different factors in the urban environment create experiences of exciting, pleasant, safe, boring, unpleasant or unsafe environments.

The scientific approach used in this thesis is in agreement with the type of research that Gibbons et al describes as mode 2 (Gibbons 1994). Scientific research according to mode 2 is in close relationship with the economy and is directed to serve a use in society in distinction to mode 1 that is free, fundamental and often more theoretical research. The method in this thesis builds on research tradition that uses questionnaires asking for peoples experiences (Lynch, 1960, Nasar & Stamps 2008).

Purpose

The purpose of this thesis is to develop a method that measure and create a picture of the public's experience of urban environments. This method can be used as one of the expert's tools when making urban design decisions. The method presupposes that the work start with an analysis of the character of the urban landscape within the decided area. The thesis includes a discussion on different ways of describing urban character and suggests a model to describe urban character. The method to measure experience uses photos of urban environments and asks multiple choice questions as well as open questions. Investigations of the public's affective appraisals and experiences are made on five areas with different urban characters; a postmodern suburb and a medieval urban character (in the licentiate thesis) and an industrial city built in grid pattern with stone houses, a garden city and a function divided city (in the doctoral thesis).

Theory

Urban character

Urban character needs to be described in the thesis in order to know what is to be measured. Different ways of analyzing urban character with examples from Sweden, Denmark, Norway and the United States are described and compared. The examples put different emphasis on describing urban space, urban ideologies, social structure, urban morphology, history, quantitative measurements, and holistic context.

A specific way of describing urban character is suggested in the thesis. The suggested model includes the historic purpose of the urban design idea, description of urban features such as streets, nature, water, parks, blocks, house types, businesses and services, description of social and demographic structures and finally appropriate citations from interviews with inhabitants who are asked to describe strengths and weaknesses they recognize in the urban environment.

Measuring experience

A special method to measure experience of urban environment is developed in the thesis. The method has its focus on the participant's affective appraisals and personal experiences of specific types of urban characters. The method was first applied for the licentiate thesis on two areas with different kinds of urban characters, one postmodern suburb (Ladugårdsängen in Örebro), and one medieval urban character (center of Arboga). The method has been further developed in the doctoral thesis and applied to three additional areas with different urban characters; the industrial city built in grid pattern with stone houses (Birkastan in the center of Stockholm), the garden city (Ålsten) and the function divided city (Husby) to the west outside the city center of Stockholm.

A questionnaire is used to measure experience which is formed with inspiration mainly from the work of Kevin Lynch and Jack Nasar (Lynch, 1960), (Nasar, 1998, 1988), and Harry Launce Garnham (Garnham, 1985) Sven Hesselgren, (Hesselgren, 1977), and work by James Russell on human core affect in a circumplex structure (Russell 1999, 2003). Swedish versions of the circumplex structure of affect have been used as reference to the work (Knez & Hygge 2001, Västfjäll m fl 2002).

The first part of the questionnaire concerns the urban character as a whole shown on a map. General open questions on how the area is experienced are asked. A number of factors (27) that influence the participant's experience of urban environments were identified in the licentiate thesis. These 27 factors are evaluated by the participants in the questionnaire of the doctorate work for each investigated area as a whole.

The second part of the questionnaire shows a number of specific environments on photos (Stamps, A. E., 1990, 1993, 2000). The participants are asked multiple choice questions on their appraisal after James Russell theory on human core affect (Russell 1999, 2003).

Five areas with different urban character represent different periods of urban design ideas in the licentiate and doctoral thesis. Arboga city center is an example of the medieval urban character. The photos in the questionnaire show typical medieval streets along both sides of the river with small alleys towards the water. The blocks with courtyards surrounded by small wooden houses and the medieval town square are also among the photos. The industrial city built in a grid pattern is represented in the thesis by Birkastan shown with photos in the questionnaire with typical streets lined by facades of tenement houses in five to six stories made of stone with commercial premises at the street level. The photos in the questionnaire of the garden city, Ålsten, show the typical thinking behind creating a total environment of housing with access to gardens, streets similar to the pattern of the medieval small town, commercial and public service located at strategic places in the center, public transportation and recreation in woods and parks by the water. The city with divided functions for work, housing and commercial center, Husby, show photos in the questionnaire of the typical slab house type in concrete with gallery

access to a large number of apartments. The central part with high rise buildings and commercial facilities close to the subway stations, the streets organized with separation of cars, buses and pedestrians are also shown on photos in the questionnaire. The post-modern urban character, Ladugårdsängen in Örebro, is shown on photos in the questionnaire with examples of all of the above mentioned features of different historic urban characters.

Mode of procedure

Within the doctorate work a total number of 630 questionnaires were sent by regular mail to equally large groups of young people, adults and elderly in Birkastan, Ålsten and Husby in Stockholm. The frequency of answers was approximately 30%, except for Husby where a lower number of participants answered the questionnaire (12%). There were no reminding sent out to people to answer the questionnaire.

In comparison to the work with the licentiate thesis, the frequency of answer to the 420 questionnaires was 70% in Arboga and Örebro. A possible reason for the greater percentage of responses in the work with the licentiate thesis could be that, instead of sent with mail, the questionnaires were handed out more or less personally to equally large groups of young people, adults and elderly.

Results

The results have both a qualitative and a quantitative dimension. The measurements in the diagrams are not precise values but indications of a current situation. The results from Stockholm are presented in this English summary with some examples from Birkastan, Ålsten and Husby in order to illustrate the method.

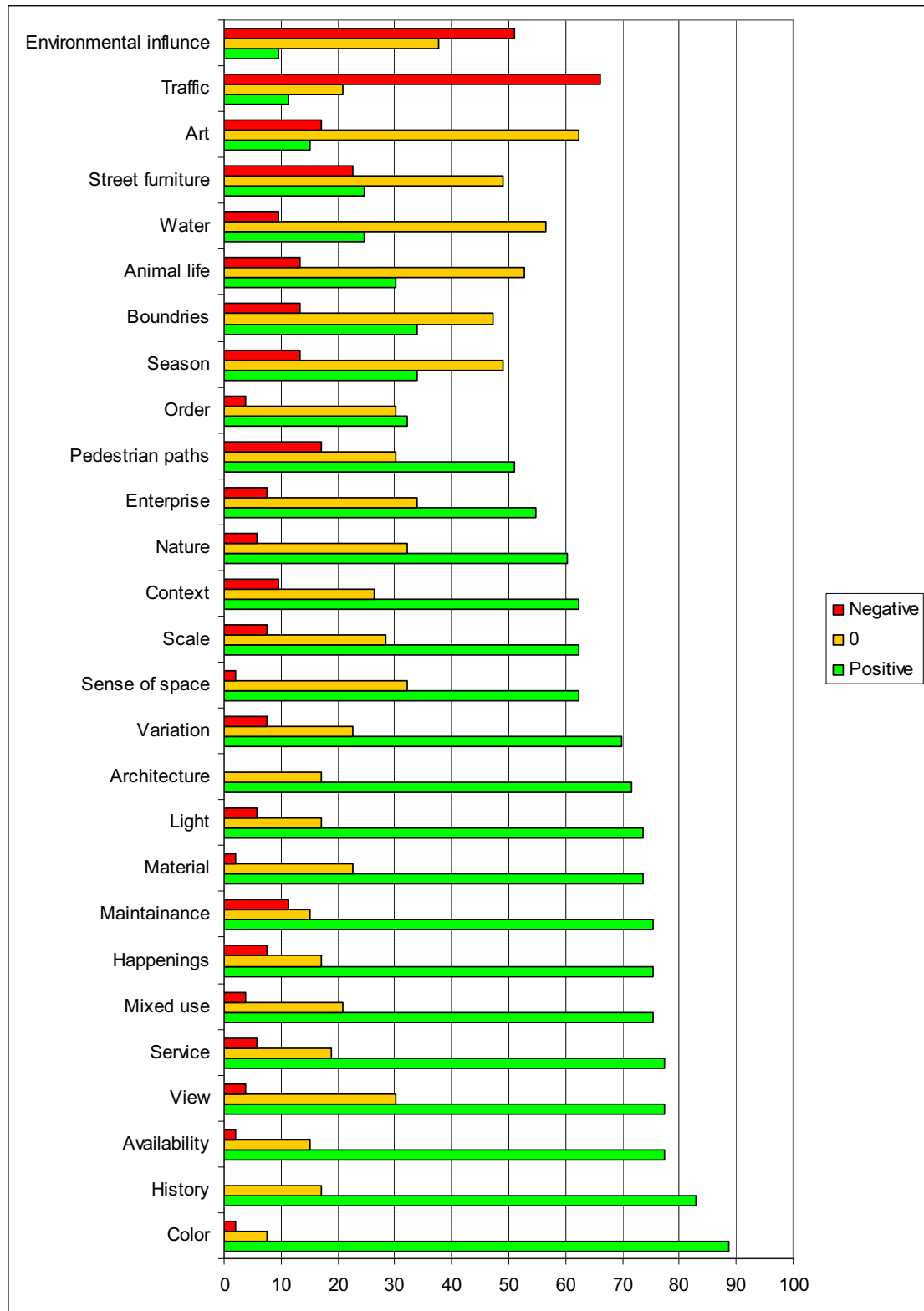
A staple diagram shows an evaluation of the 27 factors that were identified in the licentiate work and used in the questionnaire for the doctorate work. The staple diagram is arranged to indicate strengths and weaknesses to be considered in future work with urban planning in the investigated area as a whole. In the doctorate work 3 additional factors were identified.

A circle diagram indicates the participant's affective appraisal for the specific environments that were shown on photos in the questionnaire. The circle diagrams are made after James Russell's theories of human core affect. The circle diagrams show to what degree the participants experience a specific urban environment as exciting, pleasant and safe or its opposites; boring, unpleasant and unsafe. The participants mentioning of factors influencing their affective appraisal are exemplified.

The result of the investigations in the thesis show that the historic examples of medieval, industrial city in a grid pattern and the garden city are more valued as satisfying to the inhabitants than the function divided and postmodern urban characters. The public space has a significantly higher value for the inhabitants in the earlier historic urban characters than in the examples of modern and postmodern urban environments investigated in the thesis.

Below are examples of results from part one and two in the questionnaire for Birkastan, Ålsten and Husby in Stockholm.

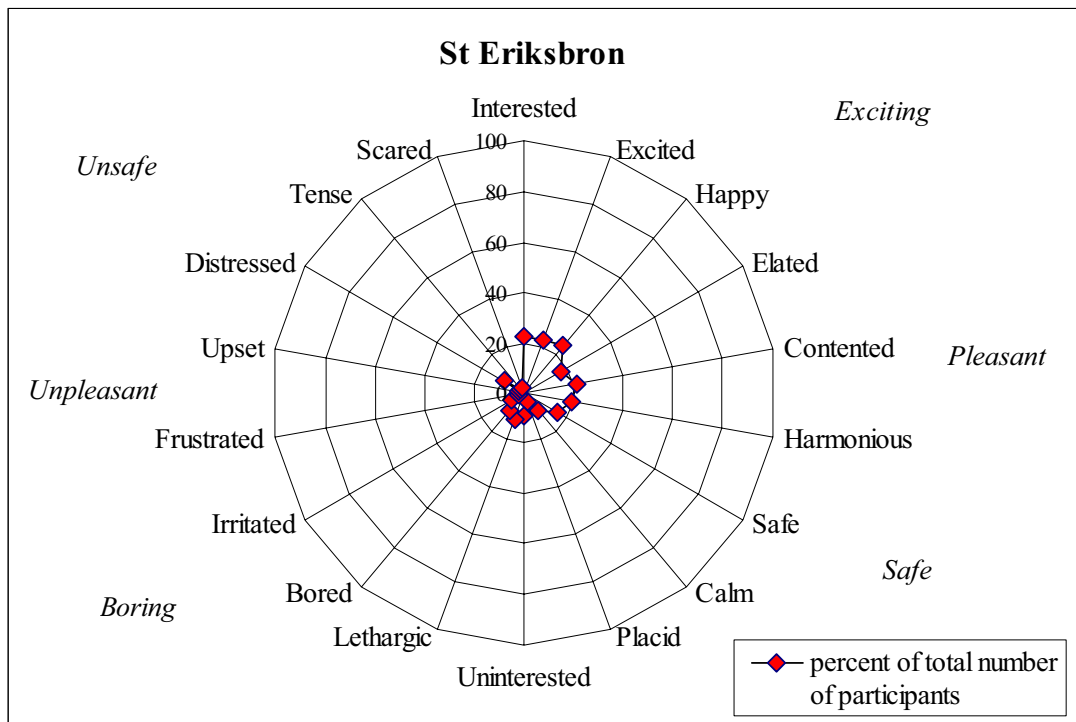
Birkastan



Birkastan evaluated as a whole



The bridge "St Eriksbron" towards Birkastan



Evaluation St Eriks bron

Summary of the participant's responses:

- "I like the towers. They are alike but still unlike. It is an entrance gate to Birkastan! The Tulo-sign is fun"

- "Stockholm's answer to Manhattan in the 1930's"

- "I like the feeling of freedom when water and big spaces are seen from the bridge."

- "The thought is allowed to "fly".

- "People are in a hurry. Cars always drive too fast and splash rain water and snow-glopp."

- "It is difficult to really see the water when there's all this rubbish, trains and cars under the bridge."

- "It is always a cold wind from Karlberg in the northwest. Build small cafés and shops like on Ponte Vecchio in Florence and windshields between those towards Karlberg."

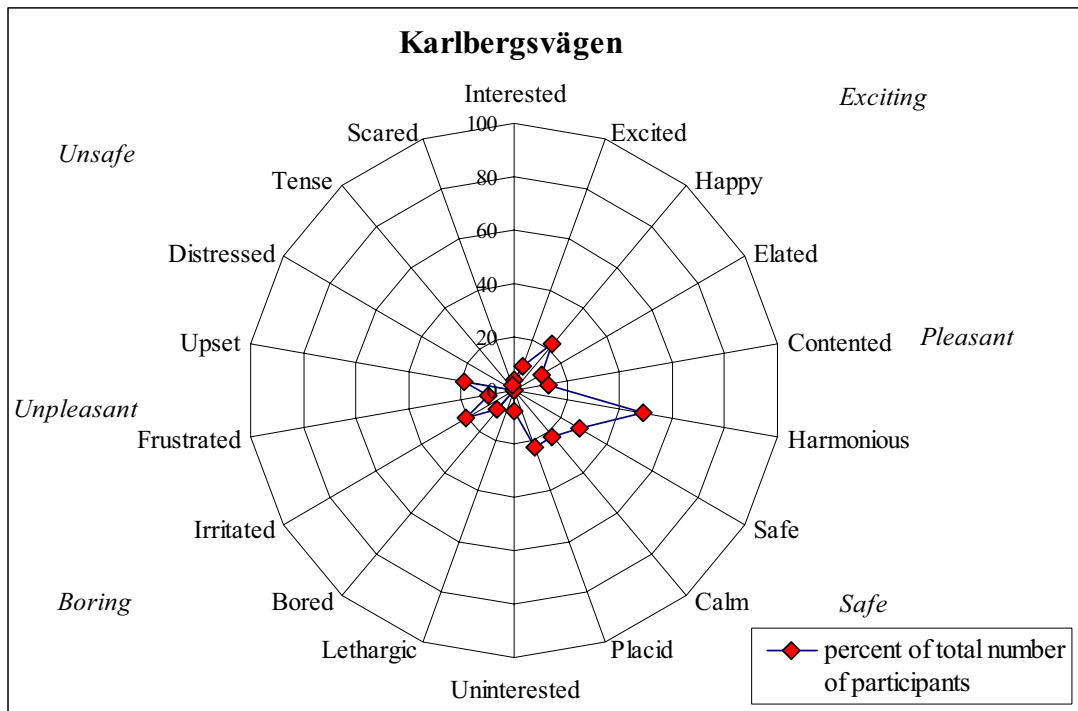
- "Unfortunately the street St Eriksgatan is nowadays a too noisy an environment for people to live and walk here."

Comprehensive interpretation:

The view from the bridge and the architecture are reasons for the participant's evaluation of St Eriksbron as an **exciting** urban environment.



Karlbergsvägen



Evaluation Karlbergsvägen

Summary of the participant's responses:

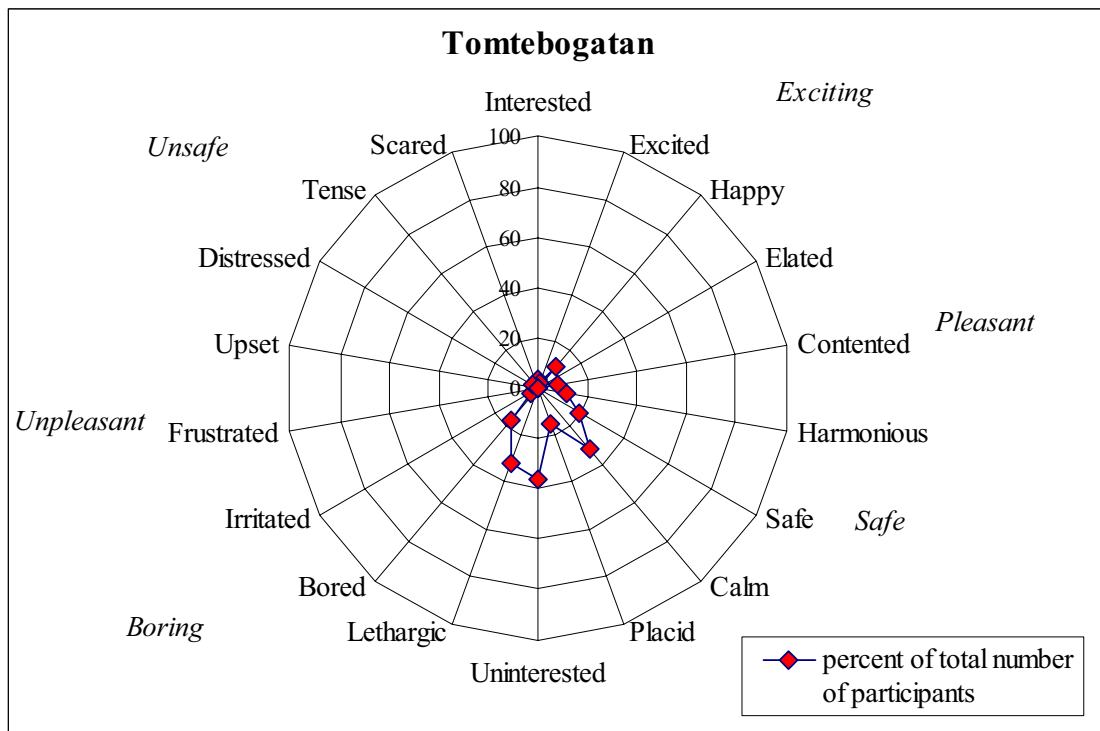
- "This is one of the nicest, most calm and green streets in the area." "A very beautiful environment that remind of London."
- "But I would not like to walk here in the night."
- "I like this kind of boulevards that look like Paris and Berlin."
- "The garbage cans are ugly, overfilled, dirty and disgusting. They ought to be emptied more often and be screened off by for example bushes."
- "This is the most beautiful part of Karlbergsvägen, especially when the chestnut trees are in bloom."
- "The trees, the forecourt and the beautiful facades of the houses give a sense of harmony."
- "There are beautiful houses in varied forms, colors and with towers."
- "I miss commercial as well as public services shops and restaurants."

Comprehensive interpretation:

Karlbergsvägen's urban design with planted forecourts makes the participants experience this urban environment as **pleasant**.



Tomtebogatan



Evaluation Tomtebogatan

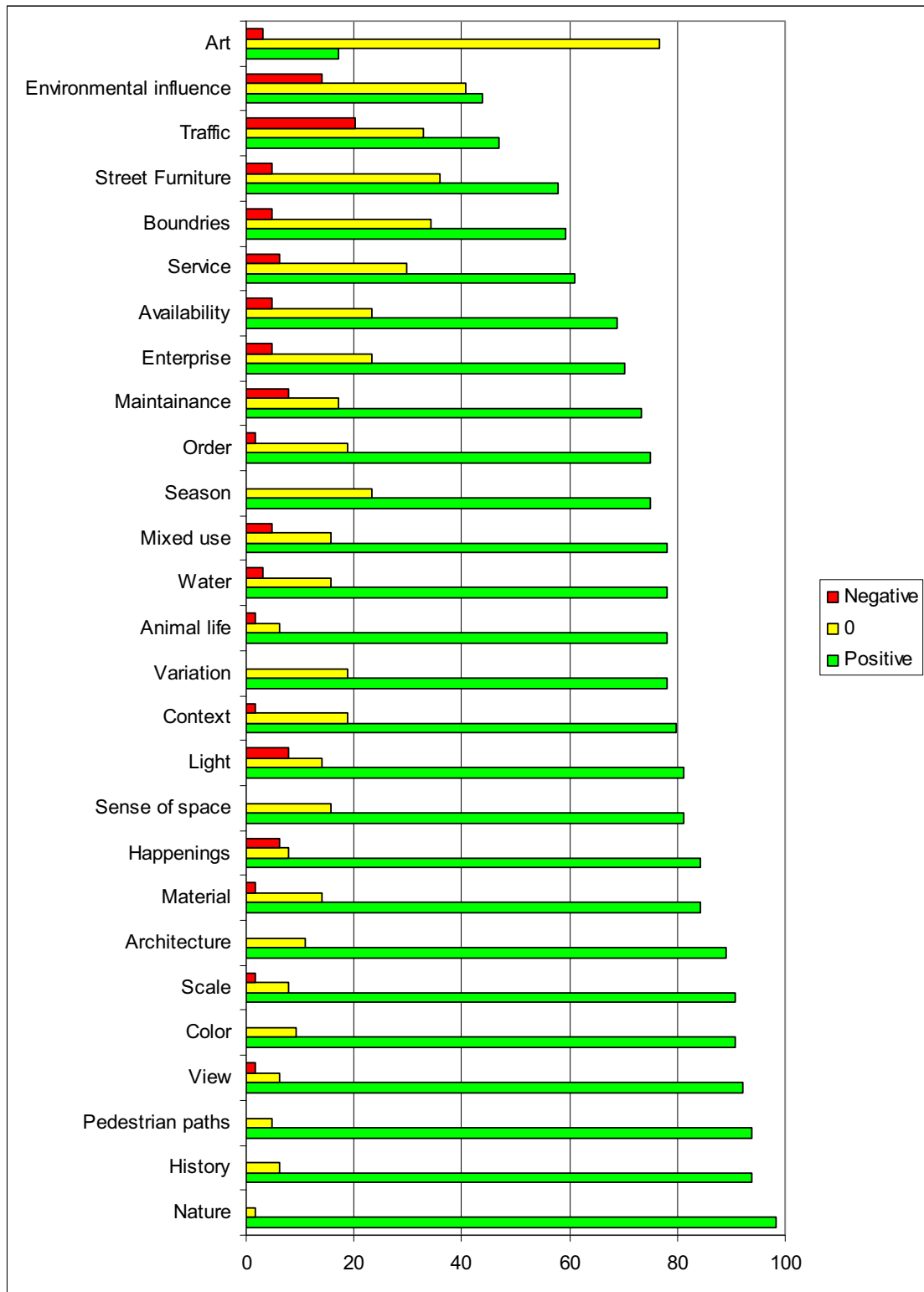
Summary of the participant's responses:

- "It looks very boring with the parked cars. The street needs to be narrowed and planted with trees, - then it could be nice."
- "The service is bad at this place."
- "This is a like "stone desert" dark with shadows, boring, without life. "Overexploited!"
- "Nice houses." "Beautiful facades."
- "Hosing and daycare centers mix with electronic industries here."
- "A desert in the city! There are too many parked cars. An exchange of cars for trees would make this a pleasant street environment."
- "No variations. This street environment is closed in and dark."
- "The street is very straight and without variations. I miss trees and views. If you turn around there is a good view."

Comprehensive interpretation:

Tomtebogatan is experienced as **boring** due to much space for many parked cars and no trees.

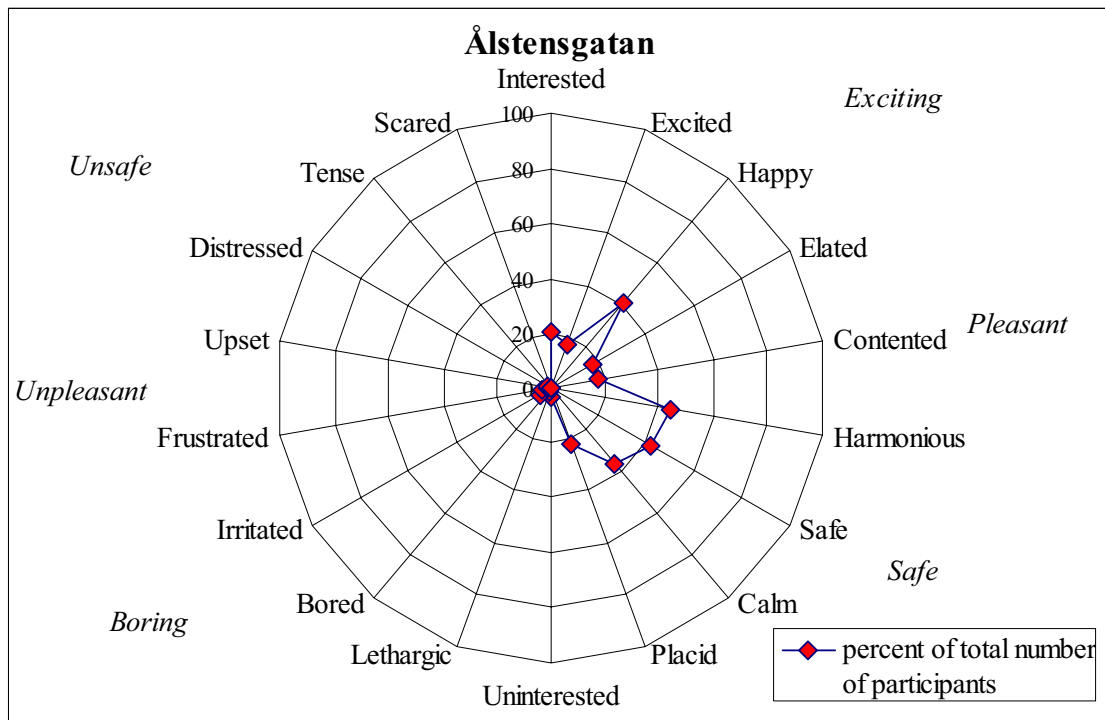
Ålsten



Ålsten evaluated as a whole



Ålstensgatan



Evaluation Ålstensgatan

Summary of the participant's responses:

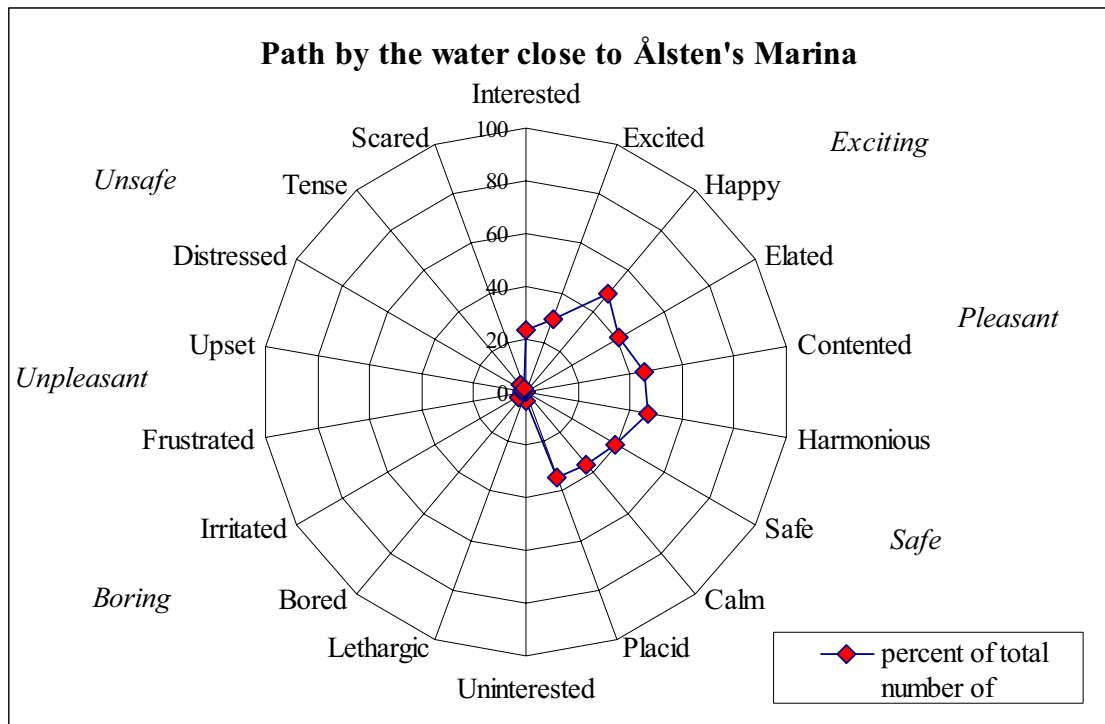
- "Nice and cozy with the blue train and the beautiful colored houses." "I like" low rise houses" in two stories." "Good looking roofs and colors." "Cozy feeling in center of the village."
- "The alley is great." "The tram fits in perfectly." "We are all happy that the tram is still going strong despite threats of exchanging the tram for busses." "The tram" is part of our identity in Ålsten." "The new traffic tolls will turn Ålsten into a giant parking lot."
- "The tram is a danger for pedestrians in the traffic environment."
- "I like the nice shops that are well kept with very little damage despite that this place are seldom empty."
- "Good public transportation to the inner city." "Nice little square with good commercial service."
- "Small town feeling " "Nice old fashion houses and nice views."
- "Always nice to shop here." A prime minister died here 1945."

Comprehensive interpretation:

The participant experience this environment as **pleasant and exciting** due to the service with public transportation with the old fashion tram and small houses with commercial activities in the bottom floors by the village square.



Path by the water



Evaluation of path by the water

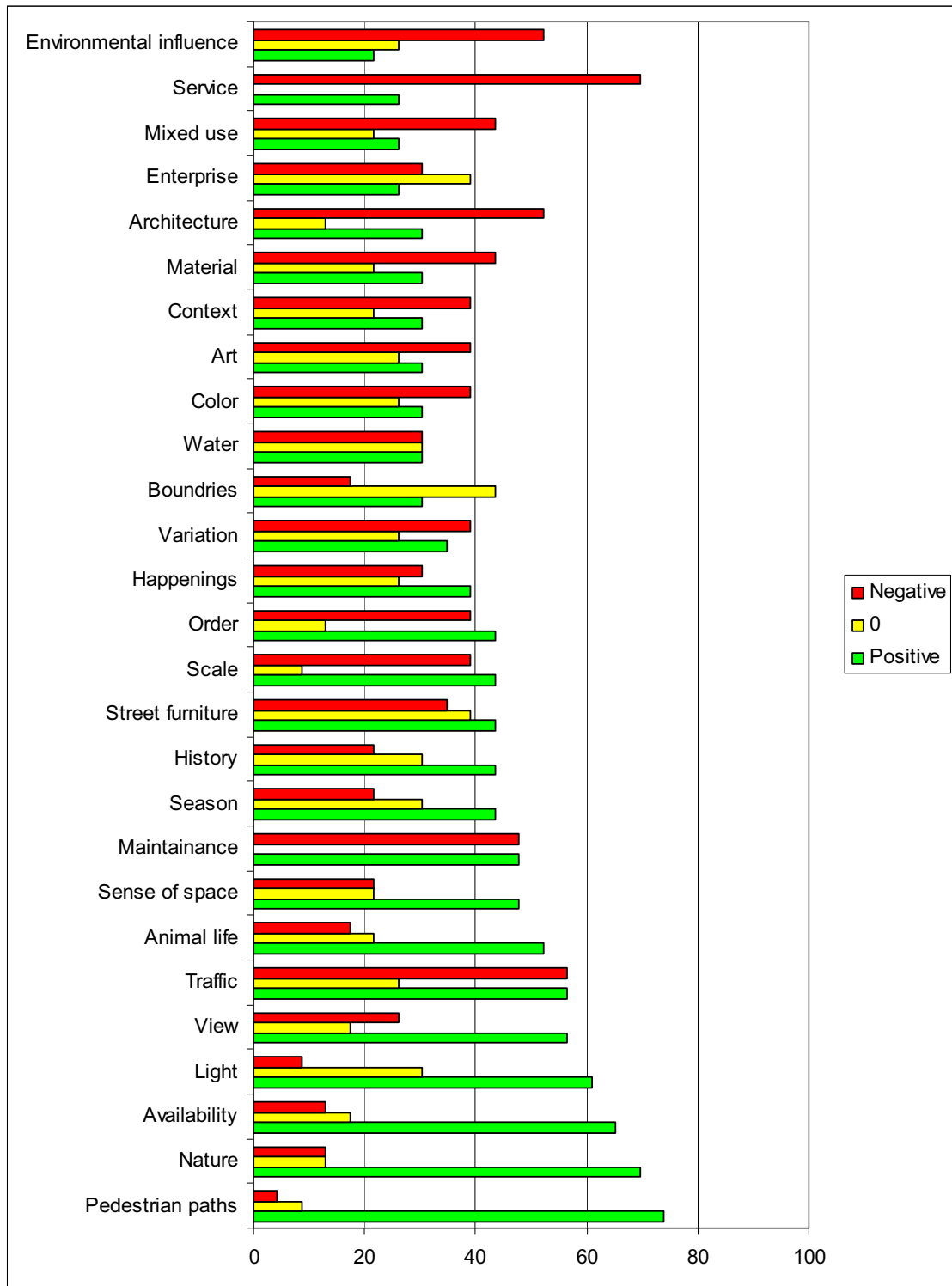
Summary of the participant's responses:

- "Beautifully situated walking path in the woods near the water." "Very appreciated sub-urb." "I often see birds and squirrels here." "This environment is famous in literature and music." "I get mental relief here." "So many good ideas come to you here."
- "It is good that they have put out benches."
- "Better places to sit and meet are needed here." "It is unthinkable to walk here when it is dark at night." "It is irritating that people throw litter."
- "It is cozy here the whole year round" "Wonderful walking paths from the marina with its restaurant to the big lawn where it is possible to fly a kite or other sports."
- "It is too much dog poop on the ground."
- "In the winter people walk out on the ice on the water."
- "There is a good place to take a swim by the big stone (Ålstenen).
- "Good place to go exercising." "Wonderful place in the springtime when Hepaticas are in bloom."
- "Peaceful place if you are not afraid of dogs running loose."

Comprehensive interpretation:

The participants experience this environment as **pleasant and exciting** due to the nature during the changing seasons along the water.

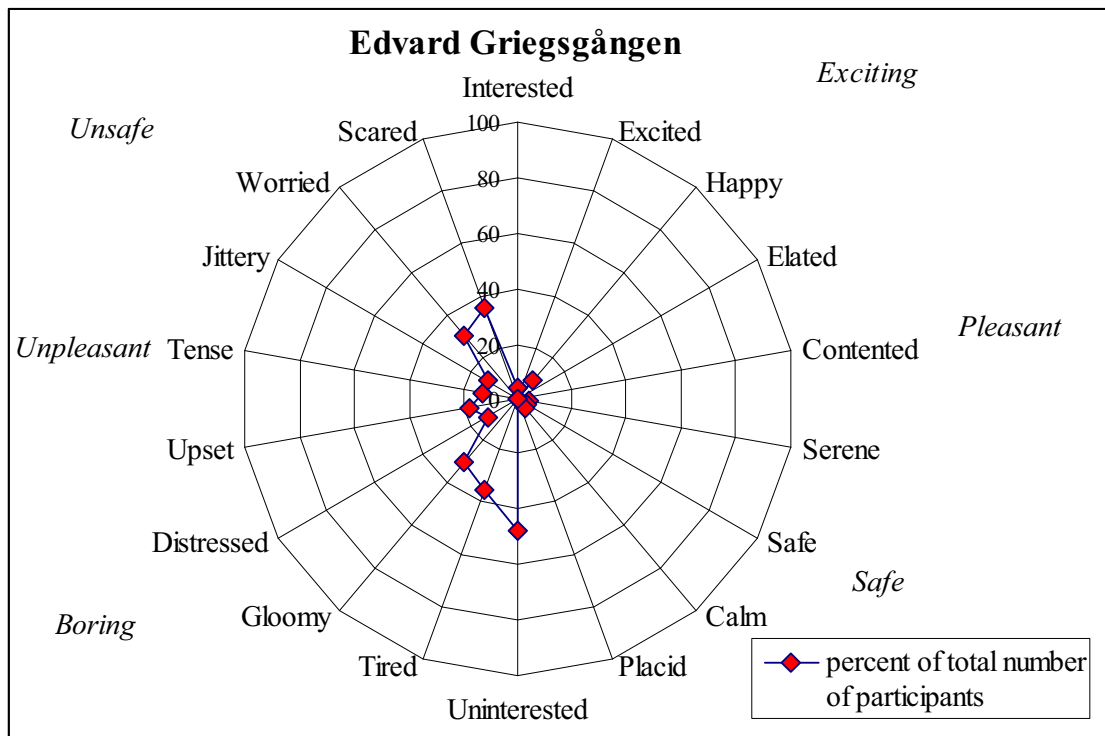
Husby



Husby evaluated as a whole



Edvard Griegsgången



Evaluation Edvard Griegsgången

Summary of the participant's responses:

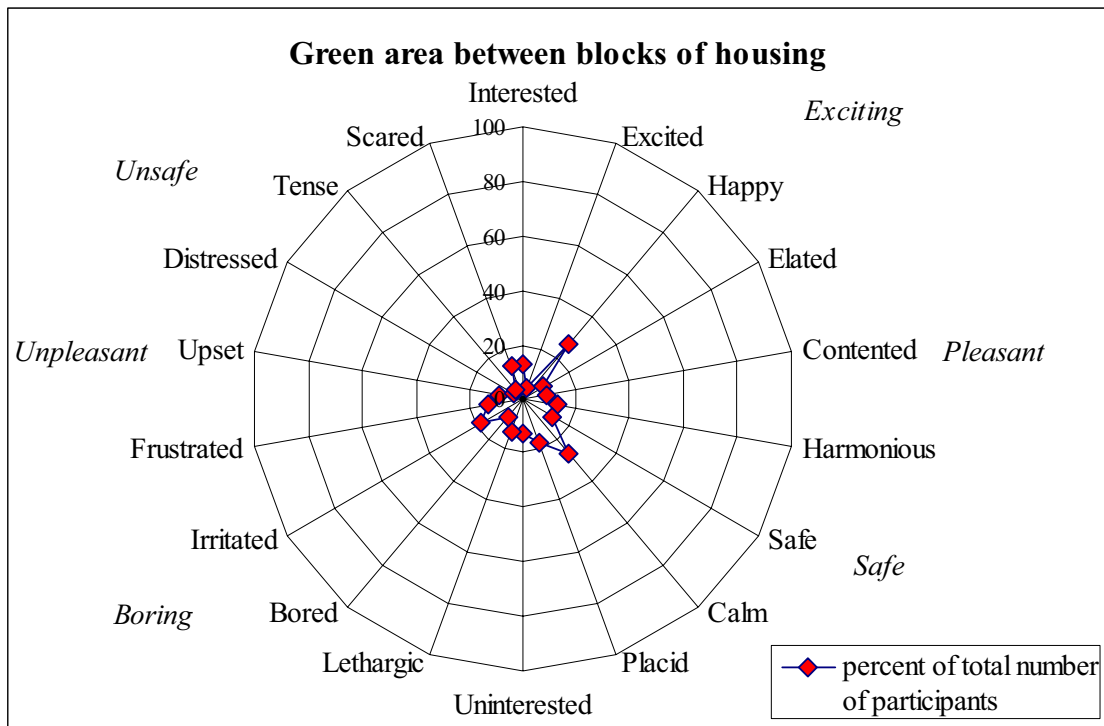
- "I would never walk here after dark. This is a scaring environment."
- "I know many people here and I meet them here on the central pathway."
- "Dark and unpleasant place in concrete – graffiti is the only decoration."
- "Dull Architecture of east-state socialistic type."
- "Bad lighting. Robbery happens here."
- "Positive with separation of pedestrian traffic."
- "Very bad architecture."
- "I feel unsafe when I walk here."
- "Looks boring. Like a ghetto."
- "I always feel calm here since it is my home environment."

Comprehensive interpretation:

The participants experience Edvard Griegsgången as **boring and unsafe** due to dull architecture done in concrete and memories of unpleasant happenings.



Green area between blocks of housing



Evaluation of green area between blocks of housing

Summary of the participant's responses:

- “Positive feeling of nature, views and scale of houses. “Bad lighting and outdoor furniture.”
- “Good place in the winter to go by sledge. I have had many fine moments here with my children and grandchildren.”
- “The wood is full of litter, the maintenance is bad. I am ashamed.”
- “Very good sledge-hill but there is not room in the apartments for sports equipment. If they are put in the basement they can be stolen.”
- “Ugly houses, ugly colors bad functionalistic architecture.”
- “Open and green ”Lovely landscape with views.”
- “Good for sledging in the winter.”
- “I do not walk alone in the nature here.”
- “A beautiful place where the brutal concrete interact with nice summer green environment.”

Comprehensive interpretation:

The participants experience the nature between houses as **exciting** due to the beautiful nature and memories of fun sledging with children.

Validation

The results from the investigations in the thesis have been validated by one group of participants and one group of experts. The method has also been tested by different groups of students at KTH during three years. The thesis suggests that there is a difference in asking for people's personal experience and asking for people's opinions. The validation indicates support for the hypothesis that a certain amount of consensus can be expected when participants are asked of their affective appraisals and experiences of urban environments. (Nasar, 1998 p. 6, 7, 10, Lynch 1960). The results can be expected to be valid for an area as long as the urban character has not changed and the participants can be assumed to be of the same socio-cultural group.

Discussion

A discussion of biases such as socio-cultural background concludes that differences within the investigated areas in the thesis probably are negligible. The thesis makes the assumption that people adapt to the place where they live in a short time. There may be differences though, depending on how long people have lived in the investigated area, how old they are, if they have children, if they are a man or a woman, what education and occupation they have and so forth. The questionnaire which the participants have been asked to fill out includes questions about the above mentioned personal information.

To enhance comments on how the urban character is experienced after dark, and during the different seasons, the method can be developed with more photos taken during winter, spring, summer and autumn as well as at nighttime.

It is important not to ignore contradictions in the answers. Contradictions in the answers must be understood in order to get to know the place. Contradictory answers can be given by different groups of inhabitants. Contradictions in the result can also depend on different factors in the environment that influence the experience contradictory. People can also experience a place differently during the day and night or during the seasons.

The thesis is concluded with a discussion on appropriate situations for using the method. This method can be used to introduce a discussion with inhabitants before starting an urban planning project, since it provides information on strengths and weaknesses in the urban character. Strengths need to be taken care of and developed and problems with weaknesses need to be solved. Most work within planning and urban design can make use of the method. It is suitable for comprehensive planning and programs for larger areas, as well as detail planning, building regulations, projects for street improvements and park renewal. The method is a usable tool for practical democracy and public participation. It should be as natural to order an investigation on the public's affective appraisals of the urban environment by measuring experience with this method as it is to order, for example, investigations on noise disturbance from the traffic.

The validation show low confidence among inhabitants for experts to manage urban design work in a satisfactory fashion. This is alarming since it is of central importance to manage urban design for the purpose of a good life in the city. It can, for example, help to prevent crime. The thesis argues that there are more to be gained by putting larger attention to the public's affective appraisals and experiences than has been done so far, especially if the goal is an overall sustainable society.

The work is part of a research project, "*Towards the Human City for the 21st century*",
Financially supported by Axel and Margaret Ax:son Johnsons foundation for public welfare.

Litteratur

Alexander, Christopher, m fl, 1977, *A pattern language; Towns, Buildings, Construction*, New York, Oxford University press.

Alexander, Christopher, m fl, 1979, *The timeless way of building*, New York, Oxford University press.

Asplund, Gunnar (samt Wolter Gahn, Sven Markelius, Gregor Paulsson, Eskil Sundahl, Uno Åhrén), 1931, *Acceptera*, Stockholm, Tryckeriaktiebolaget Tiden.

Boverket, 2002, *Regelverk för hushållning, planering och byggande, utdrag ur Miljöbalken med vissa förordningar, Plan- och bygglagen med vissa förordningar och föreskrifter, Byggnadslagen med vissa förordningar och föreskrifter*, Boverket, Karlskrona.

Boverket, 2006, *Lär känna din ort! 20830-1809/2005*, Boverket, Karlskrona.

Boverket, 2002, *Stadsplanera – istället för trafikplanera och bebyggelseplanera*, Boverket, Karlskrona.

Canter David, 1977, *The Psychology of Place*, The Architectural Press Ltd, London.

Cars Göran, 2001, *Charrette, Tre åkturer med "den lilla kärnan"*, Forskningsrapport, Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm, Avdelningen för regional planering.

Cold, Birgit, 2001, *Aesthetics, Well-Being and Health*, Ashgate, England, USA.

Didón, Lars Uno, Magnusson, Lars, Millgård, Olle, Molander, Stefan, 1987, *Plan- och bygglagen, en kommentar*, Stockholm, Norstedts Förlag AB.

Duany, Andres, Elizabeth Plater-Zyberk and Jeff Speck, 2000, *Suburban Nation, The Rise and Sprawl and the Decline of the American Dream*, New York, North Point Press.

Duany, Andres, 2000, *A new theory of Urbanism*, Scientific American, volume 283.

Duany, Andres, draft August 26, 2002, *Introduction to the special issue dedicated to the transect*, The Journal of Urban Design.

Ellefsen, Karl Otto, Tvilde, Dag, 1991, *Realistisk byanalyse*, arkitekturavdelningen, NTK, Trondheim.

Eva, Eriksson, 1990, *Den moderna stadens födelse, svensk arkitektur 1890-1920*, Ordfronts förlag, Stockholm.

Garnham, Harry Launce, 1985, *"Maintaining the spirit of place"*, PDA Publishers corporation, Arizona, USA.

Gibbons, Michael., Limoges, C., Nowotny, H., Schwartzman, S., Scott, P., & Trow, M 1994, *The new production of knowledge: the dynamics of science and research in contemporary societies*, London, Sage.

Giedion, Sigfried, 1941, *Space, time and architecture*, Cambridge, Mass., USA, The Harvard University Press.

Grönlund, Bo, 2002, *Om rädsla stadsbyggnad och urbanitet*, uppsats till seminarium i Helsingfors. <http://bo.gronlund.homepage.dk/>

Hall, Thomas, 2002, *Huvudstad i omvandling, Stockholms planering och utbyggnad under 700 år*, Carlssons bokförlag, Stockholm.

Hall, Peter, 1988, *Cities of Tomorrow*, Oxford, Basil Blackwell.

Hesselgren, Sven, 1954, *Arkitekturens uttrycksmedel*, Stockholm, Almqvist & Wiksell.

Hesselgren, Sven, 1977, *Vad vacker är*, Lund, Tryck Berlings.

Hesselgren, Sven, 1986, *Om arkitektur, en arkitekturteori baserad på psykologisk forskning*, Lund, Studentlitteratur.

Howard, Ebenezer, 1946, *Garden cities of To-morrow*, London, Faber and Faber LTD, (with preface by F.J Osborn and an introductory essay by Lewis Mumford), originally published in London 1898, with title *Tomorrow. A Peaceful Path to Real Reform*.

Järnefelt, Ingrid, 1999, *Identity, identification, aspects of identity in the built environment*, Lund, the Asplund Library, LTH.

Kaplan, S. & Kaplan, R., 1982, *Cognition and environment: Functioning in an uncertain world*, New York, Praeger.

Knez, Igor, Hygge, Staffan, 2001, *The circumplex structure of affect: A Swedish version*, Scandinavian Journal of Psychology, 2001, 42, 389-398.

Kostof, Spiro, 1991, *The City Shaped, Urban Patterns and Meanings Through History* Boston, Toronto, London, Bulfinch Press Book and Little, Brown and Company.

Kostof, Spiro, 1992, *The City Assembled, The Elements of Urban Form and Through History* Boston, Toronto, London, Bulfinch Press Book and Little, Brown and Company.

Küller, Rikard, 1991, *Environmental assessment from a neuropsychological perspective*, in Tommy Gärling and Gary W. Evans, (Eds) *Environment, cognition and action, an integrated approach*, pp 111-147. Oxford University Press, New York.

Küller, Rikard and Tucker Cross, Lisa, 2002, *Utvärdering av stadsrum Bo01 i Malmö*.

Larsson, Bo, 1994, *Stadens språk", stadsgestaltning och bostadsbyggande i nordiska huvudstäder under 1970- och 1980-talen*, Akademisk avhandling för avläggande av doktorexamen, Arkitektur/Stadsbyggnad, LTH, Lund.

de Laval, Suzanne, 1997, *Planerare och boende i dialog, metoder för utvärdering*, akademisk avhandling, Institutionen för arkitektur och stadsbyggnad KTH, Stockholm.

- Lynch, Kevin, 1960 (the twenty-seventh printing 2000), *The image of the city*, USA, Massachusetts Institute of Technology.
- Lynch, Kevin, 1990 (1981), *A Theory of Good City Form*, Cambridge, MA, USA, Massachusetts Institute of Technology.
- Marans Robert W., Stokols Daniel, 1993, *Environmental Simulation, Research and Policy Issues*, Plenum Press, N.Y. USA.
- Miljøvernsdepartementet i Norge, 1992, *Handbok i stadsanalyse*, Oslo.
- Miljø- og Energiministeriet, Skov- og Naturstyrelsen, 1993, *Vejledning SAVE, Survey of Architectural Values in the Environment Kortlægning og registrering af byers og bygningers bevaringsvaerdi og udbejdelse af kommuneatlas*, Köpenhamn.
- Modon, Anne Vernez, 1986, *Built for change, neighborhood architecture in San Francisco* Cambridge, Mass., MIT Press.
- Mumford, Lewis, 1938, *The Culture of Cities*, New York, Harcourt, Brace and Company Inc.
- Nasar, Jack, 1998, *The evaluative image of the city*, USA, Great Britain and India, Sage Publications.
- Nasar, Jack, 1988, *Environmental aesthetics, theory, research, and applications*, Press Syndicate of the University of Cambridge, USA.
- Nasar, Jack L. 1999, *Design by Competition: Making Design Competition Work*, New York: Cambridge.
- Nasar, Jack L. & Preiser, W. F. E. (Eds.) 1999. *Directions in Person-Environment Research and Practice*, Aldershot: Ashgate.
- Nasar, Jack L. & Stamps III Arthur E., 2008, *Infill McMansions: Style and the psychophysics of size*, Journal of Environmental Psychology, doi:10.1016/j.jenvp.2008.09.003.
- Newman, Oscar, 1973, *Defensible Space, People and design in the violent city*, USA 1972, The Macmillan Company, Great Britain, Architectural Press.
- Norberg-Schultz, Christian, 1980, *Genius loci : towards a phenomenology of architecture*, London :Academy ed.
- Paulsson, Gregor, 1979, *Svensk stad, del 1, Liv och stil i svenska städer under 1800-talet*, Lund, Studentlitteratur, femte tryckningen, originalupplaga 1950, Albert Bonniers Förlag.
- Paulsson, Gregor, 1979, *Svensk stad, del 2, Från bruksby till trädgårdsstad*, Lund, Studentlitteratur, femte tryckningen, originalupplaga 1953, Albert Bonniers Förlag.
- Paulsson, Thomas, 1994, *Den glömda staden, om stadsbyggandet i Stockholm under 1900-talets första decennier. Svensk stadsplanering under 1900-talets början med särskild hänsyn*

till Stockholm. *Idéhistoria, teori, praktik*. Första upplagan var en doktorsavhandling vid Stockholms universitet, 1959.

Rasmussen, Steen Eiler, 1962, (första Danska upplagan 1957), *Experiencing Architecture*, Cambridge, MIT Press.

Russell, J. A., 2003, *Core affect and the psychological construction of emotion*, *Psychological Review*, 110, 145-172.
<http://www2.bc.edu/~russeljm/publications/psyc-rev2003.pdf>

Russell, James A., Feldman Barrett, Lisa, 1999, *Core Affect, Prototypical Emotional Episodes, and Other Things Called Emotion: Dissecting the Elephant*, *Journal of Personality and Social Psychology*, Vol 76 No 5 805-819.
<http://www2.bc.edu/~russeljm/publications/JPSP1999.pdf>

Russell, J. A., & Carroll, J. A., 1999, *The phoenix of bipolarity: A reply to Watson and Tellegen*, *Psychological Bulletin*, 125, 611-617.
<http://www2.bc.edu/~russeljm/publications/psyc-bull1999a.pdf>

Råberg, Marianne, 1991, *Blått, grönt, gult och grått, kulturhistorisk klassificering av Stockholms bebyggelse*, Särtryck ur Stadsvandringar 14, Stockholms stadsmuseum.

Rådberg, Johan, 1994, *Den svenska trädgårdsstaden*, Stockholm, Byggnadsrådet.

Rådberg, Johan, 1988, *Doktrin och täthet i svenskt stadsbyggande 1875-1975*, Stockholm, Rapport R11, Statens råd för byggnadsforskning.

Rådberg, Johan och Rolf Johansson, 1997, *Stadstyp och kvalitet*, TRITA-ARK-Forskningspublikation 1997:4, KTH Stockholm.

Rådberg, Johan, och Friberg, Anders 1996, *Svenska stadstyper*, TRITA-ARK-Forskningspublikation 1996:13 KTH Stockholm.

SCAFT, 1968, *Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet*, Arbetgruppen Scaft vid Institutionen för Stadsbyggnad, Chalmers Tekniska Högskola, Göteborg.

Scottis Natural Heritage, The Countryside Agency, 2002, *Landscape Character Assessment, Guidance for England and Scotland*.
www.naturalengland.org.uk/Images/lcaguidance_tcm6-7460.pdf

Sitte, Camillo, 1982, *Stadsbyggnad*, översättning av Göran Sidenblad, Stockholm 1982, Arkitektur Förlag AB, (översättningen är av den fjärde upplagan med tillägget "Storstadsgrönska", som utkom i Wien 1909, första upplagan utkom 1889).

Stamps, Arthur E., 1990, *Use of photographs to simulate environments, A meta-analysis*, *Perceptual and Motor Skills*, 71, sid. 907-913.

Stamps, Arthur E., 1993, *Simulation effects on environmental preference*, *Journal of environmental management*, 38, sid. 115-132.

Stamps, Arthur E., 2000, *Psychology and the aesthetics of the built environment*, Kluwer Academic Publishers, Ma, USA.

Steffner, Lena, 2004, *Estetisk värdering av stadsmiljöer, metodstudie med utgångspunkt i användarnas känslor och upplevelser*, Lic. uppsats, LTH.

Stockholms Stadsmuseum, 2003, *Stockholm utanför tullarna: nittiosju stadsdelar i ytterstaden*, Stockholmia förlag.

Stockholms stad, 1998, *Stockholms årsringar, en inblick i stadens framväxt*, Stockholmia förlag.

Stockholms stadsbyggnadskontor, strategiska avdelningen, 2004, *Berättelser från stadsbyggnadskaraktärer – Arbetsrapport 2030:3, ett idéprogram om Stockholms framtid*.

Stockholms Stadsmuseum, 1973, *Birkastan, Röda Bergen, Rörstrand*, Byggnadsinventering, historik och byggnadshistoriskt register.

Stockholms översiktsplan, utställningsförslag, 1999, *Stockholms byggnadsordning, ett förhållningssätt till stadens karaktärsdrag samt Områdesprogram*, Stadsbyggnadskontoret, Stockholms stad.

Svensk författningssamling nr 25, 1874, *Kungl. Maj:ts nådiga Byggnadsstadga för rikets städer*, Stockholms Slott.

Unwin, Raymond, 1994, *Town planning in practice*, (första upplagan 1909 London, Longmans, Green & co, (sjunde upplagan 1920,) denna upplaga med förord av Andres Duany, New York, Princeton Architectural Press.

Vance, James, 1990, *The Continuing City, Urban Morphology in Western Civilization*, (Rev.ed.of: This scene of man. c1977) Baltimore and London, The Johns Hopkins University Press.

Västfjäll, Daniel, Friman, Margaret, Gärling, Tommy, Kleiner, Mendel, 2002, *The measurement of core affect: A Swedish self-report measure derived from the affect circumplex*, Scandinavian Journal of Psychology, 2002, 43, 19-31.

Den här enkäten handlar om vad just Du känner och upplever i området som visas på kartan

Enkäten har utarbetats på Lunds Tekniska Högskola av doktorand Lena Steffner. Avhandlingens arbetsnamn är ”*Estetisk värdering av stadsmiljöer. En metodstudie med utgångspunkt i användarnas känslor och upplevelser*”. Arbetet bedrivs inom projektet ”Den mänskliga staden” med stöd från Axel och Margaret Ax:son Johnsons stiftelse för allmännyttiga ändamål. Metoden ska användas för att besvara frågor om hur invånarna upplever sin egen stadsdel. I underlaget till avhandlingen kommer stadskaraktärer från olika tidsåldrar att ingå. Resultatet och analysen av enkäten kommer att presenteras och struktureras så att individerna bakom svaren är anonyma. Resultat och analys av enkäten kommer att vara tillgänglig för bland annat tjänstemän och politiker som beslutar i stadsbyggnadsfrågor.

Institutionen för arkitektur, avdelningen för stadsbyggnad

Huvudhandledare: Docent Thorbjörn Laike

Biträdande Handledare: Docent Bo Larsson

Hela enkäten handlar endast om det område som visas på kartan på sidan 4 och 5. Frågorna är upplagda så att Du ska uppmuntras till att koppla ihop dina upplevelser av stadsmiljön med dina känslor.

Försök att vara ärlig mot dina egna känslor, men fundera inte för länge på varje fråga utan fyll i det svar Du först kommer att tänka på. Om det är någon fråga som Du inte har något passande svar på så hoppa över den eller skriv en kommentar till frågan.



LUNDS TEKNISKA HÖGSKOLA
Lunds universitet

Institutionen för arkitektur, avdelningen för stadsbyggnad

Alla som deltar i enkäten kommer att vara anonyma i presentationen av resultaten. För att kartlägga skillnader mellan olika åldersgrupper mm, så ombeds Du fylla i vissa personuppgifter. Om Du absolut inte vill svara på enkäten med namn så kan Du göra det. Fyll dock i övriga uppgifter.

Har Du frågor kring enkäten så svarar jag gärna på dem. Du kan ringa mig på telefon 018-55 54 42 där jag oftast kan svara vardagar klockan 19.00-20.00. Det går också utmärkt att ta kontakt via e-post, lena.steffner@home.se.

Lena Steffner
Vänortsgatan 64
752 63 Uppsala

Hoppas att Du kommer att tycka att det är roligt att svara på frågor om hur Du upplever din hemmiljö och tack på förhand för din nedlagda tid!

Namn _____

Adress _____

Ålder _____ Kön _____

Hur länge har Du bott i området _____

Yrke/utbildning _____

Antal barn/åldrar _____

Del 1

- 1.) Markera ett ställe i området som Du tycker om, med en ring på kartan.
- 2.) Nämn en orsak till att Du tycker om den här platsen?
-
- 3.) Stryk under några känslor som Du upplever att platsen Du ringat in förstärker inom dig.
Intresserad Upplivad Glad Inspirerad Stimulerad Harmonisk Trygg Lugn Avslappnad
- 4.) Markera ett ställe i området som Du inte tycker om, med en ring på kartan.
- 5.) Nämn en orsak till att Du inte tycker om den här platsen?
-
- 6.) Stryk under några känslor som Du upplever att platsen Du ringat in förstärker inom dig.
Ointresserad Uttråkad Nedstämd Irriterad Frustrerad Uppretad Stressad Oroad Rädd
- 7.) Markera en promenadväg som Du tycker om i området med en streckad linje på kartan sid. ? . - - - - -
-
- 8.) Om Du träffar vänner ute i området var är Ni då? Markera med ett kryss på kartan.sid.?. X
-
- 9.) Var i området känner Du dig otrygg eller rädd att promenera ensam på kvällen när det är mörkt?
Markera genom att strecka på kartan
//////////
-
- 10.) Vad känns viktigt för dig att stadens planerare och beslutsfattare tar hänsyn till när det ska göras förändringar i det här området?
-

Bilaga 1

11.) Ringa in hur Du upplever stadskaraktern i området på kartan.

Gator						
Spännande	Trivsamma	Trygga	Tråkiga	Otrivsamma	Otrygga	
Parker						
Spännande	Trivsamma	Trygga	Tråkiga	Otrivsamma	Otrygga	
Natur						
Spännande	Trivsamma	Trygga	Tråkiga	Otrivsamma	Otrygga	
Kvartersform						
Spännande	Trivsamma	Trygga	Tråkiga	Otrivsamma	Otrygga	
Hustyper						
Spännande	Trivsamma	Trygga	Tråkiga	Otrivsamma	Otrygga	
Boendeformer						
Spännande	Trivsamma	Trygga	Tråkiga	Otrivsamma	Otrygga	
Verksamheter						
Spännande	Trivsamma	Trygga	Tråkiga	Otrivsamma	Otrygga	
Offentlig service						
Spännande	Trivsamma	Trygga	Tråkiga	Otrivsamma	Otrygga	
Kommersiell service						
Spännande	Trivsamma	Trygga	Tråkiga	Otrivsamma	Otrygga	
Vattenområden						
Spännande	Trivsamma	Trygga	Tråkiga	Otrivsamma	Otrygga	

Ringa in hur Du anser att följande stadsbyggnadsfaktorer påverkar helhetsintrycket av området på kartan.

• HISTORIA; den historiska betydelsen av hus och platser Mycket Positivt	0	Negativt	Mycket Negativt
• NATUR; inslag av grönska och natur Mycket Positivt	0	Negativt	Mycket Negativt
• SKÖTSEL; skötsel och underhåll av mark och byggnader Mycket Positivt	0	Negativt	Mycket Negativt
• ORDNING; övergripande organisation av kvarter och hus Mycket Positivt	0	Negativt	Mycket Negativt
• VARIATION; kontraster i utformningen Mycket Positivt	0	Negativt	Mycket Negativt
• UTBLICKAR; öppenhet och utsikt Mycket Positivt	0	Negativt	Mycket Negativt
• RUMSKÄNSLA; rumsbildande utformning Mycket Positivt	0	Negativt	Mycket Negativt
• VERKSAMHETER; arbetsplatser Mycket Positivt	0	Negativt	Mycket Negativt
• SKALA; storlek och proportion mellan mark och byggnader Mycket Positivt	0	Negativt	Mycket Negativt
• ARKITEKTUR; byggnadskonst Mycket Positivt	0	Negativt	Mycket Negativt
• LJUS; dagsljus, belysning Mycket Positivt	0	Negativt	Mycket Negativt
• MATERIAL; i byggnader och markbeläggningar Mycket Positivt	0	Negativt	Mycket Negativt
• FÄRG; harmonier och kontraster Mycket Positivt	0	Negativt	Mycket Negativt

Bilaga 1

• KONST; skulptur, installationer Mycket Positivt	0	Negativt	Mycket Negativt
• VATTEN; i konstarrangemang eller i naturen Mycket Positivt	0	Negativt	Mycket Negativt
• DJURLIV; till exempel fåglar Mycket Positivt	0	Negativt	Mycket Negativt
• ÅRSTIDER; utformning som har olika fördelar under årstiderna Mycket Positivt	0	Negativt	Mycket Negativt
• AKTIVITETER; möjligheter till egna aktiviteter och initiativ Mycket Positivt	0	Negativt	Mycket Negativt
• SERVICE; utbud av kommersiell och offentlig service Mycket Positivt	0	Negativt	Mycket Negativt
• BLANDNING; variation av boendeformer och verksamheter Mycket Positivt	0	Negativt	Mycket Negativt
• SAMMANHANG; anpassning mellan nytt och gammalt Mycket Positivt	0	Negativt	Mycket Negativt
• TILLGÄNGLIGHET; öppethållande för allmänheten Mycket Positivt	0	Negativt	Mycket Negativt
• GRÄNSER; mellan privata, halvoffentliga och offentliga platser Mycket Positivt	0	Negativt	Mycket Negativt
• GÅNGVÄGAR; möjligheter till promenadstråk Mycket Positivt	0	Negativt	Mycket Negativt
• MÖBLERING; sittplatser och andra arrangemang utomhus Mycket Positivt	0	Negativt	Mycket Negativt
• STÖRNINGAR; hantering av buller, luftföroreningar och konflikter i användningen Mycket Positivt	0	Negativt	Mycket Negativt
TRAFIK, PARKERING; motorfordonens anpassning till övriga användningar Mycket Positivt	0	Negativt	Mycket Negativt

Del 2

Innehåller nio bilder av representativa stadsmiljöer från området.

Vilken positiv eller negativ känsla skulle Du spontant uppleva som förstärkt eller framkallad av denna plats som Du personligen känner den ?

Ringa in några alternativ.

Intresserad	Inspirerad	Trygg	Ointresserad	Irriterad	Stressad
Upplivad	Stimulerad	Lugn	Uttråkad	Frustrerad	Oroad
Glad	Harmonisk	Avslappnad	Nedstämd	Uppretad	Rädd

Ringa in några orsaker till din känsla för den här miljön. (Vad Du ser, hör, doftar, känner, smakar)

- HISTORIA; den historiska betydelsen av hus och platser
- NATUR; inslag av grönska och natur
- SKÖTSEL; skötsel och underhåll av mark och byggnader
- ORDNING; organisation av hus och kvarter
- VARIATION; kontraster i utformningen
- UTBLICKAR; öppenhet och utsikt
- RUMSKÄNSLA; rumsbildande utformning
- VERKSAMHETER; arbetsplatser
- SKALA; storlek och proportion mellan mark och byggnader
- ARKITEKTUR; byggnadskonst
- LJUS; dagsljus, belysning
- MATERIAL; i byggnader, gatumöblering och beläggningar
- FÄRG; harmonier och kontraster
- KONST; skulptur, installationer
- VATTEN; i konstarrangemang eller i naturen
- DJURLIV; till exempel fåglar
- ÅRSTIDER; utformning som har olika fördelar under årstiderna
- HÄNDELSER; mänskliga möten och egen aktivitet
- SERVICE; utbud av kommersiell och offentlig service
- BLANDNING; variation av boendeformer och verksamheter
- SAMMANHANG; anpassning mellan nytt och gammalt
- TILLGÄNGLIGHET; öppethållande för allmänheten
- GRÄNSER; mellan privata, halvoffentliga och offentliga platser
- GÅNGVÄGAR; möjligheter till promenadstråk
- MÖBLERING; sittplatser och andra arrangemang utomhus
- STÖRNINGAR; buller, dålig luft, konflikter i användningen
- TRAFIK, PARKERING; motorfordonens anpassning till övriga användningar
- ANNAT

Förklara några av orsakerna med egna ord:

Bilaga 2**ungdomar****Birkastan**

individ	grupp	kön	yrke	barn	ålder	tid i omr
MU1	1	kvinn	stud		17	17
MU2	1	kvinn	civ ing-maskinteknik		24	3,5
MU3	1	kvinn	stud gymnasie lärare, svenska och samhällskunskap		23	8
MU4	1	man	stud. Gymnasiet		19	2
MU5	1	kvinn	stud. Gymnasiet påbyggnad teknik		20	1 månad
MU6	1	man	gymnasium, lumpen, väktarutbildning		20	1
MU7	1	man	stud. Butiksbiträde NK		21	1
MU8	1	kvinn	textilstuderande		22	1
MU9	1	kvinn	student på läkarutbildningen		24	10 månader
MU10	1	kvinn	student, ekonomi, teknik design		23	6 månader
MU11	1	kvinn	läkare		24	20
MU12	1	kvinn	stud		17	12
MU13	1					
MU14	1	man	stud vid Kungsholmens gymnasium		17	17

vuxna

individ	grupp	kön	yrke	barn	ålder	tid i omr
MV1	2	man	pensionär		65	11
MV2	2	man	ingenjör	1	35	5,5
MV3	2	kvinn	doktorand		30	7
MV4	2	man	socionom	2	57	10
MV5	2	man	systemvetare	5	57	1
MV6	2	kvinn	projektledare		38	1
MV7	2	kvinn	senior market adviser		30	1,5
MV8	2	man	producent	1	49	20
MV9	2	man	Logistikchef/M.Sc		34	3
MV10	2	kvinn	förskolelärare	2	46	19
MV11	2	man	socionom	1	58	0,5
MV12	2	man	journalist, informator		29	5
MV13	2					
MV14	2					
MV15	2					
MV16	2					
MV17	2					

MV18	2 man	utredare	2	63	33
äldre					
individ					
MÄ1	kön	yrke	barn	tid i omr	37,5
MÄ2	3 kvinna	socionom		72	5
MÄ3	3 kvinna	tandhygienist	2	67	15
MÄ4	3 man	ingenjör	4	68	15
MÄ5	3 man	PhD	1	66	26
MÄ6	3 man	civ ing		71	40
MÄ7	3 kvinna	pensionär		72	8
MÄ8	3 kvinna	försköllärare		67	12
MÄ9	3 man	läkare	3	68	15
MÄ10	3 man	skeppsmäklare	2	66	33
MÄ11	3 man	ingenjör	2	66	35
MÄ12	3 man	jurist	2	67	18
MÄ13	3 kvinna	keramiker	2	70	59
MÄ14	3 kvinna	socionom	1	72	18
MÄ15	3 man	taxiförare, studenten och 40 poäng engelska på universitetet	1	67	29
MÄ16	3 kvinna	fil mag/film, författare/registrör/dramatiker	1	66	28
MÄ17	3 kvinna	vd-sekreterare	2	66	15
MÄ18	3 man	tv-producent, student		72 19+11	14
MÄ19	3 kvinna	ekonom		73	15
MÄ20	3 kvinna	effergymnasial	2	72	14
MÄ21	3	banktjänsteman, teckenspråkstolk, simlärare		66	15
ungdomar					
individ					
AU1	kön	yrke	barn	tid i omr	14,5
AU2	1 kvinna	stud		16	18
AU3	1 kvinna	stud		18	19
AU4	1 man	stud juridik		19	16
AU5	1 kvinna	stud		16	14
AU6	1 kvinna	läkarstud		20	15
AU7	1 kvinna	stud		18	
AU8	1 kvinna	stud	14/15	14/15	
AU9	1 man	stud		16	16

Alsten

AU10	AU11	vuxna	individ	grupp	kön	yrke	barn	ålder	tid i omr	13
	1					ingenjör inom it	2 st	44		
	1				2 man	civ ing		26		1
					2 kvinna	konstult, affärsutveckling	3 st	60		3
					2 man	civ ing	4 st	61		20
					2 kvinna	avd. Dir. Fil. Kand.	3 st	58		21
					2 man	civ ing		27		20
					2 kvinna	grundskolelärare	3 st	35		4
					2 man	läkare	3 st	55		27
					2 kvinna	friskvårdskonsulent	1 st	48		15
					2 kvinna	forskare tekn lic	2 st	47		17
					2 man	konstult/produktchef	1 st	55		23
					2 kvinna	domstolssekreterare	1 st	50		11
					2 man	civ ing		67		40
					2 man	tjänsteman	2 st	52		22
					2 kvinna	marknadschef	2 st	42		5
					2 kvinna	ekonom	2 st	32		2
					2 kvinna	barnskötare, kontorist	2 st	71		40
					2 kvinna	professor	3 st	48	19+22 år	
					2 man	flygkapten	4 st	64		4
					2 man	fil kand	2 st	60	13+27	
					2 kvinna	processförare	5 st	63		22
					2 kvinna	företagare pol mag	2 st	55		39
					2 man	civ ek	2 st	61		27
					2 man	civ ing	1 st	54		12
					2 kvinna		2 st	36		36
					2					
					2 kvinna					
					2 man					
					2 man					
					2					
					2					
					2					
					2					

äldre	individ	grupp	kön	yrke	barn	ålder	tid i omr
ÄÄ1	3 kvinna	lärare	3 st	73	30		
ÄÄ2	3 kvinna	pensionär	2 st och 3 t	74	43		
ÄÄ3	3 kvinna	civ ing	3 st	66	30		
ÄÄ4	3 kvinna	fil kand	2 st	72	12		
ÄÄ5	3 man	läkare	4 st	72	33		
ÄÄ6	3 man	socionom, jur dr	4 st	68	33		
ÄÄ7	3 kvinna	sjukgymnast, akademiker	2 st	72	3		
ÄÄ8	3 man	ingenjör	3 st	68	38		
ÄÄ9	3 kvinna	psykolog, psykiater	1 st	68	32		
ÄÄ10	3 kvinna	överläkare med dr	3 st	73	31		
ÄÄ11	3 kvinna	pensionär	3 st	74	24		
ÄÄ12	3						
ÄÄ13	3 kvinna	lärare	2 st	67	64		
ÄÄ14	3 man		2 st	67	64		
ÄÄ15	3 man	tekn dr	2 st	68	9		
ÄÄ16	3 man	leg tandläkare	2 st	75	41		
ÄÄ17	3 man	civilekonom	2 st	70	40		
ÄÄ18	3 man	civilingenjör	3 st	65	41		
ÄÄ19	3 man	med dr, docent	3 st	70	40		
ÄÄ20	3 kvinna	fil mag	2 st	67	3		

Husby

ungdomar	individ	grupp	kön	yrke	barn	ålder	tid i omr
HU1	1 man	byggnadsarbetare				22	22
HU2	1 man	stud				17	1
HU3	1 kvinna	stud				17	15
HU4	1 kvinna	stud (polis)				24	0,5

vuxna	grupp	kön	yrke	barn	ålder	tid i omr
individ						
HV1	2 kvinna	föreståndare ungdomsgård	2 st 41 san	61	31	
HV2	2 man	civ ing	0	47	8	
HV3	2 man	civ ing	0	30	5	
HV4	2 man	nätverksansvarig	1	29	12	
HV5	2 kvinna	läkarsekreterare	0	27	1	
HV6	2 kvinna	Socionom	1	52	20	
HV7	2 man	avdelningschef	2 st 4 och ;	35		
äldre						
individ						
HÄ1	3 man	högre statstjänsteman	2 st	69	30	
HÄ2	3 kvinna	undersköterska (pensionär)	0	67	25	
HÄ3	3 man	ingenjör	3 st, 30, 36	61	12	
HÄ4	3 man	ingenjör	0	67	31	
HÄ5	3 man	leg sjuksköterks psyk. Chefssjuksköterska sthlms läns landsting	0	65	21	
HÄ6	3 kvinna	kontorist	2 st 53 och	72	30	
HÄ7	3 kvinna	florist	4 st 30-47 ;	72	31	
HÄ8	3 kvinna	undersköterska	2 st 43 och	65	9	
HÄ9	3 kvinna	ekonom	1 st 3 barn	67	5	
HÄ10	3 kvinna	barmästare	3 st 40, 39	67	32	
HÄ11	3 kvinna	husmor, kock	2 st 40 och	66	30	
HÄ12	3 man	informatör	4 vuxna	72	2	

Bilaga 3

SVARSBLANKETT

Bifogat material syftar till att vara en del i planeringsunderlaget, till exempel i en översiktsplan med områdesindelning, byggnadsordning eller ortsanalys, som används i samband med olika uppdrag och ärenden rörande stadsmiljön.

1.) Upplever Du att materialet ger en rättvis bild av området?

Ja

Nej

Om inte – förklara varför?

2.) Saknar beskrivningen av resultatet något av avgörande betydelse för upplevelsen av det här området som Du känner till?

3.) Tror Du att den här typen av underlag ger ”experter” bättre förutsättningar för inlevelse i att hantera Er stadsmiljö?

Ja

Nej

Om inte – förklara varför?

4.) Eventuell övrig kommentar:

Namn (frivilligt)

Adress
